

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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  
Samhällsbyggnadsavdelningen 2022-08-26

# REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

## PLANFÖRFARANDE

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

## SAMRÅD

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

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

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

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

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

## SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

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

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

Bilder har med anledning av ändring av planförslaget justerats.

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

Information om invasiva arter har lagts till i planbeskrivningen.

u-område som korsar kvartersmark "T<sub>1</sub>" (Västkustbanan) har utvidgats.

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

Planläggningen av bro över Västkustbanan har justerats i enlighet med lantmäterimyndighetens synpunkt att 3D-bestämmelser inte bör användas om det är samma användning. "T<sub>1</sub>" är nu primär användning och "VÄG" sekundär. Vägbron har också kompletterats med egenskapsbestämmelse, "bro<sub>1</sub>" som anger lägsta och högsta höjd för bro.

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

Planförslaget har justerats i den del av planområdet som delvis omfattar fastigheterna Flamman 4 och Flamman 3. Justeringen innebär att användningsgräns för allmän plats "VÄG" har flyttats västerut. Området som i samrådsförslaget var planlagt som allmän plats "VÄG" är nu planlagd som kvartersmark användning "J", industri. Kvartersmarken är kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark och delvis med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, "u<sub>1</sub>". Del av Filaregatan i denna del av planområdet, tidigare planlagd som allmän plats "VÄG", är nu planlagd som allmän plats "GATA". Justeringen i denna del av planområdet innebär även att utfartsförbudet justerats.

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

Egenskapsbestämmelse "Dike<sub>1</sub>", som föreskriver att dike ska finnas mot nordost utmed vägens nordöstra sida, har tillkommit på vägsträckan mellan Västervallvägen och Filaregatan.

Egenskapsbestämmelse som föreskriver en lägsta färdigt golvnivå om +4,0 meter, "f<sub>1</sub>", har tillkommit inom användningsområdet "J", industri, på fastigheten Halmstad 4:28 i planområdets sydöstra del.

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

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

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

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

Användningsområdet "SKYDD<sub>1</sub>" söder om planerad bro över Västkustbanan har kompletterats med egenskapsbestämmelse som föreskriver att vall +8,3 meter ska uppföras.

Egenskapsbestämmelsen "m<sub>1</sub>" har tagits bort.

## YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

### LÄNSSTYRELSEN

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

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

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

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

Risker

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

MKN vatten

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

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

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

## Övriga rådgivande synpunkter

### Buller

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

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

### Förorenat område

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

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

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

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

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

### Biotopskydd

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

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

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

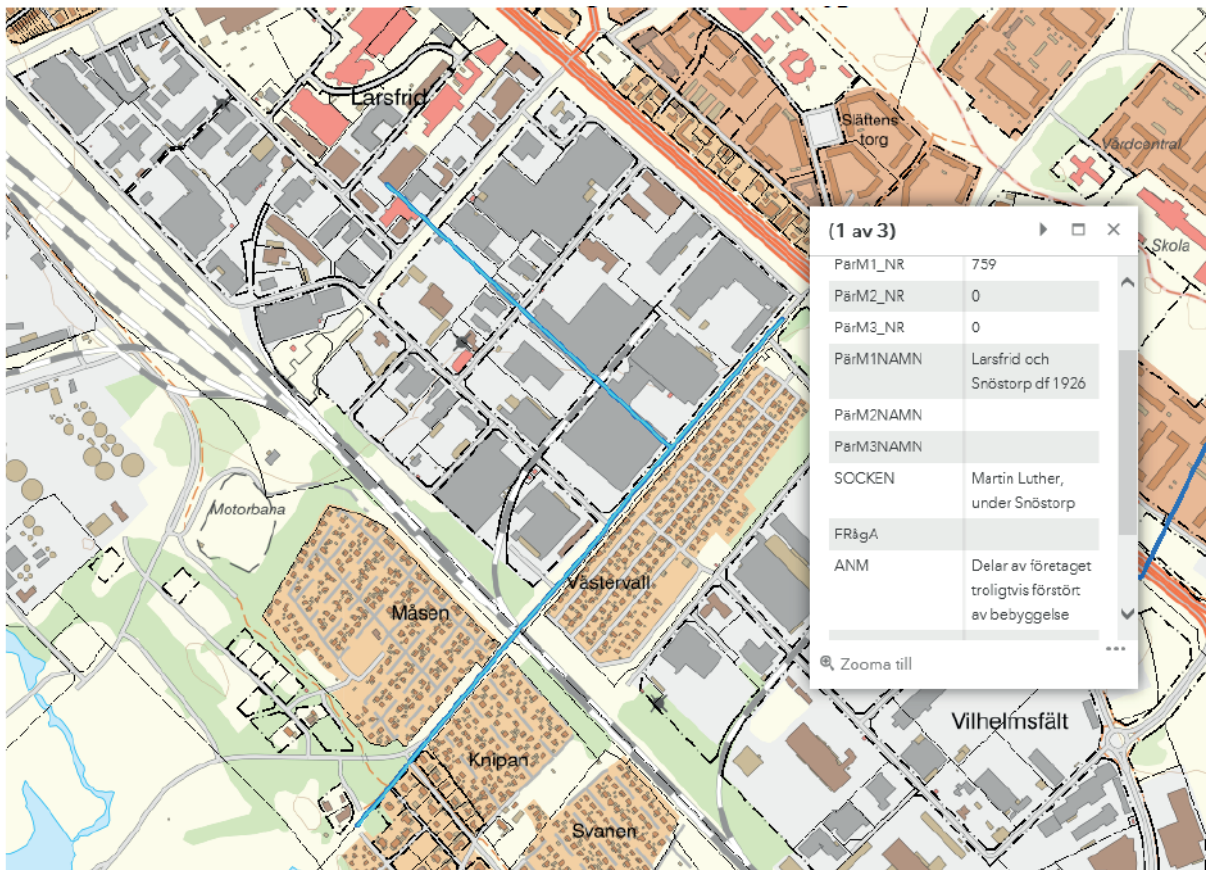
Kommunen bör utreda om biotoperna i punkt 2 och 3 ovan omfattas av biotopskydd. För de biotoper som omfattas av biotopskydd, bör det framgå av planbeskrivningen hur planens genomförande påverkar dem. För de biotoper som inte bedöms omfattas av skyddet bör även detta motiveras. Det bör anges ett skydd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

#### Natura 2000

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

#### Vattenverksamhet och dikningsföretag

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



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

### Naturvärden

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

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

## Arkeologi

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

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

## Landskapsbild

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

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

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

## Förhindra suicid

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

## Gång-, cykel-, och kollektivtrafik

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

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

## Otydlig planbestämmelse

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



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

#### Försvarsmakten

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för länsstyrelsens synpunkter, information och råd.*

#### *Angående risker:*

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

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

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

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

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

#### *Angående MKN vatten:*

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

### *Buller*

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

### *Förorenat område*

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

### *Biotopskydd*

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

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

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

och Halmstads östra stadsdelar.

#### Natura 2000

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

#### Naturvärden

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

#### Arkeologi

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

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

#### Angående landskapsbild och upphöjda cirkulationsplatser:

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

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

Otydlig planbestämmelse ”m<sub>1</sub>” har tagits bort.

## LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

### Plankartan

3D bestämmelser används för att överlagra olika användningsområden så som allmän plats och kvartersmark. Det bör därför inte användas 3D bestämmelser inom områden där det är samma användning, t.ex. VÄG (VÄG<sub>1</sub>) eller VÄG (GATA<sub>1</sub>).

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

### Tidigare ställningstaganden

#### Gällande detaljplaner

Detaljplan 1380K-E11 berörs också.

### Planförslag och konsekvenser

#### Bebyggelse

#### Förslag på ändring av formulering:

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

Bör även nämna fastigheten Flamman 6.

### Genomförandebeskrivning

#### Fastighetsrättsliga frågor

##### *Intrång*

#### Förslag på formulering:

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

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

##### *Övriga fastighetsbildningsåtgärder*

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

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

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

intilliggande fastigheter med samma användning.

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

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

Övrigt

Oklara fastighetsgränser bör fastighetsbestämmas innan antagandet av detaljplanen.

#### Kommentar

*Kommunen tackar för lantmäterimyndighetens synpunkter, information och råd.*

*Plankarta och planbeskrivning har justeras efter lantmäterimyndighetens synpunkter. Justering har gjorts för de områden där det enligt samrådsförslaget var samma användning, t.ex. VÄG (VÄG<sub>1</sub>) och VÄG (GATA<sub>1</sub>). Efter justering i den del av planområdet där Södra infarten korsar Västkustbanan, och i den del av planområdet där Södra infarten korsar Västervallvägen, medger granskningsförslaget enbart "VÄG". Vad gäller planläggning av delar av bron över Västkustbanan (ej fundament), är justering gjord så att vägbron enligt granskningsförslaget är sekundär användning. Vägbron har också kompletterats med egenskapsbestämmelse som föreskriver att bro med lägsta höjd +11,7 meter och högsta höjd +25,0 meter får anordnas.*

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

#### TRAFIKVERKET

Trafikverket noterar att planförslaget ämnar ta höjd för följande behov;

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

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

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

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

#### Buller och vibrationer

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

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

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

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

#### Fastighetsbildning

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

#### Avtal

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

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

#### Avstånd mellan väg - järnväg

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

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

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

Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

## Kommentar

*Kommunen tackar för Trafikverkets yttrande.*

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

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

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

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

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

## FÖRSVARSMAKTEN

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

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

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

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

#### Kommentar

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

## YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

### HALLANDS HAMNAR

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

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

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

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

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



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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Hallands hamnars synpunkter.*

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

#### LAHOLMSBUKTENS VA AB

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

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

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Laholmsbuktens VA AB:s synpunkter.*

*Markområde för VA-ledningar reserveras med "u<sub>1</sub>", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, på kvartersmark med användning järnväg ("T<sub>1</sub>") sydost om den planerade bron över Väst kustbanan. Aktuellt u-område har i granskningsförslaget utvidgats. Markområde för VA-ledningar reserveras också med "u<sub>1</sub>", markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, på kvartersmark med användning industri ("J") inom nuvarande fastigheter Flamman 3 och Flamman 4. Detta med anledning av de VA-ledningar som behöver läggas om till detta läge. Planbeskrivningen kompletteras med denna information.*

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

## RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningsvägar för räddningstjänstens fordon

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

Höga vattenstånd

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

### Kommentar

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

## KOMMUNALA PENSIONÄRSRÅDET

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

### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkter.*

## HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

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

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

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

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

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

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

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

#### Fjärrvärme

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

#### Elnät

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för HEM:s information och synpunkter.*

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

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

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

## TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Kommentar

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

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

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

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

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

## MILJÖNÄMNDEN

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

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

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

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

## Kommentar

1. De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) är planerade att genomföras. Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD<sub>1</sub>" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Användningsbestämmelsen "SKYDD<sub>1</sub>" har kompletterats med egenskapsbestämmelsen "vall<sub>1</sub> + 8.3", vall med en höjd av 8,3 meter över nollplanet ska uppföras. Höjden + 8,3 är den ungefärliga krönhöjd som föreslås enligt trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18). Planbeskrivningen kompletteras med information om egenskapsbestämmelsen.

Nytt bullerskydd förbi Knipan och Svanen säkras inte i detaljplanen. Kommunen avser inom ramen för projektet Södra infarten uppföra dessa bullerskydd med stöd av de för aktuella markområdena gällande detaljplanerna 1380K-P805 (Knipan) och 1380K-P845 (Svanen) som båda medger "SKYDD". Föreslagna bullerskärmar norr respektive söder om Västervallvägen säkras inte heller i detaljplanen. Dock medger gällande detaljplan 1380K-P867 (Västervallvägen), "SKYDD<sub>2</sub>" utmed norra sidan av Västervallvägen, och "SKYDD<sub>1</sub>" utmed södra sidan av Västervallvägen. Genomförandebeskrivningen har inför granskning, under rubriken "Byggnations- och anläggningsarbeten", kompletterats med följande stycke: "Vid utbyggnad av allmän platsmark ansvarar Halmstads kommun även för att de bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) för detaljplanen blir genomförda. Detta gäller även för de åtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) utanför det område som denna detaljplan avser."

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

## BYGGNADSNÄMNDEN

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

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

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

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

#### Kommentar

*1 och 2. De bullerskyddsåtgärder som föreslås i trafikbullerutredningen (Ramböll 2020-11-18) är planerade att genomföras. Markområde för komplettering av befintligt bullerskydd vid Måsen säkerställs i detaljplanen inom allmän plats "SKYDD<sub>1</sub>" (skyddsvall mot buller och farligt gods). Användningsbestämmelsen "SKYDD<sub>1</sub>" har kompletterats med egenskapsbestämmelsen "vall<sub>1</sub> + 8.3", vall med en höjd av 8,3 meter över nollplanet ska uppföras. Höjden + 8,3 är den ungefärliga krönhöjd som föreslås enligt trafikbullerutredning (Ramböll 2020-11-18). Planbeskrivningen kompletteras med information om egenskapsbestämmelsen.*

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

*Föreslagna bullerskärmar norr respektive söder om Västervallvägen säkras inte heller i detaljplanen. Dock medger gällande detaljplan 1380K-P867 (Västervallvägen), "SKYDD<sub>2</sub>" utmed norra sidan av Västervallvägen, och "SKYDD<sub>1</sub>" utmed södra sidan av Västervallvägen.*

## ÖVRIGA REMISSINSTANSER

### SKANOVA TELIA COMPANY AB

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

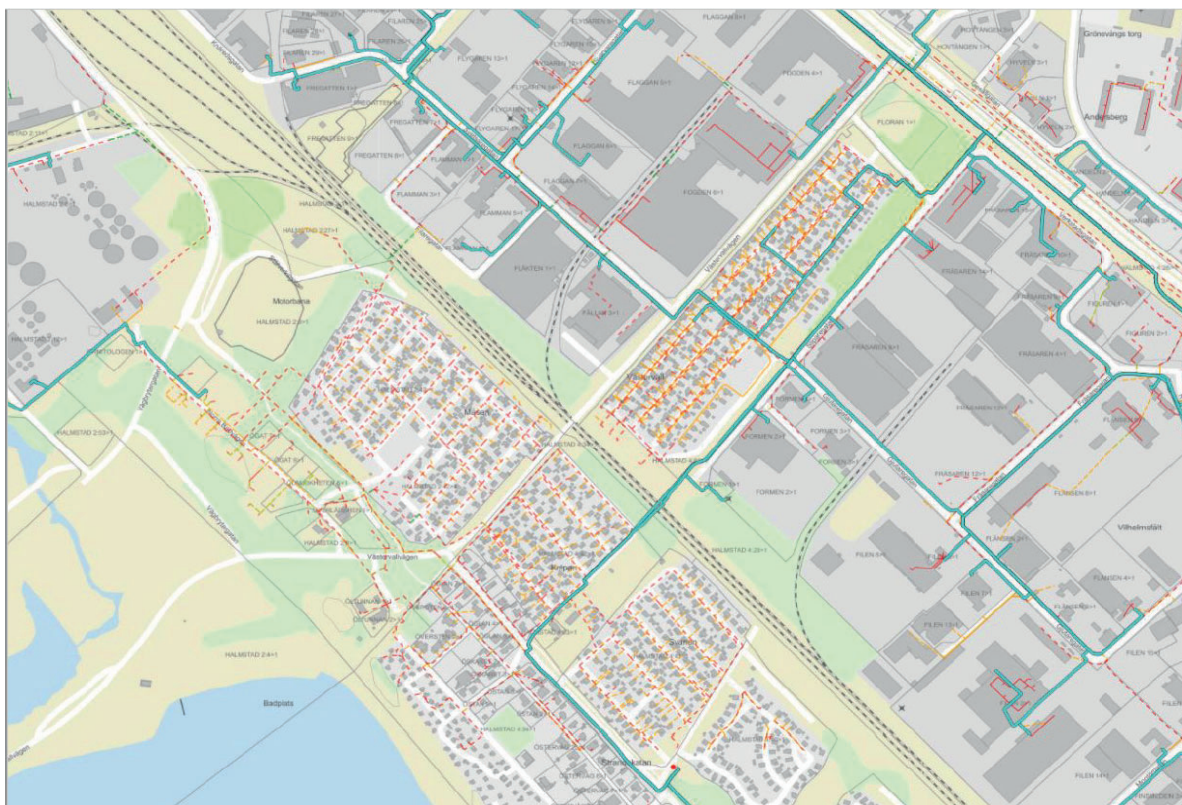
Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

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

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

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

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



## Kommentar

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

## HALMSTADS NATURSKYDDSFÖRENING

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

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

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

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

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



klimatmässig effekt med minskat bilåkande till Östra stranden.

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Halmstads Naturskyddsförenings synpunkter.*

## SJÖFARTSVERKET

#### Yttrande

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

#### Övrigt

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Sjöfartsverkets yttrande.*

## REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

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

## SKRIVELSER FRÅN FASTIGHETSÄGARE, STUGÄGARE OCH ÖVRIGA

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

### FÄ 1 STUGFÖRENINGEN SVANEN EKONOMISK FÖRENING

Bullerskydd längs järnvägsspåret på fastigheten Halmstad 4:41

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för stugföreningen Svanens synpunkt.*

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

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

## FÄ 2 KNIPANS FASTIGHETSFÖRVALTNING EKONOMISK FÖRENING

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

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

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

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

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

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

Vi önskar

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

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

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

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

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

Vidare önskar vi

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

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

Vi ser fram mot er snara återkoppling i detta ärende!

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Knipans synpunkter.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkt. Synpunkt och förslag tillmötesgås. Planförslaget har justerats i den del av planområdet som delvis omfattar fastigheterna Flamman 4 och Flamman 3. Justeringen innebär att användningsgräns för allmän plats "VÄG" har flyttats västerut. Området som i samrådsförslaget var planlagt som allmän plats "VÄG" är nu planlagd som kvartersmark användning "J", industri. Kvartersmarken är kompletterad med egenskapsbestämmelsen prickmark och delvis med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, "u<sub>1</sub>". Del av Filaregatan i denna del av planområdet, tidigare planlagd som allmän plats "VÄG", är nu planlagd som allmän plats "GATA". Justeringen i denna del av planområdet innebär även att utfartsförbudet justerats. Utrymmet för allmän plats "VÄG" har minskats och intrånget på fastigheten Flamman 4 är nu minskat med ungefär 680 m<sup>2</sup>.*

#### FÄ 5 LAJCK AB

##### Inledning

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

##### Sammanfattning

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

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

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

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

##### Strategisk förändring av Larsfridsområdet

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

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

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

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

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

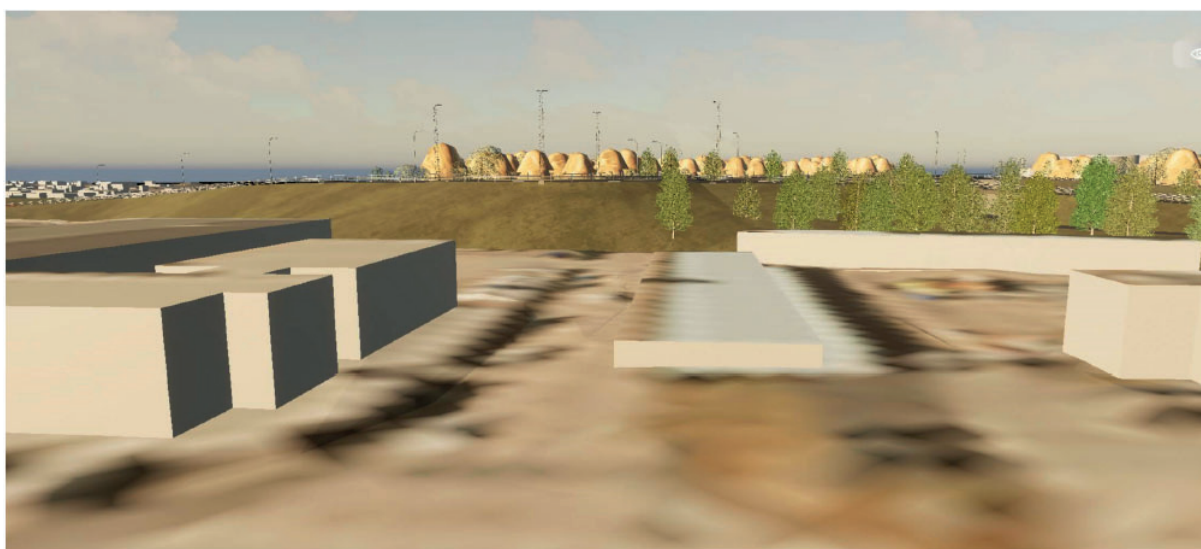


Bild 1, Cirkulationsplatsen – ett nytt landmärke?

#### Synpunkt – Strategisk förändring

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

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

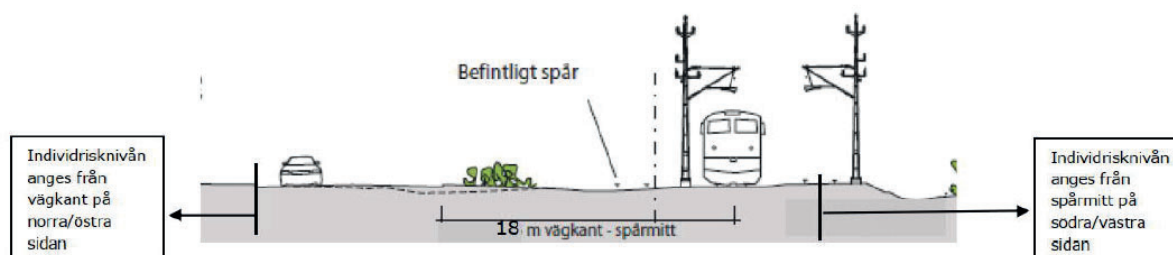
#### Risk

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

Exempel på oönskade scenarios:

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

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



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

Bild 2, Tvärsnitt för riskanalys

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

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



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

#### Synpunkt - Risk

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

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

#### Miljö och hälsa

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

- Luftkvaliteten
- Buller
- Vibrationer

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



Bild 4, Risk för exponering av avgaser

### Synpunkt – Miljö och hälsa

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

### Skyfall

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



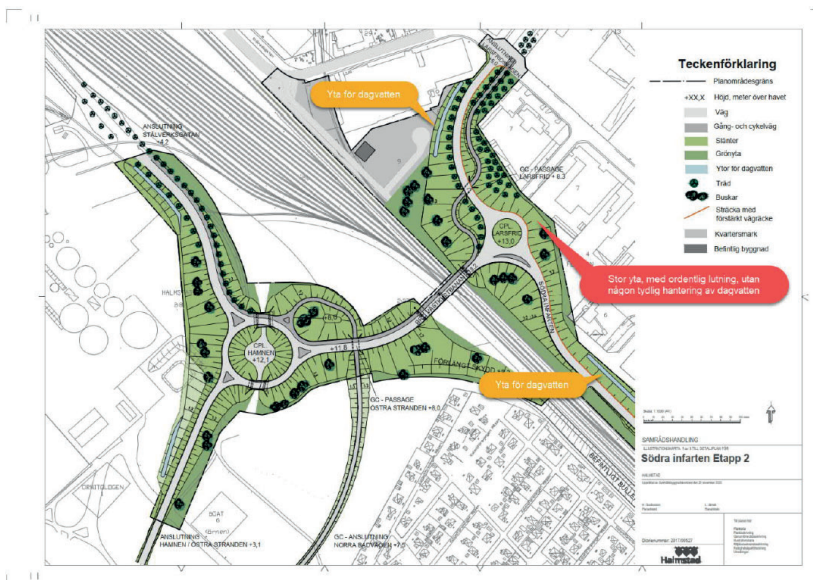


Bild 5, Illustrationskarta med markering av ytor för dagvatten

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

Allmänt - synpunkter på placering och utformning

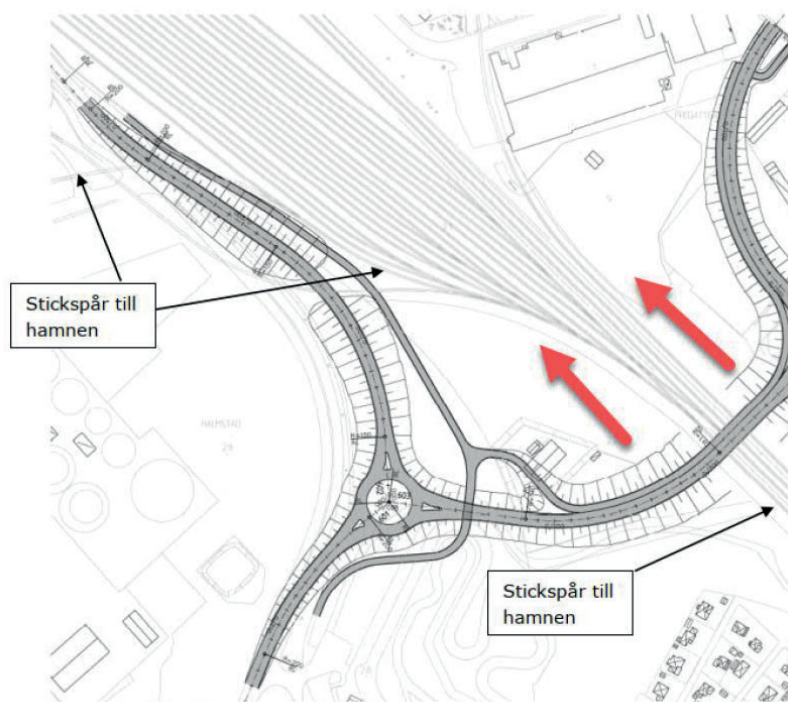
Cirkulationsplatsen tar väldigt stor plats i anspråk. I ett tidigare förslag såg det helt annorlunda ut vilket verkade leda till att såväl mindre yta togs i anspråk som att "kullen" kan undvikas. Med tanke på synpunkterna i denna skrivelse framstår förslaget från gestaltungsprogrammet som attraktiva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



Bild 6, Bild från "Gestaltungsprogram\_Södra infarten\_202015-08-18"

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

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



Figur 22. Sticksparets sträckning till hamnområdet.

Bild 7, Flytta överfarten mot väster

#### Kommentar

*Kommunen tackar för Lajck AB:s synpunkter.*

*Planförslaget har justerats mot fastigheten Flamman 7 med ytterligare riskreducerande åtgärd i form av "Dike<sub>1</sub>", dike ska finnas mot nordost utmed vägen nordöstra sida. Bestämmelsen som föreskriver dike syftar till att förhindra att vätska rinner från vägen till angränsande områden, bland annat Flamman 7. Detta säkerställer att förhindra att vätska vid eventuell olycka med farligt gods rinner ner till Flamman 7. Diket fyller även en funktion som avledare av dagvatten och rinnväg vid skyfall. Därutöver, vad gäller risk kopplad till farligt gods, föreskriver planförslaget förstärkt vägräcke mot fastigheten Flamman 7.*

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

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

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

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

## FÄ 6 LANTMÄNNEN FASTIGHETER AB

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

### Konsekvens

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

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

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

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

### Kommentar

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

## SÄ 7-18 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 4:41

Synpunkter från

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

Bullerskydd längs järnvägsspåret utmed fastigheten Halmstad 4:41  
Södra infarten

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

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

Vi önskar

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

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

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

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

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

Se Sveriges grundlag!

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

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

hörselnedsättning.

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

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

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

Vänligen återkoppla till oss snarast i detta ärende.

Ett utdrag ur:

Södra Infarten, etapp 1, Halmstad Kommun

Miljökonsekvensbeskrivning

Datum: 2016-05-19

Uppdragsnummer: 61450827962

Bullerförhållandena.

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

#### Kommentar

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

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

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

## FÄ 19 FRITIDSFÖRENINGEN MÅSEN EKONOMISK FÖRENING

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Kommentar

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

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

trafikbullerutredning.

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

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

8. Vägbro över Västkustbanan projekteras av Trafikverket.

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

10. Drift och skötsel regleras inte i detaljplan.

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

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

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

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

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

## FÄ 20 JERNHUSEN AB

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

Enligt handlingarna möjliggör denna del av Södra Infarten ytterligare bättre trafikföring och skapar samtidigt förutsättningar för vidare stadsutveckling inom Larsfrid, Villhemsfält och Tullkammarkajen samt utveckling av hamnen vilket vi ser som positivt då de alla är relativt nära det kommande stationsområdet

Vi ser även att Södra Infarten kommer förbättra stadsutvecklingsmöjligheterna i stationsområdet samt att cirkulationsplatsen, i föreslagen plan, är förberedd för järnväg ned mot hamnen och anser att detta bör tydliggöras bättre inför granskningskedet och de kommande regleringar som skulle följa av en antagen plan. Som handlingarna är illustrerade nu blir vår järnvägsfastighet stympad och återstoden svår att utveckla; intrång behöver därmed regleras med annat som vi ser som utvecklingsbart och stärkande för vår verksamhet i Halmstad

### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkt. I granskningsförslaget har planområdesgränsen inom fastigheten Halmstad 2:27 justerats.*



## SÄ 21-37 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 2:42

Undertecknarna av detta yttrande är boende på Fritidsföreningen Måsens stugområde och vi har följande förslag till åtgärder rörande grusvägen som löper längs bullervallen mot järnvägen intill vårt område.

Vi anser att grusvägen kan förlängas och anslutas till den planerade cykelleden i höjd med nordvästra delen av vårt område. Åtgärden skulle medföra att vuxna och framförallt barn skulle få en helt bilfri cykelväg från Måsen med anknytning till såväl Halmstad Centrum, området Larsfrid samt ned till strandområdet och Gröningens badplats.

Dessutom kan vägen fylla funktion som extra räddningsväg i händelse av problem med framkomlighet från vår huvudinfart.

### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkt. Den större del av grusvägen som berörs av planområdet är planlagd som allmän plats VÄG och allmän plats SKYDD. Befintlig grusväg norr/nordost om Måsen, som inte är räddningsväg, kommer inte att ligga kvar.*

## SÄ 38-39 STUGÄGARE INOM FASTIGHETEN HALMSTAD 2:42

Enligt plankartan är en av rondellerna placerad nära området Måsen framförallt stugorna närmast den nuvarande Gocartbanan. Enligt kartan borde det finnas utrymme att få till ett ökat avstånd genom att rondellens läge justeras så att avståndet till berörda stugor ökas. Detta för att uppnå minskade störningar i form av buller och avgaser till berörda stugor.

### Kommentar

*Utrymmet för vägbron över Västkustbanan är mycket begränsat, bland annat till följd av godsbangården och underjordiska ledningar. Platsen för passagen över Västkustbanan har utretts under lång tid och under tid har förutsättningar också ändrats, bland annat frågor rörande järnväg. Den plats som föreslås i detaljplanen, både för bro och cirkulationsplatser, är den som nu bedöms mest lämplig. Med utbyggda bullerskydd enligt det förslag som tagits fram i trafikbullerutredning för Södra infarten (Ramböll 2020-11-18), innebär detaljplanen en minskning av trafikbuller i hela utredningsområdet.*

## SKRIVELSER FRÅN ÖVRIGA

### Ö 40

Hej,  
idén med södra infarten får väl i grunden sägas god. Det är logiskt att dra den motorburna trafiken till hamnområdet utmed järnvägen.

Men att säga att den rondellkoloss ni visar upp skisser på inte kommer att avskärma staden ännu mer från Östra stranden tycker jag är fel. Östra stranden är en viktig och utvecklingsbar stadsdel med rik historik och stor potential, både för Halmstadbon och turistnäringen.

Ytterligare en passage över järnvägen är så klart ett bra sätt att öka tillgängligheten till Östra stranden, från bostadsområden på öster. Men att skapa ytterligare en barriär (som de flesta är överens om att vi vill bygga bort i Halmstad) för de Halmstadbor eller turister som kommer från järnvägsstationen eller från centrum och ska ner till havet känns dumt. Att mötas av ett fokus på tung trafik och inte en lösning

där området, havet och stranden står i fokus kanske inte är det mest utvecklande för destinationen Östra stranden.

Ser man dessutom en framtid med en bro över Nissan så känns denna lösning än mindre tilltalande för den som vill bryta barriären Nissan och ta sig till Östra stranden. Alla i Halmstad kör inte bil utan går, eller cyklar och vad jag förstår ska dessa trafikeringsätt prioriteras före motorburen trafik. Att mötas av rondellkolossen denna vägen är kanske inte den mest tilltalande lösning.

Hoppas att ni tänker om, tänker till en gång till och inte bara tänker på projektet södra infarten i detta, utan också har med er en framtida utveckling av Östra Stranden.

#### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkt.*

*Utrymmet för vägbron över Västkustbanan är mycket begränsat, bland annat till följd av godsbangården och underjordiska ledningar. Platsen för passagen över Västkustbanan har utretts under lång tid och under tid har förutsättningar också ändrats, bland annat frågor rörande järnväg. Den plats som föreslås i detaljplanen är den som nu bedöms mest lämplig. Cirkulationsplatsernas placering på ömse sidor av Västkustbanan följer bland annat av av bronns lokalisering, och höjd för cirkulationsplatserna följer av höjd på bron över Västkustbanan och att inte hindra framtida spåranslutning till och från hamnområdet. Vad gäller landskapsbild bedöms genomförande av planförslaget, enligt framtagen miljökonsekvensbeskrivning, innebära en liten negativ konsekvens.*

*I Södra infarten etapp 2 ingår en ny separerad gång- och cykelkoppling över barriären Västkustbanan.*

#### Ö 41 TRÖNNINGE SAMHÄLLSFÖRENING

I planbeskrivningen anges att GC inte planläggs separat från VÄG men vissa sträckor är tydligt utpekade vilket föranleder frågan om avsaknaden av GC i sydöstlig-nordvästlig sträcka är medveten.

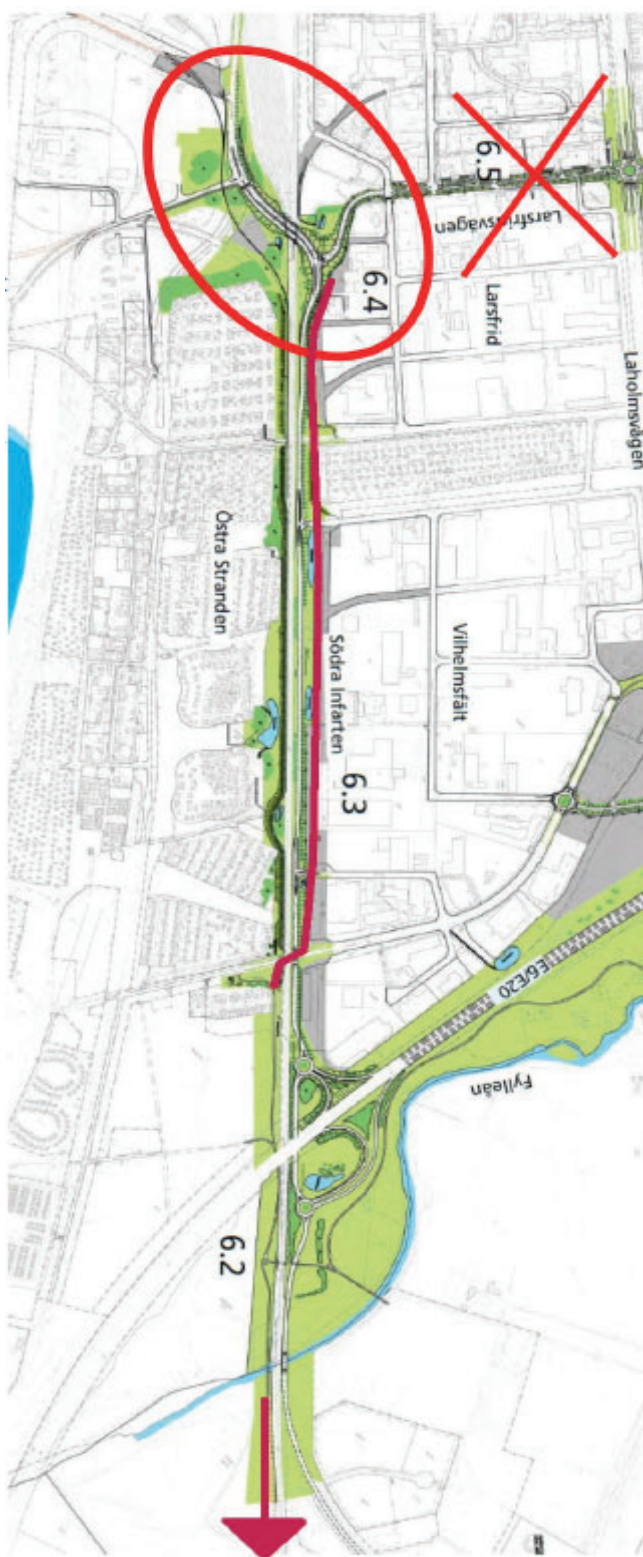
Av texten att döma är det enbart kopplingen mellan östra stadsdelarna och östra stranden som har ett verkligt värde. Det är lite svårt att förstå hur det ska hänga ihop eftersom det har pekats ut en omvandling i de nuvarande verksamhetsområdena från Ryttaresvägen fram till högskolan. Något som torde leda till fler människor som vill ta sig till dessa områden framöver, alltså mer cyklister.

Anslutningen mellan planområdets östra begränsning och centrum, resecentrum och högskolan tas inte om hand när det nu finns ett ypperligt tillfälle att anlägga ett superstråk för cykling. Det är möjligt att det ska ingå i området VÄG öster om västkustbanan men det hade varit betjänt av att förtydliga det i sådant fall (illustrationskartorna har inget som liknar GC inritat). Eventuellt planerar kommunen här för en riktigt gammalmodig trafiklösning där bilen sätts i det absolut främsta sätet, det andas 1960-tal om förslaget.

I bild 10 i planbeskrivningen borde det pekats ut en GC-anslutning från Larsfridsvägen till Pilefeltsgatan, tag gärna inspiration av förslagen i skriften ”Öster till Östra stranden” som tar upp en ombyggnation av Pilefeltsgatan. På detta sätt ansluts högskoleområdet tydligt med planområdet.



I etapp 1 av södra infarten är det angivet att det ska byggas en bro söder om västkustbanan över Fylleån och att Kattegattleden anläggs väster om järnvägen (se bland annat översiktsbild i gestlningsprogrammet på sidan 4 under rubriken ”projektets geografiska omfattning” samt avsnittet ”Gator och trafik” sista stycket på sida 23 i planbeskrivningen för etapp 1 och inte minst bilden på sida 24 i samma dokument). Medan Kattegattleden tar av direkt efter Fylleån och letar sig ut till östra stranden via Strandtorps golfanläggning så pekas det ut att GC byggs hela vägen fram till Ryttarevägen. Om denna anläggning byggs i superstråkstandard hela vägen från korsningen Västra vägen/Brolyckevägen i Trönninge till Ryttarevägen så har vi en riktigt bra start till ett arbetspendlingsstråk mot centrum, högskolan och resecentrum. Problemet är förstås att det verkar saknas en anslutning för GC i södra delen av etapp 2 av södra infarten. Detta måste åtgärdas!



När väl superstråket når över Ryttarevägen och ansluts till etapp 2 av södra infarten så behöver det anslutas till den föreslagna öst-väst-passagen. Plattast och snabbast torde vara att hålla sig öster om södra infarten hela vägen fram till förlängningen av GC från Larsfridsvägen. Den som ska mot Östra stranden och hamnen kanske behöver ta av tidigare, det här förslaget blir något av en svängfest som inte är särskilt vänlig mot cykelpendlaren.



## Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkter.*

*Gång- och cykelväg planeras inte utmed Södra infartens huvudstäckning i sydöstlig-nordväslig riktning. Det beror på delvis begränsat utrymme, dels på att aktuell sträckning fram till Larsfridsvägen utgörs av ett transportrum där motortrafiken prioriteras. Inom aktuellt planområde medges ny gång- och cykelkoppling som via bro över Västlustbanan förbinder befintlig gång- och cykelväg utmed Larsfridsvägen, med dels befintlig gång- och cykelväg utmed Stålverksgatan, dels med befintlig gång- och cykelväg mot Östra stranden. Bild som i planbeskrivningen illustrerar gång- och cykelkopplingar har reviderats.*

*Bro söder om Västlustbanan över Fylleån planeras att byggas. Gång- och cykelvägen planeras sedan kopplas ihop med befintlig grusväg norr om Trönninge.*

## Ö 42

Det jag tycker om etapp2 är att översvämnings risken är överhängande. Då ni inte tar hänsyn till vatten höjningen enligt prognos år 2200. Det är den ni hänvisar enligt dagvatten utredningen i Trönninge tex.

## Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkt. Kommunen planerar att bygga det som återstår av Södra infarten etapp 2 på minst + 4 meter och anser att höjden är väl tilltagen för de pågående klimatförändringarna..*

## Ö 43-44

Hej!

Vi önskar att....

när Södra infarten är klar att Västervallvägen blir avstängd för tung trafik för anslutning till Vågbrytargatan.

att Strand parken blir ett parkområde utan byggnationer.

att Norra Badvägen inte blir belastad av tung trafik under byggnadsperioden.

#### Kommentar

*Kommunen tackar för synpunkter. Trafik regleras i första hand genom lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan.*

## ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

## KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

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

Samhällsbyggnadsavdelningen, kommunledningsförvaltningen

Olof Selldén  
planchef

Henrik Gustavsson  
planarkitekt