

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Tillhörande detaljplan för

HAVERDAL 15:2



HAVERDAL , HALMSTADS KOMMUN

Standardförfarande, KS 2021/00097
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2021-10-19

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

PLANFÖRFARANDE

Ärendet handläggs med standardförfarande 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 2021-02-09 § 27 genomförts under tiden 25 februari - 25 mars 2021. Myndigheter, förvaltningar och berörda sakägare har beretts tillfälle att yttra sig. Planförslaget har under samrådstiden varit tillgängligt på Rådhuset samt på Halmstads kommuns webbsida.

Yttranden har inkommit från 17 berörda remissinstanser. Följande 10 remissinstanser har inkommit med synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Lantmäterimyndigheten
- Byggnadsnämnden
- Miljnämnden
- Barn- och ungdomsnämnden
- Teknik och fastighetsnämnden (tidigare Teknik och fritidsnämnden)
- Pensionärsrådet
- E.ON
- Haverdals samhällsförening

Yttranden som inkom under samrådet berörde i huvudsak:

- Buller
- Trafiksäkerhet
- Exploateringsgrad
- Gestaltning
- Insyn
- Parkering

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Flera justeringar har gjorts utifrån inkomna synpunkter. Utöver det som redovisas nedan kvarstår kommunens tidigare ställningstaganden.

Följande ändringar har gjorts i planförslaget:

- Detaljplanenes syfte har förtydligats.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en 3D illustration över hur ny bebyggelse kan förhålla sig till närområdet.
- Byggrätten har minskats något för att säkerställa att gemensam friyta kan uppföras.
- En solstudie har genomfört och bullerutredningen har kompletterats.
- Bestämmelsen om sanering har förtydligats.
- Fastighetsgränsen i söder har fastställts.

YTTRANDE FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen enligt kan komma att prövas. Det som föreslås blir olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet då planen inte säkerställer att ljudnivåerna från trafikbullret klaras. Länsstyrelsen anser att det bör säkerställas i detaljplanen att om buller från vägar överskrider den ekvivalenta ljudnivån 60 dBA eller 65 dBA för bostäder upp till 35 m² vid en bostadsbyggnads fasad, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad, enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Detta ryms inom detaljplanen men har inte säkerställts i planen.

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen vill möjliggöra för radhusbebyggelse i området. Däremot anser länsstyrelsen att planen medger för hög exploatering i relation till planområdet och läget intill väg 610. En fullt utnyttjad plan innebär exempelvis ingen friyta eller plats för lek.

Med anledning av de påträffade föroreningarna på fastigheten Haverdal 15:2 delar länsstyrelsen kommunens åsikt att området ska saneras enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM) innan startbesked ges.

Länsstyrelsen anser att dagsljusförhållandena för föreslagen bebyggelse behöver studeras i detaljplanen. Att skjuta på frågan till bygglovsprövning och projektering då byggnadernas placering och höjd redan är låst i detaljplanen gör att det inte går att påverka solljusförhållandena i någon större utsträckning. Länsstyrelsen anser att skuggstudier och beräkningar kring dagsljusförhållandena är relevant för planen.

Den ”nya” trafiken kommer att passera på Klövervägen förbi skola, affär. Detta då Klövervägen är stängd norrut. Detta kan påverka säkerheten och miljön runt skolan.

Förslaget innebär att största delen av området blir bostäder och parkeringar. När tomter bebyggs med bostäder ska det, enligt PBL 8 kap 9 §, finnas utrymme för både parkering och friyta, lämplig för lek och utevistelse, antingen på tomten eller i närheten av den. Om det inte finns tillräckligt med utrymme för båda delar ska man i första hand ordna friyta.

Kommunen bör fundera över effekten av Attefallsåtgärder och andra bygglovsbefriade åtgärder då detta kan ge stor påverkan i området.

Bestämmelse om att friliggande villa ej får uppföras. Kommunen kan överväga att reglera det som är

tillåtet istället.

Det finns ingen begränsning i hur stora komplementbyggnader man kan uppföra inom området. Den möjliga placeringen inom hela området med ”kryssmark” gör även att uthus och förrådsbyggnader kan placeras relativt fritt i den östra delen. Detta innebär att det inte säkerställs att det skapas en väg som leder till de hus som är vända mot öst/nordöst. Kommunen behöver säkerställa tillgänglighet för bland annat räddningstjänst och deras fordon; dels så att det går att ta sig fram till alla hus, dels så det går att ta sig fram i området. Avstämning bör göras med räddningstjänst.

Bestämmelsen om utfartsförbud behöver tydliggöras så att det framgår att förbudet gäller mot Kustvägen.

Kommentar

Plankartan kompletteras med bestämmelse om lägenhetsutformning för bostäder som inte klarar de grundläggande kraven för trafikbuller vid bostadsbyggnader (2016:216). Exploateringsgraden minskas något för att säkerställa att en gemensam vistelseyta kan uppföras inom planområdet. Planen kompletteras med en solstudie för att tydligt kunna visa på att dagsljusförhållandena är acceptabla.

Hur trygg och säker en gata är påverkas av flera olika faktorer så som hastighet, utformning, sikt och trafikflöde. Det kan nämnas att Klövervägens södra del har en högre andel trafik än resterande del, vilket oftast ortscentrum har. I detta fall inverkar även att den norra kopplingen är avstängd för trafik. Det är idag tillåtet att köra i 30km/h och det finns separat gång- och cykelbana på vägens västra sida där skolverksamheten och sportanläggningen ligger. Flera fartgupp finns och sikten är god. En verksamhet ovanför sportanläggningen har backande bilar från parkering, men även här är hastigheten låg, sikten god och det finns separat gång- och cykelbana. Sammantaget bedömer kommunen att trafiksäkerheten på sträckan är acceptabel, även med en framtida trafikökning.

Inom området finns idag stor andel friliggande villor och stugor. Detaljplanens syfte är att bredda Haverdals bostadsutbud och därför vill kommunen inte tillåta friliggande villabebyggelse. Inför granskning ser kommunen över syftet för att ytterligare tydliggöra detta utan att låsa användningen mer än nödvändigt. Radhus är det troligaste valet, men kommunen vill inte låsa planen mer än nödvändigt då begreppen för kedje-, rad- och flerbostadshus är något otydliga och kan variera beroende på hur entréer, värme eller ventilationssystem utformas.

Exploateringsgraden inom planområdet regleras med en maximal byggnadsarea för all typ av bebyggelse. Detaljplanen anpassas inte efter det specifika projektet utan utifrån platsens förhållanden och planens syfte. Exakt utformning kommer i ett senare skede vid genomförandet. Gällande bygglovsbefriade åtgärder så som friggebod och attefallsåtgärder kan detta bli aktuellt vid vissa utformningar av bebyggelsen. Utifrån de grundkrav som ställs för dessa åtgärder bedömer kommunen att det inte finns behov av att införa utökad lovplikt för dessa. Räddningstjänsten skriver i sitt samrådsyttrande att de inte har något att erinra mot planen.

Utfartsförbudet uppdateras så att det uppfyller Boverkets föreskrifter.

TRAFIKVERKET

Trafikverket välkomnar utfart utmed enskild Klövervägen.

Restriktivitet råder mot anslutningar längs statliga vägar. De befintliga väganlutning bör avstängas i samband med att planområdet tas i bruk.

En trafikutredning bör upprättas för att utvärdera exploateringens påverkan på trafiksystemets framkomlighet och trafiksäkerhet utmed allmänna vägen. Utredningen måste analysera föreslagna genomförbara åtgärder, som t.ex. vänstersvängfält, som kan göra planförslaget acceptabelt. Kommunen måste se till att samhället inte exploateras på ett sätt som försämrar trafiksystemets framkomlighet.

Trafikverket noterar att bullerberäkningen har 2040 som prognosår. Trafikverket anser att utredningen bör ta höjd för 20 år efter planområdet tas i bruk.

Kommunen måste se till att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar vägområdets dike på något sätt. Vägdiken är endast till för vägens avvattning och Trafikverket tar inte emot vatten från andra verksamheter.

Kommentar

Kommunen och exploitören planerar att tillsammans med Trafikverket ta bort de nuvarande infarterna från Kustvägen när området exploateras. Detta görs i samband med att exploateringsavtal upprättas. Kommunen planerar inga utfarter mot Kustvägen från planområdet, varav det inte finns något behov att ta fram en trafikutredning. Detta säkerställs genom utfartsförbud mot planområdets östra gräns.

Enligt de rekommendationer som ges vid framtagande av bullerutredningar till detaljplaner bör prognosåret motsvara minst den genomförandetid som bestäms i detaljplanen, upp till 15 år. Bullerutredningen har högre prognosår än vad som rekommenderas utifrån den valda genomförandetiden och beräknat antagande.

Dagvattenhanteringen kan utformas så att planområdet kan hantera sitt eget dagvatten. Marken inom planområdet planeras att utformas så att skyfall riktas mot Klövervägen och i förlängningen de stora gräsplanerna vid sportanläggningen (sydväst om planområdet).

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

I planförslaget har kvartersmark för bostadsändamål lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot Haverdal 3:4. Haverdal 3:4 är bildad genom avsöndring. Avsöndring är en äldre form av privat jorddelning. Gränser som tillkommit genom avsöndring är inte lagligen bestämda. Enligt rekommendationer i HMK – Digital grundkarta 2020 bör standardosäkerheten i plan för objekt av vikt för planbestämmelser (t.ex. fastighetsindelningen) vara högst 0,05 m. Grundkartan som detaljplanen grundas på är preliminär. Det är lämpligt att gränsen så snart som möjligt fastighetsbestäms. När gränsens läge är klarlagd kan därefter eventuellt anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras. Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att tidsplanen för detaljplanen eventuellt inte kan hållas eftersom fastighetsbestämningen bör göras innan planen kan antas. Det bör framgå vem som bekostar fastighetsbestämningen av gränsen mellan Haverdal 3:2 och 3:4.

I plankartan redovisas planbestämmelsen ”n1” (In- och utfart för motorfordon får inte finnas) mot planområdesgränsen. Utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns.

I plankartan saknas bland annat fastighetsbeteckningarna Haverdal 3:4, 15:1 och s:4.

Under rubriken Mark och vegetation framkommer det att grannfastigheten använder en del av om-

rådet som gräsmatta. Om det finns något avtal (t.ex. nyttjanderätt) som ger grannfastigheten rätt att nyttja området bör det framgå hur det avtalet påverkas av kommande detaljplan.

Det finns inget krav att vägföreningen ska ansöka om omprövning av gemensamhetsanläggningen. Den som ansöker kan eventuellt behöva stå för förrättningskostnaderna om åtgärden inte genomförs. Det anses lämpligare att fastighetsägaren ansöker om omprövning. Andelstalet kan också ändras genom en överenskommelse mellan vägföreningen och fastighetsägaren vilket är en betydligt enklare och mindre kostsam process.

Vid ändrat andelstal i en gemensamhetsanläggning ska ägaren, till fastighet som får ökat andelstal, betala ersättning till övriga delägare för den andel i ett beräknat överskott som tillförs denne genom ökningen. Ersättning bör även utgå för marken som överförs från Haverdal 3:2 till 15:2.

Kommentar

Den preliminära fastighetsgränsen i söder har fastighetsbestämts inför granskningen. Utfartsförbudet uppdateras så att det uppfyller Boverkets föreskrifter.

Fastighetsbeteckningarna finns i grundkartan, men olyckligt nog inte inom den del av kartan som visas i plankartan. Eftersom plankartan främst avses läsas digitalt bedömer vi inte att detta är av stor betydelse för planen.

Det har inte hittats några skriftliga avtal med grannen gällande ytan som nyttjas som gräsmatta som ingår i fastigheten Haverdal 15:2. Den aktuella grannen har inte inkommit med några synpunkter på detta. Sammantaget har det inte framkommit någon information som tyder på att det skulle finnas ett sådant avtal och vi har ingen anledning att ta hänsyn till detta i det vidare arbetet.

Genomförandebeskrivningen uppdateras så att det framgår att det inte enbart är vägföreningen som kan ansöka om omprövning av andelstalet. Texten kompletteras med information om ersättning vid omprövningen samt att överenskommelse även kan ändras genom överenskommelse.

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, M FL.

BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Ingen erinran. Under rubriken samhällservice s.10 i planbeskrivningen kan redovisas att service kan komma att förändras. På längre sikt, i samrådsförslag Framtidsplan 2050, finns planer på nytt serviceområde med bland annat ny skola.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med info enligt yttrandet.

BYGGNADSNÄMNDEN

Bullerutredningen behöver kompletteras med en utredning av vilken effekt en buller-skyddsskärm med placering i fastighetsgräns mot Kustvägen kan ha. Om en sådan buller-skyddsskärm kan bidra till att minska ljudnivån så att grundriktvärdet enligt trafikbuller-förordningen klaras ska detaljplanen föreskriva att en bullerskyddsskärm ska finnas. Om det inte är möjligt att klara grundriktvärdet i trafikbullerförordningen med hjälp av en bullerskyddsskärm enligt punkt 2 måste de bostäder där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dB(A) bullerpassas med en skyddad sida i enlighet med vad som framgår av 4 och 5 §§ i förordningen. Bestämmelser om detta ska då finnas på plankartan.

Bestämmelsen om villkor för startbesked behöver förtydligas så att det framgår att det är sanering av förorenad mark som avses.

Kommentar

Kompletterande bullerutredning som undersöker vilken effekt bullerskärmen kan få på bebyggelsen tas fram för att underlätta vid genomförandet. Plankartan och planbeskrivningen revideras utifrån resultatet. Bestämmelsen om sanering revideras i den mån det är möjligt så att det framgår att är sanering av förorenad mark som ska åtgärdas.

MILJÖNÄMNDEN

Miljönämnden anser att bostadsbyggnader som är belägna i mindre orter, på landsbygd eller utanför stadens centrala delar ska lokaliseras och utformas så att den ekvivalenta ljudnivån vid fasad för samtliga bostäder understiger grundriktvärdet (60 dB(A)) enligt 3 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen).

Bullerutredningen behöver kompletteras med en utredning av vilken effekt en buller-skyddsskärm med placering i fastighetsgräns mot Kustvägen kan ha. Om en sådan buller-skyddsskärm kan bidra till att minska ljudnivån så att grundriktvärdet enligt trafikbuller-förordningen klaras ska detaljplanen föreskriva att en bullerskyddsskärm ska finnas. Om det inte är möjligt att klara grundriktvärdet i trafikbullerförordningen med hjälp av en bullerskyddsskärm enligt punkt 2 måste de bostäder där den ekvivalenta ljudnivån vid fa-sad överstiger 60 dB(A) bulleranpassas med en skyddad sida i enlighet med vad som fram-går av 4 och 5 §§ i förordningen. Bestämmelser om detta ska då finnas på plankartan.

Bestämmelsen om villkor för startbesked behöver förtydligas så att det framgår att det är sanering av förorenad mark som avses.

Kommentar

Föreslagen placering av bebyggelse inom planområdet kommer i vissa fall innebära tillämpning av avstegsfall. Enligt förordningen kan avsteg tillämpas i alla lägen oavsett stadsmiljö eller landsbygd.

Placering av bebyggelse som innebär ett överskridande av riktvärdena behöver därför inte redovisa särskilda skäl för att kunna tillämpa avstegsfall. Kompletterande bullerutredning som undersöker vilken effekt bullerskärmen kan få på bebyggelsen tas fram för att underlätta vid genomförandet. Plankartan och planbeskrivningen revideras utifrån resultatet. Bestämmelsen om sanering revideras i den mån det är möjligt så att det framgår att saneringen ska ske för förorenad mark.

TEKNIK- OCH FASTIGHETSNÄMNDEN (TIDIGARE TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN)

Krav på åtgärder utanför detaljplanens område, som har klar och tydlig koppling till planen, bör beaktas i exploateringsavtalet. I detta fall gäller det vägområdet mellan planområdet och Kustvägen, en återställning till dike som förhindrar korttidsparkering.

Kommentar

Kommunen och exploatören planerar att tillsammans med Trafikverket ta bort de nuvarande infarterna från Kustvägen när området exploateras. Detta görs i samband med att exploateringsavtal upprättas.

PENSIONÄRSRÅDET

Utskottet förordar att radhusen ska byggas i hyresrättsform. Det finns för lite hyresrätter i området och

det som är på gång att byggas är bostadsrätter.

Flytt av hållplatser är något som kräver samarbete mellan kommunen och Hallandstrafiken, då Hallandstrafiken har mandat över bussens linjesträckning.

Bullerplank behöver byggas då det är mycket trafik som passerar på Kustvägen.

Kommentar

Det är inte möjligt att reglera bostäders upplåtelseform i en detaljplan och kommunens möjlighet att påverka detta utanför detaljplanen är liten då vi inte är markägare. Hallandstrafiken har ansvar för kollektivtrafiken. Kommunen har inte något större inflytande i vilka gator bussarna trafikerar och någon dialog om flytt pågår för närvarande inte. Föreslagen bebyggelse kan tillämpa olika lösningar för att uppfylla grundkraven för buller. Bullerplank (2m) är ett alternativ som detaljplanen möjliggör. Förrådsbyggnader och ljuddämpad sida om 55 dBA för hälften av bostadsrummen är två andra alternativ som skulle kunna tillämpas.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

E.ON

Inom närområdet har E.ON markförlagd lågspänningskabel. Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

För övrigt har E.ON inget att erinra.

Kommentar

Kabeln ligger inom planområdets södra del, men efter samtal med e.on har det framgått att kabeln saknar servitut och ej är i bruk. Kontakt ska tas med e.on innan kabeln tas bort.

HVERDALS SAMHÄLLSFÖRENING

Vi är positiva till att den nuvarande byggnaden rivs, det är efterlängtat sedan länge, och bra att tomten används till andra boendalternativ än friliggande villor. Men vi anser att antalet bostäder ser ut att bli alltför många. Dessutom tycker vi att husen bör bli max 1 ½ plan och undrar varför de här husen ska avvika från detaljplanens regler? Det vill vi ha svar på. För omgivande grannar blir det till stor nackdel med så höga, många och påtagliga hus om de ska byggas i två våningar. De parkeringsproblem som medföljer kan också bli betydande eftersom antalet p-platser ser ut att bli för få i förhållande till mängden bostäder.

Det är positivt - och helt nödvändigt - med bullerplank mot Kustvägen. Utan ett sådant blir bostäderna knappast efterfrågade av någon, men vi har ändå en farhåga för att placera radhus så nära Kustvägen med risk för både buller och föroreningar. De blir knappast attraktiva för barnfamiljer. Ett alternativ kan vara att bygga bostäder, anpassade för äldre, på tomten, men vi anser fortfarande att förslaget att bygga sådana på kommunens tomt på Vitsippsvägen/Smeavägen är det allra bästa.

Vi har stora farhågor för hur den ökade trafiken kommer att påverka trafiksäkerheten på Klövervägen, framförallt passagen från Haverdalsvägen som går förbi skolan, återvinningsplatsen, idrottshallen, fotbollsplanen och avtagsvägen till förskolorna. Eftersom Klövervägen är avstängd i den norra änden mot Särtdalsvägen kommer den delen vid skola och förskolor m m som används av både besökare till Hemköp och Trädgårdscompaniet att bli ytterligare belastad. Alternativt kommer vägarna i området norr om fotbollsplanen att få ökad trafik.

En lösning som borde vara bättre på många sätt är att bygga en anslutning direkt från Kustvägen in till det nya bostadsområdet från Kustvägen. Då skulle Klövervägen avlastas från den trafik som kommer från Kustvägen som ska till Hemköp men som idag måste passera skolan. Och den trafik som de nya bostäderna medför behöver inte heller belasta den del av Klövervägen som går förbi skolan. Det skulle också kunna vara positivt för restaurangen om det gick att köra in direkt från Kustvägen. Hastigheten på Kustvägen behöver då sänkas, förslagsvis till 60 km/tim vilket vore en stor fördel. Idag händer det ofta att 70-gränsen överskrids med råge efter rondellen vid Haverdalsvägen. En sänkning, helst förbi hela Haverdal, motsvarande den som är i Gullbrandstorp, vore önskvärd oavsett vad som händer med det här förslaget. Det lär också en gång ha funnits en infart direkt från Kustvägen till Klövervägen vid potatislagret.

Vi betonar också vikten av att lösa dagvattensituationen på ett bra sätt. Det är ett stort problem i stora delar av Haverdal. Att lösa det vid större regn genom att låta det rinna ut mot Klövervägen som det står i planbeskrivningen låter som en mycket tveksam lösning.

Samhällsföreningen är således i huvudsak positiv till förslaget att bygga radhus på Haverdal 15:2 med reservation för att det ser ut att bli alltför många och för höga bostäder på en liten yta nära en trafikerad väg som Kustvägen. Dessutom avviker husens höjd och utformning från detaljplanen, vilket kräver en förklaring.

Vi betonar vikten av att hitta säkra och konstruktiva lösningar för trafikproblem som uppkommer. Vårt förslag att bygga en infart direkt från Kustvägen bör tas upp som ett bättre och säkrare alternativ och vi vill att alla möjligheter till att lösa det undersöks tillsammans med Trafikverket. Om det inte är möjligt med en sådan infart vill vi få ett tydligt svar i samrådsredogörelsen som beskriver anledningen till varför det inte går att göra.

Synpunkter från fastighetsägare och näringsidkare i närheten av planområdet som rör trafiksituationen på Klövervägen bör väga tungt i samrådet liksom åsikter från lärare, pedagoger och föräldrar till barn i skolan och förskolorna.

Kommentar

I en detaljplaneprocess handlar det om att göra avvägningar av många, ofta motstående, intressen. I detta fall har kommunen bedömt att det är viktigt att utnyttja läget på ett effektivt sätt för att främja en långsiktigt hållbar hushållning av mark och ett effektivt markutnyttjande. Även om vi förstår logiken i att färre bostäder i 1-1,5 våningar skulle smälta in bättre, så bedömer vi inte att det är att utnyttja marken på ett effektivt sätt och kommunen anser att platsen tål en något högre bebyggelse. Dock minskas byggrätten något för att säkerställa att gemensamhetsyta kan uppföras om hela byggrätten nyttjas.

För parkering finns kommunens parkeringsnorm där det fastställs hur många parkeringar som ska inrymmas, vilket planförslaget följer. Det är inte möjligt eller lämpligt att göra avsteg från denna i enskilda fall, genom att ställa högre krav då alla exploatörer måste behandlas lika. Detta är ett minsta krav som kommunen kommer att ställa vid bygglovsprövningen. Exploatören har möjlighet att uppföra fler parkeringsplatser om de ser behov av detta.

Föreslagen bebyggelse kan tillämpa olika lösningar för att uppfylla grundkraven för buller. Bullerplank

(2m) är ett alternativ som detaljplanen möjliggör, förrådsbyggnader och ljuddämpad sida om 55 dBA för hälften av bostadsrummen är två andra alternativ.

SMHI har genomfört en kartläggning av halter av partiklar och kväveoxid i utomhusluft i Halmstad tätort (rapport nr 2016/37, 2016-06-29) vilken visar att alla vägar i Halmstad ligger under Miljökvalitetsnormer för luft, ofta även under nedre utvärderingströskeln. Kustvägen har mindre trafikflöde än flera vägar i Halmstad tätort och vi bedömer utifrån detta resonemang att det inte finns risk ur hälso- och miljösynpunkt.

Hur trygg och säker en gata är påverkas av flera olika faktorer så som hastighet, utformning, sikt och trafikflöde. Det kan nämnas att Klövervägens södra del har en högre andel trafik än resterande del, vilket oftast ortscentrum har. I detta fall inverkar även att den norra kopplingen är avstängd för trafik. Det är idag tillåtet att köra i 30km/h och det finns separat gång- och cykelbana på vägens västra sida där skolverksamheten och sportanläggningen ligger. Flera fartgupp finns och sikten är god. En verksamhet ovanför sportanläggningen har backande bilar från parkering, men även här är hastigheten låg, sikten god och det finns separat gång- och cykelbana. Sammantaget bedömer kommunen att trafiksäkerheten på sträckan är acceptabel, även med en framtida trafikökning.

Angående förändringar på Kustvägen är det Trafikverket som är väghållare för denna väg, varav kommunen inte har befogenhet att besluta om detta. Kommunen bedömer dock att ytterligare infarter vore en säkerhetsrisk.

Kommunen har tagit fram en övergripande dagvattenutredning för Haverdal och i detta detaljplanearbete har en ytterligare utredning tagits fram som säkerställer att dagvattnet kan tas om hand på ett godtagbart sätt. Idag är stor del av området hårtgjort och saknar helt omhändertagande av dagvatten. I och med föreslagen exploatering kommer andelen genomsläppliga ytor som kan ta om hand om dagvatten öka. Det kommer även uppföras dagvattenmagasin som kan ta om hand om större mängder dagvatten.

REMISSINSTANSER UTAN ERINRAN

- Barn- och ungdomsnämnden
- Fastighetsnämnden
- Halmstads Naturskyddsförening
- Halmstads Energi och Miljö AB
- Hemvårdsnämnden
- PostNord Sverige AB
- Räddningstjänsten
- Nordion Energi AB (Weum Gas AB och Swedegas AB)

SKRIVELSER FRÅN SAKÄGARE

Sammanlagt har 4 yttranden inkommit från sakägare och övriga. Eftersom många samrådsyttranden berör samma frågeställningar så sammanfattas de tematiskt nedan och följs av kommunens ställningstagande i frågan. Yttranden i sin helhet finns tillgängliga på samhällsbyggnadskontoret.

VÄGTRAFIK

Utfarter mot Klövervägen ser vi inte som positivt då de ger en ökad trafik förbi skolan och idrottshallen där folk redan kör fort och mycket. Många barn/ungdomar cyklar & går varje dag förbi på Klövervägen

och då känns det inte tryggt att öka biltrafiken på Klövervägen mer än vad den redan är då det är ett känt problem sedan innan i Haverdal.

Vi har under många år haft väldiga problem med trafiken på Klövervägen, vägföreningen har gjort många olika försök för att minska trafiken. Och har lyckats få ner trafiken genom att tillfälligt stänga av Klövervägen i korsningen Sjärdalsvägen. Vid mätningarna som Vägföreningen gjort 2017 (se bifogad fil) Kördes det sommartid i snitt 526 bilar (helt ohållbart) och vintertid 380 bilar på per dygn, och har nu lyckats få ner det till 362 bilar/dygn enl er mätning. Lägg där till er mätning på 160 bilar(som är nästan det dubbla) Så är man tillbaka på ruta ett , och det är helt ohållbart!! Om man nu röstar på en motion (som är inlämnad) vid Vägföreningens årsmöte om att öppna Klövervägen igen, VAD HÄNDER DÅ? Det har byggts en cykelbana och vägen har smalnats av och det har satts ut väghinder. Men den största effekten har varit avstängningen av Klövervägen mot Sjärdalsvägen. Nu har vi en trafiksituation som känns tryggare för våra barn och vi kan köra ut bilen utan att riskera att någon blir överkörd. Nu kommer det bli kaos igen och ännu värre med alla de bilar som kommer passera inte bara oss utan också skolan. Detta skulle kunna avhjälpas med en infart ifrån Kustvägen.

En lösning för en del av trafikproblematiken kan vara att Trafikverket kontaktas för ytterligare en rondell på Kustvägen. Då kan en utfart/infart från 15:2 anläggas så att inga nya bilar behöver belasta Klövervägen och man får ner de idag väldigt höga hastigheterna utanför på Kustvägen.

Med tanke på att det i handlingen talas om god säkerhet för gång och cykeltrafik som argument för bostadsetableringen så kan vi säga att det existerar inte under delar av dygnet på Klövervägen.

I Planbeskrivningen sidan 11, Gång- och Cykeltrafik så bedöms inte Klövervägen ha någon genomfartstrafik. Det stämmer inte eftersom vägen är avstängd så är trafiken väldigt koncentrerad till denna lilla vägsträcka från infarten vid skolan upp till 15:2 och in på de små närliggande gatorna.

Handlingarna som vi fick som underlag var inte kompletta – ni har glömt en viktig etablering i Haverdal som är Trädgårdskompaniet. Vi vill att hänsyn ska tas till denna etablering av flera orsaker:

- Trädgårdskompaniet tillför idag en stor del trafik till Klövervägen 1 C.
- Trädgårdskompaniet har sin parkering ut mot Klövervägen, med parkering placerad så att man backar ut på Klövervägen.
- Trädgårdskompaniet har under hela året leveranser av varor med både stora och små lastbilar (mestadels vår sommar och höst). När de stora lastbilarna (24-meter från bl a Holland) kommer så står de på Klövervägen varpå övrig biltrafik får köra på cykelvägen. Lastbilarna står på tomgång ibland i timmar varpå avgaserna ökar (kanske en fråga för Bygg- och miljöförvaltningen).

Varför all info om Trädgårdskompaniet? Eftersom underlaget inte hade med denna etablering så blir det missvisande under punkten ”Effekter av tilltänkt markanvändning” på sidan 7 i ”Undersökning betydande miljöpåverkan”. Vi anser att ytterligare förtätning med bostäder på tänkt fastighet adderar trafik ytterligare som inte är OK för närmiljön. Klövervägen är avstängd norrut varpå mycket av trafiken till företagsetableringarna, och nu till tänkt bostadsetablering, kommer att ske på denna lilla smala väg, Klövervägen. Lägg även till att Klövervägen har en avsmalnande del i lilla backen upp mot bostadsetableringen där man har förkörsrätt nerifrån. Detta följs inte alltid och det händer att bilar kör från båda hållen varpå det blir stopp och bilarna får då köra upp på cykelvägen. Sommartid är det såklart mer kö än annars med stugägarnas ankomst.

Under punkten effekter på miljö kvalitetsnormer sid 6 i ”Undersökning betydande miljöpåverkan” så

kan man läsa att förslaget inte bedöms försämra luftkvalitet. Men det kan vi ge svar på redan nu att det kommer att göra - med ökad biltrafik från 26 barnfamiljer med släkt och vänner på besök- givetvis.

Haverdals vägförening, som ni nämner i handlingarna, har inte blivit hörda i trafikfrågan i detta ärende.

Det måste till en trafikutredning värt namnet och inte en utredning som enbart tar hänsyn till en markexploatörs önskemål.

Det har inte tagits tillräckligt stor hänsyn (eller rättare sagt ingen alls) till ny trafikutformning med detta ökade tryck med anledning av tänkt bostadsetablering.

Kommentar

Hur trygg och säker en gata är påverkas av flera olika faktorer så som hastighet, utformning, sikt och trafikflöde. Det kan nämnas att Klövervägens södra del har en högre andel trafik än resterande del, vilket oftast ortscentrum har. I detta fall inverkar även att den norra kopplingen är avstängd för trafik. Det är idag tillåtet att köra i 30km/h och det finns separat gång- och cykelbana på vägens västra sida där skolverksamheten och sportanläggningen ligger. Flera fartgupp finns och sikten är god. En verksamhet ovanför sportanläggningen har backande bilar från parkering, men även här är hastigheten låg, sikten god och det finns separat gång- och cykelbana. Sammantaget bedömer kommunen att trafiksäkerheten på sträckan är acceptabel, även med en framtida trafikökning.

Angående förändringar på Kustvägen är det Trafikverket som är väghållare för denna väg, varav kommunen inte har befogenhet att besluta om detta. Kommunen bedömer dock att ytterligare infarter vore en säkerhetsrisk.

Planbeskrivningens karta över etablerade verksamheter i Haverdal kompletteras så att även Trädgårdskompaniet tydligt framgår. Avsnittet ”Effekter av tilltänkt markanvändning” i undersökning av betydande miljöpåverkan kompletteras ej med Trädgårdskompaniet eftersom detta är en befintlig verksamhet.

I detaljplaneprocessen ska hänsyn tas till vad som är lämpligt i förhållande till platsens förutsättningar och förslaget får, enligt Plan- och bygglagen, inte medföra risk för människors hälsa och säkerhet. Förslag till detaljplan har tagits fram av en projektgrupp på kommunen där sakkunniga inom bland annat trafikfrågor är med. De har bedömt att trafiksäkerheten är acceptabel och inga trafikutredningar är motiverade i detta fall. SMHI har genomfört en kartläggning av halter av partiklar och kväveoxid i utomhusluft i Halmstad tätort (rapport nr 2016/37, 2016-06-29) vilken visar att alla vägar i Halmstad ligger under Miljökvalitetsnormer för luft, ofta även under nedre utvärderingströskeln. Kustvägen har mindre trafikflöde än flera vägar i Halmstad tätort och vi bedömer utifrån detta resonemang att det inte finns risk ur hälso- och miljösynpunkt.

Haverdalsstrands vägförening har fått handlingarna för synpunkter i samband med samrådet, genom att handlingarna skickats till den person som står som registrerad kontaktperson. Det har ej inkommit något yttrande.

PARKERING

Vid en byggnation av ca 26 bostäder på en sådan liten tomt, innebär det att parkeringen inte kommer att räcka till. Det har planerats att barnfamiljer ska bo i området och då vet alla som bor i ytterområdena att det behövs mer än en bil. Inte heller att det kommer gäster till fastigheterna. Det är dimensionerat

efter Parkeringsnorm för Halmstad Kommun (KF 2016-12-13) men vi vet att verkligheten inte tar hänsyn till uträknade normer. Parkerings situationen kommer att bli ohållbar. Vi undrar var alla bilar ska stå parkerade? Det fattas mycket parkeringsplatser.

Var ska då alla boende och besökare parkera på dessa smala små vägar? Det finns ingen närliggande allmän parkering, vilket kommer göra att de bilar som inte får plats på de uppmärskade parkeringsplatserna kommer att stå utmed Klövervägen på fastigheten 15:2, vilket kommer att försämra sikt och säkerhet på Klövervägen. Övriga närliggande fastigheter vill inte ha dessa bilar parkerade utmed sin egen fastighet.

Kommentar

Antalet parkeringsplatser är beräknade utifrån kommunens parkeringsnorm, antagen av kommunfullmäktige, vilken gäller tills dess att politiskt beslut tas om något annat. Vi bedömer inte att lämpligt att göra undantag från denna i enskilda fall, då alla exploatörer ska behandlas lika. Det exakta antalet parkeringar, dess utformning och placering är inget som avgörs i detaljplanen, utan i ett senare skede när exploatörerna söker bygglov. I detaljplanen ska kommunen främst bedöma huruvida det är möjligt att lösa parkeringsfrågan eller inte, vilket vi bedömer att det är.

GESTALTNING

I norr där det kommer vara parkeringsplatser krävs att ett högt plank uppförs som avgränsar mot grannfastigheten då det kommer bli mycket ökad trafik. Vilket även innebär avgaser/buller samt insyn och ljus ifrån bilarna som parkeras. Detta påverkar människor väldigt negativt som ni säkert förstår.

Bebyggelsens takhöjd ska hålls ner så det smälter in i fina Haverdal. Byggnaderna känns alldeles för höga i jämförelse med hur närliggande villor ser ut och vad som godkänts tidigare.

Vid tabellen "Platsens betydelse" och punkten "landskapsbild", så nämns likvärdig bebyggelse på platsen. Det är intressant att få veta vilka byggnader man anser som är likvärdiga med dessa 35 meter långa och 9 meter höga bostadshus i närmiljön? Det fick vi inget svar på under mötet. Dessa hus kommer att bli avsevärt högre än intilliggande byggnader.

Handlingarna visar att de planerade byggnaderna har en nockhöjd på 9 meter. I verkligheten finns en nivåskillnad på tomten på ca 3-4 meter, vilket innebär en stor skillnad på husen från lägsta nivå upp till högsta nivå. I verkligheten kommer det bli 12 meter på tomtens högsta nivå. Husen kommer att upplevas som mycket högre än andra byggnader i närområdet när man kommer nerifrån den avsmalnande delen av Klövervägen. Nuvarande byggnad har idag en nockhöjd på ca 6,8 m, med det nya förslaget innebär det att takfoten på den nya fastigheten kommer att ha samma höjd och den nya nockhöjden är 2,2 meter högre, dvs 9 meter.

Handlingarna visar två-planshus vilket innebär att man kommer att kunna stå på ca 4,5 meter och titta rakt ner på intilliggande fastighet och rakt ner i deras trädgårdar. Det finns sedan tidigare inga byggnader av denna höjd i närheten. Vi motsätter oss detta starkt och anser att detta oacceptabelt. Vi föreslår enplanshus istället för 2 plans hus.

Antalet hus på denna lilla yta är mycket jämfört med hur närliggande villor ser ut och vad som godkänts tidigare.

Under punkten effekter på miljö kvalitetsnormer sid 6 i "Undersökning betydande miljöpåverkan"

nämns under God bebyggd miljö att bostadsetableringen ger ökad livskvalitet eftersom miljön idag upplevs som övergiven (och nämns även som en "osäker plats"). För det första kan man undra vem livskvaliteten ska bli bättre för i och med etablering – inte för oss som redan bor på platsen i alla fall. För det andra kan man undra vem som blivit intervjuade om denna övergivna osäkra plats? Vi tycker bara att det nu är lugnt och skönt på platsen men inte så vackert att beskåda, men det är ju en annan fråga.

Vad ska man ha samråd till om planarkitekten säger att INGA förändringar kommer att ske på utformning av byggnad?

Kommentar

I en detaljplaneprocess handlar det om att göra avvägningar av många, ofta motstående, intressen. I detta fall har kommunen bedömt att det är viktigt att utnyttja läget på ett effektivt sätt för att främja en långsiktigt hållbar hushållning av mark och ett effektivt markutnyttjande. Även om vi förstår logiken i att färre bostäder i 1-1,5 våningar skulle smälta in bättre, så bedömer vi inte att det är att utnyttja marken på ett effektivt sätt och kommunen anser att platsen tål en något högre bebyggelse. Kommunen anser att den nya bebyggelsens höjd inte kommer bli dominerande i Haverdal då det endast handlar om cirka 2 meter högre än de högre byggnaderna i närområdet. En 3D illustration som visar hur föreslagen bebyggelse samspelar med närområdet införs i planbeskrivningen för att visualisera höjdförhållandena.

Mindre justeringar av byggrätten görs för att säkerställa att gemensamhetsyta kan uppföras när hela byggrätten nyttjas. Detaljplanen har inga bestämmelser som omöjliggör att plank får uppföras. Uppförande av staket, plank och mur ska följa Halmstad kommuns riktlinjer, vilket innebär att bygglov krävs över 1,1m för staket och plank och 0,4m för mur.

När det gäller frågan om insyn så är kommunen medveten om att situationen blir förändrad för de närmsta grannar i jämförelse med idag. Kommunen menar att det är svårt att som boende i en tätort räkna med att omgivningen inte kommer att förändras med tiden och anser att vissa förändringar måste kunna accepteras för att kommunen ska ha möjlighet att utvecklas. Den planerade bebyggelsens volymer och placering har tagits fram med hänsyn till omgivande bebyggelse för att begränsa negativ påverkan på denna. Kommunen bedömer inte att föreslagen bebyggelse innebär en betydande olägenhet för de närboende.

Vad olika människor upplever som otryggt är individuellt. Forskning inom området visar dock att det överlag innebär en ökad trygghet genom att platsen "befolkas" under större delen av dygnet. Det är beklagligt att ni på samrådsmötet uppfattat det som att det inte kommer ske några förändringar efter genomfört samrådet. Kommunen ser positivt på alla synpunkter som kommer in då det ger oss ett bredare beslutsunderlag som vi tar med oss i vårt vidare arbete.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

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

Sammanfattning av synpunkter som framförts vid samrådsmöte 16 mars 2021, via Microsoft teams:
- Den tillåtna nockhöjden skiljer sig mycket från omgivande bebyggelse och kommer ge stor insyn i deras trädgårdar och hem. Höjdskillnaderna på platsen förstärker upplevelsen av att byggnaderna är

höga. Synpunkter finns även på att avståndet till befintlig bebyggelse är för kort. Tätheten och höjden på de nya radhusen kan medföra att det upplevs som en ”vägg”.

- Antal parkeringsplatser anses vara alldeles för lågt räknat. Även om kommunen vill att folk som bosätter sig här endast har en bil så kommer det inte bli så i verkligheten. Bilar kommer belamra Klövervägen utmed de närboendes fastigheter. Var ska gäster parkera? Ett förslag som framförs är att dra ner antalet radhus för att få plats med fler parkeringsplatser. De anser inte att buss är ett alternativ till bilen när man bor här, särskilt inte som småbarnsförälder.

-Ser kommunen endast till det som exploitören vill och struntar i hur det påverkar de som redan bor runt omkring? En del av deltagarna upplever det så.

- I kartan över funktioner som visades i presentationen saknas Trädgårdskompaniet. Tänk även på att det går en hel del tung trafik till denna verksamhet.

-Boende är oroliga för ökad trafik på Klövervägen. De vill se en infart från Kustvägen till det nya området. Dock finns en risk att infarten används som smitväg för de som ska längre norrut på Klövervägen.

-Det har redan vidtagits åtgärder på Klövervägen för att få ner hastigheten. Har man funderat på ytterligare hastighetsbegränsningar, t ex vid skolan? På sommaren ökar trafiken markant, något som det behövs tas hänsyn till.

En anonym skrivelse har inkommit till kommunen 3 maj 2021 angående eventuell förekomst av fladdermöss som troligen har sina bon i det gamla potatislagret. Detta berör ej detaljplansändringen men rivningslovets då fladdermöss är fridlysta. Den anonyma personen skriver även att kontakt med länsstyrelsen har tagits.

KVARSTÅENDE ANMÄRKNINGAR

- *Krav så att den ekvivalenta ljudnivån understiger 60 dBA vid samtliga fasader har inte införts.*
- *Krav på att plank måste uppföras mellan planområdet och Kustvägen har inte införts.*
- *Trafikmatning till området ändras inte.*
- *Antal parkeringsplatser utökas ej då förslaget följer kommunens parkeringsnorm.*
- *Byggnadernas tillåtna höjder och placering på fastigheten har inte sänkts och byggnadernas tillåtna fasadlängd har inte minskats.*
- *Ingen ytterligare dagvattenutredning har gjorts då den befintliga bedöms vara tillräcklig.*
- *Undersökning av betydande miljöpåverkan revideras inte.*
- *Synpunkter som ej hanteras inom detaljplan tillgodoses inte, till exempel krav på uppförande av hyresbostäder, hastighetssänkning och ny linjedragning för busstrafik.*

FÖRTECKNING ÖVER SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Förteckning över sakägare och övriga som yttrat sig i samrådet finns beskrivet i separat dokument eftersom de innehåller personuppgifter och därför inte får publiceras på kommunens hemsida eller skickas via mail.

Samhällsbyggnadskontoret

Olof Sellén
planchef

Emeli Cornelius
planarkitekt