SAMRÅDSREDOGÖRELSE/

Tillhörande detaljplan för

Blocktyget 7 m fl. och Bilan 21



SÖDER, HALMSTADS KOMMUN,

Standardförfarande, KS 2024/00311

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2026-10-13

Halmstad

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

INLEDNING

Under samrådstiden har synpunkter från allmänheten och sakägare kommit in och sammanställts ämnesvis och bemötts med kommentarer. Frågor som inte berör planläggningen noteras. Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn skrivs inte ut, uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med standard planförfarande enligt Plan- och bygglag SFS 2010:900 (PBL) 5 kap. Endast skriftliga synpunkter som inte har blivit tillgodosedda och som inlämnats senast under granskningstiden kan åberopa rätten att överklaga beslut att anta en detaljplan, enligt PBL 13 kap 11§.

SAMRÅD

Samråd har enligt beslut av kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2025-04-22 KSU § 57 genomförts under tiden 28 april – 1 juni 2025. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset, samt på Halmstads kommuns webbsida.
Yttranden har inkommit från 15 berörda remissinstanser. Följande 13 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Byggnadsnämnden
- Miljönämnden
- Hemvårdsnämnden
- Kulturnämnden
- Laholmsbuktens VA AB
- Samråds och informationsrådet (Pensionärsrådet)
- Räddningstjänsten
- Post Nord
- Skanova
- E.ON
- Nordion Energi AB

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Exploateringsgrad
- Bebyggelsestruktur
- Trafiksituation
- Parkering
- Ökad insyn
- Siktlinjer som tappas bort
- Skuggning
- Översvämning

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Nedan listas de förändringar som gjorts i planförslaget. Redaktionella ändringar listas inte. Redaktionella justeringar är huvudsakligen alla kompletteringar, revideringar, förtydliganden i planbeskrivningen och utredningar, omformuleringar av planbestämmelser eller mindre justeringar av plangränser (egenskap- och användningsgräns).

De yttranden som inkommit under samrådet, främst från sakägare, visar att det finns en omfattande oro för hur den föreslagna bebyggelsen kan påverka omgivningen och de befintliga boendemiljöerna. Synpunkterna rör i huvudsak den planerade bebyggelsens höjd, där detaljplanen medger byggnader upp till sex våningar med inredd vind, vilket av många uppfattas som främmande för Söders karaktär.

Vidare lyfts att den föreslagna kvartersstrukturen inte anses överensstämma med stadsdelens befintliga bebyggelsemönster, där lamellhus och mindre byggnadskroppar dominerar. Även frågor om bevarande av siktlinjer samt betydelsen av förgårdsmark har framhållits som viktiga av flera sakägare.

Det finns därutöver en uttryckt oro för ökad insyn och skuggning till följd av högre bebyggelse.

Efter genomfört samråd har kommunen omarbetat planförslaget. Bebyggelsestrukturen har justerats i syfte att bättre anpassas till den omkringliggande bebyggelsen. Detta har medfört att exploateringsgraden har minskat med cirka 23 %. Planbeskrivningens förslagsdel har uppdaterats och omarbetats i enlighet med det reviderade förslaget, samt för att tydligare redovisa och motivera kommunens avvägningar.

Övriga ändringar efter samråd:

- Förgårdsmarken har utökats till 4 meter från samtliga fastighetsgränser för att möjliggöra anläggande av skyddsmurar mot översvämning vid behov.
- En öppning i kvarteret Blocktyget mot Fiskaregatan har införts för att möjliggöra säker utrymning via klimatsäkrad gata vid översvämningssituationer.
- Plankartan och illustrationskartan har uppdaterats.
- Planbeskrivningen har reviderats och kompletterats med en fördjupad redogörelse, bland annat avseende kulturmiljö.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion, ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion

Trafikbuller

I planbeskrivningen sägs på sidan 19 att ”En trafikbullerutredning är framtagen (Tyréns, 2025-02-27) för planområdet med trafikmätning utförd av Trafikia under 2023. Flödena har därefter räknats upp till prognosår 2045 med hjälp av Trafikverkets uppräkningstal.

Utredningen visar att trafikbullerförordningens grundriktvärde (Leq ≤ 60 dBA) vid fasad, uppfylls för all planerad bebyggelse. Därmed kan bostäder planeras fritt, utan några krav på bullerskyddsåtgärder.”

Länsstyrelsen har inget att invända mot det som redovisas i trafikbullerutredningen daterad 2024-11-13 och utförd av Tyréns. Länsstyrelsen undrar dock hur hänsyn har tagits till trafikbuller från den planerade nya trafikleden över Nissan som planeras strax söder om detaljplanens område.

Enligt bullerutredningen finns det bara en plats på gården i det norra kvarteret som klarar bullerkraven. Detaljplanen bör styra så att uteplatsen hamnar rätt.

Verksamhetsbuller

Länsstyrelsen kan inte se att buller från verksamheter i närheten har utretts och redovisas i planbeskrivningen. Det är verksamheter såsom Hallands Hamnar (Halmstads hamn), Höganäs Sweden AB, Celsa Steel Service AB, Viking Malt AB och eventuellt Västra strandens avloppsreningsverk. Länsstyrelsen anser att eventuella störningar från dessa verksamheter till de planerade bostäderna bör utredas. Kommunen bör visa att kraven för verksamhetsbuller klaras, se Naturvårdsverkets Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, rapport 6538, april 2015.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att risken för översvämning inte är tillräckligt redovisat och kan inte utläsa om riskerna blir acceptabla. Kommunen skriver *I dagsläget kan inte kommunen hänvisa till ett yttre storskaligt skydd då det inte är juridiskt prövat, utan förbereder för att kunna höja de planerade skydden längs med Nissan och mot havet. Dock har markreservation genomförts för att kunna bygga ett storskaligt skydd om det ges juridiska möjligheter i framtiden.*

Det går inte att utläsa till vilken havsvattennivå skydden utefter Nissan kommer att skydda bebyggelsen på Söder. Det går inte heller att utläsa vilka krav som kommer ställas på de objektskydd vid bebyggelsen och entréer som beskrivs. Av handlingarna framgår att man räknar med att en nivå för färdigt golv på +3,5 ska skydda mot en översvämning med 200-års återkomsttid 2130.

MSB har identifierat Halmstad som ett område med betydande översvämningsrisk för kustöversvämning från havet. För varje identifierat område tar MSB fram detaljerade hotkartor. Kartorna väntas inom kort, resultatet bör inarbetas i detaljplanen och nivåerna justeras till MSB:s nivåer. Av det som länsstyrelsen sett av det nya materialet är det tveksamt om nivåerna i detaljplanen räcker.

Boverket arbetar under 2025–26 med översyn av tillsynsvägledningen, parallellt med utveckling av allmänna råd för planläggning med hänsyn till översvämningsrisk. Om de allmänna råden kommer innan planen är klar bör dessa beaktas.

Enligt planbeskrivningen planeras för skyddsrum i källare. Läs mer om skyddsrum och översvämningsrisk på sidan 44 i MSB:s tekniska rekommendationer för hur skyddsrum ska utformas (Skyddsrum SR 15).

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Arkeologi

Inga kända fornlämningar finns registrerade inom det aktuella planområdet eller i dess närområde. Planområdet utgörs i huvudsak av ianspråktagen mark. På ortofoto från 1960 och 1975 kan man se att även fastigheten Blocktyget 9 var bebyggd. Länsstyrelsen bedömer att det inte är motiverat med någon arkeologisk utredning. Ur fornlämningssynpunkt finns inget ytterligare att erinra.

Länsstyrelsen vill påminna om **kulturmiljölagen 2 kap 10 §** (1988:950), vilken innebär att om fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, skall arbetet avbrytas och förhållandet omedelbart anmälas till länsstyrelsen.

Kulturhistoriska värden

Detaljplanen innebär rivning av flera byggnader. De två äldre bostadshusen på Blocktyget 2 och 3 är rester från den småskaliga utkantsbebyggelse som växte fram på Söder under 1800-talet. Bebyggelsen har kulturhistoriska värden och bör bevaras eftersom den är en del i berättelsen om Halmstad och utgör en karaktäristisk del av stadsmiljön och av stadens identitet. I planbeskrivningen bör det också framgå att planområdet gränsar till och ligger nära ytterligare två kulturhistoriskt värdefulla bostadshus på Bilan 19–20. Dessa bostadshus kommer också att påverkas kraftigt av den närliggande storskaliga bebyggelsen.

Vad gäller bebyggelseinventeringen så vill Länsstyrelsen förtydliga att den utpekade bebyggelsen (klass A-C) är den mest värdefulla bebyggelsen i länet och den bör därför ses som en resurs som ska bevaras, användas och utvecklas. Klass C betyder inte att byggnader *bara* har ett miljöskapande värde och ett lokalt intresse och därför kan rivas utan konsekvenser. Både Blocktyget 2 och 3 konstaterades ha byggnadshistoriskt värde i inventeringen, vilket inte framgår i planbeskrivningen. Blocktyget 3 bedömdes också ha identitetsvärde. Båda byggnaderna beskrivs som bostadshus uppförda under 1800-talets andra hälft och som exempel på Söders oreglerade bebyggelse från tiden före 1900.

Planbeskrivningen saknar beskrivning av förutsättningarna på platsen vad gäller den befintliga bebyggelsen och platsen kulturhistoriska karaktär och en redogörelse för detaljplanens konsekvenser för kulturmiljön. Det går inte heller att följa de ställningstaganden som ligger bakom beslutet att möjliggöra rivning av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. Planarbetet har inte föregåtts av kulturhistoriska utredningar eller konsekvensanalyser, eller undersökningar av möjligheter att bevara och utveckla delar av den befintliga bebyggelsen. I Centrumutvecklingsplan 2050 står att antikvariska utredningar ska tas fram som underlag i ett tidigt skede vid planering som berör klassad bebyggelse och att underlaget ska vara utgångspunkt för det förslag till förändring, förtätning eller ombyggnad som planeras. Det står också att kulturhistoriska värden i bebyggelse och kulturmiljöer ska skyddas i samband med planläggning. Planen konstaterar att varje plats unika identitet ska uppmärksammas och att tillägg varsamt och utifrån platsens förutsättningar ska stärka det som är karaktäristiskt just där. Samrådsversionen av kommunens arkitekturpolicy lyfter också på många sätt vikten av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och att utveckla istället för att riva och bygga nytt. Eftersom kommunen har dessa ambitioner bör det framgå i planbeskrivningen varför det inte varit aktuellt i detta planarbete. Enligt 4 kap 33 § plan- och bygglagen ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av de överväganden som har legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser.

Kommunen bör visa en medvetenhet även kring övrig bebyggelse som kommer att rivas. Den befintliga bebyggelsen på Blocktyget 7 och 8 har trots förändringar i gestaltningen ett på många sätt tidstypiskt uttryck från 1960-talet. Blocktyget 7 stod klart 1964 som *Hantverkshuset* med lokaler för Hantverksföreningen samt tryckeri, bokbinderi, syateljé och beställningskök. Blocktyget 8 byggdes för Katalogförlaget och stod klart 1968. Byggnaderna har fortfarande tidsenliga detaljer och utgör en del av den blandade bebyggelse som traditionellt

funnits i området. Även om bebyggelsen inte tidigare bedömts ha höga kulturhistoriska värden bör kommunen visa en medvetenhet kring befintlig stadsmiljö och även kring möjligheterna att ta tillvara det redan byggda för att minska resursslöseri. Utveckling och användning av befintlig bebyggelse är en stor del i den nationella politiken för en gestaltad livsmiljö och för att nå miljömålet God bebyggd miljö.

Hållbart resande

PM parkeringsbehov bottnar i rådande parkerings norm och antaganden är inget att anmärka på. Det händer mycket på fronten parkering just nu, Boverket har i skrivande stund förslag på ändringar i PBL och även ett antal förordningar för att Sverige ska uppfylla EU krav. En del i detta är att cykelparkering vilket framöver kommer i allt högre utsträckning beakta exempelvis lastcyklar och inte bara den traditionella cykeln. Det kan vara värt att beakta så att kraven harmoniserar bättre med kommande förordningar från Boverket (eller vilken form det kommer regleras i). Likaså föreslås även att god tillgänglighet med cykel till bostadshuset ska garanteras vilket kan förtydligas hur detta säkerställs för Blocktyget och Bilan. Även här för att vara förutseende men också för att det är av betydelse i att kunna tillgodogöra sig närhet till närliggande cykelbanor genom ett tänk som utgår från bostaden inte geografisk närhet. Med det menas frågeställningar som hur möjligheterna för att cykla från bostaden till större cykelleder ser ut samt ifall det kan tänkas att Fiskaregatans tillgänglighet för cyklister påverkas av ökad biltrafik.

I materialet definieras trafikalstring och trafikflöden till motortrafik och ur det hänseendet tyder mätningar på att det mestadels är personbilstrafik mellan klockan 06-22. För att ge en mer kompletterande bild av hur områdets mobilitetsmöjligheter ser ut skulle denna del kunna kompletteras med förutsättningar för cykeltrafik samt kollektivtrafik. Kollektivtrafik baseras i hög utsträckning på reseunderlag, hur detta påverkas vore önskvärt att få redogjort.

Att använda Trafikverkets trafikalstringsverktyg är tämligen naturligt då det är ett viktigt stöd i att få prognoser om färdmedelsfördelning. Den större frågan är om prognosen harmoniserar med den önskade utvecklingen? En prognos är just en prognos och den slår sannolikt in i fall det planeras för att det, men det är viktigt att beakta att prognosen inte på något sätt är en naturlag. Ur det hänseendet hade det varit önskvärt med ett resonemang kring hur prognosen förhåller sig till plandokument gällande utveckling av personbilstrafik i centrala Halmstad. För att nämna ett exempel från Halmstad.se:

44 procent av kommuninvånarnas resor under 5 km görs med bil. Den trenden vill kommunen vända och uppmuntrar fler till att välja hållbara resesätt som gång, cykel och kollektivtrafik. Det är bra både för individen, miljön och vår gemensamma stadsbild.

Hållbart resande - Halmstads kommun (21/5-2025)".

Läget för detaljplanerade området är centralt och det kan tänkas vara just platser som dessa där resvanor utan personbil är extra viktiga för att istället öka tillgängligheten med personbil till förmån för personer som bor längre från Halmstad. Har det i detaljplanen på något vis försökt styras så att trenden med många korta bilresor förändras och att andra färdsätt uppmuntras?

Planbestämmelser

Bestämmelsen att dagvattnet som ska hanteras på förgårdsmarken bör justeras så att det ska ske, inte bara får ske.

Bestämmelsen om taklutning gäller enligt rättsfall även takkupor. Om flackare taklutning ska tillåtas på takkupor och frontespiser bör det framgå.

Innergården riskerar att bli mycket skuggig med höga hus mot söder. Solförhållandena på gården bör beskrivas.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Kommentar

I den närliggande detaljplanen för Söderbron har den ökade trafikens påverkan på närliggande bostäder utretts. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder har identifierats och säkerställts genom planbestämmelsen m1 – bullerskydd ska uppföras, vilket innebär att hänsyn har tagits till trafikbullerpåverkan i området.
Länsstyrelsen har också framfört att kommunen bör utreda buller från närliggande verksamheter. Med anledning av detta har kommunen genomfört ett arbete för att samla in och redovisa information om buller från berörda verksamheter. Detta har sammanställts och redovisats i planbeskrivningen på sidan 22 och 23.
För den planerade bebyggelsen inom fastigheten Bilan 21 uppfylls trafikbullerförordningens riktvärde för uteplats vid de södra fasaderna längst från gatan samt vid de östra fasaderna. Om en gemensam uteplats anläggs på en plats där riktvärdet för uteplats innehålls kan övriga uteplatser betraktas som kompletterande. Detaljplanen bedöms därför inte behöva några särskilda planbestämmelser för att bullerriktvärdena ska kunna uppfyllas. Hur bullerdämpade uteplatser säkerställs och utformas hanteras i bygglovsskedet.

På grund av osäkerheter kring framtida klimatförändringar och dess konsekvenser har kommunen i nuläget valt att inte fastställa en högre skyddsnivå. En sådan reglering riskerar att begränsa möjligheterna till framtida utveckling och anpassning. I stället har mark reserverats för att möjliggöra framtida förstärkning av skyddsåtgärder vid behov. Kommunen bedömer att denna strategi skapar större flexibilitet och bättre förutsättningar för en stegvis anpassning i takt med att kunskapsläget utvecklas och framtida behov kan preciseras.

Planförslaget har goda förutsättningar att främja hållbart resande genom närhet till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik. Inom området planeras för tillräckligt antal cykelparkeringar. Med hänsyn till det centrala läget bedöms även ett reducerat bilparkeringstal vara möjligt, kompletterat med mobilitetsåtgärder såsom bilpool, vilket sammantaget minskar behovet av bilresor.

Planbeskrivningen har kompletterats gällande synpunkter om arkeologi och kulturhistoriska värden.

Planbestämmelser har omformulerats för att vara tydligare.
Den ändrade bebyggelsestrukturen, med öppningar och mellanrum mellan de föreslagna byggnaderna mot samtliga omkringliggande gator, förbättrar avsevärt solförhållandena på innergården. Detta beskrivs mer ingående i planbeskrivningen.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Plankartan

För ”+”-markering anges att marken endast får förses med komplementbyggnad.
I planbeskrivningen på s. 13 anges att marken även får förses med underjordiskt garage med tillhörande nedfart. Bör inte texten om garage och nedfart även stå på plankartan?

Planbeskrivning

Planeringsförutsättningar/Tomtindelning
Fastigheterna Blocktyget 2 och 3 omfattas av tomtindelningen 1380K-T382, 1955-01-28. Även denna kommer att upphävas genom den nya detaljplanen.

Genomförandebeskrivning

Fastigheter och rättigheter
Fastigheten Bilan 21 är inte med i matrisen över konsekvenser. Matrisen bör redovisa konsekvenserna för var fastighet för sig. Matrisen redovisar inte heller konsekvenserna vad gäller byggrätter för fastigheterna.

Rättigheter/Gemensamhetsanläggningar
Lantmäteriet verkar inte i Halmstads kommun, det ska stå lantmäterimyndigheten.

Organisatoriska frågor / Exploateringsavtal
Lantmäterimyndigheten kan inte bedöma om de kostnader som ska åläggas exploatören för åtgärder utanför planområdet är förenliga med PBL då det inte preciseras vilka åtgärder det är.

Kommentar

Planbestämmelsen om korsmark i plankartan har kompletterats för att även omfatta det underjordiska garaget samt tillhörande nedfart.
Planbeskrivningen gällande tomtindelning uppdateras efter synpunkten.
Bilan 21 har lagts till i matrisen i genomförandebeskrivningen och samtliga fastigheter redovisas nu var för sig.
Ingen kompletterande skrivning avseende byggrätterna har tillförts. Lantmäteriet har ändrats till lantmäterimyndigheten. Ingen åtgärd på ”organisatoriska frågor”.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

BYGGNADSNÄMNDEN

Förvaltningens förslag till byggnadsnämndens yttrande:
Byggnadsnämnden är i huvudsak positiva till förslaget under förutsättningar att yttrande enligt nedan beaktas och hanteras i fortsatt planprocess.

b1: Färdigt golv i bottenvåning ska vara minst +3,5 meter över angivet nollplan. Byggnadsdel som ligger lägre än +3,5 meter ska ha ett vattentätt utförande. Entréer mot allmän gata och hissdörrar är undantagna från kravet, men ska objektskyddas till minst +3,5 meter över angivet nollplan

Vattentätt utförande är ett tekniskt egenskapskrav som inte skall hanteras som planbestämmelse. Skydd mot inträngande vatten hanteras inte i bygglovskedet utan redovisas inför startbesked.

a1: Startbesked får inte ges för bostäder förrän anmälan om avhjälpande åtgärd för PAH är godkänd av tillsynsmyndigheten.

Bestämmelsen ändras till att: "Startbesked får inte ges för lov- och anmälningspliktiga åtgärder förrän markens lämplighet för aktuell markanvändning har säkerställts genom att föroreningar i mark, PAH, har åtgärdats till känslig markanvändning."

Bullerskyddad uteplats.

Planbeskrivningen anger att möjlighet till gemensam bullerskyddad uteplats finns. Placering bör anges med en planbestämmelse.

Översvämningsrisk

Planområdet ligger inom ett område med risk för framtida översvämning. Det bör framgå med tydlighet i planbeskrivningen att det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin fastighet. Åtgärder som beskrivs i

planbeskrivningen är framtida förslag på åtgärder. Fastighetsägare kan inte förutsätta att dessa skyddsåtgärder är utförda.

Byggnadsnämnden beslutar att yttra sig i ärendet enligt ovan, med tillägg enligt följande:

De föreslagna fastigheterna i planen anser vi är för höga och påverkar särskilt den småskaliga bebyggelsen på Klyvaregatan och Sjömansgatan negativt både gällande utsikt och solskuggning.

Detaljplanens föreslagna bebyggelse bör därför göras lägre mot Klyvaregatan och Sjömansgatan.

Kommentar

Planbestämmelse b1: Vi är medvetna att vattentäthet och andra tekniska egenskapskrav som detaljerade tekniska lösningar och materialval som säkerställer vattentäthet redovisas inför startbeskedet. Vi har ändå valt att inkludera bestämmelsen om vattentäthet redan i planprocessen, med tanke på områdets risk för framtida översvämning. Genom att göra detta säkerställs att alla nödvändiga åtgärder vidtas tidigt, vilket bidrar till att byggnaderna blir väl förberedda för att hantera översvämningsrisker. Detta proaktiva tillvägagångssätt kan också hjälpa till att undvika framtida problem och kostnader som kan uppstå om dessa aspekter inte hanteras korrekt från början.

Kommunen har valt att omformulera planbestämmelse a1 efter synpunkten.

Bullerutredningen visar att trafikbullerförordningens riktvärde för uteplats kan uppnås vid de södra fasaderna längst från gatan samt vid de östra fasaderna inom Bilan 21. Genom att anordna en gemensam uteplats i dessa lägen kan övriga uteplatser ses som kompletterande. Det finns därmed inget behov av särskilda planbestämmelser för att uppfylla gällande bullerriktvärden. Frågor om uteplatsernas närmare utformning och eventuella bullerskydd hanteras i samband med bygglovsprövningen.

Planbeskrivning har kompletterats med texten om fastighetsägarens ansvar.

Efter genomfört samråd har kommunen omarbetat planförslaget. Den tidigare föreslagna kvartersstrukturen har ersatts med lamellhus i syfte att bättre anpassa bebyggelsen till den omkringliggande stadsbilden. Vidare har byggnaden mot Sjömansgatan sänkts i förhållande till samrådsförslaget.

MILJÖNÄMNDEN

Miljönämnden har följande önskemål om förtydligande i detaljplanen:

Miljönämnden saknar uppgift i detaljplanen som säkerställer att en gemensamplats uteplats ordnas inom fastighet Bilan 21 som uppfyller trafikbullerförordningens riktvärde för ljudnivå, ekvivalent 50 dB(A) och maximalt 70 dB(A).

För att undvika missförstånd och oklarheter vid bygglovsprocessen bör villkoren för startbesked för förorenad mark a1 ”*Startbesked får inte ges förrän anmälan om avhjälpande åtgärd för PAH är godkänd av tillsynsmyndigheten*” förtydligas.

Miljönämnden föreslår följande text för att förtydliga villkoren: "Startbesked får inte ges för lov- och anmälningspliktiga åtgärder förrän markens lämplighet för aktuell markanvändning har säkerställts genom att föroreningar i mark, PAH, har åtgärdats till känslig markanvändning."

Kommentar

För den planerade bebyggelsen på Bilan 21 uppfylls riktvärdet för uteplats enligt trafikbullerförordningen vid de östra fasaderna samt de södra fasaderna längst från gatan. Om en gemensam uteplats anläggs i dessa lägen kan

övriga uteplatser betraktas som kompletterande. Några särskilda planbestämmelser bedöms därför inte behövas. Utformningen av bullerdämpande uteplatser prövas i bygglovsskedet.

Kommunen har valt att omformulera planbestämmelse a1 efter synpunkten.

HEMVÅRDSNÄMNDEN

Hemvårdsnämnden vill efter att ha granskat detaljplanen framföra följande synpunkter:

- Hemvårdsnämnden hade sett positivt på att det byggs bostäder anpassade för äldre, såsom plusbostäder och trygghetsbostäder. Dessa bostäder är utformade för att möta äldre personers behov av tillgänglighet och trygghet, vilket kan bidra till att äldre kan bo kvar i sitt närområde längre. Det är viktigt att dessa bostäder integreras i planområdet för att skapa en blandad och inkluderande befolkningsstruktur.
- Hemvårdsnämnden betonar vikten av att det finns tillräckliga möjligheter till tillfällig parkering på gator runt fastigheten. Många av hemvårdsförvaltningens medarbetare använder bil för att utföra sina arbetsuppgifter, och närheten till entréer är avgörande för att kunna hålla insatstider och för att säkerställa tryggheten för nattpersonal. Det är därför viktigt att planen tar hänsyn till dessa behov.
- Planområdet har god tillgång till gång- och cykelstråk, gator och kollektivtrafik, vilket är positivt då det underlättar för äldre att bo kvar i området.
- Hemvårdsnämnden anser att det är viktigt att området utformas med trygghetsskapande åtgärder i åtanke. Detta inkluderar god belysning, välskötta grönområden, gott om sittplatser och minimala nivåskillnader i marken. Dessa åtgärder bidrar till att området upplevs som tryggt och tillgängligt för äldre.
- Hemvårdsnämnden ser positivt på att detaljplanen inkluderar grönområden och parker. Det är viktigt att dessa områden är lättillgängliga och säkra för äldre att använda.
- Hemvårdsnämnden hade sett positivt på att det skapas promenadstråk och sittplatser i grönområdena för att främja fysisk aktivitet och social interaktion bland äldre.

Hemvårdsnämnden ser fram emot att följa utvecklingen av Söder och hoppas att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Kommentar

Kommunen noterar era synpunkter. Det är två privata exploatörer som önskar bygga flerbostadshus. Samtliga bostäder kommer att vara tillgängliga, vilket säkerställer att alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga, kan bo bekvämt och säkert. Även om kommunen inte kan kräva specifika bostäder för äldre, är tillgänglighet en viktig aspekt för att skapa en inkluderande boendemiljö.

KULTURNÄMNDEN

Detaljplanens syfte, att skapa fler bostäder, är positivt då behovet är stort och Söder är en attraktiv havsnära stadsdel. Planförslagets formuleringar gällande kulturmiljöområdet behöver ses över och kulturnämnden ser gärna att rivningen av de två C-klassade villorna motiveras bättre samt att byggnadshöjderna tydliggörs i planbeskrivningen.

Planförslaget beskrivs som konsekvensfritt gällande både kulturmiljö och landskapsbild trots att dess genomförande kommer medföra stor förändring av båda.

Planförslaget har ett antal avsnitt där kulturmiljö behandlas, men lätt kan missförstås. Första gången under rubriken *Kulturmiljö ovan mark* (s.19) beskrivs kort att planområdet ingår i *Kulturmiljöprogram för Halmstads stad* men att det inte är utpekat som en kulturmiljö av särskilt värde samt inte bedöms påverka de utpekade (Slottsparken, institutionerna utmed Nissan och Lotskolonin). Detta är dock inte en komplett bild av befintliga kulturmiljövärden inom planområdet varför en komplettering och förtydligande behövs.

Under avsnittet *Kulturvärden - Bevarandekrav* (s.34) anges kort att *”Villorna som finns på Blocktyget 2 och 3 är C-klassade”*. Ett senare avsnitt, *Kulturmiljö* (s.41), kombinerar de båda kommentarerna ovan med tillägget att

bostadshusen ”*har miljöskapande värden och är av lokalt intresse”*. På samma sida, bara några stycken senare, konstateras att: *”Planområdet är en blandning av tre kontorsbyggnader och två villor som kommer att rivas för att ge plats åt ny bostadsbebyggelse”*.

Rivning av C-klassade byggnader behöver en konsekvensanalys och tydligare motivering. Särskilt när en av fastigheterna, enligt kulturmiljöprogrammet, är ett av de få kvarvarande exempel på 1800-talets småskaliga bebyggelse med marin anknytning. Huset på Klyvaregatan 7 från 1883 visas till och med som exempel på denna äldre bebyggelse (se *Kulturmiljöprogram för Halmstad stad* s.104).

Enligt listan med utredningar har ingen kulturmiljöutredning gjorts och enligt Undersökning av betydande miljöpåverkan (bilaga 4) har Kulturmiljön bedömts: *”Ingen påverkan”* (utav alternativen: ingen, liten, medel eller stor, positiv/negativ) till vilket kulturnämnden ställer sig frågande.
Planbeskrivningen anger inte heller tillräckligt tydligt hur hög bebyggelsen kommer att bli och hur höjderna kommer att påverka landskapsbilden. Höjderna anges som 3–6 våningar plus inredd vind. Endast i plankartan framgår byggnadernas exakta högsta höjder.

Exakta höjder bör läggas till i avsnittet *Landskapsbild* (s.19) som är nu endast beskriver att *”En förändring av landskapsbilden är oundviklig när markanvändningen ändras från industri till bostäder. Planen innefattar begränsningar av byggnadshöjder och specifika utformningsbestämmelser för att minska känslan av storskalighet.”* En jämförelse med några andra höjder på befintliga närliggande hus hade varit bra för att beskriva bebyggelsens skala.

Kommentar

Planförslaget har kompletterats med en konsekvensanalys och en tydligare motivering för rivningen av de två C-klassade villorna.
Texten om befintliga kulturmiljövärden inom planområdet har kompletterats och förtydligats.
Kommunen har i sitt arbete utgått från Kulturmiljöprogrammet, och någon särskild kulturmiljöutredning har därför inte bedömts som nödvändig. Den bedömningsskala som avser liten, måttlig eller stor påverkan, samt positiv eller negativ påverkan, har inte ansetts tillämplig då planförslaget bedöms sakna påverkan på kulturmiljön.
Planbeskrivningen har nu kompletterats, bland annat genom att byggnadernas höjder redovisas tydligare.
Vi har även angett föreslagna byggnadshöjder och jämfört dem med befintliga närliggande hus för att ge en tydligare bild av hur den nya bebyggelsen kommer att passa in i området.

LAHOLMSBUKTENS VA AB

Laholmsbuktens VA AB har följande att erinra gällande rubricerad detaljplan:

Rubriken *Utbyggnad vatten, spill, dagvatten och brandvatten* på sidan 33 delas upp i två rubriker för att särskilja VA-kollektivets ansvar och kommunens skattefinansierade ansvar.

Nedan redovisas, i kursiv text, rubrik och text i samrådshandlingarna, efteråt följer rubriker och reviderad text för ökad tydlighet.

<u>Utbyggnad dricks-, spill och dagvatten samt vatten för brandsläckning</u>
Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp och kommunen kommer såsom VA-huvudman ansvara för eventuell utbyggnad och drift. Området har del i redan utbyggd infrastruktur. Ingen utbyggnad av VA-systemet anses vara nödvändig inom detaljplanen. Laholmsbukten VA ansvarar för framtida drift och underhåll av de kommunala VA-anläggningarna. Anslutningsavgifter tas ut från respektive fastighetsägare enligt vid tidpunkten gällande taxa. Behov av att förstärka kapaciteten för brandvattnet i samband med tillkommande bebyggelse kan finnas.

<u>Utbyggnad av det allmänna dricks-, spill- och dagvattennätet</u>
Planområdet ingår i Halmstads kommuns verksamhetsområde för dricks-, spill och dagvatten och kommunen har såsom VA-huvudman ansvar för utbyggnad av det allmänna VA-systemet samt ansvar för driften av densamma.

Befintligt VA-system finns för detaljplanerna och ingen utbyggnad av VA-systemet anses vara nödvändig.

Anslutningsavgifter tas ut från respektive fastighetsägare enligt vid tidpunkten gällande taxa.

Vatten för brandsläckning
Behov av att förstärka kapaciteten för vatten för brandsläckning i samband med tillkommande bebyggelse kan finnas.

Under rubriken Brandvattenförsörjning på, sidan 45 står, följande:
Brandvattenposterna finns i närheten av planområdet. Brandvattenpost i korsningen Fiskaregatan och Motorgatan har en kapacitet på 10 l/s finns, medan den i korsningen Fiskaregatan och Amiralsgatan har en kapacitet på 15 l/s. Alla brandposter är kopplade till samma system och kan leverera upp till 15 liter per sekund.

Kursiv text ovan ändras till följande:
Brandposter finns i områdets närhet. Brandposter med kapacitet om 10 l/s finns i korsningen Fiskaregatan/Motorgatan och i korsningen Fiskaregatan/Propellergatan samt i Sjömansgatan c:a 25 meter söder om Blocktyget 3. Brandpost med kapacitet om 15 l/s finns i korsningen Fiskaregatan/Amiralsgatan.

Kommentar
Plan- och genomförandebeskrivningen har uppdaterats efter synpunkterna.

SAMRÅDS OCH INFORMATIONSUTSKOTTET (PENSIONÄRSRÅDET)
Samråds och informationsutskottet vill efter granskning av handlingarna framföra följande synpunkter:

- Utskottet anser att byggnaderna blir för höga för området. Det borde sänkas några våningar för att bättre smälta in i området.
- Kollektivtrafiken i området måste ses över och förtätas om det ska byggas ut såhär mycket.
- Utskottet anser att de gamla privatbostadsvillorna som finns i området borde behållas.
- Det är viktigt att kommunen ställer krav på byggherrar att de bygger med tanke på hållbarhet och miljö. Det kan exempelvis vara genom att kunna försörja sin egen fastighet med el i form av exempelvis solceller på tak eller genom att använda gråvatten för att spola i toaletten.
- Utskottet anser även att området blir för hårt exploaterat och mer gröna ytor behöver i stället prioriteras.

Kommentar
Kommunen noterar era synpunkter.
Planförslaget har omarbetats efter samrådet för att beakta inkomna synpunkter. Bebyggelsestrukturen har justerats för att bättre anpassas till den omgivande bebyggelsen, och byggnaden mot Sjömansgatan har sänkts. Omarbetningen har resulterat i en ökad andel grönytor samt en minskad exploateringsgrad.
Planens tekniska förutsättningar, som lägsta golvnivå, kräver ibland att vissa förändringar måste göras, även om det innebär att befintliga byggnader inte kan bevaras. Den nya detaljplanen måste säkerställa att både befintliga och nya byggnader är anpassade till områdets förutsättningar och uppfyller alla nödvändiga krav.

RÄDDNINGSNÄMNDEN
Räddningstjänsten har tagit del av de remitterade handlingarna och beaktar följande vid framtagande av ny detaljplan:

- Uppställningsplatser och räddningsvägar för räddningstjänstens fordon
- Transportled för farligt gods
- Vatten för brandsläckning

- Omhändertagande av släckvatten
- Höga vattenstånd
- Övriga risker som kan påverka aktuellt planområde.

För aktuell plan önskar räddningstjänsten framföra följande:

Höga vattenstånd – fastigheten liggen inom ett för kommunen känt riskområde gällande översvämningar och höga vattenstånd. Det är därför viktigt att byggnader inom planområdet har egen förmåga att hantera risker förknippade med översvämningar samt att detta också klargörs i planen om möjligt.

Brandposter – det konstateras i samrådsredogörelsen att kapaciteten i brandposterna inte mäktar med att leverera det flöde som stipuleras i VA-normen. Frågan har belyst tidigare och återkommer i flera olika planer inom kommunen. Att bygga höga byggnader (fyra våningar och uppåt) och samtidigt vara medveten om att brandpostkapaciteten är under det stipulerade värdet (20 l/s) bör vara ett medvetet val av beslutande instanser.

Utrymning via räddningstjänstens stegar – samrådsredogörelsen anger att räddningstjänstens stegar kan användas upp till åtta våningar. Då våningshöjden kan variera är det lämpligare att ange att höjden till underkant fönster/balkong som ska utrymmas inte överstiger 23 meter.

Kommentar
Planbeskrivningen har kompletterats med text avseende fastighetsägarens ansvar vid översvämning, det vill säga skyldigheten att vidta nödvändiga åtgärder för att skydda fastigheten mot översvämningsrisker. Vidare har det förtydligats att kapaciteten för släckvatten i samband med tillkommande bebyggelse kommer att förstärkas, samt att kostnaden för denna åtgärd ska bäras av berörda fastighetsägare.

I planbeskrivningen anger vi nu att underkant fönster/balkong som ska utrymmas med höjdfordon inte överstiger 23 meter i stället för antal våningar.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

POSTNORD
PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox i anslutning till entrén. Färdvägen till postanordningen ska vara öppen och farbar året runt för valt fordon.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar
Kommunen noterar synpunkter från Postnord.

SKANOVA (TELIA COMPANY) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

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.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

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 ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar

Halmstads kommun har markavtal med Skanova. Markavtalet innebär att bolaget ges rätt att inneha ledningar på allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (ägd av Halmstads kommun) under förutsättning att markavtalets regler följs. Vid eventuell flytt av ledning gäller villkor i avtalet.

E.ON

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

Kommentar

Kommunen noterar synpunkter från E.ON.

NORDION ENERGI AB

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende.

Weum Gas och Swedegas har inga ledningar eller anläggningar inom det berörda området och därmed inget att erinra.

Kommentar

Kommunen noterar synpunkter från Nordion Energi AB.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Halmstads stadsnät AB
- Villaägarna Södra Halland

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

PRIVATPERSON 1

Jag bor i Byggsjögrens fastighet, Olas gränd 1 och vill lämna följande synpunkter på detaljplanen för ovan nämnda nybyggnation.

Höjden på fastigheterna som ska byggas kommer att hindra solljus att nå balkongerna i min fastighet. Vissa av lägenheterna har endast ljusinsläpp åt ett väderstreck varav balkongens ytterligare två sidor ger ljusinsläpp morgon- och kvällstid. Med högre bostadshus åt väster kommer det att kraftigt att begränsa ljusinsläppet.

Parkerings situationen på Söderkaj är i dagsläget under kontroll även för oss som inte har en garage- eller betald parkeringsplats. Med ett flertal nya bostäder kommer det att medföra stora svårigheter att parkera sin bil. Jag oroas väldigt mycket av hur framkomligheten till Olas Gränd kommer att bli under byggnationen som kommer att beröra samtliga gator fram till Olas Gränd.

Motsätter mig även hur ljudet av pålning, markberedning och byggnation kommer att medföra störning under lång tid. Den kommer ju pågå under lång tid framöver då även bron över Nissan kommer att påbörjas.

PRIVATPERSON 2

I december 2024 flyttade jag och min familj till Söder, Söderkaj närmare bestämt Olas Gränd 1.

Den största anledningen till att vi valde just Söder och Söderkaj var allt gott vi hört av goda vänner som bor här. Området Söder är allmänt känt för att vara ett lugnt och attraktivt område att bo i. Nära till havet och, bra vägförbindelser och en härlig omgivande natur med bland annat Prins Bertils stig och grönområde.

Området kännetecknas av en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Huskropparna är placerade så att det finns möjlighet till bra utsikt och mycket sol i olika riktningar. Det är till skillnad från exempelvis Nissastrand och Flygaregatan bra utrymme och mellanrum mellan huskropparna. Detta ökar trivseln bland oss boende här.

Vad som nu är på god väg att ske är att man nu vill förtäta området med de föreslagna byggplanerna. Detta innebär att området kommer att förlora sin dragningskraft och bli ännu ett i hoptryckt bostadsområde. Detta tillsammans med planerna på en bro över Nissan som ansluter till Söder. Innebär mer buller och svårigheter att nå till småbåtshamnen, reningsverket, söderpiren m.m. Hela Söder riskerar att bli förstört och överexploaterat.

Min förhoppning och faktiskt krav, är att våra politiker, oavsett partitillhörighet lyssnar även på oss boende här på Söder. Av erfarenhet vet vi att politiker lyssnar betydligt mer på de boende (sina väljare) i Söndrum, Tylösand och Frösakull. Nu har ni chansen att visa att ni lyssnar på ALLA innevånare.

Några iakttagelser.

De föreslagna byggplanerna medför en mycket stor trafikökning på Söder. Med ett stort parkeringsproblem. Här finns idag få parkeringsplatser och att bygga flera hundra fler lägenheter kommer att skapa trafikkaos. Titta bara på Nissabogatan.

- På Olas Gränd finns det inga parkeringsmöjligheter. Parkeringsplatserna är reserverade till de boende lägenheterna Olas Gräns 1 och 3.
- Maratonvägens få parkeringsplatser är redan nu upptagna.
- Klyvaregatans möjligheter att ha parkering är starkt begränsad beroende på utfarter från bostäderna. Klyvaregatan ner mot Nissan har endast plats för tre eller fyra fordon
- Södra vägen mellan Seglargatan och grusområdet mot Prins Bertils Stig har få parkeringsmöjligheter. Ökad trafik ser jag som omöjlig.
- Sjömansgatan är för smal för att upplåtas till parkering.

Nästa synpunkt är att hur är det möjligt att bygga källargarage här med tanke på vattenflödet från Galgberget? Najaden ses ju som ett problem, så vad är det för magisk formel som används för att kunna bygga källargaragen och klara sig mot vatteninträngning?

Höjden på Fastigheterna längs Sjömansgatan på 5-6 våningar innebär att lägenheterna på Olas Gränd får starkt reducerad utsikt mot idag. Inte roligt att sitta och titta in i andra lägenheter mitt emot. Husen kommer att direkt skymma utsikten för flera lägenheter.

BYGG GÄRNA MEN BYGG LÄGRE OCH FÄRRE LÄGENHETER. Låt oss behålla charmen med Söder.

PRIVATPERSON 3

Undertecknad fastighetsägare lämnar följande synpunkter på förslag till ny bebyggelse:

1. Förslaget strider mot Centrumutvecklingsplan 2050
”Markanvändning. Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling. Utmed Fiskaregatan finns möjlighet till förtätning och omvandling av befintlig bebyggelse**. Lämplig höjdskala för ny bebyggelse i den norra delen bedöms vara 3–4 våningar medan bebyggelse upp till 5–6 våningar kan vara motiverad i den södra delen.** Möjlighet för enbostadshus inom området kan prövas. Vid en förtätning med bostäder bedöms området kunna inrymma totalt cirka 200 nya bostäder. Vid planeringen av området behöver hänsyn tas till det grönstråk som föreslås längs Klyvaregatan med förlängning i Propellergatan.”

Redovisat förslag till detaljplan rymmer långt mer än 200 bostäder, förmodligen upp emot 300 st.

Redovisat förslag till detaljplan rymmer långt fler våningsantal än 3–4, resp 5–6. Byggrätterna är mer än 17 meter djupa samt finns det ingen begränsning av antalet våningar eller begränsning av kupor och frontespiser. **Det innebär att planförslaget i verkligheten medger fler våningar än Centrumutvecklingsplanen och Planbeskrivningen anger.**

I söder möjliggör förslaget till exempel bostäder i 8 våningar varav 2 med delvis snedtak och kupor samt frontespiser där Centrumutvecklingsplanen anger 5–6 våningar.

I norr möjliggör förslaget bostäder i 5 respektive 6 våningar varav 2 med delvis snedtak och kupor samt frontespiser där Centrumutvecklingsplanen anger 3–4 våningar.



2. Redovisat förslag till plankarta strider mot Planbeskrivningen.
Planbeskrivningen anger våningsantal 3–6 **plus inredd vind**. Redovisat förslag till detaljplan rymmer fler våningsantal än detta.

Det skall dessutom beaktas att färdigt golv på bottenplan på grund av risk för översvämning kommer att läggas på minst +3,5 meter, vilket är avsevärt högre än omkringliggande gator (ca 1,5m). Det innebär att den upplevda höjden av bebyggelsen är ytterligare en halv våningshöjd.

3. Kvartersbebyggelse är främmande för Söder
I detaljplanen för Söderkaj beskrivs Söders karaktär:

”Söder rymmer en blandning av bostäder, institutioner och verksamheter av skiftande storlek och karaktär. Det har gett upphov till bebyggelse av olika typ och skala. Mångfalden är kännetecknande och eftersträvansvärd även när stadsdelen nu i högre grad blir en stadsdel för boende. Planområdet har ett tillika delar havsnära som centrumnära läge, där Nissan och hamnen är dess största karakteristik.

Vid analys av områdets förutsättningar identifierades bland annat kvällssolen i väster samt utblickarna i öster mot Nissan som viktiga kvaliteter.

Den övergripande planstrukturen anspelar på den ***öppna, brokiga karaktär som präglar stadsstrukturen på Söder.*** *Målsättningen är att bebyggelsen både ska ha en sammanhållen karaktär och en klart avläsbar egen identitet. För att skapa variation i det nya bostadsområdet ska byggnadstyperna utgöras av såväl lameller, punkthus som stadsvillor. Våningsantalet varierar från 2 - 7 våningar.”*

Redovisat förslag till detaljplan redovisar **kvartersbebyggelse** vilket är främmande stadsbyggnad

på Söder. På söder förekommer inte kvarter utan däremot lameller, punkthus, stadsvillor mm som ger öppenhet och genomsikt.

4. Det saknas förgårdsmark
På Söder förekommer **förgårdsmark**, dvs byggrätterna är indragna från fastighetsgränsen. På intilliggande fastighet på Olas gränd är förgårdsmarken till exempel 6 meter i den senaste detaljplanen för Söderkaj.

Plankartan redovisar förgårdsmark 2 meter på 3 sidor och 1 meter längs Klyvaregatan. Detta är främmande för Söders stadsbild, och medför att balkonger mm kommer nära eller till och med över trottoar, vilket även syns på illustrationskartan mot Klyvaregatan där balkongerna verkar ligga utanför fastighetsgränsen. Det medför också att gaturummet upplevs trängre, särskilt längs Sjömansgatan.

5. Skuggning
Solstudien visar att förslaget skuggar omkringliggande hus, deras gårdsmiljö samt gaturummet på ett ej acceptabelt sätt. Dessutom blir kvarterets innergård dåligt solbelyst med redovisad bebyggelse.

6. Övriga kommentarer
Illustrationerna visar **fågelperspektiv** för att ge en överblick. Illustrationerna borde i stället visa den upplevda miljön ur gatuperspektiv, och särskilt längs Sjömansgatan och Olas gränd.

Illustrationskartan är missvisande eftersom den visar byggnadsarea mindre än 4400m2 vilket är föreslagen maximal exploatering.

Detaljplanen bör reglera omfattningen av **utskjutande byggnadsdel** mot gator, samt begränsa förekomsten av kupor och frontespiser.

Detaljplanen bör reglera **totalhöjd** i stället för nockhöjd.

Sammanfattning

- Centrumutvecklingsplanen skriver att området totalt, dvs båda fastigheterna, beräknas inrymma 200 bostäder. Då bör detaljplanen innehålla en **begränsning av BTA för bostäder ovan mark**, till förslagsvis 20.000m2BTA ovan mark, dvs 100m2BTA/lägenhet*200st. (innebär 200 lägenheter 80m2BOA med förhållande BOA/BTA=0,8). En generös modern plan, med generöst fotavtryck, bör begränsas med maximal BTA, begränsning av frontespiser, kupor och utkragande byggnadsdelar för att de övergripande förutsättningarna från Centrumutvecklingsplan 2050 skall uppfyllas.
- Planförslaget medger i verkligheten fler våningar än Centrumutvecklingsplanen anger. Vi anser att Centrumutvecklingsplanen bör följas. Lämplig höjdskala för ny bebyggelse i den norra delen bedöms vara 3–4 våningar medan bebyggelse upp till 5-6 våningar kan vara motiverad i den södra delen.
- Planförslaget bör inte redovisa kvartersbebyggelse vilket är främmande stadsbyggnad på Söder, utan i stället lameller, punkthus, stadsvillor mm som ger öppenhet och genomsikt.
- Planförslaget bör redovisa förgårdsmark, dvs att byggrätterna är indragna från fastighetsgränsen
- Solstudie bör redovisas där det framgår att intilliggande fastigheter inte påverkas på ett oacceptabelt sätt.
- Illustrationer bör visa den upplevda miljön ur gatuperspektiv.

- Detaljplanen bör reglera omfattningen av utskjutande byggnadsdel mot gator, samt begränsa förekomsten av kupor och frontespiser.
- Detaljplanen bör reglera totalhöjd i stället för nockhöjd.

PRIVATPERSON 4

Söder är ju ett gammalt område med viss stil. Det moderna sättet att bygga kommer att störa och sticka ut ännu mer i området även om viss nybyggnation redan gör det (!).
Huskropparna är för höga och för långa, sådana tar bort sikt och ljus.
Huskropparna borde inte hänga ihop och bilda liksom en låda mellan gatorna.
Med mellanrum mellan huskropparna blir kvarteren luftigare och fler bostäder kan få ljusinsläpp från olika håll.
Max 3 våningar!
Om nybyggnation på Fiskaregatans västra sida också ska vara flervåningshus med mer än 3 våningar försvinner ljuset och luftigheten nere utmed gatan.
Fiskaregatan måste kunna fortsätta ner mot småbåtshamnen.
Ser fram emot bevarande av Söders småskalighet och blandade bebyggelse.

PRIVATPERSON 5

Alla kvarter inom Söder som bebyggts de senaste tjugofem åren har mindre huskroppar, siktlinjer mellan husen åt olika håll och blandade hushöjder. Detta ger ett luftigt intryck. Den föreslagna bebyggelsen på Blocktyget avviker helt från detta, med ett helt slutet kvarter och en massiv del åt söder med sju våningar och branta taklutningar. Det är alldeles för högt exploaterat för att passa in. Hur man sedan ska få plats med alla bilar och cyklar inom fastigheten är en gåta.

- Under ”Landskapsbild” i planbeskrivningen står skrivet att planen innefattar begränsningar av byggnadshöjder och specifika utformningsbestämmelser för att minska känslan av storskalighet. Detta kommer inte att räcka för den delen av planområdet med den sammanhängande sjuvåningsbyggnaden.

- Illustrationen visar en fasad ut mot Matadorgatan med balkonger och frontespiser i en sådan omfattning att det inte alls upplevs som sex våningar med inredd vind. Att använda begreppet inredd vind i det här fallet är helt missvisande då den redovisade ”vinden” räknas som en våning enligt byggtermerna.

- Med alla balkonger mot Matadorgatan, sex hela rader, som redovisats byggda ända ut till fastighetsgränsen, blir utnyttjandet av tomten så överdrivet maximerat man kan tänka sig.

- I den fördjupade översiktsplanen nämns att den södra delen av område H33 kan vara lämplig för 5-6 våningar. I nuvarande planförslag redovisas sju våningar med två gavlar och två frontespiser ut mot Matadorgatan. Att kalla detta för sex våningar med inredd vind är helt missvisande. Frontespiserna och gavlarna ger ett så massivt intryck att det motsvarar ett åttavåningshus.

- Att föreslå den massiva höga delen av kvarteret mot Matadorgatan känns överväldigande jämfört med intilliggande bebyggelse. Najadens låga byggnad mittemot och Matadorgatan 1-3 som är fyra våningar + en indragen femte våning.

- Matadorgatan 1 och 3 är bara fem våningar (fyra fulla våningar och en indragen femte våning). I illustrationen och solstudien är de redovisade som ett sjuvåningshus.

PRIVATPERSON 6

Vi är boende på Söder i Halmstad och vi protesterar mot den planerade nybyggnationens utformning.

Det aktuella förslaget riskerar att bryta det visuella och sociala flödet i området. Genomsyn mellan bostäder, gator och grönområden är avgörande för trygghet, trivsel och den öppna karaktär som Söder har.

När detta ersätts med en massiv struktur som saknar öppningar, transparens eller mellanrum påverkas både ljusinsläpp, utsikt och stadsdelens identitet negativt.

Den nästan helt slutna gården ger detta kvarter ett helt annat uttryck med liten eller ingen plats för grönska.

Bottenvåningarna tycks helt slutna utan möjlighet till butiker eller annan verksamhet än boende vilket gör gatumiljön stängd och otillgänglig.

Vi är särskilt oroade över att:

- Bygget blockerar siktlinjer mot grönska och offentliga torg.
- Utformningen saknar hänsyn till mänsklig skala och integration i befintlig bebyggelse.
- Det går emot principer för hållbar stadsutveckling där grönstruktur, tillgänglighet och social interaktion ska prioriteras.

De branta takvinklarna är också helt avvikande från intilliggande bebyggelse som i hög grad har mer låglutande eller plana tak med stora balkonger/terrasser integrerade i byggnaderna. I förslaget syns i stället små utanpåliggande balkonger som med tiden innebär att dom bli inglasade av de boende.

Varför bygger man inte vidare på den karaktär som de etablerade byggnaderna i området har med mer öppen struktur?

Vi kräver att byggplanerna omarbetas med tydlig genomsyn, grönstruktur och hänsyn till befintlig bebyggelse. Kommunen bör se till att ny arkitektur stärker - inte splittrar - Söders unika karaktär.

KLIMATAKTION HALMSTAD (P7)

Klimataktion här yttrar sig om planförslaget, gör vi det enbart utifrån klimataspekter. Vi avstår således från synpunkter kring estetik, boendekvalitet etc om vi inte ser att sådana aspekter till del har klimatrelation. Det principiellt viktiga för oss är att verka för hållbarhet och att vi inte övervältrar problem på kommande generationer. Vi delar upp våra synpunkter i tre huvuddelar; planupplägg, klimatanpassning, klimatförebyggande frågor, samt därefter frågor om möjliga alternativ och slutsatser.

1 Planupplägget

Planförslaget omfattar ett litet område, vilket gör att det inte går att överblicka den framtida helheten. Enligt den nyligen antagna fördjupade översiktsplanen kommer i detta fall flera angränsande områden att detaljplaneläggas i närtid.

Vi behöver en grönstruktur, vi behöver begränsa omfattningen av hårdgjorda ytor och vi behöver ha bra omhändertagande av dagvatten vid kraftiga regn/skyfall. Dessutom behöver trafiklösningar och gatunätets framtida utformning kunna överblickas och rimlighetsbedömas. Ett betydande problem i detta fall är höjdsättningen på gatunätet. Det är anpassat för befintlig byggnation och är svårt att samtidigt anpassa till ny byggnation med behov av högre gatuhöjd för att klara de förhållanden som kan förväntas under den tillkommande byggnationens livstid. Därtill går det heller inte att avgöra om byggnationen påverkar grundvattnets förhållanden till nackdel för befintlig bebyggelse. Troligen sker det en strömning mot Nissan från villabebyggelsen.

En detaljplan borde här omfatta en mycket större del av det samlade området om goda framtida förhållanden ska kunna säkerställas. Därtill bör de krav som ställs på byggnationen uppfylla den kravnivå som ställs när en större samlad bebyggelse planeras. Att planeringen av det samlade området delas upp på flera angränsande detaljplaner får inte innebära att lägre krav ställs på helheten än om allt samlats i en detaljplan. Det orimligt begränsade området för denna plan gör att vi inte djupgranskat alla aspekter, då konsekvenserna svårligen kan överblickas.

2 Klimatanpassning
I planförslaget anges lägsta bjälklagshöjd till +3,5 meter. Som vi uppfattar saken är detta relaterat till tanken att byggnaderna ska klara en högsta vattennivå om +3,5 meter utan att påtagligt skadas. Detta måste ställas mot högsta vattennivå under byggnadernas livslängd. Som livslängd för ett bostadshus bör räknas hundra år eller mer, räknat från färdigställandet. Det innebär att 2140 års förhållanden i detta fall ska kunna klaras. Vilken nivå ska man utgå ifrån som högsta nivå under översvämning?

+ 1,32 meter är högsta normalvattenstånd i Halmstad år 2140 enligt SMHI för klimatscenario SP5 –8,5, detta som 87-percentilen, vilket innebär 13% sannolikhet för att det normala vattenståndet kommer att vara ytterligare högre. Stormar skapar en ytterligare förhöjning av vattenståndet och stormar förväntas bli kraftigare på grund av det allt varmare klimatet. Vid stormen Gorm uppmättes + 2,31, men den stormen kan knappast anses extrem i ett längre perspektiv. Normalvattenståndet vid tidpunkten för Gorm torde ha varit cirka +0,06 meter. Högsta uppmätta nivå i Halmstad enligt SMHI är +2,78. Om man summerar 83-percentilen av framtida normalnivå i havet år 2140 med uppmätt nivå under storm under nuvarande förhållanden får man siffran +4,10, men då ingår ingen säkerhetsmarginal. +3,50 är ett alldeles för lågt värde att bygga planeringen på. I tidigare prognoser har +3,61 meter angetts som högsta vattenstånd år 2100, men detta årtal saknar relevans i detta fall.

Oaktat alla dessa siffror förbättras kunskapsläget efterhand och vi får vara beredda på nya fakta. Dessvärre verkar det bli så att vi har att räkna med högre vattennivåer än tidigare bedömda. I annat ärende har Länsstyrelsen redovisat att de principer som Länsstyrelsen i Skåne län tillämpar även ska tillämpas inom Hallands län. Det innebär högre nivåkrav för klimatsäkring än de som nämnts ovan.

Det hänvisas i planbeskrivningen till ett yttre skydd mot översvämningar som kommunen planerar att anordna: ”Området kommer att skyddas framför allt med skydd längs med Nissan.” (Planbeskrivningen, sid 22)

Läser man en av bilagorna till planförslaget finns en tydlig dementi:
”Då stora delar av sträckan mellan Region Halland och fram till ny bil bro är privata fastighetsägare finansieras inte skyddet av kommunen.” (Bilagan ”Rapport inför genomförande

Klimatsäkring av Halmstad centrum”.)

Det är uppenbarligen så att det ankommer på nuvarande och kommande fastighetsägare huruvida översvämningsskydd mot höga nivåer i havet och Nissan ska komma till stånd. I kommunens planering har även diskuterats att utföra en yttre barriär inklusive pumpning av Nissans vatten. En sådan kräver avancerad finansiering, men sådan har inte klarlagts. Av detta följer att byggnationen inom aktuellt område måste vara anpassad för att klara de vattennivåer som kan uppkomma under dess livslängd, vanligen bedömd till hundra år.

I planförslaget redovisas att översvämningsskydd ska kunna placeras i form av avskärmande barriärer vid entréer. In-och utpassage skärs därmed av när skydden används. Detta är en metod som endast bör komma till stånd som nödlösning vid redan befintlig bebyggelse. Ny bebyggelse ska utformas så att den erbjuder säkerhet i och med sin fasta konstruktiva utformning, dvs passiv säkerhet.

Enligt bilaga uppgår grundvattenytan inom planområdet till cirka + 0,6 meter, dock inte baserat på en lång mätserie. Om man utgår ifrån denna siffra, och utgår ifrån att grundvattenståndet i området följer havets normalnivå, samt lägger till att normalvattenståndet kan komma att vara 1,3 meter högre i senare delen av byggnadernas livslängd får man en framtida normal grundvattennivå om +1,9 meter. Detta dock beräknat utan marginal, trots stora osäkerheter. Den normala grundvattennivån ser därmed ut att hamna i närheten av nuvarande mark-och gatunivå i delar av planområdet.

Gatuhöjderna uppges i planen till mellan +2,0 och +2,67. Det är alldeles uppenbart att denna gatunivå är fullständigt otillräcklig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Gator måste vara framkomliga vid betydligt högre vattennivåer än så, bland annat för att räddningstjänst ska kunna bedrivas. När gatunivån är så extremt låg, kommer gatorna att frekvent översvämmas.

Två underjordiska garage planeras med infart från Matador-respektive Klyvaregatan. Vi har inte kunnat utläsa hur dessa ska skyddas mot översvämningar, utöver linjeavvattning vid nedfarterna. Sådan avvattning kan hantera regn, men inte översvämning. Det talas om en betongsarg runt nedfarterna, men inte höjden på denna. Att alls planera för underjordiska garage inom översvämningsområden är tveksamt. Vid den översvämningskatastrof som 2024 inträffade i sydöstra Spanien blev parkeringsgaragen dödsfällor. Totalt omkom över 200 personer och en del av dessa lär ha blivit instängda i underjordiska garage under förmodade försök att rädda sina bilar. Byggnadsdelar som grundläggs lågt måste även ha en kraftig konstruktion på bottenplattan då denna utsätts för stora lyftkrafter.

Ett nytt skyddsrum planeras inom området, men det framgår inte hur detta ska anordnas, varför denna del inte kan bedömas.

3 Klimatpåverkan av planförslaget

Byggsektorn står för en betydande del av Sveriges klimatpåverkan. Dessa effekter tillkommer såväl under byggskedet som under byggnadernas användningstid. Det gäller att planera byggnationen så att mindre miljöstörande material kan användas, att byggnaderna får en lång livslängd och att energihushållningen under driftskedet är god.
Som tidigare anförts förutsätter planförslaget att byggnaden utföres markant tung. Parkeringsgaraget i källarplanet måste utföras i armerad betong och helheten måste vara så tung att byggnaden står på plats vid översvämning. Armerad betong är det mest miljöstörande byggmaterial som kan väljas och här torde det behövas i stor omfattning. Det är svårt att tänka sig en mer klimatstörande byggmetod än den som följer av planförslaget.

Ett mycket bättre alternativ är att avstå från källarplan, under nivå för grundvatten/översvämningar, och att utföra byggnader så långt möjligt i trä, vilket innebär att koldioxid inlagras i konstruktionen. Idag har det blivit allt vanligare att bygga stora byggnader i trä. Ett exempel på detta är Sara kulturhus i Skellefteå; ett 20 våningars hus som i sin konstruktion inlagrar 9 000 ton koldioxid, detta enligt egna uppgifter. Parkeringsfrågan kan lösas på flera sätt och synkroniseras med en helhetslösning på trafiken i området. Boverket har vägledningar om klimatsmart byggande. Vi har även noterat att det i den av kommunfullmäktige antagna Energi-och Klimatplanen framgår att byggsektorns klimatpåverkan ska minskas, med hänvisning till Boverket.

En del i arbetet för begränsning av byggsektorns klimatpåverkan är att värna om byggnaders livslängd. En byggnad ska kunna användas effektivt under 100 år eller mer. Att bygga på platser som inte berörs av stigande havsnivåer är därvid en viktig åtgärd.

4 Slutsatser

- Planen omfattar ett område som idag, eller under byggnadernas livslängd, är utsatt för översvämningar. Principiellt är därmed området olämpligt för byggnation.
- Det finns stor risk för höga framtida försäkringspremier, och därmed höga boendekostnader, i och med översvämningsriskerna.
- Det finns alternativ mark att bygga på och som inte är utsatt för de stigande havsnivåerna.
- Säkerheten för liv och hälsa är åsidosatt i förslaget.
- Den lilla storleken på planområdet gör att helheten av den kommande byggnationen i området inte kan överblickas.
- Planförslaget förutsätter en konstruktiv utformning av byggnationen som är markant klimatpåverkande. Frågan är om det ens går att välja en annars relevant utformning som är mer störande för klimatet. En detaljplan bör vara så utformad att byggande kan ske med god klimatprestanda. Planförslaget ligger här inte i linje med Plan-och Bygglagen, samt Boverkets anvisningar till denna.

Planförslaget skall därför avvisas.

Kommunens ställningstagande

Det planerade gemensamma översvämningsskyddet längs Nissan utgår och kommer istället gå längs utryckningsvägen (Fiskaregatan). Planförslaget säkerställer i stället att tillräckligt utrymme avsätts för att översvämningsskydd ska kunna anläggas inom kvartersmarken mot samtliga angränsande gator.

Den begränsade omfattningen av planområdet i den aktuella detaljplanen gör det svårare att få en fullständig bild av den framtida bebyggelsen. Kommunen har dock studerat den tillkommande bebyggelsen i centrum mer ingående inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen (FÖP). Där föreslås en skala och exploateringsgrad som bedöms vara väl avvägd i förhållande till den befintliga stadsstrukturen.

Marken inom planområdet är redan ianspråktagen och bebyggd. För att förbättra markens lämplighet för ny bebyggelse kan flera åtgärder vidtas, exempelvis dränering, förbättring av markstrukturen, markstabilisering, anpassad höjdsättning samt utförande av vattentäta grundkonstruktioner. Dessa åtgärder bidrar till att säkerställa byggnadernas långsiktiga funktion och robusthet samt till att skydda människors liv och hälsa.

Armerad betong medför en betydande miljöpåverkan, främst till följd av koldioxidutsläpp från cementproduktionen. Klimatpåverkan kan dock minskas genom exempelvis användning av klimatförbättrad betong, optimerade konstruktionslösningar och återbruk av prefabricerade betongelement.

PRIVATPERSON 8 (12)

Idag kännetecknas Söder av luftig bebyggelse med fina siktlinjer. Detta ger möjlighet till promenader genom kvarteren, vilket bidrar till öppenhet och tillgänglighet samt kontakter mellan boende i olika fastigheter.

Föreslagen byggnation, en borgliknande sluten huskropp kring hela fastigheten, utom en liten öppning, är helt olikt byggnationen på Söder. Trevligare om kvarteret delas upp i fler mindre huskroppar, där några mot Matadorgatan får lägre höjd för att åstadkomma ett luftigare intryck i samklang med dagens byggnation. Då kan det skapas siktlinjer åt olika håll. Ett bra exempel är HFAB:s område intill Regionens hus på Södra vägen.

Föreslagen bygghöjd på 28 m (7 våningar) är hög för en så lång byggnad längs hela Matadorgatan, samt över hörn. All bebyggelse på söder är idag 5 våningar eller lägre när man trappat ner från Nissan. Varför börja med en stilbrytande högre bebyggelse?

Genom att använda varierande lägre höjder längs Matadorgatan kan en mer inbjudande och mänsklig skala skapas, vilket gör att området kan kännas mer levande och mindre överväldigande samt skapa en mjukare övergång till de omgivande lägre fastigheterna. Till exempel Matadorgatan 3 och Najaden.

Sjömansgatan är den smalaste gatan kring kvarteret Blocktyget. Man skulle kunna dra in byggnationen längs Sjömansgatan för att få ett luftigare intryck i gatumiljön.

På nedanstående visionsbild som finns på Kommunens webbplats har Matadorgatan 1-3 avbildats med samma höjd som det presenterade förslaget trots att Matadorgatan 1-3 är 8 m lägre. Bilden kan vilseleda hur det kommer att se ut.



Visionsbild från norr. Byggnadernas exakta utseende bestäms senare. Illustration: Strandberg Arkitektur.



En jämförelse mellan Blocktyget och 4 st kringliggande fastigheter, se bild.
De fyra fastigheter som ligger nära planerat projekt består av 243 lägenheter på 13585 m2 tomtarea. Planerat på kv Blocktyget är 260 lägenheter på 7290 m2 tomtarea. Får en känsla av att det blir trångt på Blocktyget.

I resvaneundersökningen i Halmstad 2024 som finns på kommunens hemsida visas att 87% av hushållen i Halmstad har tillgång till bil/bilar. I brf Vågen finns 56 lägenheter. De boende har sammanlagt 50 bilar. Vilket ger ett snitt på 89% Skulle samma värde gälla Blocktyget så skulle 89% av 260 lägenheter resultera i ungefär 230 bilar.

PRIVATPERSON 9

Är i grunden positivt inställd till fler bostäder på söder som kan bidra till underlag för demokratisk mötesplats likt nuvarande kulturskolan. Önskar mig en kvarterslivs! Men nu var det inte tomtens låda för önskelista jag skriver till, så här kommer mina synpunkter på liggande förslag. Kulturskolan nämns som en skola som finns på samma plats i framtiden vilket jag anser är vilseledande, eller har bygglovet förlängts? Jag är skeptisk till utformningen av kvarteret Blocktyget, och mina synpunkter nedan gäller detta kvarter. Våningshöjden i förhållande till vägbredden på Sjömansgatan upplever jag som otrygg, det är en smal gata idag, men upplevs ändå lite trygg då bebyggelsen är indragen på tomterna åt alla håll utom en kort gavel söder om Olas gränd. Vägen är smal, två bilar har svårt att mötas idag. Tillsammans med fasad som ger skymt hörn vid Klyvaregatan upplever jag stor risk att det blir otryggt att gå/cykla. Ännu otryggare då förslagets täta kvartersbebyggelse inte erbjuder smitvägar för gående likt befintlig parkering på kvarteret som möter upp Propellergatan och dess lekplats. Övriga flerbostadshusområden på söder har dessa smitvägar och trevliga/varierade promenadstråk (kv borgen, blåklockan, hsb husen längs Nissan är alla goda exempel). Det lilla gattet in till innegården är så smalt att det inbjuder till klädtorkningslinor mellan balkongerna, vilket kan bli ett trevligt inslag. Men konstigt att man inte möter upp med liknande gatt i fasaden vid Propellergatan. Med tanke på optimismen om att boende ska välja cykel/promenad till kollektivtrafiken bör det byggas för trygga gångstråk i förlängningen av befintliga stråk för gående. Det är redan omöjligt att lära småbarn trafikvett så illa som biltrafiknära gångstråken leder runt gående på söder. Jag hoppas verkligen på mer kollektivtrafikunderlag för området, på mina 10 år som boende på söder har jag knappt kunnat nyttja bussen då den passerar söder för sällan. Jag har upplevt turtätheten oförändrad trots

tillkomsten av Kulturskolan, men kan också vara att jag gett upp. Kulturskolan har genererat mer biltrafik med avsläppning. Under mina tio år här har antalet boende som kör rundor och ”letar parkering” ökat. Märktes tydligt när bostäder byggdes både på kv borgen och öster om kulturskolan. Parkeringsberäkningarna är utopiska och håller inte för de boendes realistiska behov av bil tyvärr. Att optimistiskt reducera behovet låter godtyckligt. Tillgången till kollektivtrafiken beskrivs som god av detaljplaneringsenheten när det i stycket innan på s.27 beskrivits som att kraven för mycket god tillgänglighet inte uppfylls enligt teknik och fastighetsförvaltningen. Jag hade gärna sett ett omarbetat förslag med större hänsyn till trygga gångstråk, där fasaden backar från Sjömansgatan, kanske läge att utreda en landskapssektion för gaturummet? Och så tycker jag det är fel för karaktären på söder att bygga en tät innegård utan smitvägar då det bygger bort öppenhet och spontana möten, ingen utom de boende kommer röra sig på gården. Om ni bara kände till alla trevliga interaktioner som uppstår på lekplatserna vid kv blåklockan och kv borgen. Kvartersgårdar vi som utomstående inte hade besökt om de inte hade en så öppen karaktär.

PRIVATPERSON 10

- Planerade bostadshus blir för höga. Befintliga villor och radhus är inte högre än 2 våningar.
- Bostadshuset mot Klyvaregatan 6 (Bilan 20, min villatomt) blir för högt och kommer för långt ut mot gatan (idag prickad mark).
- Betydligt ökad insyn.
- Solljuset kommer att påverkas negativt.
- Trafiken kommer att öka på hela Söder.

PRIVATPERSON 11

Enligt trafikutredningen framgår att ökningen av biltrafiken på Fiskaregatan och Södra vägen är i det närmaste 100%, detta är oacceptabelt för de närboende.

Den planerade bygghöjden överensstämmer inte med planens intentioner. ("gradvis nedtrappning av hushöjderna mot norr och skapar en mjukare övergång till de omgivande lägre fastigheterna.") I nordöst gränsar fastigheten mot en 2 plansvilla, i öster 2 vånings radhus. Bygghöjden går inte gradvis ner från öster till väster, utan denna fastighet kommer att sticka upp som en fyr i omgivningen.

PRIVATPERSON 12

Det är redan idag många bilister som tar "smitvägen" genom villagatorna mellan Fiskaregatan och Skepparegatan. Det riskerar att öka på med denna trafik ytterligare med en sådan omfattande utbyggnad som planförslaget visar.
Tycker även att den föreslagna högsta höjden inte passar in i befintlig bebyggelse, främst mot den norra och nordöstra delen, där det finns villor och radhus som blir väldigt inklämda och skuggade.

PRIVATPERSON 13

Denna extrema förtätning av Halmstad Söder är långt ifrån önskvärd. Allt av Söders charm kommer gå förlorad. Den lugna, mysiga atmosfären kommer försvinna. Dammig, stökig och högljudd byggarbetsplats under lång tid. Extremt tufft att arbeta hemifrån, vilket jag gör till 100%. Sedan när det är klart: 300 lägenheter innebär minst 300 extra bilar, på redan mycket trånga gator. EN MYCKET DÅLIG IDÉ. Vi flyttade till Söder för dess lugn och dess mysiga charm. Nu riskerar vi se vårt drömhem med drömläge gå förlorat.

PRIVATPERSON 14

Husen i hörnet Matadorgatan och Sjömansgatan blir orimligt höga och stämmer inte in i den befintliga bebyggelsen. Sjömansgatan är för smal för att hantera infarten till det nya kvarteret och mötande trafik från oss som bor här idag.

PRIVATPERSON 15

Jag och min sambo är emot dessa byggplaner pga.:
1) Tiden det skulle ta att bygga detta som kommer störa hela söder under en längre tid.
2) lägenheterna skulle förstöra utsikten och skugga för de som bor på Olas Gränd/Sjömansgatan (Barkskeppet).
3) Det är redan ont om parkeringsplatser i området (speciellt om de ska bygga ännu fler lägenheter borta vid grusparkeringen vid Najaden).

PRIVATPERSON 16

Fastigheterna på Blocktyget ger intryck av en byggnation liknande medeltidens borgar med en helt inbyggd innergård. Blir dagsljuset på den inträngda innergården acceptabelt ur hälsosynpunkt när förslaget är 4 till 7 våningar högt inklusive vindsvåningar? Detta gäller definitivt också radhusen på Olas Gränd och Klyvaregatan som i högsta grad också blir berörda.

Kan denna byggnation smälta in i miljön på SÖDER vilket ifrågasätts av befintliga boende?

Att bygga parkeringsgarage i nivå under markplanet med in- respektive utfart via Sjömansgatan, som bara är 4,8 meter bred, ifrågasätts med tanke på den ökade trafiken. Med plats för 150 platser och medgrannfastighetens Befälet 239 platser, kommer det att skapa trafiksvårigheter på Sjömansgatan.

Enligt förslag till detaljplan som går att läsa i Rådhuset skall ner/uppkörsel från garaget ske via Matadorgatan. Blir vi vilseledda???

Jag förstår att det är olämpligt att flytta in- respektive utfart till Fiskaregatan eftersom det har gjorts bedömningen av att det kommer otroliga nederbördsmängder från Galgberget/ Centrum som ju kan rinna ner i parkeringsgaraget. Men det kanske kan konstrueras garageporten så att inget vatten kan tränga in i garaget, där det planeras att finnas 150 bilar som kommer att bli obrukbara vid en översvämning.

Var skall övriga bilar parkeras någonstans? Jag upplever det som att det är ont om parkeringsplatser i närområdet. Enligt förslag till detaljplan skall parkering ske på enskild fastighet och inte längs befintliga eller nya gator.

Vid Olas Gränd och Klyvaregatan finns 8 st en och en halvplans radhus. Hur skall dessa boende få acceptabelt med soljus/dagsljus när planerade hus med 4 respektive 5 våningar inklusive vindsvåningar skuggar radhusen?

Jag hittar inga förslag om balkonger i materialet som tillhandahölls vid samrådsmötet. I en skrift kan anas balkonger mot gatuplan. Hur breda skall trottoarer vara för att inte balkongerna skall täcka hela trottoaren/gatan?

Vid besök på Rådhuset framkom att det i förslaget till detaljplan skall bli balkonger som sticker ut från husfasaden.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att det finns

risk för att luktstörningar uppkommer. Exploatering bör inte ske i områden där det finns risk för att olägenhet för människors hälsa på grund av lukt kan uppkomma.

Följ centrumutvecklingsplanen 2050!!
TÄNK OM TÄNK RÄTT!!

BOENDE PÅ BARKSKEPPET 15, 20, 23, 24, 21, 22, 25 och 26

Efter Samrådsmötet på Entergate AB 7 maj har samtliga på BARKSKEPPET träffats för samtal och analys av er detaljplan på Söder gällande Blocket 7 med flera och Bilan 21.

Våra kommentarer, reflektioner och förslag är uppdelade i tre avsnitt
samtliga boende/ägare är ense då den nya detaljplanen påverkar våra fastigheter på BARKSKEPPET på alla sätt, den redan mörka inne miljön, solstunder ute, trafik och parkering och inte minst värdet på våra villor.

VI SER FRAM EMOT ER ÅTERKOPPLING.

I kommunens utskick ” Information till närboende, Söder, står bl.a. Citat ” Planförslaget bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan ”

I verkligheten påverkar den planlösning, som vi erhållit, 1000 av miljön och boendeförhållande för fastigheter och människor runt detta kvarter.

Att bygga ett kvarter med 300 lägenheter på ett område av ca 100x100 mtr och upptill 6 våningar + Vind, är inget annat än ett kraftigt intrång i miljön för boende på söder och helt lämnar bilden av den marina miljö som man länge påtalat och som inte skall tåla några ytterligare höghus.

Byggnader enligt planförslag och i denna omfattning kommer bla att påverka oss boende i radhusen på Olas gränd samt radhusen på Klyvaregatan, som redan i dag ligger i skuggan av ByggSjögrens 7 våningshus. Att ytterligare hamna i skuggan av byggnader i den höjdnivå som planförslaget anger mot främst Sjömansgatan och Klyvaregatan är helt orimligt.
Att bygga högt är naturligtvis lönsamt för Byggherren och hans intresse, men detta fall som så många andra handlar det att ta hänsyn till miljö, människor och boende i området.

Att nödvändigtvis bygga något högre kan vara lämpligt mot Matadorgatan och Fiskaregatan. Där kommer det i stort enbart skugga egen nybyggnation i kvarteret.

Vår bestämda uppfattning att inga bostäder utmed Sjömansgatan och Klyvaregatan överstiger 2 våningar. Allt annat är högt. Vi hänvisar till insyn, skuggning och inte minst trafikproblem Vägarna i denna region är absolut inte avsedda för mer trafik. Så vi avisar helt det planförslag som ligger på bordet i dag.

Vi önskar återkoppling på denna skrivelse
Boende på Olas gränd och Klyvaregatan—kv. Barkskeppet

Synpunkter på byggnaderna:

- I kommunens utskick ”information till närboende, Söder står bl.a. Citat ” Planförslaget bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan”. För oss på Klyvaregatan och Olas gränd, känns den skrivningen nästan som ett hån mot oss boende. Detta då

planförslaget i verkligheten påverkar 100 % av miljö och boendeförhållande för oss.

Synpunkter trafiksituation:

- Hörnet Klyvaregatan / Södra vägen, trafiken kör norrut mot 2 x trafikmärket ”Förbud mot infart med motorfordon”. Oavsett privatbilister, yrkestrafik eller kommunens egna bilar. Risken är stor att ”förseelsen” kommer att öka, om man inte gör något. Dels under byggnationstiden då de närliggande gatorna kommer att ”störas” av byggtrafik. Dels när alla byggnader är klara och vi har flera hundra ytterligare bilar i området. Detta tror vi också kommer att accentueras när den nya bil bron är färdig för trafik 2031, och trafiken vill ”gena”.
- Hörnet Klyvaregatan / Södra vägen, mycket hög hastighet, ofta mycket över de tillåtna 30 km/h, från korsningen söder ut på Södra vägen, men också norrut kommande från den stora grusparkeringen. Och norrut gäller både för de som svänger vänster in på Klyvaregatan och de som ”struntar i förbudet” och kör rakt fram på Södra vägen.
- Den del av Södra vägen som hänvisas till ovan är inte anpassad för trafik åt båda håll, om man inte tar bort alla parkeringsplatser.
- Under byggnationen, hur har kommunen tänkt säkerställa att trafiken inte tar Södra vägen (mellan Klyvaregatan och Seglaregatan) norr ut, när Sjömangatan, Matadorgatan och Fiskaregatan påverkas av byggnationen?
- Generellt är korsningen Klyvaregatan — Södra vägen, ingen bra lösning, då man i princip dagligen ser trafikanter stå i korsningen och inte vet hur de ska köra vidare. Och det oavsett vilket håll de kommer ifrån.

Synpunkter parkerings situation:

- Alldeles för få p-platser(garage) planerade till antal bostäder. De ”regler” kommunen avvänder för att beräkna ”behovet”, återspeglar inte verkligheten. Speciellt som antalet befintliga p-platsen kommer att minska, i det liggande förslaget. Vi föreslår att man inventerar antalet bostäder från där Region Halland har sina lokaler vid Södra vägen, söderut längs Södra vägen inkluderande Sjömansgatan, stämmer av det mot hur många bilar som är registrerade på dessa bostäder, för att se vad det verkliga antalet bilar per bostad är.
- Befintliga p-platser på Klyvaregatan, mellan korsningen med Fiskaregatan och T-korsningen Sjömansgatan kommer att försvinna. De används ofta idag. Var ska de parkera?
- P-platser längs Klyvaregatan S5A-D, är nästa alltid använda. Bilarna parkeras också ofta så att det kan vara lite svårt att ta sig ut från 5A-C. Likaså ställer det till det ibland i hörnet Klyvaregatan/Södra vägen, då den bilen som står närmast Pskylten, antingen har parkerat framför den, eller ”för långt” ut på gatan, så att lastbilar som kommer norrut på Södra vägen, och ska svänga vänster in på Klyvaregatan, med som följd att de får gena över trottoaren och även ibland på tomten för Klyvaregatan 5A.
- Likaså står de ofta flera dygn i sträck, ibland veckovis. Om vi förstår reglarna rätt så får man stå 24h där p-platsen är markerad med en blå parkeringsskylt, som anvisar parkering.
- P-garaget under Blocket 7, mynnar ut på Sjömangatan som är en mycket smal gata. Det hade varit mycket bättre med en utfart mot Fiskaregatan, som är bred. Klarar verkligen Sjömansgatan all trafik som kommer till från och till garaget?
- Sen de som kommer ut på Sjömansgatan från det planerade garaget, och svänger vänster, kommer till T-Korsningen Klyvaregatan. Om det då kommer en bilkörande på Klyvaregatan österut från Fiskaregatan, så har trafiken från Sjömansgatan företräde, och

det är alltid lite krångligt när det händer, då det är ganska trångt. Risken är stor att de i stället svänger höger och sen svänger vänster ”genar” norrut på Södra vägen. (så som beskrivit ovan).

- De 2 stora grusparkeringarna söder om Södra vägen 30 och 43 kommer att försvinna då det ska byggas bostäder där. Var är de tänka att parkera. Det är också den enda platsen för gäster i området.
- Efter färdigställandet, var ska folk parkera och hur kommer trafiksituationen bli på Södra vägen och Klyvaregatan och även på den smala Sjömansgatan.

Våra frågeställningar, som vi hänvisar till, baseras på snart 3 års observationer, då Björn Fölster, boende Klyvaregatan 5A har hemmakontor på andra våningen med ”fri sikt” över korsningen Klyvaregatan/Södra vägen.

Summering:
Vår bestämda uppfattning är att inga bostäder utmed Sjömansgatan, och Klyvaregatan överstiger två våningar. Allt annat är högt. Vi hänvisar till insyn och framför allt skuggning. Till det kommer de trafikproblem som beskrivs ovan. Vägarna i denna del av Söder är absolut inte avsedda för mer trafik.

Så vi avvisar helt det planförslag som ligger på bordet idag.

Vi önskar återkoppling på denna skrivelse, från ansvarig politiker Simon Lindgren.

Söder växer till en helt ny stadsdel, det som byggs för framtida generationer skall förhoppningsvis i någon mån ge en vision om hur livet och människor har lev och bott. Villorna som ingår i Barkskeppets har en karaktär och färgsättning som understryker den visionen.

Dom nya planerna på Söder och Kattegattområdet bör ytterligare poängtera detta, med professionalism och kreativitet skall man bygga ett område som blir omnämnt med värme och vördnad nu och i framtiden.

Ett förslag är att den privat marken mellan Sjömansgatan och Fiskaregatan bebyggs med mindre hus/villor som koordinerar med Barkskeppet och dess färgsättning, med samma takhöjd som Barkskeppet.

Högre hus kan med fördel byggas av privata byggherrar längs Fiskaregatan, Amiralgatan och Skepparegatan, då många av befintliga byggnader är en skamfläck för Söder och bör rivas.

BYT MARK!!!



Fiskaregatan



Amiralsgatan



Skepparegatan



Fiskaregatan



Kommentar

Gällande era synpunkter på den föreslagna bebyggelsen har planförslaget omarbetats efter samrådet för att bättre anpassas till den omgivande bebyggelsen och ta hänsyn till inkomna synpunkter. Exploateringsgraden har minskats och bebyggelsens höjd har sänkts inom delar av planområdet. Den bebyggelse som föreslås närmast era fastigheter längs Klyvaregatan och Sjömansgatan har reducerats till tre våningar med inredd vind. Kommunen bedömer att den reviderade utformningen inte medför någon betydande olägenhet avseende skuggning, insyn eller påverkan på närboendes boendemiljö.

Flera av de frågor om trafiksituationen som framförs i synpunkten ligger utanför detaljplanens syfte och kan därför inte hanteras inom ramen för denna planprocess. Kommunen bedömer dock att frågorna är viktiga och att de behöver hanteras i andra skeden och processer.

Frågor om framkomlighet till fastigheter under byggtiden regleras inte i detaljplan. Byggverksamheten kommer under begränsade perioder att påverka omgivningen, men hanteringen av byggtrafik, tillgänglighet och andra praktiska frågor kommer att planeras och regleras inför genomförandet av projektet.

Kommunen har i planarbetet utgått från Halmstads kommuns gällande parkeringsnorm. Eventuella avsteg från parkeringsnormen förutsätter särskilda ställningstaganden och kan inte prövas inom ramen för detaljplanen. Utgångspunkten är att parkeringsbehovet ska tillgodoses inom respektive fastighet och inte på omkringliggande gator, vilket bidrar till en mer ordnad och trafiksäker trafikmiljö.

Enligt parkeringsnormen för zon 1 medför en full utbyggnad av planområdet ett behov av cirka 139 bilparkeringsplatser utan reducering. Av dessa avser cirka 115 platser Blocktyget och cirka 24 platser Bilan 21. För båda kvarteren planeras parkeringen att lösas i underjordiska garage med in- och utfarter från Klyvaregatan och, för Blocktyget, även från Matadorgatan.

Kommunen bedömer att parkeringsbehovet kan tillgodoses inom planområdet i enlighet med parkeringsnormen. Kantstensparkering på allmän platsmark är inte avsedd att säkerställa boendes

parkeringsbehov utan utgör ett komplement till den parkering som fastighetsägaren ansvarar för att anordna. Att kantstensparkeringen längs Klyvaregatan tas bort bedöms dessutom förbättra framkomligheten och minska risken för de trafiksituationer som beskrivs i synpunkten.

Synpunkterna avseende befintliga trafikförhållanden berör frågor som inte regleras genom detaljplanen. Den trafikökning som den föreslagna bebyggelsen förväntas ge upphov till bedöms vara begränsad. Om behov uppstår kan frågan utvärderas vidare i ett senare skede.

ANONYM 1

Kan inte förstå hur man kan få bygga så många bostäder på en tomt. Var finns parkeringarna? Det smälter inte in alls på Söder.

Ett skämt…

SAMMANFATTNING AV SKRIVELSER FRÅN PRIVATPERSONER

Sammanlagt inkom 16 yttranden från privatpersoner (sakägare och övriga berörda), ett anonymt yttrande samt ett gemensamt yttrande från boende på Barkskeppet. Synpunkter från boende på Barkskeppet och Klimataktion Halmstad redovisas och bemöts ovan.
Eftersom många av synpunkterna berör samma frågeställningar redovisas de ämnesvis nedan, följt av kommunens ställningstagande i respektive fråga.

BOSTÄDER: BYGGNADERNAS HÖJD, PLACERING OCH UTFORMNING

Flera anser att den föreslagna bebyggelsen är för hög och omfattande i förhållande till den omgivande bebyggelsen och Söders karaktär. Flera menar att exploateringsgraden är för hög och att byggnadernas höjd och längd riskerar att försämra utsikter, minska solljusinsläpp samt skapa en mer trång och sluten miljö.
Många framhåller att den befintliga bebyggelsestrukturen på Söder kännetecknas av relativt fria huskroppar med luft mellan byggnaderna, goda ljusförhållanden och genomsikt genom kvarteren. Det framförs därför önskemål om att bebyggelsen delas upp i flera mindre huskroppar i stället för sammanhängande kvartersbebyggelse. Flera anser att kvartersstrukturen är främmande för stadsdelen och efterfrågar redovisning av förgårdsmark samt större hänsyn till befintlig bebyggelsestruktur.

Flera synpunkter rör byggnadernas utformning, där det framförs att bebyggelsen saknar hänsyn till mänsklig skala och till omgivande bebyggelses karaktär. Även de branta takvinklarna och balkonger som sträcker sig nära fastighetsgränserna uppfattas av flera som avvikande och alltför dominerande. Flera anser också att detaljplanen är alltför generös genom att den inte innehåller någon tydlig begränsning av antalet våningar eller av omfattningen av kupor och frontespiser, vilket riskerar att ge större byggnadsvolymer än vad som är lämpligt i området.

Det finns också synpunkter på bebyggelsens placering längs Sjömansgatan, där flera anser att förhållandet mellan gatans bredd och byggnadernas höjd skapar en otrygg och alltför tät

gatumiljö. Vissa föreslår att bebyggelsen dras tillbaka från gatan för att skapa ett luftigare gaturum.

Flera efterfrågar en omarbetning av förslaget med större genomsyn genom kvarteret, mer grönstruktur samt bättre anpassning till den befintliga bebyggelsen och Söders småskaliga karaktär. Bland förslagen finns lägre bebyggelse i form av mindre hus eller villor mot Sjömansgatan och Fiskaregatan samt att högre bebyggelse i stället koncentreras till andra delar av området där den bedöms passa bättre in.

Kommunens ställningstagande

Efter samrådet har planförslaget omarbetats för att bättre anpassas till den omgivande bebyggelsen och ta hänsyn till inkomna synpunkter. Exploateringsgraden har minskats och bebyggelsens höjd har sänkts i delar av planområdet. Förslaget möjliggör nu cirka 190 bostäder inom kvarteret Blocktyget fördelade på sex flerbostadshus samt cirka 35 bostäder inom fastigheten Bilan 21.

Bebyggelsestrukturen har förändrats genom att sammanhängande kvartersbebyggelse ersatts av flera fristående byggnadskroppar. Öppningar mot samtliga omgivande gator skapar genomsikt genom kvarteren, bättre ljusförhållanden och siktlinjer samt en mer öppen bebyggelsestruktur. Byggnaderna placeras kring en gemensam innergård som är synlig och tillgänglig från omkringliggande gator. Byggnaderna har också dragits tillbaka från gaturummen, vilket ger större förgårdsmark och en ökad buffert mot omgivande bebyggelse.

Kommunen bedömer att den reviderade bebyggelsestrukturen, med mindre byggnadskroppar, större avstånd mellan husen och ökad förgårdsmark, bidrar till en bättre anpassning till områdets karaktär. Bebyggelsen längs Sjömansgatan har sänkts till tre våningar med inredd vind.

Detaljplanen reglerar högsta nockhöjd i förhållande till nollplan samt minsta taklutning. Tillsammans ger dessa bestämmelser en tydlig styrning av byggnadernas volym och höjd samt begränsar möjligheten att uppföra större byggnadsvolymer än vad som avses i planförslaget. Kommunen bedömer därför att det inte är nödvändigt att även reglera antalet våningar.

TRAFIK OCH TRAFIKSÄKERHET

Trafiksituationen var en stor fråga under samråd. Många som lämnar synpunkter uttrycker oro för att den föreslagna bebyggelsen kommer att leda till en betydande ökning av trafiken på Söder. Flera menar att tillskottet av cirka 300 bostäder kan innebära ett stort antal nya bilar på redan hårt belastade och trånga gator. Samtidigt framförs från vissa att fler bostäder kan stärka underlaget för kollektivtrafiken och på sikt bidra till fler bussavgångar i området.

Flera synpunkter rör trafiksäkerheten längs Sjömansgatan, som av några bedöms vara för smal för att hantera infarten till det nya kvarteret och mötande trafik. Det efterfrågas en omarbetning av förslaget med större hänsyn till trygga gångstråk, bland annat genom att bebyggelsen dras tillbaka från Sjömansgatan. Några önskar även att en landskapssektion tas fram för att visa relationen mellan bebyggelse, gata och gångmiljö.

Boende lyfter också befintliga trafikproblem i området, särskilt i korsningen Klyvaregatan/Södra vägen, där hastigheter och framkomlighet redan idag upplevs som problematiska. Flera menar att

den aktuella delen av Södra vägen inte är anpassad för dubbelriktad trafik utan att befintliga parkeringsplatser påverkas. Det efterfrågas även information om hur trafiken ska hanteras och säkerställas under byggtiden.

Vidare uttrycks oro för trafikrörelserna från det planerade parkeringsgaraget. Flera menar att bilister som kör ut på Sjömansgatan kan välja att svänga via Klyvaregatan och därefter gena norrut på Södra vägen, vilket bedöms kunna skapa en ökad belastning och försämrad trafiksäkerhet på lokalgatorna i området.

Kommunens ställningstagande

Planförslaget möjliggör cirka 225 nya bostäder, vilket kommer att medföra en viss ökning av trafiken på Söder. Samtidigt bedömer kommunen att det ökade befolkningsunderlaget stärker förutsättningarna för kollektivtrafiken och på sikt kan bidra till ett förbättrat utbud. Planområdet har dessutom ett centralt läge med god tillgång till gång- och cykelvägnätet, vilket ger goda förutsättningar för hållbara resor.

Infarter till de underjordiska garagen planeras från Klyvaregatan och Matadorgatan, i enlighet med samrådsförslaget. Lösningen har stämts av med kommunens trafiksakkunniga inom projektgruppen. Kommunen vill samtidigt förtydliga att någon garageinfart från Sjömansgatan inte föreslås.

Inom ramen för planarbetet har en trafikalstringsutredning tagits fram. Utredningen visar att planförslaget medför en viss trafikökning, men att denna bedöms kunna hanteras inom det omgivande gatunätet. Ökningen är inte av sådan omfattning att den i sig motiverar förändringar av gatunätets utformning.

För att förbättra förutsättningarna för gående planeras en trottoar längs Klyvaregatans norra sida.

De trafikproblem som lyfts i synpunkten, bland annat avseende korsningen Klyvaregatan/Södra vägen, rör huvudsakligen befintliga trafikförhållanden och ligger utanför detaljplanens omfattning. Kommunen kan inte genom detaljplanen styra enskilda trafikanters vägval i det omgivande gatunätet. Eventuella behov av åtgärder för trafiksäkerhet eller framkomlighet får därför utredas och hanteras i särskild ordning.

Frågor om trafiklösningar och framkomlighet under byggtiden regleras inte heller i detaljplanen. Inför genomförandet kommer berörda boende att informeras om hur trafik och tillgänglighet kommer att hanteras under byggskedet.

PARKERINGAR

Många boende uttrycker oro över parkeringssituationen i området, som redan idag upplevs som ansträngd. Flera menar att den föreslagna bebyggelsen kommer att medföra ett ökat parkeringsbehov samtidigt som befintliga parkeringsmöjligheter försvinner. Särskilt lyfts parkeringsplatserna längs Klyvaregatan samt de två större grusparkeringarna söder om Södra vägen fram som viktiga för boende och besökare i området. Flera undrar var boende och gäster ska parkera när dessa ytor tas i anspråk för ny bebyggelse.

Många anser att den förväntade trafikökningen kommer att förvärra parkeringsproblemen på Söder och ifrågasätter om det är möjligt att rymma det faktiska behovet av bil- och cykelparkering inom planområdet. Några menar att de redovisade parkeringsberäkningarna inte speglar de boendes verkliga bilinnehav och efterfrågar en analys av hur många bilar som är registrerade på bostäder i närområdet för att ge ett mer realistiskt underlag.

Flera synpunkter berör även parkeringsgaragets placering och infart. Det framförs att Sjömansgatan är för smal för att fungera som lämplig infartsgata till ett garage och att detta riskerar att skapa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Som alternativ föreslås att infarten i stället anordnas från Fiskaregatan, som upplevs ha bättre förutsättningar att hantera trafik till och från parkeringsanläggningen. Några uppger även att de känner sig vilseledda av planhandlingarna och efterfrågar ett förtydligande kring var nedfarten till det underjordiska garaget är tänkt att anordnas, då det uppfattas som oklart om infarten ska ske via Matadorgatan eller Sjömansgatan.

Kommunens ställningstagande

Kommunen bedömer att den föreslagna bebyggelsen inte kommer att medföra sådana parkeringsproblem som befaras i inkomna yttranden. För både kvarteret Blocktyget och fastigheten Bilan planeras parkering att lösas i underjordiska garage, vilket minskar behovet av markparkering inom området.

Kommunen har förståelse för att de befintliga parkeringsytorna i området nyttjas i stor utsträckning idag. Detaljplanen utgår dock från att parkeringsbehovet för den tillkommande bebyggelsen ska tillgodoses inom planområdet och i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Planförslaget bedöms därför inte medföra ett ökat behov av parkering på omkringliggande gator eller allmänna parkeringsytor.

Kommunens parkeringsnorm bygger på principen att respektive fastighet ska tillgodose sitt eget parkeringsbehov. Parkeringsplatser på allmän platsmark eller andra gemensamma parkeringsytor utgör därför inte en garanterad resurs för boendeparkering och kan inte läggas till grund för att uppfylla en fastighets parkeringsbehov.

Frågor om framtiden för de större grusparkeringarna söder om Södra vägen behöver hanteras inom ramen för de planer och projekt som direkt berör dessa ytor. Parkeringsytorna ingår inte i aktuellt planområde utan omfattas av detaljplan DP 1011 Kv. Bojen och Barkskeppet m.fl. från 2008.

Exploatörerna har redovisat att gällande parkeringskrav för såväl bil- som cykelparkering kan uppfyllas inom respektive fastighet. Parkeringslösningarna kommer att prövas och säkerställas i samband med bygglovsprövningen.

Förslaget om garageinfart från Fiskaregatan har studerats men bedömts vara mindre lämpligt. Mot Fiskaregatan planeras i stället en ramp och trappor som leder upp till den gemensamma, upphöjda innergården. Infarter till de underjordiska garagen planeras från Klyvaregatan respektive Matadorgatan. Lösningen har stämts av med kommunens trafiksakkunniga inom projektgruppen och bedöms ge goda förutsättningar för både trafiksäkerhet och framkomlighet.

BULLER

Flera framhåller oro för att den föreslagna bebyggelsen, tillsammans med en framtida broförbindelse över Nissan, kommer att medföra ökad trafik och därmed högre bullernivåer i området. Det framförs att den ökade trafiken riskerar att försämra boendemiljön för närboende och påverka områdets attraktivitet negativt. Några menar även att ökade trafikflöden kan ge störningar för närliggande rekreations- och verksamhetsområden.

Kommunens ställningstagande

En ny broförbindelse över Nissan bedöms medföra ökade trafikmängder i området. Trafikens påverkan på närliggande bostäder har utretts inom detaljplanen för Söderbron. Utredningen visar att behov av bullerskyddsåtgärder finns och dessa har säkerställts genom planbestämmelser, vilket innebär att trafikbullerpåverkan har beaktats i planeringen.

Kommunen bedömer att tillgängligheten till småbåtshamnen, reningsverket och Söderpiren kan upprätthållas genom en väl genomtänkt trafiklösning. Trafikstyrning och tydlig skyltning kommer att vara viktiga åtgärder för att säkerställa god framkomlighet även efter att bron har färdigställts.

RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Några boende uttrycker oro över översvämningsrisken inom planområdet och ifrågasätter lämpligheten i att uppföra ny bebyggelse på platsen. Det framförs att byggnation i områden med risk för översvämning kan medföra betydande tekniska och ekonomiska utmaningar samt ökade kostnader för både samhället och de boende.
Flera anser att översvämningsrisken behöver tillmätas större betydelse i planeringen och att alternativa lokaliseringar bör övervägas. Det framförs även farhågor om att framtida försäkringspremier och andra kostnader kopplade till klimatanpassning kan påverka boendets långsiktiga ekonomiska hållbarhet.

Några menar att planförslaget inte i tillräcklig utsträckning säkerställer skydd för människors liv och hälsa vid framtida översvämningshändelser och efterfrågar därför en tydligare redovisning av riskbilden samt de åtgärder som planeras för att hantera den.

Kommunens ställningstagande

För att möjliggöra ny bebyggelse med hänsyn till områdets förutsättningar, framför allt översvämningsrisk, har detaljplanen kompletterats med flera skyddsåtgärder. Kommunen har säkerställt en lägsta golvnivå om +3,5 meter i förhållande till nollplan samt reglerat att byggnadsdelar under mark, såsom garage, ska utföras med vattentät konstruktion.

Entréer mot omkringliggande gator samt nedfarter till garage föreslås skyddas genom objektskydd. Förgårdsmarken har dessutom utökats till fyra meter för att skapa möjlighet att i framtiden anlägga skyddsmurar eller andra översvämningsskydd inom kvartersmark. Fastighetsägaren ansvarar för att vidta nödvändiga åtgärder för att skydda den egna fastigheten mot översvämning.

Planförslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen för centrum. Kommunen bedömer att platsen är lämplig för bostadsbebyggelse trots de klimatrelaterade utmaningarna och anser att översvämningsriskerna samt de åtgärder som krävs för att hantera dessa redovisas tydligt i planhandlingarna.

SKYDDSRUM

Några boende noterar att ett nytt skyddsrum planeras inom området men anser att planförslaget inte tydligt redovisar hur detta ska anordnas. Det efterfrågas därför en närmare beskrivning av skyddsrummets lokalisering, utformning och genomförande samt hur behovet av skyddsplatser ska säkerställas för de tillkommande bostäderna.

Kommunens ställningstagande

Om ett skyddsrum ska anordnas inom den framtida bebyggelsen behöver det utformas i enlighet med de krav och föreskrifter som gäller enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Att planera och uppföra ett skyddsrum kräver särskild kompetens och tekniska lösningar för att säkerställa att skyddsrummet uppfyller gällande krav på bland annat säkerhet och funktion.

Detaljer kring skyddsrummets lokalisering, konstruktion, vattentätning, dränering, ventilation, tekniska installationer och nödutgångar prövas dock inte i detaljplanen utan hanteras i den fortsatta projekteringen och vid bygglovsprövningen. Kommunen bedömer därför att dessa frågor inte behöver regleras ytterligare inom ramen för aktuell detaljplan.

PLANHANDLINGAR

Flera synpunkter rör innehållet i planhandlingarna och efterfrågar kompletterande redovisningar för att bättre kunna bedöma planförslagets konsekvenser. Några anser att en solstudie bör tas fram som tydligt visar hur intilliggande fastigheter påverkas av den föreslagna bebyggelsen och om påverkan på dagsljus- och solljusförhållanden är acceptabel.

Det efterfrågas även en illustrationsplan eller motsvarande visualisering som redovisar den upplevda miljön ur ett gatuperspektiv och visar hur den föreslagna bebyggelsen samspelar med omgivande gaturum och bebyggelsestruktur. Några anser att den är missvisande eftersom den redovisar en mindre byggnadsarea än vad detaljplanen möjliggör. Enligt synpunkterna ger illustrationskartan därför inte en rättvisande bild av den maximala exploatering som detaljplanen medger, eftersom den illustrerade bebyggelsen understiger den föreslagna maximala byggnadsarean om 4 400 kvm.

Några synpunkter gäller regleringen i detaljplanen. Det framförs att omfattningen av utskjutande byggnadsdelar mot gator bör regleras tydligare för att säkerställa en harmonisk stadsbild. Vidare efterfrågas begränsningar av kupor och frontespiser för att undvika alltför stora byggnadsvolymer samt ökad insyn. Några anser även att byggnadernas totalhöjd bör regleras i stället för nockhöjd för att ge en tydligare bild av bebyggelsens påverkan på omgivningen.

Det framförs också synpunkter på den terminologi som används i planhandlingarna. Några anser att planbeskrivningen bör använda tydliga och korrekta begrepp och att det bör framgå om den redovisade vinden ska betraktas som en våning för att undvika missförstånd.

Kommunens ställningstagande

Kommunen bedömer att den framtagna solstudien ger en tillräckligt tydlig bild av hur intilliggande fastigheter påverkas av den föreslagna bebyggelsen. Solstudien redovisar både befintliga förhållanden och den tillkommande bebyggelsens påverkan, vilket möjliggör en bedömning av förändrade ljus- och skuggförhållanden.

Planbeskrivningen innehåller även flera illustrationer och perspektivbilder som visar den upplevda miljön ur gatuperspektiv och hur den föreslagna bebyggelsen förhåller sig till omgivande bebyggelse och gaturum.

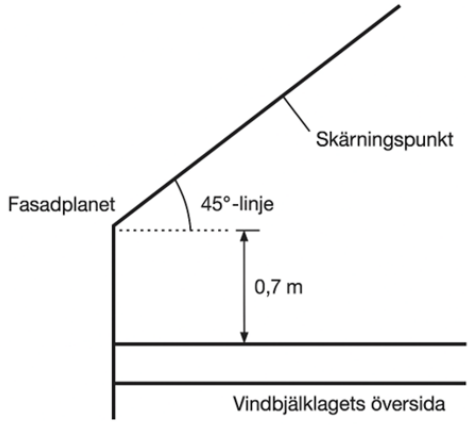
Kommunen delar inte uppfattningen att illustrationskartan är missvisande eller att den redovisar en lägre exploateringsgrad än vad detaljplanen möjliggör. Illustrationskartan bygger på det underlag som tagits fram inom ramen för projekteringen och bedöms ge en rättvisande bild av planförslagets intentioner.

Den exploatering som redovisas i illustrationskartan motsvarar den maximala omfattning som bedömts möjlig inom planens byggrätter. Motsvarande exploateringsgrad redovisades även i samrådsskedet, där illustrationsplanen visade en bebyggelseutveckling i samma omfattning i förhållande till den föreslagna byggrätten. Kommunen bedömer därför att illustrationsmaterialet på ett tydligt och konsekvent sätt har redovisat de möjligheter som detaljplanen medger.

I en detaljplan ska endast de bestämmelser regleras som är nödvändiga för att uppnå planens syfte. En alltför detaljerad reglering riskerar att begränsa genomförandet utan att tillföra något mervärde. Kommunen bedömer därför att det inte är nödvändigt att särskilt reglera utskjutande byggnadsdelar, kupor eller frontespiser. Byggnadernas placering i förhållande till gaturummet säkerställs genom bestämmelser om bland annat prickmark och byggrättens omfattning.

Kommunen bedömer inte heller att totalhöjd är en lämplig regleringsform i denna detaljplan. För bostadsbebyggelse används normalt nockhöjd som regleringsmått, medan totalhöjd främst används för byggnader där tekniska installationer eller andra uppstickande konstruktioner kan förekomma, exempelvis industribyggnader.

Beträffande begreppet vindsvåning utgår kommunen från Boverkets definition: *”Om vindsvåningen kan användas som bostad eller arbetslokal och skärningspunkten mellan fasadplanet och ett 45-gradigt plan inåt från taket ligger mer än 0,7 meter över vindsbjälklagets översida, räknas den som en våning.”* Kommunen bedömer att den föreslagna bebyggelsen uppfyller kriterierna för att benämnas som byggnader med vindsvåning, vilket tydligt framgår av planhandlingarna.



UNDERJORDISKT GARAGE

Flera uttrycker oro över att anlägga ett underjordiskt garage inom planområdet med hänvisning till risken för vatteninträngning och översvämning. Det framförs särskilt farhågor kopplade till vattenflöden från Galgberget samt områdets förutsättningar vid kraftiga regn eller höga vattennivåer.

Några anser att det är tveksamt att planera för underjordiska garage inom ett område som kan påverkas av översvämningsrisk och efterfrågar en tydligare redovisning av riskerna samt vilka tekniska åtgärder som avses vidtas för att säkerställa anläggningens funktion och säkerhet.

Kommunens ställningstagande

För att möjliggöra ett underjordiskt garage inom ett område med översvämningsrisk har kommunen säkerställt att byggnadsdelar under nivån +3,5 meter ska utföras med vattentät konstruktion genom planbestämmelse b1. Dessutom planeras objektskydd för entréer och garagenedfarter mot omkringliggande gator. Syftet är att säkerställa att byggnader och anläggningar kan motstå vatteninträngning vid höga vattennivåer och extrema väderhändelser.

Kommunen vill även framhålla att det redan idag finns flera befintliga underjordiska garage på Söder samt att ytterligare garage planeras inom andra pågående detaljplaneprojekt i området. Förekomsten av underjordiska garage bedöms därmed inte i sig utgöra ett hinder för planens genomförande.

De tekniska lösningar som krävs för att uppfylla detaljplanens krav, exempelvis avseende konstruktion, täthet, dränering och skydd mot vatteninträngning, prövas vidare i projekterings- och bygglovsskedet. Detaljplanens uppgift är att säkerställa att sådana krav kan ställas och uppfyllas.

OLÄGENHET: INSYN OCH SKUGGNING

Många synpunkter rör den påverkan som den föreslagna bebyggelsen kan få på boendemiljön i form av ökad insyn och skuggning. Flera närboende anser att byggnadernas höjd och placering kommer att försämra dagsljusförhållandena och minska utsikten från omkringliggande bostäder.

Boende på Olas Gränd menar att den föreslagna bebyggelsen längs Sjömansgatan kommer att medföra omfattande skuggning samt kraftigt begränsade utblickar. Även ägare till närliggande fastigheter, bland annat Bilan 20, uttrycker oro över ökad insyn och skuggpåverkan.

Några anser att planförslaget medför negativa konsekvenser för närboendes boendemiljö trots kommunens bedömning att planen inte innebär betydande miljöpåverkan. Mot bakgrund av detta framförs önskemål om att bebyggelsen längs Sjömansgatan och Klyvaregatan begränsas till högst två våningar för att minska påverkan från insyn och skuggning.

Kommunens ställningstagande

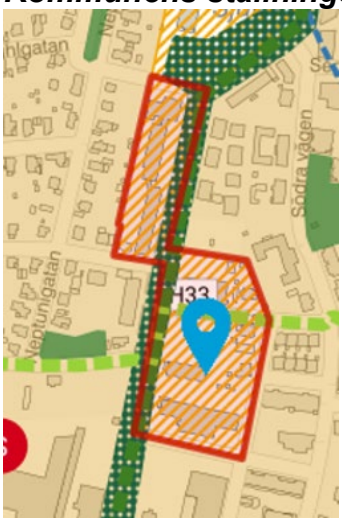
Den föreslagna bebyggelsen kommer att medföra viss påverkan på angränsande bostäder genom förändrade utblickar, ökad skuggning och viss insyn. Genomförd solstudie visar dock att Boverkets riktlinjer om minst fem timmars solljus vid vår- och höstdagjämning uppfylls och att skuggpåverkan är begränsad. Kommunen bedömer därför att planförslaget inte medför någon betydande olägenhet för närboende.

För att begränsa påverkan har bebyggelsens höjd och placering anpassats så att högre byggnadsvolymer lokaliseras där de påverkar befintliga bostäder i minst utsträckning, medan lägre bebyggelse placeras närmare befintliga bostäder. Kommunen bedömer att den föreslagna utformningen ger en rimlig avvägning mellan utvecklingen av området och hänsynen till omgivande bebyggelse.

KOMMUNALA PLANER

Flera anser att planförslaget behöver anpassas tydligare till Centrumutvecklingsplanens riktlinjer om skala, höjd och stadsbild. Det efterfrågas bland annat en begränsning av exploateringsgraden genom reglering av maximal bruttoarea (BTA) samt tydligare regler för frontespiser, takkupor och utkragande byggnadsdelar för att säkerställa en harmonisk stadsbild och minska byggnadernas påverkan på omgivningen.

Kommunens ställningstagande



Kommunen bedömer att planförslaget överensstämmer med riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen för centrum. För område H33 anges att ny bebyggelse om 3–4 våningar är lämplig i den norra delen och att bebyggelse om 5–6 våningar kan vara motiverad i den södra delen. Den föreslagna bebyggelsen bedöms följa dessa riktlinjer.

Kommunen anser att bestämmelser om högsta nockhöjd, minsta taklutning och största byggnadsarea är tillräckliga för att säkerställa bebyggelsens omfattning och utformning. Någon reglering av maximal bruttoarea bedöms därför inte vara nödvändig.

I en detaljplan ska endast de bestämmelser som krävs för att uppnå planens syfte regleras. Kommunen bedömer därför att det inte finns behov av särskilda bestämmelser för utskjutande byggnadsdelar, takkupor eller frontespiser. Däremot regleras balkongernas omfattning i vindsvåningen genom planbestämmelsen för att säkerställa en lämplig utformning av bebyggelsen. Bebyggelsens placering och relation till gaturummet säkerställs genom planens byggrätter och bestämmelser om bland annat prickmark.

ÖVRIGT

Flera närboende, särskilt boende på Olas Gränd, uttrycker oro för störningar under byggtiden. Synpunkterna rör bland annat framkomlighet till fastigheterna, eventuella trafikavstängningar samt buller och vibrationer från pålning och markarbeten.

Några anser att den föreslagna bebyggelsen innebär en hög klimatpåverkan och efterfrågar större fokus på klimat- och hållbarhetsfrågor i planeringen. Det framförs även att planförslaget i större utsträckning bör redovisa hur den föreslagna bebyggelsen förhåller sig till den långsiktiga utvecklingen av omgivande områden och stadens helhet.

Det framförs också önskemål om att planområdet kompletteras med handel, service och andra verksamheter som kan bidra till ett levande kvartersliv.

Kommunens ställningstagande

Frågor om framkomlighet till fastigheter under byggtiden, eventuella trafikavstängningar samt buller och vibrationer från pålning och markarbeten regleras inte i detaljplan. Byggverksamhet kommer under begränsade perioder att påverka omgivningen och vissa störningar är ofrånkomliga. Kommunen bedömer dock att påverkan kan begränsas genom att arbeten huvudsakligen utförs dagtid och att hänsyn tas till närboende genom villkor i kommande entreprenadavtal.

Klimat-, hållbarhets- och översvämningsfrågor har beaktats i planarbetet genom krav på klimatsäker golvnivå för bostäder, en upphöjd innergård som säkerställer tillgänglighet även vid översvämning samt planbestämmelser om bland annat vattentät konstruktion för byggnadsdelar under mark. Planförslaget möjliggör även gröna tak på komplementbyggnader, objektskydd, förgårdsmark och gårdsmiljöer som bidrar till hantering av dagvatten och skyfall samt utrymme för framtida skyddsmurar inom kvartersmark.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostadsbebyggelse och innehåller därför inte handel, service eller andra verksamheter. Kommunen bedömer att sådana funktioner kan tillgodoses inom andra planerade utvecklingsprojekt i närområdet.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

Samrådsmöte har genomförts den 7 maj 2025 i Entergate kontorslokaler. Cirka 30 personer deltog förutom 3 tjänstemän och politiker. Synpunkter som framfördes under samrådsmötet överensstämmer med den sammanfattning av synpunkter från privatpersoner (sakägare och övriga) som presenteras ovan.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- **Byggnadernas höjd i delar av planområdet kvarstår**
- **In- och utfart garage**
- **Höjdsättning av ny bebyggelse till nivå enligt yttranden**

FÖRTECKNING AV INKOMNA YTTRANDEN FRÅN SAKÄGARE OCH ÖVRIGA FINNS TILLGÄNGLIG PÅ SAMHÄLLSUTVECKLINGSAVDELNINGEN

Samhällsutvecklingsavdelningen

Magnus Sjöberg

planchef

Violeta Stanic

planarkitekt