

Diariennr:

Datum:

KS 2017/00527

2021-01-13

Remissinstanser enligt sändlistan

Samråd för detaljplan gällande del av HALMSTAD 2:16 m.fl. SÖDRA INFARTEN, etapp 2, Halmstad.

Remisstid: 15 januari – 19 februari 2021

Handläggare: Henrik Gustavsson

E-post: henrik.gustavsson@halmstad.se

tel. 073-303 52 45

Svar senast 19 februari 2021

Planförslaget med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har godkänts för samråd av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott den 1 december 2020.

Ärendet handläggs med utökat förfarande. Det innebär att ett planförslag senare kommer att skickas ut för granskning. Det är viktigt att ni meddelar eventuella synpunkter redan nu.

Kan slutligt yttrande inte avges i tid önskas ett preliminärt yttrande (tjänsteperson, utskott, ej justerat protokoll etc).

OBS!

Aktuella detaljplaner finns även på kommunens hemsida: www.halmstad.se

Svar ska vara inlämnat senast den **19 februari 2021** till kommunstyrelsen, Box 153, 301 05 Halmstad.

Om svar skickas med e-post:

Välj **"Diarium KS"** om ni har Outlook

Övriga sänder e-posten till **"kommunstyrelsen@halmstad.se"**

- ☐ har inget att erinra mot föreslagen åtgärd
- ☐ erinran enligt bifogad skrivelse (Skicka alltid tillbaka denna blankett med yttrandet)

Ort:

Datum:

Namn:

Telefon:

Namnförtydligande:

Förvaltning/Bolag:

Datum
2021-01-13

Dnr
KS 2017/00527

Detaljplan gällande **del av HALMSTAD 2:16 m.fl. SÖDRA INFARTEN, etapp 2, Halmstad.**

Remisstid: 15 januari – 19 februari 2021

SAMRÅD (utökat förfarande)

FÖR YTTRANDE:

Byggnadsnämnden
E.ON Elnät Sverige AB
Fastighetsnämnden
Försvarmakten
Hallands Hamnar AB
Hallandstrafiken AB
Halmstad Handel
HEM
HEM Nät AB
Halmstads Naturskyddsförening
Destination Halmstad AB
Halmstads Stadsnät AB
Kommunala Lantmäterimyndigheten
Kommunala pensionärsrådet
Kulturmiljö Halland
LBVA AB
Länsstyrelsen
Miljönämnden
Polismyndigheten
Räddningsnämnden
Sjöfartsverket
Skanova
Skogsstyrelsen
Swedegas AB
Svenska Kraftnät

forts. nästa sida

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se

Teknik- och fritidsnämnden
Trafikverket
Weum Gas AB

FÖR KÄNNEDOM:

KSU:s ordf. och ledamöter
Sven Olof Nilsson
Mila Sladic
Villaägarna södra Halland
Halmstadnämnden, Region Halland
Strategi- och utredningsavd.

Handläggare: Henrik Gustavsson
Telefon: 073-303 52 45
Epost: henrik.gustavsson@halmstad.se

Postadress
HALMSTADS KOMMUN
Box 153
301 05 Halmstad

Besöksadress
HALMSTADS KOMMUN
Kyrkogatan 5
302 42 Halmstad

Telefon
035-13 70 00

E-post
direkt@halmstad.se

Webbplats
www.halmstad.se

Organisationsnr: 212000-1215

PLANBESKRIVNING

Samrådshandling

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 M.FL.

SÖDRA INFARTEN ETAPP 2



SÖDRA INFARTEN ETAPP 2, HALMSTADS KOMMUN

Utökat förfarande, KS 2017/00527
Samhällsbyggnadskontoret 2020-11-20

INNEHÅLL

3	INLEDNING
7	MILJÖBEDÖMNING
9	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN
11	FÖRUTSÄTTNINGAR
17	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER
36	GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

INLEDNING

PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

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

Tillgängligt på samhällsbyggnadskontoret finns också:

- Fastighetsförteckning (2020-11-11)
- Grundkarta (2020-11-06)

Övriga handlingar/utredningar:

- Bullerutredning Södra infarten (Sweco, 2020-09-30, rev 2020-11-16)
- Dagvatten kompletterings-PM inkl bilagor, Södra infarten etapp 1 (Ramböll, 2016-05-13)
- Dagvatten och skyfall - Sammanfattande PM Södra infarten etapp 2 (Sweco, 2020-11-12)
- Dagvatten, kompletterande utredning Södra infarten etapp 1b (Sweco, 2020-02-21)
- Dagvatten, kompletterande utredning, PM föroreningsberäkningar Södra infarten etapp 1b (Sweco, 2020-06-05)
- Dagvattenutredning Södra infarten (Ramböll, 2015-08-17)
- Dagvattenutredning Södra infarten etapp 2, väster om Västervallvägen (Sweco, 2020-10-15)
- Utredning av förorenad mark, Södra infarten etapp 2 (Relement Miljö Väst AB, 2020-10-14)
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) - geoteknik, Södra infarten, inkl bilagor (Sweco, 2020-09-30)
- Gestaltningssprogram Södra infarten (2015-08-18)
- Miljökonsekvensbeskrivning Södra infarten (2016-05-19)
- Naturvärdesinventering Södra infarten Halmstad etapp 2 (Naturcentrum AB, 2019-05-08)
- Naturvärdesinventering och översiktlig konsekvensbeskrivning, Södra infarten Halmstad (Naturcentrum AB, 2015-01-19)
- Riskanalys farligt gods, Södra infarten etapp 2 Halmstad (Ramböll, 2020-05-08)
- Riskanalys detaljplan för Södra infarten etapp 2 (WSP, 2018-10-09)
- Social konsekvensbeskrivning för Södra infarten (Norconsult 2015-08-12)
- Trafikbullerutredning Södra infarten Halmstad (Ramböll, 2020-11-18)
- Trafikprognos Södra infarten 2040 (Ramböll, 2018-06-15)

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

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

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syfte

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

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

Övergripande mål

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

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

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

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

Huvuddrag

Projektet Södra infarten har delats in i två huvudetapper, etapp 1 och etapp 2. Se bild 1 på nästa sida. Detaljplanen för etapp 2 omfattar Södra infartens huvudsträckning utmed Västkustbanan, ungefär från Montörgatan i söder till Stålverksgatan i norr, via bro över Västkustbanan. Längs denna sträckning ingår anslutning till Sliparegatan, bro över Västervallvägen, cirkulationsplats Larsfrid med anslutning till Larsfridsvägen, samt cirkulationsplats Hamnen med anslutning dels till Stålverksgatan, dels till hamnområdet och Östra stranden. I detaljplanen ingår även ny separerad gång- och cykelkoppling mellan östra Halmstad och Östra stranden/Stålverksgatan över Västkustbanan.

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

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

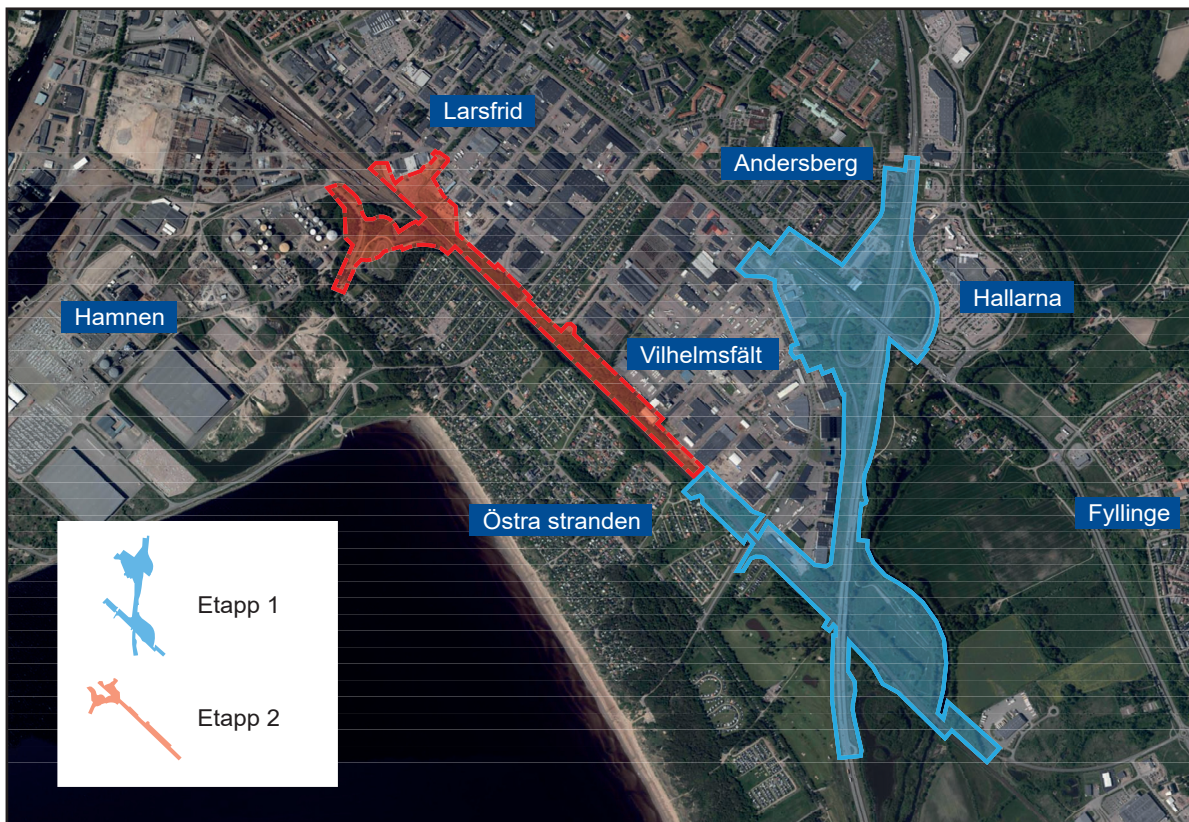


Bild 1. Översigtsbild - Södra infarten etapp 1 och etapp 2.

BAKGRUND OCH UPPDRAG

Uppdrag

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

Kortfattad historik

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

- 2005-10-18 KS § 298, fick BN i uppdrag att upprätta detaljplan för Södra infarten. Byggnadsnämnden överlämnade uppdraget 2005-11-09 § 424 till byggnadskontoret.
- Byggnadsnämnden beslutade 2006-06-21 § 245 att samråda programhandlingarna.
- Efter genomfört programsamråd beslutade byggnadsnämnden 2007-03-21 § 122 att överlämna förslag till programsamrådsredogörelse samt tilläggsstudier till kommunstyrelsen för yttrande.
- Kommunstyrelsen beslutade 2007-04-03 § 121 att godkänna planprogrammet med de revideringar och kompletteringar som tilläggsstudierna pekade på och gav byggnadsnämnden i uppdrag att fortsätta planarbetet. Planförslaget var ute på samråd 2008. Av olika anledningar stannade arbetet.
- 2014-05-27 KSU § 131 beslut om planuppdrag, Södra infarten etapp 1. Detaljplan för etapp 1 antogs av kommunfullmäktige 2017-09-26, KF § 103. Planen vann laga kraft 2018-06-21.
- 2017-10-24 KSU § 210 beslut om planuppdrag, Södra infarten etapp 2. Arbeta pågår.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

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



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

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

Markägoförhållanden

Fastigheterna Flamman 4, Flamman 6, Fregatten 1, Fregatten 9, Halmstad 2:27 och Filen 3 är i privat ägo. Halmstad 2:1 ägs av Trafikverket. Fastigheterna Halmstad 2:8, Halmstad 2:16, Halmstad 4:28, Flamman 3, Fregatten 6 och Fregatten 8 ägs av Halmstads kommun.

MILJÖBEDÖMNING

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

Behovsbedömning

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

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

Ställningstagande

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

Sammanfattad bedömning av miljökonsekvenser och risker

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

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

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

I vissa aspekter medför planen en positiv konsekvens, till exempel avseende fördröjning av dagvatten orsakad av skyfall, där gröna ytor och ytor för dagvatten minskar risken för översvämningar. Utökad bullerskydd som inarbetas i planförslaget bidrar också till att störningar från buller kring stugområden minskar. Den kumulativa påverkan som i vissa tillfällen kan uppstå vid stugområdet med hänsyn till buller från befintlig motorbana och vägar och järnväg försvinner. Däremot så är det oklart var och om motorbanan kommer att flytta till ett annat område om planen genomförs. Utpekade naturområden/

gröna ytor i planförslaget kan ge upphov till kopplingar mellan olika stadsdelar och gröna områden, vilket kan ge positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv, även minskade störningar från trafik kan bidra till positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv.

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

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

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

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

PLANER OCH PROGRAM

Översiktsplan

Södra infarten är utpekad i kommunens nu gällande översiktsplan, Framtidsplan 2030, (laga kraft 2015-01-15, aktualitetsöversyn antagen 2018-05-22). Se bild 4 nedan. I översiktsplanen nämns bl. a. att Södra infartens planerade sträckning löper från E6 till hamnen utmed Västkustbanan. Fram till Larsfridsvägen är vägen enligt översiktsplanen planerad att gå norr om Västkustbanan för att sedan korsa Västkustbanan och ansluta till hamnområdet. Vidare nämns att syftet med Södra infarten är att förbinda hamnen med E6 och verksamhetsområdena Villmanstrand och Kistinge öster om E6. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner.



Bild 4. Utdrag ur Framtidsplan 2030. Aktuell del av Södra infarten (etapp 2) inom röd markering.

Gällande detaljplaner

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

Detaljplan	Laga kraft, år	Huvudsaklig användning (inom planområdesgräns för detta planförslag)
1380K-P831	1991	Industrigata, industri ("I") och järnvägstrafik ("T ₁ ")
1380K-P411	1965	Järnvägsändamål ("T _j ")
1380K-E238	2009	Skydd mot störning ("SKYDD")
1380K-P353	1960	Järnvägsändamål tillgängligt för allmän gatutrafik "T _{jz} " och trafikändamål ("T")

1380K-P193	1947	Järnvägstrafikändamål ("Tj") och park/ plantering
1380K-P407	1964	Elektrisk högspänningsledning ("El") och gata
1380K-E3	1987	Industri ("J")
1380K-P507	1973	Transformatorstation ("Es"), "J" (industri) och elektrisk högspänningsledning ("El")
1380K-P250	1953	Järnvägstrafik ("Tj")
1380K-P665	1980	Järnvägstrafik ("Tj"), oljeupplagsområde som icke avser förvaring och hantering av brandfarliga varor ("Uoa") och park eller plantering/gata
1380K-P977	2005	Bilparkering ("P1")

Tabell 1. Gällande detaljplaner.

Kommunala handlingsprogram

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

Handlingsprogram för hållbara transporter

Ekohandlingsprogram

Halmstads gröna värden

Handlingsprogram för bostadsförsörjning

Planeringsdirektiv med budget

Energiplan

RIKSINTRESSE OCH FÖRORDNANDE

Väst kustbanan, järnvägsanläggningen och Halmstads rangerbangård, utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, berörs av detaljplanen. Därutöver berörs område av betydelse för totalförsvarets militära del, civil flygplats (3 kap. 9 § miljöbalken) med koppling till totalförsvarets riksintresse.

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

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

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

FÖRUTSÄTTNINGAR

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

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



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

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

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

Bedömningarna av naturvärden i både Halmstads gröna värden och i Grönplanen utgår från en övergripande nivå och beskriver en generell bedömning för hela området. För området Östra stranden beskrivs naturvärdet som "dynområde med strandskog med många fynd av rödlistade arter framförallt fåglar och insekter men även en del kärlväxter". Denna beskrivning är inte representativ för den del av planområdet som ingår i det större naturområdet, Östra stranden. Istället har naturvärdesinventering av planområdet genomförts av Naturcentrum AB i två omgångar som del i detaljplanarbetet. Första

naturvärdesinventeringen genomfördes i samband med nu lagakraftvunnen detaljplan för Södra infarten etapp 1. Inventeringsområdet omfattade både etapp 1 och etapp 2. Resultatet av denna inventering finns i rapporten Södra infarten Halmstad Naturvärdesinventering och översiktlig konsekvensbeskrivning, 2015. 2019 inventerade Naturcentrum AB marken som berörs av nu aktuell detaljplan. Rapporten heter Naturvärdesinventering Södra infarten Halmstad etapp 2 (2019-05-18).

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

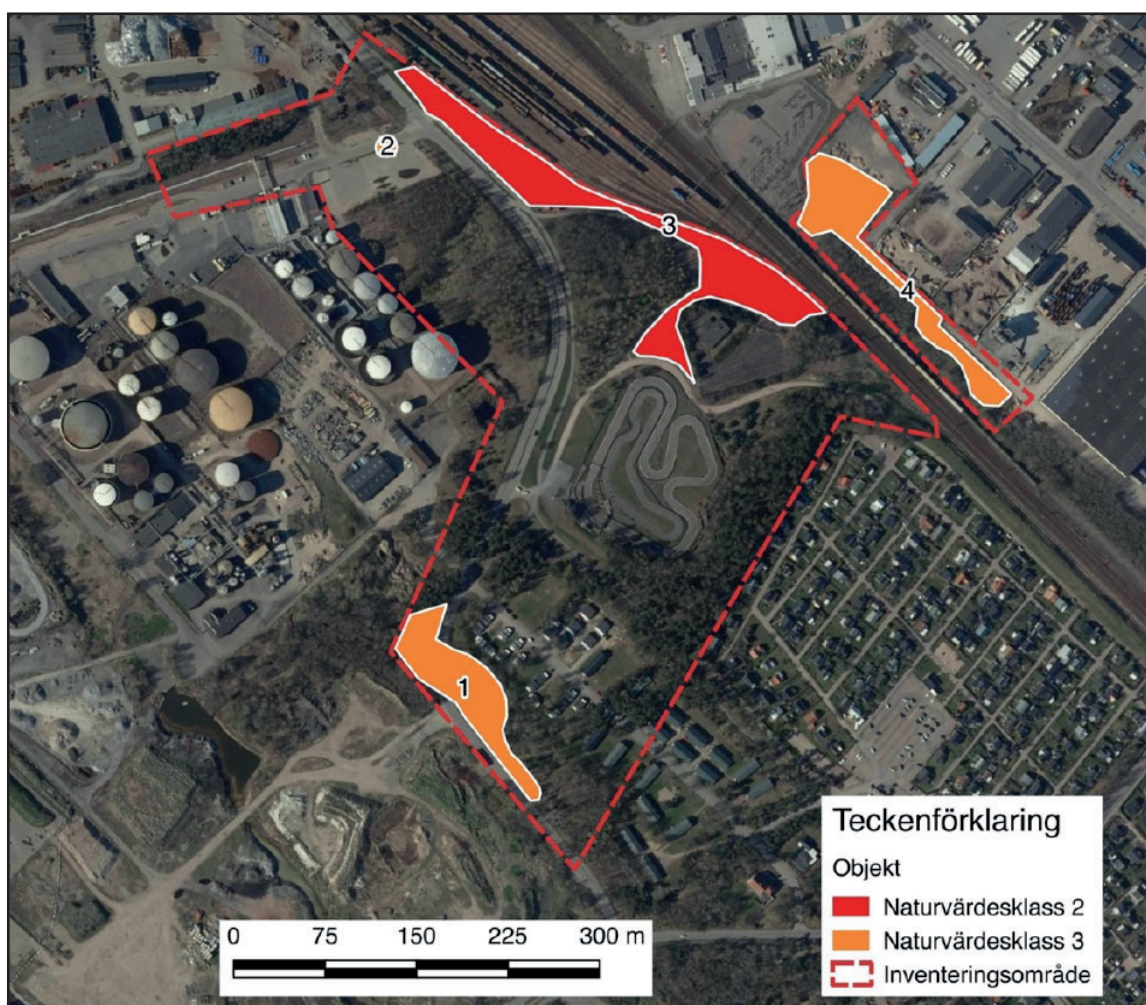


Bild 7. Identifierade naturvärdesobjekt (Naturcentrum AB, 2019-05-08).

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

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

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



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

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

Vattenområden och strandskydd

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

Geotekniska förhållanden

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

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

Kulturmiljöer och fornlämningar

Fornlämningar är inte kända i planområdet.

Rekreation

Planområdet ligger i närheten av Östra stranden. Rekreation inom planområdet utgörs av befintlig gokartbana. Annan typ av rekreation inom planområdet är mindre aktuellt då planområdet är beläget intill järnväg och verksamheter.

Behov av kompensationsåtgärder

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

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

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

BEBYGGELSE

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

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

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

Kollektivtrafik

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

Biltrafik och gator

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

Bilparkering

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

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

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

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

Störande verksamheter och farligt gods

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

Risk

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

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

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

halter av samma ämnen kan förekomma.

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

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

Buller

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

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

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

Dricks-, spill- och dagvatten

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

Avfallshantering

Avfallshantering ordnas inom kvartersmark.

PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSER

MARK, VATTEN OCH VEGETATION

Mark och vegetation

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

Mindre del av de sandiga markerna söder om bangården kommer att tas i anspråk för väg och gång- och cykelväg. Detta kommer innebära viss förlust av värdefull naturmiljö med naturvärdesklass 2. Beroende på omfattningen finns en risk att kvarlämnade ytor, med bland annat mindre pollen- och nektarresurser, är för små för att upprätthålla livskraftiga populationer av mer krävande sandmarksinsekter. Detta kan innebära negativa effekter på florans och faunan i området med minskade lokala populationer som följd.

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

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

Vattenområden och strandskydd

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

Geotekniska förhållanden

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

Efter ca 3 m djup övergår sandens karaktär till mer finsandig. Enligt sonderingsresultat uppvisar detta finsandiga lager generellt en fast lagringstäthet från ca 3,5 m djup som efter ca 4 m djup blir mycket fast. Sandlagret uppvisar lerinslag mot slutet, till ca 6 m djup. Efter ca 6 m djup övergår sandlagret i ett tydligt lerlager. Utförda sonderingar visar på ett relativt homogent spetstryck i leran (på under 2,5 MPa) med en relativ fasthet som är mycket låg, som ökar smått med djupet. Lerlagret har påvisats ner till ca 20 – 45 m djup och misstänks att ligga direkt på berg. (WSP MUR 2020-09-30).

Kulturmiljöer och fornlämningar

Några fornlämningar är inte kända inom planområdet. Inför etapp 1 gjordes en arkeologisk bedömning för hela projekt Södra infarten tillsammans med länsstyrelsen. Länsstyrelsen gjorde då bedömningen att arkeologisk undersökning behövdes för del av planområdet för etapp 1. Denna utredning har godkänts av länsstyrelsen. Vid dialog med länsstyrelsen inför planarbete rörande etapp 2 bekräftades att genomförd undersökning var tillräcklig. Kommunens nuvarande bedömning är att det inte finns områden som är av arkeologiskt intresse som motiverar ytterligare undersökningar i samband med detaljplanen för etapp 2. Om fornlämning ändå påträffas under grävning eller annat arbete i samband med planens genomförande ska, enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen, arbetet omedelbart avbrytas och förhållandet anmälas till länsstyrelsen.

Rekreation

Den del av planområdet som ingår i området Östra stranden, enligt Grönplanen och Halmstads gröna värden, bedöms i dagsläget sakna värde som rekreationsområde. Planförslaget innebär utbyggnad av ny väginfrastruktur som även möjliggör anläggande av ny gång- och cykelväg med bro över Västkustbanan. Planförslaget minskar därigenom järnvägens barriäreffekt och bidrar positivt till rekreationsvärdet på platsen genom tillskapandet av en ny trafiksäker möjlighet för människor att ta sig till och från Östra stranden. Planförslaget innebär även att befintlig gokartbana inte kan ligga kvar.

Kompensationsåtgärder

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

I första hand ska intrånget i de värdefulla miljöerna minimeras. För den areal av värdefull sandmark som försvinner bör intentionen vara att den ska kompenseras med motsvarande areal tillkommande sandytor. Målet med kompensationsåtgärderna är att skapa goda förutsättningar för områdets sandmarkslevande insekter och kärlväxter att kunna sprida sig till de nya solbelysta, blomrika markerna med blottad sand. Lämpliga slänter att genomföra kompensationsåtgärderna i finns i anslutning till de planerade cirkulationsplatserna på ömse sidor om Västkustbanan, se bild 9. Syd- och sydvästvända slänter vid vägar och gång- och cykelbanor utförs med grus och sandmaterial och lämnas utan insådd. Beskrivning av lämplig skötsel för dessa ytor bör tas fram.



Bild 9. Kompensationsåtgärder i syd- och sydvästvända slänter (ljusbrun färg).

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

BEBYGGELSE

Planförslaget medger bebyggelse genom användningarna ”J” (industri) och ”E” (teknisk anläggning).

Industri

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

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

- Fasad, dörrar och fönster som vetter mot sydväst ska motsvara lägst brandteknisk klass EI30.
- Luftintag ska placeras så långt åt nordost som möjligt.

- Entré/lastintag etc. får inte riktas mot sydväst.
- Utrymningsväg åt nordost ska finnas.

För byggnad på del av fastigheten Halmstad 4:28 gäller även att byggnad ska placeras minst 4 m från fastighetsgräns. Högsta nockhöjd regleras till 12 m (till skillnad från byggnadshöjd 12 m enligt nu gällande detaljplan). Verksamheten får inte vara farlig eller störande för omgivningen ("m₁").

Inom aktuellt användningsområde på del av nuvarande fastighet Halmstad 4:28 ("J") föreligger översvämningsproblematik. Denna problematik är identifierad men hittills inte utredd. Lämplighet avseende skyfall och översvämning behöver utredas inför granskning av planförslaget.

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

Teknisk anläggning

Användningen "E", teknisk anläggning, i planområdets norra del omfattar Halmstad Energi och Miljös ställverk H8 Larsfrid, för närfarande under ombyggnad. Bygglov är beviljat. Planförslaget innebär därmed delvis planläggning av faktiska förhållanden.

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

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik är inte planlagd separat i detta planförslag utan ingår i användningen "VÄG". Tanken med projektet Södra infarten, och detaljplanen för etapp 2, är att befintlig gång- och cykelväg utmed Larsfridsvägen, via bro över Västkustbanan kopplas ihop med dels befintlig gång- och cykelväg utmed Stålverksgatan, dels med befintlig gång- och cykelväg mot Östra stranden. Se bilderna 10-12.

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



Bild 10. Utdrag ur illustrationskarta del 1. Området kring passagen över Väst kustbanan. Gång- och cykelkopplingar i rött.

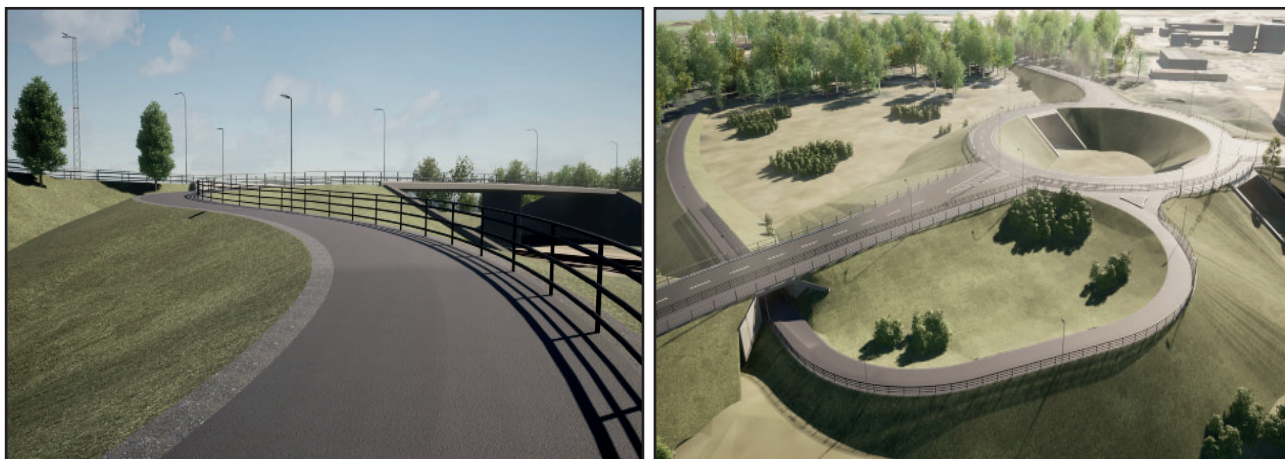


Bild 11-12. Visualiseringar (Ramböll 2020-11-20) av möjligt utseende kring området vid passagen över Väst kustbanan. Bild 11 (till vänster) illustrerar gång- och cykelväg från Larsfridsvägen upp mot bron över Väst kustbanan. Bild 12 (till höger) illustrerar cirkulationsplats Hamnen och gång- och cykelkoppling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

Kollektivtrafik

I nuläget finns inga planer för kollektivtrafik på Södra infarten.

Biltrafik och gator

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

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

I vägens fortsättning mot nordväst ansluts Sliparegatan ("GATA"), verksamhetsområdet Vilhelmsfälts andra anslutning till Södra infarten. Södra infarten planeras sedan fortsätta på bro över Västervallvägen för att därefter gå upp på vägbank till cirkulationsplats Larsfrid. Där vägen börjar gå upp på vägbank är hastigheten tänkt att sänkas till 40 km/h. I cirkulationen planeras en anslutning till Larsfridsvägen och verksamhetsområdet Larsfrid. Från cirkulationsplats Larsfrid fortsätter Södra infarten på bro över Västkustbanan. I samrådsförslaget är utrymmet för bron 18 meter brett. I planförslaget medges utrymme för sju spår ("T₂") under vägbron ("VÄG") över Västkustbanan. Under vägbron planläggs även utrymme för brofundament ("VÄG₁") och för driftväg ("VÄG₂"). Planerad hastighet på bron är 40 km/h. Se bild 13.

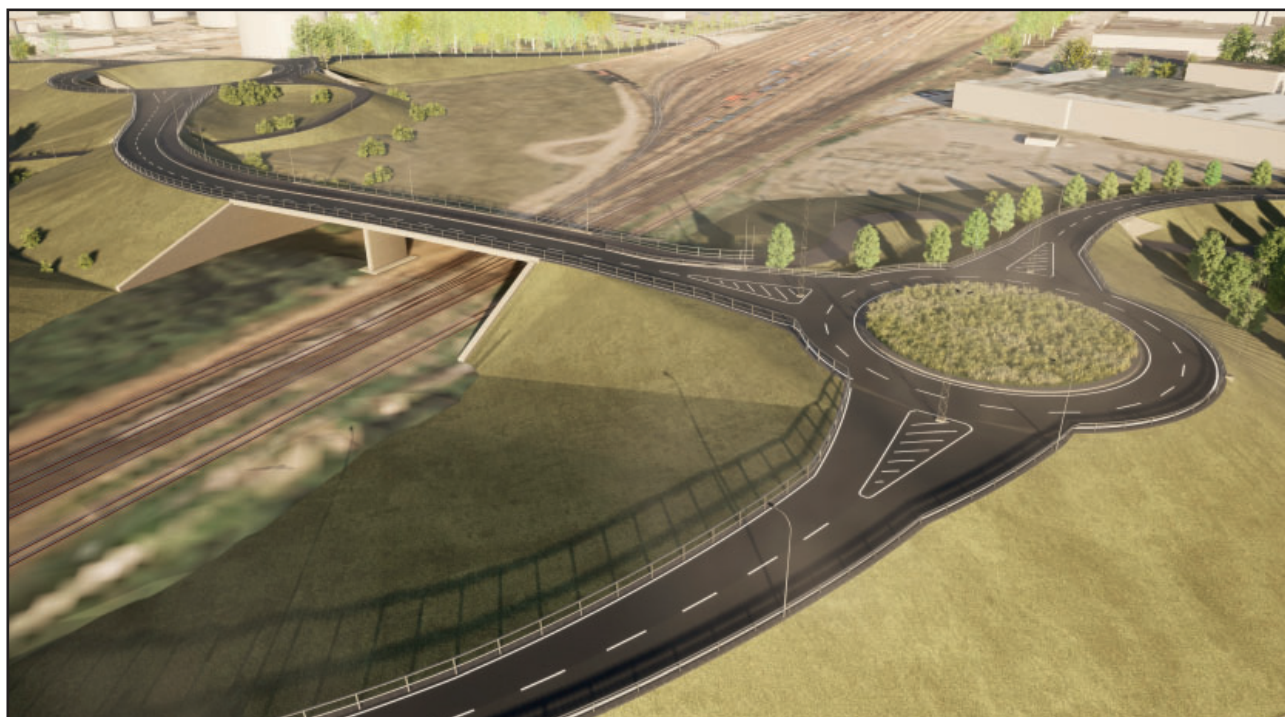


Bild 13. Visualisering (Ramböll) av möjlig utformning till följd av planförslaget. Cirkulationsplats Hamnen till vänster i bildens övre del och cirkulationsplats Larsfrid till höger i bild. Däremellan bro över Västkustbanan.

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

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

- För järnvägstrafiken ska Väst kustbanan och dess anslutning till gods bangården fungera, liksom befintlig och på sikt eventuellt ny järnvägsanslutning mellan statlig anläggning och Halmstads hamnområde. Järnvägsanslutningen till hamnområdet ska ha kapacitet för all järnvägstrafik till och från hamnen då befintligt spår bortom Stationsgatan på sikt behöver slopas.
- Utvecklingsmöjligheter för både statlig (riksintresse) och kommunal järnvägsinfrastruktur ska tillgodoses. Trafikverket har under en tid arbetat med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för detta. Inom ramen för studien påvisas bland annat behov av utrymme för uppställning av persontåg och utrymme för fler spår under Södra infartens passage över Väst kustbanan.
- Sambandet är starkt mellan spåranslutning till hamnen, Trafikverkets planer och åtgärder som påverkar gods bangården, samt projektet Södra infarten. Trafikverket har under 2019, inom ramen för ovan nämnd studie, även arbetat med en funktionsutredning med syfte att identifiera alternativa utformningar av anslutningen till Halmstad hamn för att säkra Trafikverkets huvudsystems (gods bangårdens) funktion och kapacitet. Trafikverket drar slutsatsen att en triangellösning som möjliggör 750 meters så kallade heltåg till hamnen både norrifrån och söderifrån, är den bästa lösningen för spåranslutningen till och från Halmstads hamnområde. Spåren behöver vara elektrifierade. Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov.
- För biltrafik gäller att Södra infarten från E6 till Stålverksgatan ska fungera med framtida prognosticerad trafikvolym 2040. Vidare ska koppling till hamnens infart enligt detaljplan 1380K-P1041 för hamnen, samt koppling till Larsfridsvägen, fungera med prognosticerade trafikvolymer.
- För gång- och cykeltrafik gäller att nuvarande förbindelse från Östra stranden till Halmstad centrum utmed Stålverksgatan ska fungera. Därutöver tillkommer ny förbindelse från Linehed/ högskoleområdet till Östra stranden och till hamnen, via den nya passagen över Väst kustbanan, som också ska fungera.
- Trafikprognos för 2040 påvisar trafikmängder som medför krav på att korsning mellan trafikslag ska vara planskilda för att tillgodose trafiksäkerhet och skapa godtagbara trafikflöden.
- Miljöbelastningen för omgivningen ska ligga inom de riktlinjer som finns, bland annat med hänsyn till buller.

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

De yttre slänterna i nuvarande projekteringsritning rörande passagen över Västkustbanan har lutningen 1:2. I trånga utrymmen, exempelvis mot bangården, ligger planområdesgränsen i princip vid slänthot. Där utrymme medges ligger planområdesgränsen utanför slänthot, i syfte att kunna anlägga flackare slänter.

Delsträckan Montörgatan-Sliparegatan

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

Övriga gator inom planområdet

I planområdets norra del, längs planområdesgränsen utmed Västkustbanan, planläggs allmän plats "GATA". Gatan syftar dels till att fungera som angöringsväg till ställverket ("E" - teknisk anläggning), dels som angöring till användningen "J" söder om ställverket, dels som angöringsväg för drift/skötsel av allmän plats "NATUR" väster om cirkulationsplats Larsfrid. Nuvarande planförslag tar avseende planläggningen av "GATA" höjd för en ur trafiksäkerhetssynpunkt bättre lösning vad avser korsningen Knäredsgatan/Svetsaregatan. Egenskapsbestämmelsen "plac1" reglerar att gatan ska placeras 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmit, dvs. 10 m från Västkustbanans nuvarande nerspårs spårmit. Bestämmelsen syftar till att säkerställa krav enligt TDOK 2014:04555 tabell 2 (hastighet järnväg >100 km/h, hastighet väg 10-60 km/h). I södra änden av allmän plats "GATA" planläggs en vändplan ("vändplan1").

Fastighetsgränsen, tillika planområdesgräns, utmed Västkustbanan i planområdets norra del är för närvarande oklar. "Oklar gräns" anges i grundkartan. Gränsbestämning avses vara gjord före granskning av planförslaget.

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

Effekter avseende gator och trafik

Ramböll har gjort en trafikutredning, som visar vilka trafikmängder som kan förväntas och vilka effekter Södra infarten har på trafikflöden i staden. Utredningen visar att Södra infarten avlastar delar av Laholmsvägen och väg 15 samt Västervallvägen. Trafikflödena är fortfarande relativt höga i prognoserna, då dessa tar hänsyn till befolkningstillväxt och kommande bostadsområden, men mängden tung trafik minskar avsevärt på nämnda vägar. Andra vägar får högre belastning till följd av Södra infarten. Dessa är framförallt Villmanstrandvägen och Stålverksgatan, som ansluter direkt till Södra infarten i respektive ände, men även Larsfridsvägen och Stationsgatan bedöms få ökade trafikmängder. Se bilderna 14 och 15 på nästa sida som visar prognosticerade trafikflöden år 2040 utan Södra infarten respektive med Södra infarten. Trafikmängderna visas i ÅDT (årsdygnstrafik), svarta siffror avser personbilar och gula siffror avser tung trafik.



Bild 14. Prognosticerade trafikflöden år 2040 utan Södra infarten (Ramböll 2018-06-15).



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

Cykel- och bilparkering

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

HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

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

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

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

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

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

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

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

Social hållbarhet

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

Farligt gods

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

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

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

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

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

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

Tabell 2. Baskrav vilka berör samtliga användningsområden och transportleder.

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

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

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

Byggnation av småhus (villor, parhus, radhus, storvillor och liknande) får inte uppföras närmre än 50

meter från Södra infarten och under förutsättning att nedan säkerhetshöjande åtgärder vidtas, enligt tabell 4.

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

Tabell 4. Åtgärder - reducerat avstånd för småhus.

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

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

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

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

Tabell 5. Åtgärder - reducerat avstånd för tätort.

Inom planområdet regleras följande riskreducerande åtgärder:

- I planområdets sydöstra del mellan Södra infartens planerade vägkant och verksamhetsområdet Vilhelmsfält säkerställs riskreducerat avstånd (20 m) genom prickmark (marken får inte försees med byggnad). Detta i kombination med "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida - och "Dike₂" - dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- Byggrätt i planområdets sydöstra del på nuvarande fastighet Halmstad 4:28 medges 20 m från planerad vägkant. Användningsområdet "VÄG" kompletteras utmed denna byggrätt med egenskapsbestämmelserna "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida - och "Dike₂" - dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida. För byggrätten gäller egenskapsbestämmelsen "b₁":
 - Fasad, dörrar och fönster som vetter mot sydväst ska motsvara lägst brandteknisk klass EI30.
 - Luftintag ska placeras så långt åt nordost som möjligt.
 - Entré/lastintag etc. får inte riktas mot sydväst.
 - Utrymningsväg åt nordost ska finnas.
- För vägområdet mellan Västervallvägen och cirkulationsplats Larsfrid gäller egenskapsbestämmelsen "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- Nu gällande byggrätt på fastigheten Flamman 6, belägen inom 20 m från Södra infartens planerade vägkant, prickas bort (marken får inte försees med byggnad). Användningsområdet "VÄG" kompletteras utmed denna bortprickade byggrätt med egenskapsbestämmelsen "Skydd₁" - Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida.
- För vägområdet mellan vägbro över Väst kustbanan, via cirkulationsplats Hamnen, ner till anslutning till hamnområdet, gäller egenskapsbestämmelserna "Skydd₂" (Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot söder utmed vägens södra sida) och "Skydd₃" (Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot sydost utmed vägens sydöstra sida).
- Mellan Södra infarten och området Västervall planläggs "SKYDD₁" - skyddsvall mot buller och farligt gods. Avseende farligt gods syftar skyddet till att förhindra både mekanisk konflikt i form av avåkning av fordon, och att vätska inte rinner in på området.

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

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

Risk

Utöver riskanalys avseende farligt gods har WSP på uppdrag av kommunen tagit fram en riskanalys (WSP 2018-10-09) huvudsakligen avseende Sevesoverksamheter och klimatanpassning. Den generella bedömningen av riskbilden för Södra infarten är att risker förknippade med Sevesoverksamheterna i hamnen är relativt små. En dominoeffekt som skulle kunna påverka Södra infarten bedöms inte kunna uppkomma. Det är endast OKQ8 och rörledningar för olja längs Oljevägen som har potential att påverka Södra infarten och vice versa. WSP (2018-10-09) bedömer inte att några riskreducerande åtgärder behöver genomföras i syfte att skydda Södra infartens planområde. Avseende klimatanpassningsåtgärder mot framtida förhöjda vattenstånd anser WSP att Södra infarten etapp 2 bör placeras på en plushöjd om 4 meter över havet. Vaghöjd regleras inte i planförslaget.

Avseende skyfall och översvämning är tre instängda ytor inom planområdet identifierade. Två av dessa ligger väster/nordväst om Västervallvägen, och en yta sydost om Västervallvägen i planområdets sydöstra del. För de två ytorna väster om Västervallvägen rekommenderar Sweco i dagvattenutredning (2020-10-15) lösning dels genom skyfallsyta, dels genom genomtänkt höjdsättning och avledning. I planförslaget säkras allmän plats ("NATUR") för föreslagen skyfallsyta, dock reglerar planförslaget inte höjder. Instängd yta sydost om Västervallvägen, som delvis sammanfaller med användningen "J" (industri), är identifierad men inte utredd. Skyfallsproblematiken avses utredas vidare inför granskning av planförslaget.

Förorenad mark

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

Buller och vibrationer

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

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

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

1. Komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen – förlängning ca 100 m västerut och som ansluter mot slänt vid ny bro över järnvägen. Krönhöjd +ca 8,3 m.ö.h.
2. Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen, förslagsvis i form av bullervall (eventuellt vall + plank där utrymmet är begränsat). Krönhöjd +ca 6,4 m.ö.h. Längd ca 430 m.
3. Nya bullerskydd väster om järnvägsbro över Västervallvägen. Förslag är två bullerskärmar, en norr och en söder om Västervallvägen, där bullerskärmarna placeras parallellt på ömse sidor av Västervallvägen och ansluter i vinkel till bullervallar, norr och söder om Västervallvägen och utmed järnvägen. Krönhöjd på bullerskärmarna ca 6,40 m och ca 30 m längd för respektive skärm.

Rambölls (2020-11-18) sammanfattande bedömning av projektet Södra infartens bullerpåverkan är att de negativa bullereffekter som Södra infarten bedöms orsaka för bebyggelsen längs järnvägen, motverkas med de bullerskyddsåtgärder som föreslås. Vidare bedömer Ramböll att bullerskydden kommer att reducera ljudnivån från tågtrafiken, den dominerande bullerkällan, och att ljudnivåerna totalt sett kommer att sjunka. Ramböll bedömer även att områden utanför aktuellt planområde, exempelvis utmed Laholmsvägen, även utan bullerskyddsåtgärder, kommer utsättas för mindre buller till följd av Södra infartens avlastning. Se bilderna 16 och 17.

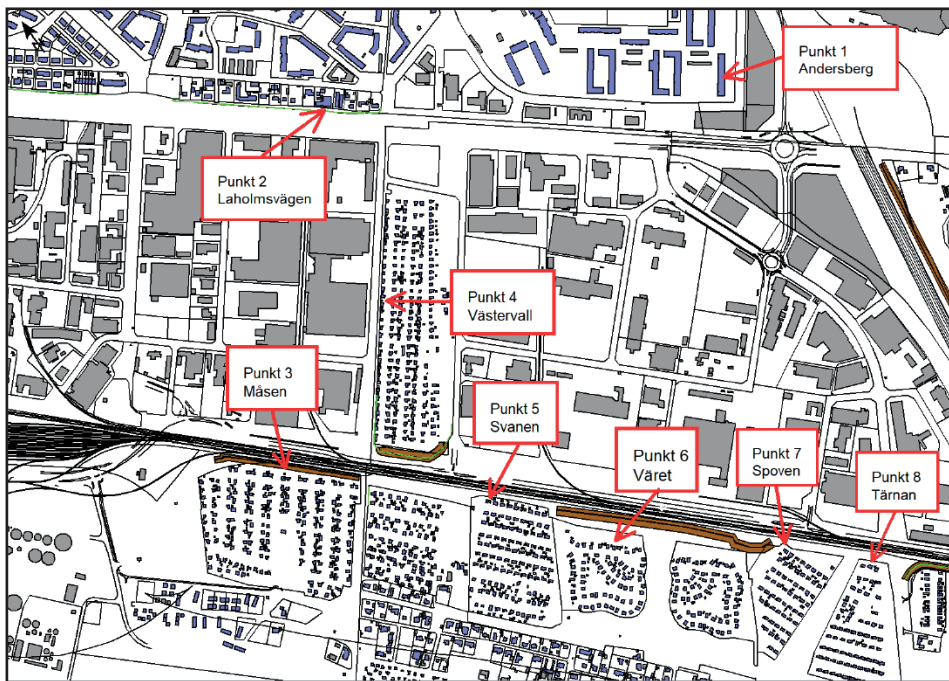


Bild 16. Urval av beräkningspunkter där ljudnivåförändringar beskrivs i bild 17 nedan (Ramböll 2020-11-18).

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

Bild 17. Förändring av ljudnivå mellan nollalternativ och utredningsalternativ i ett urval av beräkningspunkter (numrering enligt bild 16 ovan). Ljudnivån avser ekvivalent ljudnivå i decibel på högsta bostadsvåning. (Ramböll 2020-11-18).

Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen (punkt 1 enligt ovan) säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD₁" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Plushöjd regleras inte i planförslaget.

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

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

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

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Energiförsörjning

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

Dricks- och spillvatten

Passagen över Västkustbanan medför att befintliga VA-ledningar behöver dras om. Den planerade omläggningen medför nytt läge för VA-paketets korsning under Västkustbanan. Markområde för ledningarnas nya dragning reserveras med "u₁", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar på kvartersmark med användning järnväg ("T₁") sydost om den planerade bron.

Dagvatten

Dagvatten från planområdet avleds åt två håll, åt sydost respektive nordväst från Västervallvägen. Vad gäller dagvattenhantering för delen öster/sydost om Västervallvägen föreslår Sweco (2020-02-21) damm i kombination med svackdiken. Syftet med denna lösning är dels fördröjning, dels att rena dagvattnet enligt fastslagna utsläppskoncentrationer innan det leds vidare. Utrymme för hantering av dagvatten öster/sydost om Västervallvägen säkras genom allmän plats "NATUR" i planområdets sydöstra del. För den del av planområdet som ligger väster om Västervallvägen föreslår Sweco (2020-10-15) att dagvatten som uppkommer på nordöstra respektive sydvästra sidan om järnvägen fördröjs på respektive sida av järnvägen. Därmed belastas befintlig dagvattenledning under järnvägen i samma utsträckning som i befintlig situation efter exploatering, varför kapacitetsökning i ledningen under järnvägen inte behövs. För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning behöver ytor för detta avsättas i detaljplanen. Djup och ytbehov på svackdiken har i utredningen (Sweco 2020-10-15) översiktligt utvärderats utifrån anslutningspunkter, ledningslutning och befintlig marknivå. I utredningen uppskattas att svackdiken med en bredd på 4 meter, släntlutning 1:3 och ett maxdjup på ca 0,7 meter behövs. Fördröjningsbehov, längd på dike och ytbehov visas i bild 18 nedan, och bild 19 på nästa sida visar Swecos skiss på ungefärligt ytbehov och placering av dagvattenanläggningarna.

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

Bild 18. Fördröjningsbehov, längd på dike och ytbehov väster om Västervallvägen (Sweco 2020-10-15).

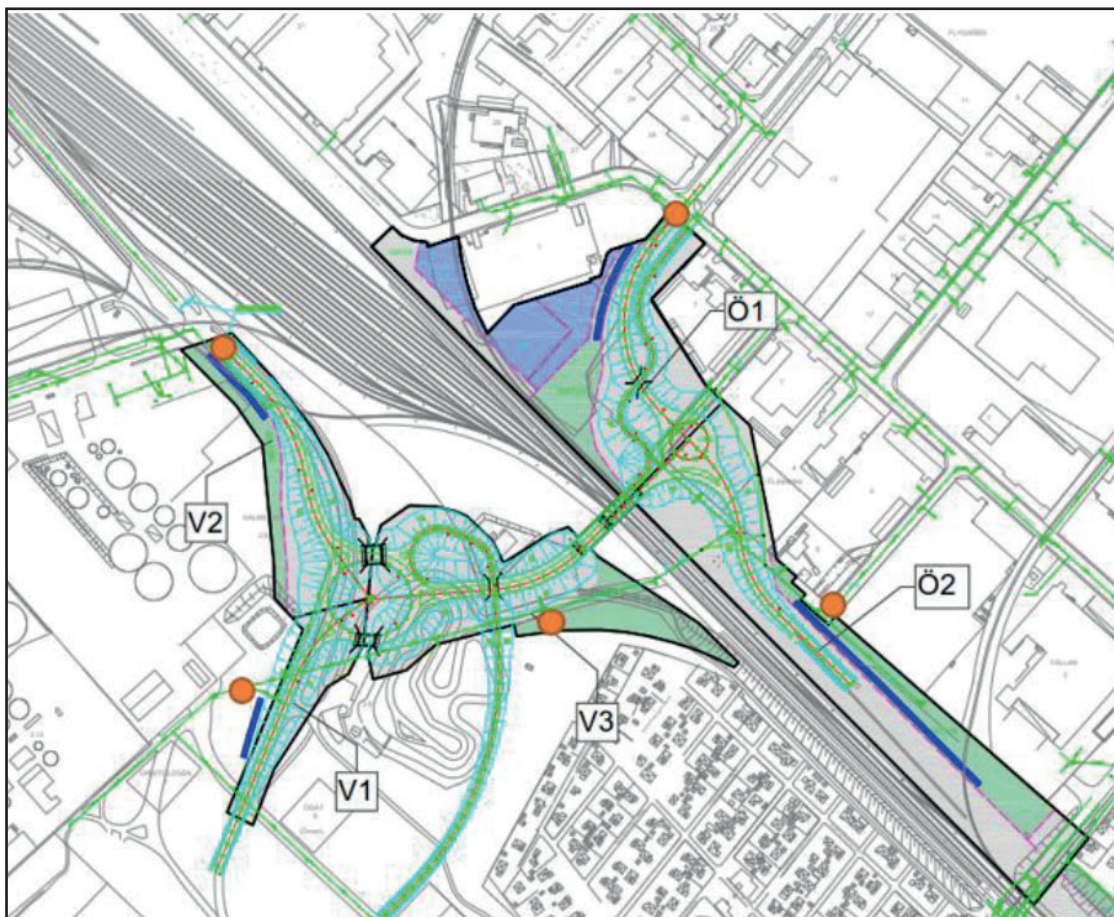


Bild 19. Ungefärligt ytbehov och placering av dagvattenanläggningarna väster om Västervallvägen (Sweco 2020-10-15).

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

Avfallshantering

Avfallshantering ordnas inom kvartersmark.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Preliminär tidplan

Tid	Planprocessen	Byggprocessen
Kvartal 1 2021	Samråd	
Kvartal 4 2021	Granskning	
Kvartal 1 2022	Antagande	
Kvartal 1 2022	Laga kraft	
2022		Byggstart Södra infarten
2024		Öppen för trafik

Genomförande

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

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

Ansvarsfördelning

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

Huvudmannaskap

Halmstads kommun är huvudman för allmän plats.

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

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Intrång

Några fastigheter blir föremål för intrång för att detaljplanen ska kunna genomföras. Det innebär att fastigheten delvis kommer att ombildas till allmän platsmark. Detta berör de kommunalt ägda fastigheterna Halmstad 2:8, Halmstad 2:16, Halmstad 4:28, Flamman 3, Fregatten 6 och Fregatten 8. Utöver de kommunalt ägda fastigheterna berörs även följande fastigheter av intrång som en följd av detaljplanens genomförande:

- Flamman 4 (se bild 20)
- Fregatten 9 (se bild 20)
- Fregatten 1 (se bild 20)
- Halmstad 2:27 (se bild 20)
- Halmstad 2:1 (se bild 20)
- Filen 3 (se bild 21)

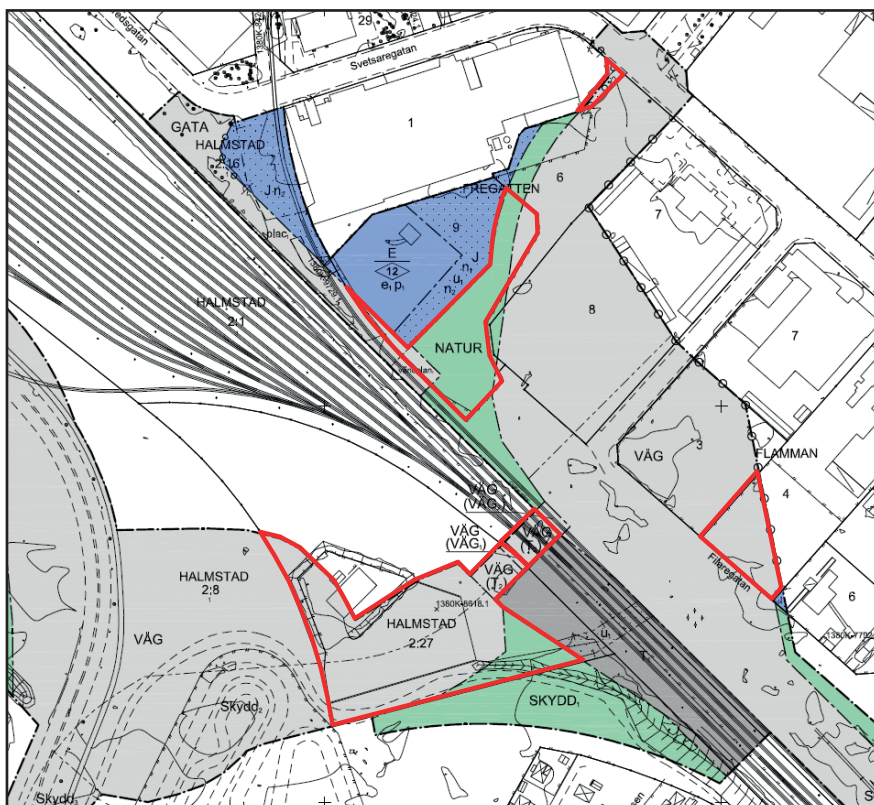


Bild 20. Utdrag ur plankarta del 1. Fastigheter som drabbas av intrång och ska fastighetsregleras till allmän platsmark (rödmarkerat område).

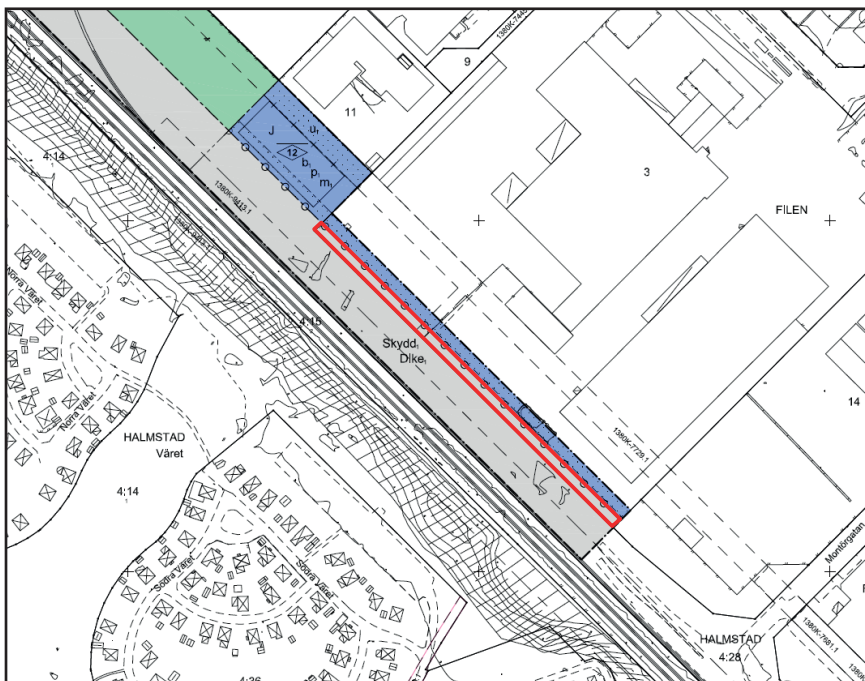


Bild 21. Utdrag ur plankarta del 2. Fastighet som drabbas av intrång och ska fastighetsregleras till allmän platsmark (rödmarkerat område).

Allmän platsmark fastighetsregleras till de kommunalt ägda fastigheterna Halmstad 4:28, Halmstad 2:16 och/eller Halmstad 2:8.

Övriga fastighetsbildningar

Utöver intrång enligt ovan kräver genomförandet av detaljplanen en del fastighetsregleringar rörande kvartersmarken inom kvarteret Fregatten. Avtal avses att träffas mellan ägare till fastigheterna Fregatten 1, Fregatten 6, Fregatten 9 samt Halmstad 2:16 som samtliga berörs av dessa fastighetsregleringar.

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

Ledningsrätt och servitut

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

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

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

EKONOMISKA FRÅGOR

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

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

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

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

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

Avtal

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

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

Avtal avses att träffas mellan Halmstads kommun och samtliga fastighetsägare vars fastighetsgränser påverkas av detaljplanen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

- Ann-Charlotte Abrahamsson, kommunekolog, samhällsbyggnadskontoret
- Stina Alexandersson, trafikmiljöingenjör, teknik- och fritidsförvaltningen
- Torbjörn Andréen, projektsamordnare, samhällsbyggnadskontoret
- Anneli Bylander, landskapsarkitekt, teknik- och fritidsförvaltningen
- Peter Gustafsson, projektledare, teknik- och fritidsförvaltningen
- Jörgen Högdin, markstrateg, samhällsbyggnadskontoret
- Maria Johansson, landskapsarkitekt, teknik- och fritidsförvaltningen
- Louise Järnek, planarkitekt, samhällsbyggnadskontoret
- Per-Ola Larsson, va-ingenjör, Laholmsbuktens VA
- Per-Anders Linder, handläggare, bygg- och miljöförvaltningen
- Torsten Rosenqvist, seniorrådgivare, samhällsbyggnadskontoret
- Kajsa Sparrings, stadsarkitekt, bygg- och miljöförvaltningen
- Frida Svensson, brandingenjör, räddningstjänsten

KÄLLOR/REFERENSER

- Grönplan för park- och grönområden - Bedömning av områdenas rekreations- och naturvärden och dess betydelse för ekosystemtjänster, Mina Natur, 2016
- Halmstads gröna värden - från insektsliv till friluftsliv Handlingsprogram för att kartlägga, säkerställa och utveckla naturkapitalet i Halmstads kommun, Halmstads kommun (antagen av KF 2008- 03-27)
- BVS 1586.20 - Banöverbyggnad - Infrastrukturprofiler ”Krav på fritt utrymme utmed banan”, TDOK 2014:04555, 2015-04-19, Trafikverket
- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, meddelande 2011:19, Länsstyrelsen i Hallands län, 2011

Samhällsbyggnadskontoret, kommunledningsförvaltningen

Mila Sladic
planchef

Henrik Gustavsson
planarkitekt



Teckenförklaring

- Planområdesgräns
- +XX,X Höjd, meter över havet
- Väg
- Gång- och cykelväg
- Slänter
- Grönyta
- Ytor för dagvatten
- Träd
- Buskar
- Sträcka med förstärkt vägräcke
- Kvartersmark
- Befintlig byggnad

Skala: 1:1000 (A1)
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 meter



SAMRÅDSHANDLING
ILLUSTRATIONSKARTA 1 av 3 TILL DETALJPLAN FÖR
Södra infarten Etapp 2

HALMSTAD
Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret den 20 november 2020

H. Gustavsson
Planarkitekt

L. Järnek
Planarkitekt

Diarienummer: 2017/00527

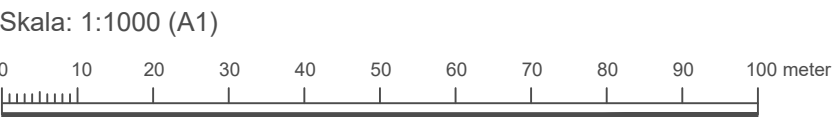


Till planen hör:
Planarkarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationskarta
Miljökonsekvensbeskrivning
Fastighetsgränsteckning
Utredningar



Teckenförklaring

- Planområdesgräns
- +XX,X Höjd, meter över havet
- Väg
- Gång- och cykelväg
- Slänter
- Grönyta
- Ytor för dagvatten
- Träd
- Buskar
- Sträcka med förstärkt vägräcke
- Kvartersmark
- Befintlig byggnad



SAMRÅDSHANDLING

ILLUSTRATIONSKARTA 2 av 3 TILL DETALJPLAN FÖR

Södra infarten Etapp 2

HALMSTAD
Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret den 20 november 2020

H. Gustavsson
Planarkitekt

L. Järnek
Planarkitekt

Diarienummer: 2017/00527



Till planen hör:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Illustrationskarta
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Fastighetsgränsteckning
- Utredningar



Teckenförklaring

- Planområdesgräns
- +XX,X Höjd, meter över havet
- Väg
- Gång- och cykelväg
- Slänter
- Grönyta
- Ytor för dagvatten
- Träd
- Buskar
- Sträcka med förstärkt vägräcke
- Kvartersmark
- Befintlig byggnad

Skala: 1:1000 (A1)
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 meter



SAMRÅDSHANDLING ILLUSTRATIONSKARTA 3 av 3 TILL DETALJPLAN FÖR Södra infarten Etapp 2

HALMSTAD
Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret den 20 november 2020

H. Gustavsson
Planarkitekt

L. Järnek
Planarkitekt

Diarienummer: 2017/00527



Till planen hör:
Plankarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationskarta
Miljökonsekvensbeskrivning
Fastighetsgränsteckning
Utredningar

Plankarta 1 (2)



Skala: 1:2000 (A1)

Grundkartans beteckningar

HALMSTAD 2:16 m.fl. Södra infarten etapp 2

Grundkarta upprättad den 6 november 2020 av

Kim Ferm
Chef Geografisk information

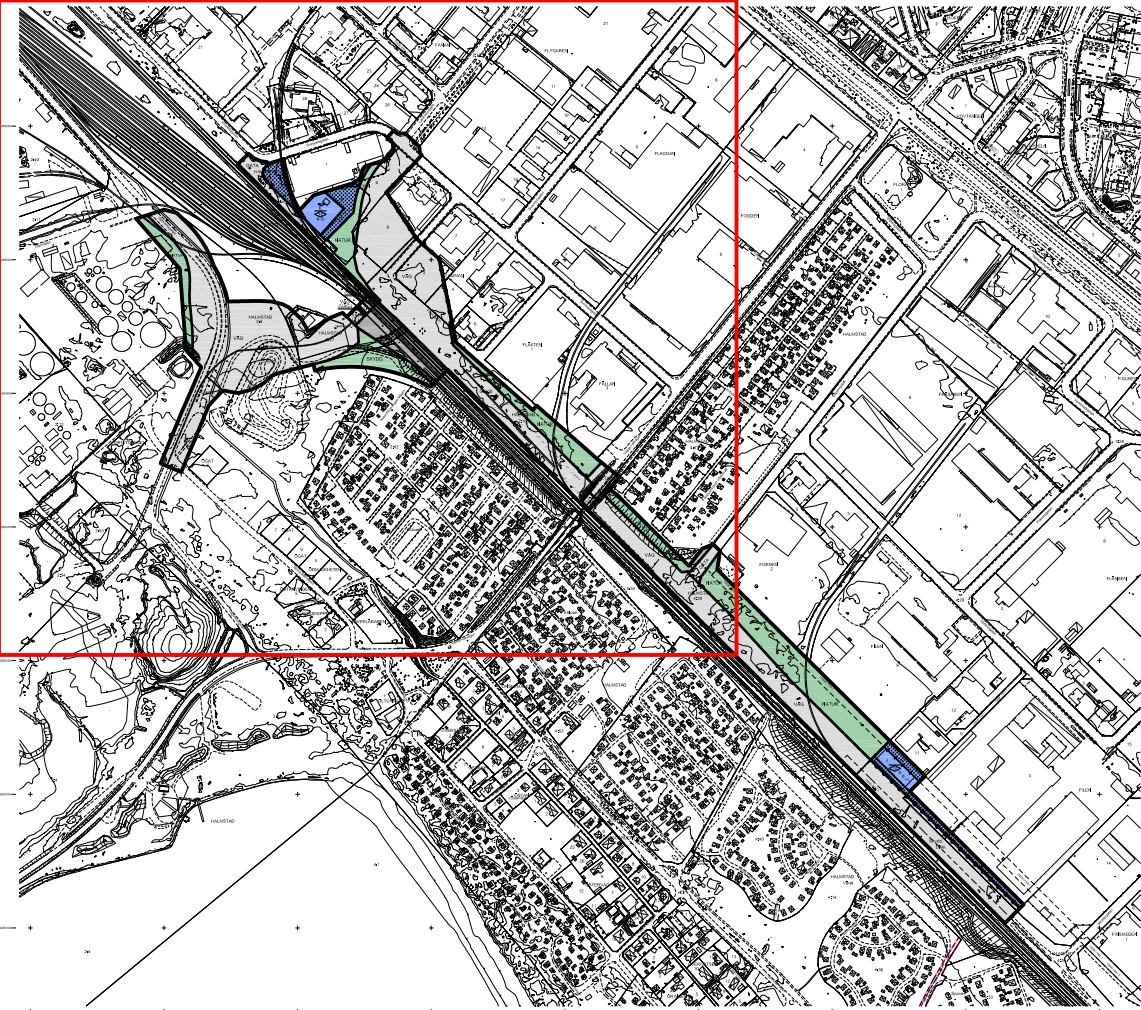
Birgitta Andersson
Kartingenjör

Koordinatsystem: SWEREF 99 13 30
Höjdsystem: RH2000
Mätclass: III
Beteckningsstandard: Halmstads Kommun

Grundkartans beteckningar

Karterat från	
Husliv	Takkontur
	Bostadshus
	Uthus
	Distributionsbyggnad/övrig byggnad
	Tak/skärmak
	Uterum
	Trappa till byggnad
	Fastighetsgräns med gränspunkt
	Rättighetsgräns
	Fastighetsbeteckning
	Vägkant
	Staket
	Stödmur
	Häck
	Stenmur
	Slänt
	Ägostagsgräns
	Nivåkurva
	Markhöjd/gatuhöjd
	Träd
	Ledningsstolpe
	Belysningsstolpe
	Distributionskåp
	Brunnlock

Orientering - aktuell del av plankartan



SAMRÅDSHANDLING

DETALJPLAN FÖR DEL AV

HALMSTAD 2:16 M.FL. SÖDRA INFARTEN ETAPP 2

HALMSTAD

Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret 2020-11-20

Mila Sladic

Planchef

Henrik Gustavsson

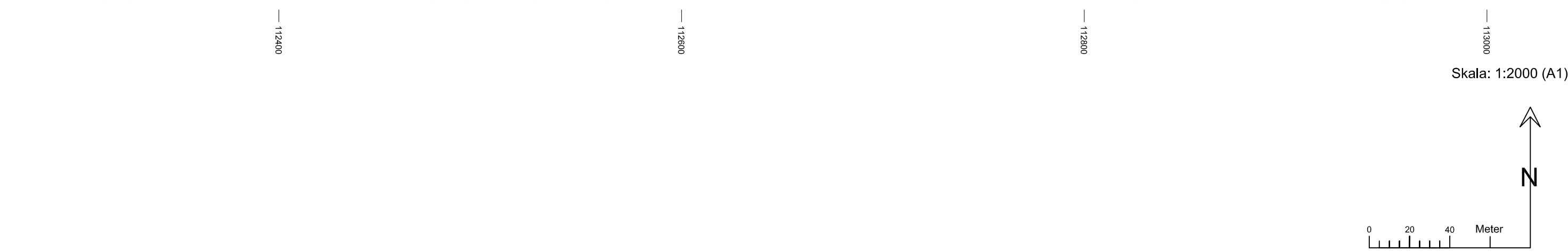
Planarkitekt

Till planen hör:

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationskarta
Miljökonsekvensbeskrivning
Fastighetsägarförteckning
Utredning av förorenad mark
Trafikbullerutredning
Dagvattenutredning m.fl.



Plankarta 2 (2)



KS 2017/00527 RITNING 2 (2)

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

---	Planområdesgräns
- - -	Användningsgräns
- . - . -	Egenskapsgräns
- + - + -	Administrativ gräns
- + - + - + -	Administrativ och egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

GATA	Gata
(GATA ₁)	Gata under vägbro
VÄG	Väg
(VÄG ₁)	Brofundament under vägbro
(VÄG ₂)	Väg under vägbro
NATUR	Naturområde
SKYDD ₁	Skyddsvall mot buller och farligt gods.

Kvartersmark. 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

E	Tekniska anläggningar
J	Industri
T ₁	Järnväg
(T ₂)	Järnväg under vägbro

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Stängsel och utfart

○ ○ ○ ○	Utfartsförbud. 4 kap. 9 §
---------	---------------------------

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Utformning av allmän plats

vändplan,	Vändplan. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
Skydd,	Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
Dike,	Dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
Skydd,	Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot söder utmed vägens södra sida. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
Skydd,	Skydd i form av förstärkt vägräcke (H4) ska finnas mot sydost utmed vägens sydöstra sida. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Placering

plac,	Gatans sydvästra kant ska placeras minst 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmit. 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
-------	---

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

e ₁	Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
----------------	--

	Marken får inte förse med byggnad. 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
--	--

Placering

p ₁	Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
----------------	--

Utformning

12	Högsta nockhöjd i meter. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
----	--

Utförande

b ₁	Fasad, dörrar och fönster som vetter mot sydväst ska motsvara lägst brandteknisk klass EI 30.
----------------	---

Luftintag ska placeras så långt åt nordost som möjligt.

Entré/lastintag etc. får inte riktas mot sydväst.

Utrymningsväg åt nordost ska finnas. 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Markens anordnande och vegetation

n ₁	Upplag får inte anordnas. 4 kap. 10 §
----------------	---------------------------------------

n ₂	Parkering får anordnas. 4 kap. 13 § 1 st 1 p.
----------------	---

Stängsel och utfart

○ ○ ○ ○	Utfartsförbud. 4 kap. 9 §
---------	---------------------------

Skydd mot störningar

m ₁	Verksamheten får inte vara farlig eller störande för omgivningen. 4 kap. 12 § 1 st 1 p.
----------------	---

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet är kommunalt för allmän plats. 4 kap. 7 §

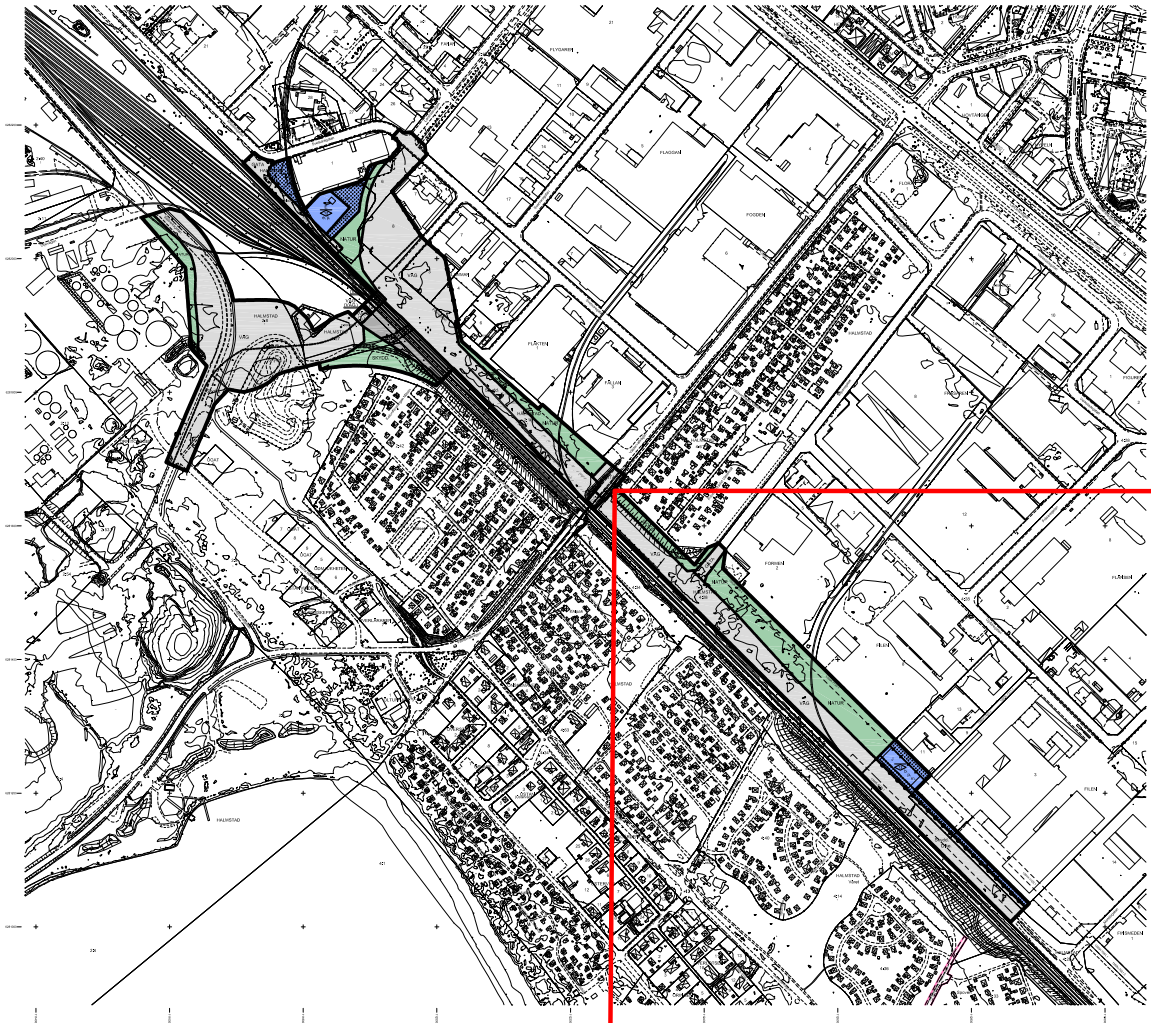
Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft. 4 kap. 21 §

Markreservat

u ₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. 4 kap. 6 §
----------------	--

Orientering - aktuell del av plankartan



SAMRÅDSHANDLING

DETALJPLAN FÖR DEL AV

HALMSTAD 2:16 M.FL SÖDRA INFARTEN ETAPP 2

HALMSTAD

Upprättad av Samhällsbyggnadskontoret 2020-11-20

Mila Sladic
Planchef

Henrik Gustavsson
Planarkitekt

Till planen hör:

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Illustrationskarta
Miljökonsekvensbeskrivning
Fastighetsägarförteckning
Utredning av förorenad mark
Trafikbullerutredning
Dagvattenutredning m.fl.



Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Ann-Britt Thörner <ann-britt.thorner@halmstad.se>
Skickat: den 15 januari 2021 12:30
Till: RK DIARIUM; HALMSTADSNÄMNDEN; KLF Strategi
Ämne: Detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. SÖDRA INFARTEN, Dnr KS 2017/00527.
Bifogade filer: Remissbrev.pdf; Sändlista.pdf; Planbeskrivning.pdf; Plankarta 1(2).pdf; Plankarta 2(2).pdf; Illustrationskartor 1-3.pdf

För kännedom.

Vänliga hälsningar

Ann-Britt Thörner

Planassistent
035-13 72 43
E-post: ann-britt.thorner@halmstad.se

Halmstads kommun

Planvdelningen, kommunledningsförvaltningen
Besöksadress: Rådhuset, Kyrkogatan 5
Postadress: Box 153, 301 05 Halmstad
www.halmstad.se

www.facebook.com/halmstadskommun
www.instagram.com/halmstadskommun