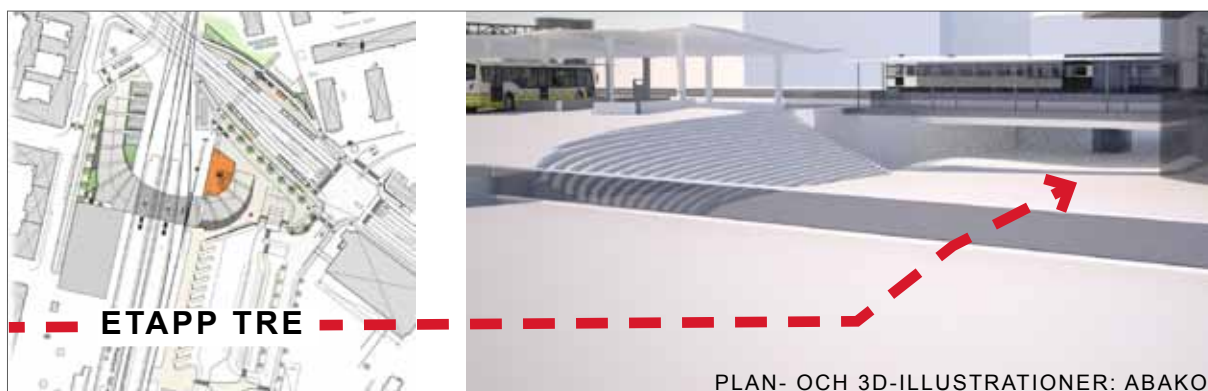


PLANBESKRIVNING

MED GENOMFÖRANDEBESKRIVNING



ANTAGANDEHANDLING

tillhörande detaljplan för

del av HALMSTAD 2:16 m. fl. RESECENTRUM

HALMSTADS KOMMUN

Normalt förfarande, KS 2013/0134

Kommunfullmäktige 2013-12-17

Plan 1054 K

INNEHÅLL

3	INLEDNING
8	MILJÖBEDÖMNING
9	SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING
12	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
18	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PLANFÖRSLAG
38	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING
40	FRÅGOR MED BEHOV AV UPPFÖLJNING
40	KÄLLOR

INLEDNING

Planering och byggande regleras av Plan- och bygglagen (PBL). Detta planuppdrag påbörjades innan 2011-05-02 då en ny PBL trädde i kraft och regleras därför av SFS 1987:10. Grundläggande är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden samt en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dag och för kommande generationer.

Planhandlingar

Till planförslaget hör följande handlingar:

- Behovsbedömning av miljöbedömning
- Detaljplaneprogram
- Programsamrådsredogörelse inkl. minnesanteckningar från samrådsmöte
- Denna planbeskrivning med genomförandebeskrivning, 2013-08-06
- Plankarta med bestämmelser, 2013-08-06
- Illustrationskarta, 2013-08-06
- Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2013-07-09
- Samrådsredogörelse, 2013-08-06
- Utlåtande, 2013-10-29

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning, 2013-08-20
- Grundkarta, 2013-08-09

Övriga handlingar/utredningar:

- PM beträffande bullerskyddsåtgärder, Norconsult 2013-06-25
- Geoteknisk undersökning, WSP 2013-04-19
- PM Geoteknik 1, genomförandeutredning, WSP 2013-04-19
- PM Geoteknik 2, GC bro, WSP 2013-04-19
- Rapport hydrogeologi, WSP 2013-03-26
- Dagvattenutredning, WSP 2013-03-07, rev 2013-03-25
- Riskhänsyn med avseende på närhet till järnväg, Tyrens 2012-04-29
- PM Översiktlig miljöteknisk undersökning, WSP 2010-05-11

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen fogas illustrationskarta samt plan- och genomförandebeskrivning.

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

genomförandebeskrivningen gäller på motsvarande sätt att den inte har någon egen rättsverkan.

Illustrationskartan redovisar i detta planärende två i tiden efter varandra följande etapper. Både etapp 2 resp. etapp 3 redovisas med en karta och en modellbild för att underlätta förståelsen för Resecentrums genomförande.

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syfte

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av ett komplett resecentrum med lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik samlade i en punkt belägen mellan Laholmsvägen och den gamla järnvägsstationen.

Genom ett modernt resecentrum med goda förutsättningar för omstigning (byten) kan Halmstads kommun fortsätta vara drivande i utvecklingen av kollektivtrafikresandet, vilket är av största vikt för en fortsatt regionförstoring. Även den framtida utvecklingen av Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg gynnas av en effektiv omstigningspunkt i centrala Halmstad.

Detaljplanen syftar också till att förbättra kontakten mellan östra och västra sidan av spårområdet för oskyddade trafikanter (gående och cyklister), genom att i etapp tre medge en bred passage under spåren. Passagen blir den huvudsakliga anslutningen till tågtrafiken och kompletter den nyligen invigda gångbron, den s.k. stationsbron, över spåren.

Huvuddrag

Visionen för Halmstads Resecentrum är att platsen utgör ett nav i stadens och regionens kollektivtrafikresande, men även en viktig omstigningspunkt för nationellt resande. En strategiskt placerad byggnad, passage under spårområdet samt broförbindelser binder samman järnvägsområdets östra respektive västra sida samt de båda sidorna av Laholmsvägen. Resecentrum inte bara underlättar det praktiska resandet utan marknadsför även kollektivtrafik som transportmedel. Byggnaden och bron över Laholmsvägen annonserar tydligt denna ”nod för kollektivtrafik”. Platsens, byggnadens och brons arkitektur blir betydelsefulla delar i byggandet av ett nytt resecentrum.

I och med invigningen av regionbussterminalen och stationsbron har etapp ett förverkligats. Etapp två innebär att den östra sidan

av spårområdet kan vidareutvecklas genom bl.a. hållplatser för lokalbusstrafik på Laholmsvägen. Laholmsvägens båda sidor binds samman med en bro och en väntsal etableras i det så kallade Stationsmästarhuset. Först i och med etapp tre kommer spårområdets västra sida (utanför planområdet) att planläggas för resecentrumändamål.

Detta detaljplaneförslag omfattar ytor öster om spårområdet som behövs för etapp två av Resecentrums förverkligande. Detaljplaneförslaget är emellertid utformat för att fungera under Resecentrums fortsatta utveckling d.v.s. under både etapp två och tre. Planförslaget tar därför höjd för en ny resecentrumbyggnad och passage under spårområdet, vilket ingår i etapp tre.

Huvuddelen av marken omfattas av användningen T_1 med förtydligandet "Resecentrum, kollektivtrafik". Anledningen till detta är att marken ingår i en samlad anläggning avsedd för kollektivt resande.

Funktioner kopplade till detta resande har därför tilldelats egenskaper inom "Resecentrum kollektivtrafik" som närmare preciserar tänkt funktion. Hållplatserna för lokalbuss ingår i allmän plats "Huvudgata".

Byggrätten för en ny resecentrumbyggnad är belägen på samma plats som den lilla tegelbyggnaden kallad "Stationsmästaren". I etapp 3 kommer byggnaden att rivas och ersättas av en ny resecentrumbyggnad. Byggrätten medger tre våningar.

Detaljplanens handläggning

Uppdrag

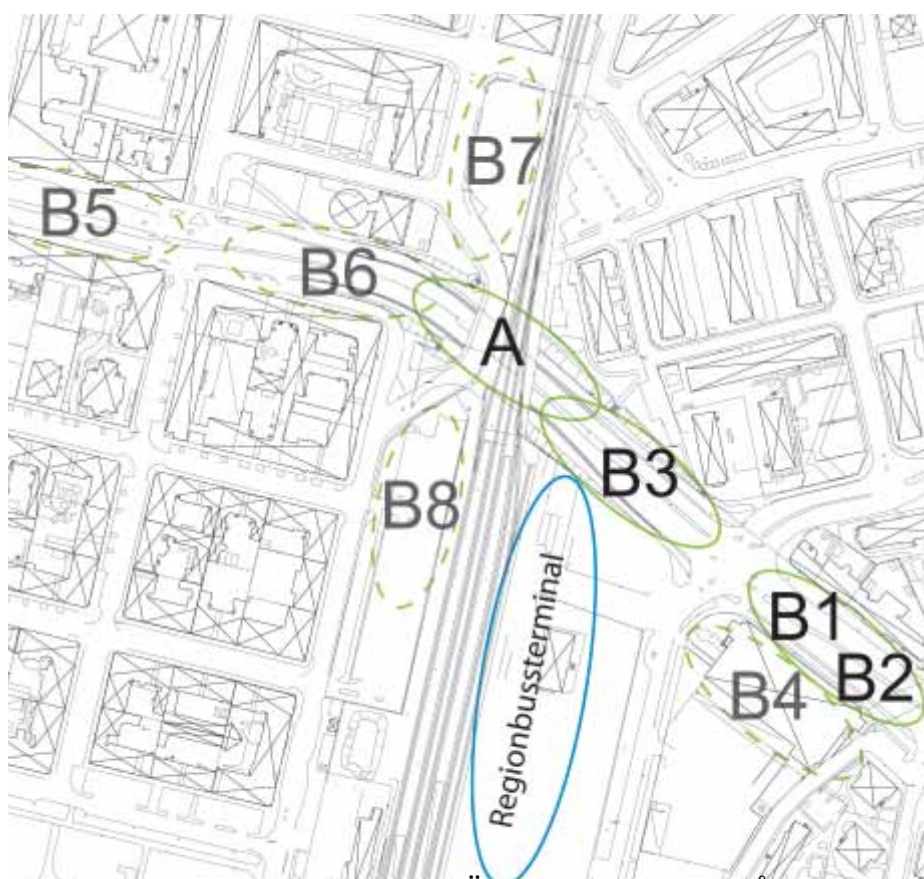
Kommunstyrelsens beredning beslutade 2009-06-23 att uppdra åt byggnadsnämnden att komplettera utredningen angående Halmstads Resecentrum med konsekvensbeskrivning och därefter samråda den som detaljplaneprogram.

Byggnadsnämnden beslutade 2009-08-19 att ge byggnadskontoret i uppdrag att komplettera befintlig utredning om Halmstads Resecentrum med en konsekvensbeskrivning för att därefter samråda materialet som detaljplaneprogram.

Kommunfullmäktige beslutade 2012-04-24 KF § 48 att godkänna planprogrammet för Halmstads resecentrum med tillhörande programsamrådsredogörelse. Kommunfullmäktige beslutade även att

planprogrammet samt programsamrådsredogörelsen tillsammans med bilagorna 3-8 ska ligga till grund för fortsatt planering av Halmstads resecentrum.

Detta innebär att huvuddragen i programförslaget ligger fast, men att en gång *under* järnvägen ersätter *bro* som planskild förbindelse till plattformarna. Beslutet innebär även att lokalbussarna ska placeras enligt alternativ B3, dvs i direkt anslutning till planerad resecentrumbyggnad.



STUDERADE ALTERNATIV FÖR LOKALBUSSHÅLLPLATSEN

Kommunen har efter omfattande utredningar och analys beslutat att placering av lokalbussarna enligt alternativ B3 är det alternativ som har bäst förutsättningar att "bli ett resecentrum som samlar resenärerna, vilket är väsentligt för möjlighet att skapa tillgänglig service och möjlighet för ett kompletterande kommersiellt utbud". Alternativet bedöms även vara bäst både sett till bil- och busstrafik². Illustration ur planprogrammet.

- 1 Planprogram Halmstads Resecentrum 2010-01-27
- 2 Åtgärdsvalsstudie för ett sammanhängande kollektivtrafiksyst
tem i Halmstad, Trivector Rapport 2012:85 samt Halmstad rese-
centrum - förstudie

Samråd

Denna handling har samråtts enligt Plan- och bygglagen 5 kap § 20 och 21. Syftet med samråd är att förbättra beslutsunderlaget och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Efter samrådet sammanställs och kommenteras de inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse.

Kommunstyrelsen beslutade 2013-04-29 § 156 att godkänna detta detaljplaneförslag för samråd. Samråd pågick t.o.m. den 31 maj 2013.

Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare ges möjlighet att yttra sig genom att fullständiga handlingar översänds till dem. Handlingarna fanns under samrådstiden tillgängliga i Rådhuset och på Halmstads kommuns hemsida.

Allmänt samrådsmöte hölls den 16 maj 2013, i Klarasalen på Stadsbiblioteket.

Planförfarande och tidplan

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

Detaljplan 1054 K för Resecentrum handläggs med normalt förfarande enligt PBL 5 kap 20 § . Efter samrådet sammanställs och kommenteras de inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse som finns att tillgå på samhällsbyggnadskontoret.

Enligt uppskattad tidplan beräknas detaljplanen kunna vinna laga kraft tidigast i januari 2014.

Plandata

Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget norr om järnvägsstationen och på östra sidan av spårområdet. Avståndet till Halmstads mest centrala delar är ca 800 m. Området avgränsas i norr av bostadsbebyggelsen invid Hammars gata belägen norr om Laholmsvägen. I söder gränsar planområdet till allmän plats, parkering. Planområdet begränsas i väster av spårområdet och i öster av bebyggelsen utmed Bolmensgatan. Planområdet omfattar ca 3,4 hektar.

Markägoförhållanden

Huvuddelen av marken är i kommunal ägo, men en mindre del ägs av

Trafikverket. Planområdet innefattar även mindre delar av fastigheterna Kapsågen 1 respektive Kilot 1, som båda är i privat ägo.

För övriga delar av fastigheten Kilot 1 finns ett uppdrag att ta fram detaljplan för att utveckla fastigheten.

MILJÖBEDÖMNING

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Riksdagen har antagit 16 miljökvalitetsmål. Det miljömål som direkt eller indirekt berörs av detta planförslag är främst:

- Begränsad klimatpåverkan

Genom att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik beräknas resandeströmmar med bil minska till förmån för buss, tåg och cykel. I förlängningen medför detta troligen även positiva effekter på miljömålen:

- Frisk luft
- Bara naturlig försurning

Ett förverkligande av Resecentrum innebär även att fler bostäder och arbetsplatser hamnar inom det område som betjänas av förbättrad kollektivtrafik. Detta ger positiva effekter avseende miljömålet:

- God bebyggd miljö

Enligt PBL 4 kap § 34 samt Miljöbalken (MB) SFS 1998:808 ska detaljplaner vars genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan miljöbedömas och en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. För att klargöra huruvida betydande miljöpåverkan kan befaras skall en behovsbedömning genomföras.

Behovsbedömning

Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en miljöbedömning behöver göras eller inte. En behovsbedömning har upprättats i samband med framtagandet av planprogrammet (Byggnadsnämnden 2010-01-27) och ingår i planhandlingarna.

Ställningstagande

Ett genomförande av detta detaljplaneförslag anses av kommunen inte medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten eller andra resurser.

Kommunen accepterar emellertid länsstyrelsens bedömning att genomförandet av Resecentrum kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning med MKB därför skall göras.

Kommunen anser dock att en betydande miljöpåverkan visserligen kan uppkomma, men att sådan påverkan inte förväntas i och med de miljöskyddande åtgärder som avses genomföras inom projektet. De miljöeffekter som främst skulle kunna bli kritiska är enligt kommunens bedömning:

- Påverkan på vattenkvaliteten i Nissan genom tillförsel av dagvatten från planområdet.
- Påverkan på grundvattennivån, i första hand i etapp 3 men beroende på byggteknik möjligen även i etapp 2.
- Ökat trafikbuller.

Ytterligare en effekt av stor betydelse är att projektet medverkar till ett hållbarare transportsystem – vilket på sikt är en positiv miljöeffekt och utgör det grundläggande syftet med Resecentrum.

SAMMANFATTNING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Med hänsyn till länsstyrelsen samrådsyttrande i programskedet, har kommunen valt att arbeta fram en miljökonsekvensbeskrivning vilken ingår i planhandlingarna. Utöver ovannämnda miljöeffekter behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen även de övriga miljöaspekter som länsstyrelsen tagit upp i sitt samrådsyttrande under programskedet. Planförslagets konsekvenser beskrivs utförligt i den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i planhandlingarna, varför här endast redovisas en sammanfattning, se nedan.

Övergripande konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon påverkan på vare sig angränsande riksintresse för kulturmiljön eller riksintresset för friluftsliv kring Nissan. Riksintresset för järnvägavseende Västkustbanan, Markarydsbanan och Halmstad Nässjö Järnväg påverkas inte negativt, tvärtom innebär en utbyggnad av Resecentrum enligt detaljplanen en förstärkt roll för järnvägen. Gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft respektive vattenkvalitet i Nissan följs.

Miljökonsekvenser – hållbar trafik, hälsa och säkerhet

Förverkligandet av ett nytt resecentrum i Halmstad är en del i stadens program för att förbättra kollektivtrafiken, detta som ett led i skapandet av ett hållbart transportsystem. Med Resecentrum förbättras möjligheterna till smidiga byten mellan olika slag av kollektivtrafik samt angöring till kollektiva färdmedel med cykel, med bil och till fots. Resecentrums lokalisering vid Laholmsvägen ger också förutsättningar för snabbare och effektivare lokalbusstrafik. Detaljplanens genomförande bedöms därför medföra ett ökat resande med kollektivtrafik och medverka till sänkta utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar samt minskad resursförbrukning.

Lokalt på Laholmsvägen beräknas trafikmängden på lång sikt minska med ca 25 % och antalet passerande bussar ungefär fördubblas. Tågtrafiken bedöms komma att öka med 40-50 %. Trafiken medför miljökonsekvenser i form av buller, luftföroreningar, vibrationer och risker.

Det genomsnittliga bullret (ekvivalentnivån) från vägtrafiken beräknas bli ungefär oförändrat i framtiden, medan tågtrafikbullret ökar med cirka 2 dBA. Den maximala ljudnivån förändras inte. Inom planområdet saknas bullerkänsliga byggnader. Bullerskärmar längs Laholmsvägen har utretts men inte befunnits praktiskt genomförbara om de skall få bullerminskande effekt på närmast liggande bostadshus.

Med ökad godstågstrafik kommer vibrationer i omgivningen att uppträda oftare, men vibrationsnivån vid varje tågpassage förändras inte. Som nämnts klaras gällande miljö kvalitetsnormer för luft. Hallands regionala miljömål för luftföroreningar klaras för partiklar men i dagsläget inte för kvävedioxid. Med minskad trafikmängd på Laholmsvägen och med de fortgående förbättringarna av vägfordonens avgasrening kan även detta mål komma att uppnås i framtiden.

I den framtagna utredningen av risker med avseende på närheten till järnväg, särskilt risken för olyckor vid transporter av farligt gods med tåg, bedöms risknivån sammantaget vara acceptabel under förutsättning att särskilda åtgärder vidtas. Åtgärderna gäller resecentrumbyggnaden och innefattar placering av entréer, dörrar och ventilationsintag, utformning av fasad och tak, lokalisering av uteserveringar m.m.

Miljökonsekvenser - bevarandeintressen avseende naturmiljö och grundvatten

Detaljplanen bedöms inte få några konsekvenser för naturmiljön, då

området mest består av hårdgjord mark och i övrigt endast av gräsytor och enstaka träd och buskar. Närmaste Natura 2000-område ligger 2 km åt väst.

Inom området bedöms grundvattenbildningen som ringa. Kring Laholmsvägen och järnvägsviadukten är grundvattennivån sänkt. Byggnadsåtgärderna i etapp 2 bedöms troligen kunna genomföras utan ytterligare grundvattensänkning. Skulle detta visa sig omöjligt måste tillstånd till vattenverksamhet sökas. Byggandet av passagen under spåren i etapp 3 däremot beräknas medföra en viss sänkning av grundvattennivån och krav på tillstånd till vattenverksamhet.

Vid genomförandet av detaljplanen avses en samtidig förändring ske av hur dagvattnet tas om hand inom ett större område kring Laholmsvägen och viadukten. Detta dagvatten går idag i kombinerad ledning (dagvatten+spillvatten) till reningsverket vid Västra stranden, men vid höga vattenflöden bräddas vattnet till Nissan. Med utbyggnad av separata ledningar, där dagvattnet leds till Nissan medan spillvattnet går till reningsverket, uppnås flera miljöfördelar. Det dagvatten från området som idag skickas till reningsverket är förorenat av metaller vilket försvårar användandet av restprodukten efter reningen, slammet. Detta kommer med föreslagen dagvattenlösning att upphöra. Bräddningen av spillvatten från aktuellt område direkt till Nissan kommer att minska. Med hänsyn till de föroreningar, särskilt metaller och andra partiklar, som dagvattnet från områdets trafikytor beräknats innehålla, har möjligheten att anlägga reningsåtgärder studerats översiktligt. Reningsåtgärder har bedömts som önskvärda men svåra att genomföra då tillgängliga ytor saknas i närområdet. Tillskottet av metaller till Nissan beräknas dock bli marginellt eller försumbart, varför ett genomförande av detaljplanen inte bedöms försämra möjligheterna till ett bibehållande av Nissans goda vattenstatus.

Miljökonsekvenser under byggtiden

Byggandet kommer att innebära avsevärda trafikstörningar och omflyttningar av trafiken från Laholmsvägen med flera vägar. Åtgärder bedöms komma att krävas för att minimera miljöstörningar och olycksrisker längs de gator där trafiken tillfälligt ökar. På och kring byggplatsen måste risken för olyckor ha högsta prioritet, vidare tillämpas gällande föreskrifter beträffande buller under byggtiden, luftföroreningsutsläpp, hantering av oljor och kemikalier m.m.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planer och program

Översiktsplan

Kommunen arbetar för närvarande med en ny kommuntäckade översiktsplan, vilken beräknas antas av kommunfullmäktige våren 2014. Resecentrum ingår i samrådshandlingen för ny översiktsplan.

Gällande detaljplaner

Inom området gäller huvudsakligen en äldre stadsplan med beteckning plan 92. Plan 92 (1942-10-02) omfattar stora delar av centrala Halmstad. Områdena kring järnvägen har beteckningen T och får endast användas för järnvägstrafikändamål. På östra sidan får våningsantalet vara ett (byggnadshöjd 4,5 m), på den västra två (byggnadshöjd 7,5 m).

Planområdet omfattas av ytterligare sex olika gällande detaljplaner utfärdade mellan 1951 och 1999:

Plan 939 (1999-05-20) anger användning park och parkering för det område väster om Bolmensgatan som ingår i planområdet.

Plan 736 (1999-06-25) omfattar Bolmengatan och korsningen med Laholmsvägen och anger dess användning som allmän gata.

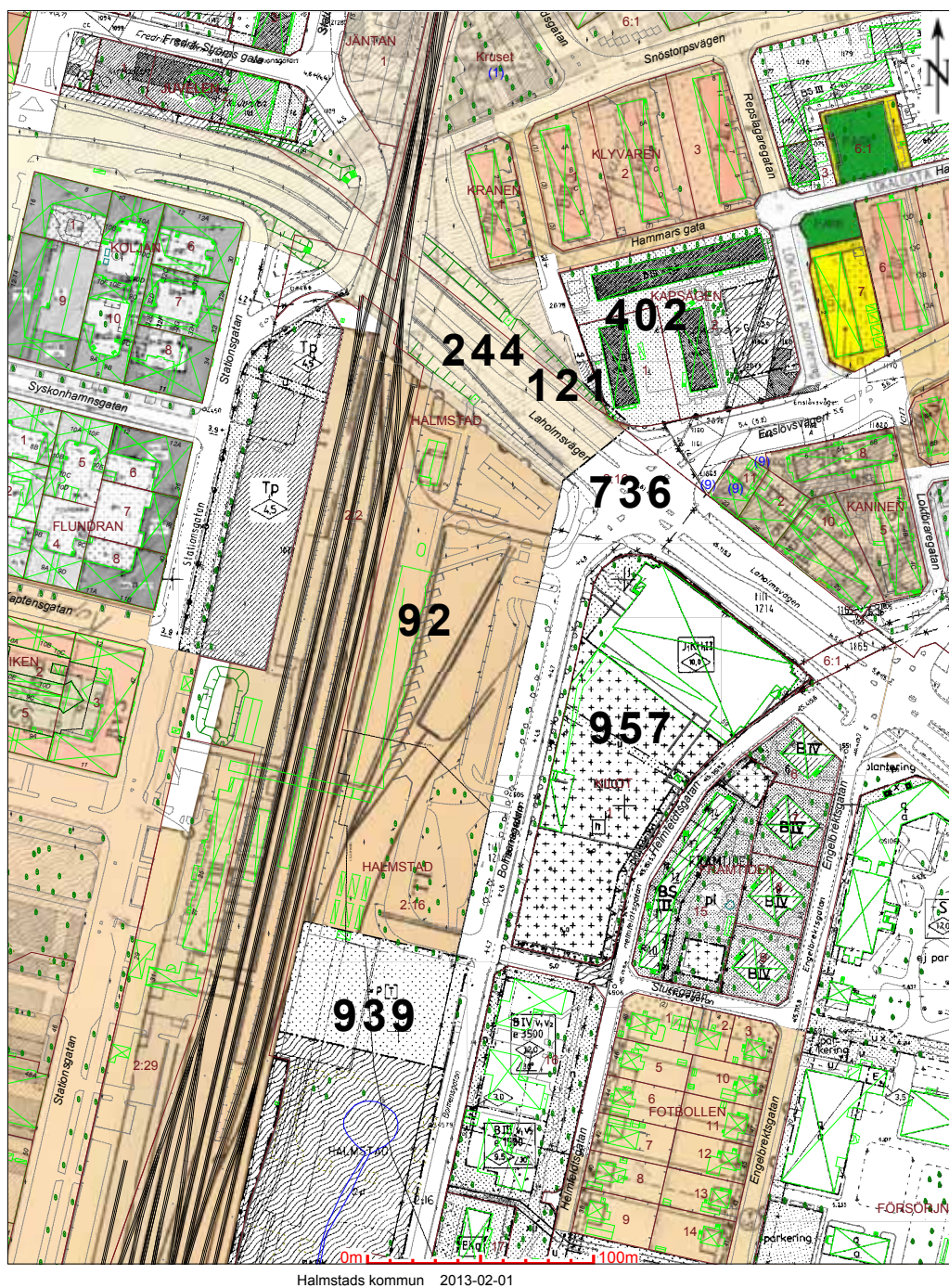
Plan 244 (1951-08-29) tillkom i samband med att Laholmsvägen/Viktoriagatan byggdes om till planskild underfart och anger användning trafik (T) samt järnvägstrafik(Ti) inom planområdet.

Plan 402 (1964-07-17) omfattar kvarteret Kapsågen och anger markanvändning B (bostäder) som får uppföras i 3 våningar.

Plan 957 (1999-06-25) omfattar kvarter Kilot och anger användning Hantverk, kontor och handel som ej omfattar livsmedel, maximal byggnadshöjd 10,0 meter.

Plan 121 (1951-08-29) ingår endast i mycket liten omfattning och utgör gatumark.

Ingen av detaljplanerna har kvarvarande genomförandetid.



Gällande detaljplaner; utdrag ur databas "Planmosaiken", Halmstads kommun.

Kommunala planer, program och policy

Förutom gällande lagstiftning rörande planering och byggande finns en rad mål och riktlinjer för Halmstads kommun såsom *Värdegrund Halmstad 2020* och *Planeringsdirektiv med budget 2011-2013*, vilka anger förutsättningar för kommunens arbete. Halmstads resecentrum ingår även i *Handlingsprogram för hållbara transporter* samt i samrådsversion av den nya kommunomfattande översiktsplanen.

Föreliggande placering av Resecentrum har föregåtts av omfattande utrednings- och förankringsarbete. Denna detaljplan utgör ett led i att förverkliga ett samlat Resecentrum för stadens kollektivtrafik, som är förankrat i den regionala infrastrukturen.

Planprogram och efterföljande utredningar

Detta planförslag har föregåtts av ett planprogram för ett större planområde, se bild. Programsamråd har enligt beslut i byggnadsnämnden 2010-01-27 § 12 genomförts under tiden 15 februari- 9 april 2010. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Berörda sakägare och allmänhet har också inbjudits till samrådsmöte den 4 respektive den 8 mars 2010 i Rådhuset. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, Stadsbiblioteket samt på Halmstads kommuns hemsida. Informationsblad har funnits i Hallandstrafikens försäljningslokal på Österskans och vid Öresundstågens lokal vid järnvägsstationen.

I planprogrammet redovisades planeringsförutsättningar och den etappvisa utbyggnaden av ett resecentrum. Etapp 1 - som redan har kunnat förverkligas inom gällande detaljplan - innebär bl.a. att regionbussterminalen flyttades till sitt nuvarande läge öster om spårområdet.

Den i planprogrammet skisserade etapp 2 - som innebär hållplatser för lokalbuss på Laholmsvägen - innehöll två alternativ som skiljde sig åt främst avseende gångpassage över spåren.

Kommunfullmäktige har godkänt planprogrammet för Halmstads resecentrum med tillhörande programsamrådsredogörelse (2012-04 24 KF § 48). I programsamrådsredogörelsen för planprogrammet framkom i korthet:

-Behov av miljökonsekvensbeskrivning respektive ytterligare utredning av risker.



Programområdet omfattade ett större område kring järnvägsstationen (vit linje). Den ungefärliga avgränsningen för aktuell detaljplan markeras med röd streckad linje.

- Önskemål om redovisning av alternativa placeringar och frågor om etappindelning.
- Synpunkter avseende trafiksäkerhet och trygghet.
- Frågor kring områdets södra del - exploateringsmöjligheter, parkens bevarande samt riksintresset järnväg.
- Fastighetsägares oro över buller, vibrationer och hur planerna för Resecentrum skall påverka.
- Synpunkter avseende kulturmiljö och befintliga byggnader.

En utökad medborgardialog avseende trygghetsfrågor har genomförts med stöd från Boverket sommaren 2010.

Ytterligare ändrade förutsättningar innebar att fördjupade utredningar

har tagits fram under hösten 2010 och 2011. I en utvärdering av alternativa utformningar utförd av samhällsbyggnadskontoret i februari 2012 föreslås en planskild förbindelse till plattformarna, i form av en passage under spåren, istället för den i planprogrammet redovisade gångbron. Vid regionbussterminalens förverkligande - och i enlighet med redovisat läge i planprogrammet - har en gångbro över spåren byggts strax norr om järnvägsstationen.



Platsen; vy över spårområdet mot norr sett från den nyligen färdigställda gångbron över spåren. Till höger i bild skimtar taket över regionbussterminalen.

Riksintresse och förordnande

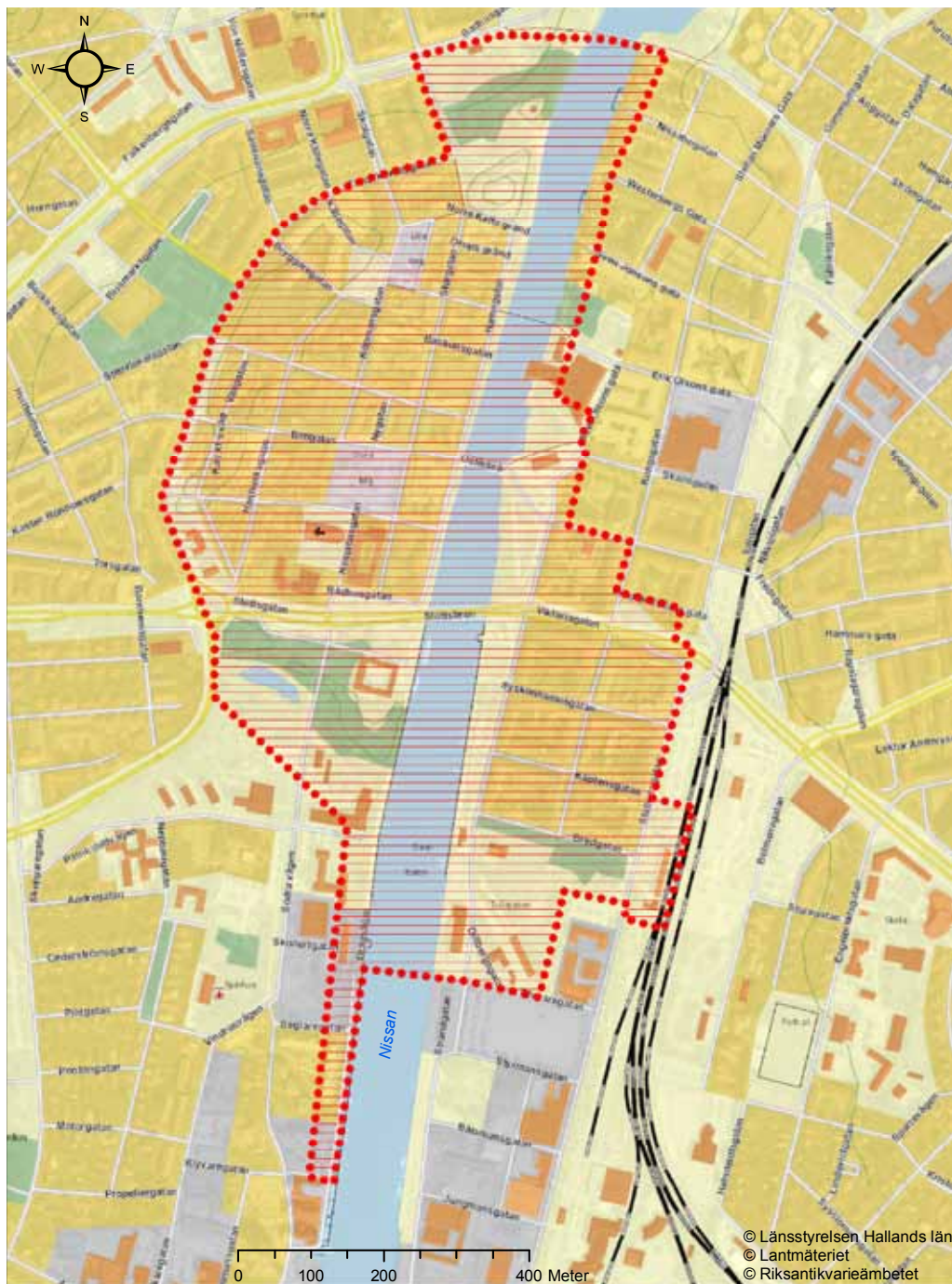
I anslutning till planområdet, väster om planområdet ligger riksintresse för kulturmiljövården Halmstad N 35 som omfattar stora delar av Halmstads mest centrala delar samt den till planområdet närläggna Östra Förstaden.

Nissan med omgivningar utgör riksintresse för friluftslivet; framför allt för fritidsfisket. Vattendraget är lek- och uppväxtområde för bl.a. lax, havsöring och färna samt utgör vandringsstråk för lax, havsöring och ål¹. Avståndet mellan planområdet och riksintresset uppskattas till 250 m.

Även spårområdet utgör riksintresseområde för järnväg både avseende Västkustbanan och sträckan Halmstad-Hässleholm (Markarydsbanan). Halmstad - Nässjö järnväg är delvis utpekad som riksintresse. Delen mellan Hyltebruk och Halmstad är av särskild betydelse för den regionala utvecklingen eftersom den förbinder Hyltebruk med Västkustbanan.

Närmaste Natura 2000-område är Alet, beläget ca 1400 m västerut.

1 Planprogram Halmstads Resecentrum, 2010-01-27



Riksintresseområdet för kulturmiljö N35 som omfattar stora delar av Halmstads centrum gränsar till planområdet. Källa: Länsstyrelsen i Halland.

Planen bedöms inte komma att medföra någon påtaglig skada på riksintressen enligt 3 och 4 kap MB. I övrigt så hänvisas till den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i planhandlingarna.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH PLANFÖRSLAG

Mark, vatten och vegetation

Mark och vegetation

Marken i planområdet utgörs främst av gata, järnvägsområde, regionbussterminal och en mindre andel park. Huvuddelen av markytan är hårdgjord men mindre delar i söder och öster utgörs av genomsläppliga gräs/planteringsytor. Det finns endast ett fåtal träd och buskar inom planområdet. Enstaka äldre träd och buskage växer längs slänterna mot viadukten på Laholmsvägen. Nyplanterade björkar kantar Bolmensgatan.

En översiktlig miljöteknisk undersökning i området för planerat resecentrum har utförts (WSP Environmental, 2010). Syftet med undersökningarna – arkivstudie och provtagningar – var att översiktligt undersöka eventuell förekomst av föroreningar i jord och grundvatten. I rapporten dras slutsatsen att de påträffade metallföroreningarna i jorden inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön om området bebyggs och används i enlighet med kriterierna för mindre känslig markanvändning. Om det vid byggnadsarbetena upptäcks föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön skall tillsynsmyndigheten underrättas.

Med hänsyn till sitt innehåll, belägenhet och användningsområde bedöms planområdet besitta ett ringa biologiskt värde. Inga intresseområden vad gäller flora, fauna, nyckelbiotoper eller hotade arter är kända inom området. Planområdet omfattas inte av skydd enligt 7 kap MB och är inte heller beläget inom område som bedömts som ekologiskt särskilt känsligt i kommunens översiktsplan.

Handlingsprogrammet ”*Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv*” är antaget av Kommunfullmäktige 2008-03-27 för att kartlägga, säkerhetställa och utveckla naturkapitalet i kommunen. Det utpekade område som ligger närmast planområdet är stråket utmed Nissan. I planområdets närhet finns även Järnvägsparken - en av Halmstads s.k. finparker. Planområdet gränsar i söder till Studenstparken. Inom planområdet, invid regionbussarnas in- och utfart, finns en nyanlagd gröning. Marken är emellertid inte planlagd som park.

Planförslaget

Planförslaget innebär en sänkning av Laholmsvägen med som mest 90 cm för att möjliggöra god arbets- och resemiljö för busschaufförer

och resenärer samt säkerställa tillräcklig fri höjd under gångbron över Laholmsvägen. Anläggandet av busshållplatser påverkar de slänterna som idag finns i anslutning till viadukten. Föreskriven gatuhöjd sätts ut för Laholmsvägen som ska byggas om inom en snar framtid, men däremot sätt inga höjder för den planerade passagen under spåren då projekteringen för denna del inte kommit lika långt.

Det angivna ändamålet, resecentrum, motsvarar för mindre känslig markanvändning; för mer detaljer angående markföroreningar hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Planområdet är placerat i ett område med stor andel hårdgjorda ytor. För att minimera framtida belastning på dagvattenledningar bör, då så är möjligt, genomsläppliga ytor och s.k. vegetativa tak användas. Regionbussterminalen har gestaltats med ett vegetativt tak och det finns skäl att följa upp detta i kommande byggnation inom planområdet.

I etapp tre kommer en sluttande plats anläggas med en form och utbredning som ansluter till resecentrumbyggnaden.



För byggrätten inom området för Resecentrum föreskrivs ett s.k. vegetativt tak. Motivet till detta är bristen på gröna markytor i planområdets närhet och inom själva planområdet. Takets exponering från omgivningarna samt anpassning till Regionbussterminalens gestaltning är ytterligare skäl. Augustenborgs takträdgård, Malmö. Foto: Tema, Caroline Kesselman.

Vattenområden

Inom planområdet finns inga vattenområden. Planområdet ligger emellertid i Nissans närhet - avståndet är ca 350 meter. På grund av viadukten på Laholmsvägen är grundvattennivån redan sänkt. Viadukten avgränsas idag av en tätskärm; viss osäkerhet råder för närvarande kring tätskärmens kvalitet.

Planförslaget

För ett plangenomförande kommer markens terräng inom planområdet att behöva modelleras. Laholmsvägens sänkning och förändring av slänterna i anslutning till viadukten innebär även påverkan på vattnets väg. Viaduktens tätskärm lär påverkas.

I etapp tre kommer en gångpassage under spårområdet att byggas, vilket innebär att delar av marken under spåren mellan regionbussterminalen och Laholmsvägen kommer att grävas ut. Även dessa åtgärder kommer att påverka tätskärmerna, som till delar kommer att behöva tas bort och ersättas på annan plats.

Detaljplanens genomförande kommer därför att innebära fortsatt påverkan på grundvattennivån. Kommunen kommer, om så bedöms nödvändigt, att göra en tillståndsansökan för möjlig påverkan av grundvatten för projektet.

Nissan är idag ett friskt vattendrag som nås av dagvatten från planområdet. De förändringar som detaljplanen medger betyder inte några stora försämringar. För övrigt hänvisas till detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Geotekniska förhållanden

Enligt Geoteknisk undersökning (WSP, 2013-04-19) ligger marknivåer på omse sidor om Laholmsvägen på mellan ca +4,0 och +5,5. De mesta ytorna är hårdgjorda. Laholmsvägen går i dag i skärning ned till nivå ca +0,2. Befintlig järnväg går på låg bank, näst intill i nivå med omkringliggande mark.

Enligt utförda undersökningar består jordlagren under ett mulljordslager alternativt ett fyllningslager av ett ca 3 m mäktigt sandlager som underlagras av lerig silt som mot djupet övergår i en siltig lera till viss del gytig som vilar på en fast glacial lera på friktions jord på berg. Det förekommer två tunna sandskikt på ca 7 och 15 meters djup, vars tjocklek varierar mellan ca ett par decimeter till upp till drygt en meter. Utförda CPT sonderingar har stannat på som mest 30 m djup. Vid

bröläget finns inga sonderingar ned till berg utförda. Jordbergsonderingar utförda för GC-bron över järnvägen visar på berg på 32 m djup.

Hela planområdet utgör lågriskområde för markradon.

Planförslaget

Det finns ingenting i de geotekniska förhållandena eller byggnadens grundläggning som föranleder risker för bostadshuset i kvarteret Kapsågen. Byggnaden är dessutom grundlagd med källare, vilket är fördelaktigt med hänsyn till kommande markarbeten. Ytterligare beskrivning finns i PM 1 Getoteknik (WSP 2013-04-19).

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte i området. Fornminnen skyddas av Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. Om fornfynd påträffas ska omedelbart kontakt tas med länsstyrelsen.

Planförslaget

Det finns idag inga indikationer på fornlämningar inom planområdet.

Bebyggelse

Historik

Planområdet utgörs huvudsakligen av mark som sedan järnvägens tillkomst har ingått i ett större järnvägsområde. Både Västkustbanan, Markarydsbanan och dessutom en gång den s.k. Bolmenbanan har trafikerat området. Även framväxten av Östra Förstaden är tätt förbunden med järnvägens framväxt.

Laholmsvägen utgör historiskt en viktig infart till stadens centrala delar från öster. Viadukten (järnvägs- resp. vägbron) byggdes vid 1950-talets slut eller 1960-talets början, d.v.s. under den epok då bilismen starkt präglade samhällsbyggandet.

Arkitektoniska och kulturhistoriska värden

Stadsplanen för Östra Förstaden med rutnätsmönster och sammanhållen skala har ett stort värde för stadsbilden. Även ett flertal enskilda byggnader har stort kulturhistoriskt värde.

I planområdets omedelbara närhet finns ett flertal byggnader som ingår i ett större område av järnvägsbebyggelse med bland annat stationsbyggnad, annexbyggnad för godsmottagning, lokstallar, och verkstäder. Järnvägsområdet är högt klassat - klass B av

Kulturmiljö Halland. Den byggnad inom planområdet som tillhör järnvägens historiska miljö är den mindre tegelbyggnaden, kallad "Stationsmästaren". Just denna byggnaden har en lägre klassning "C" och anses främst betydelsefull med hänsyn till helhetsmiljön.

I direkt anslutning till planområdet, inom fastigheten Kaninen 11, finns en B-klassad tegelbyggnad som markerar stenstadens uträkning på Öster.

Planförslaget

Den historiska och i hög grad även dagens koppling mellan Östra Förstaden och spårtrafiken bör därför understrykas och förstärkas. Siktlinjer från kvartersstadens gatumiljöer i Östra Förstaden bör därför beaktas vid byggnation inom planområdet. Byggrättens höjd begränsas till tre våningar. Inga varsamhets- eller skyddsbestämmelser har infogats i detaljplaneförslaget.



Bilden visar tegelbyggnaden kallad "Stationsmästaren" som i etapp 3 föreslås rivas och ersättas med en nybyggd resecentrumbyggnad.

Bostäder

I anslutning till planområdets norra del, i kvarteret Kapsågen, finns ett bostadshus med lägenheter och verksamheter i tre våningar samt källare och vind. Byggnaden är uppskattningsvis från 1930-talet och har genomgått förändringar. Tegelbyggnaden är av visst arkitektoniskt intresse och skapar ett lugn för bakomliggande bostäder, vilket är betydelsefullt.

Planförslaget

Det är önskvärt att byggnaden i fastigheten Kapsågen 1 bibehålls eftersom gaturummet och angränsande platser annars ur en rumslig aspekt riskerar att blir alltför odefinierade. Byggnaden får ur kommunikationshänseende ett intressant läge. Boendemiljön riskerar dock att blir försämrade, framför allt på grund av start och stopp vid angöring till hållplatserna.

Verksamheter

Den verksamhet som främst präglar planområdet är spårtrafiken och busstrafiken, vilka beskrivs närmare under kollektivtrafik. En kemitvätt finns på bottenvåningen i kvarteret Kapsågen. Intill planområdet finns verksamheter i form av kontor, undervisning och logistik. För Kilot 1 som ligger direkt öster om planområdet finns planer för att utveckla fastigheten för verksamheter och eventuellt bostäder.

Planförslaget

Resecentrum utgör mer än bara funktioner för resor och beskrivs därför även under detta avsnitt. Placeringen av Resecentrum bygger på analys och studier utifrån ett resenärsperspektiv och innebär att ett effektivt och smidigt byte möjliggörs. Tillgängligheten är hög för resande, men även för förbipasserande eftersom den underjordiska passagen ska vara flack, bred och ljus. Passagen kommer att nyttjas även av andra än tåg- och bussresenärer, men planläggs av driftsskäl som kvartersmark.

Service i form av väntsal, biljettförsäljning och toaletter kommer att behövas och kommer att ingå i resecentrumbyggnaden. Byggrätten är begränsad till tre våningar med hänsyn till risker på grund av närheten till järnväg (Riskhänsyn med avseende på närhet till järnväg, Tyrens 2012-04-29). För resecentrumfunktioner behövs ca två våningsplan eller uppskattningsvis 850 kvm BTA², men en flexibilitet i detaljplanen är önskvärd i detta tidiga skede.

Kommersiell, offentlig och social service

Planområdet ligger i centrum, men trots detta är andelen kommersiell, offentlig och social service idag starkt begränsad. Ett par kiosker finns i nära anslutning till planområdet. I anslutning till regionbussterminalen finns en offentlig toalett.

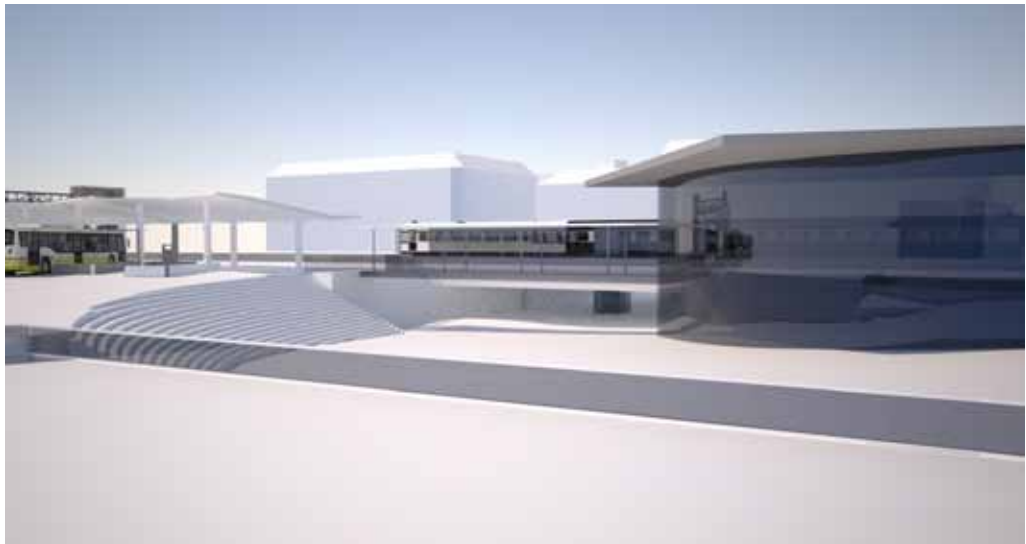
Dessutom finns i både direkt öster (kilot 1) och väster (Halmstad 2:26) vilja att utveckla både för verksamheter, service och bostäder.

2 BTA innebär bruttoarea; i korthet mätvärda delar av våningsplan inkl. omslutande yttervägg.

Planförslaget

En flytt av resandefunktionerna till planområdet kommer att innebära ett ökat flöde av människor och därmed kundunderlag. Behov kommer att finnas av kiosk- och caféverksamhet. Kommersiell, offentlig och social service bidrar till en mer levande stadsmiljö och gör att platsen befolkas, varför en mindre andel annan verksamhet ingår i användningen T₁ Resecentrum.

Andra butiker som skulle kunna vara aktuella i resecentrums närhet är t.ex. blomsterbutik, samlingslokal (i första hand för sammanträden), cykelreparatör, biluthyrning m.fl. Kommunen ser positivt på att etablera ytterligare funktioner inom Resecentrum för att därigenom öka tryggheten på platsen. Därför har byggrätten utökats för att kunna rymma mer än enbart funktioner som i första hand är till för resenärer.



Tidig volymstudie av den sluttande passagen under spåren med anslutning via hissar till plattformarna (perrongerna). Passagen under spåren ingår i den framtida etapp tre. I detta perspektiv från öster är resecentrumbyggnaden illustrerad i två våningar; byggrätten i detaljplanen medger tre. Illustration Abako.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Av naturliga skäl är planområdet välförsett med kollektivtrafik i form av spårtrafik och regionbusstrafik. På Laholmsvägen trafikerar idag lokalbusslinjerna:

20 Sjukhuset - Centrum - Eurostop - Fyllinge

30 Tylösand - Karlstorp - Centrum - Norra Andersberg

63 Centrum - Högsolan - Larsfrid Östra Stranden

Även linje 40, 10, 50, 73 och 65 trafikerar den sträcka där busshållplatserna planeras i planförslaget. Dessa linjer svänger sedan av Laholmsvägen vid Enslösvägen alternativt Järnvägsgatan.

Trafiken till regionbussterminalen är av regional och interregional karaktär. En stor del av linjerna som trafikerar södra Halland börjar eller slutar i Halmstad. Idag trafikeras terminalen av Hallandstrafiken och Swebus (Express).

Spårtrafiken med kopplingar till Göteborg-Malmö/Köpenhamn, Hässleholm samt Nässjö hade 2010 enligt planprogrammet upp 2000 resenärer per dygn. Den siffra som Hallandstrafiken redovisar för 2012 är 4000 på- och avstigande per dygn.

Emellertid har Rikstrafiken (ingår numera i Trafikverket) utpekat Halmstad som en av landets sämsta platser när det gäller bytesmöjligheter mellan olika kollektivtrafikresor³. Därför har kommunen sedan lång tid arbetat med att förbättra förhållandena för resenären, bl.a. med byggandet av ny regionbussterminal.

Halmstads resecentrum är en utpekad brist efter 2025 enligt 2013 års remissversion av ny nationell åtgärdsplan.

Sedan 2009 har antalet tågavgångar på Väst kustbanan ökat med 50 % och det interregionala resandet med 40%. Andelen biltrafik är emellertid fortsatt hög; hela 80-90 % av resor över kommungränsen sker med bil. Ett av de konkretiserade mål som anges i kommunens planeringsdirektiv är att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas från 2009 till 2020 bl.a. genom ökad turtäthet, kortare restider och förbättrad punktlighet⁴. För att nå detta mål behöver omstigningsmöjligheterna emellertid

5 Åtgärdsvalsstudie för ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Halmstad, Trivector Rapport 2012:85.

4 Åtgärdsvalsstudie för ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Halmstad, Trivector Rapport 2012:85.

ytterligare förbättras. Tidigare beräknades antalet tågresenärer inom överskådlig tid öka till 6500 person/dygn, men antalet bör bli än högre, eftersom Halmstad redan idag har 4000 på- och avstigande per dygn. En utbyggnad enligt planen beräknas dessutom bidra till att öka underlaget för kollektivtrafiken, genom att skapa ett större upptagningsområde⁵.

De mål kommunen har formulerat för området ”resor och trafik” stämmer väl överens med mål på både regional och nationell nivå. Att resa och förflytta sig ska vara enkelt och upplevas lätt i ett välfungerande transportsystem. Hållbara transporter med kollektivtrafik och gång/cykel ska öka och biltrafiken minska; antalet skadade och döda i trafiken ska minska⁶.

Planförslaget

Planförslaget är ett led i kommunens utveckling för att fortsätta vara en regional nod av betydelse för regional kollektivtrafik. Detaljplanen är ett steg på vägen för att förverkliga ett samlat resecentrum i staden och möta ett förväntat antal resenärer. Genom att göra det möjligt att anlägga en storhållplats för lokalbussar på Laholmsvägen samt byggrätt för en ny resecentrumbyggnad möjliggörs etapp två - och på sikt även del av etapp tre - av Halmstads Resecentrum.

Förslaget att samla kollektivtrafiken och underlätta för resenären vid omstigning är en av utgångspunkterna för planförslaget. I tidigare studier⁷ har placeringen av den nya storhållplatsen för lokalbuss utretts. Alternativet ”B3” beläget direkt öster om viadukten har visat sig vara mest fördelaktigt. Den nya storhållplatsen för lokabuss bygger på ett flöde, d.v.s. bussar står inte inne och väntar och innehåller fyra hållplatser i vardera riktningen.

Österskans kommer att avvecklas som stadsbussterminal och ersättas av ”vanliga” hållplatser. Regionbussar söderifrån kommer troligen även fortsättningsvis att angöra hållplatsen på Fredsgatan vid Teatern för att ge god tillgänglighet till de centrala delarna av Halmstad utan att kunderna behöver byta buss.

Regionbussarna från norra kommundelarna angör på motsvarande sätt den nya hållplatsen på Karl XI:s väg mellan Brogatan och

5 Planprogram Halmstads Resecentrum 2010-01-27

6 Halmstad resecentrum - trafikutredning, Ramböll 2011 samt Halmstad resecentrum slutrapport, Abako och Ramböll 2009

7 Halmstad resecentrum - trafikutredning, Ramböll 2011 samt Halmstad resecentrum slutrapport, Abako och Ramböll 2009

Klammerdammsgatan för att ge dessa resenärer likartad tillgänglighet till centrum.

Hållplatser på båda sidor om Laholmsvägen binds samman av en gångbro. Lägsta fri höjd mellan bro och körbana är med hänsyn till påkörningsrisk och trafiksäkerhet 4,7 m.

För att styra gående till den ljusreglerade korsningen respektive gångbron, och därmed undvika spring över Laholmsvägen, planeras skärmar av glas i gatans mittlinje.

Regionbussterminalen har förverkligats inom gällande detaljplan, men för att klara framtida ombyggnader och markera betydelsen av en samlad resecentrumanläggning ingår terminalen i det aktuella planförslaget. Regionbussterminalen kommer i framtiden att bli en av västkustens större bytespunkter mellan tåg, regionbuss och stadsbuss.



Den nya regionbussterminalen invigdes 2012. Arkitekt Abako, fotograf Ulf Selander, medgivande Abako.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet är relativt väl försörjt med gång- och cykelbanor. Till Resecentrum angör, eller kommer på sikt att angöra, fem av staden åtta supercykelstråk i riktning Frennarp, Vallås, Snöstorp, Fyllinge respektive Östra stranden. Via supercykelstråk utmed Fredsgatan och

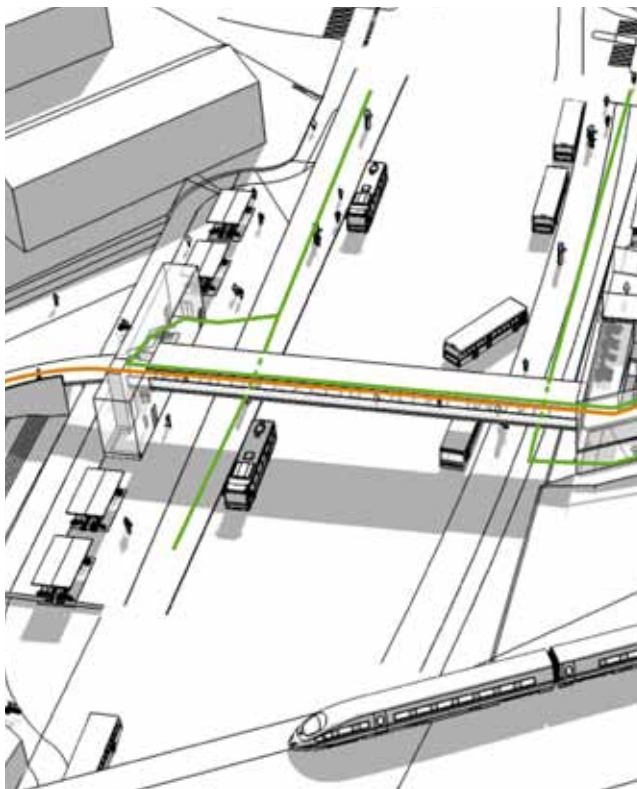
Viktoriagatan kan cyklisten komma till centrum samt därifrån vidare till övriga supercykelstråk.

Ett av stadens huvudcykelstråk i östvästlig riktning är Laholmsvägen, som har separata cykelbanor på båda sidor. Norra sidan ingår dessutom som en del i det skyltade, rekreativa stråket ”Ginstleden”.

Laholmsvägen korsas av ett cykelstråk i nordsydlig riktning i Stationsgatan som binder samman Gamletull och stadsbiblioteket med den nuvarande järnvägsstationen. Med högskolan på östra sidan av spårområdet och centrum på västra innebär viadukten en trafiksäker planskildhet, men också vissa begränsningar. I *Handlingsprogram för hållbara transporter* (KF mars 2012) anges att fördjupad utredning för utbyggnad av cykelvägar behövs med anledning av Resecentrum. Vidare anges att Resecentrum kräver gena, attraktiva och trafiksäkra cykelanslutningar, samt en cykelförbindelse över Nissan.

Planförslaget

Genom att medge fler trygga passager för oskyddade trafikanter, bidrar planförslaget till att förbättra trafikmiljön för gående och cyklister. Planförslaget innebär att en planskild korsning över den trafikerade Laholmsvägen kan förverkligas genom gångbro. På sikt - när även planläggning av underjordisk passage på östra sidan av järnvägsspåren genomförs - innebär planförslaget även ytterligare en planskild



I etapp två anläggs en storhållplats för lokalbuss på Laholmsvägen. De fyra hållplatserna på vardera sida binds samman av en gångbro över vägen.

Bron kommer att planläggas som allmän plats och blir därigenom ett offentligt rum - en del av gatumiljön. Även resenärer med regionbuss och tåg kommer att nyttja bron som i etapp tre byggs samman med resecentrumbyggnaden. Illustration Abako.

korsning för oskyddade trafikanter, som komplement till viadukten på Laholmsvägen.

Både bron och passagen under spårområdet ska utformas med fokus på trygghet och tillgänglighet. Bron kommer att ingå i allmän platsmark och utgöra en integrerad del i staden. Bron som byggnadsverk innebär även att det skapas en slags ”port” på väg in till stadens mest centrala delar. Den arkitektoniska utformningen blir betydelsefull eftersom bron på sikt kommer att ”annonsera” Resecentrum.

Den underjordiska passagen under spårområdet ska vara bred och bör vara dagsljusbelyst samt med en medveten ljussättning. Sikt och trygghet ska prioriteras i gestaltningen. Den sluttande platsen kan med fördel utföras med värmeslingor för effektiv halkbekämpning vintertid.

Biltrafik och gator

Laholmsvägen utgör ett av stadens huvudsakliga biltrafikstråk med så mycket som 30 000 fordon per årsmedeldygn⁸. Hastigheten är visserligen begränsad till 40 km/h, men vägen utgör ändå något av en barriär. Sträckan Viktoriagatan/ Slottsgatan är ungefär lika hårt trafikerad, här bedöms emellertid andelen tung trafik vara något mindre p.g.a. viadukten. Även Enslövsvägen med kopplingar mot Wrangelsleden respektive Växsjövägen (väg 25) är ett starkt trafikerat stråk med över 10 000 fordon per årsmedeldygn vid trafikräkningen 2008. Planområdet sträcker sig något mot nordost för att inbegripa korsningen Enslövsvägen/ Repslagargatan, enligt önskemål från teknik- och fritidsförvaltningen.

Planförslaget

Intentionen med förslaget är att öka andelen kollektiva resor samt transporter till fots och med cykel så att biltrafiken därigenom ska minska. Förslaget innebär emellertid även strukturella förändringar i trafikflödena, vilket för den enskilde kan upplevas som ökad trafikstörning.

Antalet bussar som passerar på Laholmsvägen kommer inledningsvis vara det samma som idag då den största skillnaden utgörs av att busslinjer som redan trafikerar Laholmsvägen kommer att stanna i anslutning till resecentrum. Hållplats för lokalbusstrafik på Laholmsvägen kan ge en ökad störning för kringboende. Främst gäller detta boende och verksamma i kvarteret Kapsågen respektive Kranen 1 då eventuell av- och påstigning av resenärer som hämtas och lämnas av privatbilister i Hammars gata innebär en förändring.

8 Teknik- och fritidsförvaltningen

Bolmensgatan trafikeras redan idag av regionbussar. Bolmensgatan planläggs som lokalgata. Huvudgatan Laholmsvägen kommer att sänkas med som mest upp till 90 cm för att ge resenärer och busschaufförer en attraktiv resande- och arbetsmiljö samt klara fri höjd under gångbron. Detta medför att anslutande korsningar kommer att behöva byggas om.

Föreslagna nya ytor för resandefunktioner, handel och service kan generera marginell ökad trafik i form av varutransporter. Mängden trafik beror mycket på vilken typ av handel och service som kan bli aktuell.

Friytor

Parker och torg

Inom planområdet finns idag inga torgytor enligt detaljplan. Sluttningen på Laholmsvägens norra sida är planlagd som parkmark och slutet av Hammars gata är utformat som en mindre gröning med anslutande plats. Vädersträcket är gynnsamt men läget bullerstört; nivåskillnaden, en bänk, enstaka högt uppvuxna träd och buskage bidrar till att platsen trots detta nyttjas.

Inom planområdet finns även en mindre, nyanlagd plats främst avsedd för väntande resenärer.

Planförslaget

Inom överskådlig tid finns ingen anledning att förändra den nyanlagda plats som är avsedd för väntande resenärer i den södra delen av planområdet. För att inte förhindra framtida om- och utbyggnad av Resecentrum planläggs platsen - i likhet med gällande detaljplan - som kvartersmark för trafikändamål. Söder om Laholmsvägen kommer under etapp 2 att anläggas planteringar i slänt. Dessa försvinner dock till större del vid ombyggnad för etapp 3.

Parkmarken norr om Laholmsvägen kvarstår som allmän plats men övergår till plats avsedd för torg d.v.s. en platsbildning främst avsedd för resecentrums funktioner såsom cykelparkering, bygggrätt för hiss och trappanslutning till gångbro. Där så är möjligt kommer befintlig grönska att bevaras samt kompletteras där platsen medger detta.

Bilparkering

Idag omges regionbussterminalen av närbelägna markparkeringar i alla vädersträck. Direkt väster om spåren finns ca 200 platser, vilka även utnyttjas för boendeparkering. Ca 30 platser är belägna direkt söder om Laholmsvägen, 74 platser finns i södra delen av planområdet och öster



Korsningen Labolmsvägen - Enslövsvägen mot väster.



Bolmensgatan mot norr.

om terminalen finns ytterligare ca 30 platser. Sammanlagt finns alltså idag drygt 330 platser i Resecentrums omedelbara närhet.

Planförslaget

Ett genomförande av detaljplanen innebär avsevärda förbättringar av kollektivtrafiken och därmed ett delvis minskat parkeringsbehov. Samtidigt vet vi att behovet av transporter/resor ökar generellt pga ökad pendling och regionförstoring, vilket innebär att behovet av pendlarparkeringar bedöms öka. I planprogrammet beräknas behovet av parkering för det framtida Resecentrum uppgå till 300 platser.

Om ett ökat behov av bilparkering på sikt skulle uppstå finns utrymme till utbyggnad direkt söder om planområdet, genom att skapa en bygggrätt i kombination med p-hus eller p-garage. På samma sätt finns även väster om spåren utrymme att i framtiden öka antalet parkeringsplatser. Dessa marktytor ingår emellertid inte i det aktuella detaljplaneförslaget.

Både i etapp två och tre kommer det trettio bilplatser som finns direkt söder om Laholmsvägen att ersättas av passage för resenärer. Erforderliga handikapplatser kommer i båda etapperna att finnas på östra sidan om spåren och nära entrén till den framtida resecentrumbyggnaden.

Sammantaget bedöms antalet parkeringsplatser inom och i anslutning till planområdet vara tillräckliga för överskådlig tid.

Angöring med bil och taxi till Resecentrum kommer i etapp två ske lika dagens lösning för Regionbussterminalen. I etapp tre flyttas taxizonen närmare Bolmensgatan, se illustrationskarta.

Cykelparkering

Vid ett genomförande av detaljplanen är det önskvärt att prioritera hållbara transporter även i anslutning till tåg eller bussresan. Detta innebär att cykelparkeringar måste vara tillräckliga, lättåtkomliga, stödsäkra och upplevas trygga. Idag finns cykelparkeringar norr och söder om regionbussterminalen samt i väster i anslutning till stationsbron. Parkeringarna är utomhus och delvis under tak.

Den nyanlagda cykelparkeringen på östra sidan rymmer 320 cyklar.

Planförslaget

För tåg- och regionbusstrafik beräknar vi idag ca 31 000 resenärer i veckan. En siffra som dessutom beräknas öka. Andelen resenärer som tar sig till tåget eller bussen med cykel uppgår till ca 10 %. Till detta kommer stadsbussresenärer, som i och för sig inte i så stor utsträckning cyklar till hållplats.

Planerad resandeökning till 2030 och ambition om större andel cyklister, blir tillsammans med ovanstående siffror, förutsättningarna för behovet av cykelparkeringar. Detta innebär att om det ska vara lätt att parkera cykeln ställs det krav på motsvarande omkring 1300 platser.

Ställningstaganden kring cykelparkering i norra delen baseras på att flytt av lokalbusstrafik till Laholmsvägen i etapp 2 inte bedöms generera så stor ökad andel cyklister som region- och tågtrafiken förväntas göra i etapp 3. Därav planeras i etapp 2 inte för så många cykelparkeringar i norra delen.

En målsättning är på sikt att även möjliggöra för parkering inomhus i låsbara utrymmen. Vid genomförandet av etapp tre beräknas totalt 1300 cykelparkeringar finnas i och kring Resecentrum enligt planprogrammet.



Gångbron över Laholmsvägen kommer att landa i platsen vid slutet av Hammars gata. En plats för angöring och cykelparkering behöver anläggas.



Den nyligen iordningställda platsen vid regionbussterminalen.



Studentparken med dagvattendammar. I bakgrunden skymtar stationshuset till Bolmenbanan.

Många av dem kommer ligga väster om spåren, inom område som inte ingår i aktuell detaljplan.

Allmän plats

Förutom gatumarken är det enbart mindre ytor parkmark enligt ovan som ingår i planområdet.

Planförslaget

Andelen allmän plats påverkas inte i någon högre utsträckning. Parkmarken norr om Laholmsvägen kvarstår som allmän plats men övergår dock till en platsbildning avsedd för brofästet samt ramper och trappanslutningar till gångbron. Erforderliga cykelparkeringar kommer att behöva anläggas och platsen får användningen ”TORG”.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, drick- och spillvatten

Kommunens handlingsprogram för hållbar energi 2010-2014 anger mål och riktlinjer för en effektiv och hållbar energianvändning; idag rekommenderas i första hand anslutning till fjärrvärme. Vatten- och avloppsledningar, elledningar och fjärrvärmeledningar finns i de omgivande gatorna.

Planförslaget

Den nya bebyggelsen kan anslutas till befintliga ledningsnät för vatten och avlopp. Planområdet föreslås anslutas till fjärrvärmenätet. På grund av ombyggnaden av Laholmsvägen och den planerade bygggrätten kommer ledningar att behöva flyttas. Bl.a. kommer en dagvattenledning i Laholmsvägen samt telekablar vid Stationsmästaren samt Laholmsvägen att beröras.

För spillvattnet används befintlig kombinerad ledning som leds med självfall till avloppspumpstation i Picassoparken vid Nissan, se även detaljplanens mkb.

Dagvatten

Planområdet består idag nästan uteslutande av hårdgjorda ytor. Avvattning av området sker via det befintliga kombinerade ledningssystemet till avloppsreningsverket vid Västra stranden, men vid höga vattenflöden bräddas såväl dagvatten (som spillvatten) till Nissan.

En vattendelare för dagvatten är belägen i planområdets nordligare del. Detta medför att dagvatten söder därom leds söderut till dammar i Studentparken direkt söder om planområdet. Därefter leds vattnet västerut söder om järnvägen och via magasin mot utlopp i Stapelgatan i Nissan.

Marken inom planområdet är förhållandevis plan, dock med en nedsänkning av markytan där Laholmsvägen går. Vägen är byggd som ett tråg och ligger under grundvattenytan. Visst grundvatten läcker in i vägkonstruktionen, detta tas om hand som dagvatten och leds bort via pumpning till det kombinerade ledningssystemet⁹.

Mer detaljerade uppgifter om nuläget redovisas i den dagvattenutredning som gjorts för planområdet av WSP¹⁰.

9 Detaljplan för Resecentrum Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult mars 2013

10 Rapport Resecentrum etapp 2, Halmstad Dagvattenutredning

Planförslaget

För att öka fördröjningen av dagvatten bör s.k. vegetativa tak och genomsläpplig markbeläggning, där så är möjligt övervägas.

Nedanstående förslag till dagvattenhantering baseras på den dagvattenutredning som WSP har tagit fram parallellt med planhandlingarna och är hämtad från detaljplanens mkb¹¹, där förslaget beskrivs mer utförligt.

Dagvattnet från norra delen av Resecentrum inklusive Laholmsvägen med omgivning, föreslås tas om hand i en ny, separat dagvattenledning med självfall till Nissan. Denna dagvattenledning byggs i enlighet med kommunens och Laholmsbuktens VA:s saneringsplan för separering av dagvatten och spillvatten.

Dagvattnet från Resecentrums ytor strax söder om Laholmsvägen leds direkt till den nya dagvattenledningen. Dagvattnet från Laholmsvägens avsnitt under viadukten pumpas upp via befintlig pumpstation och går först därefter in i den nya dagvattenledningen. För spillvattnet används befintlig kombinerad ledning som leds med självfall till avloppspumpstation i Picassoparken vid Nissan. Med dessa åtgärder kommer risken för bräddning av spillvatten till Nissan att minska.

Tänkbara reningsåtgärder har utretts översiktligt. Med hänsyn till att det aktuella dagvattnet till större delen kommer från trafikytor har möjligheterna att rena dagvattnet från oljespill och metallpartiklar särskilt diskuterats. Någon oljeavskiljning är emellertid inte meningsfull då oljehalterna beräknas bli så små att de underskrider verkningsgraden i oljeavskiljare. Vid en olycka på Laholmsvägen med utsläpp av t.ex. oljeföroreningar skall pumpstationen dock kunna stängas av och utsläppet saneras av Räddningstjänsten.

Tänkbara åtgärder för att avskilja partiklar skulle kunna vara att anlägga grunda gräsförsedda infiltrationsstråk, där vattnet ges möjlighet att infiltrera eller en sedimentationsyta där sedimentation kan ske. Det är emellertid svårt att hitta tillgängliga ytor i närområdet och reningsåtgärderna skulle också riskera att komma i konflikt med omgivande kommunikationsstråk.

För området söder om vattendelaren leds dagvattnet söderut via

WSP, mars 2013

- 11 Detaljplan för Resecentrum Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult mars 2013

befintliga fördröjnings- och reningsdammar till utlopp i Nissan. För den planerade gångpassagen under spårområdet (etapp 3) bedöms enligt dagvattenutredningen den största delen av dagvattnet med hjälp av pumpning kunna ledas i befintlig dagvattenledning till Nissan.

Ett framtida projekteringsuppdrag avseende dagvatten bör också innefatta dimensionering och kapacitetsberäkning av dagvattenpumpstationen i viaduktens norra del, med hänsyn tagen till de förutsättningar som ges med tillkommande ytor för Resecentrum.

Avfallshantering

Hantering av avfall bygger på källsortering och sköts av HEM.

Planförslaget

Verksamhetsutövarna ansvarar för omhändertagandet av avfall från respektive verksamhet. Ny bebyggelse anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering.

Hälsa och säkerhet

Risk och farligt gods

I rapport om riskhänsyn avseende på närhet till järnväg, tyrens, 2012-04-29 har en grov värdering av risk och nytta med stationsnära byggande gjorts. Den anger att fördelarna är stora, i och med utnyttjande av befintlig infrastruktur samt att obrukad (orörd) mark ej tas i anspråk. Det finns också stora möjligheter att förbättra trygghet och tillgänglighet. Att nytt resecentrum är lokaliserad nära järnvägen och personbelastningen är högre än i nuläget samt nollalternativet, ger att samhällsriskerna ökar. Sammantaget ger detta att risknivån bedöms vara acceptabel, under förutsättning att rekommenderade åtgärder vidtas.

Resecentrum byggnaden bedöms vara acceptabelt att lokalisera med ett minsta avstånd från närmsta spårmitt om ca 5 m (individrisken understiger 10-5 per år, skydd mot stor andel av urspårning samt delvis Trafikverkets riktlinjer). I området mellan 5 och knappt 20 m från järnvägen bedöms biljettförsäljning, kiosk, blomsteraffär och liknande vara lämpligt.

Först efter knappt 20 m kan kompletterande verksamheter tillåtas. Till detta räknas handel, kontor i ett plan, centrum, kultur.

Åskådarplatser och folksamlingar (bio, teater mm) kan ej etableras på detta avstånd. För denna typ av bebyggelse, samt kontor i fler plan, behöver 55 m upprätthållas.

Planförslaget

Alla riskreducerande åtgärder kan inte regleras i en detaljplan enligt PBL. De som tillämpas för planerad resecentrum byggnaden i denna detaljplan är att byggnaden får vara maximalt tre våningar (nockhöjd 15 meter). Ventilationsintag får inte placeras mot järnvägen och centralt avstängningsbar ventilation ska finnas. Fasad i riktning mot järnväg ska uppföras ibrännbar samt vara brandklassad. Taket ska utföras så att brandspridning försvåras.

Dessa krav är hämtade ur riskutredningen (Tyrens 2012-04-29).

Utöver dessa ska-krav bör de som bemannar byggnaden utbildas i användningen av ventilationen. Huvudsakliga entréer bör inte placeras i riktning mot järnvägen och utrymmning ska kunna ske åt annat håll än åt järnvägen.

Buller

Då planen inte innebär nyplanering av bullerkänslig bebyggelse eller väsentlig ombyggnad av Laholmsvägen gäller riktvärden för befintligt vägtrafikbuller, vilket innebär 65 dB ekvivalentnivå vid husfasad.

De bullerberäkningar som finns i miljökonsekvensbeskrivningens redovisar ljudnivåökningarna på kort sikt, men de är inte en följd av genomförandet av detaljplanen i sig, utan beror på ökade trafikmängder på Laholmsvägen under en period respektive ökning av antalet tåg. Båda dessa trafikökningar är helt eller nästan helt oberoende av detaljplanen.

Det genomsnittliga bullret (ekvivalentnivån) från vägtrafiken beräknas bli ungefär oförändrat i framtiden, medan tågtrafikbullret ökar med cirka 2 dBA. Den maximala ljudnivån förändras inte.

Bullerskärmar längs Laholmsvägen har utretts men inte befunnits praktiskt genomförbara om de skall få bullerminskande effekt på närmast liggande bostadshus.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
2013 (vår)	Samråd	
2013 (höst)	Utställning	
2013 (vinter)	Antagande	
Januari 2014	Laga kraft	
2014	-	Byggstart etapp 2
ca 2020/2025		Förverkligande av etapp 3

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 bygg rätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen.

Ansvarsfördelning

Anläggning

Allmänt VA-nät

El, fjärrvärme och bredband

Bredband

Kvartersmark för Rese-centrum

Genomförande, drift

LBVA

HEM

Hitnet

Teknik- och fritidsförvaltningen

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Detaljplanen förutsätter att delar av fastigheterna Kilot 1 och Kapsågen 1 inlöses och fastighetsregleras till kommunens intilliggande allmänna platsmark.

Servitut och ledningsrätt

Servitut eller ledningsrätter kan komma att upprättas för underjordiska ledningar över kvartersmark utanför denna detaljplan, t.ex. inom kvarteret Kapsågen. Eventuellt kan detta ske genom komplettering av befintliga servitut och ledningsrätter.

Ekonomiska frågor

Dagvattenutredning bekostas av Laholmsbuktens VA i de delar som inte berör ”Resecentrum etapp 2”, det vill säga de delar som utreds/förprojekteras för anläggande av ny dagvattenledning från Nissan och upp till detaljplaneområdet vid Laholmsvägen.

Delar som rör dimensionering och kapacitetsberäkning av dagvattenpumpstationen samt utredning och omläggning av VA-ledningar inom detaljplaneområdet på grund av detaljplanens genomförande, förväntas inte belasta VA-kollektivet.

Halmstads kommun bekostar förändringar på allmän plats som detaljplanen innebär.

Kommunen initierar och ansvarar för att fastighetsbildningarna som avses genomföras inom detaljplanen kommer till stånd. Kostnadsfördelningen regleras i avtal.

Kostnader som är förknippade med att skapa servitut, ledningsrätt och/eller annan nyttjanderätt på annans mark bekostas av ägare av respektive anläggning/ledning.

VA-anslutning uttages i enlighet med gällande taxa (för tillkommande exploateringar).

Detaljerade undersökningar avseende geologi, markens bärighet, markradonförekomst, arkeologiska undersökning osv som kan krävas vid byggnation inom aktuellt planområde bekostas av berörd markägare.

FRÅGOR MED BEHOV AV UPPFÖLJNING

Trafikomläggningar i samband med ombyggnad

Ombyggnaden av Laholmsvägen med anslutande korsningar kommer att medföra störningar i trafiken. För att hantera detta på ett så smidigt sätt som möjligt för trafikanterna, finns ett stort behov av information.

Tillståndsansökan för möjlig påverkan av grundvatten

Kommunen kommer om så bedöms nödvändigt att söka tillstånd för vattenverksamhet för projektet.

Antikvarisk dokumentation av "Stationsmästaren"

Innan rivningslov bör antikvariskt sakkunnig genomföra dokumentation av byggnaden.

Medverkande tjänstemän

- Lina Lindegren, samhällsbyggnadskontoret
- Sabina Andersson, samhällsbyggnadskontoret
- Christer Johansson, teknik- och fritidsförvaltningen
- Tommy Andersson, samhällsbyggnadskontoret
- Michael Mortenssen, Laholmsbuktens VA
- Maria Bergström, teknik- och fritidsförvaltningen

KÄLLOR

- Miljömålsportalen <http://www.miljomal.nu/sv/Miljomalen/130201>
- Länsstyrelsen i Hallands hemsida <http://geoservices.lst.se/bebyggelseinventering>, 2013-01-30
- Riksantikvarieämbetets hemsida <http://www.raa.se>, 2013-01-22
- Hallandstrafikens hemsida <http://www.hallandstrafiken.se>, 130130
- Åtgärdsvalsstudie för ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Halmstad, Trivector Rapport 2012:85
- Björn Ahnlund, Kulturmiljö Halland
- Niklas Kåwe, Länsstyrelsen i Halland
- Torbjörn Lagergren, tillgänglighetskonsulent, Socialförvaltningen
- Ingrid Lundberg, Abako

Samhällsbyggnadskontoret

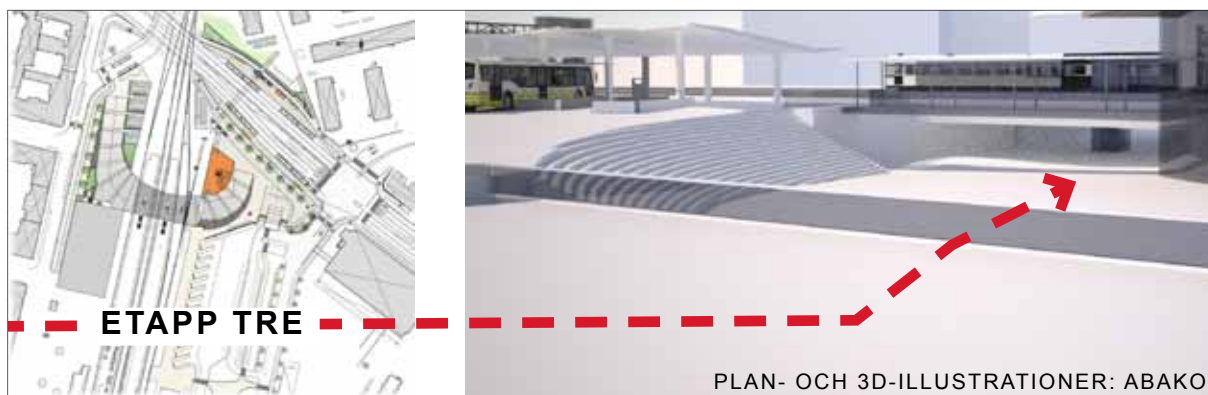
Cecilia Bergström
planchef

Tina Wagner
planarkitekt

UTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 m. fl. RESECENTRUM



HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN
Plan 1054 K

Normalt förfarande, KS 2013/0134
Kommunfullmäktige 2013-12-17

REDOGÖRELSE FÖR UTSTÄLLNINGEN

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 1987:10 (ÄPBL) 5 kap 18-27§. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under utställningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL ÄPBL 13 kap 5§.

UTSTÄLLNING

Utställning har enligt beslut av Kommunstyrelsen 2013-09-03 § 223 genomförts under tiden 11 september - 9 oktober 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under utställningstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 22 berörda remissinstanser. Följande 11 remissinstanser har inkommit med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Hallandstrafiken
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Laholmsbuktens VA-nämnd
- Halmstads energi och miljö AB
- Polismyndigheten i Hallands Län
- Kulturmiljö Halland
- Halmstad & co
- Skanova
- Byggnadsnämnden
- Teknik- och fritidsnämnden

Yttranden som inkom under utställningen berörde i huvudsak:

- buller och störningar
- ledningars och kabelbrunnars läge, samt kostnader för ev förändringar
- behov av cykelparkering i etapp 3
- möjlig placering transformatorstation
- möjligheten för bussar att svänga in på Enslövsvägen
- ökad byggrätt

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inga synpunkter som inkommit under utställningstiden har lett till justeringar i planhandlingarna.

Många av de inkomna synpunkterna rörde detaljer som kan klargöras först i projektering av själva ombyggnaden, och synpunkterna noteras därför och tas med inför det skedet.

Andra synpunkter ligger utanför detaljplanen och måste därför hänvisas till andra forum. Exempelvis så är frågan om ändrad användning på Kapsågen 1 och Kranen 1 med hänsyn till bullerstörningar,

vilket lyfts av Länsstyrelsen, inte något som kan hanteras här. Inte heller ryms åtgärder för förbättring av befintlig situation för Kranen 1 och Kapsågen 1 i den här detaljplanen. Där finns ett åtgärdsprogram för befintliga miljöer med trafikbuller över 64 dB, som Teknik- och fritidsförvaltningen ansvarar för. Tillsyn om klagomål framförs görs av Miljö- och hälsoskyddskontoret.

Även övergripande frågor har lyfts i yttranden, som exempelvis behovet av att minska trafiken på Laholmsvägen för att skapa möjligheterna för bussar att svänga in på Enslövsvägen och gående att säkert korsa Laholmsvägen i korsningar som inte är planskilda. Där hänvisas till de utredningar och åtgärder som ska vidtas enligt Handlingsprogram för hållbara transporter för Halmstad, antagen av kommunfullmäktige 2012-03-27.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 12 kap 1 § äldre plan- och bygglagen (ÄPBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Buller

Länsstyrelsen delar kommuns bedömning att förslaget inte är en väsentlig ombyggnad av infrastruktur utan en riktad ombyggnadsåtgärd. Trots detta bör inomhusbullret inte vara högre än 30 dBa inomhus. I infrastrukturpropositionen omnämns om ”åtgärdsprogram mot störningar i befintlig bebyggelse av trafikbuller, syftande till att på sikt uppnå riktvärdena inomhus”. Kommunen har inte redogjort för inomhusvärdena. Enligt länsstyrelsens bedömning gäller detta både Kapsågen 1 och Kranen 1. Bullerskyddsåtgärder oavsett vem som är huvudman för trafikbullret kan behöva bygglov som kan behöva regleras i detaljplan.

Kranen 1 kan inte exkluderas i sammanhanget. Samverkan bör således ske med Trafikverket om Kranen 1. Länsstyrelsen har noterat det som anges om svårigheter med att få tillstånd bullerskyddsåtgärder för Kapsågen 1. Gällande detaljplaner för Kapsågen 1 och Kranen 1 anger bostadsändamål i tre våningar. På sikt bör kommunen överväga att ändra eller utvidga användningssättet till lokaler och kontor. Se även utdrag ur infrastrukturpropositionen.

Geotekniska frågor

Länsstyrelsen har inte fått ta del av de geotekniska undersökningarna. Behov av eventuella stödmurar bör finnas med i detaljplanen.

Grundvattensänkning

Länsstyrelsen anser att effekter av grundvattensänkningar ska utredas närmre i tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Risker

Det kan övervägas (trots det länsstyrelsen angav i samrådsyttrandet) att ange planbestämmelserna om byggnadsteknik som upplysning istället då. Planbestämmelserna synes sakna stöd i 5 kap 7 § ÄPBL. Uppgifterna skall vara vägledning för brandsakkunnig som upprättar brandsskyddsbeskrivning till den

tekniska granskningen. Uppgifter som framgår i BBR bör inte finnas med i planbestämmelser.

Cykelparkering

Det bör finnas bra möjligheter till cykelparkering i området. Det verkar saknas cykelparkering i nära anslutning till resecentrum i etapp 3.

KOMMENTAR

Vare sig Kapsågen 1 eller Kranen 1 ingår i planområdet och planen bedöms inte bidra till försämring vad gäller buller. Trots detta utreddes om det fanns åtgärder som kunde göras inom planområdet för att förbättra den befintliga situationen, men detta bedömdes inte möjligt inom planområdet. Andra åtgärder, så som ändring av användning eller nämnda bygglovpliktiga åtgärder ligger utanför arbetet med denna detaljplan.

Länstyrelsen har inte begärt att få ta del av de geotekniska undersökningarna.

Stödmur har inte reglerats i detaljplan då olika byggmetoder finns och det är oklart om, och i så fall var, det behövs (källa: PM 1 geoteknik, WSP 2013-04-19). Detta ses över i projekteringen av ombyggnaden.

Synpunkter om grundvattensänkning noteras.

De krav som anges på plankartan till följd av riskutredningen kvarstår eftersom de lagts till för att tillgodose yttranden från flera remissinstanser under samrådet.

Det finns stora områden avsatta för cykelparkering på den västra sidan om spåren, vilket ingår i etapp 3. För de delar av etapp 3 som inte omfattas av denna detaljplan kommer separat detaljplan tas fram närmare genomförandet.

POLISMYNDIGHETEN I HALLANDS LÄN

Polismyndigheten och närpolisområde Halmstad har inget att erinra ang ovan detaljplan.

Vi önskar däremot att man tänker till kring eventuell cykelparkering i anslutning till den nya detaljplanen, eftersom vi har ett stort problem när det gäller cykeltillgrepp i Halmstad kommun.

Vi önskar också att man funderar kring den lokala ordningsstadgan gällande främst förtäring av alkohol i detta område, eftersom det kan befaras att dessa ytor kommer att besökas av våra ”a-lagare”

Kommentar

Synpunkterna noteras.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

HALLANDSTRAFIK

I den kommande detaljutformningen av korsningen Laholmsvägen/ Enslösvägen är det mycket viktigt att den utformas på ett sätt som medger att stadsbussarna mot Vallås kan göra en vänstersväng. Alternativet blir annars att dessa måste köra via Järnväggsgatan och där öka störningarna för

boende. Ytterligare en konsekvens blir längre restid med sämre framkomlighet i ett av de största kollektivtrafikstråken i Halmstad. Detta kommer med största sannolikhet medföra en negativ påverkan på attraktiviteten för kollektivtrafiken i det prioriterade busstråket. En förlängd restid och färdväg går även emot intentionerna i detaljplanen och Halmstads transportplan.

I detaljplanen öppnas möjligheter för en ytterligare passage i planområdet, tolkningen av placeringen för denna underjordiska passage är öppen. Detta bör förtydligas om det är en framtida tunnel under Laholmsvägen eller tunnel under bangården som avses.

Under byggskedet kommer busstrafiken att påverkas av arbetena. Det är viktigt att störningar för kollektivtrafiken minimeras. Vi ser möjligheter att genom en prioriterad kollektivtrafik under byggskedet locka över nya grupper av kunder från biltrafiken.

Kommentar

Planhandlingarna innehåller förslag på en bro över Laholmsvägen och en passage under spåren inom planområdet. Det finns inga planer på underjordisk passage under Laholmsvägen.

Transportplanen har en tidshorisont fram till år 2030, och alla åtgärder som föreslås för att minska trafiken på Laholmsvägen kan inte åtgärdas samtidigt. Är det därför inte möjligt att trafikera Enslövsvägen på kort sikt, så anser kommunen att Järnvägsgatan, som mynnar ut i en bussgata, är ett fullgott alternativ. På längre sikt är ambitionen att stadsbussar mot Vallås ska gå på Enslövsvägen.

Prioriterad busstrafik i byggskedet är en möjlighet som noteras inför den fortsatta projekteringen och kommunikationsplanering inför byggskedet.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Förslaget till ny detaljplan tillstyrks.

Möjligheterna att vidta skyddsåtgärder gentemot näraliggande bostadsbebyggelse för att i första hand sänka ljudnivån till 55 dB(A) och i andra hand säkerställa att ljudnivån inte ökar behöver utredas i detaljplanen.

Kommentar

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas att ljudnivån från planområdet inte bedöms öka och att åtgärder för förbättringar inte ryms inom ramen för denna detaljplan.

Enligt Halmstads Åtgärdsplan för trafikbuller går erbjudanden om fasadåtgärder ut till flerbostadshus där den ekvivalenta ljudnivån utomhus överstiger 64 dBA. Det kan nämnas att Kapsågen 1 beräknas ha ljudnivåer som ligger strax under Halmstads kommuns nuvarande regler för erbjudande av åtgärd, dvs en ekvivalent ljudnivå överstigande 64 dBA. (se miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan)

LAHOLMSBUKTENS VA-NÄMND

Nämnden för Laholmsbuktens VA framför följande synpunkter:

- Flytt/omläggning av allmänna ledningar som kommer i konflikt med detaljplanen bekostas av exploatören och samordnas med LBVA:s anläggande av ny utloppsledning av dagvatten från östra förstaden.
- Kapacitetsberäkning, dimensionering och eventuell kapacitetsökning av dagvattenpumpstation PD104 ska bekostas av exploatören och vara en del i kommande projekteringsuppdrag.

- Begränsning av tillrinning av ytvatten via viaduktens östra del från Laholmsvägen ska ingå i kommande projekteringsuppdrag.
- Renings- och avskiljningsåtgärder på dagvattnet som leds via pumpstation PD104 ska ingå i kommande projekteringsuppdrag. Ytor i eller i anslutning till planområdet ska avsättas för detta. KF:s framtagna verksamhetsmål, att Halmstads kommun ska uppfylla samtliga kommunala åtaganden enligt vattendirektivets åtgärdsprogram utgör grund i LBVA:s motivering till ställningstagande avseende renings- och avskiljningsåtgärder. Kostnader för dessa åtgärder ska inte belasta VA-kollektivet.
- Föreslagna åtgärder innebär ingen upprustning av det allmänna ledningsnätet utan är betingade av projektet.

Kommentar

Genomförande av detaljplanen avser bekosta de omläggningar och åtgärder som sänkning och breddning av Laholmsvägen orsakar.

Angående att begränsa tillrinningen av ytvatten via viaduktens östra del kommer det ses över i detaljprojekteringen.

Renings- och avskiljningsåtgärder bedöms inte behövas för denna detaljplan. Se även avsnitt angående detta i miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen.

HALMSTAD ENERGI OCH MILJÖ AB

Halmstads Energi och Miljö AB har följande synpunkter:

- Befintliga Högspänningsledningar finns i grönytan mellan Laholmsvägen och fasigheterna Kranen 1 och Kapsågen 1. Möjlighet till placering av transformatorstation inom området.
- Det finns befintliga fjärrvärmeledningar i området som berörs av den nya detaljplanen. I norra delen finns det befintliga serviser till Surfshopen som måste slopas. Troligen krävs det en ny servis söderifrån i Bolmensgatan till Resecentrum för att klara de effekter som krävs i de nya byggnaderna.
- HEM håller på och undersöker olika möjligheterna att bygga ut fjärrkylaledningar mellan Högskolan och Centrum. Det kan vara möjligt att ansluta Resecentrum till fjärrkylanätet om det visar sig ekonomiskt lönsamt.
- Vi vill gärna att det utreds möjligheten att korsa bangården i t.ex. den föreslagna gångtunneln.
- Halmstad Stadsnät finns med fiber i området

Kommentar

Möjlighet att placera en transformatorstation finns inom området, men eftersom det behövs först i etapp 3 bör placering inte låsas i detta skede, utan hanteras i samband med projektering av etapp 3. Synpunkter noteras för framtida projektering.

Synpunkter om fjärrkyla, servis för fjärrvärme till resecentrum byggnaden, möjlighet att korsa bangården i föreslagna gångpassagen samt information om stadsnätet noteras för de fortsatta utredningarna.

HALMSTAD & CO

Halmstad & Co stödjer det förslag som är utskickat på remiss med ett tillägg: att noga planera för information till besökare och resenärer, både i form av skyltar, tavlor, kartor, digitalt samt kanske för en bemannad information/turistbyråfilial när Resecentrum är färdigbyggt eller när behovet uppstår.

Kommentar

Synpunkter noteras.

BYGGNADSNÄMNDEN

Resecentrumbyggnaden bör ges en generös byggrätt och tillåtas bli högre än tre våningar.

Byggnadskontoret kan inte i utställningshandlingarna utläsa varför byggrätten för resecentrumbyggnaden begränsas till just tre våningar. Därför kvarstår vår erinran. Det enda som framgår är att begränsningen på något sätt är kopplad till risken för olyckor. Byggnadskontorets erfarenhet är att det oftast finns andra, och ibland fördyrande, tekniska lösningar som gör att ett byggprojekt kan uppfylla myndighetskrav. Det är onödigt att byggrätten är begränsande för resecentrums framtida användning och utveckling.

Framtida passage under järnvägsspåren bör utformas för att kunna hysa mindre butiker, verksamheter etc

Kommentar

Utifrån de underlag vi har i dagsläget kan inte en högre byggrätt medges i detaljplan. En större byggrätt kräver utredningar (förutom riskhänsyn också trafikutredningar) av en omfattning som inte är motiverad då det ännu inte finns någon som är intresserad av att bygga resecentrumbyggnaden. Det är heller inte klart vilken användning som ska finnas i den, förutom service knuten till resandefunktionen.

Genomförandetiden är medvetet satt till lägsta möjliga - 5 år - för att när det blir aktuellt med att bygga om bangården kanske förutsättningarna är andra, och då finns möjligheten att utreda ökad byggrätt. Detta bör dock utredas i ny detaljplan.

Kommentar i samrådsredogörelsen kvarstår.

TEKNIK OCH FRITIDSNÄMNDEN

Teknik- och fritidsnämnden framför följande synpunkter:

- Trafikbelastningen i korsningen Viktoriagatan/ Enslövsvägen är nära kapacitetstaket vid högtrafik. Ett väl fungerande Resecentrum förutsätter en väsentlig minskning av trafiken på Laholmsvägen/ Viktoriagatan. Det är även viktigt för den ökade gång- och cykeltrafik som kan förväntas korsa Laholmsvägen öster om Enslövsvägen.
- Den stora trafikmängden på Viktoriagatan kan under högtrafik medföra problem för bussarna att nå såväl hållplatser som vänstersvängskörfälten mot Enslövsvägen p.g.a. köbildning. Konsekvenserna av att flytta berörd busstrafik från Enslövsvägen till Järnvägsgatan måste därför vara väl belysta för att kunna utgöra ett tänkbart alternativ om busslinjedragningen via Enslövsvägen inte fungerar.
- Att gångbron över Laholmsvägen måste läggas på en sådan höjd att den inte kan bli påkörd likt viadukten.

Kommentar

Åtgärder enligt Handlingsprogram för hållbara transporter antagen av kommunfullmäktige 2012-03-27 ska bidra till att trafiken på Laholmsvägen minskar så att ett väl fungerande resecentrum kan tillskapas. Transportplanen har en tidshorisont fram till år 2030, och alla åtgärder som föreslås för att minska tra-

fiken på Laholmsvägen kan inte åtgärdas samtidigt.

Är det inte möjligt att trafikera Enslövsvägen på kort sikt, så anser kommunen att Järnvägsgatan, som mynnar ut i en bussgata, är ett fullgott alternativ. På längre sikt är ambitionen ändå att stadsbussar mot Vallås ska gå via Enslövsvägen. Detta har utretts i en tidigare linjenätsutredning där trafikering utmed Järnvägsgatan föreslås.

Gångbron över Laholmsvägen kommer att anläggas på en säker höjd.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

KULTURMILJÖ HALLAND

Kulturmiljö Halland har följande synpunkter:

Vi ser positivt på att planförslaget betonar att den historiskt starka kopplingen mellan Östra Förstaden och spårtrafiken bör understrykas och förs tärkas genom bl a siktlinjer och våningsantal.

Beträffande den s k ”stationsmästaren”, som enligt planförslaget ska rivas, bör en kulturhistorisk dokumentation göras.

Kommentar

En kulturhistorisk dokumentation avses göras innan ”stationsmästaren” rivs.

SKANOVA

Skanova har en mängd markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se till yttrandet bifogad karta.

Markerade kablar är ytterst viktiga för samhällsfunktionen, och även väldigt dyra att flytta. Skanova kommer ifall flyttning blir nödvändig, att kräva full ersättning för detta arbete.

Tilläggas kan att arbetet är mycket tidskrävande pga. omskarvningar av befintliga kablar. Dessutom finns en kabelbrunn intill järnvägen, vilken är av största vikt att den kan vara kvar.

I övrigt har Skanova inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

Kommentar

Ledningarna i Laholmsvägen kan ligga kvar om de ligger på tillräckligt djup. Det samma gäller ledningarna som viker av norrut, vilka troligen kommer att beröras av ombyggnaden. Synpunkterna noteras inför projekteringen av ombyggnaden.

Kabelbrunnen och ledningarna till denna ses över i samband med projektering av ombyggnad av järnväg, gångpassage och nytt resecentrum när detta sker.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Myndigheten för samhällskydd och beredskap
- Region Halland, Hallandsnämnden
- Kommunala Lantmäterimyndigheten
- Trafikverket
- EON Elnät Sverige AB
- Barn- och ungdomsförvaltningen
- Kulturnämnden
- EON Gas
- Försvarsmakten
- Räddningstjänsten
- Socialnämnden

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

KRANEN 1, TYLÖBADEN WENNERHOLM & CO

De synpunkter och anmärkningar som vi tidigare framfört i programskedet respektive samrådsskedet kvarstår.

Vissa av de synpunkter och krav som vi framfört i tidigare yttranden har kommenterats i kommunens samrådsredogörelse daterad 2013-08-06. Som vi bedömer det har inte våra synpunkter och krav tillgodosetts.

Vårt krav på skyddsåtgärder/skyddszon mellan föreslagen torgbildning med bland annat cykelparkering i anslutning till gränsen mot vår fastighet Kranen 1 har inte kommenterats i samrådsredogörelsen. Vi kräver även fortsättningsvis att skyddsåtgärder vidtas vid gräns till vår fastighet med hänsyn till risken för störningar av våra hyresgäster. Detta med anledning av den stora ökande aktivitet som kommer att ske på och vid denna torgyta med både bilar, cyklar och gående och detta utöver nuvarande samt kommande buller och vibrationsstörningar.

Vi har således fortsatt kvarstående anmärkningar mot detaljplaneförslaget.

Undertecknat bolag motsätter sig detaljplanen om den på något sätt medför försämringar vad avser buller, vibrationer, luftföroreningar samt risker med anledning av transporter med farligt gods. Detta gäller både scenarior på kort och lång sikt.

Vi kräver att åtgärder vidtas vad avser ovan nämnda olägenheter så att gällande riktvärden innehålls. Om detaljplaneförslaget genomförs krävs åtgärder vid nytt torg i anslutning till fastigheten Kranen 1, i enlighet med våra framförda krav.

Ovan nämnda krav på åtgärder gäller oavsett om det är kommunens eller Trafikverkets ansvar att genomföra desamma.

Vi förutsätter att kommunen i samråd med undertecknat bolag, tar initiativ till kontakter med Trafikverket i ovan nämnda frågor.

Kommentar

Vad gäller torgytan så avses alla utom en handikapp-parkering upplåtas till förmån för Kapsågen 1 då planen tar några av deras parkeringsplatser i anspårk. Därför blir detta inte en målpunkt för ökad biltrafik. Om detta ändå skulle ske vidtas åtgärder efter att problem uppstår.

Torget avser heller inte bli en plats för att upphålla sig, utan en plats som passeras. Ökad mängd cyklister och gående som passerar bedöms inte utgöra en källa för störningar som kan leda till försämrade förut-

sättningar för fastigheten Kranen 1. Snarare erbjuder bron en bättre koppling till det framtida resecentrumet vilket kan vara attraktivt och till fördel för fastigheten.

Samhällsbyggnadskontoret vidhåller att aktuell detaljplan inte bedöms medföra försämringar vad avser buller, vibrationer, luftföroreningar samt risker med anledning av transporter med farligt gods. Se även miljökonsekvensbeskrivningen.

Befintliga problem som nämns i yttrandet kan inte lösas inom aktuell plan, utan då bör de sedvanliga vägarna med anmälan om störningar till miljö- och hälsoskyddskontoret tillämpas. Se även svar på yttrandena i programsamrådsredogörelsen och samrådsredogörelsen.

KILOT 1, FASTIGHETSSTADEN AB

Fastighetsstaden AB har förvärvat Fastighetsaktiebolaget Tre Kilo och därmed fastigheten Kilot 1. De yttranden och synpunkter som Fastighetsaktiebolaget Tre Kilo tidigare framfört i detaljplaneärendet för Resecentrum gäller även fortsättningsvis.

Vi vill även påpeka att överenskommelse om det markintrång på fastigheten Kilot 1 som förutsätts i detaljplanen för Resecentrum, är beroende av hur ny detaljplan för Kv Kilot kan utformas. Som tidigare påpekats vid flera tillfällen och även utlovats av kommunen, är det viktigt att detaljplanearbetet för Resecentrum och Kv Kilot löper parallellt. Så har hittills inte skett. Det är därför av största vikt att detaljplanearbetet får Kv Kilot starta omgående för att kunna bedöma konsekvenserna av detaljplanen för Resecentrum och detaljplanen för Kv Kilot i ett sammanhang.

Kommentar

Arbetet med detaljplan för Kilot 1 pågår.

Aktuell detaljplan för resecentrum och det markintrång den innebär bedöms inte försämma förutsättningarna för det pågående planarbetet med Kilot 1.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

BÖRJE JÖNSSON, SYSKONHAMNSGATAN 6

Då jag är berörd överklagar jag härmed förslaget om nytt RESECENTRUM, DEL AV HALMSTAD 2:16 M FL., plus det redan utförda.

Detta permanenta för tid och evighet alla problem som vi har i vår stad. Vi kan absolut inte efterlämna ett sådant dåligt arv till våra kommande generationer. Ni måste se till att vårt boende och näringsliv kan trivas på orten, så därför har jag på uppdrag av ett tidigare Kommunråd tagit fram ett förslag som är accepterat av de som driver verksamheten och många andra.

Därför bifogar jag härmed skisser på hur vi kan lösa problemet. Först bygger vi en ny järnväg och motorväg utanför Halmstad, med en station vid Skedala, och när detta är klart startar vi ombyggnaden av RESECENTRUM i anslutning till nuvarande Järnvägsstation. De fördelar vi då får är följande:

1. Alla övergångar mellan stads- och landsbygdstrafik på samma plan och i närheten av varandra. Även med tågtrafik och taxi.

2. Vi slipper alla järnvägs korsningar i stan som kostar oss idag mycket tid i väntan på att tågen skall passera. Samt hela den ytan spåren tar upp idag kan vi använda till bostäder eller andra nyttiga ändamål. Alla vår vibrationsproblem från stationen och genom hela staden försvinner.

3. Vi får en redan byggd bro vid Frennarp som lätt görs om för biltrafik, vilket löser Wallbergsbron så

att vi enbart har gång och cykeltrafik där vilket är positivt för gång och cykeltrafiken och dess säkerhet.
4. Då det finns mycket mer positivt med förslaget, så kan jag inte här skriva ner allt, men det fodras att vi får ett vettigt samarbete för detta.

Detta brev kommer jag att arkivera, så att våra kommande generationer kan läsa att ett förslag om en BÄTTRE stadsmiljö fanns, om Ni nu skulle hantera våra skattepengar på ett fullständigt felaktigt sätt.
OBS !!! Ekonomin är löst, så det är bara sätta igång DIREKT (vilket lindrar dagens arbetslöshet)!

Kommentar

Er överklagan har hanterats som ett yttrande då processen ännu inte gått så långt att det går att överklaga något.

En lösning så som den ni beskriver där man utlokaliserar tågstationen utanför staden har stora fördelar på så sätt att mark frigörs inne i staden, medan lösningen med tågstation centralt har andra fördelar. Halmstads kommun har valt en transportstrategi där tågstationen för persontrafik ligger kvar i mitten av staden och planerar utefter detta. Fördelarna är att en stor del av befolkningen på så vis får hög tillgänglighet till fots eller med cykel till tågstationen. Undersökningar visar tydligt på att minimering av antalet byten mellan olika trafikslag är viktigt för att fler ska välja kollektivtrafik framför bilen som transportmedel. Att utlokalisera en tågstation till t ex Skedala skulle innebära att fler av de som pendlar in till arbetsplatser i Halmstad måste byta till buss innan de når centrum. Även fler av de som pendlar ut från Halmstad som stad blir beroende av buss/bil eftersom undersökningar visar att benägenheten att cykla minskar vid avstånd över 3 km.

Samhällsbyggnadskontoret vidhåller därför att valda lösningen i aktuell detaljplan, utifrån strategin med ett resecentrum i stadens mitt, är en god lösning för framtiden.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser ger ej rätt att överklaga planförslaget.

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDE FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

SAKÄGARE

Fastighet	Namn	Adress
Kranen 1	Tylöbanden Wennerholm & co	Handelsbolaget Tylöbaden Wennerholm & co Tylöcenter Frösakull 302 70 Halmstad
Kilot 1	Fastighetsstaden AB	Fastighetsstaden AB spikgatan 15 302 44 Halmstad

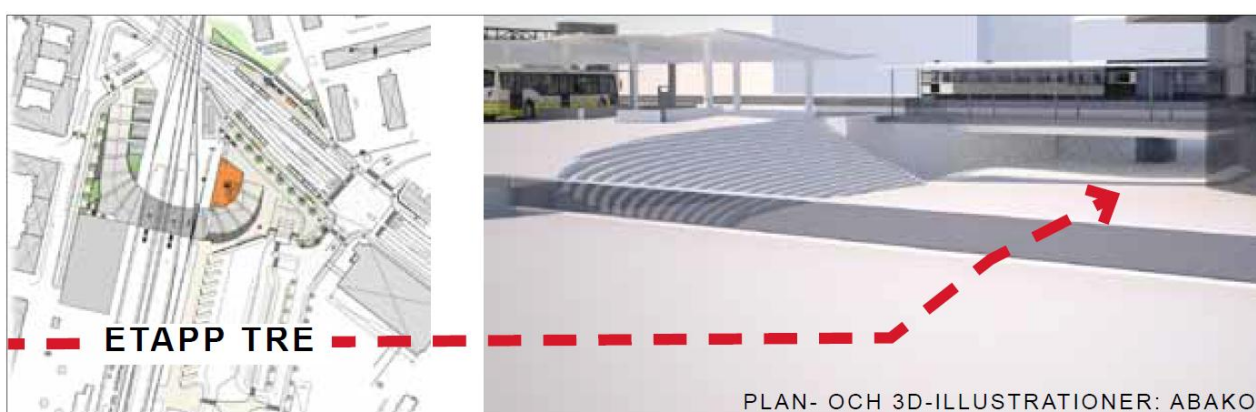
ÖVRIGA

Namn	Adress
Börje Jönsson	Börje Jönsson Syskonhamnsgatan 6 30245 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
planchef

Tina Wagner
planarkitekt



Halmstads Resecentrum, etapperna 2 och 3

Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan

Granskningshandling 2013-07-09

Halmstads Resecentrum, etapperna 2 och 3
Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan

Granskningshandling 2013-07-09

Beställare	Halmstads kommun Box 153 301 05 Halmstad 035-13 70 00
Beställarens representant	Sabina Andersson
Konsult	Norconsult AB Box 8774 402 76 Göteborg
Uppdragsledare Handläggare Handläggare Handläggare	Erland Kjellson Belma Gafurovic Herman Heijmans Anna Svensson
Uppdragsnummer	102 39 53
Filnamn och sökväg	n:\102\39\1023953\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\mkb\mkb 2013-07-09.doc
Tryck	Norconsult AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1 Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Gällande lagstiftning om MKB till detaljplan	9
1.3 Kommunens behovsbedömning av detaljplanen	10
1.4 Avgränsningar	12
1.5 Alternativ	13
2 Miljökonsekvenser av nollalternativet	16
3 Beskrivning av föreslagen detaljplan och etapputbyggnad	18
4 Miljöeffekter och miljökonsekvenser av detaljplanen	22
4.1 Ett hållbart transportsystem	22
4.2 Påverkan på riksintressen	23
4.3 Trafik	25
4.4 Trafikbuller	27
4.5 Vibrationer	38
4.6 Luftföroreningar	39
4.7 Risker från transporter av farligt gods	41
4.8 Översvämningsrisker, övriga risker	46
4.9 Markföroreningar	48
4.10 Naturmiljö	48
4.11 Grundvatten	49
4.12 Dagvattenhantering och vattenkvalitet i Nissan	50
4.13 Miljöpåverkan under byggtiden	56
5 Uppfyllelse av miljömål	58
6 Uppföljning och övervakning	59
Referenser	60

Sammanfattning

Övergripande konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon påverkan på vare sig angränsande riksintresse för kulturmiljön eller riksintresset för friluftsliv kring Nissan. Riksintresset för järnväg avseende Västkustbanan, Markarydsbanan och Halmstad Nässjö Järnväg påverkas inte negativt, tvärtom innebär en utbyggnad av resecentrum enligt detaljplanen en förstärkt roll för järnvägen. Gällande miljö-kvalitetsnormer för utomhusluft respektive vattenkvalitet i Nissan följs.

Miljökonsekvenser – hållbar trafik, hälsa och säkerhet

Förverkligandet av ett nytt resecentrum i Halmstad är en del i stadens program för att förbättra kollektivtrafiken, detta som ett led i skapandet av ett hållbart transport-system. Med resecentrum förbättras möjligheterna till smidiga byten mellan olika slag av kollektivtrafik och till angöring till kollektiva färdmedel med cykel, med bil och till fots. Resecentrums lokalisering vid Laholmsvägen ger också förutsättningar för snabbare och effektivare lokalbusstrafik. Detaljplanens genomförande bedöms därigenom medföra ett ökat resande med kollektivtrafik och medverka till sänkta utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar samt minskad resursförbrukning.

Lokalt på Laholmsvägen beräknas trafikmängden på lång sikt minska med ca 25 % och antalet passerande bussar ungefär fördubblas. Tågtrafiken bedöms komma att öka med 40-50 %. Trafiken medför miljökonsekvenser i form av buller, luftföroreningar, vibrationer och risker.

Det genomsnittliga bullret (ekvivalentnivån) från vägtrafiken beräknas bli ungefär oförändrat i framtiden, medan tågtrafikbullret ökar med cirka 2 dBA. Den maximala ljudnivån förändras inte. Inom planområdet saknas bullerkänsliga byggnader. Bullerskärmar längs Laholmsvägen har utretts men inte befunnits praktiskt genomförbara om de skall få bullerminskande effekt på närmast liggande bostadshus.

Med ökad godstågstrafik kommer vibrationer i omgivningen att uppträda oftare, men vibrationsnivån vid varje tågpassage förändras inte. Som nämnts klaras gällande miljö-kvalitetsnormer för luft. Hallands regionala miljömål för luftföroreningar klaras för partiklar men i dagsläget inte för kvävedioxid. Med minskad trafikmängd på Laholmsvägen och med de fortgående förbättringarna av vägfordonens avgasrening kan även detta mål komma att uppnås i framtiden.

I den framtagna utredningen av risker med avseende på närheten till järnväg, särskilt risken för olyckor vid transporter av farligt gods med tåg, bedöms risknivån sammantaget vara acceptabel under förutsättning att särskilda åtgärder vidtas.

Åtgärderna gäller resecentrumbyggnaden och innefattar placering av entréer, dörrar och ventilationsintag, utformning av fasad och tak, lokalisering av uteserveringar med mera. Några markföroreningar (utöver stenkolsstära) som utgör risk för människors hälsa eller miljön har inte påträffats vid inventeringen av området.

Miljökonsekvenser – bevarandeintressen avseende naturmiljö och grundvatten

Detaljplanen bedöms inte få några konsekvenser för naturmiljön, då området mest består av hårdgjord mark och i övrigt endast av gräsytor och enstaka träd och buskar. Närmaste Natura 2000-område ligger 2 km åt väst.

Inom området bedöms grundvattenbildningen som ringa. Kring Laholmsvägen och järnvägsviadukten är grundvattennivån sänkt. Byggnadsåtgärderna i etapp 2 bedöms troligen kunna genomföras utan ytterligare grundvattensänkning. Byggandet av underfarten under spåren i etapp 3 däremot beräknas medföra en viss sänkning av grundvattennivån och krav på tillstånd till vattenverksamhet.

Vid genomförandet av detaljplanen avses en samtidig förändring ske av hur dagvattnet tas om hand inom ett större område kring Laholmsvägen och viadukten. Detta dagvatten går idag i kombinerad ledning (dagvatten+spillvatten) till reningsverket vid Västra stranden, men vid höga vattenflöden bräddas vattnet till Nissan. Med utbyggnad av separata ledningar, där dagvattnet leds till Nissan medan spillvattnet går till reningsverket, uppnås flera miljöfördelar. Dagvattnet från området är förorenat av metaller vilket försvårar användandet av restprodukten efter reningen, slammet. Detta kommer med föreslagen dagvattenlösning att upphöra, och bräddningen av spillvatten direkt till Nissan kommer att minska. Med hänsyn till de föroreningar som dagvattnet från områdets trafikytor beräknats innehålla, har möjligheten att vidta reningsåtgärder studerats översiktligt. Reningsåtgärder har bedömts som önskvärda men svåra att genomföra då tillgängliga ytor saknas i närområdet. Tillskottet av metaller till Nissan beräknas dock bli marginellt eller försumbart, varför ett genomförande av detaljplanen inte bedöms försämra möjligheterna till ett bibehållande av Nissans goda vattenstatus.

Miljökonsekvenser under byggtiden

Byggandet kommer att innebära avsevärda trafikstörningar och omflyttningar av trafiken från Laholmsvägen med flera vägar. Åtgärder krävs för att minimera miljöstörningar och olycksrisker längs gator där trafiken tillfälligt ökar. På byggplatsen måste risken för olyckor ha högsta prioritet, vidare tillämpas gällande föreskrifter beträffande buller under byggtiden, luftföroreningsutsläpp med mera.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikplaneringen i Halmstads kommun bygger på grundvärderingen att trafiken skall vara en del i ett ur ekonomisk, social och ekologisk synvinkel hållbart samhälle, och att väl fungerande transporter för medborgare och näringsliv är en förutsättning för en fortsatt positiv utveckling av Halmstad. Förbättringar av kollektivtrafiken, med mer kapacitetsstark, attraktiv och effektiv trafik, är avgörande för att förverkliga ambitionerna om ett hållbart transportsystem.

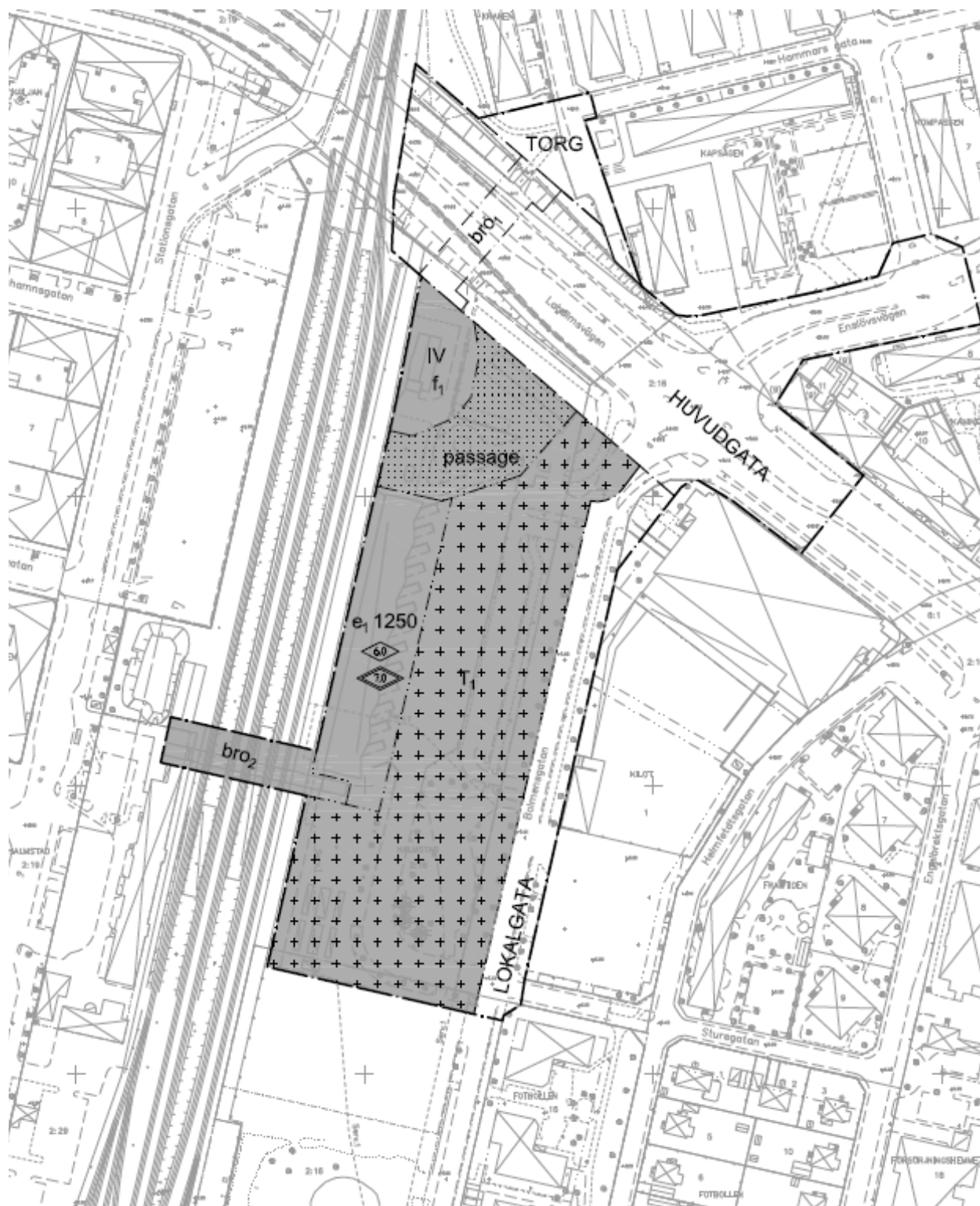
Ett hinder för detta har varit den sedan länge dåliga samordningen av kollektivtrafiken, med järnvägsstation, regionbussterminal och stadsbussterminal belägna på olika platser i staden. Med ett samlat resecentrum som nav för regionalt och lokalt resande kan all kollektivtrafik samordnas. Detta möjliggör snabba och bekväma byten mellan de olika slagen av resor, vidare effektiviseras angöringen till resecentrum med taxi, bil, cykel och till fots.

Förverkligandet av ett nytt resecentrum i Halmstad, lokaliserat i anslutning till centralstationen, genomförs i tre etapper. Den första etappen, klar 2012, har omfattat utbyggnad av ny regionbussterminal direkt öster om järnvägen nära stationen, samt en gångbro över järnvägen som möjliggör snabba förflyttningar mellan stationen och regionbussterminalen.

Etapp 2 innebär utbyggnad av lokalbussterminal strax norr om regionbussterminalen. Stadsbussarnas hållplatser förläggs utmed Laholmsvägen direkt öster om järnvägsviadukten, och en ny sammanbindande gångbro byggs här över Laholmsvägen. Denna etapp avses vara genomförd under 2015.

Med genomförande av etapp 3 någon gång efter 2020 färdigställs den avslutande delen av resecentrum, inriktad på tågresenärerna. Etappen innefattar ombyggnad av bangården, bland annat med bredare plattformar. En passage byggs under spåren mellan Stationsgatan och regionbussterminalens nordligaste del. Här uppförs också en ny resecentrumbyggnad. För genomförandet av etapp 3 erfordras nationell finansiering, beslut om detta har ännu inte fattats.

Detaljplanen för resecentrum syftar till att fungera för genomförandet av både etapp 2 och etapp 3. För ett förverkligande av etapp 3 krävs dock ytterligare planläggning såväl för ett område väster om spåren (där passagen under spåren kommer upp) som för spårområdet. Denna miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen redovisar konsekvenserna för



Figur 1.2 Plankarta till detaljplan för resecentrum. Skala cirka 1:2000.

hälsa, säkerhet och miljö av genomförandet av etapp 2 av resecentrum samt även av den del av etapp 3 som ingår i detaljplanen. I de fall miljökonsekvenserna är tydligt kopplade till etapp 2 respektive etapp 3 anges det särskilt i konsekvenskapitlen.

Etapp 2 innefattar ombyggnad av ett avsnitt av Laholmsvägen, en väg av riksintresse. I och med att Laholmsvägen omfattas av detaljplan och ligger inom kommunens väghållningsområde utgör den inte ”allmän väg” utan ”gata”. Någon vägplan behöver då inte upprättas för ombyggnaden.

1.2 Gällande lagstiftning om MKB till detaljplan

Grundläggande bestämmelser om MKB till detaljplan redovisas i *Plan- och bygglagen (PBL)*, 4 kap 34 §. Föreskrifter om tillämpningen redovisas i *Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar*. PBL 4:34 anger, för två olika fall, att bestämmelserna i *Miljöbalken (MB)* om upprättande av miljökonsekvensbeskrivningar skall tillämpas om planen och dess genomförande *kan antas få en betydande miljöpåverkan*.

4 kap. 34 §. Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska redovisningen enligt 33 § första stycket 4 i fråga om miljökonsekvenserna ha det innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Redovisningen ska också uppfylla kraven i 6 kap. 7 § första och andra styckena miljöbalken, om genomförandet av detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan på grund av att planområdet får tas i anspråk för

1. *industriändamål,*
2. *ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat projekt för sammanhållen bebyggelse,*
3. *en skidbacke, skidlift eller linbana med tillhörande anläggningar,*
4. *en hamn för fritidsbåtar,*
5. *ett hotellkomplex eller en fritidsby med tillhörande anläggningar, utanför sammanhållen bebyggelse,*
6. *en permanent campingplats,*
7. *en nöjespark, eller*
8. *en djurpark.*

Vad avser detaljplanen för resecentrum i Halmstad bedöms endast paragrafens första stycke vara tillämpligt.

1.3 Kommunens behovsbedömning av detaljplanen

Halmstads kommun har genomfört en behovsbedömning enligt 4 kap 34 § PBL, 6 kap 11 § MB och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar för att avgöra om detaljplanen för resecentrum kan antas få en betydande miljöpåverkan.

I en inledande behovsbedömning, tillhörande planprogram för Halmstads resecentrum (*Halmstads kommun, 2010a*), gjorde kommunen följande ställningstagande:

Ett genomförande av projektet enligt programförslaget kommer endast att medföra begränsad påverkan på omgivningen. Kommunen bedömer därför att ett genomförande av planen inte kan antas innebära betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

*Ett resecentrum innebär en utveckling av Halmstads centrala delar. Utbyggnaden sker i ett område med redan i övrigt utbyggd infrastruktur och med låga naturvärden. Halmstads resecentrum bedöms bidra till såväl ökad rörlighet som tillgänglighet, vilket är positivt både ur **social** och **samhälls-ekonomisk** aspekt. Projektet som helhet syftar till att öka kollektivresandet och minska bilberoendet vilket i sig är positivt ur miljösynpunkt (**ekologisk**).*

Detta innebar att kommunen inte ansåg att en miljöbedömning inklusive upprättande av miljökonsekvensbedömning var motiverad. I yttrande från Länsstyrelsen i Hallands län över planprogram för Halmstads resecentrum, daterat 2010-04-22, invände emellertid Länsstyrelsen mot kommunens ställningstagande:

Länsstyrelsen anser att detaljplanens genomförande innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar således inte kommunens åsikt att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behövs. Länsstyrelsen hänvisar till 6 kap 7 och 12 §§ miljöbalken och trycker särskilt på att kommunen bör redovisa dels alternativa utformningar, med motivering varför ett visst alternativ har valts, dels möjliga alternativa placeringar.

En MKB bör omfatta följande:

- Trafiksäkerhet – huvudsak oskyddade trafikanter
- Elsäkerhet
- Räddningsinsatser
- Farligt gods
- Dagvattenhantering

- Påverkan på riksintresset för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB samt riksintressen för kulturmiljövård och naturvård enligt 3 kap 6 § MB
- Miljöeffekter för boende och övriga under de olika etapperna av byggandet av resecentrum. Exempelvis bör kommunen redovisa konsekvenserna för trafikarbetet när Laholmsvägen ska sänkas 1 m.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten
- Buller och vibrationer
- Anläggningens känslighet för översvämning
- Förorenad mark

Kommunen accepterar Länsstyrelsens bedömning att genomförandet av resecentrum kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning med MKB därför skall göras. Tilläggas bör dock att kommunen fortfarande anser att en betydande miljöpåverkan visserligen *kan* uppkomma, men att sådan påverkan inte *förväntas* i och med de miljöskyddande åtgärder som avses genomföras inom projektet.

De miljöeffekter som främst skulle kunna bli kritiska är enligt kommunens bedömning:

- Påverkan på vattenkvaliteten i Nissan genom tillförsel av dagvatten från planområdet.
- Påverkan på grundvattennivån, i första hand i etapp 3 men beroende på vald byggteknik möjligen även i etapp 2.
- Ökat trafikbuller.

Ytterligare en effekt av stor betydelse är att projektet medverkar till ett hållbarare transportsystem – vilket ju är en *positiv* miljöeffekt och utgör det grundläggande syftet med resecentrum.

Utöver ovannämnda miljöeffekter behandlas även de övriga miljöaspekter som Länsstyrelsen tagit upp.

1.4 Avgränsningar

Geografiskt

Utbyggnaden av resecentrum ger effekter på miljön främst inom planområdet och i angränsande bebyggelseområden. Vad avser hanteringen av dagvattnet påverkas ledningsnätet inom ett större område, därvid berörs även Nissan. De positiva förändringar av trafiken och av trafikanknutna miljöeffekter som ett resecentrum medverkar till får betydelse i hela staden.

Tidsmässigt

För de miljöeffekter där tidsperspektivet får stor betydelse, dvs framförallt trafiken och de trafikanknutna miljöeffekterna, används 2030 som horisontår. Detta är i överensstämmelse med den av kommunen antagna *Transportplan för Halmstad 2030* (Halmstads kommun, 2012). I denna redovisas prognoser av biltrafiken 2030, baserade bland annat på framtida bebyggelsetillväxt i enlighet med förslaget till fördjupad översiktsplan för staden, vilket för närvarande inarbetas i den kommuntäckande översiktsplanen. Även prognoserna för tågtrafiken gäller för år 2030. Vad avser trafikbullret redovisas också förhållandena i ett mer kortsiktigt trafikscenario.

Behandlade miljöaspekter

I MKBn behandlas de i kapitel 1.3 förtecknade miljöaspekterna, i den omfattning som är motiverad av respektive miljöaspekts känslighet och konsekvensernas omfattning. Detta innefattar påverkan på riksintressen, naturmiljö och grundvatten, dagvattenhantering och påverkan på Nissan, översvämningssrisker, markföroreningar. Framtida förändringar av trafikförhållandena redovisas; även om detta inte är en miljöaspekt *i sig*, påverkar den miljön på ett antal områden: hållbarhet, buller, vibrationer, luftföroreningshalter, risker från transporter av farligt gods på järnvägen m m. Påverkan under byggtiden behandlas också.

För miljöaspekterna kulturmiljö och friluftsliv finns riksintressen angränsande till respektive i närheten av planområdet. Då miljökonsekvenserna av detaljplanen bedöms som marginella eller försumbara vad avser kulturmiljö och friluftsliv behandlas dessa inte i MKBn; för ytterligare information hänvisas till Planbeskrivning.

Påverkan på stadsbilden redovisas i Planbeskrivning.

1.5 Alternativ

Lokalisering av resecentrum

Vad gäller alternativ till lokalisering av resecentrum – dvs järnvägsstation, regionbussterminal och stadsbussterminal – hänvisas i första hand till den sammanfattning av frågan som finns i *Planprogram Halmstads Resecentrum (Halmstads kommun, 2010b)*. Denna bygger i sin tur på *Halmstads resecentrum, slutrapport (Abako och Ramböll, 2009)*.

Under årens lopp har ett flertal alternativa lokaliseringar för ett nytt resecentrum studerats. En lokalisering i anslutning till järnvägen, nära järnvägsstationen, är med hänsyn till resecentrums funktion naturlig och har sedan ett antal år varit en självklar utgångspunkt för studierna. I utredningen från 2009 var det också en grundförutsättning att regionbussterminalen skall placeras öster om järnvägsspåren – här finns utrymme tillgängligt och här kan busstrafiken ansluta smidigt till det övergripande väg- och gatunätet.

Frågan om placering av lokalbussterminalen blev därmed avgörande i utredningen. Nio olika lägen för lokalbusshållplats kring Laholmsvägen – Stationsgatan studerades – se figur 1.3.

De olika alternativen bedömdes utifrån aspekter som: byteseffektivitet, trafik-säkerhet, orienterbarhet, trygghet, påverkan på bebyggelse, etapputbyggnad och kostnad. I utredningen gjordes den sammantagna bedömningen att alternativ B3 bäst integrerar sig i staden samtidigt som ingreppen blir måttliga. B3 bedömdes också vara det alternativ som får störst förutsättningar att *samla* resenärerna, vilket är väsentligt för möjligheterna att skapa tillgänglig service och ett kompletterande kommersiellt utbud. Kommunen har därför valt att gå vidare med alternativ B3, en lokalisering av lokalbusshållplats längs Laholmsvägen strax öster om järnvägsviadukten (se dock ytterligare utredning av lägena B3 och B1 nedan).

Utformning av resecentrum

Fyra alternativa utformningar av Halmstads resecentrum har studerats (*Halmstads kommun, 2011*). Alternativen utgör kombinationer av *dels* om lokalbusshållplatsen vid Laholmsvägen skall placeras väster eller öster om korsningen med Enslövsvägen, *dels* om anslutningen till plattformarna och tågen skall utformas som bro eller tunnel. Alternativen har utvärderats utifrån kriterierna: resecentrum som en del av staden, resecentrums funktion som bytespunkt, resecentrum som en del av trafiksystemet, genomförandeaspekter och negativ omgivningspåverkan.



Figur 1.3 Studerade alternativ för lokalbusshållplatsen
(ur *Planprogram Halmstads Resecentrum*, 2010b)

I ett första steg resulterade analysen och utvärderingen i att det är bättre med plattformsanslutning via tunnel än via bro. Analysen visade framförallt att tunneln är möjlig att bygga, men att en tunnel blir dyrare än en bro. Detta bedömdes dock uppvägas av att en tunnel till resecentrum bidrar till en kontinuitet i stadsstrukturen och får möjlighet att utgöra en del av stadens stråk. Vidare skapas med tunnel en snabbare bytespunkt eftersom höjdskillnaden är mindre. Tunneln ger också bättre förutsättningar för etablering av service, butiker och café – den blir en tryggare plats befolkad av människor i staden.

I steg 2 bedömdes för- och nackdelar av en placering av lokalbussterminalen väster (B3) eller öster (B1) om korsningen med Enslövsvägen. Alternativen får ganska olikartade konsekvenser, här sammanfattas några av de viktigaste. *Alternativ B1* innebär rivning av byggnad på Laholmsvägens södra sida vilken kan ersättas med

mer stadsmässig bebyggelse. Alternativet hamnar lite vid sidan av befintliga stråk, det blir långt till övriga bytespunkter, och korsningen med Enslövsvägen blir komplicerad och kan innebära risker för oskyddade trafikanter. *Alternativ B3* skapar genom bron över Laholmsvägen ett nytt nord-sydligt stråk men riskerar att bli en mer trafikteknisk lösning som kräver skicklig utformning. Alternativet ger ett geografiskt samlat resecentrum med möjlighet till snabba byten, men innebär komplikationer vad gäller de många nivåer som måste fogas samman. Båda alternativen medför genomförandeproblem. Alternativ B3, hållplats väster om korsningen med Enslövsvägen, har trots att det är dyrare än alternativ B1 sammantaget bedömts som bäst och lagts till grund för detaljplanen.

2 Miljökonsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att den föreslagna detaljplanen inte genomförs och därmed att Halmstads resecentrum inte byggs. Järnvägsstation, regionbussterminal och lokalbussterminal kommer att vara kvar i nuvarande lägen, med dagens tillgänglighet och inbördes trafikrelationer. I övrigt förutsätts i nollalternativet att staden utvecklas i enlighet med den föreslagna fördjupade översiktsplanen och att det antagna handlingsprogrammet för hållbara transporter genomförs.

Utan resecentrum försämras förutsättningarna för utveckling av och ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Bytena mellan olika kollektiva färdmedel fortsätter att vara komplicerade och osmidiga, detta innebär såväl förlängda totala restider som låg komfort. Tillgängligheten till kollektivtrafiken, vare sig resenären kommer till fots eller med cykel, taxi eller buss, förbättras inte heller. Resecentrum som viktig social mötespunkt i staden kommer inte till stånd.

Sammantaget medför detta att kollektivtrafiken blir mindre attraktiv och att antalet resenärer mycket sannolikt blir lägre än om detaljplanen genomförs. Konsekvensen blir att kommunens mål om hållbara transporter inte uppnås. De eftersträlvade minskningarna av trafiken och dess utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar infrias bara till en del.

I övrigt innebär nollalternativet jämfört med ett genomförande av detaljplanen ganska små skillnader i miljökonsekvenser. Detaljplaneområdet innehåller ringa miljövärden vad gäller natur, kultur och rekreation, och att ingrepp i dessa värden kan undvikas i nollalternativet har därför liten betydelse.

Detaljplaneförslaget utgår från en framtida minskning av trafiken på Laholmsvägen men en avsevärd ökning av antalet passerande tåg och därmed ökat tågtrafikbuller. Dessa trafikförändringar bedöms ske även i nollalternativet, även om trafikminskningen på Laholmsvägen då inte blir lika stor och ökningen av tågantalet sannolikt blir något mindre.

Detaljplaneförslaget innebär en viktig förändring av hur dagvattnet från området kring Laholmsvägen och järnvägsviadukten tas om hand. Detta dagvatten går i dag i kombinerad ledning (dagvatten+spillvatten) till stadens reningsverk, men vid höga vattenflöden bräddas vattnet direkt till Nissan. Ett genomförande av detaljplanen innebär utbyggnad av separata ledningar, där dagvattnet efter föreslagen rening leds till Nissan medan spillvattnet går till reningsverket och i minskad omfattning bräddas till Nissan. Ett genomförande av denna utbyggnad ingår

emellertid i stadens program för ombyggnad av vatten- och avloppssystemet. Utbyggnaden kan alltså förväntas komma till stånd även i nollalternativet, eventuellt med viss tidsfördröjning eftersom den då inte kan genomföras i anslutning till resecentrums förverkligande.

I övrigt bedöms skillnaderna i miljökonsekvenser mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet bli försumbara. Ett givet undantag är dock de miljökonsekvenser som uppträder under byggtiden vid ett genomförande av detaljplanen.

3 Beskrivning av föreslagen detaljplan och etapputbyggnad

Syftet med detaljplanen är att ge möjlighet för byggande av ett komplett resecentrum med lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik samlad mellan Laholmsvägen och järnvägsstationen, öster om spårområdet. Genom utbyggnaden av regionbussterminal har etapp 1 av resecentrum förverkligats.

Detaljplaneförslaget omfattar de ytor öster om spåren som behövs för ett genomförande av etapp 2, utbyggnad av lokalbussterminal. Detaljplanen är emellertid utformad så att den skall kunna fungera även för utbyggnaden av resecentrum etapp 3, med ny resecentrumbyggnad och passage under spårområdet. För att genomföra denna passage krävs dock en ny detaljplan för en angränsande yta åt väster fram till Stationsgatan och även planläggning för ombyggnaden av spårområdet.

Illustrationer av framtida utformning i etapp 2 och 3 redovisas i figur 3.1 respektive 3.2. I det följande ges korta kommentarer till föreslagna utformningar, i övrigt hänvisas till Planbeskrivning.

Ettapp 2

Den nya lokalbussterminalen vid Laholmsvägen skall innehålla 4 busshållplatser på vardera sidan vägen. En ny gångbro över Laholmsvägen byggs för att ge trafiksäker och god tillgänglighet till hållplatserna. Gångbron kommer också att ingå i ett nytt nord-sydligt gångstråk som korsar gång- och cykelbanorna längs Laholmsvägen. Laholmsvägen sänks på en kort sträcka med som mest ca 90 cm för att ge tillräcklig fri höjd under den nya bron. (Vägens nivå under viadukten förändras inte). Den signalreglerade korsningen Laholmsvägen-Enslövsvägen byggs om för att ge bussarna prioritet och fotgängare samt cyklister god trafiksäkerhet.

Ombyggnaden av Laholmsvägen öster om viadukten är tekniskt komplicerad. För att inte sänka grundvattennivån byggdes ursprungligen viadukten inom en tätskärm, en fångdamm. Trots detta bedöms viss grundvattensänkning ha skett på vägens norra sida. Hittills gjorda undersökningar gör det sannolikt att man vid ombyggnaden av Laholmsvägen skall kunna kapa tätskärmen på sådan nivå att ytterligare grundvattensänkning inte sker. Skulle detta inte visa sig bli fallet måste tillstånd till vattenverksamhet sökas för ombyggnaden.



Figur 3.1 Illustration av etapp 2 av resecentrum

Förslag och illustration av ABAKO till Resecentrum etapp 2: Förslaget innebär i korthet hållplatser för lokalbuss på Laholmsvägen, gångbro över Laholmsvägen, vänthall och biljettautomater m m i tegelbyggnaden "Stationsmästaren". Härigenom etableras gångstråk och rörelsemönster i staden som nästa etapp bygger vidare på. Både etapp två och tre (se sidan 21) ryms inom det aktuella samrådsförslaget till detaljplan.

Dagvattnet från området kring Laholmsvägen kommer efter rening att ledas till Nissan. Detta blir en del i stadens program för att ersätta befintliga kombinerade ledningar (dagvatten+spillvatten) med separata ledningar, dvs där endast spillvattnet leds till reningsverket (se närmare i kap 4.12).

Inom planområdet finns endast en byggnad, ”Stationsmästaren”, som i etapp 2 avses användas bl a som vänthall.

Generellt kommer fokus vid ombyggnaden att vara tillgänglighet, säkerhet och trygghet för de gående.

Ettapp 3

Byggnaden ”Stationsmästaren” rivs och ersätts av en ny resecentrumbyggnad i upp till 3 våningars höjd. Förutom resecentrum kan byggnaden även innehålla olika former av service. Byggnaden blir navet mellan lokalbussterminalen, regionbuss-terminalen och en ny planskild gångpassage under spårområdet fram till Stationsgatan. Därmed skapas en ny, gen och trafiksäker förbindelse för gångtrafikanterna mellan de östra och västra delarna av staden.

Spår och plattformar byggs om för att ge ökad kapacitet och tillgänglighet. Då detta kräver statlig finansiering om vilket beslut ännu inte fattats, kan tidpunkten för genomförandet av etapp 3 inte preciseras.

Vid byggandet av gångpassagen under spåren måste man gå ner så djupt att en stor del av befintlig tätskärm behöver kapas. Grundvattensänkning blir därmed närmast oundviklig. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet kommer då att behöva sökas.



Figur 3.2 Illustration av etapp 3 av resecentrum

Förslag och illustration av ABAKO till Resecentrum etapp 3: Förslaget innebär i korthet att "Stationsmästaren" rivs och ersätts av en ny profilbyggnad för resecentrum och att en planskild gångpassage byggs under spåren. Passagen utformas som en sluttande torgyta som famnar resecentrumbyggnaden och förbättrar förbindelsen mellan stadens östra och västra sida för oskyddade trafikanter. Samtliga resandefunktioner flyttas från järnvägsstationen till det nya Resecentrum.

4 Miljöeffekter och miljökonsekvenser av detaljplanen

4.1 Ett hållbart transportsystem

Halmstads kommun har tagit fram *Handlingsprogram för hållbara transporter*, bestående av dels en övergripande *Transportstrategi* och dels *Transportplan* som innehåller mer konkreta åtgärder. Parallellt har ett förslag till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad utarbetats (*Halmstads kommun, 2010c*), detta redovisar en omfattande utbyggnad av nya bostäder och verksamheter. Förslaget till fördjupad översiktsplan inarbetas för närvarande i en kommuntäckande översiktsplan.

Halmstads transportsystem år 2030 skall enligt Transportplanen (*Halmstads kommun, 2012*) vara ett hållbart transportsystem med miljöanpassade och resurs-snåla transporter. Det skall vara lätt att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken och transportsystemet skall vara säkert, tryggt och tillgängligt. Genom en satsning på gång, cykel och kollektivtrafik samt effektivare utnyttjande av bilarna ges förutsättning för en utveckling av staden, bland annat med utbyggnad av ca 8.700 bostäder, utan att biltrafiken ökar.

Åtgärder förslås inom följande delområden: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, information och kampanjer (mobility management) samt godstransporter. Åtgärderna beräknas medföra en trafikvolympåverkan så att trafikallsträngen med bil från bostäder, verksamheter med mera sänks.

Bland åtgärderna för att minska biltrafikallsträngen bedömdes vid trafikprognosarbetet att satsningar på kollektivtrafiken får den allra största betydelsen. Satsningarna på den kollektiva trafiken sammanfattas i *Miljökonsekvensbeskrivning till Transportplanen (Norconsult, 2011)* enligt följande:

Kollektivtrafiken utvecklas i stråk längs vilka nya bostads- och verksamhetsområden planeras inom tillfredsställande gångavstånd: högst 400 m från stadstrafiken respektive 1000 m från regionbusstrafiken. Halmstads resecentrum färdigställs. Busstrafiken prioriteras före biltrafiken genom att två av fyra körfält på den primära öst-västliga förbindelsen genom centrum (Slottsgatan-Viktoriegatan-del av Laholmsvägen) blir bussgata. För järnvägen utreds möjligheterna till nya pendeltågstationer och kopplingar till en framtida höghastighetsbana. Flygplatsen utvecklas.

Bussgatan genomförs till att börja med fram till resecentrum. För ambitionen att ge kollektivtrafiken en kraftigt förstärkt roll i trafiksystemet är resecentrum av central betydelse. Resecentrum skall utgöra ett nav i stadens och regionens kollektivtrafikresande. Det skall möjliggöra smidigare omstigningar och bättre anslutningsmöjligheter och därmed minska totala restider och öka komforten. Resecentrum kommer inte bara att underlätta det praktiska resandet utan även att marknadsföra kollektivtrafiken som transportmedel. Resecentrumbyggnaden och gångbron över Laholmsvägen annonserar platsen som en nod för kollektivtrafik.

Förverkligandet av resecentrum kommer således att få stor betydelse för att få till stånd öknings av den kollektiva trafiken och minskningar av den alstrade biltrafiken. Effekterna av dessa förändringar blir lägre trafikmängder och minskat totalt trafikarbete.

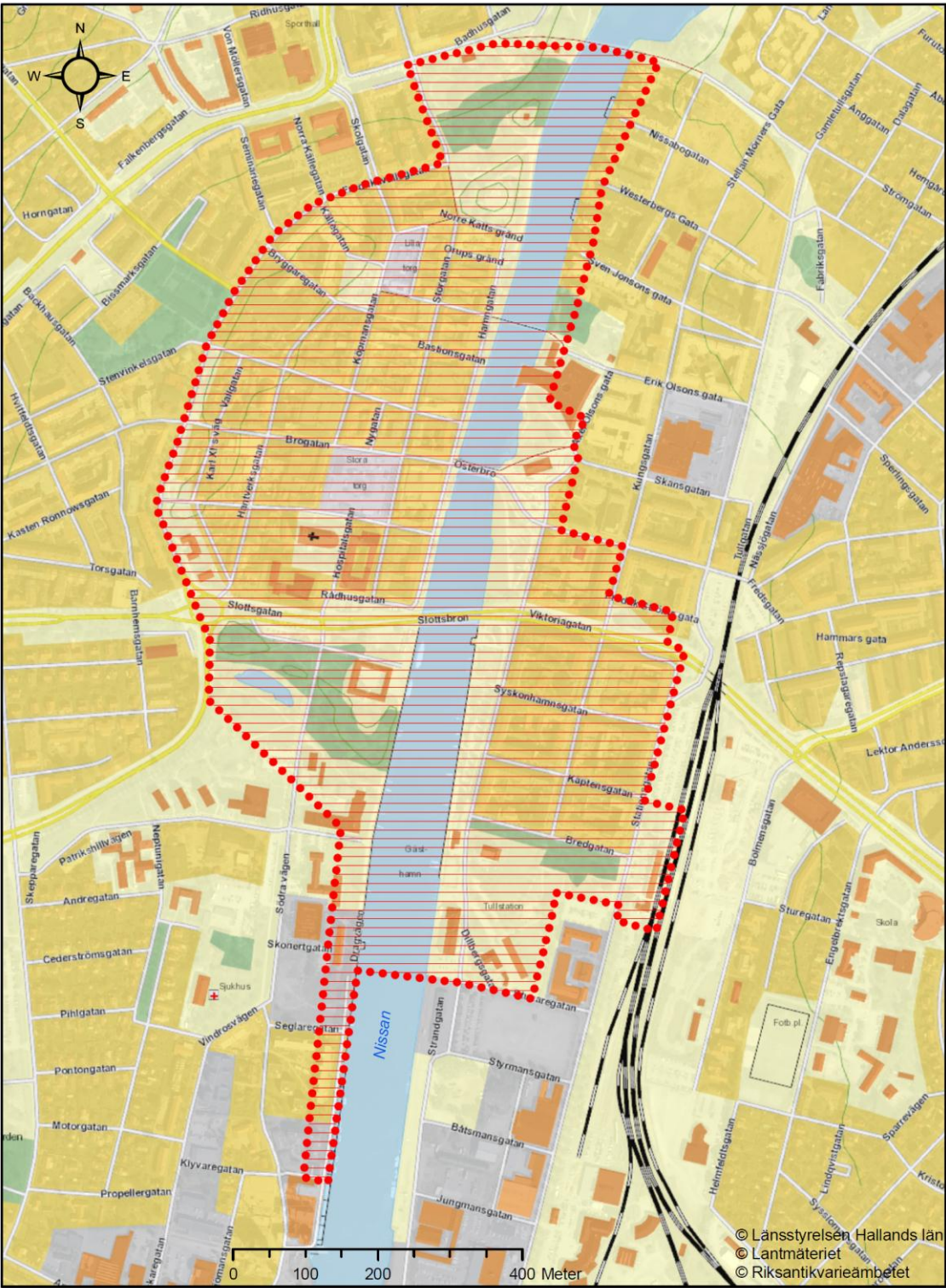
Enligt MKBn till transportplanen leder satsningarna i planen till en lokal minskning av utsläppen av klimatgaser per invånare om nära 20 %. På motsvarande sätt minskas utsläppen av luftföroreningar från trafiken. Även trafikbullernivåerna sänks, fast i mindre grad, och trafikens barriäreffekter minskas.

Utbyggnaden av resecentrum är till en väsentlig del orsak till dessa positiva effekter inom ett antal miljöområden och till utvecklingen mot hållbara transporter.

4.2 Påverkan på riksintressen

Detaljplaneområdet berörs inte direkt av något riksintresse förutom riksintressena för kommunikationer.

Riksintresset för kulturmiljövården KN 35, Halmstad, angränsar till planområdet – se figur 4.1. Motivering för riksintresset är: ”Residens- och befästningsstad av medeltida ursprung, präglad av det tidiga 1600-talets planförnyelse och det expansiva skedet vid 1800-talets slut då den tidstypiska Östra Förstaden tillkom.” (*Källa till detta och övriga citat och uppgifter om riksintressena för kultur och friluftsliv är: Förslag till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad 2030 (Halmstads kommun, 2010c)*). Uttryck för riksintresset vad avser de närmast liggande delarna är ”Östra Förstaden med rutnätsplan från 1884, storstadsmässig stenhusbebyggelse, järnvägsstation och framförliggande park.”



Figur 4.1 Riksententations för kulturmiljö KN 35, Halmstad
(Källa: Länstyrelsen i Halland)

Nissan med närmaste omgivningar utgör riksintresse för friluftsliv, benämnt FN 11, Nissan. Nissan är en för fritidsfisket värdefull laxå, den utgör lek- och uppväxtområde för lax och öring och är ett vandringsstråk för ål. Åns dalgång är naturskön och omväxlande och kan utvecklas till ett rekreationsstråk där värdena i naturmiljön tas till vara. Nissan ligger dock på mer än 300 m avstånd från planområdet och berörs alltså inte av detaljplanens genomförande med undantag för dagvatten-tillförseln (se närmare i kapitel 4.12).

Markerade riksintressen för naturvården i Halmstad – Galgberget, Fylleån samt Laholmsbukten – är belägna på 1-3 km avstånd från planområdet. Det närmaste Natura 2000-området, Aleskogen, ligger ca 2 km västerut.

Spårområdet utgör riksintresse för kommunikationer, det innefattar Västkustbanan och sträckan Halmstad - Hässleholm (Markarydsbanan) samt Halmstad-Nässjö Järnväg (delen Halmstad – Hyltebruk).

4.3 Trafik

Trafiken behandlas i allmänhet inte som en egentlig miljöaspekt, men en redovisning av hur trafikmängderna förändras i och med ett genomförande av detaljplanen är ändå motiverad. Skälet är att trafiken – i det här fallet både vägtrafik och tågtrafik – kommer att bli styrande för andra miljöaspekter, främst buller, vibrationer, luftföroreningar och risker från transporter av farligt gods.

Vägtrafik

Redovisningen av trafik och trafikprognoser i detta delkapitel bygger på *Trafikanalyser Halmstad (Ramböll, 2011)*, som utgör en bilaga till *Transportplan för Halmstad 2030 (Halmstads kommun, 2012)*.

Vid trafikanalyserna har, baserat på genomförda trafikräkningar, en trafikprognosmodell tagits fram som speglar trafiksituationen i nuläget, år 2010. Prognoserna för framtiden avser genomgående år 2030 och förutsätter en bebyggelseutveckling i staden i enlighet med förslaget till fördjupad översiktsplan för staden. Denna innehåller (efter revidering) ca 8.700 nya bostäder, vilket motsvarar en ökning av det totala antalet bostäder i Halmstads stad med omkring 30 %.

Prognoserna för år 2030 med transportplanen genomförd förutsätter utöver ovan nämnda *bebyggelse*tillväxt även *beteendeförändringar*, dvs en sänkning av biltrafikalstringen från bostäder, arbetsplatser m m, vissa *vägutbyggnader*, samt

utbyggnad av *busskörfält* på Slottsgatan-Slottsbron-Viktoriagatan-del av Laholmsvägen. Utbyggnaden av busskörfälten är av stor betydelse för trafiken förbi resecentrum och innebär att Laholmsvägens sektion här förändras från dagens 4 körfält för bil (och buss) till 2 körfält för buss och 2 körfält för bil.

Följande tre ”scenarier” bedöms vara av intresse att belysa trafikeffekterna för. Redovisade trafikdata gäller för Laholmsvägen mittför resecentrum.

- **Nuläge.** Räknad trafik år 2011 var 27.100 fordon/vardagsdygn. Totalt passerar här 940 stadsbussar och regionbussar per vardagsdygn (*källa: Hallands-trafficen*). Därutöver antas övrig tung trafik (bussar och lastbilar) motsvara 4-5 % av trafikmängden. Detta ger förutsättningarna **27.000 fordon/dygn och 8 % andel tung trafik.**
- **Lång sikt** (2030, transportplanen genomförd).
Trafikmängd enligt prognos och en antagen fördubbling av antalet passerade bussar ger **20.000 fordon/dygn och 14 % andel tung trafik.**
- **Kort sikt.** Transportplanen kan inte genomföras på en gång utan det kan ta ett antal år innan beteendeförändringar, vägutbyggnader och framförallt bussfältsutbyggnaden är genomförda. Det betyder att trafikmängderna under dessa år *kan* komma att öka något till följd av bebyggelsestillväxten, det gäller bland annat på den centrala förbindelsen genom staden inklusive Laholmsvägen. I detta scenario antas antalet passerande bussar ha ökat 50 % jämfört med nuläget. Detta ger **omkring 30.000 fordon/dygn och 9 % andel tung trafik.**

På övriga gator nära planområdet – Enslövsvägen, Stationsgatan med flera mindre gator – blir skillnaderna i trafikmängd mellan de tre scenarierna små.

Hastigheten på Laholmsvägen och Enslövsvägen är skyltad 40 km/h, på de mindre gatorna 30 km/h.

Tågtrafik

Uppgifter om antal passerande tåg på sträckan genom planområdet, vilket utgör summan av tågtrafiken på Västkustbanan och Halmstad-Nässjö Järnväg, redovisas i tabell 4.1 nedan (*källa: Trafikverket*).

Tabell 4.1 Prognostiserade antal tågpassager i norra Halmstad omkring år 2030 jämfört med nuläget

	Snabb-tåg	Motor-vagnar	Gods-tåg	Summa tåg
Antal tåg – nuläget 2011	18	56	27	101
Antal tåg – BAS2030	24	74	39	137
Antal tåg – bullerberäkningsprognos	20	80	57	157
Medellängd (m) – bullerberäkningsprognos	165	120	450	--
Maxlängd (m) – bullerberäkningsprognos	165	240	650	--
Hastighet (km/h)	70	70	70	--

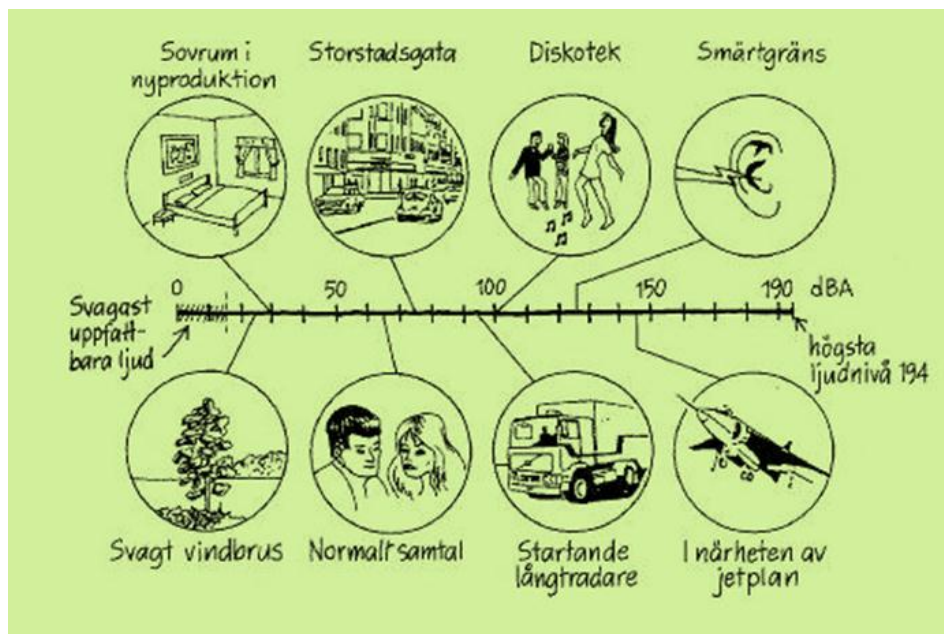
Enligt Trafikverket innefattar redovisade antal tåg enligt ”bullerberäkningsprognos” en möjlig trafikering runt år 2030 som sannolikt inte kommer att överskridas. ”BAS2030” (basprognos) däremot beskriver en sannolik trafik som kan både överskridas och underskridas år 2030. Vid långsiktiga analyser av buller från tågtrafik rekommenderar Trafikverket att bullerberäkningsprognosen används som underlag.

4.4 Trafikbuller

Allmänt om buller

Med buller menas oönskat ljud. Bullret kan påverka människan på olika sätt, alltifrån obehagskänslor och irritation, störningar vid samtal och lyssnande, koncentrationssvårigheter och sömnstörningar – till hörselskador och annan medicinsk påverkan som till exempel blodtrycksförändringar. Buller kan påverka människan såväl i bostaden som i arbetet, bullerstörningar i bostaden är dock helt dominerande.

En ökning med 3 dBA motsvarar *fysikaliskt sett* en fördubbling av ljudnivån (till exempel orsakad av en fördubblad trafikmängd eller maskininsats). Vad avser trafikbuller *upplevs* en ökning med 8-10 dBA som en fördubbling av ljudnivån, och en ökning eller minskning med 2-3 dBA är nätt och jämnt hörbar. I genomsnitt innebär dock en höjning av ljudnivån med 1 dBA att *upplevda störningar* ökar med 15-20 %.



Trafikbuller kan inte anges med ett enda mått, då människor kan störas i olika sammanhang i och utanför bostaden, arbetet etc. Praxis är numera att sammanfatta ljudmiljön med fyra tekniska mått:

- Ekvivalent (~ genomsnittlig) ljudnivå över dygn inomhus
- Maximal ljudnivå nattetid inomhus
- Ekvivalent ljudnivå över dygn utomhus (vid fasad)
- Maximal ljudnivå utomhus i anslutning till bostaden.

Förutsättningar och metodik

De utförda bullerberäkningarna avser det sammanlagda bullret från vägtrafik och tågtrafik. Beträffande vägtrafikbullret baseras beräkningarna på de tre scenarierna nuläge, kort sikt och lång sikt, vilka preciseras i kapitel 4.3. Beräkningarna av det framtida tågtrafikbullret baseras för både den korta och långa sikten på antalet tåg enligt bullerberäkningsprognosen, se kapitel 4.3 (betydelsen av valet av förutsättningar för tågtrafiken kommenteras nedan).

Ljudnivåerna har beräknats för vägtrafik och tågtrafik enligt de så kallade nordiska beräkningsmodellerna för vägtrafikbuller respektive spårburet buller.

Ljudutbredningskartor och beräkningar för enstaka hus, punkter och våningsplan är framtagna med programmet SoundPlan, som innehåller moduler för såväl väg- som

tågtrafikbuller. I detta program konstrueras som bas för beräkningarna en tredimensionell modell av byggnader, vägar, gator, spår och övriga ytor.

Riktvärden, praxis i befintlig miljö

Riksdagen antog 1997, vid beslut om Infrastrukturinriktning för framtida transporter (*Prop 1996/97:53*), följande riktvärden för trafikbuller vid bostäder. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- | | |
|---|--------|
| • Ekvivalentnivå inomhus | 30 dBA |
| • Maximalnivå inomhus nattetid | 45 dBA |
| • Ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) | 55 dBA |
| • Maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad | 70 dBA |

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör enligt propositionen hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Dessa riktvärden tillämpas dock i första hand vid nybyggnad av bostäder och vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av vägar. I *befintlig miljö* genomför Trafikverket i enlighet med riksdagsbeslutet bullerskyddsåtgärder för bostadsfastigheter som är utsatta för högt buller från statlig transportinfrastruktur. Vad avser *vägtrafikbuller* omfattas därvid fastigheter som har ekvivalenta ljudnivåer utomhus om 65 dBA eller därutöver, eller har höga maximalnivåer. I de kommuner där man arbetar med bullerskyddsåtgärder vid kommunala gator och vägar kan ambitionsnivån vara olika, så att bostadsfastigheter över t ex 65 dBA eller 60 dBA i ekvivalent ljudnivå erbjuds åtgärder. Enligt Halmstads Åtgärdsplan för trafikbuller går erbjudanden om fasadåtgärder ut till flerbostadshus där den ekvivalenta ljudnivån utomhus överstiger 64 dBA.

Vad gäller *tågtrafikbuller* vidtar Trafikverket åtgärder för bostadsfastigheter där den maximala ljudnivån inomhus nattetid vid minst 5 tågpassager uppgår till 55 dBA eller däröver.

Nuvarande förhållanden

Inga bostadshus finns inom planområdet, men andra byggnader i närheten, vilka helt eller delvis används för bostadsändamål, är utsatta för relativt höga ljudnivåer från trafiken. Vid fastigheten Kapsågen 1, belägen strax norr om Laholmsvägen, uppgår den *ekvivalenta* ljudnivån till mellan 60 och 65 dBA i mest utsatt fasad – se figur 4.2. Här är vägtrafikbullret dominerande (60-64 dBA) och tågtrafikbullret underordnat (54-56 dBA). (I MKBn redovisas det sammanlagda bullret från väg och järnväg, men beräkningar av bullret uppdelat på väg och järnväg har också utförts och finns tillgängliga).

Vid fastigheten Kranen 1, närmast järnvägen norr om planområdet, uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna längs fasaden mot järnvägen till 63-64 dBA. Därav beräknas tågbullret stå för 62-63 dBA och vägbullret för 56-60 dBA.

De *maximala* ljudnivåerna redovisas i figur 4.3, därvid avser kolumnen till höger tågbuller och mittkolumnen vägbuller. Jämfört med ekvivalentnivåerna gäller här det omvända förhållandet, det är tågtrafiken som står för de klart högsta maximalnivåerna. Vid Kapsågen 1 medför tågen maximala ljudnivåer i mest störd fasad om 77 dBA, att jämföra med 70-75 dBA från vägtrafiken. Vid Kranen 1 är de maximala ljudnivåerna från tågen mycket höga, 84-87 dBA.

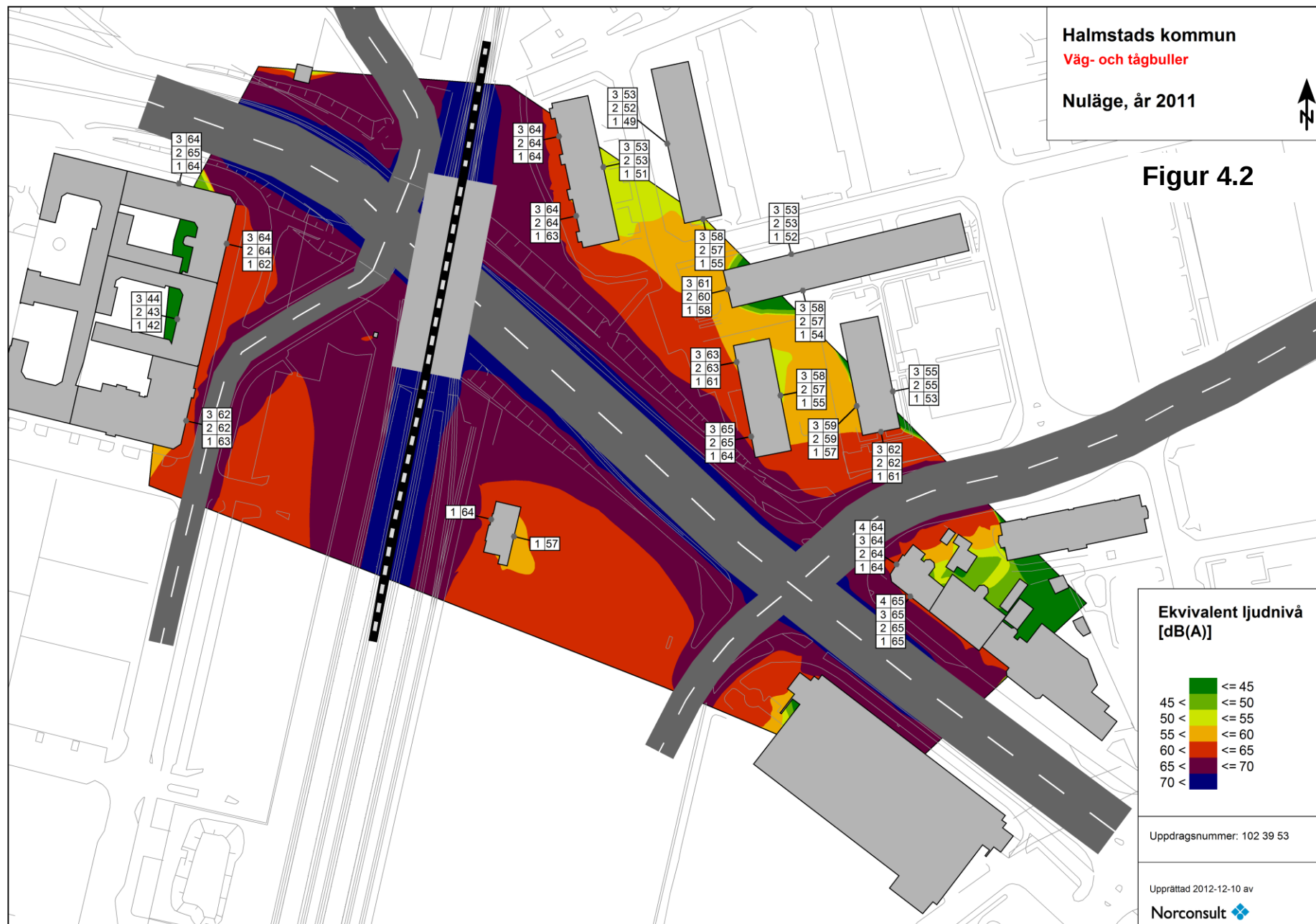
Konsekvenser av detaljplanen

Scenario lång sikt

Resultat av beräkningarna av de ekvivalenta ljudnivåerna på lång sikt när detaljplanen är genomförd redovisas i figur 4.4. Beräkningarna baseras på scenariot lång sikt, dvs då transportplanen är helt genomförd och på tågantal enligt bullerberäkningsprognosen (se kapitel 4.3). Detta betyder jämfört med nuläget ca 25 % mindre biltrafik, fördubblad busstrafik och en ökning av tågtrafiken med mer än 50 %.

En jämförelse mellan figurerna 4.2 och 4.4 visar för Kapsågen 1, mest utsatt fasad, att de ekvivalenta ljudnivåerna har ökat med 0-1 dBA, en marginell ökning. Orsak till ökningen är den större tågtrafiken, vägtrafikbullret är oförändrat. Vid fastigheten Kranen 1 har de ekvivalenta ljudnivåerna ökat med 3 dBA, en påtaglig ökning orsakad av tågtrafikens tillväxt. De maximala ljudnivåerna förändras inte, och redovisningen av maxnivåer i figur 4.3 gäller således även i framtidsscenarierna.

Ett sammanfattande omdöme om konsekvenserna på lång sikt är att ett genomförande av detaljplanen inte medför några förändringar av ljudnivåerna vid kringliggande bostadshus. Ovan redovisade ljudnivåökningar beror helt på ökningen av tågtrafiken, som i huvudsak är oberoende av detaljplanens genomförande.



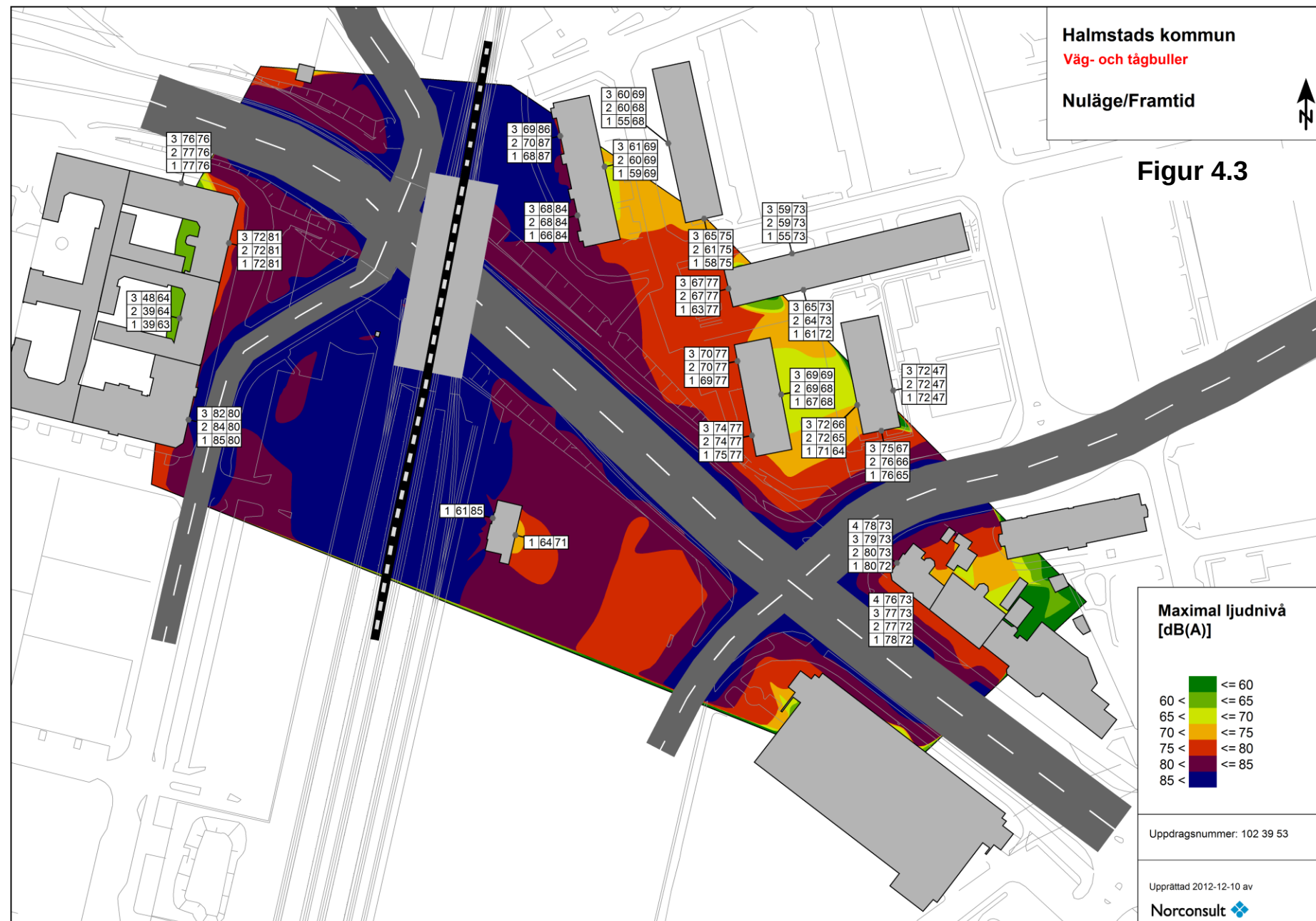
Halmstads kommun

Väg- och tågbuller

Nuläge/Framtid



Figur 4.3



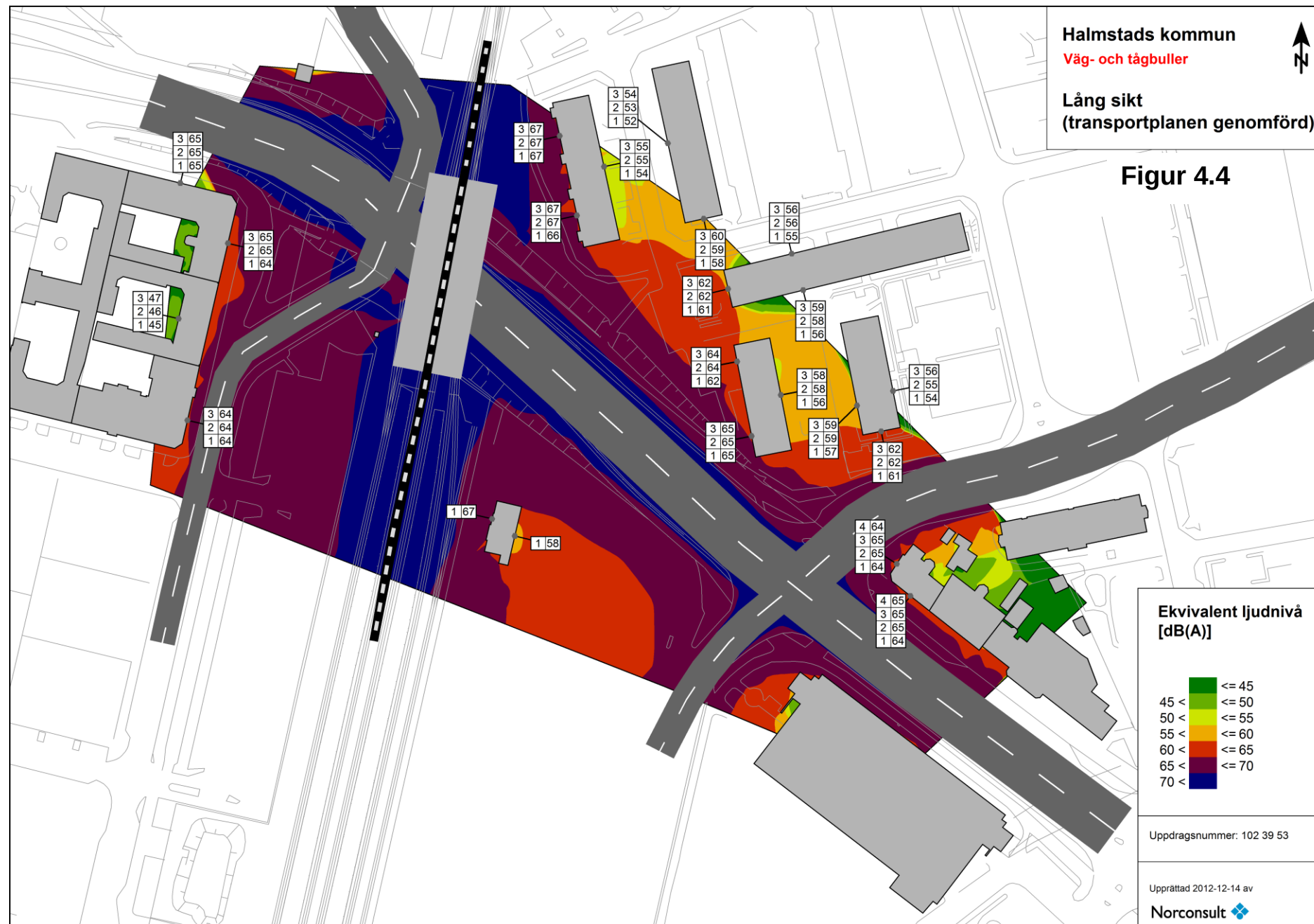
Halmstads kommun

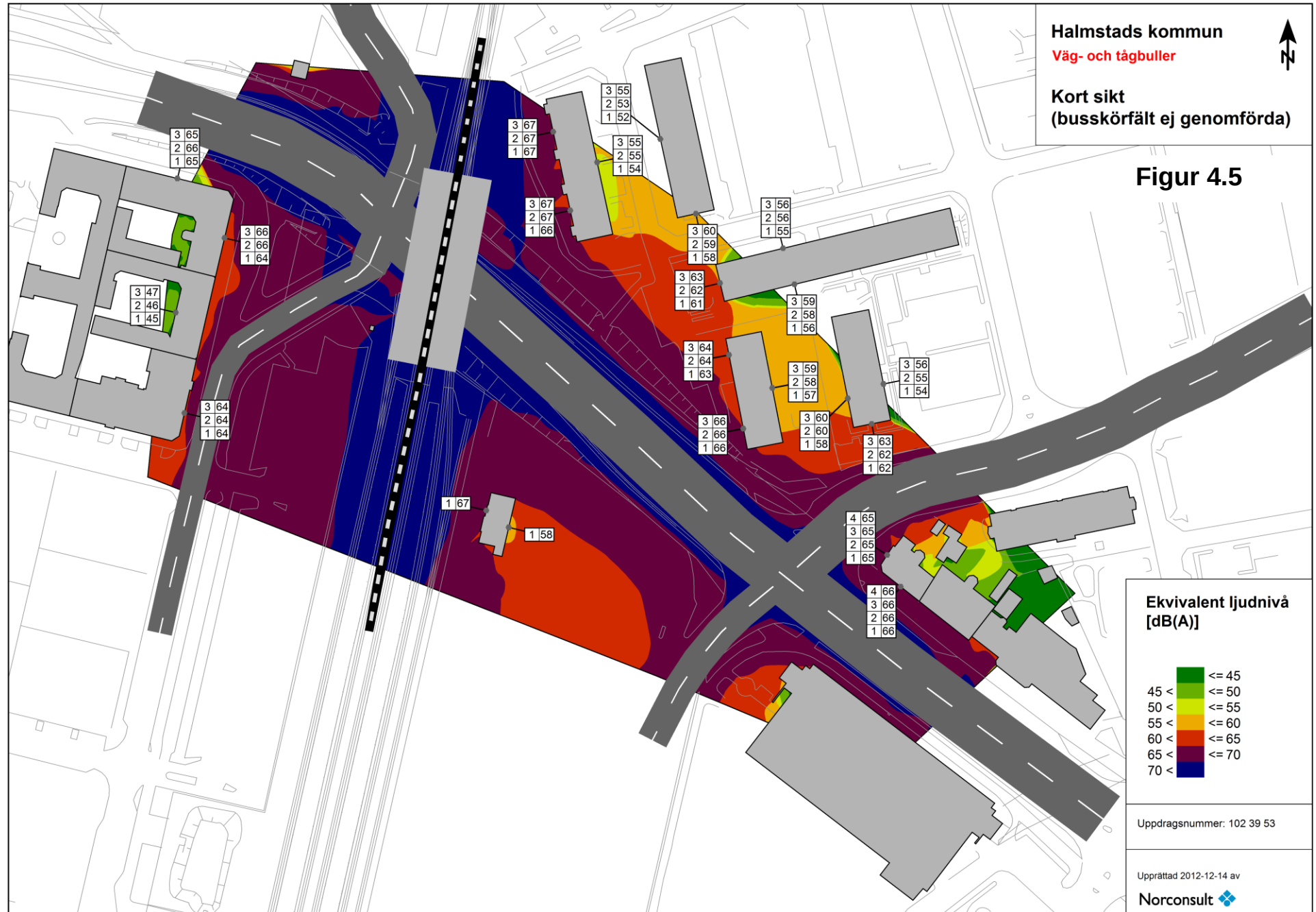
Väg- och tågbuller



Lång sikt
(transportplanen genomförd)

Figur 4.4





Scenario kort sikt

Scenario kort sikt innebär att detaljplanen är genomförd, men att busskörfälten längs bl a Laholmsvägen ännu inte förutsätts vara utbyggda, vidare förutsätts bullerberäkningsprognosen för antalet tåg.

De ekvivalenta ljudnivåerna i detta scenario redovisas i figur 4.5. Jämfört med nuläget (figur 4.2) är ljudnivåerna vid Kapsågen 1 mellan 1 och 2 dBA högre, främst beroende på tågtrafikökningen. Det är fortfarande osannolikt att en sådan förändring direkt går att uppfatta men den utgör dock en högre störningsnivå. På kort sikt kommer vägtrafikbullret att vara ca 1 dBA högre än både i nuläget och på lång sikt.

Vid Kranen 1 är de ekvivalenta ljudnivåerna ca 3 dBA högre än i nuläget, detta beror till allra största delen på tågtrafikökningen.

Det kan diskuteras om man på kort sikt skall förutsätta bullerberäkningsprognosen med dess höga tågantal. Om man i stället förutsätter basprognos 2030 för tågtrafiken (se kap 4.3) sänks de ekvivalenta ljudnivåerna från järnvägen med ca 1,5 dBA (beräkningsmodellen visar att jämfört med bullret från nulägets tågtrafik så ökar ekvivalentnivån från järnvägen med 2,0 dBA vid basprognos 2030 och med 3,6 dBA vid bullerberäkningsprognosen).

De ovan redovisade ljudnivåökningarna på kort sikt är inte en följd av genomförandet av detaljplanen i sig, utan beror på ökade trafikmängder på Laholmsvägen under en period respektive ökning av antalet tåg. Båda dessa trafikökningar är helt eller nästan helt oberoende av detaljplanen.

Diskussion av åtgärder

I anslutning till – men alltså inte en följd av - detaljplanens genomförande beräknas på kort sikt ske små eller marginella ökning av de ekvivalenta ljudnivåerna av vägtrafikbullret jämfört med nuläget, respektive på lång sikt inga förändringar. Jämfört med ovan redovisade riktvärden är ljudnivåerna vid de närmast liggande fastigheterna som innehåller bostäder, Kapsågen 1 och Kranen 1, dock höga: 7-12 dBA över riktvärdet för ekvivalent ljudnivå och 7-17 dBA över riktvärdet för maximal ljudnivå. Beträffande Kapsågen 1 som främst är utsatt för buller från Laholmsvägen har emellertid inte några klagomål på bullret registrerats på kommunens miljö- och hälsoskyddskontor.

Med hänsyn till de höga ljudnivåerna har ändå utförts en analys av om det är motiverat att genomföra bullerskyddsåtgärder inom ramen för Resecentrumprojektet. Analysen görs i två delar.

Den första delen behandlar frågan om det med hänsyn till gällande bestämmelser är *ett krav* att bullerskyddsåtgärder skall vidtas för bullerstörda bostadsfastigheter utanför planområdet vid genomförandet av Resecentrum. Detta eventuella krav kan bara gälla bullret från berörda gator, i första hand Laholmsvägen, för vilka Halmstads kommun är huvudman och väghållningsansvarig. För bullret från tågtrafiken har Trafikverket ansvaret, och detta buller är också som nämnts nästan helt frikopplat från detaljplanen. Detta gör att prövningen av bullerskyddsåtgärder i praktiken kommer att gälla Kapsågen 1, eftersom för Kranen 1 tågtrafikbullret är helt dominerande.

Den andra delen belyser möjligheterna att vidta bullerskyddsåtgärder, i praktiken bullerskärmar, som blir *effektiva och är praktiskt genomförbara*.

Krävs enligt gällande bestämmelser bullerskyddsåtgärder?

Enligt de allmänna råd för bullerskyddsåtgärder som gäller inom Trafikverket vid byggande eller ombyggnad av allmän väg (*Vägverket, 2001*) skall ovan redovisade **Riktvärden** tillämpas vid ”nybyggnad och väsentlig ombyggnad” (prövningen görs här utifrån dessa allmänna råd, trots att dessa noga taget gäller för *allmän väg*, dvs inte för *gata* som här är fallet). I Resecentrumprojektet kan endast ”väsentlig ombyggnad” vara aktuellt, denna definieras i de allmänna råden enligt följande:

”Till väsentlig ombyggnad räknas sådana åtgärder som är så omfattande att det åtminstone är fråga om omläggning av väg i delvis ny sträckning d.v.s. fråga om väsentliga justeringar av vägen i plan eller profil. Även en väsentlig breddning, t ex tillbyggnad av breda vägrenar eller av ytterligare körfält bör i detta fall betraktas som väsentlig ombyggnad. Oftast är det i sådana fall fråga om så omfattande åtgärder att nybyggnadsstandard i huvudsak uppnås. Med andra ord skall flertalet transportpolitiska mål uppfyllas genom ombyggnaden (trafiksäkerhet, framkomlighet, miljö m m).

Riktade ombyggnadsåtgärder [exempelvis rekonstruktion, mindre breddning, tjälsäkring, bärighetshöjande åtgärder, utbyggnad av GC-väg intill befintlig väg] som syftar till att uppfylla specifika trafikpolitiska mål är därför normalt inte att betrakta som väsentliga ombyggnader. Det betyder inte att det är uteslutet att bullerskyddsåtgärder kan utföras även vid smärre vägbyggnadsåtgärder. Ett sådant fall kan t ex vara när en farlig svacka fylls upp (riktad

trafiksäkerhetsåtgärd) och trafikbullret för en bostadsfastighet ökar väsentligt eller när det av andra skäl är rimligt att åtgärder vidtas.”

Den ombyggnad av Laholmsvägen som görs vid genomförandet av Resecentrum innebär inga väsentliga justeringar av vägen i plan eller profil, inte heller tillbyggnad av vägrenar eller ytterligare körfält. Det som sker är en mindre sänkning av vägens profil samt utbyggnad av korta körfält med busshållplatser på båda sidor om vägen.

Den föreslagna ombyggnaden av Laholmsvägen kan därmed inte betraktas som en väsentlig ombyggnad, utan snarare som en riktad ombyggnadsåtgärd vars syfte är att få till stånd ett välfungerande resecentrum.

Kan bullerskärmar uppföras som blir effektiva och är praktiskt genomförbara?

Två lägen för bullerskärmar som minskar bullernivåerna vid Kapsågen 1 har studerats. *Skärmalternativ A* innebär att en bullerskärm placeras på Laholmsvägens norra sida, mellan gångbana/väntutrymmen vid busshållplatserna och cykelbanan. Skärmen sträcker sig från nära viadukten och österut fram mot Enslösvägen. Två öppningar finns i skärmen för att fotgängare skall kunna korsa (växla plats med) cykelbanan. I detta skärmläge följer skärmens krön ”höjdmässigt” med Laholmsvägens nivå.

Skärmalternativ B placeras på den relativt plana ytan framför Kapsågen 1, i kanten av slänten ner mot Laholmsvägen. Till skillnad från skärmalternativ A får skärmkrönet i skärmalternativ B en ungefär konstant plushöjd. Skärmen sträcker sig i det här fallet ända från viadukten och österut fram emot Enslösvägen. En skärmöppning finns för gångväg, mitt för Kapsågen 1.

Vad avser önskade effekter av bullerskärmmningen har tre mål satts upp:

- **Mål 1.** Skärmning för cykeltrafiken på Laholmsvägens norra sida mellan Enslösvägen och järnvägsviadukten (endast i alternativ A).
- **Mål 2.** Skärmning så att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken i markplanet väster om Kapsågen 1 och fram emot Kranen 1 blir högst 55 dBA (gällande riktvärde för uteplatser uppnås då) alternativt högst 60 dBA (om inte riktvärdet kan klaras så uppnås i varje fall en väsentlig minskning av ljudnivåerna jämfört med dagens omkring 60-65 dBA).

- **Mål 3.** Skärmning så att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken på alla balkongerna åt väster för Kapsågen 1 blir högst 60 dBA (Kommentarer: balkongen i tredje våningen närmast Laholmsvägen blir dimensionerande; att nå ner till riktvärdet 55 dBA bedöms direkt som orimligt, därför undersöks i stället om en väsentlig bullerminskning till 60 dBA kan åstadkommas).

Resultatet av analyserna vad avser *mål 1* är att betydande ljudnivåsänkningar kan uppnås för cyklisterna av en 2,0-2,5 m hög skärm enligt alternativ A. Denna skärmlösning föreslås övervägas i den fortsatta planeringen. Blir skärm aktuell bör glas som skärmmaterial väljas av trygghets- och stadsbildsskäl.

Mål 2, sänkt ljudnivå i markplanet framför Kapsågen 1, beräknas kunna uppnås med en 2,0-2,5 m hög skärm enligt alternativ A eller med en 1,5-2,0 m hög skärm enligt alternativ B. Det bör tilläggas att effekterna av dessa skärmlösningar berör bara en liten del av bullerstörningarna för boende i Kapsågen 1, och att de därför sannolikt blir samhällsekonomiskt olönsamma.

För att klara *mål 3*, ljudnivåsänkningar till högst 60 dBA för alla våningar och lägenheter i Kapsågen 1, krävs mycket omfattande skärmning. Beräkningarna visar att skärmens höjd i alternativ A måste uppgå till 7-8 m för att önskad effekt skall uppnås, och liknande extrema resultat erhålls för skärmalternativ B.

Slutsatsen är att det för bostäderna i Kapsågen 1 inte finns någon bullerskrämslösning längs Laholmsvägen som är effektiv och samtidigt praktiskt genomförbar. Alternativet är de bullerskyddsåtgärder som fortlöpande vidtas för bostadshus i *befintlig miljö*. Det kan nämnas att Kapsågen 1 beräknas ha ljudnivåer som ligger strax under Halmstads kommuns nuvarande regler för erbjudande av åtgärd, dvs en ekvivalent ljudnivå överstigande 64 dBA.

4.5 Vibrationer

Vibrationsnivåer som kan vara höga och eventuellt störande alstras här av passerande godståg. Mätningar av tåg vibrationerna utfördes av dåvarande Banverket år 2000 i ett antal bostadshus belägna nära järnvägen vid Bolmensgatan, Margaretagatan m fl gator (dvs endast vid hus söder om Laholmsvägen). Mätningarna har sammanställts av Vectura i ett PM daterat 2010-04-12 (*Vectura, 2010*).

I flertalet av de 13 bostadshus där mätningar har skett låg vibrationsnivåerna omkring eller strax över det allmänt tillämpade riktvärdet för komfort, motsvarande

Svensk Standard SS 460 48 61. Detta riktvärde innebär att vibrationsnivån i främst bostadsrum inte skall överstiga 0,4 mm/s (vägt rms-värde).

De redovisade mätresultaten innehåller dock vissa osäkerheter, och det är inte givet i vilken mån resultaten kan överföras till bostadshus nära detaljplaneområdet.

Några uppgifter som tyder på förändringar av vibrationsnivåerna i framtiden föreligger inte. Det blir visserligen fråga om fler passerande godståg som alstrar vibrationer, men vibrationsnivån vid varje tågpassage bedöms inte komma att förändras. Genomförandet av detaljplanen kommer inte att förändra vibrationsförhållandena.

4.6 Luftföroreningar

Nuläget

I Halmstad utförs återkommande mätningar av luftföroreningshalter dels i taknivå mellan Halmstads teater och Rådhuset och dels i gatunivå på Viktoriagatan. Mätresultaten från gaturumsstationen för åren 2008 till 2011 visas i tabellerna 4.2 och 4.3, där även gällande miljö kvalitetsnormer (MKN) för luftkvalitet (*Luftkvalitetsförordning*) och motsvarande regionala miljömål för Halland (*Länsstyrelsen, 2007*) redovisas som jämförelser.

Miljö kvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid och partiklar (PM10) har inte överskridits under mätperioden, och medelvärdena 2008-2011 underskrider med avsevärda marginaler motsvarande MKN. Miljömålen för Halland är inte uppnådda ännu för kvävedioxid men klaras som genomsnitt under perioden för partiklar (PM10).

Tabell 4.2 Uppmätta kvävedioxidhalter längs Viktoriagatan

Kvävedioxidhalt, Viktoriagatan Halmstad	2008	2009	2010	2011	Medel 2008-2011	MKN	Miljömål Halland
antal timvärden >90 µg/m ³	37	17	64	46	41	175	
antal timvärden >60 µg/m ³	333	262	419	338	338		175
antal dygnsvärden >60 µg/m ³	1	1	1	2	1,2	7	
årsmedelvärde, µg/m ³	25	24	26	24	24,8	40	20

Tabell 4.3 Uppmätta partikelhalter (PM10) längs Viktoriagatan

Partikelhalt (PM10), Viktoria- gatan Halmstad	2008	2009	2010	2011	Medel 2008-2011	MKN	Miljömål Halland
antal dygnsvärden >50 µg/m ³	10	6	9	11	9	35	
antal dygnsvärden >35 µg/m ³	30	25	23	38	29		37
årsmedelvärde, µg/m ³	20	18	18	21	19,2	40	20

Trafikmängderna på Laholmsvägen vid det planerade resecentrumet ligger något lägre än vid mätplatsen samtidigt som området kring resecentrumet i vissa avseenden är mera öppet, vilket innebär att luftföroreningar från trafiken förs bort snabbare. Sammantaget innebär detta att halterna vid det planerade resecentrumet kan förväntas vara lägre än eller i nivå med halterna vid Viktoriagatans mätplats. Slutsatserna som dragits ovan att MKN uppfylls vid mätplatsen gäller således även vid det planerade resecentrumet. Samma gäller för slutsatsen att miljömålen för Halland ännu inte är uppnådda för kvävedioxid, men att de för partiklar (PM10) klaras som genomsnitt under perioden.

Konsekvenser av detaljplanen

Konsekvenserna för luftmiljön har bedömts utifrån de trafikprognoser för Laholmsvägen som presenteras i avsnitt 4.3 för nuläge, kort sikt och lång sikt. Beräkningar har genomförts för utsläppta mängder av kväveoxider och utsläppta och uppvirvlade mängder av partiklar. Trafikmängder från avsnitt 4.3 har kombinerats med emissionsfaktorer som tagits fram av Trafikverket för kväveoxider respektive partiklar i *Handbok för vägtrafikens luftföroreningar (Trafikverket, 2012)*. Utsläppsmängderna har beräknats som kilogram förorening som släpps ut (eller virvlas upp) per kilometer vägsträcka av Laholmsvägen från olika fordonsslag. Resultaten presenteras i tabellerna 4.4 och 4.5.

Tabell 4.4 Utsläpp av kväveoxider per kilometer väg nu och i framtiden

Utsläpp av kväveoxider	Person- bilar	Lastbil och buss	Gasbuss	Totalt
	kg/km	kg/km	kg/km	kg/km
2012	10	6,8	2,0	19
2020	6,3	3,5	2,5	12
2025-2030	3,3	1,5	2,2	7,0

Tabell 4.5 Utsläpp och uppvirvling av partiklar per kilometer väg nu och i framtiden

Utsläpp och uppvirvling av PM10	Personbilar	Lastbil och buss	Gasbuss	Summa
	kg/km	kg/km	kg/km	kg/km
2012	0,82	0,58	0,32	1,7
2020	0,71	0,32	0,33	1,4
2025-2030	0,44	0,20	0,42	1,1

Det som framgår av tabellerna är att mängden föroreningarna som släpps ut eller virvlas upp kommer att minska avsevärt. Detta innebär att MKN förväntas klaras även i framtiden vid planområdet. Hallands miljömål för partiklar bedöms också klaras i framtiden. Om miljömålen avseende halterna av kvävedioxid kommer att klaras är svårbedömt. Kvävedioxidhalterna förväntas minska, men kunskapsunderlaget för att precisera storleken av minskningen är ännu bristfälligt.

4.7 Risker från transporter av farligt gods

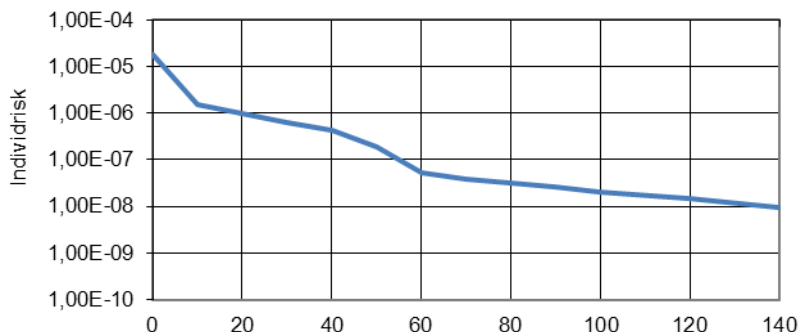
En riskutredning har utförts för det framtida resecentrum (*Riskhänsyn med avseende på närhet till järnväg (Tyréns, 2012)*). Den omfattar olycksrisker som hänger samman med den nära lokaliseringen intill järnväg och kommenterar trafik-säkerhet, trygghet samt räddningstjänstens möjligheter till insats. En särskild analys har gjorts av riskerna från transporter av farligt gods på järnvägen, prognosåret 2030. Slutsatserna av analysen återges nedan ur rapporten (smärre justeringar har gjorts).

Risker orsakade av transporter av farligt gods (år 2030)

Frekvensen för urspårning med efterföljande utsläpp av farligt gods blir $2,0 \times 10^{-5}$ per år för dagens trafik och $4,0 \times 10^{-5}$ per år för framtidsprognosen, år 2030 (den framtida olycksfrekvensen motsvarar i genomsnitt 1 olycka vart 25.000:e år). Frekvenserna gäller för en sträcka om 300 m, vilket är en representativ sträcka inom vilken farligt gods-olyckor kan förväntas påverka planområdet.

Den platsspecifika individrisken kan sägas vara lika med risken att omkomma för en människa som vistas utomhus på en viss plats hela dygnet, året runt, och som inte förflyttar sig då fara uppstår (såsom rök, uppmaning om att gå inomhus etc).

Nedan redovisas den framtida individrisken som funktion av avståndet till närmaste rälsmitt. Beräkningar har även utförts för dagens trafik (*redovisas i bilaga till rapporten*).



Individrisk som funktion av avståndet till Västkustbanan (prognos år 2030, ca 40 godståg per dygn, baserat på tågprognosen BAS2030).

Beräkningarna ger som resultat att det endast är ”hög risk” i spårens omedelbara närhet (inom någon meter). Det är dock eftersträvarsvärt med ett bebyggelsefritt avstånd om några tiotal meter, oavsett risknivå. Detta avstånd skall möjliggöra räddningstjänstens tillgänglighet, skydda mot de vanligaste olyckshändelserna, ta hänsyn till urspårning samt har även koppling till andra störningar (såsom elektromagnetisk strålning och buller).

Trots att risknivån i princip aldrig (endast inom någon meter) är att betrakta som hög finns det ett flertal olycksscenarioer som kan påverka befintlig bebyggelse. Det dimensionerande scenariot, dvs det scenario som medför risker på längst avstånd från järnvägen, anger att bebyggelse påverkas inom 320 m. Detta avstånd är dock endast ett mått som understigs i 80 % av fallen, i 20 % av fallen kan alltså omständigheter (svåra olyckor, stora utsläpp, olyckliga väderförhållanden m m) medföra betydligt längre påverkansavstånd.

Samhällsrisk är överlag att betrakta som låg och det allmänt tillämpade kriteriet för samhällsrisk (*Räddningsverket, 1997*) understigs. En bidragande orsak till att risken blir förhållandevis låg är att omgivningarna är relativt glest befolkade. För att ta hänsyn till att många människor potentiellt kan komma att vistas på resecentrumet rekommenderas trots låg samhällsrisk ett antal åtgärder och hänsyn kopplat till detta riskmått (många människor på samma plats).

Riktlinjer avseende ny bebyggelse

Trafikverkets riktlinjer avseende *fritt utrymme utmed banan* samt starkströmsföreskrifterna m fl dokument avseende järnvägens krav på utrymme kan ställa ytterligare krav utöver de nedan redovisade.

Krav på *åtgärder* anges längre ned i detta avsnitt.

Parkering och trafik kan tillåtas i direkt anslutning till järnvägen, men notera att Trafikverket ställer särskilda krav. Se följande yttrande: "När det gäller avstånd från järnväg till oskyddade parkeringsplatser är minimiavståndet från spårmitt 15 meter. Körytor kan dock tillåtas på kortare avstånd, men normalt behöver det vara minst 9 meter från spårmitt till väggkant. Normalt får inte bebyggelse, upplag och liknande lokaliseras inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. Samma minimiavstånd gäller även till väg- och körytor" (*Banverket, 2009*).

Resecentrum bedöms vara acceptabelt att lokalisera med ett minsta avstånd från närmaste spårmitt om ca 5 m (individriska understiger då 10^{-5} per år, detta ger skydd mot stor andel av urspårningsolyckor samt uppfyller delvis Trafikverkets riktlinjer). Notera ovannämnda yttrande från Trafikverket. I området mellan 5 och knappt 20 m från järnvägen bedöms biljettförsäljning, kiosk, blomsteraffär och liknande vara lämpligt.

Först efter knappt 20 m kan **kompletterande verksamheter** tillåtas (individriska understiger 10^{-6} per år). Till detta räknas handel, kontor i ett plan, centrum, kultur.

Åskådarplatser och folksamlingar (bio, teater m m) kan ej etableras på detta avstånd. För denna typ av bebyggelse, samt kontor i fler plan, behöver 55 m upprätthållas (individriska understiger 10^{-7} per år).

Följande åtgärder behöver säkerställas och beaktas i det fortsatta arbetet (**bör- respektive skall-krav anger vikten**):

- Antal våningsplan för resecentrum **skall** ej överstiga 3 st (maxhöjd i nivå med eventuell gångbro).
- Dörrar tillåts i riktning mot järnväg, dock **skall** publika delar kunna utrymmas i annan riktning. Detta innebär exempelvis att lager kan ha ingång i riktning mot järnväg, samt att resecentrum kan ha en, men inte samtliga, utrymningsvägar i riktning mot järnvägen.

- Entréer (huvudsakliga) **bör** ej förläggas i riktning mot järnvägen.
- Stora glasningar i fasaden **bör** ej placeras mot järnvägen. Detta rekommenderas starkt, men har ej angetts som ett ”skall”-krav.
- Ventilationsintag **skall** ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Uteserveringar och andra liknande ytor för längre vistelse (annat än för resenärer) **skall** ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Fasad i riktning mot järnväg **skall** uppföras obrännbar (dvs lägst klass A2-s1,d0) samt skall vara brandklassad (lägst EI30). Detta gäller **inom 35 m** från järnvägen om byggnaden inte är uppenbart skyddad av annan byggnad. Detta gäller även fönster.
- Taket **skall** utföras så att brandspridning försvåras, se olika alternativ nedan. (Detta gäller resecentrum).
 1. Detta kan uppfyllas genom att ha obrännbar (lägst klass A2-s1,d0) taktäckning, eller
 2. Genom att ha obrännbart underlag (lägst klass A2-s1,d0) under material av (Broof(t2)(klassT), eller
 3. Genom att vindsbjälklag utförs i lägst klass REI 60 (brandcellsavskilt) och med obrännbar isolering.

Om taket är utfört med vinkel gäller kraven ovan endast tak i riktning mot järnvägen. Observera att andra regler (BBR) kan ställa ytterligare eller andra krav.

- Centralt avstängningsbar ventilation **skall** finnas. Detta gäller resecentrum samt eventuell bebyggelse av den typ som tillåts först efter ca 55 m, dvs sådan som är persontät. Avstängningsknapp för detta placeras på bemannad plats (t ex vid biljettförsäljning) och personal **skall** utbildas i dess användning (inom ramen för verksamhetens systematiska brandskyddsarbete).

Allmänt gäller att ovanstående åtgärder skall tas hänsyn till tidigt i planeringen, för att undvika dåliga och onödigt dyra lösningar.

Jämförelse med Hallands läns preliminära riktlinjer

Dessa riktlinjer var när utredningen färdigställdes inte fastställda, utan Länsstyrelsen hänvisade till RIKTSAM. En översiktlig jämförelse med riktlinjerna har ändå utförts i utredningen. (Se även *Kommentarer till riskutredningen* nedan).

Så kallad tätortsbebyggelse tillåts först på 30 m avstånd från järnvägen och då endast under förutsättning att ett flertal åtgärder genomförs. Kontor tillåts efter 20 m.

Riktlinjerna skiljer på väg eller järnväg när det gäller åtgärder.

Jämförelse med Hallands läns preliminära riktlinjer

Följande åtgärder ställs som krav i dessa riktlinjer (enligt Tabell A7 i riktlinjerna)	Kommentar avseende denna utrednings krav på åtgärder
Fasad i intervallet 30-50 m skall vara obrännbar samt uppfylla klass E30.	Liknande krav ställs inom 35 m. Avståndet är kortare eftersom urspårning starkt begränsas av perrong m m.
Hänsyn skall tas till explosionslast.	Ej hög relevans då sådana klasser i dagsläget ej transporteras på järnvägen
Luftintag skall placeras högt samt på motsatt sida.	Liknande krav.
För byggnader inom 50 m skall det finnas utrymningsväg som inte vetter mot transportleden.	Liknande krav.
Entréer bör ligga så långt från leden som möjligt.	Liknande krav.
Utforma området närmast transportleden på sådant sätt att stadigvarande vistelse ej uppmuntras.	Liknade krav

Observera att föreliggande utredning ställer fler krav än dem som redovisas i tabellen ovan. Åtgärderna är annars likartade. Framförallt är det krav på minsta avstånd som skiljer sig åt. Riktlinjerna är inte specifikt framtagna för ett resecentrum, vilket förklarar att de anger endast ett avstånd som krav.

Kommentarer till riskutredningen

Hallands läns riktlinjer (*Länsstyrelsen, 2011*) är nu fastställda. Det kan då konstateras att de ovan redovisade slutsatserna om risker och om krav på åtgärder är förenliga med Hallands läns riktlinjer.

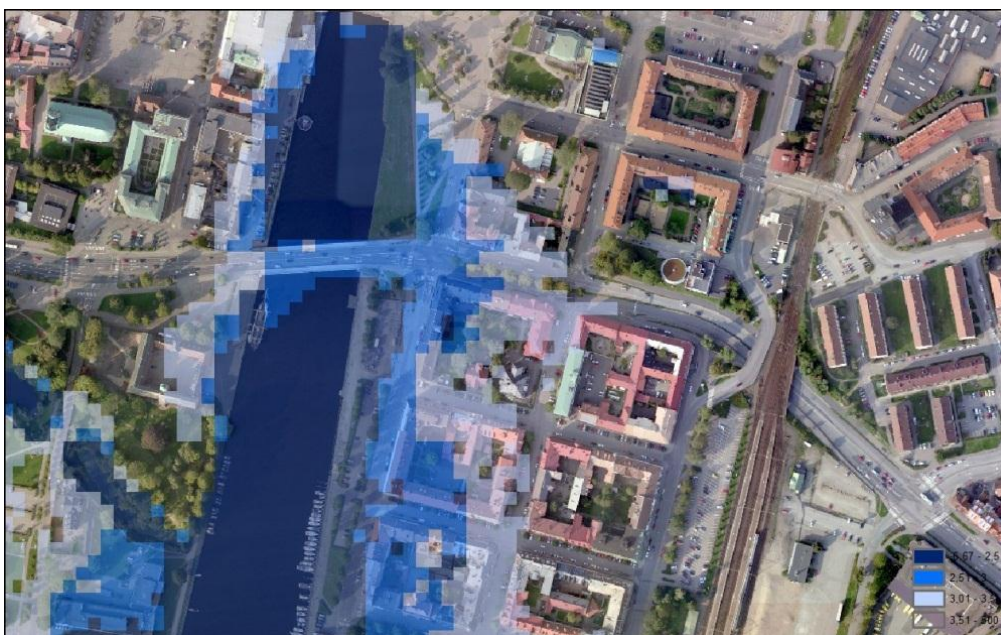
Riskerna från transporter av farligt gods kan därmed bedömas som acceptabla, vid föreslagen detaljplan inklusive ett resecentrum i tre plan och förutsatt ett genomförande av ovan föreslagna åtgärder.

4.8 Översvänningsrisker, övriga risker

Översvänningsrisker

Frågan om dämning i ledningar och vattenfylld på den mest låglänta ytan inom planområdet, Laholmsvägen under viadukten, har utretts i den dagvattenutredning som tagits fram för detaljplanen (*WSP Samhällsbyggnad, 2013*).

Med en återkomsttid på 50 år kan vattnet i Nissan vid kraftig vindstyrka höjas ca 2,5 m. Då kommer området öster om Nissan att vara översvämmat, det gäller bl a Picassoparken där pumpstation för en del av områdets dagvatten finns idag – se figur 4.6 nedan.



Figur 4.6 Utredning av höga nivåer i Nissan. Mörkblått +2,5, mellanblått +3,0 och ljusblått +3,5 m. (Källa: WSP Samhällsbyggnad, 2013).

De höjda, framtida vattennivåerna orsakade av ett varmare klimat har utretts i *Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län (WSP Samhällsbyggnad, 2012)*. Slutsatsen är att det i Halland främst är Halmstad och Kungsbacka som är utsatta för höga havsnivåer genom framförallt vind. Rekommendationen är att man idag bör planera för havsnivåer på ca +2,5 m och med climateffekter år 2100 på ca 3,5 m.

Vid en vattennivå på +3,5 m kommer inga delar av planområdet att översvämmas. Marknivån är visserligen mycket lägre under viadukten, men marken väster om järnvägen har ett ”krön” relativt Nissan som aldrig understiger ca +3,7 m.

Trafikolycksrisker

Den nuvarande olyckssituationen har studerats, baserat på statistik över olyckor med personskada som rapporterats till polisen eller sjukhusen under de senast 10 åren (*källa: Strada*). På det aktuella avsnittet av Laholmsvägen har singel- och upphinningsolyckor inträffat. I den signalreglerade korsningen med Enslövsvägen har två olyckor med oskyddade trafikanter, en korsningsolycka och flera upphinningsolyckor rapporterats. Mest frekventa har olyckor med gående och cyklister på gång- och cykelbanorna längs Laholmsvägen varit.

Vid projekteringen av lokalbussterminalen och ombyggnaden av Laholmsvägen och korsningen med Enslövsvägen måste trafiksäkerheten bli en högt prioriterad fråga. Det gäller särskilt för gående och väntande vid hållplatserna samt för cyklister. Spring över Laholmsvägen måste förhindras, eventuellt med ett staket eller en skärm mellan vägbanorna. Viktigt blir att utforma utrymmet mellan gång- och cykelbana och hållplats så att konflikter mellan väntade, gående och cyklande undviks.

Elsäkerhet

Vid projektering av såväl byggnader och anläggningar nära spåren som av ombyggnaden av och kring spårområdet i etapp 3 skall Trafikverkets föreskrifter om bl a elsäkerhet följas.

4.9 Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk undersökning i området för planerat resecentrum har utförts (*WSP Environmental, 2010*). Syftet med undersökningarna – arkivstudie och provtagningar – var att översiktligt undersöka eventuell förekomst av föroreningar i jord och grundvatten. Resultaten från undersökningen sammanfattas nedan.

Analyser av jordprover visade på halter av metaller, PAH och aromater över Naturvårdsverkets riktvärde för känslig markanvändning (KM) i 23 av 193 prover. Endast i ett jordprov översteg halterna riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM), det gällde då zinkförekomst. Föroreningarna är spridda över området och påträffas i de översta 1,5 meterna, i fyllningen. I området finns asfalt som innehåller stenkolstjära; bortforslandet skall ske enligt gällande riktlinjer. I grundvattnet har inga föroreningshalter över relevanta påvisats.

Det angavs finnas en risk för att cisterner skulle kunna finnas kvar från en tidigare bensinstation i området. Det är emellertid nu dokumenterat att cisternerna togs bort vid saneringen på 1990-talet.

I rapporten dras slutsatsen att de påträffade metallföroreningarna i jorden inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön om området bebyggs och används i enlighet med kriterierna för mindre känslig markanvändning. De i detaljplanen angivna ändamålen, resecentrum och service, motsvarar dessa kriterier.

Om det vid byggnadsarbetena upptäcks föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön skall tillsynsmyndigheten underrättas.

4.10 Naturmiljö

Planområdet består mestadels av hårdgjord mark, i övrigt finns enstaka träd och buskar samt mindre gräsytor.

Det finns inga utpekade naturvärden i eller i närheten av planområdet. Närmaste Natura 2000-område är Aleskogen, som är beläget väster om Nissan på ca 2 km avstånd.

Nissan ligger ca 300-350 m väster planområdet. Eftersom dagvatten från planområdet kommer att ledas till Nissan kan påverkan på dess vattenkvalitet ske, se vidare kap 4.12 Dagvattenhantering och vattenkvalitet i Nissan.

Ytterligare beskrivning av naturmiljön eller planens konsekvenser för naturmiljön bedöms därmed inte motiverad.

4.11 Grundvatten

Grundvattnet i planområde är en del av en större akvifer under Halmstad. Planområdet består överlag av relativt täta ytskikt (asfalt). Grundvattenbildning inom området bedöms därför som ringa. Det finns inget uttag av grundvatten inom eller i närheten av området. Laholmsvägen skär genom marken och små mängder grundvatten tränger idag ut i detta vägavsnitt. Vattnet samlas upp och pumpas till det kommunala ledningssystemet (kombinerat system) och vidare till Västra strandens reningsverk. Vid höga flöden bräddas vatten direkt till Nissan.

MKN för grundvatten

Följande miljö kvalitetsnormer gäller för grundvatten:

- **God kvantitativ status 2015**
- **God kemisk grundvattenstatus 2015**

För planområdet gäller följande miljö kvalitetsstatus i nuläget (Halmstad SE629214-132197):

- **God kvantitativ status och God kemisk grundvattenstatus**

Planen medför fortsatt hårdgjorda ytor och innebär således inga större skillnader beträffande grundvattenbildning. Eftersom grundvatten inom eller i närheten av området inte utnyttjas som vattentäkt har eventuellt minskad grundvattenbildning främst tekniska effekter.

Utbyggnaden av lokalbussterminalen och ombyggnaden av Laholmsvägen bedöms med nu sannolik byggteknik inte medföra någon grundvattensänkning. Vid byggandet av underfart under spåren i etapp 3 kommer man däremot ner på så låga nivåer att grundvattnet sannolikt påverkas. Tillstånd till vattenverksamhet måste då sökas.

4.12 Dagvattenhantering och vattenkvalitet i Nissan

Nissan

Nissan har sina källflöden på det småländska höglandet och rinner ut i Laholmsbukten vid Halmstad. Nissan med biflöden rinner genom tre län (Hallands län, Jönköpings län och Västra Götalands län) och sex kommuner. Avrinningsområdet saknar stora vattenmagasin som skulle kunna buffra stora nederbördsmängder och flödesvariationerna kan variera mellan 10 och 250 kubikmeter per sekund (*Nissans vattenråd, 2012a*, och *Vattenmyndigheten, 2011*).

Ett flertal kommunala reningsverk, pappersbruket i Hyltebruk samt flera andra industrier, bland annat ytbehandlingsindustrier, har idag utsläpp till Nissan. Förutom dessa utsläpp påverkas vattendraget av jord- och skogsbruk samt reglering i samband med kraftproduktion. Även gamla deponier påverkar vattendraget. Det finns fyllnadsmassor längs Nissans stränder i Halmstad.

Nissan utgör lek- och uppväxtområde för bland annat lax, havsöring och färna och är även vandringsstråk för ål. De viktigaste naturvärdena vid Nissan listas i Naturvårdsprogrammet för Hallands län som friluftsliv och zoologi, med hänvisning till just värdefulla lek- och uppväxtområdena för fisk. Laxen och havsöringen är av stor betydelse för sportfisket.

Klassning och beskrivning enligt Nissans vattenråd

Nissans vattenråd har sedan 1960-talet utfört mätningar och analyser av Nissans vattenkvalitet. Nedan följer ett sammandrag av den senaste årsrapporten, det gäller Nissan generellt om inget annat anges (*Nissans vattenråd, 2012a*). Den för aktuellt område närmast belägna provpunkten är provpunkt 1, Slottsmöllan, strax uppströms Halmstads centrum.

Nissan är generellt ett näringsrikt vattendrag. Halterna av fosfor och kväve ökar i allmänhet ju längre ner i vattensystemet man kommer, med en ökande näringsrikedom och ökad biologisk produktion som följd.

Färgtalen, som i huvudsak mäter vattnets halt av humusämnen, är i alla provpunkterna i rinnande vatten mycket höga (färgtal större än 100). Vattendragens färgvärden varierar till stor del med nederbördsmängden så att vattnets färg ökar under nederbördsrika perioder. Det är normalt med höga färgvärden i Nissans vattensystem, men på grund av att de senaste åren varit förhållandevis nederbördsrika med ovanligt höga flöden har vattnets färg varit ytterligare förhöjd.

Nissans avrinningsområde ligger i ett av de mest försurningspåverkade områdena i Sverige. Belastningen av försurande ämnen via nederbörden är hög. Trots detta och tack vare den kalkningsverksamhet som bedrivs i stora delar av avrinningsområdet visar alkalinitetsmätningarna på en god buffertkapacitet. Allvarligt är att de miljövinster man uppnått med flera års kalkningar kan spolieras på bara några få timmar av surstötter. Det är därför viktigt att utvärdera om och hur ofta surstötter förekommer.

Nissans avrinningsområde ligger i en relativt metallbelastad region. Belastningen härrör dels från luftburna föroreningar och dels från läckage från omgivande marker. Dessutom förekommer lokalt förhöjda metallhalter nedströms punktutsläpp från deponier och industrier. De ämnen som generellt är förhöjda, jämfört med ett ursprungligt tillstånd, är bly, koppar, zink och kadmium. Ytsedimenten i Nissan innehåller kvicksilver, kadmium och bly i halter motsvarande klass 2 (låg halt). Aluminiumhalterna är mycket höga, cirka 10 g per kg torrsustans. Även PCB har hittats i låga halter.

Undersökning av metaller i vattnet vid Slottsmöllan (strax uppströms Halmstads centrum) visar på *genomgående låga halter* (aluminiumhalten är dock inte undersökt) (Nissans vattenråd, 2012b). Jämfört med bakgrundsvärden är avvikelser dock *tydlig* för zink, kadmium, bly och krom samt *liten* för koppar och nickel.

Vid årets bottenfaunaprovtagning vid Slottsmöllan återfanns den ovanliga trollsländan Calopteryx splendens. Andra ovanliga arter som påträffats tidigare men inte återfanns vid 2011 års provtagning var nattsländan Brachycentrus subnubilus, skinnbaggen Aphelocheirus aestivalis samt den rödlistade backsländan Brachyptera braueri.

Vad gäller miljötillståndet i Nissan anges allmänt att situationen idag med naturligt uppvandrande och lekande lax visar att de gångna årens miljövårdande verksamhet har varit mycket framgångsrik, och att de resurser som lagts ned på vattenvården har varit väl investerade.

Vattendirektivet och Nissans nuvarande status

Inom EU finns det sedan år 2000 ett gemensamt regelverk, ramdirektivet för vatten, för att bevara och förbättra vattenmiljön i Europas grund- och ytvatten. Målsättningen med EU:s ramdirektiv för vatten är att alla vatten ska ha god status och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Arbetet ska vara inriktat på att minska föroreningar, främja hållbar vattenanvändning och förbättra tillståndet för de vattenberoende ekosystemen.

Sveriges reglering av detta arbete sker framförallt inom ramen för *Miljöbalken, Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön* och *Naturvårdsverkets föreskrifter om klassgränser* (Naturvårdsverket, 2008). Vattenmyndigheten förvaltar yt- och grundvatten som är uppdelat i fem olika vattendistrikt. Vattenmyndigheten fastställer bl a miljökvalitetsnormer och åtgärdsplaner för vattenförekomsterna. Enligt EU:s ramdirektiv för vatten (Vattendirektivet) skall alla vatten i Europa ha uppnått så kallad *God ytvattenstatus* år 2015. Denna status består av dels **Ekologisk status**, dels **Kemisk ytvattenstatus**.

Ekologisk status graderas i en femgradig skala: **hög, god, måttlig, otillfredsställande** och **dålig status**. **Kemisk ytvattenstatus** klassificeras som **god status** eller **ej god status**.

Vad avser *grundvatten* är **kvantitativ status** ett tillstånd relaterat till direkta och indirekta vattenuttags påverkan på en grundvattenförekomst, den klassificeras som **god** eller **otillfredsställande**. **Kemisk grundvattenstatus** är den kemiska kvaliteten hos en grundvattenförekomst och klassas som **god** eller **otillfredsställande**.

Vatten som inte har godtagbar status skall åtgärdas, och åtgärdsprogram och förvaltningsplaner skall finnas för varje vattendistrikt. Generellt gäller att vattenförekomst skall uppnå lägst God status/potential senast år 2015 och att ingen vattenförekomsts status får försämrats.

MKN för ytvattnet Nissan

För Nissan, delen genom centrala Halmstad, gäller följande miljökvalitetsnormer (Nissan Mynningen – Slottsmöllan SE 628706-131954):

- **God ekologisk status till 2015**
- **God kemisk ytvattenstatus 2015 (exklusive kvicksilver)**

Dessa MKN uppnås i dagsläget i Nissan (Viss, 2012).

Nuvarande dagvattenhantering

Planområdet ligger mitt i centrala Halmstad och består i dag av nästan uteslutande hårdgjorda ytor. Avvattning av området sker via det befintliga kombinerade ledningssystemet till avloppsreningsverket vid Västra stranden, men vid höga vattenflöden bräddas såväl dagvatten som spillvatten till Nissan.

Marken inom planområdet är förhållandevis plan, dock med en nedsänkning av markytan där Laholmsvägen går. Vägen är byggd som ett tråg och ligger under

grundvattenytan. Visst grundvatten läcker in i vägkonstruktionen, detta tas hand om som dagvatten och leds bort via pumpning till det kombinerade lednings-systemet.

Mer detaljerade uppgifter om nuläget redovisas i den dagvattenutredning som gjorts för planområdet (WSP Samhällsbyggnad, 2013). Följande redovisning av förslaget till dagvattenhantering baseras också på denna utredning.

I planen föreslagen dagvattenhantering

I dagvattenutredningen och detaljplanen föreslås att dagvattnet från *norra delen av resecentrum inklusive Laholmsvägen med omgivning* tas om hand i en ny, separat dagvattenledning med självfall till Nissan – se figur 4.7. Denna dagvattenledning byggs i enlighet med kommunens och Laholmsbuktens VA:s saneringsplan för separering av dagvatten och spillvatten. Ledningsutbyggnaden är fördelaktig att genomföra i samband med byggnadsarbetena för resecentrum.



Figur 4.7 Satellitbild över området. Vattendelare (röd linje) för dagvatten och schematisk sträckning för ny dagvattenledning (grön linje).

Källor: WSP Samhällsbyggnad, 2013, och Google.

Dagvattnet från resecentrums ytor strax söder om Laholmsvägen leds direkt till den nya dagvattenledningen, medan dagvattnet från Laholmsvägen under viadukten pumpas upp via befintlig pumpstation och sedan går in i den nya dagvattenledningen. För spillvattnet används befintlig kombinerad ledning som leds med

självfall till avloppspumpstation i Picassoparken vid Nissan. Med dessa åtgärder kommer risken för och omfattningen av bräddning av spillvatten till Nissan att minska.

Tänkbara reningsåtgärder har utretts översiktligt. Med hänsyn till att det aktuella dagvattnet till större delen kommer från trafikytor har möjligheterna att rena dagvattnet från oljespill och metallpartiklar särskilt diskuterats. Någon oljeavskiljning är emellertid inte meningsfull då oljehalterna beräknas bli så små att de underskrider verkningsgraden i oljeavskiljare. Vid en olycka på Laholmsvägen med utsläpp av t ex oljeföroreningar skall pumpstationen dock kunna stängas av och utsläppet saneras av Räddningstjänsten.

Tänkbara åtgärder för att avskilja partiklar kan vara att anlägga grunda gräsförsedda infiltrationsstråk där vattnet ges möjlighet att infiltrera, eller en sedimentationsyta där sedimentation kan ske. I sådana anläggningar kan partiklar i vattnet fångas upp av växter eller bindas till botten. Det har dock vid översiktliga studier visat sig mycket svårt att hitta tillgängliga ytor i närområdet för denna typ av åtgärder. Reningsåtgärderna skulle också riskera att komma i konflikt med omgivande kommunikationsstråk och bli främmande för och sakna en vettig funktion i stadsmiljön.

För *området söder om vattendelaren* (se figur 4.7) leds dagvattnet söderut via befintliga fördröjnings- och reningsdammar till utlopp i Nissan. För *den planerade gångpassagen under spårområdet (etapp 3)* bedöms enligt dagvattenutredningen den största delen av dagvattnet med hjälp av pumpning kunna ledas i befintlig dagvattenledning till Nissan.

Konsekvenser

För den södra halvan av planområdet kommer nuvarande dagvattenavledning till Nissan, delvis via fördröjningsdammar, att bestå. För den norra halvan, dvs Laholmsvägen med omgivning och resecentrums ytor strax söder om Laholmsvägen, medför förslaget att leda dagvattnet i ny separat ledning till Nissan flera positiva konsekvenser.

Dagvattnets föroreningar, främst metaller, hamnar inte som nu i slammet från avloppsreningsverket; detta förbättrar möjligheterna att använda slammet för gödning på åkrar. Mängden dagvatten som pumpas minskar, med minskad energiförbrukning som följd. Den bräddning till Nissan av orenat spillvatten som idag sker vid häftiga regn kommer att minska.

Dagvattnet innehåller dock en del föroreningar, särskilt från väg- och parkeringsytorna. För den norra delen av planområdet, för vilket en förändrad ytanvändning planeras, har schablonberäkningar utförts av dagvattnets föroreningsbelastning i nuläget respektive efter detaljplanens genomförande – se tabell 4.6.

Tabell 4.6 Beräknad årlig föroreningsbelastning i dagvattnet från den norra delen av planområdet, *dels* i nuläget och *dels* efter utbyggnad av resecentrum inklusive föreslagen ombyggnad av dagvattensystemet men *före* eventuell rening. Källor: *Dagvattenutredning (WSP, 2013)* och *Recipientkontrollen 2011 (Nissans Vattenråd, 2012b)*.

Parameter	Enhet	Belastning			Belastning av tillfört dagvatten i relation till total transport i Nissan (mätpunkt Slottsmöllan)
		Före	Efter	Differens	
P	kg/år	1,36	1,93	+0,58	1:18.000
N	kg/år	20,8	22,6	+1,8	1:60.000
Pb	kg/år	0,14	0,13	-0,01	1:7.400
Cu	kg/år	0,34	0,29	-0,05	1:4.600
Zn	kg/år	1,24	1,19	-0,05	1:10.000
Cd	g/år	3,42	4,91	+1,48	1:7.100
Cr	g/år	229	192	-37	1:310
Ni	g/år	59,3	71,2	+11,9	1:16.000
Hg	g/år	0,68	0,68	±0	..
SS	kg/år	935	1058	+122	..
olja	kg/år	7,49	8,70	+1,21	..
PAH	g/år	7,17	3,96	-3,21	..
BaP	g/år	0,27	0,37	+0,09	..

Halterna i Nissan av alla de metaller som redovisas i tabell 4.6 (för kvicksilver saknas uppgift) är idag ”låga” (Nissans Vattenråd, 2012b). Tillförseln av föroreningar från planområdet beräknas bli mycket liten: förutom för krom motsvarar tillförseln bara bråkdelar av en promille av de totala föroreningstransporterna på det aktuella avsnittet av Nissan närmast havet. Samtidigt utgör den påförda föroreningsbelastningen från planområdet bara ett av många förorenade dagvattentillskott. Med hänsyn till kravet på att Nissans goda vattenstatus skall behållas har därför, som nämnts ovan, reningsåtgärder övervägts och bedömts som önskvärda men svåra att genomföra.

Sammanfattningsvis innebär den föreslagna förändringen av dagvattenhanteringen såväl fördelar som nackdelar för Nissans vattenkvalitet. Bräddningen av spillvatten vid kraftiga regn minskas, men den nya dagvattenledningen innebär ett visst tillskott av föroreningar till Nissan. Dessa tillskott, främst av metallpartiklar, kan dock betecknas som marginella eller snarare försumbara. I och med att metallhalterna idag uppmätts vara låga, bedöms det inte finnas någon risk att Nissans vattenstatus försämras till följd av dessa tillskott. Detaljplanen och de sammanhängande förändringarna av dagvattenhanteringen bedöms därmed inte försämrat möjligheterna till ett bibehållande av Nissans goda vattenstatus.

4.13 Miljöpåverkan under byggtiden

Ombyggnadsarbetena kommer att medföra miljöstörningar av i princip två slag: från byggverksamhet, maskiner och fordon på byggplatsen respektive från trafik som flyttas till andra gator och vägar under byggtiden. Totalt beräknas byggnadsarbetena under etapp 2 pågå i ca 2 år. Byggtiden för etapp 3 kan ännu inte bedömas närmare.

Miljöpåverkan från byggplatsen

Miljöstörningar kan uppstå i form av buller, utsläpp av luftföroreningar, vibrationer och damning. Läckage av oljeprodukter från arbetsmaskiner kan liksom slam i länsvattnet medföra föroreningar av dagvattnet och därmed av Nissan.

I syfte att uppnå acceptabla miljöförhållanden under byggtiden kommer generellt för byggnadsarbetena miljömål och krav på störningsbegränsningar att ställas upp och vara styrande för entreprenörerna.

Beträffande buller, som kan komma att innebära störst problem, gäller *Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser* (Naturvårdsverket, 2004). Det är viktigt att de boende informeras på förhand om vilka störningar som kan förväntas och om tider och varaktighet.

De last- och arbetsfordon som används måste uppfylla miljökrav för buller, luftföroreningar, däck och smörjmedel. En åtgärdsplan för läckage av t ex oljor bör finnas. Eventuellt erfordras rening av länsvattnet. Krav avseende hantering av förorenade massor har redovisats i kapitel 4.9.

Miljöpåverkan till följd av trafikomläggning

Under byggtiden måste körfält på Laholmsvägen stängas av, och trafikkapaciteten kan tidvis komma att ungefär halveras. Enslösvägen måste under en tid stängas av helt på avsnittet närmast Laholmsvägen. För att minimera de störningar för miljö och säkerhet som kan bli följden föreslås följande genomförandeprinciper:

- Säkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik prioriteras.
- Information och skyltning riktas mot biltrafikanterna i syfte att förmå dem att välja annan väg, dvs framförallt via Wrangelsleden.
- Beredskap bör finnas för att vidta lämpliga åtgärder om det visar sig att biltrafikanter väljer olämpliga ”smitvägar”. Det kan gälla hastighetssänkande åtgärder, i sista hand avstängningar.

5 Uppfyllelse av miljömål

De nationella miljö kvalitetsmålen redovisas nedan (*Prop. 2009/10:155*).

1. Begränsad klimatpåverkan	9. Grundvatten av god kvalitet
2. Frisk luft	10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
3. Bara naturlig försurning	11. Myllrande våtmarker
4. Giffri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddande ozonskikt	13. Ett rikt odlingslandskap
6. Säker strålmiljö	14. Storslagen fjällmiljö
7. Ingen övergödning	15. God bebyggd miljö
8. Levande sjöar och vattendrag	16. Ett rikt växt- och djurliv

Genomförandet av detaljplanen bedöms ge effekter främst med avseende på följande miljö kvalitetsmål.

1. *Begränsad klimatpåverkan*. Utbyggnaden av resecentrum bidrar till ökad kollektivtrafik och därmed till minskningar av biltrafiken och av utsläppen av klimatgaser.

2. *Frisk luft*. Analogt med de dämpade klimatgasutsläppen erhålls en minskning av trafikens utsläpp av luftföroreningar. Gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft beräknas komma att klaras med klar marginal.

8. *Levande sjöar och vattendrag*. Det system för omhändertagande av dagvatten som föreslås i särskild dagvattenutredning till detaljplanen bedöms medföra små tillskott av föroreningar till Nissan men minska bräddningen av spillvatten dit. I och med de idag uppmätta låga halterna av föroreningar i Nissan bedöms ett genomförande av detaljplanen inte försämra möjligheterna till ett bibehållande av Nissans goda vattenstatus.

15. *God bebyggd miljö*. Detta är en samlingsterm för ett avsevärt antal önskvärda kvaliteter inom bebyggelseområden. Från preciseringarna av gällande miljö kvalitetsmål i *Prop 2009/10:155* citeras och kommenteras här den mest relevanta punkten om vad kvalitetsmålet innebär:

- *Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.*
Vad gäller luftföroreningar, radonhalter och buller uppnås detta delmål inom planområdet, och detaljplanens genomförande medför inga försämringar utanför planområdet.

6 Uppföljning och övervakning

Löpande uppföljning sker av trafikmängder, Nissans biologiska och kemiska vattenkvalitet, luftföroreningshalter m m. Återkommande beräkningar av trafikbullernivåer och analyser av trafikolycksstatistik görs också.

Någon ytterligare uppföljning av miljöförhållandena i planområdet bedöms inte motiverad.

Norconsult AB
Väg och Bana
Trafik

Erland Kjellson
erland.kjellson@norconsult.com

Referenser

Abako och Ramböll, 2009: Halmstads resecentrum, slutrapport.

Banverket, 2009: Järnvägen i samhällsplaneringen. Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen.

Förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön: SFS 2004:660.

Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar: SFS 1998:905.

Halmstads kommun, 2010a: Behovsbedömning av miljöbedömning tillhörande planprogram för Halmstads resecentrum. 2010-01-27.

Halmstads kommun, 2010b: Planprogram Halmstads resecentrum. 2010-01-27.

Halmstads kommun, 2010c: Förslag till fördjupad översiktsplan för staden Halmstad 2030. Samrådshandling 2010-06-08.

Halmstads kommun, 2011: Utvärdering av alternativa utformningar av Halmstads resecentrum. Preliminär handling 2011-12-06.

Halmstads kommun, 2012: Transportplan för Halmstad 2030. Antagen 2012-03-27.

Luftkvalitetsförordning: SFS 2010:477.

Länsstyrelsen, 2007: Miljömål för Hallands län 2007-2010. Beslut 2011 om målen som fortsatta inriktningsmål

Länsstyrelsen, 2011: Riskanalys av farligt gods i Hallands län. Meddelande 2011:19.

Länsstyrelsens giskartor: www.gis.lst.se/lanskartor. Kartdatabas över skyddade områden, riksintressen m m.

Miljöbalk (MB): SFS 1998:808.

Naturvårdsverket, 2004: Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser. NFS 2004:15.

Naturvårdsverket, 2008: Naturvårdsverkets föreskrifter om klassgränser. NFS:2008:1.

Nissans vattenråd, 2012a: Årsrapport 2011.

Nissans vattenråd, 2012b: Recipientkontrollen 2011.

Norconsult, 2011: Handlingsprogram för hållbara transporter, del 2 ”Transportplan”. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Godkänd 2012-03-27.

Plan- och bygglagen (PBL): SFS 2010:900.

Prop 1996/97:53: Infrastrukturinriktning för framtida transporter.

Prop 2009/10:155: Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete.

Ramböll, 2011: Trafikanalyser Halmstad. 2011-11-03.

Räddningsverket, 1997: Värdering av risk. Rapport P21-182/97.

Strada: Trafikolycksstatistik.

Svensk standard SS 460 48 61: Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader. Fastställd 1992, bekräftelse 2004.

Trafikverket, 2012: Handbok för vägtrafikens luftföroreningar.

Tyréns, 2012: Halmstads resecentrum. Riskhänsyn med avseende på närhet till järnväg. Rapport 2012-04-29.

Vattenmyndigheten, 2011: Avrinningsområde nr 101 – Nissan.

Vectura, 2010: Halmstad Resecentrum – Ang. vibrationer. PM 2010-04-12.

Viss, 2012: Nissan (Mynningen - Slottsmöllan), Vatteninformationssystem Sverige.

Vägverket, 2001: Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket. Publikation 2001:88.

WSP Environmental, 2010: Översiktlig miljöteknisk undersökning resecentrum Halmstad. 2010-05-11.

WSP Samhällsbyggnad, 2012: Rapport. Klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län. 2012-05-24.

WSP Samhällsbyggnad, 2013: Rapport. Resecentrum etapp 2, Halmstad. Dagvattenutredning. 2013-03-07.



Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se

tillhörande planprogram för

HALMSTADS RESECENTRUM

del av Halmstad 2:16 m fl, HALMSTAD

Normalt förfarande

KS 2006/0510

Samhällsbyggnadskontoret 2012-01-31

Planprogrammet för Halmstads resecentrum var föremål för samråd under våren 2010 (xx februari - 9 april). Med anledning av inkomna synpunkter och en del ändrade förutsättningar har fördjupade utredningar tagits fram under hösten 2010 och 2011. Detta har även gjort att utformningen som presenterades i programförslaget har förändrats. Lokaliseringsalternativ från tidigare utredningar har återigen blivit aktuella, den planskilda plattformsförbindelsen har studerats utifrån möjligheten att utforma den som antingen bro över spåren eller gång under spåren. Fördelar och nackdelar med de olika alternativen har sammanställts i en separat utvärdering.

Under tiden har regionbussterminalen, dvs första etappen i Halmstads resecentrum, fått bygglov enligt gällande detaljplan och färdigställt under 2011. En bro mellan regionbussterminalen och befintlig station är under uppförande och beräknas stå färdig sommaren 2012.

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

Planförfarande

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagens 5 kap 18-27§. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under utställningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 5§.

Programsamråd februari - april 2010

Programsamråd har enligt byggnadsnämndens beslut 2010-01-27 § 12 genomförts under tiden 15 februari - 9 april 2010. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Berörda sakägare och allmänhet har också inbjudits till samrådsmöte den 4 och den 8 mars 2010 i Rådhuset. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, Stadsbiblioteket samt på Halmstads kommuns webbsida. Informationsblad har funnits på Hallandstrafikens försäljningslokal på Österskans och vid Öresundstågens lokal vid järnvägsstationen.

Yttranden har inkommit från 14 berörda remissinstanser och berörde i huvudsak:

- Behov av miljökonsekvensbeskrivning
- Önskemål om redovisning av alternativa placeringar
- Behov av riskutredning
- Planområdets omfattning, önskemål om att utvidga både norrut för att inkludera Fredsgatan, och söderut för att tillskapa nya studentbostäder
- Trafiksäkerhet - avseende såväl utformning av broarna, spring över Laholmsvägen, och spårspring
- Trygghetsfrågor - vikten av ett tillgängligt, överblickbart och orienterbart resecentrum
- Övergripande trafikfrågor t ex transportplanen och förslag på alternativa järnvägsdragningar
- Frågor kring etappindelningen - risken för att Etapp 2 permanentas
- Frågetecken kring områdets södra del - exploateringsmöjligheter, parkens bevarande och riksintresset järnväg
- Fastighetsägares oro över buller, vibrationer och hur planerna för resecentrum skall påverka dem
- Kulturmiljö och de befintliga byggnaderna

Utökad medborgardialog - sommaren 2010

Under sommaren 2010 fick byggnadskontoret möjlighet att genomföra ett antal riktade samrådsinsatser med fokus på trygghetsfrågor. Statliga medel utdelade via Boverket möjliggjorde detta.

Två trygghetsvandringar kring stationsområdet genomfördes och tillsammans med intervjuer av näringsidkare kring stationsområdet, enkäter till tåg och busspendlare och ett sammanfattande seminarium gav detta fördjup kunskap och ett breddat samrådsunderlag.

Synpunkterna handlade om allt från skräpig vegetation kring stationen och trasiga lampor i tunneln under järnvägen till exempel på när man genar över spåren eller behov av information till turister som kommer till Halmstad för första gången. Synpunkterna finns utförligt beskrivna i rapporten *Trygghetsfokus på Halmstads resecentrum 2010 - erfarenheter från trygghetsvandringar, samtalsintervjuer, enkätstudier och seminarium*.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Planeringen för Halmstads resecentrum, liksom byggandet av regionbussterminalen, har fortsatt efter programsamrådet. Många av remissinstanserna har deltagit i planeringen, antingen med representanter i projektgruppen och styrgruppen eller i interna diskussioner. Därför har flertalet av de synpunkterna som inkom under samrådet redan behandlats i andra sammanhang.

Efter programsamrådet har några viktiga förutsättningar ändrats. På grund av dessa och en del av de inkomna synpunkterna har fördjupade studier inom olika områden tagits fram för att komplettera programhandlingen.

Ändrade förutsättningar

- Trafikverket ändrade den bangårdsutformning som låg till grund för utredningen om Halmstads resecentrum 2009. Detta innebär bl a att den bro som föreslås i planprogrammet fick flyttas ca 30 m söderut, vilket i sin tur påverkade utformningen av resecentrumbyggnaden.
- Den etapplösning som i planprogrammet föreslog planskild förbindelse till plattformarna innan bangården byggs om har utgått eftersom den inte klarar Trafikverkets säkerhetskrav.
- Kommersiellt underlag för service och annan verksamhet i resecentrumbyggnaden är avgörande för byggnadens storlek. Från att i planprogrammet ha föreslagit en ganska stor byggnad talar marknadsanalysen och bl a Jernhusens erfarenhet för en mindre

byggnad som i första hand tillgodoser behov av väntutrymme och grundläggande service.

Kompletteringar

- Riskinventering – farligt gods på järnväg (Tyréns 11-10-31). Risker orsakade av transport av farligt gods längs järnvägssträckan mellan Margaretagatan och Wrangelsbron har inventerats. Inventeringen ligger till grund för pågående riskanalys.
- Trafikutredning – Halmstads resecentrum (Ramböll 11-03-29) Utredning av hur olika hållplatslägen för stadsbussarna längs Laholmsvägen påverkar flödet av bilar och bussar.
- Trygghetsfokus på Halmstads resecentrum (Ramböll, Abako 10-10-31) En beskrivning och utvärdering av alternativa utformningar för Halmstads resecentrum, främst med fokus på trygghet och tillgänglighet.
- Trygghetsfokus på Halmstads resecentrum 2010 - erfarenheter från trygghetsvandringar, samtalsintervjuer, enkätstudier och seminarium.
- Halmstads resecentrum – genomförandeutredning av plattformsförbindelse via tunnel (Ramböll 11-11-07) Beskriver det tekniska genomförandet av plattformsförbindelse via tunnel, inklusive möjligheten att samtidigt trafikera delar av bangården. Innehåller en översiktlig kostnadsberäkning.
- Stadsbyggnadsanalys (Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun) Analysen är en del av det uppdrag som gavs av kommunstyrelsen 2007 (KS 2007-11-06 §369) när utredningen om Halmstads resecentrum tillsattes. Uppdraget frågade efter ”resecentrums samspel med staden och påverkan på stadsutvecklingen” och ”effekterna på omgivningen samt exploateringsmöjligheter i angränsande kvarter”.

Revidering av programförslaget

Ovanstående har gjort att det som presenterades i programförslaget har förändrats. En del utformningsalternativ från tidigare utredningar har återigen blivit aktuella. Den planskilda plattformsförbindelsen har studerats utifrån möjligheten att utforma den som antingen bro över spåren eller gång under spåren. Fördelar och nackdelar med de olika alternativen har redovisats i

- Utvärdering av alternativa utformningar för Halmstads resecentrum (Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun feb 2012).

I utvärderingen föreslås programförslaget i stora drag ligga fast, men med en undergång som planskild förbindelse till plattformarna.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning och övriga synpunkter återges nedan i sin helhet.

Risker järnvägstrafik

Bebyggelse bör inte tillåtas inom 30 meter från spårmit. Buller och vibrationer kan leda till att större avstånd måste beaktas.

Kommunen bör göra ett ställningstagande om vad man anser vara acceptabel risknivå, utreda den aktuella risknivå som planförslaget innebär och utifrån jämförelsen mellan acceptabel och beräknad risknivå göra en samlad bedömning om planens lämplighet ur säkerhetssynpunkt. Kommunen bör även belysa övriga risker och räddningstjänstaspekter förknippat med planförslaget. Genomförd riskinventering bör bifogas planförslaget.

Lokalbusstrafiken och trafiksäkerhetsfrågor

Kommunen har föreslagit att lokalbusstrafiken ska angöra resecentrum på Laholmsvägen för att möjliggöra ett smidigt byte mellan de olika trafikslagen.

I programförslaget redovisas hur gång- och cykeltrafikanter föreslås ta sig över Laholmsvägen till resecentrum via en gångbro. Länsstyrelsen ser problem med hur cykeltrafikanter från exempelvis Enslövsvägen eller från centrum, som inte har resecentrum som målpunkt, ska ta sig över Laholmsvägen på ett trafiksäkert sätt. Enligt länsstyrelsens bedömning är det orealistiskt att förvänta sig att dessa väljer gångbron och sedan tar sig ner genom resecentrumbyggnaden för att komma över Laholmsvägen. Kommer befintlig ljusreglering och övergångsställe i korsningen Laholmsvägen-Enslövsvägen vara kvar?

Enligt länsstyrelsens bedömning riskerar passagerare som stiger av lokalbussar att bli påkörda av passerande cyklister på cykelbanorna utmed Laholmsvägen.

Kommunen bör i det fortsatta planarbetet analysera och redovisa trafiksituationen och trafiklösningar för oskyddade trafikanter inom planområdet samt angränsande områden. Vidare ska även risken för ökat obehörigt spårbeträdande beaktas.

Förorenad mark

Inom planområdet förekommer ett flertal områden som är eller kan vara förorenade. För att kunna anta planen ska antingen de berörda förorenade områdena vara sanerade, alternativt ett villkor om att områdena ska saneras och i vilken omfattning, tas in i planbeslutet. I båda fallen krävs närmare kunskap om områdena för att bedöma vilka åtgärder som kan bli aktuella. Undersökningar bör genomföras som ger denna kunskap och anger i vilken omfattning sanering ska ske.

Förorenade massor som uppkommer vid schakt eller sanering får inte användas på sådant sätt att föroreningar sprids eller så att nya områden förorenas eller tillförs föroreningar av nytt slag. Det innebär bl.a. att massor med halter upp till mindre känslig markanvändning (MKM enligt Naturvårdsverkets riktvärden) inte får användas fritt till bullervallar eller utfyllnader. Naturvårdsverkets riktvärden (KM och MKM) anger nivåer till vilka man ska sanera, inte nivåer upp till vilka det är tillåtet att förorena.

För användning av förorenade massor för anläggningsändamål gäller anmälningsplikt om föroreningsrisken är ringa, annars tillståndsplikt (punkterna 90.130 och 90.140 i bilagan till förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd). Till ledning för hur massorna ska bedömas hänvisar Länsstyrelsen till Naturvårdsverkets handbok 2010:1 Återvinning av avfall i anläggningsarbeten.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen anser att detaljplanens genomförande innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar således inte kommunens åsikt att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behövs. Länsstyrelsen hänvisar till 6 kap 7 och 12 §§ miljöbalken och trycker särskilt på att kommunen bör redovisa dels alternativa utformningar, med motivering varför ett visst alternativ har valts, dels möjliga alternativa placeringar.

En MKB bör omfatta följande:

- Trafiksäkerhet – huvudsak oskyddade trafikanter
- Elsäkerhet
- Räddningsinsatser
- Farligt gods
- Dagvattenhantering
- Påverkan på riksintresset för kommunikation enligt 3 kap 8§ MB samt riksintressen för kulturmiljövård och naturvård enligt 3 kap 6 § MB
- Miljöeffekter för boende och övriga under de olika etapperna av

byggandet av resecentrum. Exempelvis bör kommunen redovisa konsekvenserna för trafikarbetet när Laholmsvägen ska sänkas 1 m

- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten
- Buller och vibrationer
- Anläggningens känslighet för översvämning
- Förorenad mark

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheten Västerhavets vattendistrikt har i december 2009 beslutat om miljökvalitetsnormer för bl.a. Nissan. I miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisas huruvida planförslaget påverkar dessa normer.

Synpunkter i övrigt

Länsstyrelsen anser att planområdet även borde sträcka sig över plankorsningen vid Fredsgatan för att på ett tydligare sätt belysta färdvägar och säkerhetsfrågor för gång- och cykeltrafikanter.

Den lösning av trafikapparaten utmed Laholmsvägen som redovisas i programförslaget framstår som dimensionerad efter dagens biltrafikmängd. Med busshållplatserna placerade ytterst i båda riktningarna blir det en bred yta mellan dessa för körbanor för biltrafik. När biltrafiken minskas och inte längre ställer krav på lika många körfält som idag kvarstår ändå detta breda och, till annat, svårutnyttjade område.

En bangårdsombyggnad vid Halmstads järnvägsstation finns i dagsläget inte med i Trafikverkets framtidsplan. Programförslagets olika steg bör vara utformade så att de står sig på egen hand gällande trafikflöden, användbarhet, tillgänglighet, hälsa, säkerhet och arkitektonisk kvalitet. Länsstyrelsen bedömer att etapp två enligt programförslaget riskerar att permanentas eller kvarstå för lång tid framöver. Kommunen bör försäkra sig om att denna etapp är så väl genomarbetad att den klarar detta.

Länsstyrelsen anser att kommunens ambition att göra resecentrum till en effektiv bytespunkt mellan flera trafikslag är bra och hoppas därmed att resecentrum kommer att bidra till att öka kollektivtrafikresandet. Länsstyrelsen har egentligen inga synpunkter på att kommunen vill placera den nya stationsbyggnaden i anslutning till Laholmsvägen öster om spåren, men konstaterar att denna placering, främst styrd av lokalbusstrafiken, för med sig svårlösta problem för andra trafikslag och trafikanter kring resecentrum. Vidare kräver placeringen att den

stora mängden biltrafik på Laholmsvägen minskas och leds andra vägar, vilket i sin tur troligtvis ställer krav på en ny förbindelse över Nissan. Alternativa dragningar av lokalbusslinjer samt placeringar av resecentrum bör fortsatt studeras. Planering av ett resecentrum är beroende av trafiksituationen i ett större perspektiv och bör baseras på en adekvat och aktuell transportplan.

Länsstyrelsen anser att det är bra att det planeras generösa områden för cykelparkeringar runt om hela resecentrum samt att kommunen har en hög målsättning avseende trygghets- och tillgänglighetsfrågorna.

Länsstyrelsen påminner om kommunens roll att införliva barnkonventionen i planeringen.

Tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

Samrådsyttrande från Trafikverket ska beaktas.

Kommentar

En inventering av riskerna med avseende på farligt gods på järnväg har tagits fram för sträckan Margaretagatan - Wrangelsbron. Inventeringen bygger på Länsstyrelsens egen kartering av farligt gods genom Halland och har upphandlats i dialog med Räddningstjänsten. Inventeringen ingår som underlag till fortsatt planarbete och till den fördjupade riskanalys, som tas fram för resecentrumområdet. Den fördjupade riskanalysen blir viktig för att värdera riskerna med det aktuella projektet.

Befintlig ljusreglering och övergångsställe i korsningen Laholmsvägen-Enslövsvägen kommer vara kvar.

Sedan programsamrådet genomfördes har förslaget reviderats (se rubriken ovan, Sammanfattning och ställningstagande), vilket även innebär en revidering av möjliga etappindelningar. Fyra olika förslag till utformning av Halmstads resecentrum har tagits fram. Bedömningen av vilket förslag som ska ligga till grund för fortsatt planarbete har gjorts i Utvärdering av alternativa utformningar av Halmstads resecentrum.

Undersökning av markföroreningar är utförd och hanteringen av förorenade massor har gjorts i samband med byggandet av regionbussterminalen.

En Miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram inför det fortsatta detaljplanearbetet. Samtliga av Länsstyrelsen uppräknade punkter, inklusive

miljö kvalitetsnormer för Nissan, bör behandlas i MKB'n för detaljplanen eller i andra utredningar som kan ligga till grund för fortsatt planarbete.

Planprogrammet för Halmstads resecentrum är framtaget parallellt med arbetet i transportplanen. Överensstämmelsen är god.

*Färdvägar och säkerhetsfrågor för gång- och cykeltrafikanter till och från Halmstads resecentrum ingår i planeringen av Halmstads resecentrum och i Transportplanen som tas fram parallellt med resecentrum. Plankorsningen vid **Fredsgatan** är viktig i det avseendet, liksom cykelväg till högskolan, framtida cykelförbindelse till nya bostäder på Tullkammarkajen m fl.*

Kommunen är medveten om att Fredsgatans plankorsning med Väst kustbanan i framtiden kan behöva stängas eller byggas om till en planskild korsning, åtminstone för gång och cykel. Utrymme för detta finns reserverat. Kommunen bedömer inte att Fredsgatan behöver ingå i programområdet.

Överbuvudtaget påverkas planeringen av Halmstads resecentrum i mycket hög grad av innehållet i Transportplanen. Biltrafiken på Laholmsvägen föreslås minska till förmån för busstrafiken. Ett minskat antal körfält för bilar blir då ett extra körfält för bussar. Bredden minskar alltså inte.

Kommunen har ett gott samarbete med Trafikverket och arbetar i första hand med att hitta en långsiktig och välfungerande utformning av Halmstads resecentrum med en ombyggd bangård. Denna utbyggnad kommer att ta flera år och måste i varje etapp vara ett välfungerande resecentrum. Tillgänglighets- och trygghetskrav ställs på varje etapp. Varje etapp skall utgå från ett resenärsperspektiv och fungera väl för oskyddade trafikanter - cyklister och fotgängare.

Länsstyrelsen efterlyser en redovisning av alternativa placeringar och utformningar av resecentrum. Genom åren har flera utredningar presenterat olika förslag till placeringar av ett resecentrum (bef. stationsbus, Gamletull, under järnvägsbron mm). Dessa tillsammans med varianter på aktuell lokalisering finns beskrivna i rapporten Halmstads resecentrum (09 03 24) som ligger till grund för planprogrammet.

Trafikverket

Finansiering

Resecentrum finns med i förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Halland åren 2010-2021 med belopp för statlig medfinansiering. Banverket har tidigare meddelat att en ombyggnad av personbangården i Halmstad inte ryms som ett namngivet objekt i långtidsplanen i nationell transportplan som beslutats under våren 2010.

Etapper

Planprogrammet beskriver möjliga etappindelningar. Dessa etappindelningar bygger på antagande om att en bro över spåren kan utformas med nedgångar till dagens plattformar. Detta är inte möjligt enligt Trafikverkets bedömning. Plattformarnas nuvarande bredder medger helt enkelt inte nedgångar med trappor och hiss enligt gällande krav. Därför är bedömningen att lösningen (etappen) med nedgångar till plattformar från gångbron måste göras efter utförd bangårdsombyggnad då breda plattformar är byggda.

Slutsatsen är att etapp 2b måste bli en godtagbar lösning som kan fungera under en längre tid till dess bangårdsombyggnaden är finansierad och genomförd.

Programområdet

Trafikverket bedömer att programområdet behöver utökas norrut och omfatta Fredsgatans plankorsning med Väst kustbanan inklusive kvarteren Jäntan och Kruset. Fredsgatan som korsar Väst kustbanan i en plankorsning blir ett av huvudstråken för gång- och cykeltrafiken mellan resecentrum och stadens centrum. Möjligheten att i framtiden stänga plankorsningen för fordonstrafik och/eller bygga en planskild korsning bör omnämnas i planprogrammet. De utrymmen som behövs för en planskild korsning bör säkerställas i ett tidigt skede av planeringen.

Riksintresset Järnväg

Järnvägen Väst kustbanan och personbangården i Halmstad ingår i planprogrammet. Väst kustbanan är av internationell betydelse och ingår i det av EU utpekade transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken i Sverige. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Väst kustbanan är även utpekad som riksintresse för kommunikationer i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 § vilket bland annat betyder att exploatering nära järnvägen inte får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

Till personbangården ansluter även persontågen på Halmstad Nässjö järnväg (HNJ). Sträckan Hyltebruk-Halmstad är av särskild betydelse för den regionala utvecklingen eftersom den förbinder Hyltebruk (godstrafiken) med Väst kustbanan.

Trafikverket anser att beskrivningen av programområdet behöver förtydligas med avseende på ”obebyggda ytor”, järnvägsfastigheten

och personbangården är inte att betrakta som obebyggt. En betydande del av programområdet är järnvägsfastighet för statens infrastruktur. Västkustbanan och HNJ är riksintresse och dess funktioner och utrymme ska skyddas.

Avstånd till ny bebyggelse, parkering, mm

För att kunna genomföra ett effektivt underhåll, ha utrymme för räddningsinsatser i händelse av olycka samt säkra utrymme för framtida utveckling av järnvägen bör ny bebyggelse normalt inte tillkomma inom 30 meter från spårmit.

Trafikverket är i grunden positivt inställda till att det ordnas pendelparkeringar för bilar i närhet av resecentrum eftersom det bidrar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet. När det gäller avstånd från järnväg till oskyddade parkeringsplatser är minimiavståndet från spårmit 15 meter. Körytor kan dock tillåtas på kortare avstånd, men normalt behöver det vara minst 9 meter från spårmit till vägkant. Se gärna Banverkets föreskrift BVF 586.20 Fritt utrymme utmed banan för närmare information.

Normalt får inte bebyggelse, upplag och liknande lokaliseras inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning. Samma minimiavstånd gäller även till väg- och körytor. Särskilda skyddsåtgärder eller större avstånd kan krävas vid höga hastigheter eller vid höga byggnader. Se gärna Elsäkerhetsverkets föreskrift ELSÄK-FS 2008:1 samt Banverkets föreskrift BVF 586.20 Fritt utrymme utmed banan för närmare information.

Buller och vibrationer

Det relativt korta avståndet till den högt utnyttjade järnvägen medför att området utsätts för buller- och eventuellt även vibrationsstörningar. Nivåerna på bullerstörningarna är så pass höga att det går att ifrågasätta lämpligheten med bostadsytor i de mest utsatta lägena inom programområdet.

Generellt bör riktvärden för buller och vibrationer anges som planbestämmelser om det inte är uppenbart att de kommer att klaras.

Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Trafikverket bedömer att fördjupade analyser behövs för att säkerställa att den trafiklösning som föreslås i programmet kommer att fungera.

Resecentrum och utbyggnadsplanerna öster om järnvägen kommer att innebära behov av nya och/eller utvecklade gång- och cykelstråk, i staden och mellan resecentrum och betydande målpunkter såsom högskolan och centrum. Konflikter med oskyddade trafikanter behöver uppmärksammas, exempelvis bussresenärer kontra cyklister, övergångsställens placering, infart till parkeringar etc. I detta sammanhang blir även tillgänglighetsaspekten för funktionshindrade generellt (till och från resecentrum samt inom området och i byggnader) viktiga faktorer i den fortsatta planprocessen.

Möjligheten att bygga om Fredsgatans plankorsning med Väst kustbanan till en planskild korsning behöver fortsatt utredas och/eller möjligheten att stänga korsningen för fordonstrafik.

Så kallat ”spårspring” finns främst i anslutning till befintlig plattformsovergång på stationen. Obehörigt spårbeträdande, så kallat spårspring, är förenat med livsfara och är förbjudet enligt lag. Risken för ökat spårspring bör beaktas vid all exploatering i områden kring järnväg. Trafikverket ser det därför som mycket intressant att fortsatt undersöka möjligheterna att bygga en planskild korsning för gång- och cykeltrafik i södra delen av programområdet.

Kommentar

Trafikverket ingår i både styrgrupp och projektgrupp för Halmstads resecentrum. Många av ovanstående synpunkter har stämts av i detta forum.

Angående utbyggnaden i etapper, se svar till Länsstyrelsens yttrande.

Angående trafiksäkerhet och Fredsgatan se svar till länsstyrelsens yttrande.

Fördjupade studier av programmets södra del behöver göras i det fortsatta planarbetet. Teknik- och fritidsnämnden, Trafikverket och Fastighetsnämnden samt sakägare har inkommit med synpunkter som berör denna del. Riksintresset för järnväg skall beskrivas och beaktas tydligare i den fortsatta planeringen.

Information om avstånd, buller- och vibrationsnivåer noteras. Riktvärden för buller och vibrationer anges normalt inte som planbestämmelser. Istället hänvisas till gällande riktvärden.

Fördjupade studier av trafikflödet längs Laholmsvägen har tagits fram efter programsamrådet för att säkerställa att de olika förslagen till utformning av Halmstads resecentrum kommer att fungera.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSE, M FL

Räddningsnämnden

Räddningstjänsten önskar ta del av arbetet med riskhanteringsfrågorna samt kunna påverka insatsmöjligheterna om en olycka skulle ske inom planområdet.

Det efterfrågas en komplettering av texten om att broar över Laholmsvägen och spårområdet utförs på ett sätt som i möjligaste mån förhindrar självdestruktiva handlingar eller andra olycksfall.

Kommentar

Angående riskhantering, se svar till länsstyrelsens yttrande.

Den bro som nu byggs över järnvägen projekteras i enlighet med Trafikverkets krav på säkerhet.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden anser att föreliggande programförslag i huvudsak kan ligga till grund för fortsatt planering.

Projektorganisation

Fastighetsnämnden kommenterar att det är viktigt att man får till stånd ett samarbetsavtal med Trafikverket, Jernhusen och Hallandstrafiken innan man går vidare i projektet. Som det är nu äger kommunen inte alla frågor. Det är därför väsentligt att viktiga frågor förankras hos berörda parter.

Etapper

Fastighetsnämnden påpekar att komplexiteten i projektet ökar i och med att utbyggnaden sker i etapper och att det är viktigt att varje etapp fungerar självständigt. Särskilt poängteras att de olika broarnas inbördes placering, funktion och tågorordning behöver studeras ytterligare: ”Är det rimligt att bygga gångbro över spåren i den norra delen om det inte går att angöra plattformarna? Är det då inte lika bra att behålla bron vid stationen [från Etapp 1] i avvaktan på bangårdsombyggnaden?”

Byggande och drift

Fastighetsnämnden poängterar vikten av att få in en intressent/exploatör som är intresserad av att uppföra en resecentrumbyggnad. och att

det bör gå att inrymma ytterligare våningsplan för kommersiella ytor. Frågan om vem som ska ansvara för drift och underhåll av väntsalen och övriga allmänna ytor är i detta sammanhang mycket viktig och behöver klargöras i planeringsskedet.

Kapsågen 1

Fastighetsnämnden noterar att en mindre del av fastigheten Kapsågen 1 sannolikt måste tas i anspråk och att det kan bli aktuellt med åtgärder för grundförstärkning av byggnaden.

Utredningsområde

Fastighetsnämnden anser att ytor i planområdets södra del, i planprogrammet markerade som utredningsområde, bör kunna medge viss kommersiell verksamhet.

Kommentar

Styrgruppen för Halmstads resecentrum består av representanter för Halmstads kommun, Trafikverket, Jernhusen, Hallandstrafiken och Region Halland. Detta har varit särskilt viktigt eftersom kommunen själv inte äger flera av de betydande planeringsförutsättningarna.

Angående utbyggnaden i etapper, se svar till länsstyrelsens yttrande.

Se svar till Trafikverkets yttrande angående programområdets södra del.

Teknik- och fritidskontoret

Teknik- och fritidsnämnden anser att det är positivt att resecentrum kommer till stånd för att utveckla kollektivtrafiken och att de redovisade programhandlingarna efter viss justering kan läggas till grund för fortsatt planläggning. Teknik- och fritidsnämnden förutsätter att hänsyn tas till synpunkterna avseende:

- Laholmsvägens trafikmängd avlastas
- Laholmsvägens sektion
- Framtida markbehov i kv. Jäntan för gc-tunnel
- Höjdläge på markplan med hänsyn till dagvattenavledning
- Dagvattenavledning
- Eventuell påverkan för ledningar och pumpstation
- Miljöprogram
- Cykelparkeringens placering
- Upprustning av omgivande parkområden.
- Konflikt mellan cykelstråk och lokalbusshållplats på Laholmsvägen

- Alternativ 2 A förordas för genomförande avseende gångpassage av järnvägen.

Nytt godstrafikspår

Teknik- och fritidskontoret konstaterar att såväl person- som godstrafik förväntas öka, vilket gör att planering för ett godstrafikspår i infrastrukturstråket i ÖP 2000 öster om Halmstad bör aktualiseras.

Avlastning av Laholmsvägen

Det är svårt att hitta en optimal lösning i Halmstad med ett Resecentrum i ett centralt och attraktivt läge som samtidigt klarar trafiklogistiken på ett effektivt sätt. Föreslagen lösning har förutsättningar att kunna fungera men som framgår av programsamrådet förutsätter det att Laholmsvägen avlastas för att klara nuvarande och framtida trafikbelastning. Trafikbelastningen i korsningen är som nämns nära kapacitetstaket vid högtrafik och utrymmet för bussprioritering är redan i dagsläget mycket begränsat. Ett ställningstagande för om, hur och när en avlastning av Laholmsvägen ska göras är därför nödvändigt inför det fortsatta arbetet eftersom det påverkar både sektionen på Laholmsvägen och huruvida förslaget är realistiskt ur kapacitetssynpunkt när ett Resecentrum är fullt utbyggt och trafiken ökat ytterligare på Laholmsvägen. En avlastning är också viktig för den ökade gång- och cykeltrafik som kan förväntas korsa Laholmsvägen öster om Enslövsvägen.

Lokalbussarna längs Laholmsvägen

En sänkt profil på Laholmsvägen är välgörande för genomsikten och minskar känslan av att köra ner i en tunnel. Ytterligare körfält som medför att slänter ersätts med stödmurar motverkar dock förbättringen och riskerar att ge en tråγκänsla i underfarten. Att vid en större trafikavlastning av Laholmsvägen kunna minska föreslagen sektion med 2 körfält är därför välgörande och minskar även markintrånget.

Konflikten mellan cykelstråk och lokalbusshållplatsen måste ses över.

Ettapp 2

När det gäller gångpassagen av järnvägen förordas alternativ 2 A.

Nedsänkning av järnvägen

Tidigare på enskilt initiativ presenterat förslag angående nedsänkning av järnvägen inom centrala Halmstad har ej belysts i utredning. Det vore värdefullt att klargöra bärkraften i detta förslag mot bakgrund av de långsiktiga effekterna.

Trygghet

Hantering av nivåskillnader riskerar skapa passager och miljöer som upplevs trånga och otrivsamma på grund av murar mm. För att motverka detta behöver ett miljöprogram utarbetas i kommande planarbete.

Planskildhet Fredsgatan / kvarteret Jäntan

Det är viktigt att säkerställa ett utrymme vid Kvarteret Jäntan för en framtida planskildhet för gång- och cykel i Fredsgatans förlängning som är det största cykelstråket i Halmstad. Att med en ökad tågtrafik ha kvar en korsning i plan ger en mycket låg standard. En eventuell förtätning av kvarteret Jäntan förutsätter att man först studerat hur mycket utrymme en planskildhet kräver. Tidigare studier av planskildhet med tillhörande slänter lämnade inte mycket utrymme kvar för en förtätning.

Studentparken och tunnel under spåren

Studentparken, parken söder om det planerade Resecentrum, har ett stort bevarandevärde för grönstrukturen i området. Området Nyhem Nyatorp har redan i nuläget ett underskott på grönytor och är ett av de område som har minst antal grönytor per invånare i hela Halmstad, se "Halmstads Gröna Värden". Ingrepp i befintliga grönområden föreslås kompenseras genom tillskapande av andra resp. kvalitetshöjning/upprustning av befintliga.

Såväl ytor på Södra Nyhem och Järnvägsparken behöver förbättras.

Den föreslagna tunneln tar i anspråk en stor del av parken och därtill kommer dagvattenlösningar som tar i anspråk stora ytor av parken vilket gör att det endast blir en starkt begränsad yta kvar för vistelse och aktivitet. En tunnel under järnvägsspåren blir också relativt lång och förutsätter omsorgsfull utformning för att inte bli både ett tillhåll och upplevas som en otrygg miljö.

Den föreslagna cykelparkeringen i parken föreslås flyttas till parkeringsytan strax norr om parken för att bevara parken.

VA-försörjning

Höjden på markplanet i söder skall vara lägst +4,0, gärna högre för att möjliggöra dagvattenavledning mot damm i söder. (sidan 21)

Skall området för nuvarande damm utnyttjas för annan användning måste denna ersättas med underjordiskt magasin på samma plats, alternativt nytt magasin utanför planområdet samt nya ledningar med större kapacitet fram till denna. (sidan 25)

Vid en sänkning av Laholmsvägen måste utredas hur korsande VA-ledningar samt dagvattenflöden mot pumpstation i viadukt påverkas.
(sidan 28)

Kommentar

Teknik- och fritidskontoret deltar aktivt i planering och genomförande av Halmstads resecentrum och har representant i såväl projektgrupp som styrgrupp, är projektledare för genomförandet av Etapp 1, regionbussterminalen, samt deltar aktivt i detaljprojekteringen. Det förutsätts därför att de flesta av kommentarerna har beaktats vid genomförandet av regionbussterminalen.

För frågor om trafik, transportplan och Fredsgatan, se svar till Länstyrelsens och Trafikverkets yttrande.

Trygghetsfrågorna har inventerats i en särskild undersökning efter programsamrådet och har beaktats under projekteringen av regionbussterminalen.

Se svar till Trafikverkets yttrande angående programområdets södra del.

Kommunala handikapprådet

Tillgänglighet i alla Etapper

I den etappvisa uppbyggnaden av Halmstads resecentrum måste den totala tillgängligheten vara ”en ständigt närvarande faktor som inte på något sätt får åsidosättas”. En tillfällig otillgänglighet kan inte accepteras. Även utrymningsvägar måste vara av bästa kvalitet redan från början.

Tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet

Handikapprådet poängterar också att tillgänglighet även måste omfatta orienterbarhet. Ordet rörelsehindrade bör därför bytas mot funktionshindrade för att vidga fokus även till personer som kan ha svårt med orienteringsförmågan. Det är t ex viktigt att hissar, ramper och trappor finns på samma ställe. Överblick handlar både om att visuellt kunna se över byggnaden och dess disposition och att det finns informationstavlor med taktil text, att skärmar är placerade så att synsvaga kan komma nära, att skärpan är bra, kontrasten hög, att taktila och färgade stråk finns och leder till resecentrums olika delar.

I begreppet trygghet ligger även mycket av tillgänglighetstänkandet. Resecentrum skall innehålla breda, ljusa och trivsamma passager och utrymmen, med gott om sittmöjligheter, samlade men även utspridda.

Ett flertal handikappanpassade toaletter skall också finnas.

Nivåskillnader

Noterar nivåskillnaden mellan lokalbussar och regionbussar som måste särskilt beaktas och inte bara knyts samman med hissar och trappor. Där trappor och hissar möter perronger är det viktigt att perrongen är så bred att även tvillingvagnar och permobiler kan ta sig fram utan risk för trafikstockning.

Parkering

Parkeringshus med gott om handikapparkeringsplatser på samma plan som gångbron skulle underlätta för den rörelsehindrade samtidigt som parkeringshusets ramper vore en naturlig och välkommen utrymningsväg vid tillbud. Cykelparkeringar och deras utformning är en viktig del av den totala parkeringsfrågan. Det är viktigt att det finns gott om cykelp-platser, och att de är väl avgränsade så att det i övrigt är fritt från cyklar.

Elöverkänslighet

Ett dilemma är dagens krav på trådlös kommunikation som kolliderar med de elöverkänsligas problem med elektromagnetiska fält. Av denna anledning är det viktigt att materialval och avskärmning görs med tanke på elektriska fält och strömmar.

Väderskydd

Utomhus vid bussar och tåg måste det finnas väderskydd som gör det möjligt att som rullstolsbunden, äldre eller synsvag/blind kunna invänta transport. Detta för att man av trygghetsskäl inte vågar lämna sin position.

Trafiksäkerhet

Det finns risk för sammanblandning av gång- och cykeltrafik vid lokalbussarnas hållplatser utmed Laholmsvägen och även på gångbron över Laholmsvägen. Trafikanterna bör hållas isär med tanke på risken för kollisioner.

Kommentar

Angående utbyggnaden i etapper, se svar till länsstyrelsens yttrande.

Överblickbarhet och orienterbarhet är viktiga ledstjärnor vid planeringen av Halmstads resecentrum.

Tips på utformning tas tacksamt emot.

Kulturmiljö Halland

Befintlig stationsbyggnad

Kulturmiljö Halland anser att det är en brist att planförslaget inte tar upp nuvarande järnvägsstations höga historiska, arkitektoniska och pedagogiska värde. Halmstads järnvägsstationsbyggnad är K-märkt och har varit i samma funktion sedan det byggdes 1875. Kulturmiljö Halland bedömer att nuvarande järnvägsstation, med tanke på dess tydlighet, borde kunna ha en funktion även i ett framtida resecentrum. Det skulle knyta samman det gamla och det nya och på så vis förstärka det nya resecentrums ”varumärke”.

Stinsbostaden, fd Surfshopen

Kulturmiljö Halland noterar att ”ett antal äldre byggnader med koppling till järnvägen” enligt förslaget kommer att rivas. Det framgår dock inte vilka. Ett av husen är troligen den lilla röda tegelbyggnaden öster om spåren som inrymmer surfshopen. Byggnaden har bedömts som kulturhistoriskt värdefull i byggnadsinventeringen 2006, klass C, och har främst högt miljövärde. Kulturmiljö Halland anser att byggnaden bör bevaras.

Kommentar

Befintlig järnvägsstation ligger utanför programområdet, och har därför inte beskrivits närmare.

”Den lilla röda tegelbyggnaden” kommer föreslås rivas för att göra plats för Halmstads resecentrum. Det är sant att den har miljöskapande kulturbeskrivna värden. I detta fall står dessa emot behovet av att få till ett samlat resecentrum. Att bevara byggnaden är svårt att kombinera med krav på effektiva byten, tillgänglighet, ändrade marknivåer mm.

Hallandstrafiken AB

Hallandstrafiken AB har deltagit i framtagandet av planprogrammet och står bakom detsamma i allt väsentligt men vill ändå lämna kompletterande synpunkter.

Risken med etapper

Hallandstrafiken påtalar risken med att bygga i etapper eftersom det finns risk att man ”fastnar” i någon etapp och provisoriet har en tendens att bli permanent. De farhågor som främst oroar är att etappen 2 skjuts på framtiden och då med avseende på lokalbussarnas angoring på Laholmsvägen. Lokalbussarnas angoring på Laholmsvägen är en förutsättning för ett väl fungerande resecentrum. Det är etapp 2, som

tillsammans med ett nytt linjenät för stadstrafiken, möjliggör att i princip samtliga invånare i Halmstad tätort får direkt bussförbindelse med resecentrum. Först i detta läge kan man börja tala om ett resecentrum.

I etapp 2 är det också viktigt att det endast blir ett resecentrum, inte uppdelat på två terminaler. Kopplingen till perrongerna är avgörande för hur terminalen kommer att fungera och tas emot av resenärerna. Om man som i Etapp 2b inte kan nå perrongerna från den norra bron, innebär det att det fortfarande finns två terminaler och då är inget vunnet. Det alternativet måste kunna arbetas igenom på nytt, banverket måste antingen ge dispens för vissa mått eller flytta den nuvarande plankorsningen till lämpligt läge vid det nya resecentrumet.

Inglasad bussterminal

Hallandstrafiken har påpekat under utredningens gång att dockningsterminalen bör vara inglasad för att ge resenärerna högre komfort när man förflyttar sig mellan terminalbyggnaden och buss/tåg. Detta har inte fått gehör bland övriga deltagare i projektgruppen. Hallandstrafiken hänvisar till det helt inglasade resecentrum som planeras i Karlstad.

Hallandstrafiken ser med spänning fram mot det fortsatta arbetet med ett nytt resecentrum i Halmstad vilket kommer att ge staden ett ”lyft” med avseende på den framtida transportförsörjningen.

Kommentar

Angående utbyggnaden i etapper, se svar till länsstyrelsens yttrande.

Som Hallandstrafiken själva påpekar ingår de i projektorganisationen för Halmstads resecentrum, i såväl projektgrupp som i styrgrupp. Diskussionen om inglasning av regionbussterminalen har fortsatt i båda dessa forum. Den främsta skälet till att regionbussterminalen inte glasats in och klimatiserats är trygghet. Det har varit både projekt- och styrgruppens uppfattning att en inglasad men oövervakad lokal utan kommersiella funktioner eller bemannade servicefunktioner riskerar att bli obehagligt ödslig under delar av dygnet. Det skärmtak, som nu har uppförts, är däremot fortfarande en del av det offentliga stadsrummet, med den möjlighet till social kontroll som då medföljer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

MKB

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka programsamrådet för Halmstads resecentrum under förutsättning att en

miljökonsekvensbeskrivning görs inför den kommande detaljplanen. Miljökonsekvensbeskrivningen bör särskilt uppmärksammas:

- buller och vibrationer från väg och järnväg vid fastigheterna Kapsågen 1 och 2, Kranen 1, Kaninen 11 samt Fotbollen 16.
- andra luftföroreningar från trafiken bör beräknas vid bostadsfastigheterna på fastigheterna Kapsågen 1 och 2, Kranen 1, samt Kaninen 11
- eventuella markföroreningar
- buller och luftföroreningar vid en ny hållplats för byte mellan lokal- och regionbussar vid korsningen Karl XI:s väg och Brogatan.

Ett fullt utbyggt resecentrum med tåg, region- och lokalbussar samlat på ett ställe innebär att trafikstrukturen i staden måste anpassas så att inte gällande och eventuellt kommande miljökvalitetsnormer för luft överskrids. Sker överskridande av miljökvalitetsnormer för luft kan kommunen komma att få tvingande åtgärder från staten för att minska luftföroreningarna.

Kommentar

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram för att ligga till grund för det fortsatta planarbetet. Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

E: on gas

Har inget att erinra men vill informera om att närheten till natur- och biogasnätet innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den planerade bebyggelsen.

Kommentar

Informationen noteras.

Halmstads energi och miljö AB

El och fjärrvärme

HEM informerar om ledningar som finns inom programområdet: högspänningsledningar norr om Laholmsvägen, fjärrvärmeledningar, och serviser till Rockstugan och Surfshopen. För framtida behov behövs en transformator inom området och antagligen ny servis till resecentrum.

Fjärrkyla

HEM utreder möjligheten att bygga ut anläggning för fjärrkyla mellan högskolan och centrum. Om det blir aktuellt finns möjlighet att även ansluta resecentrum. HEM vill gärna att det utreds möjlighet att korsa bangården, t ex i den föreslagna gångbron.

Kommentar

Informationen noteras.

Den bro som nu byggs över bangården, mellan regionbussterminalen och befintlig järnvägsstation är tillfällig (om än under många år) och därför inte lämplig att kombinera med ledning för fjärrkyla. Frågan blir mer aktuell i samband med bangårdsombyggnad och permanent bro eller tunnel.

Jernhusen

Jernhusen instämmer i syftet med planprogrammet - att skapa en effektiv och attraktiv bytespunkt där resenärsperspektivet råder, med tillgänglighet och trygghet som prioritet - men vill komplettera syftet med ett par viktiga målsättningar: "nämligen att anläggningen skall kunna byggas till hanterbar kostnad och därefter förvaltas med rimlig ekonomi." Jernhusen befarar att föreslagen struktur - en byggnad i flera plan med gångbroar över väg och järnväg och dessutom uppdelad i etapper - kan medföra problem i båda dessa avseenden.

Ett mer sammanhållet resecentrum

Flera planskildheter och flera byggnader med ett antal våningar ger sannolikt relativt höga byggkostnader och svårighet med rationell drift (bevakning, städning mm). Än viktigare är dock att resenärsperspektivet tycks bli dåligt tillgodosett genom svårigheten att överblicka en så uppdelad anläggning. Detta får konsekvenser för trygghet och tillgänglighet. Ett resecentrum skall vara så helt och sammanhållet som möjligt för att ge korta avstånd vid omstigningar och för att ge besökaren den överblick som behövs både för trygghet i resandesituationen och för personlig trygghet.

För att undvika en alltför utspridd anläggning bör återigen övervägas att flytta in lokalbusshållplatserna från Laholmsvägen till något lämpligt läge i anslutning till regionbussarna och till spårpassagen, som också bör ansluta till en terminalbyggnad i ett plan. Sagda spårpassage kan utgöra både plattformsförbindelse och GC-väg i stadens övergripande nät, därför är det viktigt att den ligger centralt i anläggningen för bästa tillgänglighet och bekvämlighet. Förmodligen skulle ett läge strax norr om det nuvarande stationshuset vara optimalt för en tunnel under spåren, vilket absolut är att föredra framför en bro, eftersom höjdskillnaderna blir mer hanterliga.

Kontentan av det ovan skisserade är att resecentrumet görs kompaktare och att antalet nya planskildheter begränsas till en tunnel.

Befintligt stationshus

Förhoppningsvis kan det befintliga stationshuset behålla en roll i ett framtida resecentrum. Men den nya detaljplanen skall ge utrymme också för ny användning av huset, rimligen handel och kontor.

Plankorsning istället för provisorisk bro

Beträffande den föreslagna etappindelningen är det vår uppfattning att kostsamma provisorier som gångbroar skall undvikas. I den mån det på grund av bangårdsombyggnaden inte är möjligt att direkt åstadkomma permanent utförande kan billigare temporära lösningar sökas - med Banverket borde diskuteras möjligheten att till dess bangården blir ombyggd anordna en plankorsning.

Kommentar

Jernbusens kunskap om förvaltning och ekonomi har varit en värdefull tillgång till projektets styrgrupp. Bland annat av skäl som anges i yttrandet ovan under rubriken "ett mer sammanhållet resecentrum" har programförslaget reviderats. (se ovan under rubriken Sammanfattning och ställningstagande).

Att däremot flytta in stadsbusshållplatserna till regionbussterminalen har avfärdats av två skäl: 1, det finns inte tillräcklig kapacitet i korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan och 2, det är olämpligt att låta pendlare österifrån på väg till centrum vänta på regionbussterminalen de extra minuter det tar att köra in där.

Befintligt stationshus kommer att fungera som stationshus under flera år framöver. Därefter ligger det i allas intresse att verka för en ny användning av huset.

Angående utbyggnaden i etapper, se svar till länsstyrelsens yttrande.

Frågan om att anordna en genomgående plankorsning har diskuterats med Trafikverket. Alternativet är helt avfärdat av tre skäl: 1, en plankorsning riskerar att utvecklas till en genomfartsväg för gång- och cykel, 2, spår fem, dvs spåret längst österut, används för uppställning av både godståg och persontåg och blockerar en fortsättning på dagens plankorsning, 3, gamla växlar, komplicerad järnvägsgeometri och frekvensen på bomfällningar gör det omöjligt att förlägga en plankorsning längre norrut.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

Kommunala lantmäterimyndigheten
E:on elnät

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Dagon Halmstad

Dagon har inkommit med ett yttrande som i allt väsentligt är samstämmigt med Jernhusens yttrande. Se Jernhusen för yttrande och kommentar.

Fragerus fastigheter AB/ Fragerus studentbostäder AB

Studentparken

Fragerus fastigheter informerar om att det finns ett avtal med Halmstads kommun avseende det område som kallas "Studentparken". I detta avtal har Fragerus betalat en ersättning till kommunen för att iordningställa parken. (Ursprungligen ingicks avtalet mellan NCC och Halmstads kommun.) När hyreshusen uppfördes var det en central fråga att boendemiljön för alla studenter blev bra och därför har stora resurser lagts ner på utformningen av den yttre miljön.

Mot bakgrund av ovan nämnda anser Fragerus fastigheter att Studentparken skall bibehållas och färdigställas som ursprungligen avtalats för att skapa en bra boendemiljö för alla 254 hyresgäster.

Bolmensgatan

Bolmensgatan skall endast användas av de boende för att ej försämra miljön vad avser buller och föroreningar.

Studentbostäder

Fragerus fastigheter önskar utöka studentboestäderna med ytterligare ca 90 lägenheter. Detta skulle möjliggöras om en plan upprättades för området i anslutning till Bolmenbanans gamla lokstall. Detta skulle även hindra nuvarande genomfartstrafik och ytterligare stärka boendemiljön.

Utökat programområde

I ett kompletterande yttrande önskar Fragerus fastigheter att programområdet för Halmstads resecentrum utökas så att det även omfattar ovan nämnda utbyggnad av studentbostäder söder om befintliga studentbostäder, samt Bolmenbanans stationshus, som också kan byggas om till lägenheter. Utökningen av planområdet skulle även tillgodose behovet av att ersätta ett tillfälligt bygglov för vaktmästar- och driftbyggnaden med ett permanent bygglov.

Fragerus Studentbostäder AB är intresserade av byggrätter för fler studentbostäder och exploatering för kommersiella lokaler. ”Vi vill vara med i processen att utveckla det nya resecentrat.”

Kommentar

Se svar till Trafikverkets yttrande angående programområdets södra del.

Bolmensgatan är infartsgata till regionbussterminalen och kommer att få ökade trafikmängder. I en miljökonsekvensbeskrivning blir buller och luftföroreningar viktiga aspekter av lokala trafikökningar som vid behov måste åtgärdas.

Syftet med detaljplanen är att få till stånd ett resecentrum i Halmstad som skall kunna utgöra en effektiv bytespunkt för allt resande med tåg-, buss-, gång-, cykel- och biltrafik. Resecentrum skall framförallt bidra till att öka kollektivtrafikresandet. Att utöka planområdet så att det även omfattar byggande av studentbostäder inom kvarteret Fotbollen ingår inte i planens syfte.

Tylöbaden, Wennerholm & co (fastigheten Kranen 1)

Buller och vibrationer

För fastigheten Kranen 1 kräver fastighetsägaren, att undersökningar dels genomförs för att klargöra huruvida gällande riktvärden innehålls med dagens situation och dels att beräkningar genomförs vad avser buller och vibrationer med hänsyn till prognosticerad ökning av transporter av olika slag på järnvägen samt nya hållplatslägen för lokalbussar på Laholmsvägen.

Om undersökning visar att redan dagens situation medför att gällande riktvärden överskrids, kräver vi att skyddsåtgärder omgående vidtas utanför fastigheten Kranen 1. Om undersökning visar att prognosticerad trafikökning medför att riktvärden överskrids krävs att åtgärder vidtas för att eliminera problem på grund av buller och vibrationer, senast i samband med utbyggnad av nya busshållplatser på Laholmsvägen.

Farligt gods

Fastighetsägaren kräver också att åtgärder vidtas så att fastigheten Kranen 1 får erforderligt skydd, så att skada ej uppkommer vid en eventuell olycka med farligt gods.

Trafiksituationen

Fastighetsägaren anser att innan detaljplan och projekt drivs vidare beträffande nytt resecentrum i föreslaget läge, skall beslut fattas om ett genomförande av den så kallade Hamnleden.

Kommentar

Ett genomförande av detaljplanen för Halmstads resecentrum kommer inte att innebära ökade mängder av farligt gods längs järnvägssträckan genom Halmstad. Krav på skydd och åtgärder mot befintligt buller, vibrationer och farligt gods från väg eller järnväg ska ställas till kommunens Miljö- och hälsoskyddskontor eller direkt till Trafikverket.

Om miljökonsekvensbeskrivningen visar att prognosticerad trafikökning medför att riktvärden överskrids måste åtgärder vidtas.

För frågor om trafik och transportplan, se svar till Länstyrelsens och Trafikverkets yttrande.

Trelp AB (kvarteret Kilot)

Undertecknat bolag är mycket positivt till föreslagen lokalisering av Halmstads resecentrum. Bolaget vill på alla sätt medverka till att genomförandet kommer till stånd på snabbast möjliga sätt.

Samordnade planprocesser

Undertecknat bolag ansökte i november 2006 om ny detaljplan för kvarteret Kilot. Kvarteret ligger i direkt anslutning till det område där Halmstads nya resecentrum nu föreslås. Då planarbetet för resecentrum och planarbetet för utveckling av kvarteret Kilot ännu inte bedrivits samordnat, har vi svårt att överblicka konsekvenserna och påverkan för kvarteret Kilot.

Vi hemställer om att planarbetet för kvarteret Kilot startar omgående, för att fortsättningsvis kunna bedrivas parallellt och samordnat med det fortsatta planarbetet för resecentrum. Halmstads resecentrum och utvecklingen av kvarteret Kilot är projekt som är beroende av varandra både i planerings- och genomförandeskedet.

Regionbussterminalen

Bolaget yrkar att utredning omgående genomförs, för att få kännedom om huruvida lokalisering av regionbussterminalen kan komma att medföra att gällande riktvärden vad avser buller och avgaser överskrids vid kommande bostäder i kvarteret Kilot. Klarhet behöver även finnas vad avser eventuella störningar av bländande ljus. Om riktvärden riskerar att överskridas skall möjliga förändringar eller skyddsåtgärder vidtas nu i samband med projektering och utbyggnad av terminalen.

Kommentar

Diskussioner har förts med Trelp om konsekvenser av de olika utformningsalternativen för Halmstads resecentrum.

Bullerutredning för regionbussterminalen har genomförts. Inga åtgärder behövde vidtas.

Jana fastigheter AB (Kapsågen 1)

”Då det redan i nuläget klagas från våra hyresgäster över buller och vibrationer från trafiken på Laholmsvägen kommer det ju oundvikligen att ytterligare förvärras om Ert förslag skulle genomföras. Vi motsätter oss på det bestämdaste att tilltänkta förslag kommer till stånd.”

Kommentar

Se kommentar till yttrande från Kranen 1.

Barbro Tidestam, Brf Flundran, Stationsgatan 38

Har åsikter om tillfarter och bilparkeringar och poängterar att det är viktigt att det finns platser även för boende på det område längs Stationsgatan som i programmet beskrivs som pendlarparkering. Ett framtida parkeringshus här vore inte bra, hellre på östra sidan.

Barbro Tidestam konstaterar också att Kaptensgatan och Syskonhamnsgatan, med många boende och många bilar parkerade, inte är lämpliga som tillfartsvägar.

Avslutningsvis, resecentrum är en mycket positiv förbättring för hela Halmstad.

Kommentar

Tillkommande pendlarparkering skall inte ske på bekostnad av tillgång på boendeparkering. Kaptensgatan och Syskonhamnsgatan är inte tänkta att fungera som tillfartsvägar.

SKRIVELSER FRÅN ALLMÄNHET (EJ SAKÄGARE)

Egon Larsson, 2 yttranden

Egon Larsson framför synpunkter som berör såväl resecentrum specifikt som det övergripande trafiksystemet i Halmstad. Han menar att förslaget inte är särskilt framåtsyftande och att ”de lösningar som tar störst helhetsgrepp ofta hamnar mest rätt”. Här hänvisar Egon Larsson till förslag som lämnats av Börje Jönsson och Bertil Karlsjö och menar att dessa hade varit intressanta att jämföra med kommunens förslag.

Transportsystemet

Oavsett vilken lösning som väljs för ett resecentrum krävs det, enligt Egon Larsson, insatser för att förbättra trafiksituationen i Halmstad. Här presenteras kortfattat förslag ur yttrandet:

- de stora tillfartsstråken Laholmsvägen och Växjövägen behöver breddas, antalet filer och cirkulationsplatser utökas och av- och påfarter på motorvägen förbättras.
- Kan Växjövägen/Enslösvägen utnyttjas för att nå hamnen direkt?
- Slottsbron behöver avlastning med hjälp av Wrangelsleden, Tiarpsallén, nordvästpassagen...
- Ytterligare broförbindelser är önskvärda, främst för gc-trafik, t ex som en förlängning på Gula Briggens gata.

Omlokalisering/nedgrävning av järnvägen

Det största problemet är, enligt Egon Larsson, att den nuvarande järnvägen norrut från den nuvarande stationen går rakt genom de centrala delarna av de östra stadsdelarna i Halmstad. Detta skapar bl a problem med bommar på flera större centrala gator. Lösningen är en flyttning av järnvägen norrut. ”Förr eller senare måste järnvägen (inom 10 år) ändå flyttas ut till ett mera anpassat läge i ett i översiktsplanerna avsatt stråk för trafikändamål öster om Halmstad...”

En flytt av järnvägen löser, enligt Egon Larsson, många trafikproblem i Halmstad. Dessutom frigörs stora markområden norrut för annan användning. Den nuvarande underfarten under järnvägen kan fyllas igen och ersättas med en cirkulationsplats. Stationsgatan kan återställas till sitt tidigare skick och fungera för trafik även till hamnen. Dessutom bedöms lösningen bli självfinansierande och ”betydligt enklare (enplanslösning) och avsevärt bättre och mera hållbara lösningar ” kan väljas vid utformningen av ett resecentrum i detta mer nordliga läge. Den friställda banvallen kan användas till direktförbindelse för fjärrbussar till en mycket låg ombyggnadskostnad. ”Även om huvudstråket flyttas utanför centrala Halmstad möjliggörs att enbart trafik som berör Halmstad kan passera in till trafikcentrat via en förbindelse söderifrån från huvudspåret med en försumbar fördröjning.”

Kommentar

Övergripande idéer för transportsystemet för Halmstad kommenteras i transportplanens samrådsredogörelse.

Förslag att gräva ner och/eller flytta järnvägen dyker upp i såväl yttranden som i insändare och ledarsidor i Hallandsposten. Det är ofta intressanta funderingar som ligger bakom dessa förslag. Vad gäller järnvägens sträckning får man inte

glömma att det ytterst är Trafikverket/staten som beslutar om ett sådant projekt. För Halmstads kommun och styrgruppen för Halmstads resecentrum har det varit viktigt att ta fram en lösning för Halmstads resecentrum som är genomförbar. Vår uppfattning är att alternativ som innebär nedgrävning eller ändring av järnvägens sträckning, är såväl ekonomiskt som trafikeringsmässigt omöjliga.

Till diskussionen måste också läggas att en säckstation eller olika varianter på matarlinjer från en utflyttad station inte är förenliga med dagens krav på effektiva och tillgängliga transportsystem och snabba pendlingsmöjligheter. Tvärtom.

Höghastighetståg kan komma passera i närheten av Halmstad. I dagsläget finns inget konkret förslag att använda som planeringsförutsättning.

Bengt Edqvist, Vasängsvägen, Halmstad

Bengt Edqvist anser att planförslaget saknar ”en modernare syn på järnvägens utveckling, som ger möjlighet att skilja på olika slag av transporter, destination och slag av gods.” Bengt Edqvist syftar bland annat på de nya höghastighetstågen och att de kommer att kräva helt nya spårdragningar, spår som inte gör ”onödiga avstickar till icke-slutdestinationer”. Han föreslår därför en ny station utanför Halmstad för dessa tåg. Dit kan man med buss eller rälsbuss ta sig från resecentrum. En omledning av järnvägstrafiken runt städer gör även att man slipper miljöfarligt gods genom staden. I Halmstad skulle också färre tåg minska bomproblemen. ”Den föreslagna planlösningen verkar inte bygga bort bomproblemen kring Fredsgatan, vilket man borde göra.”

Kommentar

Angående förslag på nya sträckningar för järnvägen samt frågan om höghastighetståg se kommentar till yttrandet ovan.

Angående Fredsgatan se kommentar till länsstyrelsens yttrande

Andreas Hanning, Tredje Långgatan 10, Göteborg

Andreas Hanning ser planen för Halmstads resecentrum som en utmärkt utveckling av kollektivtrafiken och håller helt med om att alternativ B3 är att förorda. En samlokalisering av tåg, lokal-, samt långfärdsbussar är något som staden saknat länge.

I förslaget nämns att stråket som leder in till staden måste göras mer attraktivt. Andreas Hanning anser att där borde finnas butiker och caféer längs vägen, nya intressanta hus/verksamheter på dagens bussterminal

på Österskans och på den gamla bensinmackstomten.

Andreas Hanning anser att planering för en framtida spårvägs-/spårtaxidragning till Halmstads resecentrum bör finnas med i de långsiktiga planerna.

Andreas Hanning föreslår slutligen att genomgående busstrafiken på Brogatan minimeras och ersäts med ”en liten matarbuss”.

Kommentar

Tackar för intressanta synpunkter

Eva-Christel Bennerfeldt, Getinge

Är orolig för att det kommer att ske många kollisioner mellan bilar och resenärer som tar en genväg över Laholmsvägen och undrar om det inte går att flytta Resecentrum till området vid Fredsgatan/Nässjögatan.

Kommentar

Angående frågan om trafiksäkerhet se svar på Räddningsnämndens yttrande.

Angående frågan om lokalisering se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Börje Jönsson, Syskonhamnsgatan 6

Börje Jönsson vill lämna in ett förslag på ”nytt resecentrum, vilket löser många problem för en lång tid framöver”.

Förslaget förutsätter att järnvägen inte längre går genom Halmstad, utan dras om utanför staden, med ett stickspår in till Halmstad, som då skulle bli en säckstation. Det skulle frigöra massor av utrymme så att regionbussar, stadsbussar mm skulle få plats i anslutning till befintlig stationsbyggnad, där nu tågen stannar. ”Vi får ett resecentrum för Tåg-Landsbygdsbussar-Stadsbussar-Expressbussar-Skolbussar-Taxi mm, allt under tak med ett stort parkeringsdäck ovanpå.

Börje Jönsson poängterar särskilt att det med denna lösning blir en bra arbetsplats för bussentreprenören. Förslaget innebär också att inga bussar ska gå genom centrum.

Yttrandet innehåller även förslag till trafiklösningar i andra delar av Halmstad. ”Överbliven järnvägsbro över Nissan kopplas ihop med Frennarp och vidare förbindelse till Nissastigen. Då kan Slottsmöllebron

bli en ren Cykel och gångbro.” ”På Slottsbron gör vi två Bussfiler och två personbilsfiler, för ett minskat fordonstryck. Med lite nyinvesteringar på ersättningsvägar runt Galgberget så slipper vi tänka på en ny tunnel under eller en ny bro över Nissan.”

Kommentar

Angående förslag på nya sträckningar för järnvägen se kommentar till yttrandet ovan.

Övergripande idéer för transportsystemet för Halmstad kommenteras i transportplanens samrådsredogörelse.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

-
-
-
-

LISTA PÅ SAKÄGARE

Samhällsbyggnadskontoret

Stadsarkitekt

Planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

tillhörande detaljplan för

DEL AV HALMSTAD 2:16 M FL

RESECENTRUM

HALMSTAD

Normalt förfarande KS 2013/0134

Plan 1054 K

Samhällsbyggnadskontoret 2013-08-06

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

Planförfarande

Ärendet handläggs med normalt planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 1987:10 (PBL) 5 kap 18-27§. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under utställningstiden kan återropa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 5§).

Programsamråd

Programsamråd har enligt beslut av Byggnadskontoret genomförts under tiden 15 februari - 9 april 2010. Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 8 mars 2010 i Rådhuset. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, Stadsbiblioteket samt på Halmstads kommuns webbsida. Informationsblad har funnits på Hallandstrafikens försäljningslokal på Österskans och vid Öresundstågens lokal vid järnvägsstationen.

Kommunfullmäktige beslutade 2012-04-24 § 48 att godkänna planprogrammet för Halmstads resecentrum med tillhörande programsamrådsredogörelse. Kommunfullmäktige beslutade även

att planprogrammet samt programsamrådsredogörelsen tillsammans med bilagor ska ligga till grund för fortsatt planering av Halmstads resecentrum.

Samråd

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsen 2013-04-29 § 156 genomförts under tiden 3 maj - 31 maj 2013. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida. Berörda sakägare har också inbjudits till samrådsmöte den 16 maj 2013 i Stadsbiblioteket.

Yttranden har inkommit från 21 berörda remissinstanser. Följande 11 remissinstanser har inkommit med erinringar mot planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Skanova
- Kommunala Handikapprådet
- Byggnadsnämnden
- Teknik- och fritidsnämnden
- Lantmäterimyndigheten Halmstads kommun
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Hallandstrafiken
- Kulturmiljö Halland
- Laholmsbuktens VA-nämnd

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- buller och bulleråtgärder
- ledningars läge
- ”Stationsmästarens” kulturmiljövärden
- säkerhet för bussresenärer och gående i förhållande till cykelvägar
- skötsel och drift
- riskreducerande åtgärder med hänsyn till farligt gods på järnvägen

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Följande större justeringar har gjorts till följd av inkomna synpunkter i samrådsskedet:

Plankartan och planbeskrivningen revideras och kompletteras med krav för riskhänsyn. Maximalt antal våningar minskas till tre våningar och krav på teknisk utformning ställs i enlighet med den riskutredning

som tagits fram tidigare.

Det har konstaterats att Laholmsvägen utgör en bullerstörd miljö. Kommunen vidhåller bedömningen att genomförande av denna detaljplan inte bidrar till ökade störningar. För att förtydliga kompletteras miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen med resonemang och kompletterande beräkningar för buller, men inga ändringar görs i plankartan.

Genomförandebeskrivningen uppdateras med vilka fastighetsbildande åtgärder som avses genomföras.

Driften avses fortsättningsvis skötas av Teknik- och fritidsförvaltningen vilket redan står i genomförandebeskrivningen. Däremot behövs medel för skötseln vilket lyfts in i tjänsteskrivelsen.

Då flera remissinstanser ställde frågor kring trafiksäkerhet och risk för kollisioner mellan olika trafikslag, framför allt vad gäller genomförande av etapp 2, förtydligas illustrationskartorna för båda etapperna med vilka ytor som är avsedda för gående och vilka som är avsedda för cyklister. Detaljplanen kan dock inte styra möblering av zonerna vilket är av stor vikt för god trafiksäkerhet i området.

Planbeskrivningen har kompletterats med att intilliggande fastigheten Kilot 1 också avses utvecklas och att planuppdrag finns.

Utöver detta har planbeskrivningen kompletterats med de utredningar som blev klara under utställningstiden, och som legat till grund för detaljplanen och fortsatt projektering inför utbyggnad av etapp 2.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning

Buller

Detaljplanen gränsar till bostäder i norr. Kommunen har hänskjutit frågor om bullerskyddsåtgärder till kommande vägplan. Länsstyrelsen anser att möjliga och rimliga bullerskyddsåtgärder för bostadsbebyggelsen ska studeras och regleras i nu aktuellt planförslag. Riksdagen har beslutat om en ny infrastrukturproposition. I denna hänvisas till den äldre propositionen 1996/97:53 avseende riktvärden för trafikbuller. Av denna framgår att riktvärden för trafikbuller bör normalt inte

överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och /eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras i enlighet med riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Av kommunens handlingar framgår inte hur ljudmiljön är inomhus och om det behövs åtgärder för att komma till rätta med bullret inomhus.

Kommunen har inte angivit av vilken anledning en vägplan behöver tas fram. Av intresse för aktuellt ärende kan eventuellt vara den pågående utredningen om samordningsfrågor mellan PBL och miljöbalken avseende buller.

Risker

Det är bra att en särskild riskutredning har gjorts för detta ärendet och att man därmed utrett vilka specifika åtgärder som krävs. Länsstyrelsen håller med om kommunens bedömning att riskerna är acceptabla om särskilda åtgärder vidtas.

Krav på väsentliga åtgärder framkommer i MKB och riskutredningen. För att säkerställa att åtgärderna genomförs i byggprocessen ska riskutredningens ska-krav även finnas formulerade i planbeskrivningen och planbestämmelserna eller i eventuella avtal med entreprenör/exploatör dvs. följande:

- Antal våningsplan får resecentrum skall ej överstiga 3 st.
- Dörrar tillåts i riktning mot järnväg, dock skall publika delar kunna utrymmas i annan riktning.
- Ventilationsintag skall ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Uteserveringar och andra liknande ytor för längre vistelse (annat än för resenärer) skall ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Fasad i riktning mot järnväg skall uppföras obrännbar d.v.s.lägst klass A2-sl,d0) samt skall vara brandklassad (lägst EI30) eller motsvarande.
- Centralt avstängningsbar ventilation skall finnas.

Följande kan vara svårt att formulera i planbestämmelserna, men det ska i alla fall finnas i planbeskrivningen eller i eventuella avtal med entreprenör/exploatör:

- Taket skall utföras så att brandspridning försvåras, se olika alternativ nedan.

(Detta gäller resecentrum).

o Detta kan uppfyllas genom att ha obrännbar (lägst klass A2-sl,d0) taktäckning, eller

o Genom att ha obrännbart underlag (lägst klass A2-sl,d0) undermaterial

av (Broof(t2)(klassT), eller

o Genom att vindsbjälklag utförs i lägst klass REI 60 (brandcellsavskilt) och med obrännbar isolering.

o Om taket är utfört med vinkel gäller kraven ovan endast tak i riktning mot järnvägen. Observera att andra regler (BBR) kan ställa ytterligare eller andra krav.

- Centralt avstängningsbar ventilation ska finnas. Avstängningsknapp får detta placeras på bemannad plats (t ex vid biljettförsäljning) och personal skall utbildas i dess användning (inom ramen för verksamhetens systematiska brand-skyddsarbete).

Ifall kommunen bedömer att riskutredningens bör-krav även är nödvändiga ska de även finnas direkt formulerade i planbeskrivningen och planbestämmelserna.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Utformning av allmän platsmark

Kommunen kan överväga att precisera användning och egenskaperna för allmän platsmark något mer. Höjder för gator bör finnas med annars erfordras marklov enligt 9 kap 11§ nya PBL om förändringar i höjdded ska göras.

Grundvattensänkning

Länsstyrelsen anser att effekter av grundvattensänkningar ska utredas närmare i tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Rening av dagvatten

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det bästa är att försöka finna ytor för att kunna anlägga grunda infiltrationsstråk eller liknande för rening av dagvattnet men att det i denna centrala miljö kan vara svårt att hitta lämpliga platser. I den framtida projekteringen bör kommunen studera frågan ytterligare.

Otydliga planbestämmelser

Planbestämmelser om mindre skärmtak och komplementbyggnader bör formuleras om så att man anger ett högsta antal kvadratmeter för dessa istället.

Trafiksäkerhetsfrågor för oskyddade trafikanter.

Det är viktigt att flödena för gång- och cykeltrafik ses över i området. Hur området utefter Laholmsvägen utformas är särskilt viktigt med tanke på att många rör sig här åt olika håll och i olika hastigheter. Av- och påstigande bussresenärer riskerar att röra sig över ytor där cyklister färdas snabbt. Detta är viktigt att ha med sig i den framtida

projekteringsarbetet.

Övriga synpunkter

Miljöbedömning

När en myndighet eller kommun upprättar eller ändrar en plan eller ett program, som krävs i lag eller annan författning, skall myndigheten eller kommunen göra en miljöbedömning av planen, programmet eller ändringen, om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas.

Detaljplanen för Halmstads resecentrum berör många frågeställningar som behöver klargöras. Detta görs bäst i en miljökonsekvensbeskrivning. Av 1 kap 6§ i plan- och bygglagen framgår att vid planläggning får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.

Samrådsredogörelse

Länsstyrelsen önskar ta del av program- och samrådsredogörelse i samband med utställningen vilket också är reglerat i 5 kap 24§ PBL.

Kommentar

Detaljplanen innebär inte nybyggnation av bostäder eller en väsentlig ombyggnad av Laholmsvägen. Därför gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att Naturvårdsverkets riktlinjer för vägtrafikbuller i befintliga miljöer bör tillämpas. Dessa riktlinjer innebär 65 dB ekvivalentnivå utomhus avseende vägtrafikbuller. För fastigheten Kapsågen 1 uppfylls detta till största del enligt de bullerberäkningar som finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. För fastigheten Kranen 1 utgör järnvägstrafiken den största bullerkällan. Detaljplanen påverkar inte spårtrafiken vilken är under Trafikverkets ansvarsområde, därför anges inga förslag till åtgärder vad gäller buller från järnvägstrafiken. Däremot kan konstateras att mellan fastigheten Kranen 1 och järnvägsområdet finns ytor som sedan tidigare är planlagda för trafik- samt parkändamål där det finns plats för bullerdämpande åtgärder om Trafikverket så önskar.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med resonemang och kompletterande beräkningar för buller.

Angående vägplan så hade vid tidpunkten för utskick av samråd frågan precis väckts och osäkerhet rådde. Därefter har konstaterats att vägplan inte krävs. Planbeskrivning och MKB uppdateras med anledning av detta.

Plankartan revideras och kompletteras med krav för riskhänsyn. Maximalt antal våningar minskas till tre våningar och ska-krav på teknisk utformning ställs i

enlighet med den riskutredning som tagits fram tidigare (Tyrens 2013-04-29). Planbeskrivningen kompletteras så att de krav som inte kan regleras i detaljplan också framgår.

Plankartan kompletteras med föreskriven markhöjd för att undvika behov av marklov.

Effekter av grundvattensänkning avses utredas ytterligare i det skede detta krävs.

Angående rening av dagvatten så noteras synpunkterna.

Planbestämmelse om mindre skärmtak ändras inte då den är framtagen i samråd med byggnadskontoret däremot flyttas den till att stå under bestämmelse "passage" då den inte omfattar all prickmark inom detaljplan. Högsta antal kvadratmeter för komplementbyggnader anses inte behövas då användningen i sig begränsar byggrätten.

Trafiksäkerhetsfrågor för gående, cyklister och av-/påstigande bussresenärer är av stor vikt i detaljutformningen, men är på en sådan detaljerad nivå att det inte kan regleras i detaljplan. Detta har också funnits med i den övergripande planeringen, vilket lett till åtgärder så som sänkning av Laholmsvägen för att få lägre hastigheter för cyklister. Norr om Laholmsvägen avses gående och cyklister att sparas och genom staket, möblering aviseras specifika platser där gående och cyklister möts. Gångbron och trappan samt hissen dit kan nås utan möte med cyklister för avstigande bussresenärer. Illustrationskartorna bearbejtas så det tydligare framgår vilka ytor som är avsedda för cyklister och gående.

Det missades att skicka programsamrådsredogörelsen till Länsstyrelsen under samrådet, men denna har funnits tillgänglig hos Samhällsbyggnadskontoret under hela samrådstiden.

Trafikverket

Nationell Åtgärdsplan

Som tidigare nämnts i Programhandlingen finns en ombyggnad av personbangården i Halmstad inte som ett namngivet objekt i långtidsplanen i gällande nationell transportplan. Arbete pågår med den nya nationella planen och den kommer ut på remiss den 30 juni. Vi kan i dagsläget ej säga mer om finansiering av utbyggnaden av personbangården i Halmstad.

Markanvändning och utveckling

Planområdet blir ett av de mest centrala områdena i Halmstad. Området blir det mest tillgängliga området i Halmstad vad gäller kollektivtrafik.

Vidare kommer att finnas ett stort antal resenärer som byter färdssätt i detta område.

Området blir således mycket intressant både för verksamheter och service, däribland verksamheter med särskilt höga önskemål om goda kommunikationer. Utöver goda förutsättningar för kommunikationer finns det därför anledning att ta tillvara de möjligheter som ges för verksamheter och service.

Vid granskning har Trafikverket konstaterat att den byggda regionbussterminalen innehåller väsentligt fler busshållplatser och uppställningsplatser än vad som används idag. Trafikverket ser positivt på framtida expansion men för att uppnå sammantaget bättre och tätare kommunikationsfunktioner samt möjliggöra en utveckling för verksamheter och service i ett stationsnära läge kan ytbehovet behöva ses över.

Angöring och parkering

Detaljplanen visar ett stort område T_1 som innefattar alla ytor med trafik av något slag. I illustrationsritningen visas detta som stora ytor för parkering och angöring för taxi. I etapp 3 har man tagit med stora ytor för enbart taxi. För att underlätta det vidare arbetet kan en översyn av ytorna vara lämplig.

Cykelparkeringar finns också med i illustrationsritningen i södra delen av planen men ej lika definierat i den norra delen. I ett långsiktigt förslag finns ett beräknat behov av omkring 1300 parkeringsplatser.

Det är viktigt att även mer kortsiktigt planera för fler än befintliga cykel parkeringsplatser. Kommunen behöver definiera var dessa platser skall ligga och få plats. I den norra delen behöver kommunen precisera parkeringsplatser i anslutning till den centrala delen av resecentrum som

ligger i norra delen av planen. Det är dessutom i närheten av ett av stadens huvudcykelstråk på Laholmsvägen.

Gång - och cykeltrafik

Trafikverket anser att det är viktigt att kommunen ser över flöden av gång- och cykeltrafiken i området. Den fördjupade utredningen för utbyggnad av cykelvägar är ett bra verktyg i detta arbete. Det är viktigt att se över gångtrafiken på liknande sätt. Detta för att tillskapa så funktionella ytor som möjligt i området.

Lokalbusstrafik

I det område längs Laholmsvägen som är tänkt för hållplatser för lokalbussarna är det mycket viktigt att man har trafiksäkerheten i fokus. Gatans utformning är viktig liksom eventuellt översyn av hastigheter.

Risk och säkerhet

En riskanalys har tagits fram inför planarbetet. I denna tas olika aspekter av konsekvenserna av risk upp. Trafikverket har noterat att detta endast beskrivs översiktligt i planbeskrivningen och tas inte upp alls i plankartan. Det finns också vissa oklarheter kring t ex krav på våningshöjd som beskrivs som skall-krav i riskanalysen medan det i plankartan anges en högre höjd.

För att tydliggöra diskussionen kring risk och säkerhet behövs preciserade planbestämmelser i form av ”skall-krav” beskrivna i plankartan. T ex våningshöjd, närhet till järnvägen, ventilationsintag etc. För de ”bör-krav” som framkommit av riskutredningen kan en mer detaljerad diskussion i planbeskrivningen vara tydliggörande.

Säkerheten för gångtrafikanter/bussresenärer i förhållande till cyklister längs med Laholmsvägen är en aspekt som bör utvecklas i planarbetet. Där är utformningen av ytor viktig, då det är ett område där personer rör sig med olika fart och riktning.

Buller

Trafikverket anser att kommunen måste hantera bullerskyddsåtgärderna i gällande plan och inte skjuta dem på en eventuell vägplan. Kommunen behöver redovisa hur bullervärdena klaras i planen.

I det fortsatta detaljplanarbetet bör göras bedömningar av vilka bullerdämpningsåtgärder som behövs med hänsyn till både väg och järnvägsområdet. Detaljplanen bör sedan utformas så att dessa bulleråtgärder får anvisade platser. Vidare behövs ett klargörande av när och hur dessa bulleråtgärder ska genomföras.

Utbyggnad i etapp 3

I etapp 3 visar illustrationsritningen en tunnel under järnvägen samt uppgångar på plattformarna. Trafikverket förutsätter att den senaste spårskissen är underlag för detta. För tydlighetens skull skall nog detta förklaras eftersom det nu ser ut som om illustrationen är felaktig då en av uppgångarna hamnar vid sidan av plattformen.

Kommentar

Nationell åtgärdsplan

Planbeskrivningen uppdateras med att Halmstad är en utpekad brist efter 2025 enligt remissversionen av ny nationell åtgärdsplan.

Markanvändning och utveckling

Utformningen och placeringsav resecentrum inklusive antalet bussbåll- och uppställningsplatser i Regionbussterminalens togs fram av projekt- och styrgruppen för Halmstads resecentrum där även Trafikverket finns representerade. Antalet har baserats på det behov som kan uppkomma när tåg-, region- och lokaltrafik är samlat på platsen i enlighet med den prognos som togs fram i samarbete med Hallandstrafiken.

I omgivningen har kommunen fått in ett flertal förfrågningar om utveckling av service, kontor, bostäder, mm, vilket skulle kunna bidra med de stationsnära verksamheter Trafikverket efterfrågar. Kommunen anser sig på så vis tillgodose behoven från verksamheter med särskilt höga önskemål om goda kommunikationer. I beaktande måste också de risker tas, som närheten till farligt gods på järnväg innebär.

Gång- och cykelparkering

Ställningstaganden kring cykelparkering i norra delen baseras på att flytt av lokalbusstrafik till Labolmsvägen inte bedöms generera så stor ökad andel cyklister så som region- och tågtrafiken förväntas göra. Därav planeras i etapp 2 inte för så många cykelparkeringar i norra delen.

För etapp 3 pågår diskussioner där det måste göras en avvägning mellan tillräckligt många cykelparkeringar och tillgänglighet i passage. Cyklar som står illa får inte hindra tillgängligheten. I etapp 3 planeras även för en stor cykelparkering på den västra sidan om spårområdet, vilket inte ingår i aktuell plan. Se illustrationer.

Risk och säkerhet

Planbeskrivningen och plankartan revideras och kompletteras vad gäller krav på max tre våningar och krav på byggnadens utformning för att uppfylla de ska-krav som anges i riskutredningen (Riskhänsyn med avseende på närhet till järnväg, Tyréns, 2012-04-29).

Säkerheten för gående och busstrafikanter är av stor vikt och diskussioner pågår om lämplig separering av gående och cyklister samt säkra korsningspunkter, vilket kommer ligga till grund för fortsatt projektering. För att hålla hög trafiksäkerhet diskuteras bland annat glasavskärmning mellan körfälten i Labolmsvägen för att hindra bussresenärer att "gena" över Labolmsvägen, vilket även står i planbeskrivningen. Att vägen sänks minskar lutningen vilket innebär sänkt hastighet för cyklister. På norra sidan kommer cykelvägen vara separerad från och på något högre gatunivå än gångvägen. På södra sidan kommer gång och cykelväg separeras genom staket och möblering av gaturummet. Trafiksäkerhet vid byte av färdssätt är även anledning till placering och utformning av den gångbro som planeras över Labolmsvägen samt angöring till denna. Detaljplanen kommer dock inte reglera något av detta då det är för hög detaljeringsgrad.

Illustrationskartorna bearbejtas så det tydligare framgår vilka ytor som är avsedda för cyklister och gående.

Buller

Detaljplanen innebär inte nybyggnation av bostäder eller en väsentlig ombyggnad av Labolmsvägen. Därför gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller i befintliga miljöer bör tillämpas. Dessa riktlinjer innebär 65 dB ekvivalentnivå utombus avseende vägtrafikbuller. För fastigheten Kapsågen 1 uppfylls detta till största del enligt de bullerberäkningar som finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. För fastigheten Kranen 1 utgör järnvägstrafiken den största bullerkällan. Detaljplanen påverkar inte spårtrafiken vilken är under Trafikverkets ansvarsområde, därför anges inga förslag till åtgärder vad gäller buller från järnvägstrafiken. Däremot kan konstateras att mellan fastigheten Kranen 1 och järnvägsområdet finns ytor som sedan tidigare är planlagda för trafik- samt parkändamål där det finns plats för bullerdämpande åtgärder om Trafikverket så önskar.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med resonemang och kompletterande beräkningar för buller.

Utbyggnad i etapp 3

Den senaste spårskissen har legat till grund för illustrationen, där perrongerna finns med men själva spårskissen har inte kommit med i illustrationen. Det som syns nu är grundkartan med befintliga perrong- och spårlägen. Detta korrigeras till utställningen.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSE, M FL

Räddningsnämnden

Samrådshandlingarna för rubricerade ärende har främst studerats vad gäller aspekter utifrån plan- och bygglagens intentioner om hälsa och säkerhet.

Redogörelser enligt Plan- och genomförandebeskrivning samt miljökonsekvens-beskrivning (MKB inkluderat riskutredning) anses innebära att en acceptabel nivå uppnås.

Tidig dialog i arbetsgrupp har resulterat i att synpunkter beaktats och införts i ovanstående redovisning och medför att räddningsnämnden och förvaltningen kan godta redovisat förslag utan invändningar under förutsättningar att presenterade åtgärder utförs.

Kommentar

Plankartan kompletteras med de riskreducerande åtgärder som diskuterats under planprocessen och finns med i riskutredningen (Tyrens, 2012-04-29).

Skanova

Skanova har en mängd markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se gulmarkerat i bifogad karta.

Markerade kablar är ytterst viktiga för samhällsfunktionen, och även väldigt dyra att flytta. Skanova kommer ifall flyttning blir nödvändig, att kräva full ersättning för detta arbete.

I övrigt har Skanova inget att erinra mot rubricerad detaljplan

Kommentar

Markavtalet gäller och tillämpas. Exakt vad detta innebär utreds vidare.

Kommunala handikapprådet

Kommunala handikapprådet anser att det i detta tidiga läge är angeläget att påpeka att "Resecentrum" kommer att bli en viktig knutpunkt för många människor med olika förutsättningar för att ta sig fram med bagage, barn eller med funktionsnedsättning.

Stor vikt måste läggas på att utforma resecentrum som överskådligt, lätt att finna sin resväg och lätt att hitta ut till staden. Platsen/byggnaden med område skall vara väl ljussatta för trygghet och hänvisningstavlor skall även finnas lägt placerade för synsvaga personer.

I samrådsprogrammet syns en tunnel under spåren och man kan befara att lutningen på själva tunnelplanet på det beskrivna avståndet blir allt för skarpt för att fungera som "ramp" för alla. Dubbla hissar skall då finnas vid ned och uppgång på var sida om spåren. Redan i dag ser man problem med resenärer som vid den befintliga spårövergången kommer upp i högläget men att hissen vid t.ex regionbussidan (eller tvärt om) ej fungerar och då uppstår problem. Dubbla hissar krävs för att undvika dessa problem vid driftsbrott och vid reparation och översyn.

Viktigt att området ansluts till gång-, cykel- och bilvägar samt att de byggs som framkomliga och säkra även för dem med rörelsesvårigheter och med begränsad muskelkraft, (viloplan, parkbänkar i täta intervaller och utplanade nivåskillnader).

Viktigt att områdets utformning och de material som skall användas, upphandlas med tanke på allergier/överkänsligheter, framkomligheten och med inställningen om ett hållbart samhälle för alla.

Kommentar

Med hänsyn till de problem som kan uppstå när en hiss inte fungerar projekteras för att hissarna på bron över Laholmsvägen även ska kompletteras med "ramper" ner till busshållplatserna med de lutningar och viloplan som krävs för att göra dem tillgängliga.

Föreslagen passage är ännu inte i projekteringsläge, men man har i förstudierna kontrollerat att det går att lösa lutningen på ett tillgänglighetsanpassat sätt och att viloplan kan finnas. Passagen ska även utformas så bred och ljus som möjligt och därför är t ex utskjutande skärmtak som kan hindra ljusinsläpp inte tillåtet på planerad resecentrumbyggnad.

Tanken är även att de som kommer via bron över Laholmsvägen inte ska behöva ta sig ned till passagen om de ska till regionbussterminalen eller den perrong som planeras ligga där. Utan att de istället ska kunna ta sig igenom resecentrumbyggnaden och över passagen direkt och att våningsplanet i resecentrumbyggnaden då tar upp kvarvarande höjdskillnad mellan gångbro och regionbussterminal.

Detaljplanen kan inte styra material och färgval, men synpunkterna noteras för det fortsatta arbetet.

Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden är starkt kritisk till detaljplanförslaget då lokaliseringen av resecentrum skapar svårlösta problem. Byggnadsnämnden anser vidare att placeringen och utformningen av resecentrum inte är lämplig för sitt ändamål med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, risken för olyckor, möjligheten att ordna trafik och avlopp samt möjligheterna att förebygga luftföroreningar och bullerstörningar. Det åligger byggnadsnämnden att i kommande bygglovhantering pröva åtgärdens lämplighet i förhållande till bland annat det ovan nämnda.

Resecentrumbyggnaden bör ges en generös byggrätt och tillåtas bli högre än fyra våningar. Om viljan är att begränsa höjden på resecentrumbyggnaden bör tillåten byggnadshöjd eller nockhöjd anges utöver tillåtet antal våningar.

Framtida passage under järnvägsspåren bör utformas för att kunna hysa mindre butiker, verksamheter etc.

Kolliderande flöden mellan cykeltrafik utmed Laholmsvägen och av-

och påstigande lokalbusspassagerare utgör stor risk för olyckor.
En mindre järnvägsplan bör anläggas inom planområdet.

Kommentar

Beslut om placering av stadsbussar och passage är taget av kommunfullmäktige 2012. Enligt utredningsuppdrag från Kommunstyrelsen 2006 ska resecentrum placeras mellan Bolmengatan och Järnvägen. Utifrån omfattande utredningar, trygghetsstudier, rörelseanalyser mm har detta bedömts som den bästa lösningen för att främja kollektivtrafik och skapa en effektiv bytespunkt. Se även program från 2010.

Planbeskrivningen kompletteras med den stadsbyggnads- och rörelseanalys som är gjord.

Angående risker och hänsyn till människors hälsa så har en riskanalys för farligt gods på järnvägen tagits fram. För att skapa en effektiv bytespunkt är det nödvändigt att järnvägsstation och busshållplatser ligger på ett kort avstånd från varandra. Planförslaget i sig bedöms inte öka utsläpp till luftföroreningar, och de risker som en resecentrumbyggnad och området utsetts för anses acceptabla, se riskutredningen (Tyrens 2012-04-29). Se även miljökonsekvensbeskrivningen för beskrivning av bullersituationen i området. Miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning har kompletterats med resonemang kring buller efter samrådet.

Byggrätten och höjden begränsas inte av kulturmiljö utan främst riskhänsyn för farligt gods (se riskutredning av Tyrens 2012-04-29) samt av möjligheten till ordnade transporter till platsen. Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas med detta resonemang så att det blir tydligare. Därtill görs bedömningen att det finns platser i omgivningen där transporter kan lösas på ett bättre sätt än i föreslagen plats för resecentrum, och där det finns intresse att uppföra högre byggnader för kontor och boende.

Maximalt antal våningar kommer att begränsas ytterligare, till tre våningar (se länsstyrelsens yttrande samt kommentar på detta) och åtgärder för riskhänsyn kommer att förtydligas i planbeskrivningen.

Nockhöjd på 15 meter föreslås. Resecentrumbyggnaden förväntas behöva ta hänsyn till nivåskillnader mellan passage anslutande gångbro för att skapa god tillgänglighet.

Något parkområde kommer inte att införas i detaljplanen, men detta hindrar inte omsorgsfull anläggning inom planområdet för att skapa trevliga miljöer för väntande resenärer. Ytorna avses skötas av Teknik- och fritidsförvaltningen.

Passagen är ännu inte färdigprojekterad och det finns ingen garanti för plats för service, men synpunkter noteras för den fortsatta planeringen.

Risken för kollision mellan cyklister och avstigande är ett problem som projekteringen har tagit i beaktande, men som är på en detaljnivå som inte kan styras av en detaljplan. Se kommentar till Trafikverkets yttrande ovan.

Teknik- och fritidsnämnden

Bilparkeringen på torgytan norr om Laholmsvägen förslås definieras i text även på planbeskrivningen.

I parkbeskrivningen föreslås att texten kompletteras med att torgytan inom planområdet även fungerar som passage till omkringliggande områden.

Ansvarsfrågan avseende skötsel av ytor inom planområdet måste tydliggöras under projektets gång mellan berörda förvaltningar/nämnder.

Trafikbelastningen i korsningen Viktoriagatan/Enslösvägen är nära kapacitetstaket vid högtrafik och utrymmet för bussprioritering är redan i dagsläget mycket begränsat. Ett väl fungerande Resecentrum förutsätter avlastning av Laholmsvägen/Viktoriagatan. Med nuvarande trafikmängder kan det under högtrafik bli svårt att nå hållplatslägena p.g.a. ökad köbildning, vilket kan medföra förseningar för kollektivtrafiken. En avlastning är också viktig för den ökade gång- och cykeltrafik som kan förväntas korsa Laholmsvägen öster om Enslösvägen.

En förändring av tider och prioriteringar i korsningen Viktoriagatan/Enslösvägen påverkar även samordningen med närliggande signalkorsningar vilket måste beaktas.

Busslinjen som idag går via Viktoriagatan - Enslösvägen bedöms inte klara vänstersvängen från de nya hållplatslägena p.g.a. kapacitetsbrist i korsningen utan får istället trafikera Järnvägsgatan, vilket bör framgå tydligare.

Gångbrons funktion som enbart gång eller både gång- och cykelbro behöver beskrivas bättre eftersom det kan påverka både läget för bron och anslutningsramperna. Hur bron hänger ihop med det övriga cykelvägnätet bör också illustreras tydligare. Detta gäller framförallt kopplingen mot Fredsgatan.

Kommentar

Bilparkeringen vid torgytan kommer att anges som kvartersmark för

parkeringsändamål och avser främst täcka det behov som uppkommer av att privata parkeringar försvinner intill Kapsågen 1 till följd av planens genomförande. Där kommer även finnas en handikapp-parkering för allmänt bruk. Plankartan och planbeskrivningen revideras avseende detta.

Enligt trafikutredning (Ramböll, 201-03-29) kan busstrafiken om så önskas trafikera Enslösvägen, det medför dock större störningar för biltrafiken. Påverkan på biltrafiken får vägas mot fördelarna för busstrafiken att även fortsättningsvis kunna trafikera Enslösvägen istället för att köra via Järnväggsgatan. Förbättrad framkomlighet på Vrangelsleden för att avlasta Laholmsvägen ska utredas under 2013.

Planbeskrivningen kompletteras med den stadbyggnadsanalyt som tagits fram i tidigare skede samt med en illustration av hur resecentrum kopplas ihop med omgivningen. Planbeskrivningen förtydligas med att det är en gångbro som avses.

Lantmäterimyndigheten Halmstads kommun

Ett förtydligande att detaljplanen förutsätter att fastigheterna Kilot 1 och Kapsågen 1 inlöses och fastighetsregleras till kommunens intilliggande allmänna platsmark.

Rätten till gångbron över spårområdet (bro₂) bör säkras.

Kommentar

Genomförandebeskrivningen förtydligas enligt förslag.

Gångbron över spåren är säkrad genom avtal med både Jernhusen och Trafikverket.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ett genomförande av detaljplanen medför på kort sikt att den ekvivalenta ljudnivån utomhus kommer att öka vid bostadsbebyggelse som redan är utsatt för relativt höga ljudnivåer. Möjligheterna att vidta skyddsåtgärder för att i första hand sänka ljudnivån till 55 dB(A) och i andra hand säkerställa att ljudnivån inte ökar bör därför utredas.

Efter etableringen av regionbussterminalen har ett flertal klagomål inkommit till miljö- och hälsoskyddskontoret på den busstrafik som sker från bussarnas uppställningsplats på Margaretagatan till bussterminalen via Bolmensgatan. Det finns en risk för att lokalbusstationen som nu planeras kan leda till en ökning av denna tillfartstrafik. Frågan om tillfartsväg för bussarna från uppställningsplatsen till lokalbusstationen och störningar i anslutning till denna behöver därför belysas i detaljplanen.

I övrigt gör miljö- och hälsoskyddskontoret bedömningen att

detaljplanen kan genomföras utan att störningar för människors hälsa eller miljön uppkommer. Planen kan därför tillstyrkas.

Kommentar

Detaljplanen innebär inte nybyggnation av bostäder eller en väsentlig ombyggnad av Laholmsvägen. Därför gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller i befintliga miljöer bör tillämpas. Dessa riktlinjer innebär 65 dB ekvivalentnivå utombus avseende vägtrafikbuller. För fastigheten Kapsågen 1 uppfylls detta till största del enligt de bullerberäkningar som finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. Det hörn på Kapsågen 1 som är närmast Laholmsvägen har högre värden, men För fastigheten Kranen 1 utgör järnvägstrafiken den största bullerkällan. Detaljplanen påverkar inte spårtrafiken som är statlig och under Trafikverkets ansvarsområde, därför anges inga förslag till åtgärder vad gäller buller från järnvägstrafiken. Däremot kan konstateras att mellan fastigheten Kranen 1 och järnvägsområdet finns ytor som sedan tidigare är planlagda för trafik- samt parkändamål där det finns plats för bullerdämpande åtgärder om Trafikverket så önskar.

Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med resonemang och kompletterande beräkningar för buller samt resonemang kring föreslagna åtgärder.

Regionbussarna som kan ha förarbyte och endhållplats vid regionbussterminalen kan ha behov att köra mot depån via Bolmengatan. Därför har man reglerat vilka tider bussar får köra på Bolmensgatan följt att minska störningarna. Stadsbussarna kommer inte att tidreglera eller byta förare vid regionbussterminalen eller hållplatserna på Laholmsvägen, och därför kommer inte nya problem med bussar som kör mot depån att uppstå.

Hallandstrafiken

I den kommande detaljutformningen av korsningen Laholmsvägen/Enslövsvägen är det mycket viktigt att den utformas på ett sätt som medger att stadsbussarna mot Vallås kan göra en vänstersväng. Alternativet blir annars att dessa måste köra via Järnvägsgatan och där öka störningarna för boende med kollektivtrafik som inte kan köra närmaste väg mot Vallås.

Österskans kommer att avvecklas som stadsbussterminal (i planen står regionbussterminal vilket måste vara fel (sid 28)) och ersättas av "vanliga" hållplatser". Regionbussar söderifrån kommer troligen även fortsättningsvis att angöra hållplatsen på Fredsgatan vid Teatern för att ge god tillgänglighet till de centrala delarna av Halmstad utan att kunderna behöver byta buss.

Regionbussarna från norra kommundelarna angör på motsvarande sätt den nya hållplatsen på Karl XI:s väg mellan Brogatan och Klammerdammsgatan för att ge dessa resenärer likartad tillgänglighet till centrum.

På sidan 32 i planen står det att antalet bussar på Laholmsvägen kommer ”i stort sett vara samma som idag”. På sidan 39 står det att trafikmängden på lång sikt beräknas minska med ca 25% och antalet passerande bussar ungefär fördubblas. Om man jämför med dagens läge kommer busstrafiken troligen att bara öka marginellt tills de nya hållplatserna är klara men på lång sikt kommer ökningen att bli större.

Under byggskedet kommer busstrafiken att påverkas av arbetena. Det är viktigt att störningar för kollektivtrafiken minimeras. Vi ser möjligheter att genom en prioriterad kollektivtrafik under byggskedet locka över nya grupper av kunder från biltrafiken.

Kommentar

Enligt tidigare linjenätsutredning föreslås trafikering utmed Järnväggsgatan. Enligt trafikutredningen av Ramböll 2011-03-29 finns dessutom möjlighet att behålla vänstersväng mot Enslövsvägen. Se kommentar till Teknik- och fritidsnämnden ovan.

Texten sida 28 och 32 korrigeras och kompletteras enligt Hallandstrafikens yttrande.

Prioriterad busstrafik i byggskedet är en möjlighet som noteras inför den fortsatta projekteringen och kommunikationsplanering inför byggskedet.

Laholmsbuktens VA-nämnd

Vattenledning och kombinerad avloppsledning i och invid Laholmsvägen flyttas då dessa kommer i konflikt med detaljplanens utformning. En grov kostnadsuppskattning för ledningsomläggningen är 3,5 - 4 miljoner kr. Ledningsomläggningen skall belasta exploitören. Förläggning av nytt ledningsstråk skall samordnas med ny dagvattenledning som LBVA planerar att anlägga från Nissan via Viktoriagatan, Fredrik Ströms gata och Stationsgatan.

Kapacitetsberäkning och dimensionering av dagvattenpumpstation PD104 i viadukten ska göras och anpassas till förutsättningar givna med den nya detaljplanens utformning, samt dimensioneras enligt

dagens krav. Utredning och eventuell kapacitetsökning skall belasta exploatören.

Begränsning av tillrinning av ytvatten via viaduktens östra del från Laholmsvägen genom t ex avskärande linjeavvattning ska ingå i kommande projektering av mark och VA-system för detaljplanen.

Rening-, avskiljningssåtgärder på dagvattnet som leds via pumpstation PD104 ska ingå i kommande projektering av VA-system för detaljplanen.

Kommentar

Genomförande av detaljplanen avser bekosta de omläggningar och åtgärder som sänkning och breddning av Laholmsvägen orsakar. Projektet kommer däremot inte att bekosta de allmänna förbättringar som sker i samband med upprustning av LBVAs nät.

Kulturmiljö Halland

Enligt förslaget kommer den lilla tegelbygganden, den s k Stationsmästaren att rivras. Byggnaden har bedömts som kulturhistoriskt värdefull i byggnadsinventeringen 2006, klass C, och har främst högt miljövärde.

Kulturmiljö Halland anser att byggnaden bör bevaras. Med sin karaktäristiska påkostade tegelarkitektur med järnvägsanknytning skulle den kunna bli ett spännande inslag i ett nytt resecentrum där tradition och framtid möts.

Kommentar

Ytbehovet för en ny resecentrumbyggnad är större och annorlunda än vad "stationsmästaren" kan erbjuda, och därför medger planen en större byggrätt och skyddar inte byggnaden på något sätt.

Det är däremot en god idé om historiska inslag kan bevaras i en ny resecentrumbyggnad. Detta kan inte utredas i detta skede, men idén noteras för framtida utveckling.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

Räddningsnämnden
Socialnämnden
Fastighetsnämnden
Barn- och ungdomsnämnden
Kulturnämnden
Halmstad & co

Polismyndigheten i Halland
EON Elnät
EON Gas
Swedegas

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Kilot 1, Tre Kilo AB, Staffan Pålsson

Som vi ser det, är det en förutsättning för en smidig planprocess för både Resecentrum och för Kv Kilot, att dessa uppdrag fortsättningsvis enligt tidigare beslut från kommunen bedrivs parallellt.

Vi anser att det är en brist att det i detaljplaneförslaget för Resecentrum inte står något överhuvudtaget omnämnt om planerna för det angränsande Kv Kilot, trots att full vetskap finns om detta inom kommunen sedan lång tid tillbaka. Det enda som egentligen står om Kv Kilot, är att mark skall tas från fastigheten Kilot 1 och att denna mark avses ingå i allmän plats för lokalgata!

Som vi ser det borde exempelvis redovisas konsekvenser för bostäder inom Kv Kilot med anledning av förslaget om Resecentrum. Även konsekvenser för angöring m.m. av att mark avses tas från fastigheten Kilot 1 i den nordvästra hörnan borde redovisas. Likaså konsekvenser av att gatuhöjderna sänks.

Det är kommunens skyldighet att åtminstone utreda konsekvenser enligt kommunens bedömning, exempelvis vad avser angöring, infarter och trafik p.g.a. gatusänkningar och markintrång.

Det går inte att utläsa av planhandlingen hur mycket och var gatusänkning sker! Detta är ett krav för att kunna ta ställning i ärendet med hänsyn till vilka konsekvenserna blir av planen. Sektioner och plushöjder, befintliga och planerade efterlyses.

På sidan 16 och 17 i planbeskrivningen står att sänkning av Laholmsvägen blir som mest 90 cm men att medvetet görs ingen höjdsättning av mark i planförslaget. Detta är oacceptabelt i vilket fall vad avser höjder kring fastigheten Kilot 1, Laholmsvägen - Bolmensgatan, där dessutom mark avses tas i anspråk från Kilot 1. På sidan 32 i planbeskrivningen står att anslutande korsningar kommer att behöva byggas om, vilket är alltför oklart vilka konsekvenserna blir för Kv Kilot. På sidan 9 i planbeskrivningen står att ett genomförande av planen inte av kommunen anses medföra en betydande påverkan på miljön och hälsan m.m. I

miljökonsekvensutredningen har dock inte redovisats konsekvenserna för Kv Kiot vad avser kommande bostäder och detta även i relation till vår tidigare utredning om buller m.m. via konsulten Ramböll som finns hos kommunen. Detta anser vi vara en brist som inte är acceptabel och som snarast måste åtgärdas av kommunen!

Hur förhåller sig konsekvenserna vad avser nya bostäder i Kv Kilot i förhållande till vad som redovisats under rubriken KONSEKVENSER på sidan 39 i planbeskrivningen?

På sidan 20 i planbeskrivningen står att byggrätten för Resecentrumbyggnaden begränsas till fyra våningar med hänsyn till stadens skala, mötet från östra förstaden, och övriga landmärken. Vi förutsätter att denna begränsning till fyra våningar inte ska gälla för Kv Kilot.

På planbeskrivningens sida 34 står att taxizon i etapp tre flyttas närmare Bolmensgatan. Vilken konsekvens får detta för bostäder inom Kv Kilot? Vi ifrågasätter dessutom om det är nödvändigt att flytta taxizonen närmare Kv Kilot?

Det framgår inte av planförslaget huruvida det blir det några dagvattenkonsekvenser för Kv Kilot med anledning av planförslaget för resecentrum.

På sidan 30 i till detaljplanen hörande miljökonsekvensbeskrivning står att ett sammanfattande omdöme av konsekvenserna på lång sikt är, att ett genomförande av detaljplanen inte medför några förändringar av ljudnivåerna vid kringliggande bostadshus. Redovisade ljudnivåökningar beror helt på ökningen av tågtrafiken som i huvudsak är oberoende av detaljplanens genomförande.

Vi undrar om detta omdöme gäller även kommande bostäder inom Kv Kilot? Vi undrar om vad som står om vibrationer på sidan 36, även gäller för Kv Kilot? Likaså undrar vi om vad som står på sidan 56 vad avser uppfyllelse av miljömål även gäller för Kv Kilot?

Vi ställer som krav att varken bullersituationen, problem med utsläpp eller problem med vibrationer ökar för Kv Kilot på grund av föreslagen detaljplan och dess genomförande för nytt Resecentrum i Halmstad.

Dessa frågeställningar bör snarast redovisas i kompletterande utredningar rörande konsekvenser för Kv Kilot. Vi anser även att det bör klargöras huruvida transporter med farligt gods kan komma att påverka utvecklingen av Kv Kilot. Som tidigare nämnts är undertecknat

bolag i grunden positiv till förslaget om nytt Resecentrum. Detta är dock fortsättningsvis beroende av vilka svar vi får på de frågor m.m. vi ställt ovan och även beroende av att detaljplanearbetet för Kv Kilot omgående påbörjas, för att i enlighet med tidigare beslut bedrivs parallellt med planarbetet för Resecentrum.

Kommentar

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med att planuppdrag för kvarteret Kilot finns.

Då vare sig buller eller vibrationer kommer att öka på lång sikt bedöms planens genomförande inte att försämra förutsättningarna för utveckling av fastigheten Kilot 1. Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas vad gäller detta.

Resecentrumbyggnaden begränsas och får vara högst 3 våningar. Detta är begränsningar som kommer av risk och traiksituationen i detaljplanen för resecentrum och den specifika platsen (se Länsstyrelsens, trafikverkets och byggnadnämndens yttrande samt kommentarerna på dessa). Kvarter Kilots byggnadshöjd och våningsantal förutsetts utredas i kommande planarbete.

Angående korsningens ombyggnad och gatuhöjd så bedöms detta inte att försämra trafiksituationen för kvarteret Kilot, utom under byggtiden då även en större omgivning kommer att påverkas.

Hörnet närmasta aktuell detaljplan, där liten sänkning av gatuhöjd kan komma att ske, kommer entrén att kunna vara kvar som den är med god anslutning till separerad gång- och cykelväg. Den mopedramp som används kan, genom en mindre ombyggnad som täcks upp av exploateringen, fortsättningsvis användas på samma sätt.

Antalet bussar som trafikerar Labolmsvägen kommer inte att öka på grund av hållplatsläget, då de flesta busslinjer redan passerar området, utan på grund av successivt ökande turtäthet. Detta är till fördel om kvarteret Kilot utvecklas till att innehålla fler arbetsplatser och bostäder.

Kranen 1, Tylöbaden

Undertecknat bolag motsätter sig detaljplanen om den på något sätt medför försämringar vad avser buller, vibrationer, luftföroreningar samt risker med anledning av transporter med farligt gods. Detta gäller både scenarior på kort och lång sikt.

Vi kräver att åtgärder vidtas vad avser ovan nämnda olägenheter så att gällande riktvärden innehålls.

Om detaljplaneförslaget genomförs krävs åtgärder vid nytt torg i

anslutning till fastigheten Kranen 1. Vi kräver att skyddsåtgärder vidtas vid gräns till vår fastighet med hänsyn till risken för störningar av våra hyresgäster. Detta med anledning av den stora ökande aktivitet som kommer att ske på och vid denna torgyta med både bilar, cyklar och gående. Därutöver förutsätts att torgytan blir mycket väl belyst.

Undertecknat bolag anser inte att scenariot med minskade trafikmängder på Laholmsvägen enligt transportplanen kan upplevas särskilt trovärdigt så länge inte ett beslut om genomförande av den s.k. Hamnleden har fattats och även ett beslut när genomförandet ska ske.

Krav på åtgärder enligt vårt yttrande i programskedet kvarstår.

Ovan nämnda krav på åtgärder gäller oavsett om det är kommunens eller Trafikverkets ansvar att genomföra desamma.

Vi förutsätter att kommunen i samråd med undertecknat bolag, tar initiativ till kontakter med Trafikverket i ovan nämnda frågor.

Kommentar

Ett genomförande av detaljplanen för Halmstads resecentrum bedöms inte medföra försämringar för fastigheten Kranen 1 vare sig på kort eller lång sikt.

Planen kommer inte att innebära ökade mängder av farligt gods längs järnvägssträckan genom Halmstad eller på Laholmsvägen.

Detaljplanen innebär inte nybyggnation av bostäder eller en väsentlig ombyggnad av Laholmsvägen. Därför gör Samhällsbyggnadskontoret bedömningen att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller i befintliga miljöer bör tillämpas. Dessa riktlinjer innebär 65 dB ekvivalentnivå utomhus avseende vägtrafikbuller. För fastigheten Kranen 1 utgör järnvägstrafiken den största bullerkällan. Detaljplanen påverkar inte spårtrafiken vilken är under Trafikverkets ansvarsområde, därför anges inga förslag till åtgärder vad gäller buller från järnvägstrafiken. Däremot kan konstateras att mellan fastigheten Kranen 1 och järnvägsområdet finns ytor som sedan tidigare är planlagda för trafik- samt parkändamål där det finns plats för bullerdämpande åtgärder om Trafikverket så väljer/ blir ålagda.

Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med resonemang och kompletterande beräkningar för buller samt resonemang kring föreslagna åtgärder.

Krav på skydd och åtgärder mot befintligt buller vibrationer och farligt gods från väg eller järnväg ska ställas till kommunens miljö- och hälsoskyddskontor eller direkt till trafikverket.

Detaljplanen kommer framförallt innebära ökad rörelse av gående och cyklister i

område. En detaljplan kan inte reglera belysning, men synpunkterna noteras för den fortsatta projekteringen av platsen.

Programsamrådsredogörelsen har sänts över och där kommenteras och besvaras tidigare yttrande. Dessa kommentarer kvarstår.

Frågan om Hamnleden är en övergripande transportfråga och kan inte hanteras inom ramarna för denna detaljplan. För att avlasta Laholmsvägen utreds förbättrad tillgänglighet på Vrangelsleden under 2013.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser ger ej rätt att överklaga planförslaget.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

Inga kvarstående anmärkningar.

LISTA PÅ SAKÄGARE SOM FRAMFÖRT ERINRINGAR UNDER PROGRAMSAMRÅDET 2010

Med besvärsrätt

Fastighet	Namn	Adress
Fotbollen 17	Dagon Halmstad	Dagon Fastigheter AB Box 50445 202 14 Malmö
Fotbollen 16	Fragerus fastigheter AB/ Fragerus studentbostäder AB	Fragerus studentbostäder AB Box 11365 404 28 Göteborg
Kranen 1	Tylöbaden, Wennerholms & co	Tylöbaden, Wennerholms & co Kungsvägen 35 A 302 70 Halmstad
Kilot 1	Trelp AB	Fastighets-AB Tre Kilo Vallgatan 16 302 42 Halmstad
Kapsågen 1	Jana fastigheter AB	Jana fastigheter AB Box 236 301 04 Halmstad
Flundran 7	Brf Flundran, c/o Barbro Tidestam	Brf Flundran c/o Barbro tidestam Stationsgatan 38 302 45 Halmstad

Utan besvärsrätt

Namn	Adress
Egon Larsson	-
Bengt Edqvist	Bengt Edqvist Vasängsvägen 3F 302 58 Halmstad
Andreas Hanning	Andreas Hanning Tredje Långgatan 10 413 03 Göteborg
Eva-Christel Bennerfeldt	Eva-Christel Bennerfeldt Stiftelsegatan 18 310 44 Getinge
Börje Jönsson	AB Halmia 90 c/o Börje Jönsson Syskonhamnsgatan 6 302 45 Halmstad

LISTA PÅ SAKÄGARE SOM FRAMFÖRT ERINRINGAR UNDER SAMRÅDET

Med besvärsrätt

Fastighet	Namn	Adress
Kilot 1	Tre Kilo AB	Tre Kilo AB c/o Staffan Pålsson 302 42 Halmstad
Kranen 1	Tylöbaden, Wennerholms & co	Tylöbaden, Wennerholms & co Kungsvägen 35 A 302 70 Halmstad

Samhällsbyggnadskontoret

Cecilia Bergström
Planchef

Tina Wagner
Planarkitekt



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

BESLUT

1 (5)

2014-04-07

403-154-14



Sändlista

Överklaganden av kommunfullmäktiges beslut den 17 december 2013, § 125, att anta detaljplan för Resecentrum etapp 2, Halmstads kommun

LÄNSSTYRELSENS BESLUT

Länsstyrelsen avslår överklagandena och fastställer detaljplanen.

Hur beslutet får överklagas

Länsstyrelsens beslut kan överklagas skriftligt till Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt. Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till Länsstyrelsen i Hallands län, som måste ha fått skrivelsen inom tre veckor från den dag då Ni fick del av beslutet. I annat fall kan överklagandet inte tas upp till prövning. Av överklagandet ska framgå vilket beslut som överklagas och den ändring i beslutet som Ni begär. Ni bör också tala om varför beslutet ska ändras. Finns handlingar eller annat till stöd för överklagandet bör dessa bifogas.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Planförutsättningar

Planområdet är beläget norr om järnvägsstationen i Halmstad och på östra sidan av spårområdet. Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av ett komplett resecentrum med lokal-, regional-, och nationell kollektivtrafik samlade i en punkt belägen mellan Laholmsvägen och den gamla järnvägsstationen.

Överklagandena

Kommunfullmäktiges beslut har överklagats av:

Namn	Adress
Fastighets AB Tre kilo	Spikgatan 15, 302 44 Halmstad
Börje Jönsson	Syskonhamnsgatan 6, 302 45 Halmstad

Börje Jönsson har senast under utställningen framfört synpunkter på planförslaget som inte har blivit tillgodosedda. Kommunen har inte tagit upp honom som sakägare i utställningsutlåntagandet men har underrättat honom i enlighet med reglerna i 5 kap 30 § plan- och bygglagen (1987:10), PBL. Av

RÅ 1991 ref. 80 framgår att de som har fått underrättelse om beslut att anta en detaljplan med besvärshänvisning har rätt att överklaga ett planbeslut.

Fastighets AB Tre Kilo har under planprocessen skriftligen lämnat synpunkter i ärendet som inte har blivit tillgodosedda. Kommunen har underrättat dem enligt reglerna i 5 kap 30 PBL.

Länsstyrelsen anser att båda klaganden har rätt att överklaga. Överklagandena tas upp till prövning.

Fastighets AB Tre kilo yrkar att Länsstyrelsen upphäver kommunens beslut att anta den aktuella detaljplanen. Bolaget anför i huvudsak följande:

Bolaget är i grunden positiv till etableringen av ett nytt resecentrum. Bolaget har ansökt om ny detaljplanen för Kilot 1. Bolaget har blivit lovade att de båda planarbetena skulle bedrivas parallellt. Så har dock inte skett. Detaljplanen för det nya resecentrum förutsätter markintrång och betydande marknivåförändringar. Den mark som ska tas från bolagets fastighet ska enligt planen ingå i allmän plats för lokalgata. Något avtal om detta markintrång finns inte mellan bolaget och kommunen.

Börje Jönsson yrkar, som det får förstås, att kommunens beslut att anta den aktuella detaljplanen upphävs. Han anför i huvudsak följande: Detta förslag om ett nytt resecentrum permanentar för tid och evighet alla problem som finns i staden samt tillför en mängd nya. Det går inte att efterlämna ett sådant dåligt arv till våra kommande generationer. Till överklagandet är bifogat skisser på en alternativ lösning.

Tidigare statlig prövning

Länsstyrelsen har den 7 januari 2014 beslutat att någon prövning enligt 12 kap. 1 § PBL inte ska ske för rubricerad detaljplan.

Länsstyrelsen har funnit att det inte kan befaras att planbeslutet innebär att:

- 1 ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses,
- 2 en samordning inte skett av mellankommunala mark- och vattenfrågor,
- 3 en miljökvalitetsnorm inte följs,
- 4 strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- 5 en bebyggelse enligt planen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

2014-04-07

403-154-14

SKÄLEN FÖR LÄNSSTYRELSENS AVGÖRANDE**Tillämpliga bestämmelser m.m.**

Detaljplaneärendet har påbörjats före den 2 maj 2011 och ska därför enligt övergångsbestämmelserna i den gällande plan- och bygglagen (2010:900) hanteras enligt den gamla plan- och bygglagen (1987:10). All hänvisning till plan- och bygglagen (PBL) i detta beslut avser därför äldre plan- och bygglagen.

I 1 kap 2 § PBL stadgas att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten (det s.k. kommunala planmonopolet).

I 1 kap 5 § PBL anges att vid prövning av frågor enligt denna lag ska både allmänna och enskilda intressen beaktas, om inte annat är särskilt föreskrivet.

I 2 kap 2 § PBL anges att planläggning ska, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar.

Enligt 5 kap 2 § PBL ska vid utformning av en detaljplan skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden.

Aktuellt ärende

Plan- och bygglagen bygger bland annat på principen om kommunal självbestämmanderätt i frågor, som rör hur marken inom kommunen ska användas och miljön utformas. I samband med tillkomsten av plan- och bygglagen underströk sålunda lagstiftaren att staten (i detta fall Länsstyrelsen) vid prövning av överklaganden normalt inte i någon väsentlig mån bör rubba den huvudsakliga inriktningen av kommunernas markanvändningsbeslut. De bedömningar kommunen gjort i sina planer i fråga om exploateringsgraden, tillgången till service, trafiksystemets standard och andra liknande kvalitetsfrågor bör staten vid sin prövning mycket sällan frångå i något väsentligt avseende (se prop. 1985/86:1 s. 365). Den prövning av överklaganden som länsstyrelsen gör är alltså i enlighet med lagstiftarens intentioner begränsad. Prövningen inriktas väsentligen på om planärendet handlagts på ett formellt riktigt sätt och om de avvägningar som kommunen gjort mellan enskilda intressen och motstående allmänna eller enskilda intressen kan anses skäliga.

Enligt 13 kap 8 § PBL ska länsstyrelsen antingen fastställa eller upphäva ett överklagat beslut om antagande av detaljplanen i sin helhet. Länsstyrelsen kan i detta ärende endast pröva den överklagade detaljplanen för Resecentrum etapp 2. Någon möjlighet att pröva andra beslut finns således inte. Vidare kan

2014-04-07

403-154-14

Länsstyrelsen inte heller pröva en alternativ utformning av förslaget än det som kommunen har antagit. Det Börje Jönsson anført om att han överklagar det redan utförda som strider mot gällande bygglovsbestämmelser när det gäller boende inom 300 meter samt det han anført om alternativa lösningar föranleder därför ingen vidare åtgärd från länsstyrelsens sida.

I genomförandebeskrivningen anges att delar av fastigheten Kilot 1 inlöses och fastighetsregleras till kommunens intilliggande allmänna platsmark. Vidare står att kommunen initierar och ansvarar för att fastighetsbildningarna som avses genomföras inom detaljplanen kommer till stånd. Kostnadsfördelning ska regleras i avtal. Den del av fastigheten Kilot 1 avser marken närmast väggorsningen. Marken får enligt gällande detaljplan inte bebyggas. Det är inget krav att fastighetsregleringen är klar innan detaljplanen antas. Intrånget i fastigheten bedöms inte vara en sådan olägenhet att detaljplanen härav inte kan godtas. Användandet av fastigheten bedöms inte heller på andra sätt försvåras av genomförandet av detaljplanen. Att kommunen utlovat att de två detaljplaneprocesserna skulle pågå parallellt är ingen grund för Länsstyrelsen att upphäva detaljplanen.

Länsstyrelsen konstaterar att förslaget uppfyller bestämmelserna i PBL. Planförslaget bedöms ha en sådan utformning som ligger inom ramen för det handlingsutrymme som PBL ger kommunen. Enskilda intressen bedöms inte kränkas i sådan mån att förslaget därför inte kan godtas.

Med hänsyn till ovanstående ska överklagandena avslås och detaljplanen fastställas.

I handläggningen av detta ärende länsarkitekt Cecilia Engström varit beslutande och planarkitekt Josefine Carlsson varit föredragande. Vidare har länsjurist Robert Bärwald deltagit.



Cecilia Engström



Josefine Carlsson

2014-04-07

403-154-14

Sändlista med delgivningskvitto

Börje Jönsson, Syskonhamnsgatan 6, 302 45 Halmstad

Fastighets AB Tre Kilo, Spikgatan 15, 302 44 Halmstad

Kopia

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun

Samhällsbyggnadskontoret i Halmstads kommun

Lantmäterimyndigheten i Halmstads kommun

Planmappen

Planarkivet



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2014-08-27
meddelad i
Vänerns borg

Mål nr P 1779-14



KLAGANDE

1. Fastighets AB Tre kilo
Spikgatan 15
302 44 Halmstad

2. Börje Jönsson
Syskonhamnsgatan 6
302 45 Halmstad

MOTPART

Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens Hallands län beslut 2014-04-07 i ärende nr 403-154-14, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl., Resecentrum, etapp 2, Halmstads kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun, nedan fullmäktige, beslutade den 17 december 2013, KF § 125, KS 2013/0134, att anta detaljplan för Resecentrum etapp 2, Halmstads kommun.

Av antagandehandlingen för detaljplanen framgår bl a följande. Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av ett komplett resecentrum med lokal-, regional- och nationell kollektivtrafik samlad i en punkt belägen mellan Laholmsvägen och Halmstads nuvarande järnvägsstation. Huvuddelen av aktuell mark ägs av Halmstads kommun, men en mindre del ägs av Trafikverket. Planområdet innefattar även mindre delar av fastigheterna Kapsågen 1 respektive Kilot 1, som båda är i privat ägo. För övriga delar av fastigheten Kilot 1 finns ett uppdrag att ta fram detaljplan för att utveckla fastigheten.

Lagfaren ägare till fastigheten kilot 1 är Fastighets AB Tre kilo, dvs klagande nr 1.

Inom området gäller huvudsakligen en äldre stadsplan med beteckningen plan 92. Planområdet omfattas emellertid av ytterligare sex olika gällande detaljplaner utfärdade mellan 1951 och 1999. Ingen av dessa detaljplaner har kvarvarande genomförandetid.

YRKANDEN M.M.

Börje Jönsson har överklagat länsstyrelsen beslut och yrkat, såsom det får förstås, att detaljplanen ska upphävas. Till grund härför har han anfört bl.a. följande. Efter förfrågan från tidigare kommunrådet Bertil Nilsson, om han kunde göra ett alternativt förslag till ett resecentrum så gjorde han det. När han presenterade detta för en tjänsteman i byggnadsnämnden påpekade han att det ska vara 300 meter till närmsta bostadshus. Som byggare kände han till detta, och upplyste då Bertil Nilsson att hans eget förslag var helt inbyggt vilket hävde den regeln. Trots detta bygger Halmstads kommun mot sina egna skrivna lagar, och har dessutom inte ens kontaktat honom trots att han bor inom 300 meter från den anlagda bussterminalen.

Om inte detta stoppas så är det inte konstigt att hela samhället ser ut som det gör idag. Myndigheter måste visa att egna lagar efterlevs. Dessutom måste det till handling så att den stora arbetslösheten löses omgående. Det är oförsvarligt att vara låta tiden rulla iväg. Hans lösning skapar en bättre stad på många punkter och sätter direkt igång en mängd jobbaktiviteter.

Fastighets AB Tre Kilo (nedan bolaget) har överklagat länsstyrelsens beslut och yrkat att detaljplanen ska upphävas. Till grund härför har bolaget åberopat vad som tidigare framförts i överklagandet till länsstyrelsen och därvid tillagt bl.a. följande. Inledningsvis bör det betonas att bolaget är fortsatt positiv till etableringen av ett nytt Resecentrum i föreslaget läge, under förutsättning att detta inte medför några negativa konsekvenser för fastigheten Kilot 1. Särskilt betonas att det markintrång med konsekvenser för befintlig garageanläggning inom Kilot 1 som detaljplanen för det nya Resecentrum förutsätter, måste få en lösning som kan accepteras. De trafiktekniska konsekvenserna av detaljplanen med etablering av nytt Resecentrum får inte heller bli negativa med hänsyn till nu pågående verksamhet och inte heller med hänsyn till den förändring av detaljplanen som är under utarbetande för fastigheten Kilot 1, för att möjliggöra utveckling av fastigheten med nya verksamheter och bostäder. Vad avser fastigheten Kilot 1 lämnade de redan år 2006 in ansökan om en ny detaljplan. I februari år 2010 beslutade kommunstyrelsens beredningsutskott om uppdrag att i detaljplan pröva utveckling av fastigheten Kilot 1. Beredningsutskottet beslutade även att planarbetet bör bedrivas parallellt med planarbete för Resecentrum, vilket även vid flera tillfällen muntligt utlovats av respresentanter för Halmstads kommun. Vid många tillfällen har de även påpekat vikten av att planarbetet för Kv Kilot bedrivs parallellt med planarbetet för det nya Resecentret. Så har dock inte skett. Planarbetet för Kv Kilot har numera påbörjats och ett avtal som reglerar kostnader för detaljplanearbetet m.m. har tecknats mellan kommunen och bolaget (efter antagandebeslutet för detaljplanen för Resecentrum). Någon godtagbar lösning på trafikfrågor och angöring till Kv Kilot finns ännu inte. Som nämnts förutsätter detaljplanen för Resecentrum markintrång på fastigheten Kilot 1. Inom den mark som omfattas av markintrång finns även anläggning i form av angöringsramp – till garageanläggning – som inte kan användas efter ett

plangenomförande. Därutöver kommer betydande marknivåförändringar att ske i anslutning till fastigheten vid korsningen Bolmensgatan – Laholmsvägen. Den mark som ska tas från fastigheten där även tillfart till deras garageanläggning befinner sig, ska enligt detaljplanen ingå i allmän plats för Lokalgata. Något avtal om detta markintrång och byggande av en ny angöringsramp till befintlig garageanläggning finns ännu inte. Det har även getts ett muntligt besked om att detaljplanen för Resecentrum kan komma att innebära begränsningar för angöring och trafikering till fastigheten Kilot 1. Under april månad 2014 har de fått del av trafikutredningen, där kan tolkas att negativa trafiktekniska och negativa angöringskonsekvenser kan befaras uppkomma med anledning av etableringen av nytt Resecentrum. De trafiktekniska konsekvenserna borde på ett bättre sätt och mera klargörande sätt utretts och redovisats i detaljplaneprocessen för det nya Resecentrat. I egenskap av ägare till fastigheten Kilot 1 anser de inte att deras enskilda intressen har beaktats i tillräcklig omfattning i den nya detaljplanen. Kommunen har inte tagit skälig hänsyn till behovet av trafikförsörjning till Kv Kilot och inte heller tagit hänsyn till kommande förändringar och kompletteringar inom Kv Kilot. Vid utformningen har kommunen inte tagit skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Den mark inom fastigheten Kilot 1, som enligt detaljplanen ska tas i anspråk för allmän plats – Lokalgata – innehåller en för fastighetens funktion omistlig angöringsramp till befintligt underjordiskt garage. Innan planens antagande har ingen fungerande och godtagbar lösning redovisats på hur en alternativ angöring ska anordnas och inte heller har de ekonomiska konsekvenserna klargjorts och avtalats. De olägenheter ett genomförande av detaljplanen kan komma att innebära för dem som ägare till fastigheten Kilot 1 går inte att överblicka. I den till detaljplanen hörande planbeskrivningen har det inte tillräckligt belysts och klargjorts följdverkningarna/konsekvenserna av detaljplanens genomförande, bl.a. med avseende på ianspråktagande av mark och däri ingående angöringsramp till garage, trafikförsörjningen och angöringsföresättningsarna till Kv Kilot. De olägenheter ett genomförande av detaljplanen kan komma att innebära går inte att överblicka. Sammantaget utgör vad som ovan anförts grund för upphävande av länsstyrelsens och kommunfullmäktiges beslut att anta förslag till den aktuella detaljplanen.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Lika med länsstyrelsen finner domstolen att det förhållandet, att Halmstads kommun må ha förutskickat att detaljplanarbetena för Resecentrum skulle löpa parallellt – vilket, om så hade skett, för Fastighets AB Tre kilo hade inneburit att bolaget, utifrån den nu ifrågavarande detaljplanen, bättre hade kunnat utläsa och överblicka konsekvenserna för sin fastighet Kilot 1 – inte utgör grund för att upphäva detaljplanen. Vad avser nämnda fråga om överblickbarhet framgår dock av planhandlingarna ("Samrådsredogörelse" daterad 2013-08-06 sid 20-22 och "Utlåtande" daterat 2013-12-17 sid 10) att Halmstads kommun, så gott man kunnat på detta stadium av det samlade planarbetet, besvarat sådana frågeställningar från Fastighets AB Tre kilo som i mycket sammanfaller med de omständigheter Fastighets AB Tre kilo nu anför till utveckling av sitt överklagande av detaljplanen.

Med hänsyn till det nu anförda och i övrigt på de skäl länsstyrelsen anför skall överklagandena avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande ska ha inkommit till mark- och miljödomstolen senast den 17 september 2014 men vara ställt till Mark- och miljööverdomstolen.

Prövningstillstånd krävs.



Ulf Klerfalk
rådman



Rolf Dalbert
tekniskt råd

Föredragande har varit beredningsjuristen Martina Albo.



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060201

PROTOKOLL
2014-10-30
Föredragning i
Stockholm

Aktbilaga 5
Mål nr P 8452-14

Sid 1 (2)

RÄTTEN

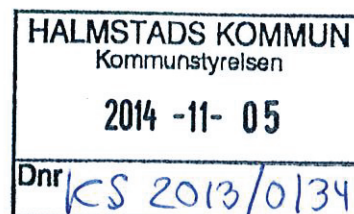
Hovrättsrådet Henrik Löv, tekniska rådet Cecilia Undén och hovrättsrådet Eywor
Helmenius, referent

FÖREDRAGANDE OCH PROTOKOLLFÖRARE

Föredraganden Mia Edlund

KLAGANDE

Börje Jönsson
Syskonhamnsgatan 6
302 45 Halmstad



MOTPART

Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

SAKEN

Detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. i Halmstads kommun (Resecentrum, etapp 2);
nu fråga om prövningstillstånd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2014-08-27 i mål nr P 1779-14

Målet föredras och Mark- och miljööverdomstolen fattar följande

BESLUT (att meddelas 2014-11-04)

Det överklagade avgörandet får prövas av Mark- och miljööverdomstolen bara om
Mark- och miljööverdomstolen har meddelat prövningstillstånd.

Prövningstillstånd ska meddelas

- om det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
- om det inte utan att prövningstillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,

Dok.Id 1176080

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00	08-561 675 59	måndag – fredag
103 17 Stockholm		08-561 675 50		09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se		
		www.svea.se		

- om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre domstol, eller
- om det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Mark- och miljööverdomstolen har gått igenom utredningen i målet och kommit fram till att det inte finns skäl att meddela prövningstillstånd i detta fall.

Mark- och miljööverdomstolen meddelar inte prövningstillstånd. Mark- och miljödomstolens dom står därför fast.

Beslutet får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.



Mia Edlund

Protokollet uppvisat/ 

 Edlund

UPPLYSNING OM LAGA KRAFT



1(1)

Datum
2014-11-05

Dnr KS 2013/0134

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 17 december 2013, § 125 beslutat anta ett förslag till detaljplan för **del av HALMSTAD 2:16 m.fl. Resecentrum, etapp 2, Halmstad**. Kommunens aktbeteckning är 1054K. Tillkännagivande om justeringen av protokollet med beslutet har anslagits på kommunens anslagstavla den 19 december 2013.

Länsstyrelsen har den 7 januari 2014 beslutat att någon prövning enligt 12 kap. 1 § plan- och bygglagen inte ska ske.

Länsstyrelsen har genom beslut den 7 april 2014 avslagit överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen.

Länsstyrelsens beslut har överklagats till Mark- och miljödomstolen. Mark- och miljödomstolen har genom dom den 27 augusti 2014 avslagit överklagandet.

Mark- och miljödomstolens dom har överklagats vidare till Mark- och miljööverdomstolen. Mark- och miljööverdomstolen meddelar inte prövningstillstånd. Mark- och miljödomstolens dom står därför fast enligt beslut från Mark- och miljööverdomstolen den 4 november 2014.

Detaljplanen har därmed **vunnit laga kraft den 4 november 2014**.

Samhällsbyggnadskontoret den 5 november 2014.

Ann-Britt Thörner

Sändlista

Länsstyrelsen
Alla Byggnadskontoret
SHBK Plan och Mex
Fastighetskontoret
Teknik- och fritidsförvaltningen
LBVA