

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Tillhörande detaljplan för del av

HALMSTAD 2:16 M.F.L.

SÖDRA INFARTEN ETAPP 2



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

Utökat förfarande, KS 2017/00527
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2023-02-28

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN

PLANFÖRFARANDE

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

GRANSKNING

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott fattade 2022-09-06, KSU § 130, beslut om granskning. Granskning har genomförts under tiden 19 september - 21 oktober 2022. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under granskningstiden varit tillgängligt på Rådhuset, samt på Halmstads kommuns webbsida.

7 remissinstanser och 22 sakägare, stugägare eller övriga har inkommit med yttrande under granskningen:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Trafikverket
- Försvarsmakten
- Halmstads Energi och Miljö
- Teknik- och fritidsnämnden
- Sjöfartsverket

Yttranden som inkom under granskningen berörde i huvudsak:

- Påverkan på riksintresse kommunikationer (geoteknik/sättningar/stabilitet)
- Dagvatten/MKN vatten
- Bullerskyddsåtgärder/bullerutredning
- Planbestämmelser

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Mindre ändringar, justeringar och kompletteringar efter granskning framgår av kommunens kommentarer till synpunkter enligt nedan. Översiktlig sammanfattning är följande:

Text i planbeskrivningen om grov al söder om korsningen Larsfridsvägen/Svetsaregatan har tagits bort eftersom trädet inte finns kvar.

Information om beviljad dispens för borttagande av 8 alléträd utmed Stålverksgatan har lagts till i planbeskrivningen.

Förtydligandet ”I användningen allmän plats ’VÄG’ ingår även tekniska anläggningar som är till för att allmännyttigt behov men som inte behövs för användningens funktion.” har lagts till i planbeskrivningen.

Sekundär användning ”(VÄG)” har efter synpunkt från lantmäterimyndigheten justerats till ”Väg med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter”. Tidigare egenskapsbestämmelse ”bro1” som i granskningshandlingen reglerade samma höjder har i antagandehandlingen tagits bort. Då höjderna

inte har ändrats jämfört med grankningsförslaget är justeringen av redaktionell karaktär.

Rubriker har justerats i planbestämmelserna. Rubriken "Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap" har tagits bort och egenskapsbestämmelser för allmän plats är nu samlade under rubriken "Egenskapsbestämmelser för allmän plats".

Planområdesgränsen söder om fastigheten Flamman 6:s västra hörn har justerats något genom att ungefär 100 m² allmän plats "NATUR" har tagits bort ur detaljplanen. Eftersom gällande plan föreskriver allmän plats "GATA" för samma område, innebär justeringen att befintlig grind/utfart från Flamman 6, efter planens genomförande, kan användas planenligt.

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande riksintresse kommunikationer, kompletteras med förtydligande information under rubriken "Geoteknik" i delen "Planförslag och konsekvenser".

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens rådgivande synpunkt rörande instängd yta sydost om Västervallvägen, kompletteras med rekommendation om vattentät konstruktion.

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande dagvatten + MKN, kompletteras med förtydligande information, inklusive tabell som visar resultat av föroreningsberäkningar, under rubriken "Miljökvalitetsnormer".

Planbeskrivningen har efter länsstyrelsens synpunkt rörande risk, kompletteras med förtydligande information gällande ställverket H8 Larsfrid, under rubriken "Risk" i delen "Planförslag och konsekvenser".

Planbeskrivningen har under "Planförslag och konsekvenser" och underrubrikerna "Gång och cykeltrafik" och "Biltrafik och gator" kompletteras med hänvisning till Gestaltningens PM och förtydligande om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

I genomförandebeskrivningen har texten till bild 22 justerats. I genomförandebeskrivningen har även text rörande fastigheten Halmstad 2:27, samt text under rubriken "Avtal" justerats.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Länsstyrelsen befarar att det som föreslås kan innebära att ett riksintresse inte tillgodoses, läs mer under rubriken Riksintresse kommunikation.

Länsstyrelsen befarar inte att:

- reglering av mellankommunala frågor inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- miljökvalitetsnormer enligt MB inte iakttas,
- strandskydd enligt 7 kap. MB upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- det som föreslås blir olämpligt avseende människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Riksintresse kommunikationer (Västkustbanan)

Stabiliteten i området behöver klarläggas i detaljplaneskedet. Problem med stabiliteten i området riskerar annars att påverka riksintresset för Västkustbanan. Om det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet ska dessa säkerställas i detaljplanen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Dagvatten + MKN

Länsstyrelsen hade i samrådet synpunkter på redovisade föroreningsbelastningar på Laholmsbukten vad gäller främst kväve. Kommunen har bemött detta och framfört att dagvattnets kväveinnehåll renas i dammar utanför aktuellt planområde och att det därför inte tagits med i beräkningarna i denna detaljplan. De framför också att det inte finns utrymme inom detaljplanen för att anlägga de dammar som skulle behövas för att rena dagvattnet inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att för att tillåta den lösning som kommunen föreslår så behöver de visa på att de befintliga dammarna nedströms har kapacitet för att hantera det dagvatten som planområdet genererar utöver den volym som dammarna är ursprungligen avsedda för. Kommunen behöver också göra beräkningar av den reningseffekt som dessa dammar medför samt presentera underlag som visar den slutliga föroreningshalten till recipient från planområdet.

Risker

I avsnitt 6.3 av riskanalysen står följande om HEM:s ställverk. För att minska riskpåverkan mot ställverket från trafiken på Södra Infarten bör uppförande av en fysisk barriär mot tung trafik beaktas. I planbeskrivningen nämns inte ställverken och det är otydligt i åtgärderna för farligt gods om risken för mekanisk konflikt med ställverken beaktas.

Redogör hur ställverkets drift säkerställs trots en eventuell olycka på Södra infarten.

Totalförsvaret

I planbeskrivning skrivs att området av betydelse berör totalförsvarets militära del, civil flygplats (3 kap. 9 § miljöbalken) med koppling till totalförsvarets riksintresse. Sedan nämns inget om hur det beaktas i planförslaget.

Redogör för hur totalförsvarets intressen tas om hand i planen. Det gäller exempelvis utformning av vägar och bro så att Försvarsmaktens fordon kan ta sig fram.

Suicidutformning bro

Länsstyrelsen skrev i samrådet att självmord har visat sig ofta kunna byggas bort med genomtänkt utformning. Bron bör utformas med kunskap om att förebygga suicid. Den risken är inte omhändertagen i planbeskrivningen eller annat dokument. Redogör för om risken för suicid kan minskas vid uppförandet av bron.

Möjlig elproduktion

Kan impedimentmarken som tex slänterna användas för solceller? Är solceller i så fall förenliga med den förslagna användningen i detaljplanen?

Klimatanpassning

Skyfall är något som kan orsaka problem redan idag och som förväntas bli vanligare och intensivare i framtiden. Kommunen har beskrivit konsekvenserna av ett skyfall inom planområdet, med ett klimatanpassat 100-årsregn. Vilken klimatfaktor som använts i beräkningarna är oklart i planbeskrivningen och behöver förtydligas. En klimatfaktor på minst 1,3 bör användas vid skyfallskarteringar för detta område.

Kunskapen om hur ett framtida klimat påverkar havsnivån ökar ständigt. Det underlag som finns kring framtida förhöjda vattenstånd behöver uppdateras utifrån senaste kunskapsunderlag. Södra infarten etapp 2 riskerar att påverkas av ett framtida förhöjt vattenstånd i kombination med stormhändelser om det placeras på en plushöjd på 4 meter.

Grundvattnet inom området bör också tas i beaktande hur det påverkas av ett förändrat klimat. Det är av särskild vikt att de tekniska anläggningarna skyddas från översvämning eller värmepåverkan som kan komma att uppstå i ett framtida varmare klimat.

Den instängda ytan sydost om Västervallsvägen bedöms få ett vattendjup på 0,3 – 0,5 m. Området behöver utredas ytterligare. Byggnaden inom området föreskrivs ha en lägsta färdig golvnivå om + 4,0 meter. Även själva konstruktionen behöver skyddas så inte byggnaden tar skada i händelse av ett skyfall. Se regeringsbeslut Fi 2019/01247/SPN och Fi2019/1235 SPN. Vägen till själva byggnaden inom området behöver vara farbar för Räddningstjänsten i händelse av ett skyfall. Kommunen behöver stämma av med Räddningstjänsten om det är möjligt utifrån de i planbeskrivningen angivna förutsättningarna. Den omkringliggande bebyggelsen ska inte heller utsättas av negativ påverkan av de förändringar som sker inom detaljplanens område.

Planbestämmelser

Enligt 4 kap. 5§ i plan- och bygglagen ska kommunen i en detaljplan bestämma användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för. I planen saknas preciseringar av hur marken GATA ska utformas. Av illustration och planbeskrivning framgår att det även ska finnas

gång- och cykelvägar och alléer på denna mark. Detta bör regleras i planen.

Biotopskydd

Det bör framgå av planbeskrivningen hur det sydligaste trädet i den dubbelradiga allén längs Larsfridsvägens södra sida påverkas av planens genomförande. Om trädet avses bevaras, är det positivt för det biotopskyddade området om det även ges ett skydd i plankartan. Då kommer skyddet att stärkas om även fällningslov krävs. Miljövårdsenheten anser därför fortsatt att trädet, om det avses bevaras, bör skyddas i plankartan.

Kommentar

Kommunen tackar för länsstyrelsens synpunkter, information och råd.

Riksintresse kommunikationer (Västkustbanan)

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

Vad gäller påverkan på riksintresset Västkustbanan har medfinansierings- och samverkansavtal träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. I avtalet regleras ansvar för anläggande och utformning av bron. Då bron ska uppföras ovanför Trafikverkets järnvägsanläggning (Västkustbanan) ska Trafikverket ansvarsmässigt och säkerhetsmässigt projektera och bygga bron. Kommunens uppfattning är att Trafikverkets projektering inte kommer innebära att riksintresset Västkustbanan inte tillgodoses. Planbeskrivningen kompletteras under rubriken "Geoteknik" i delen "Planförslag och konsekvenser" med denna förtydligande information.

Dagvatten + MKN

Vad gäller dagvatten + MKN har föroreningsberäkningar kompletterats efter länsstyrelsens synpunkter, se PM Dagvatten Södra infarten etapp 2, Sweco 2023-01-25. Med rening i nedströms dagvattenanläggningar beräknas en hög reningseffekt uppnås, för fosfor och kväve mellan 80-90%. Reningseffekten för metaller beräknas vara ännu högre, mellan 90-97% och för TBT ca 85-90%. För alla modellerade ämnen (se PM Dagvatten Södra infarten etapp 2, Sweco 2023-01-25, tabell 3 nedan) bedöms reningseffekten vara hög och tillräcklig för att inte orsaka negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna i Laholmsbukten.

Tabell 3

Resultat av föroreningsberäkningar i StormTac för nuläge och enligt planförslag samt rening i dammsystem utanför planområdet.

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

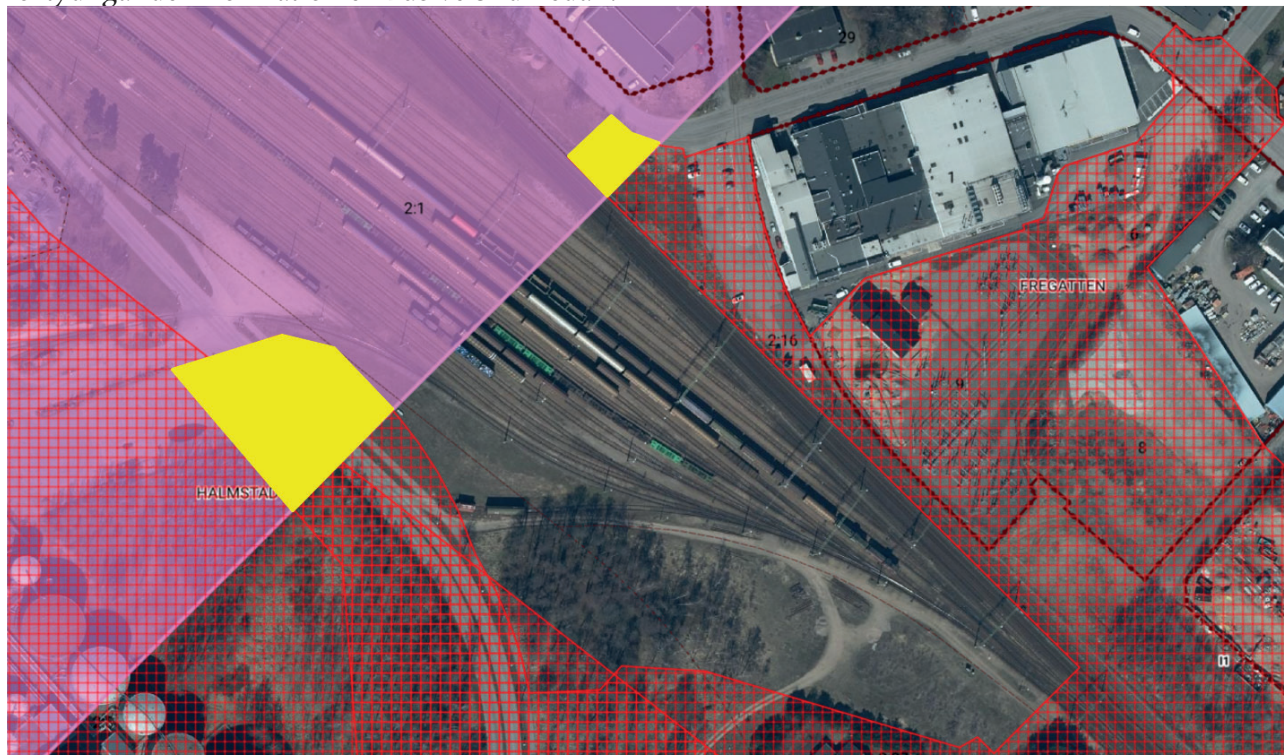
Vad gäller hydraulisk kapacitet har dagvattenutredningen från 2020 (Sweco 2020-10-15) utgått ifrån att dagvattenflödena inte ska försämrats utifrån ett 10-årsperspektiv enligt ABVA 2012 (Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen). Ytbehov av dagvattenlösningar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

Risker

Ställverket H8 Larsfrid har sedan riskanalys (WSP 2018-10-09) togs fram byggts om. Då gällande förutsättningar gäller inte längre. Ombyggnationen och beviljat bygglov för ställverket nämndes i planbeskrivningens samrådsversion. Ställverket är idag inbyggt och genomförandet av detaljplanen innebär att fastigheten kommer att minska. Avstånd mellan användningsområde "E" (ställverket H8) och planerad närmast belägna väggkant för farligt gods är över 100 meter. Planförslaget reglerar dessutom användningarna allmän plats "NATUR" och kvartersmark "J" mellan ställverket och planerad farligt godsled. Kommunens bedömning, i samförstånd med räddningstjänsten och Halmstads Energi och Miljö Nät AB, är att planförslaget inte medför någon risk för ställverket H8 Larsfrid. Denna förtydligande information har lagts till i planbeskrivningens förslagsdel under rubriken "Risk".

Utformning och säkerhet avseende bro över Västkustbanan (suicidutformning bro, totalförsvar) Medfinansierings- och samverkansavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. I avtalet regleras ansvar för anläggande och utformning av bron. Då bron ska uppföras ovanför Trafikverkets järnvägsanläggning (Västkustbanan) ska Trafikverket ansvarsmässigt och säkerhetsmässigt projektera och bygga bron. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som Trafikverket ansvarar för. Utformning och säkerhet vad gäller bron styrs vid Trafikverkets detaljprojektering av bron och regleras inte i detaljplanen.

Två arealmässigt mindre markområden (ca 3 000 m² respektive ca 500 m²) i detaljplanen ligger inom påverkansområde civil flygplats. Se bild nedan, utdrag ur kommunens internkarta. Gula markeringar visar de två markområden inom aktuellt planområde som ligger inom påverkansområde civil flygplats. Inom gulmarkerade områden medger detaljplanen allmän plats "VÄG", allmän plats "NATUR" och allmän plats "GATA". Planförslaget bedöms inte påverka påverkansområde civil flygplats. Planbeskrivningen kompletteras under rubriken "Riksintresse och förordnande" med denna förtydligande information exklusive bild nedan.



Vad gäller utformning är användningsområdet för allmän plats "VÄG", där det bedömts nödvändigt ur farligt gods-synpunkt, kompletterat med utformningsbestämmelser som föreskriver dike och förstärkt vägräcke. Utöver detta regleras inte utformningen för allmän plats "VÄG". Kommunen bedömer att vägområde enligt planförslaget säkrar funktionen väg och uppfyller syftet med planen. Försvarsmaktens tidigare medskick under samrådet har vidarebefordrats till projektledningen. Enligt körspårsberäkningar klaras transporter för 80 meter. Bro dimensioneras för högsta bärighetsklass BK4.

Möjlig elproduktion

Svar på frågan under stycket "Möjlig elproduktion": Fristående solfångare och solcellspaneler kräver normalt inte bygglov.

Klimatanpassning

Klimatfaktor framgår av respektive utredning. Klimatfaktor 1,3 används i för aktuell detaljplan framtagna dagvattenutredningar såsom "Dagvattenutredning Södra infarten etapp 2, väster om Västervallvägen" (Sweco, 2020-10-15). I nuvarande skyfallskartering för Halmstads kommun används klimatfaktor 1,25. I pågående arbete med ny skyfallskartering används klimatfaktor 1,3. Vad gäller den instängda ytan sydost om Västervallvägen kompletteras, efter länsstyrelsens rådgivande synpunkt, planbeskrivningen med rekommendation om vattentät konstruktion.

Kommunen har stämt av med räddningstjänsten. Räddningstjänsten ska enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO) kunna genomföra räddningsinsatser inom godtagbar tid och på ett effektivt sätt. För att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet krävs att utpekade utryckningsvägar enligt gällande transportplan för 2050 efterlevs. Räddningstjänsten bedömer det inte rimligt att ställa krav på framkomlighet till enskilda fastigheter.

Planbestämmelser

Enbart tre arealmässigt mindre användningsområden inom planområdet är planlagda som allmän plats "GATA". Av dessa användningsområden är det del av Västervallvägen som har parallell (befintlig) gång- och cykelväg. "GATA" är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik, och i användningen ingår exempelvis trottoarer, cykelvägar, planteringar och gräsytor med mera. Kommunen bedömer, med utgångspunkt i plan- och bygglagen 4 kap. 32 § som föreskriver att detaljplanen inte får vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte, att användningsområdena för allmän plats "GATA" med fördel inte bör regleras ytterligare, varför nuvarande regleringar kvarstår. Liknande bedömning gäller för allmän plats "VÄG", som inbegriper planerad separerad gång- och cykelväg över Väst kustbanan. I användningen "VÄG" ingår komplement som trafikordningar, planteringar och gräsytor med mera. I användningen "VÄG" ingår också separata cykelvägar i anslutning till vägen, liksom mindre tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik, om det finns plats för det. Kommunen bedömer att reglering av exakta lägen för exempelvis gång- och cykelvägar minskar detaljplanens flexibilitet och möjligheter till alternativ för det fall sådant behov kan bli aktuellt. Vidare bedömer kommunen att nuvarande planläggning av allmän plats "VÄG" är rationell och ändamålsenlig med hänsyn till planens syfte, varför nuvarande regleringar inte preciseras ytterligare, utan kvarstår.

Biotopskydd

Kommunen står fast vid tidigare ställningstagande vad gäller biotopskydd, det vill säga att alléer och övriga objekt som omfattas av det generella biotopskyddet redan är skyddade enligt miljöbalken, varför skydd inte anges i plankartan. Det sydligaste trädet i den dubbelradiga allén längs Larsfridsvägens södra sida bedöms inte påverkas vid genomförandet av detaljplanen. Planbeskrivningen förtydligas enligt länsstyrelsens önskemål med denna information. Planbeskrivningen har också kompletterats med information om dispens från biotopskyddsbestämmelserna i miljöbalken för att ta bort 8 stycken träd i en allé på fastigheten Halmstad 2:8.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Plankartan

Vid 3D bestämmelser bör den sekundära användningen höjdsättas med både lägsta och högsta höjd, i detta fall bestämmelsen (VÄG).

3D bestämmelserna bör redovisas i en illustrationsritning.

På plankartan finns sträckor med bestämmelse om utfartsförbud utlagd i planområdesgränsen. En planbestämmelse om stängsel, utfart och annan utgång får enligt Boverket inte regleras förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste finnas inom samma plan. Se sidan om Stängsel, utfart och annan utgång i PBL Kunskapsbanken.

Det finns två rubriker för egenskapsbestämmelser för allmän plats, all allmän plats har kommunalt

huvudmannaskap.

Genomförandebeskrivning

Bild 21

Bildtexten. Ett område fastighetsregleras inte till allmän platsmark utan till annan fastighet med ändamål allmän plats. Bör även förtydligas att det bara är de rödmarkerade områdena som ska överföras.

Kommentar

Kommunen tackar för lantmäterimyndighetens information och råd.

Sekundär användning ”(VÄG)” har justerats till ”Väg med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter”. Tidigare egenskapsbestämmelse ”bro1” som i granskningshandlingen reglerade samma höjder har i antagandehandlingen tagits bort. Planbeskrivningen uppdateras med aktuell information.

Kommunen är medveten om vad Boverket anser om utfartsförbud i planområdesgräns. Utfartsförbuden ligger kvar.

Rubrikerna har justerats; egenskapsbestämmelser för allmän plats är nu samlade under rubriken ”Egenskapsbestämmelser för allmän plats”.

I genomförandebeskrivningen justeras texten till bild 21, nu bild 22. I genomförandebeskrivningen har även text rörande fastigheten Halmstad 2:27, samt text under rubriken ”Avtal” justerats.

TRAFIKVERKET

Farligt gods

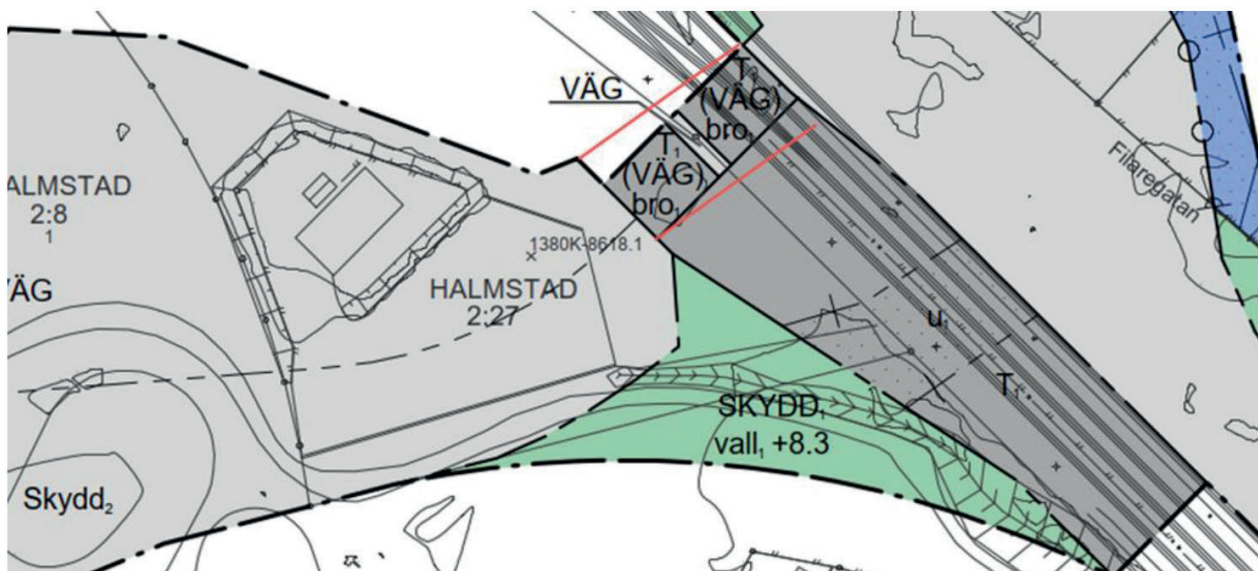
Under rubriken Huvuddrag på sidan 5 står ”Planförslaget omfattar även användningarna allmän plats ”NATUR” med primärt syfte dagvattenhantering, och allmän plats ”SKYDD1”, med syfte att motverka buller och risker kopplad till transporter av farligt gods.” Det bör förtydligas att det är buller och farligt gods från/på Södra infarten som avses.

Geoteknik

Trafikverket har tagit del av yttrande från SGI, Statens geotekniska institut, med diarienummer 5.1-2209-0937 5. För att inte riskera påtaglig skada på riksintresse (järnväg) anser Trafikverket att det inom ramen för detaljplanarbetet skall tas fram en utredning som besvarar SGI:S synpunkter samt att om utredningen visar på att det krävs åtgärder eller restriktioner för att uppnå tillfredsställande stabilitet ska dessa säkerställas i plankartan.

Utrymme under bro

I planförslaget medges utrymme för sex spår genom primär användning järnväg, ”T1”. Denna skrivning bör förtydligas då det rör sig om sex spår samt kommunens eget f.d. diselspår som avses användas som transportväg, det vill säga sammanlagd yta för sju spår. Trafikverket önskar därför att totala bredden på spårområdet redovisas. Trafikverket rekommenderar även att kommunen breddar möjligt område för bro alternativt roterar området medsols något för att möjliggöra flexibilitet i planen med anledning av övrig infrastruktur som planeras i närområdet.



Trafikverket vill poängtera att infrastrukturen i området är ett system med påverkan på varandra och även om planerat/föreslaget triangelspår är en kommunal angelägenhet krävs samplanering med övriga åtgärder i statlig anläggning som föranleds av triangelspåret och som kräver järnvägsplan. I dagsläget kan Trafikverket inte utesluta att dessa åtgärder kan komma att påverka projektet Södra infarten och därmed innebära kostnadsfördyringar för kommunen samt påverka planens genomförande. Med föreslagen gränsdragning för detaljplanen ges inte något större utrymme vid eventuella behov av justeringar av utformningen av triangelspårets södra spår och dess anslutning till Västkustbanan.

Trafikverket vill också framföra att vi önskar skriva avtal om bevakningsuppdrag för bevakning av kommunens fortsatta genomförande av Södra infarten (bullerskydd) i nära anslutning till statlig järnvägsanläggning och tillika riksintresse.

Trafikverket har därför följande funderingar som Trafikverket önskar förtydligas:

- Cirkulationsplatsens anslutande väg söderifrån och GC-väg ser inte ut som den utformning som tagits fram tillsammans med triangelspåret. Är detta tänkt som ett första steg innan triangelspåret är byggt?
- Var är tänkt placering av södra benet för triangelspåret i förhållande till nu aktuell detaljplan?



Liksom i samrådsskedet skriver kommunen i granskningshandlingarna att ”Trafikverket drar slutsatsen att en triangellösning som möjliggör 750 meters så kallade heltåg till hamnen både norrifrån och söderifrån, är den bästa lösningen för spåranslutningen till och från Halmstads hamnområde.” Trafikverket önskar att skrivningen ändras till En triangelspårslösning var ett av tre förslag på nytt hamnstamsspår och det förslag som gav flest fördelar för hamnen/framtida utveckling av hamnen. Trafikverket vill samtidigt förtydliga att detta var en slutsats utifrån en möjlig helhetslösning som föreslogs i den gemensamt framtagna ÅVS för järnvägssystemet i Halmstad. Förutsättningarna har dock förändrats i och med att föreslagen uppställningsbangård med tillhörande triangelen ej kom med i den Nationella infrastrukturplanen för åren 2022-2033. Trafikverket önskar även förtydliga att förslaget som ovan nämnts grundats på tänkbara lösningar som ej är detaljstuderade.

Dagvatten

Kommunen måste säkerställa att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar Trafikverkets diken på något sätt.

Synpunkter i text

På sidan 24 i reagerar Trafikverket på följande formulering:

”Lägsta höjd +11,7 meter är summan av högsta marknivå för Väst kustbanan, enligt kommunens höjddata knappt +5,0 meter, och höjd om 6,7 meter som nämns i Trafikverkets AKJ för Södra infarten etapp 2 daterad 2018-12-13. 6,7 meter är också den minsta fria höjd under fast konstruktion som krävs enligt TRVINFRA-00004 tabell K5.1 (hastighet >100-360 km/h). Därmed bedöms inte Väst kustbanan och del av Trafikverkets fastighet Halmstad 2:1 som omfattas, att påverkas.”

Trafikverket vill påpeka att det finns möjlig påverkan på statlig anläggning och då framför allt på kontaktledningssystemet. Rätt angiven hastighet ska även vara 200-360 km/h.

På sidan 25 bör hänvisning till TDOK 2014:0555 tabell 2 tas bort då denna ej gäller längre.

Likaså bör texten uppdateras längre ner på sidan där det står ”Lägsta höjd +11,7 meter är summan av högsta marknivå för Väst kustbanan, enligt kommunens höjddata knappt +5,0 meter, och höjd om 6,7 meter som nämns i Trafikverkets AKJ för Södra infarten etapp 2 daterad 2018-12-13. 6,7 meter är också den minsta fria höjd under fast konstruktion som krävs enligt TRVINFRA-00004 tabell K5.1 (hastighet >100-360 km/h).” ändras. Även här är rätt angiven hastighet 200-360 km/h.

På sidan 26 i granskningshandlingen bör texten förtydligas då texten i dag lyder;

”Egenskapsbestämmelsen ”plac1” reglerar att gatan ska placeras 10 m från närmaste järnvägsspårspår mitt, dvs. 10 m från Väst kustbanans nuvarande nerspårspår mitt.”

Trafikverket önskar att texten ändras till att avstånd mellan väggkant och närmaste spårspår mitt ej får underskrida 10 meter.

Samverkan

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet och har en pågående dialog med kommunen om de olika projekten som påverkar riksintresset Väst kustbanan.

Kommentar

Kommunen tackar för Trafikverkets yttrande.

Allmän plats "SKYDD₁" norr om fastigheten Halmstad 2:42 (Måsen) skyddar, vad gäller buller, främst mot buller från Västkustbanan. Av framtagna bullerutredningar (WSP 2020-11-16 och Ramböll 2020-11-18) framgår att beräkningen för tillskottet av den nya broförbindelsen visar att riktvärdena för buller från vägtrafiken inte överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadshusen inom Måsen, varför behov av bullerskyddsåtgärder för den tillkommande vägtrafiken inte bedöms nödvändig. Allmän plats "SKYDD₁" norr om fastigheten Halmstad 2:42 (Måsen) fungerar också som skydd mot farligt gods på Västkustbanan. Nuvarande formulering kvarstår.

Geoteknik - se kommentar (Riksintresse kommunikationer) till länsstyrelsens yttrande.

I planbeskrivningens samrådsversion angav kommunen utrymme för sju spår. I Trafikverkets samrådsyttrande angav Trafikverket sex spår. Kommunen har i planbeskrivningens granskningsversion därför ändrat till sex spår. Spårbredd (kvartersmark "T₁") är ca 21,9 meter respektive ca 20,6 meter, dvs avståndet släntfot-fundament/mittstöd, fundament/mittstöd-släntfot. Vad gäller flexibilitet ligger användningsområdet ungefär 2,5 meter utanför brons placering enligt förprojektering. Gränserna vid bron över Västkustbanan medger viss flexibilitet och ändras inte.

Ett eventuellt triangelspår ingår inte i aktuell detaljplan. Utgångspunkten i aktuellt planförslag är, och har under planprocessens framskridande varit, och är fortfarande, att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har, i enlighet med syftet med detaljplanen, tagits med i detaljplanen.

Svar på Trafikverkets fråga rörande utformning: Ja, utgångspunkten i aktuellt planförslag är, och har under planprocessens framskridande varit, att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har tagits med i detaljplanen.

Svar på Trafikverkets fråga rörande placering: Tänkt placering är söder om de nordvästra delarna av nu aktuell detaljplan, det vill säga utanför aktuellt planområde.

Vad gäller dagvatten är kommunens bedömning att Trafikverkets diken inte kommer att påverkas.

Kommunen rättar i planbeskrivningen till korrekt hastighet >200-360 km/h. Kommunen har dock inte angett aktuellt hastighetsintervall på mer än ett ställe i planbeskrivningen.

Medfinansierings- och samverkansavtal har träffats mellan Halmstads kommun och Trafikverket rörande projektering av bron över Västkustbanan. Avtalet omfattar bland annat projektering av kontaktledningsarbeten och utförs av Trafikverket. Kommunens uppfattning är att Trafikverkets projektering inte negativt kommer att påverka kontaktledningssystemet.

Planbeskrivningen har ingen rättsverkan och syftar till att underlätta förståelsen för plankarta med bestämmelser. Den juridiskt bindande planbestämmelsen "plac₁" reglerar att "kant ska placeras minst 10 m från närmaste järnvägsspårs spårmitt". Planbestämmelsen "plac₁" kvarstår.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten kommer inte att göra någon ny bedömning på detaljplanen i granskningsskedet utan hänvisar till vårt samrådsyttrande.

Kommentar

Kommunen tackar för svar och hänvisar till kommunens kommentar i samrådsredogörelsen.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Halmstads Energi och Miljö AB (HEM) har inga ytterligare synpunkter i ovanstående ärende.

Kommentar

Kommunen tackar för HEM:s svar.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Södra infarten har funnits med i kommunens strategiska översiktsplanering sedan 1990-talet. Detaljplanen skapar förutsättningar för att förbättra transportinfrastrukturen i sydöstra Halmstad genom att koppla ihop E6 och väg 15 med hamnen. Detaljplanen möjliggör att Laholmsvägen kan avlastas från trafik och farligt gods och även att befintliga och planerade verksamhetsområden i sydöstra Halmstad kan kopplas ihop. Detaljplanen motverkar även Väst kustbanans barriäreffekt och skapar förutsättningar för att stärka Östra strandens funktion som en viktig målpunkt i kommunen. För att Halmstad ska kunna växa i en hållbar riktning är det viktigt att möjliggöra för att invånarna på ett trevligt och enkelt sätt kan färdas med cykel och till fots i staden. Det är därför viktigt att kommunen i en detaljplan som denna bevakar gåendes och cyklisters intressen och att de åtgärder som berör de oskyddade trafikanterna har hög prioritet. Då detaljplanen möjliggör en ny förbindelse till Östra stranden förutsätts att barn och unga kommer trafikera området. Det är därför av yttersta vikt att barnperspektivet beaktas i planarbetet och implementeringen av detaljplanen.

Släntlutningarna har mellan samrådsskedet och granskningen till viss del flackats ut men i detaljplaneområdets norra delar delvis blivit brantare. Det är viktigt att beakta att detta kommer innebära vissa svårigheter och merkostnader för driften av området. I planarbetet har en Gestaltning PM tagits fram som anger inriktning och åtgärder för grönområdena. I planbeskrivningen under Planförslag och konsekvenser står inget angivet om detta Gestaltning-PM och vilka åtgärder som avses. Det är viktigt att det hänvisas till detta PM i planbeskrivningen och att det även sammanfattas vilka landskapsåtgärder som avses för de olika delarna i planbeskrivningen.

Teknik- och fritidsnämnden ser risker att vissa landskapsåtgärder samt gång- och cykelåtgärder prioriteras bort under utförandefasen om kostnaderna för projektet i sin helhet ökar kraftigt, vilket behöver beaktas framgent.

Kommentar

Kommunen tackar för teknik- och fritidsnämndens yttrande.

Barnperspektivet har beaktats i arbetet med detaljplanen, som delvis syftar till att motverka Väst kustbanans barriäreffekt mellan östra Halmstad och Östra stranden. Vad gäller barnperspektivet nämns bland annat följande i PM social konsekvensbeskrivning Södra infarten etapp 2 (Norconsult 2021-09-24): ”Sett ur ett barnperspektiv gynnas framför allt äldre barn som rör sig på egen hand i staden, eftersom ett förbättrat gång- och cykelnät generellt är positivt för äldre barns självständighet då de kan röra sig utan att vara beroende av att skjutas. Det är också positivt att projektet innebär förbättrad tillgång till rekreation vid Östra stranden som är en målpunkt för barn, både för äldre barn som kan ta sig dit på egen hand och för familjer som saknar tillgång till bil eller föredrar att cykla och gå.” Vidare nämns att det är viktigt att främja barns lek men att uppmuntran till vistelse och lek i nära anslutning till bil- och järnväg bör undvikas.

Planbeskrivningen har under ”Planförslag och konsekvenser” och underrubrikerna ”Gång och cykeltrafik” och ”Biltrafik och gator” kompletterats med hänvisning till Gestaltningens PM och förtydligande om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande. För övrigt deltar, i enlighet med kommunens samhällsbyggnadsprocess, projektledare från teknik- och fastighetsförvaltningen i projektgruppen för detaljplanen. Södra infartens projektledning är medveten om att Gestaltningens-PM utgör underlag för detaljprojektering och genomförande.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket har inga synpunkter på detaljplanen.

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

Kommentar

Kommunen tackar för Sjöfartsverkets yttrande.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Halmstads Stadsnät AB
- Laholmsbuktens VA AB
- Destination Halmstad AB
- Räddningstjänsten
- Polismyndigheten
- Miljönämnden
- Villaägarna Södra Halland
- Fastighetsnämnden
- Skogsstyrelsen
- Kulturmiljö Halland
- Halmstads Naturskyddsförening

SKRIVELSER FRÅN FASTIGHETSÄGARE, STUGÄGARE OCH ÖVRIGA

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

FÄ 1

Hej,

Vi från Mileway (som bl.a. äger och förvaltar 16 fastigheter om närmre 150 000 kvm i Halmstad) har ett par synpunkter att framföra gällande planbeskrivningen för södra infarten, etapp 2.

Av fastigheterna är de flesta belägna i Larsfrid (Fläkten 1, Fällan 3, Fogden 4 & 6, Fräsaren 4 (Rex), Flygaren 21 (Tylö), Flaggan 1, Fanan 39) och en del i andra delar, som Vallås (Valsen 2), Sannarp (Kartongen 3 och Karossen 3) och Fyllinge (Fyllinge 20:466 & 20:403).

Det vi främst önskar mer information kring är:

- Sid. 30-31, tabell 3 tar upp skydd mot mekanisk konflikt – är detta något som påverkar Fläkten 1? Vad vi kan utläsa av ritningen kommer det att finnas ett dike, men kommer det även att byggas till skydd som kan påverka genomfarten runt fastigheten? Det är nämligen svårt att utläsa under vilken kategori (20-30 meter eller >30 meter) som fastigheten faller under. Detsamma gäller Fällan 3.
 - o Samt i förlängning gällande ovan fråga – vem står i sådana fall för kostnaden gällande installation av sådana åtgärder?
- Sid 37, bild 18 anger att ett bullerskydd mer eller mindre inte hjälper mot en ökad decibelnivå från vägen för punkt 3 ”Måsen”. Vilka åtgärder är det som utretts, samt finns det möjligtvis andra åtgärder som kan vidtas för att minimera buller från vägen?
- Sid. 39, bild 20, behandlar dagvattenhanteringen. Punkt Ö2 är precis på hörnet av fastigheten Fläkten 1 – är detta något som påverkar genomfarten runt fastigheten? Krävs det ytterligare åtgärder utöver vad som redan finns i området gällande dagvattenhanteringen?
- Gällande viadukten som skall breddas undrar vi om det finns mer information? Syftar då främst på att infarten till Snabbgross/Axfood på Fällan 3 kan komma att påverkas.

Kommentar

Kommunen tackar för yttrande.

De riskreducerande åtgärder mellan Södra infarten och fastigheterna Fläkten 1 och Fällan 3 som regleras i detaljplanen, dike och förstärkt vägräcke, ligger inom allmän plats. Kommunen står för kostnad för genomförande och drift av allmän plats.

Planområdesgränsen för aktuell detaljplan ligger 9-10 meter från nuvarande byggnad på fastigheten Fläkten 1, varför aktuell detaljplan inte påverkar möjligheten att köra runt befintlig byggnad på Fläkten 1. Dock ligger hårdgjord asfalterad yta sydväst om Fläkten 1 på kommunens fastighet Halmstad 2:16 och enligt gällande detaljplan (1380K-P407) inom park eller plantering, allmän plats. Fällan 3 påverkas inte av planförslaget men idag hårdgjord yta inom kommunens fastighet Halmstad 2:16 är i planförslaget planlagd som allmän plats ”NATUR” med primärt syfte att hantera dagvatten och skyfall.

Bild 18 i granskningsversionen av planbeskrivningen är hämtad från framtagna trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18). För beräkningspunkt 3 beräknas ljudnivån från väg, med föreslagna bullerskydd, sänkas med en decibel. I utredningen (Ramböll 2020-11-18) redovisas åtgärdsbehov och

förslag på bullerskyddsåtgärder.

Planområdesgränsen för aktuell detaljplan ligger 9-10 meter från nuvarande byggnad på fastigheten Fläkten 1. Dagvattenhanteringen inom planområdet bedöms inte påverka Fläkten 1.

In- och utfart till och från Fällan 3 bedöms i nuläget inte påverkas. Kommunens projektledning för Södra infarten har i dagsläget dialog med den lokale platschefen för Snabbgrossen. Ingen ytterligare information finns i dagsläget.

SÄ 1

Vid gränsen Måsen nordväst skall det ju byggas nya Va-ledningar utanför Måsens stängsel. Då undrar vi om det när det arbetet är avslutat kommer att återplanteras nya träd och lägre buskar som en bullerdämpande åtgärd eller finns det några andra förslag vad området skall användas till.

Kommentar

Kommunen tackar för fråga. Aktuellt område ingår inte planområdet och regleras inte i detaljplanen. LBVA kommer att ta ner de träd som behövs för grävningen och kommer inte att återplantera.

FÄ 2 FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN EKONOMISK FÖRENING

Bakgrund: Koloniföreningen Måsen (nuvarande Fritidsföreningen Måsen Ekonomisk förening) bildades 1934 och omfattar idag 181 fristående hus samt ett föreningshus. 2001 friköpte föreningen fastigheten Halmstad 2:42 från Halmstad kommun och har sedan dess efter begäran från kommunen gjort omfattande förändringar gällande förändring av fastighetsgränser samt flytt av stugor.

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

Föreningen är självfallet helt medvetna om att vissa av våra tidigare 15 punkter inte härrör sig till detaljplanegranskningen men har ändå en mycket stor betydelse för vår framtida trivsel och verksamhet på vårt område. Vi anser att granskningsprocessen skall ta hänsyn till dessa punkter innan detaljplanen godkänns av kommunfullmäktige. Vi önskar därför samråd med kommunens representanter kring nedan angivna punkter.

1. Yrkesmässig tung trafik skall ej tillåtas på delar av Västervallsvägen utmed Måsens sträckning. Vidare bör dessutom fartreducerande åtgärder etableras på sträckan.
2. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallsvägen skall etableras på en sträcka av ca 20 meter vid korsningen järnväg – Västervallsvägen. Idag finns det endast ett stängsel på sträckan. Befintligt bullerskydd utmed Västervallsvägen skall också underhållas.
3. Det är glädjande att ni höjt befintlig bullervall mellan Måsen och Järnvägen till ursprunglig nivå men tyvärr har träd och buskar inte efterplanterats. Vi förutsätter att detta kommer att ske i närtid.
4. Bullervallen som ni gjort i den nordöstra delen mellan Måsen och kommande viadukt skall enligt

ritning vara +8,3 meter. Vi upplever den som låg och vill att ni höjer denna. Även här förutsätter vi att träd och buskar efterplanteras.

5. Bullerskydd vid bro samt ramper skall ge största möjlig uppmärksamhet för att ge ett optimalt skydd vid bullerkällan. Vi önskar att det övervägs att ytbeläggningen på och avfartsramperna sker med s.k. tyst asfalt.

6. Vi önskar att drift- och skötselplan för området utarbetas och redovisas innan detaljplan antas.

7. Inom berört detaljplanerat område finns omfattande äldre rester av exempelvis husgrunder, campingverksamhet och asfaltsvägar. Detta skall saneras i samband med färdigställandet av södra infarten.

8. Nyplantering av vegetation på området mellan Måsen och cirkulationsplatser/bro bör studeras och redovisas mer noggrant innan plan antagits. Enligt planbeskrivningen (sid. 19) ska största delarna av detta område beläggas med öppna sandytor för att skapa habitat för knytlingssäckmalen. Vi anser att det inom planområdet finns möjligheter att skapa ett sådant område på annan plats och att området i stället förses med avskärmande vegetation i form av buskar och träd.

9. Vid planering av ny vägbelysning är det av vikt att risken för bländning minimeras samt placering av belysningsstolpar planeras så att minimala störningar för vårt område uppstår.

10. Kommer den förändrade dagvattenhanteringen att innebära att vattnet vid någon punkt kommer att pumpas?

11. Under byggtiden önskar vi att störande anläggningsarbeten ej utförs under lördag, söndag samt övriga helgdagar. Detta önskemål gäller även för juli månad.

12. Bullermätning skall genomföras efter genomförandet av Södra infarten Etapp 2, detta skall också ske kontinuerligt förslagsvis vart annat år. Detta för att säkerställa att bullernivåerna efterlevs enligt gällande bestämmelse, 55 db ekv.nivå fordonstrafik, 60 db ekv.nivå järnvägstrafik.

Samtliga hus på vårt område skall klara dessa nivåer oavsett om bullret kommer ifrån Södra infarten, Västervallvägen eller eventuella framtida triangelspår.

Kommentar

Kommunen tackar för Fritidsföreningen Måsens yttrande. Kommentar till respektive punkt, varav de flesta kommunen redan besvarat i samrådsredogörelsen, följer enligt nedan.

1. Trafik regleras i första hand genom lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan. För övrigt omfattas en mycket liten del av Västervallvägen av aktuellt planförslag.

2. Bullerdämpande åtgärder mot Västervallvägen planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning.

3. Vad gäller gestaltning utgör framtaget Gestatnings-PM underlag för detaljprojektering och genomförande av detaljplanen.

4. Vall med föreskriven höjd +8,3 meter norr om Måsen är inte byggd ännu men avses byggas i samband med genomförande av detaljplanen.

5. Bullerskydd planeras uppföras enligt rekommendationer enligt trafikbullerutredning. Ytbeläggning

regleras inte i detta planförslag.

6. Drift och skötsel regleras inte i detaljplan.

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

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

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

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

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

12. Uppföljning av eventuell bullerpåverkan hanteras som tillsynsärende och regleras inte i detaljplan.

FÄ 3 JERNHUSEN

Som ägare till industriellt centrala Halmstad 2:27 och aktör utmed den svenska järnvägen ser vi positivt på att vår fastighet i området kan stötta såväl en förstärkning av Halmstads större stadsutveckling som en mer robust järnväg för såväl gods som persontrafik. Vi vill dock påpeka att då vi enligt uppdrag agera på kommersiell grund måste markreglering ske på marknadsmässiga villkor. Vi vill därtill upplysa att området omfattar en samhällsviktig funktion som måste hanteras: Jörgen Högdin har informerats i sak därom.

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter och upplysning.

SÄ 2-18 STUGÄGARE PÅ FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN ÖSTRA STRANDEN

1. Bullervallen mellan Måsen och järnvägen.

I "Trafikbullerutredning" 2020-11-18, sid 3 anges under rubriken Riktvärden följande:

Tabell 1: Vägtrafik 55 dB(A) Tågtrafik 55 dB (A) för uteplats i anslutning till bostaden.

Tabell 2: 55 dB (A) för både väg och spår vid befintlig uteplats.

I den efterföljande WSP-utredning (WSP (2020-09-30) Bilaga 3 "Buller från tåg och väg" överskrider riktmärket 55 dB för samtliga stugor längs bullervallen och flertalet stugor längs området mot gamla gocartbanan.

Dessutom har nya förutsättningar tillkommit. Beslut har fattats om satsningar på Västkustbanan med dubbelspår längs hela sträckan, klart 2024, vilket kommer att leda till ökad turtäthet och ökat buller.

Enligt uppgift hade bullervallen sjunkit 300 mm. Detta har man åtgärdat med en höjning med 600 mm, dvs. 300 mm över den ursprungliga nivån. Om man utgår från att vallen kommer att sjunka på motsvarande sätt framöver blir det således ingen reell höjning. Eftersom området möjliggör en ytterligare höjning, vilket även skulle ge marginal för framtida ökning av buller med hänsyn till det planerade "triangelspåret", anser vi att vallen bör höjas ytterligare ca 500 mm.

Vi yrkar därför

- Ytterligare höjning av bullervallen med ca 500 mm.
- Komplettering av bullerutredningen med klargörande av vilka riktmärken som ska gälla även

med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning.

2. Området längs Måsens nordvästra gräns (området som gränsar mot tidigare Gocartbanan och framtida rondellområdet)

Efter det att yttrandena om detaljplanen lämnades in har frågan om triangelspåret aktualiserats genom att Trafikverket, Hamnbolaget och Halmstad kommun enats om detta alternativ. Dock har processen "pausats" eftersom man inte löst frågan om finansieringen.

I "Planbeskrivningen" s. 25-26 angående triangelspåret anges att "Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov". Eftersom man "tar höjd för" behoven med triangelspåret genom att bygga en tunnel under rondellen för den nordgående grenen av triangelspåret bör man också "ta höjd för" den södra grenen av triangelspåret genom utformning av bullerskydd framförallt mot Måsens nordvästra gräns.

Dessutom har trädfällningen som gjordes i vintras plus den omfattande utglesning av buskage som gjordes för ett par år sedan gjort att bullerläget ändrats väsentligt. Detta faktum motiverar en kompletterande bullerutredning (Se även ovan om överskridandet av 55 dB-riktmärket) Dessutom bör någon form av skyddsvall upprättas.

Vi yrkar därför

- Kompletterande bullerutredning som tar hänsyn till den utglesade skogsdungen och även den framtida utformningen av triangelspåret.
- För att skapa ett skydd - både visuellt och bullermässigt - bör en vall med buskar och träd anläggas längs hela gränsen mot "rondellområdet".

Kommentar

Kommunen tackar för synpunkter.

1. Av framtagna trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18) framgår vilka riktvärden som avses. Riktvärdena är baserade på Regeringens infrastrukturproposition 1996/97:53 och det är också dessa riktvärden som anges i Naturvårdsverkets "Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder" (oktober 2016 rev. juni 2017). Dessa riktvärden gäller enligt Naturvårdsverkets hemsida fortfarande (www.naturvardsverket.se, senast besökt 2022-10-24), varför trafikbullerutredningen inte behöver uppdateras. Från vägtrafik är riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostads fasad. WSP:s bullerutredning bilaga 3 (2020-11-16), visar dygnsekvivalent ljudnivå för väg och järnväg. Enligt samma utredning, bilaga 1 som visar dygnsekvivalent ljudnivå för enbart väg, ligger ljudnivån under 55 dBA för samtliga hus inom Måsen bortsett från ett hus längs Västervallvägen. Vid detta hus bedöms dock befintlig infrastruktur vara den dominerande ljudkällan och inte utrett vägalternativ. Av de båda bullerutredningarna (WSP 2020-11-16 och Ramböll 2020-11-18) framgår att beräkningen för tillskottet av trafikbuller från den nya broförbindelsen visar att riktvärdena för buller från vägtrafiken inte överskrider riktvärdet 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadshuset inom Måsen och att något behov av bullerskyddsåtgärder för den tillkommande vägtrafiken inte bedöms vara nödvändig. Av Rambölls trafikbullerutredning 2020-11-18 framgår att med ny bullervall söder om Västervallvägen (förlängning av befintlig bullervall - "SKYDD1" i detaljplanen norr om Måsen) beräknas riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå för vägtrafik och 60 dBA för järnvägstrafik att klaras för alla bostadshus inom Måsen.

2. Järnvägsförbindelse mellan Väst kustbanan och hamnområdet ingår inte, och prövas därmed inte, i denna detaljplan. I planbeskrivningen nämns att förutsättningarna för Södra infartens passage över Väst kustbanan är många och att ett flertal faktorer behöver vägas in, varpå faktorer redogörs för i punktform. Det som i planbeskrivningen avses med att ”Planförslaget ämnar ta höjd för dessa behov” är att inte hindra framtida utvecklingsmöjligheter för järnvägsinfrastruktur till och från Halmstad hamnområde. Enbart de delar som krävs för genomförande av Södra infarten etapp 2 har tagits med i detaljplanen. De förslag på bullerskyddsåtgärder som nämns i Rambölls trafikbullerutredning (2020-11-18) är aktuella och är de åtgärder kommunen har för avsikt att vidta.

SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

Ö1 TRÖNNINGE SAMHÄLLSFÖRENING

Samhällsföreningen har tagit del av samrådsredogörelsen och de uppdaterade planerna för Etapp 2 av södra infarten.

Vi är, förstås, inte tillfreds med att bilen sätts i centrum på det vis som denna plan gör men tackar ändå för de justeringar som gjorts gällande att stärka cykeltrafikens roll i transportsystemet. Vi ser fortsatt ett gott och rakt stråk från sydöst till nordväst som en viktig insats för arbetspendlingen till högskolan, Resecentrum och staden. Utbyggnaden av cykelstråk väster om västkustbanan fram till Rytta revägen är mycket välkommet.

Kommentar

Kommunen tackar Trönninge samhällsförenings yttrande.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR (SAMRÅD OCH GRANSKNING)

- Önskemål om att omgående bygga bullerskydd utmed Södra infarten etapp 1 regleras inte i denna detaljplan.
- Önskemål om förlängning av bullerplank utmed Västervallvägen med minst 100 meter regleras inte i denna detaljplan.
- Egenskapsbestämmelsen prickmark ligger kvar på fastigheten Filen 3.
- Flytt av de båda planerade cirkulationsplatserna medges inte; aktuella användningsgränser för väg-område har inte i större utsträckning justerats.
- Den del av befintliga grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 som omfattas av planförslaget är planlagd som allmän plats "VÄG" och "SKYDD" och kommer inte ligga kvar.
- Förlängning av befintlig grusväg norr om fastigheten Halmstad 2:42 och anslutning till planerad gång- och cykelväg medges inte i detta planförslag.
- Ytterligare 500 mm höjning av befintlig bullervall utanför planområdet regleras inte i denna detaljplan.
- Trafikbullerutredning behöver inte uppdateras.

Samhällsutvecklingsavdelningen, kommunledningsförvaltningen

Olof Selldén
planchef

Henrik Gustavsson
planarkitekt