

Samrådsredogörelse för Handlingsprogram för hållbara transporter - transportstrategi och transportplan för Halmstad 2030

Enligt riktlinjerna för Halmstads kommuns verksamhetsstyrningsmodell är ett handlingsprogram underlag för fastställande av mål och prioriteringar inklusive planeringsdirektiv och budget. Vidare används det som vägledning och styrdokument i den löpande kommunala verksamheten och fungerar som underlag till översiktsplan, fördjupade översiktsplaner, detaljplaner, yttranden och utredningar. Det har även en funktion, både nationellt och internationellt, som informationsbärare till samhällsaktörer och medborgare av kommunens politiska ambitioner.

Handlingsprogram för hållbara transporter är uppdelat i två delar transportstrategi och transportplan. I transportstrategin beskrivs befintliga nationella, regionala och kommunala mål samt kommunens ambitioner, utmaningar och strategier inom transportområdet. I transportplanen beskrivs förslag på åtgärder för att nå de mål och ambitionerna som beskrivs i transportstrategin. Denna samrådsredogörelse omfattar handlingsprogrammets båda delar.

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅD

Samråd juni – oktober 2010

Kommunstyrelsen beslutade 2010-06-08, ks § 143 att sända planförslaget på samråd. Samråd pågick till och med den 1 oktober 2010. Efter synpunkter från näringsidkare på Vilhelmsfält och Larsfrid mfl förlängdes samrådet till 1 november, 2010.

Myndigheter och förvaltningar har beretts tillfälle att yttra sig genom att fullständiga handlingar har översänts till dem. Ett flertal organisationer och berörda företag har också beretts tillfälle att yttra sig genom att ett informationsblad har översänts till dem. Förslaget har under samrådet funnits tillgängligt på www.halmstad.se samt i rådhuset och på stadsbiblioteket och biblioteksfilialerna i staden. Samrådsmöten hölls på följande ställen med representation av kommunstyrelsepolitiker och tjänstemän.

15 juni på stadsbiblioteket
18 aug Andersberg - Medborgarservice
25 aug Vallås bibliotek
26 aug Vallås bibliotek
30 aug. Fyllingeskolan
9 sept IOGT - NTO, Kärleken
22 sept Stadsbiblioteket – trafikantveckan

Samråd om Handlingsprogram för hållbara transporter skedde parallellt med samråd för Fördjupad översiktsplan för staden. Samtliga samrådsmöten ovan omfattade båda planerna.

Utöver detta har ett flertal informations- och diskussionsmöten hållits med berörda myndigheter, förvaltningar och organisationer, tex Näringslivsrådet, Handelsföreningens kommunikationsgrupp och Handikapprådets miljögrupp.

Som ett särskilt projekt genomfördes också en aktivitet tillsammans med Andersbergsskolan där barn i årskurs 2 - 6 fick möjlighet att markera på karta sina favoritplatser, otrygga och trygga platser samt platser där de är ofta i Andersbergsområdet. Materialet har sammanställts i rapport och på GIS-kartor. Arbetet utfördes också som en del av lokalt utvecklingsavtal Andersberg (LUA).

Yttrande har inkommit från 5 statliga myndigheter, 10 kommunala förvaltningar eller bolag och 2 grannkommuner. Utöver detta har organisationer, företag och enskilda medborgare inkommit med 14 yttranden.

Yttranden i sammanfattning

- Miljökonsekvensbeskrivning bör göras.
- Handlingsprogrammets upplägg och omfattning är bra.
- Vissa delar angående prognos för trafiken, i första hand biltrafiken, behöver förtydligas. Handlingsprogrammet bör därför kompletteras med en tydlig trafikanalysbilaga.
- Flera yttranden inkluderade synpunkter på ny bro över Nissan. Både att den, tillsammans med Södra infarten behöver byggas så fort som möjligt och motsatsen att den inte bör byggas över huvud taget. För och nackdelarna med ny bro över Nissan behöver därför tydliggöras.
- Avsnittet om hur planen skall genomförs behöver utvecklas och tydliggöras.

Synpunkter under samrådsmöten i sammanfattning

- Vid förändring av busstrafiken är det mycket viktigt att ta hänsyn till medborgare som har svårt att förflytta sig. Antalet busshållplatser bör inte minska.
- Busstrafiken behöver utökas genom tätare avgångar och snabbare linjer.
- Gång- och cykelbanor måste förbättras genom ombyggda korsningar, bättre ljus och ökad snöskottning. De måste också bli tryggare. Cykelvägarna behöver också bli fler.
- Södra infarten behöver byggas.
- Tiarpsallén behöver byggas ut.
- Trafikfarliga korsningar behöver åtgärdas, framförallt nämns korsningen E6 väg 25.

För mer detaljerad redogörelse och kommentarer till synpunkter framkomna under samråd, muntligt framförda synpunkter eller anonyma skrivelser se övriga synpunkter på sidan 38.

SAMMANFATTNING OCH STÄLLNINGSTAGANDE

- Miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Den visar att transportplanen ger önskade effekter på trafik och trafikrelaterade miljöfaktorer, samtidigt som miljökonsekvenserna av kompletteringen med väglänkar är acceptabla eller kan hanteras.
- En trafikanalysbilaga har tagits fram. Analysen beskriver biltrafikens utveckling i Halmstad utifrån ett flertal olika scenario.
- För och nackdelarna med en eventuell ny bro över Nissan har förtydligats i dokumentet samt ställningstagandet att ny bro över Nissan enbart byggs om så blir nödvändigt. Detta sker i så fall i samband med införandet av bussgata på Slottsgatan, Viktoriagatan och delar av Laholmsvägen. Frågans komplexitet har tydliggjorts genom miljökonsekvensbeskrivning och trafikanalys.
- Södra infarten tidigareläggs, transportplanen föreslår att planläggning och byggnation av första etappen sker innan 2015 och att etapp 2 och 3 sker så fort som möjligt efter det.
- Avsnittet om planens genomförande har tydliggjorts och Handlingsprogram för hållbara transporter har utökats med en tredje del, genomförande.

YTTRANDEN FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens bedömning och övriga synpunkter återges nedan i sin helhet

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att handlingsprogrammets strategier är väl utformade och ger mycket goda möjligheter till en hållbar utveckling i bred bemärkelse. Utvecklingen av kommunen i stråk med förstärkning av orterna utmed dessa ger ett bra underlag för en övergång till mer hållbara transportalternativ.

Strategierna följs upp i planen på ett konkret sätt och redovisar väl vilka åtgärder som behövs för att nå målen.

Transportplanen omfattar och beskriver åtgärder i hela kommunen. Tyngdpunkten ligger dock på vad som föreslås i staden. Trafikplanen ligger också som ett underlag till arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Det faktum att båda planerna är ute på remiss samtidigt gör att en bättre samordning av beskrivningarna i de båda dokumenten hade varit klargörande. Förslagsvis skulle trafikplanen kunna redovisas för samma område som den fördjupade översiktsplanen men med utblickar mot kommunen i sin helhet.

En redovisning av de resvaneundersökningar, trafikräkningar och simuleringar av trafiken, som ligger som underlag till planförslaget bör redovisas för att skapa bästa förståelse för planförslagets åtgärder.

Sammanfattningen av förslaget bör redovisas tydligare och i bättre skala så att den samlade trafikstrukturen klart framgår.

Övriga synpunkter

- De riksintressen som berörs av transportplanen bör redovisas liksom planens eventuella påverkan på dessa. Information om trafikslagets olika riksintressen finns på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/riksintressen.
- De stora trafikledningens barriäreffekter för gång- och cykeltrafik bör belysas bättre.
- En utglesning av busshållplatser kan i vissa lägen få till följd att andra färdmedel (läs bil) väljes.
- Vägbeläggningarnas egenskaper, typ av asfalt etc., bör övervägas vid bedömning av trafikbuller.
- En ny förbindelse över Nissan är sannolikt en nödvändig åtgärd. Effekterna av det föreslagna trafiksystemet med reducering av antalet körfält på Laholmsvägen/ Viktoriagatan är inte självklara. Den nya vägsträckningen kommer t.ex., sannolikt att bli förstahandsvalet för huvuddelen av trafiken mellan kustområdet norr om staden (inklusive Söndrum) som har mål söder om Halmstad och vice versa. Den nya förbindelsen måste dimensioneras med hänsyn till en viss osäkerhet i detta avseende. Kommunen behöver redan i detta skede redovisa förutsättningar och konsekvenser mer i detalj eftersom förslaget får stor betydelse för såväl utvecklingsmöjligheterna i innerstaden som påverkan på Söder och Aleskogen.
- Jämvägsleden-Wrangelsleden kommer med förslaget att få ökade trafikmängder. Det framgår inte klart vilken kapacitet detta system har och vilka åtgärder som kan bli nödvändiga för att t.ex. förebygga störningar samt hur planerna för förtätning utmed leden rimmar med detta.
- Tung trafik norr ifrån på E6:an är idag hänvisade att köra Norra infarten för att nå bland annat Flygstaden. Det andra alternativet är väg 610, Kustvägen, från Heberg. Väg 60 l från motorvägsavfarten vid Kvibille till väg 610 har idag en förhållandevis mycket god standard fram till allen vid Tiarp. Om delen från Tiarp till Kaggagård (cirka 1500 meter) hade samma standard skulle man ha ett bra alternativ för att leda trafiken till och från de västra delarna av Halmstad. Det är angeläget ur miljösynpunkt att minska trafiken genom centrala Halmstad. En ny öst-västlig led norr om Halmstad skulle innebära en bättre miljö. Dessutom skulle den vara lämplig som ny led för farligt gods.

Länsstyrelsen har också i särskilt yttrande angett att transportplanen, enligt deras bedömning, måste miljöbedömas.

Kommentar

Länsstyrelsen föreslår en annan geografisk avgränsning för transportplanen. Kommunen anser att nuvarande avgränsning är ändamålsenlig. Transportplanen kan med denna omfattning både utgöra underlag för den fördjupade översiktsplanen för staden (vidare kallad FÖP-staden) och samtidigt fungera som underlag till den kommunomfattande översiktsplanen. För vissa delar t.ex. kollektivtrafiken skulle en avgränsning likt FÖP-stadens vara förvirrande då stadstrafiken också omfattar Tylösand, Vilshärad och Gullbrandstorp som inte innefattas i FÖP-staden.

Länsstyrelsen anser att de resvaneundersökningar, trafikräkningar och simuleringar av trafiken som ligger till grund för planförslaget skall redovisas. Transportplanen har kompletterats med en redovisning och sammanställning av trafikräkningar och simuleringar, se bilaga 1. Här redovisas bla trafikmängderna för Järnvägsleden och Wrangelsleden som länsstyrelsen efterfrågar under övriga synpunkter. En resvaneundersökning kommer att genomföras under 2012.

Transportplanen har kompletterats med en större sammanfattande kartbild.

Handlingsprogrammet har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning där bla påverkan på riksintressen redovisas. I de fall riksintressen för trafik inte tidigare redovisats har planen kompletteras med detta.

En mer detaljerad redovisning av åtgärder på cykelvägar redovisas i kommunens cykelplan, som utgör underlag till transportplanen. Satsningen på bla superstråk är ett sätt att undvika barriäreffekter av trafikleder. Barriäreffekter för fotgängare bör ingå i den gångplan som transportplanen på sidan 19 föreslår ska tas fram.

Förslaget till nytt linjenät för stadsbussarna i Halmstad har, liksom transportplanen, som sin viktigaste utgångspunkt att öka resandet med kollektivtrafiken. För bussarna är det då viktigt att kunna konkurrera med bilen vid val av färdmedel. Det måste gå fort längs gena linjer. Tänk spår – kör buss är vägledande vid dessa förändringar i Halmstad liksom i övriga landet. Nackdelen är att det blir glesare mellan hållplatserna. Transportplanen föreslår därför att stomlinjerna kompletteras med linjer med lägre turtäthet, industrilinjier och i vissa fall anropsstyrd trafik, se sidan 31.

Val av vägbeläggning har inte berörts i transportplanen. Frågan har vidarebefordrats till Teknik- och fritidskontoret.

I transportplanen redovisas ett utredningsområde för eventuell ny bro över Nissan samt gata på söder. Att bron och gatans placering inte är fastslagen markeras genom att sträckningen är prickad inte heldragen på alla transportplanens kartor. Mer detaljerad vägsträckning får tas fram i en separat utredning om byggnation blir aktuell. Planen har dock kompletterats med miljökonsekvensbeskrivning och trafikanalys vilka båda berör eventuell bro över Nissan och ny gata på söder. I transportplanen har också texten om eventuell ny bro och gata på söder förtydligats.

Transportplanen tar vid flera tillfällen upp vikten av utbyggnad av allén vid Tiarp på väg 601, framförallt för att underlätta godstransporter till och från Söndrums industriområde och Flygstaden. Transportplanen föreslår också att den led för farligt gods som idag omfattar Norra Infarten - Järnvägsleden – Slottsjordsvägen - Nya Tylösandsvägen – Kustvägen – Kristinebergsvägen - delar av Karlsrovägen och Tre Hjärtans väg kan ersättas med

sträckningen Kustvägen – Kristinebergsvägen - delar av Karlsrovägen och Tre Hjärtans väg då allén vid Tiarp byggts ut.

Trafikverket

Trafikverket har lämnat ett gemensamt yttrande för Fördjupad översiktsplan för staden och Handlingsprogram för hållbara transporter. Nedan återges i sammandrag de delar som berör handlingsprogrammet.

Allmänt

Den fördjupade översiktsplanen visar tillsammans med handlingsprogrammet för hållbara transporter på en omfattande och konkretiserad vision för kommunens viljeinriktning med planeringen fram till år 2030. Planerna är tillsammans heltäckande och av hög kvalitet. I många städer är trafiken det största miljöproblemet. Trafikverket anser det därför föredömligt att trafikplaneringen i detta fall går hand i hand med planeringen av ny bebyggelse. Innerstaden behöver avlastas från biltrafik och därför måste bil- och busstrafiken ske på stadens villkor snarare än att stadslivet ska anpassas till trafikens behov. De mer centrala delarna av staden behöver prioriteras för ökad framkomlighet för kollektiv- och cykeltrafik.

Trafikverket ser mycket positivt på hur Halmstads kommun har tillämpat fyrstegsprincipen i sitt arbete med att ta fram Handlingsprogram för hållbara transporter. Prioriteringsordningen av åtgärder där gång- cykel och kollektivtrafik främjas är ett förhållningssätt som Trafikverket stödjer.

För att säkerställa denna prioriteringsordning är det av stor vikt att det finns en säkerställd kompetens inom steg 1- och 2-åtgärder t.ex. de frågor som ett mobilitetskontor kan arbeta med. De mjuka åtgärderna som syftar till att påverka resan innan den har börjat är ett komplement till de åtgärder som påverkar den fysiska miljön. Åtgärderna kan förstärka en bra struktur, underlätta för en förändring och verka för teknikeffektivisering.

Med förtätning av fler bostäder inom staden ges även goda förutsättningar för ett ökat användande av gång-, cykel-, moped- och kollektivtrafik.

Riksintressen för kommunikationer

Riksintressen för kommunikationer pekas ut av Trafikverket med stöd av miljöbalken 3 kap 8 §. Trafikverket har nyligen genomfört en revidering av utpekade riksintressen för luft, sjö, väg och järnväg. Planhandlingen behöver uppdateras och kompletteras med detta.

Hamnen i Halmstad är av riksintresse, vilket behöver förtydligas i planhandlingen. Det är även viktigt att Sjöfartsverket erbjuds möjlighet att delta i planprocessen.

Järnväg

Angående tankarna på ytterligare stickspårsanslutningar till Västkustbanan är det viktigt att samråd sker med Trafikverket i tidigt skede av planeringen av dessa åtgärder. Det bör även beaktas att det kan visa sig mer samhällsekonomiskt fördelaktigt att samordna omlastningen mellan väg och järnväg via en kombiterminal istället för att ordna separata stickspårsanslutningar till de olika verksamheter som finns i och kring Halmstad.

Trafikverket har inget att erinra mot att kommunen reserverar markområden för en eventuell framtida förbifart för järnvägstrafiken öster om Halmstad. Det är dock viktigt att det framgår tydligt av planhandlingarna att det är kommunens eget ställningstagande att peka ut detta reservat. Trafikverkets nuvarande planer för framtida investeringar innehåller ingen sådan utbyggnad av järnvägen. Även med en förbifart för godstrafik kommer det ändå att förekomma godstransporter på järnväg i Halmstad, exempelvis till och från hamnen.

För kollektivtrafiken anges i handlingsprogrammet att möjligheten till fler pendeltågstationer samt att kopplingar mot framtida höghastighetsbanor ska utredas. Det vore intressant om det i planhandlingarna tydligt framgick om det finns några idéer kring var i kommunen det finns intresse att anordna nya pendeltågsstationer. Det vore även bra om det framgår att det vid planering av nya tågstopp är viktigt att beakta om det finns tillräckligt med resandeunderlag i närområdet kring den tänkta stationen samt hur ett eventuellt stopp påverkar den totala restiden för övriga resenärer och hur den övriga tågtrafiken på banan kan tänkas påverkas. Paralleller kan dras till det resonemang som förs i handlingsprogrammet kring antalet hållplatser för regionbusstrafiken.

Avseende kopplingar mot framtida höghastighetsbanor är det mycket positivt att Halmstad kommun har ett långsiktigt perspektiv och redan nu inser vikten av att ha bra anslutningar till noderna i ett sådant system. Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog med kommunen och Region Halland kring detta.

Väg

En ombyggnad av väg 601 förbi Tiarpsallén finns omnämnd i Infrastrukturplan för Halland 2010-2021. Varken medel eller utformning är dock preciserat, åtgärden bör dock ingå till 2021.

I handlingsprogrammet föreslås en ny gata med bro över Nissan för bil samt gång- och cykeltrafik. Kommunen tar själva upp i handlingsprogrammet den forskning som i dag visar på ett tydligt samband mellan fler vägar och mer biltrafik, dvs. att det inte enbart går att bygga bort trängsel och framkomlighetsproblem. Den nya gatan ska ju helst inte innebära att bilanvändningen ökar till följd av bron. Kommunens prioriteringsordning av åtgärder kan här spela en viktig roll. Kommunen bör dock ställa sig frågan om gatan blir den gena gång- och cykelväg som behövs för att även attrahera gående och cyklister. Vilka målpunkter kan vara aktuella för dessa trafikanter? Gång- och cykeltrafikanter är också i behov av trygga och säkra gång- och cykelvägar. Många väljer att gå och cykla på högtrafikerade bilvägar om de upplever att en gång- och cykelväg är otrygg i t.ex. mörker.

Gång

Det är positivt att gångnätet lyfts fram särskilt och särskiljs från frågor som framförallt rör cykeltrafik. Avsikten att stärka gång som ett eget transportslag är också mycket intressant.

Cykel

På samma sätt som för gångnätet är det positivt att cykelnätet lyfts fram särskilt. Tanken på att ordna "superstråk" för cykeltrafiken är också intressant. Trafikverket skulle dock gärna se att även vikten av att cykelnätet ansluter till viktiga kollektivtrafiknoder som järnvägsstationen och större busshållplatser lyfts fram. Det kan även vara bra att lyfta fram vikten av att det finns goda möjligheter att tryggt parkera cyklar vid dessa noder.

Sjöfart

Den 1 april 2010 överfördes två av Sjöfartsverkets verksamhetsfrågor till den nya myndigheten Trafikverket: långsiktig infrastrukturplanering och riksintressen. Övrig verksamhet som rör sjöfart finns kvar vid Sjöfartsverket, som arbetar på som vanligt. Sjöfartsverket ska därmed även fortsättningsvis erbjudas möjlighet att lämna synpunkter i plan- och bygglovsärenden som har beröring med sjöfarten.

Halmstad resecentrum

Det är mycket positivt att Halmstad kommun vill förbättra möjligheterna för resenärer att byta mellan olika transportslag och Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i denna process.

Buller från väg och järnväg

Det finns inget generellt avstånd från väg och järnväg då risken för bullerstörningar kan uteslutas. Dock finns det riktvärden och information kring hur trafikbuller bör hanteras i samband med planering för nya bostäder. Det kan även vara bra att tydliggöra att det är exploatörens ansvar att vid uppförande av ny bebyggelse nära väg och järnväg säkerställa att riktvärdena för buller klaras. För att säkerställa att en god miljö kan uppnås rekommenderar Trafikverket generellt att bullerutredningar baserade på möjlig framtida trafikering av järnvägen genomförs när det blir aktuellt med exploatering eller ändrad användning av fastigheter nära järnväg.

Alstring och konsekvenser av trafikbuller redovisas på ett mycket bra sätt i såväl FÖP som handlingsprogrammet för hållbara transporter. Det vill säga att förtätning vid trafikleder för att kunna gynna service och effektiv kollektivtrafik samtidigt gör att fler personer faktiskt kan utsättas för bullerstörningar. Omfördelning av trafik på fler gator kan också bidra till att fler blir störda.

Runt om i landet så pågår det en mängd olika försök med olika typer av beläggningar som ska vara tystare än den "normala" referens beläggnings. Alltifrån dränbeläggningar och beläggningar med gummiinblandning. Gällande dränbeläggningar samt beläggningar med gummiinblandning så finns det en del frågetecken som kvarstår. Dränbeläggningar har bra effekt de första åren men effekten avtar snabbt, för att efter några år inte ge någon effekt alls. För dränbeläggningarna saknas det även bra rengöringsmetoder. Denna typ av beläggning är även dyrare, dels i anläggningskostnad, dels p.g.a. att de slits snabbare och måste bytas ut oftare. Att minska stenstorleken från 16-12 mm kan vara ett sätt att minska ljudnivån 1-2 dBA. Ljudreduktionen håller sig även mer konstant över tid, dock får beläggningsen en något kortare livslängd med mindre stenstorlek. Tystare fordon, däck och beläggningar finns även med i Trafikverkets bullerstrategi, och det finns en stor potential men vi är inte där än. Att byta fordonspark tar lång tid och det krävs lagstiftning på EU-nivå för hårdare krav på hur mycket fordon och däck får låta.

Sammantagen bedömning

Trafikverket anser i stort att både förslaget till fördjupad översiktsplan och handlingsprogrammet för hållbara transporter är ambitiösa och väl genomarbetade.

Kommentar

Trafikverket lyfter fram vikten av att i stadens mer centrala delar prioritera framkomlighet för kollektivtrafik och cykel. Transportstrategins huvudstrategi för Stadens och orternas karaktär anges att oskyddade trafikanter, kollektivtrafik och biltrafik skall prioriteras i nämnd ordning.

För att säkerställa en särskild kompetens inom steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen förslår transportplanen att ett permanent mobilitetskontor bildas. Vidare finns åtgärdsförslag för ökad kunskap och information som inledning till transportplanens alla transportkapitel (gång, cykel, kollektivtrafik, biltrafik och godstrafik).

I de fall riksintressen för trafik inte tidigare redovisats har planen kompletteras med detta.

Sjöfartsverket har erbjudits möjlighet att delta i planprocessen. I sitt yttrande har de uppgett att de inte har något att erinra.

Transportplanen föreslår att en kombiterminal för omlastning utvecklas i Halmstad. Denna kombiterminal kan kompletteras med stickspår och andra omlastningspunkter. Avvägningen mellan separata stickspårsanslutningar till olika verksamheter kontra samordning av transporter till en kombiterminal får, i linje med transportplanen förslag, utredas ytterligare som en del av genomförande av transportplanen.

Transportplanen föreslår att förutsättningarna för nytt godsspår i den av ÖP-2000 angivna kommunikationskorridoren utredas under planperioden, dvs till 2030. Någon investeringskostnad som kan belasta nuvarande nationell infrastrukturplan är därför inte aktuell.

Behovet av och möjligheten till nya pendeltågsstationer kommer behandlas i ny Översiktsplan för Halmstad.

Eventuell ny bro över Nissan och gata på söder planeras i samband med införande av busskörfält på Slottsgatan, Slottsbron, Viktoriagatan och delar av Laholmsvägen. Byggnation sker enbart om trafiksituationen på Laholmsvägen inte har förbättrats tillräcklig genom andra genomförda åtgärder samt om inga andra möjligheter till avlastning av Laholmsvägen kan hittas. Eventuell ny bro över Nissan innebär därför inte ytterligare körfält för bilar över Nissan. Att minska biltrafik i stadskärnan är framförallt viktigt för att minska luftföroreningar på Viktoriagatan, minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter, öka framkomligheten för busstrafiken samt möjliggöra ett attraktiv och trafiksäkert resecentrum. Fördjupad översiktsplan för Halmstad visar också en kraftig utbyggnad av bostäder utmed Nissan söder om Slottsbron. Med ca 1000 bostäder i direkt anslutning till Nissans östra strand och ytterligare bostäder på Nissans södra strand kan en ytterligare förbindelse över Nissan, om den blir nödvändig, bli en viktig lokal passage. Detta gäller både gång, cykel och biltrafik. För de boende på södra sidan finns flera målpunkter öster om Nissan, t.ex. högskolan, verksamhetsområden och Östra stranden. Från boende på östra sidan finns målpunkter på söder och väster som småbåtshamn, Prins Bertils Stig och Tylösand. För information om trafikstring hänvisas till Bilaga 1, Trafikanalys Halmstad, Ramböll nov 2011.

Vikten av att koppla ihop gång och cykel med kollektivtrafiken tas upp i transportplanen under avsnittet Hela resanperspektivet, sidan 23.

Transportplanen medför påtagliga minskningar av trafikbullret längs den öst-västliga förbindelsen genom staden, dvs. på Slottsgatan, Slottsbron, Viktoriagatan med flera. I övrigt beräknas förändringarna av bullret bli små. Halterna på luftföroreningar sänks, särskilt på problemavsnitt som Viktoriagatan, till följd av transportplanen och den förbättrade reningen i fordonen. För mer information om transportplanens inverkan på bullernivåerna hänvisas till

*Bilaga 2, Handlingsprogram för hållbara transporter, del 2 Transportplanen,
Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2011*

*Val av vägbeläggning har inte berörts i transportplanen. Frågan har vidarebefordrats till
Teknik- och fritidskontoret.*

YTTRANDEN FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER, STYRELSER MFL

Yttranden återges nedan i sammandrag

Byggnadsnämnden

Allmänt

Transportplanen genomsyras av ett verkligt systemskifte i synen på transporter. Framkomlighet för bilar är inte längre det som avgör kommunens transportstrategi.

Byggnadsnämnden ställer sig bakom transportplanens grundläggande utgångspunkt, prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik, prioritering av åtgärder enligt fyrstegsmodellen och den övergripande ambitionen att transportsystemet i Halmstads kommun 2030 kännetecknas av att rätt transportslag används till rätt resa.

Byggnadsnämnden saknar ändå analyser från resvaneundersökningar och trafikräkningar, identifiering av viktiga målpunkter och redovisning av påverkan på miljökvalitetsnormer som ytterligare kunde ha motiverat de åtgärder som föreslås.

Transportplanens logiska och lättillgängliga struktur uppskattas.

Genomförande

Prioriteringen/grupperingen av åtgärderna är en tydlig konsekvens av transportplanens utgångspunkter. Det är bra och skapar trovärdighet. Byggnadsnämnden önskar att åtgärderna tydligare kopplas till en helhetsbild- ambitionen om hur stadens transportsystem ser ut 2030- och kompletteras med en tidsangivelse för genomförande.

Utbyggnad och prioritering av cykelvägar

Superstråken tolkas som ett exempel på en verklig prioritering av cykeln som transportslag. De kräver dock en viss förklaring. Vad är ett superstråk? Hur ser det ut i korsningspunkter? Vilka material väljs? Vilken skötselnivå? Vilka lutningar accepteras?

Byggnadsnämnden vill poängtera att cykelvägar behöver byggas ut i samband med att man planerar nya bostads- och industriområden. Cykelbanor skall vara utbyggda när det är dags för inflyttning. Det är viktigt, inte minst för att etablera goda cykelvanor. Till nya verksamhetsområden måste gena gång- och cykelvägar anslutas i samband med att områdena exploateras. Gena stråk saknas på kartan. Kustvägen borde förses med cykelväg i hela sin sträckning.

Barriärer och målpunkter

Både transportplanen och Föp Staden utgår från ett "stråktänkande". Detta främjar effektiva transporter längs med stråken och är en nödvändig utgångspunkt för både cykel- och kollektivtrafik. Byggnadsnämnden saknar dock en diskussion om barriärer kopplade till stråken.

Byggnadskontoret anser att det är viktigt att komplettera stråken med strategier som handlar om målpunkter. Det kan vara delcentrum, externhandel, skolor - platser dit man kanske bara delvis kan röra sig längs ett stråk.

Det är en kvalitetsbrist att inte kunna följa Nissan hela vägen ut till havet. Det är önskvärt att minska barriäreffekten av Slottsbron genom promenadmöjlighet längs Nissan.

Kollektivtrafik

För kollektivtrafiken är det viktigt att kommunen lyckas få till ett Resecentrum som blir en effektiv bytespunkt för olika transportslag. För planeringen av Halmstads resecentrum är det viktigt att det fattas ett tydligt beslut om genomförande av transportplanen.

Byggnadsnämnden vill poängtera vikten av väl utbyggd kollektivtrafik till samtliga verksamhetsområden och att utbyggnaden går i takt med övrig planering. Kartorna visar inte busslinjer till industriområden.

Byggnadsnämnden anser att det vore önskvärt med en busslinje som gör att man kan resa hela vägen från flygstaderna och bostäder i väster via centrum till Eurostop, utan byten.

Utbyggnad av vägnätet

Byggnadsnämnden ställer sig bakom transportplanens inriktning att i första hand begränsa ökningen av biltrafiken och i andra hand utveckla vägnätet genom kompletteringar som kan sprida trafiken. Byggnadskontoret vill dock understryka vikten av att denna spridningsmöjlighet verkligen blir av. Flera av de föreslagna åtgärderna kan bara fungera om samtliga genomförs. Exempel: För att minska trafiken på Laholmsvägen föreslår transportplanen bland annat ombyggnader längs Wrangelsgatan, en kraftig prioritering av kollektivtrafiken, ny bro över Nissan och ett genomförande av Södra infarten. Alla dessa åtgärder bidrar till det samlade resultatet.

Byggnadsnämnden noterar att Slottsmöllebron illustreras i kartan som vägreservat för eventuell framtida utbyggnad. Slottsmöllebron är en viktig del i pågående planläggning av slottsmöllans tegelbruk och skall finnas med i kartan över Vägnät i Halmstad 2030.

Byggnadsnämnden noterar att Kårarpsleden saknas på samtliga kartor.

Godstrafik

Det finns en konflikt mellan kommunikationskorridoren för godsspår öster om Halmstad och planerad utbyggnad av deponiverksamheten i Kistinge. Byggnadsnämnden önskar att transportplanen eller Föp Staden tar ställning i frågan.

Kommentar

Byggnadsnämnden anser att de resvaneundersökningar, trafikräkningar och de simuleringar av trafiken som ligger till grund för planförslaget skall redovisas. Transportplanen har kompletterats med en redovisning och sammanställning av trafikräkningar och simuleringar, se bilaga 1. Här redovisas mängden trafik på olika gator om transportplanen genomförs eller inte vilket byggnadsnämnden efterfrågat. En resvaneundersökning kommer att genomföras under 2012. Handlingsprogrammet har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning vilken redovisar planens påverkan på miljökvalitetsnormer.

Handlingsprogrammets kapitel om genomförande har reviderats och därmed tydliggjort när olika åtgärder bör genomföras. Detta gäller också för cykel och samspelet mellan de olika åtgärderna som byggnadsnämnden lyft fram särskilt

Superstråkens kvalitet beskrivs mer i detalj i Cykelplan 2010, Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, teknik och fritidskontoret nov 2010. Att det finns gena gång- och cykelvägar utbyggda till nya bostads- och verksamhetsområden redan när dessa börjar fyllas på med boende och företag är, precis som byggnadskontoret påpekar, mycket viktigt för att etablera goda cykelbanor. Transportplanen kompletteras med text om detta. Angående gena cykelstråk så beror de på start och målpunkt. Den gena vägen är inte heller alltid den mest trafiksäkra eller trygga. Superstråken planeras därför där de stora strömmarna av cyklister förväntas. Byggnadskontoret anser att Kustvägen borde förse med cykelväg i hela sin sträckning. Kustvägen har idag cykelväg i stora delar av sin sträckning. Från korsningen med väg 601 cykelväg i en mer östlig sträckning vilken ansluter handelsområdet Flygstaden. I arbetet med Transportplanen har gjorts bedömningen att befintlig cykelväg erbjuder goda cykelmöjligheter för en övervägande del av cyklisterna utmed Kustvägen. De som gynnas av ytterligare en cykelväg parallellt med Kustvägen bedöms för få och utbyggnad föreslås därför inte inom planperioden. Denna bedömning har även gjorts i Cykelplan 2010, handlingsprogram för ökat cyklande i Halmstads kommun, teknik- och fritidsnämnden 2010.

Genom att förtäta och bygga staden och kommunen i stråk kan de samhällsekonomiska resurserna användas på ett effektivt sätt. Varje investering i infrastruktur eller kollektivtrafik-utbud kan komma fler till godo. Detta innebär både negativa och positiva konsekvenser för mellanliggande område. Dessa områden kan t.ex. få längre till busshållplatsen och inte lika väl utvecklat cykelnät men samtidigt en tystare och mindre exploaterad boendemiljö. I Halmstad där avstånden är relativt små blir konsekvenserna också begränsade. För både cykel och kollektivtrafik har också huvudstråken kompletterats med tvärlinjer även om dessa har en lägre standard.

Möjligheten att för fotgängare på ett trafiksäkert sätt följa Nissan kommer att tas upp i den framtida gångplanen.

Kollektivtrafik till verksamhetsområden är en viktig del av kollektivtrafiken och ett komplement till stomlinjerna, vilket framgår av transportplanens text om nytt linjenät i staden. De har däremot inte samma turtäthet som stomlinjer och de förändras mer över tid tex då företagen på ett verksamhetsområde förändrar sina arbetstider och behov av personal. I transportplanen redovisas enbart stomlinjerna linjesträckning. Industrilinjier eller andra linjer med låg turtäthet redovisas inte.

Hur de olika stråken kopplas ihop till linjer berörs inte i transportplanen då detta är beroende av tidtabell och omlopp. Om någon linje kommer gå från Eurostop via flygstaden och vidare till bostadsområdena på väster får därför diskuteras vid tidtabellsförändringar framöver. Dock möjliggör stråktänkandet och de stomlinjer som föreslås detta. I sammanhanget kan det vara intressant att en ny linje mellan Stenhuggeriet, flygstaden, centrum, Nyhem, Östergård, Linehed, Höskolan och Andersberg startar vid tidtabellsbyte i december 2011.

Transportplanens kapitel om genomförande har kompletterats med text angående vikten av att åtgärderna skall uppfattas som en helhet.

Transportplanen bedömer att nuvarande bro över Nissan vid Slottsmöllan är tillräcklig under planperioden. Yta för vägreservat vid byggnation av ny bro över Nissan vid Slottsmöllan har avsatts i planen.

Transportplanen har kompletterats med en större sammanfattande kartbild. Alla kartor har kompletterats med Kårarpsleden.

Ny deponi på Kistinge tar mycket liten del av stråket i anspråk och borde kunna samordnas med nytt industrispår. Fortsatt utredning om kommunikationsstråkets omfattning kommer att ske som en del av transportplanens genomförande och ny Översiktsplan för Halmstad.

Teknik- och fritidsnämnden

Teknik- och fritidsnämnden delar uppfattningen gällande prioriteringen av trafikslag där oskyddade trafikanter med fotgängare och cyklister prioriteras högst följt av kollektivt åkande och biltrafik. Vid prioritering av de olika trafikantslagen måste ett attraktivt transportnät finnas för alla d.v.s. även om oskyddade trafikanter prioriteras först måste det även finnas ett huvudvägnät med hög framkomlighet för bil/lastbil. Detta för att tillgodose bl.a. näringslivets och övriga trafikanters behov av en bra logistik samt undvika att trafiken väljer fel vägar.

En av de största utmaningarna idag, vilket gäller många städer, är att anpassa gatorna efter dess funktion där man bättre tar hänsyn till alla trafikantslag. Vägnätet har under främst 60-70 talet byggts ut med en utformning anpassad främst efter bilisterna framkomlighetskrav. Dessa vägar är ofta breda och raka inbjuder till betydligt högre hastigheter än vad som är lämpligt med hänsyn till oskyddade trafikanter, olycksrisker, buller e.t.c. En bättre anpassning av gatornas utformning efter dess funktion så de blir mer "självförklarande" är nödvändigt. Val av hastighet sätts efter gatornas funktion men för god efterlevnad måste gatans karaktär och hastighet stämma överens.

På huvudvägnätet som ska tillgodose en hög framkomlighet för fordonstrafikanterna måste passagerna för oskyddade trafikanter förbättras genom säkra korsningar eller planskildheter.

En annan stor utmaning är att minska de stora trafikmängderna genom Halmstads centrala delar som väsentligt försvårar utvecklingen av staden avseende t.ex. nya bostäder, omledning av trafik, etablering av resecentrum mm. Flera korsningar börjar nå kapacitetstaket under högtrafik vilket påverkar såväl bil-, busstrafik som korsande fotgängare och cyklister. Ett ställningstagande för om och hur centrum ska avlastas från trafik blir därför viktigt för den fortsatta utvecklingen.

Teknik- och fritidsnämnden anser att förbättringar av det befintliga vägnätet och cykelvägnätet i första hand ska prioriteras. Genom ombyggnad av kända olyckskorsningar och utbyggnad av cykelvägnätet och dess passager med huvudvägnätet skapas förutsättningar för att kunna minska antalet olyckor i kommunen och bidra till ett ökat cyklande. Ur ett samhällsperspektiv är ombyggnader av trafikfarliga korsningar och sträckor mycket kostnadseffektiva åtgärder. I förbättringar av vägnätet ingår även förvaltningsperspektivet d.v.s. att säkerställa standarden på befintlig infrastruktur.

Transportplanen sammanfattar på ett bra sätt vilka åtgärder inom respektive trafikslag som behöver genomföras för att på sikt kunna utveckla ett hållbart trafiksystem. Planen bör dock kompletteras med idéer kring hur tung trafik till Kristinehed kan avlastas från dagens vägnät.

Antalet åtgärder i programmet är omfattande och den fysiska planeringen behöver synkroniseras med den ekonomiska. Det behövs ett förtydligande i dokumentet av prioritering och ansvarsfördelning när förvaltningen ska ta fram underlag till planeringsdirektiv. För en rationell genomförandefas behövs tydliga ansvarsroller för frågor som berör flera

förvaltningar, t.ex. kollektivtrafik, mobilitetsfrågor mm. För att kunna lägga kraft på de åtgärder som har högst angelägenhetsgrad fordras en tydlig politisk prioritering av åtgärderna.

Kommentar

Transportstrategins huvudstrategi för Stadens och orternas karaktär anges att oskyddade trafikanter, kollektivtrafik och biltrafik skall prioriteras i nämnd ordning. På många ställen i Halmstads kommun går detta att genomföra så att alla trafikslag får en god framkomlighet. I de centrala delarna av Halmstad är det dock handlingsprogrammet intention att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i högre utsträckning än biltrafiken, tex genom gågator och ny bussgata.

Transportstrategins avsnitt om Stadens och orternas karaktär, tredje delstrategin tar upp vikten av att utforma stadens gator så att hierarkin mellan dem tydliggörs och användningen av dem är lättförståelig för trafikanterna. Vidare föreslår transportplanen en kartläggning av de gator där funktion och utseenden inte harmoniserar med hastigheten samt att dessa ska åtgärdas efter prioriteringsordning.

I arbetet med transportplanen har konstaterats att trafik till Kristinehed ska hanteras genom utveckling av befintligt vägnät.

Transportplanens prioritering av åtgärder har sin grund i fyrstegsprincipen. Begränsade ombyggnadsåtgärder ingår i steg 3 och ligger därför generellt före nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder men efter påverkansåtgärder och åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Transportplanen tar dock upp problematiken med att en så stor uppgift, som att förändra människors sätt att resa och företags sätt att transportera sina varor, kräver åtgärder inom alla områden av fyrstegsmodellen. Handlingsprogrammets kapitel om genomförande har reviderats och därmed tydliggjort när olika åtgärder bör genomföras. Handlingsprogrammet är dock bara ett underlag för beslut om kommunens budget och verksamhetsplan vilken revideras varje år.

Halmstads energi och miljö

Avfallshanteringen är en viktig del av den lokala distributionen och berörs av de flesta av strategierna. Halmstads energi och miljö (HEM) framhåller att strategierna kan komma i konflikt med avfallstransporterna, tex vid begränsningar av framkomligheten för biltrafiken. För avfallshantering gäller framförallt att tillgängligheten (angöringspunkter, lastplatser) är god.

HEM påtalar att ny förbindelse över Nissan förbättrar möjligheterna för avfallstransporter från de västra delarna av staden till Kristinehed.

Åtgärder som HEM anser inte finns nämnda i transportplanen men som bör ingå är

- Ombyggnation av korsning väg 25 och E6. Avfarten kan även förses med parallellväg till E6 för anslutning till Kristinehed.
- Koncentrera antalet angöringspunkter för avfallshämtning i bostadsområden till ett minimum även i småhusområden för att minska trafikbelastningen, öka säkerheten, minska luftföroreningarna och förbättra arbetsmiljön för renhållningsarbetarna.

- Anlägg sopsugssystem där det är möjligt framförallt i stadskärnan och i de östra sammanhängande bostadsområdena för att minska trafikbelastningen, öka säkerheten, minska luftföroreningarna och förbättra arbetsmiljön för renhållningsarbetarna

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret delar HEM:s uppfattning att korsningen väg 25 och E6 behöver åtgärdas. I transportplanens avsnitt om utveckling av det statliga vägnätet nämns därför denna korsning som en av de viktigaste åtgärderna ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Frågan om angöringspunkter och sopsugssystem för avfallshämtning i bostadsområden hanteras inte i handlingsprogram för hållbara transporter. Detta får hanteras i andra planer tex i en framtida Renhållningsordning.

Hemvårdsnämnden

Hemvårdsnämnden värdesätter att handlingsprogrammet för hållbara transporter starkt fokuserar på gångstråk och möjligheterna att tryggt använda dessa. Trygghetsaspekterna måste lyftas fram och ges en högsta prioritet. För många äldre är den dagliga promenaden inte bara ett sätt att förflytta sig, det är också ett sätt att få motion, få upplevelser, att kunna bibehålla sin rörlighet etc. Trygga och säkra gångstråk med förbindelser från bostadsområdet till såväl huvudstråken som busshållplatsen är en förutsättning för detta. Särskild vikt bör läggas vid att gångytan är jämn och fungerar med såväl rollator som rullstol.

För många äldre är möjligheten att kunna sätta sig på en bänk och vila på väg till bussen eller affären en förutsättning för att man skall våga/vilja gå ut. Kommunen bör ta initiativ till diskussion med fastighetsägarna om utplacering av bänkar/soffor på strategiska platser när dessa ligger på kvartersmark.

Programmet rekommenderar ett stomnät för kollektivtrafiken med färre linjer än nuvarande. Med färre linjer kan i stället turtätheten öka. Programmet föreslår också ett minskat antal hållplatser för att minska den totala åktiden med tidskrävande stopp. Dessa förslag innebär dock att det för många kommuninvånare blir svårare att nå kollektivtrafiken. Antalet resor och därmed kommunens kostnader för färdtjänst kommer troligen att öka då avståndet till busshållplats är en parameter för bedömning av behovet av färdtjänst. Hemvårdsnämnden anser att en speciell utredning bör tillskapas som belyser detta problem innan beslut om färre linjer/hållplatser fattas. Här bör också möjligheterna till och effekterna av anslutningsbussar studeras.

Kommentar

Trygga och säkra gångstråk med funktionellt underlag och tillräckligt många sittplatser bör utredas ytterligare i den gångplan som transportplanen föreslår.

Idag är resandet i Halmstad relativt lågt jämfört med andra städer i samma storlek. Förslaget till nytt linjenät för stadsbussarna i Halmstad har som sin viktigaste utgångspunkt att öka resandet med kollektivtrafiken. För bussarna är det då viktigt att kunna konkurrera med bilen vid val av färdmedel. Det måste gå fort längs gena linjer. Tänk spår – kör buss är vägledande vid dessa förändringar i Halmstad liksom i övriga landet. Nackdelen är att det kan bli glesare mellan hållplatserna. Transportplanen föreslår därför att stomlinjerna kompletteras med linjer med lägre turtäthet, industrilinjier och i vissa fall anropsstyrd trafik, detta för att det nya linjenätet inte skall få för stor negativ påverkan för dem som har svårt att förflytta sig längre sträckor.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker "Transportstrategin för Halmstad 2030" och "Transportplan för Halmstad 2030" med följande synpunkter:

Trafikstrategin

- Under utmaningen "För stor miljöpåverkan", sid 7, bör finnas en utmaning om att trafikbullerstörningarna utmed leder och gator där det idag redan överskrider gällande normer ska åtgärdas.
- Delstrategierna för "Staden och orternas karaktär", sid 11, bör ha något förbehåll om att förtätning och blandning av funktioner kan orsaka störningar för boende.
- För delstrategin om gång- och cykel, sid 12 och 13, bör även frågan om avstånd mellan väg samt gång- och cykel tas med i strategin. Ett större avstånd mellan trafiken samt gång- och cykeltrafikanter medför en bättre luftkvalitet för de oskyddade trafikanterna.
- Delstrategin "Trafikens miljöpåverkan- Buller", sid 25, bör ha en strategi för arbetet med att trafikbullerdämpningen, "bullerplank", utmed större leder och gator.

Trafikplanen

- I trafikplanen finns miljöfrågor upptagna under olika rubriker. En övergripande miljökonsekvensbeskrivning för trafikplanen bör ändå göras. Denna bör bl.a. behandla vad som händer vid olika vägvsnitt då trafikflöden omdirigeras, t.ex. buller och luftföroreningsituationen då trafiken ökar eller minskar. Andra konsekvenser kan vara påverkan på "civila flygfältet" och Strandstualet om en ny förbindelse på Söder byggs. Barriärer som hindrar kontakten mellan staden/bostadsområden och havet bör belysas.
- Huvudstrategin "Trafikens miljöpåverkan", sid 11, bör sista raden formuleras "i form av buller, luftföroreningar och andra störningar".
- När det gäller planeringen för en ny förbindelse mellan hamnen och Söder bör planer göras för både ett bro- och tunnelalternativ.
- Farligt gods bör inte transporteras inom skyddsområden för vattentäkter. Om så sker måste vägarna ha skydd som förhindrar att yt- och grundvatten förorenas.

Kommentar

Kapitlet Utmaningar för Halmstad tydliggörs i Transportstrategin angående problematiken med trafikbullerstörningar utmed leder och gator. I kapitlet Gång och cykel tydliggörs problematiken med luftkvalitet för oskyddade trafikanter. I avsnittet om Trafikens miljöpåverkan kompletteras med text om att inkludera användningen av "bullerplank".

I detta sammanhang bör också nämnas att teknik- och fritidskontoret 2009 tog fram kartläggning och åtgärdsplan för buller. Mer detaljerade frågor om buller hanteras i dessa dokument.

Problematiken pga förtätning och funktionsblandning hanteras i Fördjupad översiktplan för staden.

Handlingsprogram för hållbara transporter har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning.

Huvudstrategin Trafikens miljöpåverkan formuleras enligt miljö- och hälsoskydds nämndens förslag.

Alternativet med tunnel som ny förbindelse över Nissan och ny gata på söder har studerats under arbetet med handlingsprogram för hållbara transporter men bedömts orealistiskt av flera skäl. Transportplanen är därför tydlig med att om en ny förbindelse över Nissan blir nödvändig innebär detta tvåfilig bro och gata med stort utrymme för gång- och cykel. Det är viktigt att eventuell ny bro över Nissan blir attraktiv för gående och cyklister, detta är inte möjligt med en tunnel. Med en trafikmängd av ca 10 000 fordon per årsmedeldygn är inte heller kostnaden för en tunnel rimlig.

Farligt gods transporteras idag på Norra infarten genom sekundärt skyddsområde för vattentäkt. Transportplanen föreslår att denna farligt gods led avskaffas och att farligt gods leds via Kustvägen – Kristinebergsvägen - delar av Karlsrovägen och Tre Hjärtans väg. Detta blir möjligt då allén vid Tiarp byggs ut. Transportplanen överensstämmer därför helt med miljö- och hälsoskydds nämndens förslag.

Räddningsnämnden

Prioriteringar, strategier och åtgärder bedöms få god inverkan för den övergripande säkerheten. Vissa farhågor finns emellertid för räddningstjänstens verksamhet då intentionerna enligt programmet till viss del kolliderar med förutsättningarna att tillhandahålla och leverera en effektiv och snabb hjälp när olyckor inträffar.

Framförallt påtalar Räddningstjänsten att minskad bilism kan ha positiv inverkan på framkomligheten vid utryckning men att sänka hastigheten och försvårad framkomlighet genom skapande av trängre gator, farthinder etc. samtidigt utgör hinder/fördröjning för ”blåljusorganisationer” i samband med utryckningsverksamhet.

Tillkomsten av nya och förbättrade transportleder (Mickedalaleden, Nordvästpassagen/Tiarpsleden, Södra infarten, förbindelse Frösakull-Kustvägen samt bro över Nissan) kan också inverka positivt ur insatssynpunkt och för att förhindra olyckor med tunga och farliga transporter. De flesta av dessa planeras dock inte i närtid varför förbättringar gällande insatstid inte kan påräknas under planperioden fram till 2030.

Transportplanens förslag kan framtvinga en förändrad strategi avseende räddningstjänstens etablering alternativt dimensionering över den kommunala ytan om vi skall leva upp till lagstiftningens (lagen om skydd mot olyckor, SFS 2003:778) krav på räddningstjänst till kommunmedborgaren inom godtagbar tid och på ett effektivt sätt.

Nedanstående specifika riskfrågor finns omnämnda i underlaget, men ofta väldigt kortfattat belysta. Det finns därför anledning att fördjupa och utreda konsekvenserna fortsättningsvis i de flesta fall:

- riktlinjer för farligt gods på väg och järnväg – skyddsavstånd till verksamheter och boende
- ombyggnad av Tiarpssleden för att snarast kunna upphöra med Norra infarten/Järnvägsleden som transportled för farligt gods till de västra kommundelarna
- uppställningsplats för farligt gods – truck stop el. motsv.
- nytt järnvägsspår utanför staden
- kombiterminal för omlastning järnväg/väg samt ev. hamn/båt

– utbyggnad av verksamhetsområden/nytt järnvägsspår intill grundvattentäkt (t.ex. Kårarp)

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter föreslår ökad prioritering för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta skall i nästa steg leda till att Halmstad kan växa med fler boende och företag utan att biltrafiken i stadskärnan ökar. Räddningsnämnden farhågor för att denna prioritering kan ge en försämrad framkomlighet för utryckningsfordon är berättigad. Det är dock viktigt att påpeka att kollektivtrafiken inte generellt gynnas av försämrad framkomlighet i gatunätet samt att det på huvudvägnätet inte föreslår några försämringar för biltrafiken jämfört med idag.

Angående ytterligare utredningar inom området pågår idag flera studier. Andra får genomföras som en del av genomförande av transportplanen.

- *Länsstyrelsen har tagit fram utkast till Riskanalys av farlig gods i Halland, meddelande 2011:19.*
- *Trafikverket kommer att påbörja förstudie för ombyggnad av väg 601 under 2012.*
- *Transportplanen delar räddningsnämndens uppfattning att en utredning om uppställningsplats för farligt gods bör tas fram. På sidan 62 anges som åtgärd att "Lokaliseringsutredning för uppställningsplats för farligt gods genomförs separat eller som del av lokaliseringsutredning för truckstop".*
- *Fördjupad utredning angående nytt godsspår utanför staden kommer att ske i samband med ny kommunomfattande översiktsplan.*
- *Transportplanen föreslår att en kombiterminal för omlastning utvecklas i Halmstad. Denna kombiterminal kan kompletteras med stickspår och andra omlastningspunkter. Avvägningen mellan separata stickspårsanslutningar till olika verksamheter kontra samordning av transporter till en kombiterminal får, i linje med transportplanen förslag, utredas ytterligare som en del av genomförande av transportplanen.*
- *Utbyggnad av verksamhetsområden intill grundvattentäkt hanteras i fördjupad översiktsplan för staden alternativ detaljplan för respektive område. Angående stickspår se svar ovan.*

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden ställer sig positiv till den strategi som ligger till grund för handlingsplanen men vill särskilt trycka på behovet att vid planering av transportsystemen särskild hänsyn tas till de transporter som föranleds av elevers resor till och från skolan där särskilt de stråk som elever använder som skolväg får styra planeringen av cykel och gångvägar.

I stort är barn- och ungdomsnämnden tillfreds med de åtgärder som presenteras i planen men vill komplettera med följande:

Med nära 10 000 elever som skall till och från skolan varje skoldag är det väsentligt att ta hänsyn till detta i en transportplan. Även föräldrars resor påverkas av hur deras barn tar sig till skolan. Det är viktigt att skapa en trygg och säker skolväg för våra elever oavsett vilket sätt man tar sig till skolan. Detta gäller både gång- och cykelvägar till skolorna. Om föräldrar känner sig trygga med det sätt deras barn själva kan ta sig till skolan minskar incitamentet och behovet av att köra sina barn till skolan.

Trafikmiljön vid våra skolor är i dag inte bra och olycksriskerna stora vid avlämning och hämtning av elever. Allt måste göras för att minska dessa transporter. En förälder som kör sitt barn till skolan väljer dessutom med stor sannolikhet att fortsätta i bil till arbetet i stället för att åka kollektivt.

Barn- och ungdomsnämnden ställer sig tveksam till att beteendepåverkande åtgärder får den effekt som är önskvärd när det gäller övergång till andra transportsätt än bil. Åtgärder för att förbättra miljövänligare transportsätts konkurrens torde ha större effekt. Det handlar t ex om att skapa snabbare, bekvämare, billigare och tätare kollektivtrafik så att detta blir ett attraktivt alternativ till bilen.

I övrigt instämmer barn- och ungdomsnämnden i de åtgärder och överväganden som görs i handlingsprogrammet.

Kommentar

I transportplanen beskrivs vikten av säkra skolvägar i kapitlet om gång, mer i detalj bör detta utredas i den gångplan som föreslås tas fram. För cykel beskrivs detta i Cykelplan 2010, teknik- och fritidskontoret nov 2010.

Flera uppföljningar av beteendepåverkande åtgärder visar att detta är ett kostnadseffektivt sätt att få människor att ändra sina resvanor. Dessa åtgärder måste dock genomföras parallellt med förbättringar i t.ex. kollektivtrafiken enligt det barn- och ungdomsnämnden föreslag, vilket är i enlighet med transportplanens förslag.

Arbetslivsnämnden

Ur ett övergripande perspektiv är transport- och trafikfrågor givetvis av stor betydelse för Halmstads kommun, inte minst ur miljö- och folkhälsoperspektiven, men även då det gäller att bibehålla och öka stadens attraktivitet och undvika barriäreffekter.

Handlingsprogrammet för hållbara transporter får dock sägas ha en begränsad bärighet på arbetslivsförvaltningens verksamhet. Det är dock positivt att notera att transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik föreslås få en hög prioritering. Dessa trafikslag nyttjas, vilket även noteras i handlingsprogrammet, i extra hög grad av individer med begränsade ekonomiska resurser – till vilka flera i arbetslivsförvaltningens målgrupper hör. Det genomgående fokuset på tillgänglighetsfrågor för funktionshindrade får också sägas vara av stort värde.

Handlingsprogrammet för hållbara transporter ger genomgående ett välarbetat intryck. Kopplingen till den fördjupade översiktsplanen för staden Halmstad är klart positiv.

Kommentar

Kommunstyrelsen noterar att Arbetslivsnämnden genom sitt yttrande står bakom handlingsprogram för hållbara transporter.

SKRIVELSER FRÅN ANDRA KOMMUNER

Respektive kommuns yttrande återges i sin helhet.

Falkenbergs kommun

Tekniska nämnden ser positivt på den samrådshandling som upprättats och de där lämnade strategier och förslag har ytterst marginell påverkan på Falkenbergs kommun.

Tekniska nämnden instämmer i att transportutveckling i stråk skall underlättas och ser positivt på ambitionerna att minska restiden i det regionala bussnätet genom förenklingar i linjedragningen.

Beträffande det statliga vägnätet så finns det inget i förslaget som berör Falkenbergs kommun.

I cykelvägnätet är det viktigt att kontinuitet skapas och det måste framhållas att det erfordras en komplett bilfri kustled (Kattegattleden) där i nuläget vissa delar saknas i norra och södra delen av Halmstads kommun.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret instämmer i en komplett bilfri cykelled är något som skall eftersträvas. Kattegatt leden tas därför upp under kapitlet om cykel avsnittet utveckla cykelturismen i transportplanen. Som åtgärds punkt anges " skapa de fysiska förutsättningarna för en cykelled (Kattegattsleden) längs Hallandskusten genom att bygga de länkar som saknas" samt "samarbeta med trafikverket och övriga berörda aktörer för att utveckla cykelleder i Halmstad".

I sammanhanget är det positivt att Trafikverket nu bygger cykelväg mellan Haverdal och Steninge.

Laholms kommun

Laholms kommun instämmer i de principer som uttalas i planen. Näringslivet i Laholms kommun har ett omfattande samarbete med näringslivet i Halmstad och därmed finns även stort behov av framkomlighet för varutransporter inte minst i Halmstads tätort. Laholms kommun ser där positivt på förslagen om en "Södra infart" och en ny gata på söder med bro över Nissan. Likaså ses en ökad kapacitet på Wrangelsgatan som positivt.

Kommunen vill även påtala att Halmstads roll som regionalt logistiskt centrum för hållbara godstransporter kräver ett omfattande samarbete med angränsande kommuner i ett tidigt skede av planeringen.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret ser positivt på ett ökat samarbete i tidiga planeringsskeden och antecknar övriga synpunkterna. I sammanhanget är det intressant att det på regional nivå i Halland nu finns samarbetsgrupper både bland samhällsbyggnadschefer, handläggare för översiktlig planering och infrastruktur- och kollektivtrafikansvariga.

Remissinstanser utan erinran

Sjöfartsverket
Lantmäterimyndigheten
Polismyndigheten i Hallands län
Kulturnämnden
Socialnämnden

YTTRANDEN FRÅN FÖRETAG, ORGANISATIONER OCH ALLMÄNHET

Kortare yttranden återges i sin helhet, längre yttranden i sammandrag. I de fall ett yttrande kortats har det i sin helhet bifogats som bilaga.

Hallandstrafiken

I transportstrategin finns en tydlig prioritering mellan transportslagen, där gång, cykel och kollektivtrafik, i nämnd ordning gynnas gentemot biltrafiken. Kommunen har som avsikt att skapa ett ur miljösynpunkt mer långsiktigt hållbart transportsystem i Halmstad. För att uppnå de nationella och regionala målen för miljö, folkhälsa och transporter vilka ingår i Handlingsprogrammet för Hållbara transporter är det viktigt att satsa på kollektivtrafiken, då denna utgör en viktig faktor i måluppfyllelsen. Hallandstrafiken anser att det är tillfredsställande och även nödvändigt att kollektivtrafiken i enlighet med transportplanen får en kraftigt förhöjd status gentemot biltrafiken i samhällsplaneringen.

Under framtagandet av Handlingsprogrammet för Hållbara transporter har Hallandstrafiken kontinuerligt blivit uppdaterad på innehåll och tillfälle har getts att lämna synpunkter.

Hallandstrafiken har aktivt tagit del i planeringen av Halmstads nya resecentrum som ska lokaliseras mellan järnvägen och Bolmensgatan och är positiva till denna satsning. Utbyggnaden kommer att ske i etapper. För att resecentrum ska fungera bra är det viktigt att dessa etapper genomförs i snabb följd. Det nya resecentret är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska öka i den utsträckning som målsättningen anger.

Att anlägga en bussgata utmed Laholmsvägen skulle även detta innebära en större möjlighet till att utöka resandet med kollektivtrafiken. En bussgata på sträckan mellan slotts rondellen och korsningen Wrangelsgatan/Laholmsvägen skulle göra kollektivtrafiken mer effektiv och därmed göra den till ett starkare alternativ till bilen i valet av färdmedel. Framkomligheten på Laholmsvägen utgör idag en begränsning för såväl stads- som regiontrafiken i Halmstad. Det finns inget som tyder på att biltrafiken mellan högskolan och centrum förväntas minska, snarare tvärtom och därför är det mycket positivt att kollektivtrafiken ges detta utrymme på Laholmsvägen.

I avsnittet som behandlar kollektivtrafik i Transportplanen finns riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas, bl.a. ska stamlinjer utgöra grunden för det nya kollektivtrafiknätet i staden. I samma avsnitt finns följande text:

"Nytt linjenät i stadstrafiken utvecklas med ett fåtal lätt förstådda stomlinjer enligt principerna i linjenätsanalys för Halmstad, Trivector 2008"

Att utveckla linjenätet enligt principerna i ovanstående dokument ger ett visst tolkningsutrymme, vilket Hallandstrafiken anser vara en fördel. Det är inte önskvärt att i detta skede låsa sig i linjedragningar som togs fram 2008. De föreslagna linjedragningarna för stadstrafiken i Halmstad borde istället ses som riktlinjer och detta borde eventuellt framgå tydligare i transportplanen.

I kapitlet Genomförande presenteras åtgärderna i transportplanen enligt en fyrstegsprincip och åtgärderna redovisas i olika nivåer. Hallandstrafiken vill poängtera vikten av att knyta ihop åtgärderna vid genomförandet, bl.a. knyta ihop införande av linjenät för såväl stads- och regiontrafik med utförandet/upprustning av hållplatser. Dessa aktiviteter är starkt knutna till varandra och borde därför även genomföras i tät tidsföljd. Enligt studien "Region Halland-kollektivtrafikstrategi i praktiken, Trivector Trafic 2009" ska hållplatserna utmed regionbussnätet göras färre men i gengäld ska de som bibehålls rustas upp för att underlätta för resenärer att kombinera kollektivtrafik med cykel och eventuellt bil. På landsbygden bedöms avstånd på en kilometer från bostad till hållplats som acceptabelt, därför är det viktigt att möjliggöra en kombination av transportslag redan vid införande av nytt linjenät. I transportplanen står att en preliminär tidsplan ska tas fram och Hallandstrafiken understryker vikten av detta. Genom tidsplanen kan ordningsföljden av de tilltänkta åtgärderna förtydligas.

Ambitionerna i Handlingsprogrammet för Hållbara transporter är höga, inte minst när det kommer till kollektivtrafiken och Hallandstrafiken är mycket positiv till detta. Det finns potential att utöka antalet kollektivtrafikresenärer i Halmstad och de tilltänkta satsningarna kan innebära ytterligare attraktivitet hos kollektivtrafiken vilket sannolikt skulle underlätta en överflyttning av trafikanter från biltrafiken till kollektivtrafiken.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret noterar att Hallandstrafiken delar planens prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik samt vikten av en bussgata på delar av Laholmsvägen mfl gator.

Samhällsbyggnadskontoret delar Hallandstrafikens uppfattning av Halmstads resecentrum bör byggas så fort som möjligt. Tidplanen för etapp 3, bangårdsombyggnaden, är dock beroende av finansiering via nationell plan. I nu gällande nationell plan för transportsystemet, år 2010 till 2021, ingår inte Halmstads resecentrum.

I samarbete med Hallandstrafiken har stomlinjernas linjesträckning utvecklats från förslaget 2008 till det som nu redovisas i transportplanen, sidan 32. För att möta förändringar måste det alltid finnas flexibilitet i linjedragningen dock är det viktigt att ha en långsiktighet i samhällsplaneringen. För ett ökat resande planeras stadens nya områden efter stomlinjernas framtida sträckning och dessa bör därför enbart ändras i undantagsfall. Övriga linjer, förutom stomlinjer, är mindre samhällsbyggande och därmed lättare att ändra. Övriga linjer redovisas därför inte i transportplanen.

Transportplanens kapitel om genomförande har kompletterats med en grov tidtabell för genomförande av åtgärderna.

Näringslivsrådet

De senaste åren har en rad stora företag inom logistikområdet etablerat sig i Halmstad. Samtal förs att ytterligare etableringar är att vänta.

Ägarna till dessa stora företag är professionella och långsiktiga. Deras affärsidé bygger på lastfordon och där en etablering och en omstrukturering av sina flöden skall bidra till totalt färre körda mil. Detta leder till en totalt lägre energi förbrukning men också sannolikt till lägre kostnader och bättre vinster. Vi kan i Halmstads kommun dock inte blunda för detta faktum utan måste se till att kommunens infrastruktur bidrar till att underlätta för denna del av näringslivet.

Stort hopp från delar av Halmstads näringsliv har under åren satts till en utbyggnad av södra infarten. Detta projekt bör prioriteras och dess olika etapper tidsättas. Dels för att kunna prioritera kommunens investeringar rätt men också för att företag som kan lockas att flytta sin verksamhet till Halmstad i framtiden kan ta rätt beslut. Näringslivet måste kunna ta rätt beslut byggda på kommuns utvecklings planer.

Generellt är inte tillräcklig hänsyn tagen till olika framtida scenarier vad gäller användning och utbyggnad av hamnen. Vidare borde en simulering alt. beräkning av graden, snabbheten och omfattningen av näringslivsutvecklingen i Halmstads kommun genomföras alt. omvärderas.

I förslaget så redovisas tankarna att stänga av en fil i varje riktning på slottsbron för nytto- och privattrafiken samt bygga en förbindelse längre söderut över Nissan med en fil i varje riktning. Då det redan idag är kartlagt att problem förekommer under vissa tider på dygnet vad avser antal fordon på slottsbron samt att en 10-15 års period framåt prognostiseras en 20% ökning är förslaget orimligt. Med undantag av bättre framkomlighet för kollektiv trafik blir följden att nytto- och privattrafiken ett allt större problem. Man bör se på att även utöka antalet körfält för denna senare trafik inte behålla samma kapacitet som idag.

En ny led som ersätter en Tiarpsleden bör prioriteras. En sådan led skulle kunna finansieras med hjälp av intäkter av markförsäljning på det förmodade verksamhetsområdet väster om flygplatsen. En ny led är nödvändig av många skäl, som t.ex.

- En fortsatt utbyggnad av bostäder väster om staden.
- En fortsatt expansion och förtätning av handels- och verksamhets området Flygstaden.
- Nytt verksamhetsområde väster om flygplatsen.

Utredning med berörda fastigheter vad avser stickspår efter södra infarten bör ske.

Kommentar

Angående byggnation av Södra infarten Transportplanens kapitel om genomförande reviderats så att Södra infarten genomförs tidigare än föreslaget i samrådsversionen.

Nationella, regionala och lokala mål är tydliga med att en större andel av våra persontransporter skall ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Lokalt visar de kommunala målen att detta är viktigast i stadskärnan. Handlingsprogram för hållbara transporter föreslår därför strategier och åtgärder för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik generellt men speciellt i stadskärnan. För trafikstringstal för olika gator vid olika utbyggnadsförslag hänvisas till trafikanalysen, bilaga 1.

Transportplanen tar vid flera tillfällen upp vikten av utbyggnad av allén vid Tiarp på väg 601. Framförallt är detta viktigt för att underlätta godstransporter till och från Söndrums industriområde och handels- och verksamhetsområdet Flygstaden. För det handels- och verksamhetsområde som nu finns på väster bedöms denna åtgärd som tillräcklig. Fördjupad

översiktsplan för staden föreslår inte något nytt verksamhetsområde väster om flygstaden inom planperioden. Skulle ett nytt verksamhetsområde utvecklas innebär det sannolikt att ny väginfrastruktur måste byggas.

Angående bevarande av stickspår vid Södra infartens utbyggnad har en utredning initierats av Samhällsbyggnadskontoret under våren 2011. Utredningen kommer att ske som en del av genomförande av transportplanen.

Halmstads handelsförening

I inledningen av handlingsprogrammet sägs att syftet med programmet är att visa den inriktning som Halmstad vill ge sitt arbete med trafikfrågor och vilken prioritering som framöver ska göras mellan de olika trafikslagen. Vidare fastslås att gående behöver prioriteras före alla andra trafikslag och cykel före alla trafikslag utom gång.

En slutsats som kan dras av programmet är att det är två övergripande målsättningar som skall uppnås i Halmstad:

- Minskad biltrafiken i innerstaden
- Rationellare och effektivare godstransporter

Beträffande minskningen av biltrafiken i innerstaden så är parametrar som ökat gående/cyklande och tillgängligare kollektivtrafik med naturlighet angelägna åtgärder. Ingen av åtgärderna enskilt löser dock problemet utan var och en bidrar på sitt sätt. I de fall en prioritering behöver göras så framstår dock en satsning på kollektivtrafiken vara den mest verkningsfulla åtgärden för att minska biltrafiken. Detta blir än tydligare om man ser effekten av gjorda satsningar över året. Som exempel kan nämnas att en satsning på cykelleder på västkusten ger svag effekt under oktober till mars.

Rationellare och effektivare godstransporter kan svårligen lösas av gående, cyklande eller kollektivtrafiken och behöver därför behandlas i särskild ordning. Strategin i handlingsprogrammet är tydlig beträffande godstransporterna. En överflyttning till järnväg och sjöfart samt förbättrad tillgänglighet för järnvägen till de stora verksamhetsområdena och hamnen är prioriterad. Detta låter klokt och rimligt i teorin. För att kunna ta ställning till realismen och de faktiska förutsättningarna för detta i Halmstad är det angeläget att först analysera och bedöma hur och var transporterna sker idag och hur behoven ser ut i framtiden. Inte minst mot bakgrund av att ambitionen är att Halmstad skall bli ett regionalt logistiskt nav på västkusten.

Beträffande Södra infarten så har behovet av åtgärder varit känt och aldrig ifrågasatt i nästan 20 år. Inriktningen har väl snarare varit att vidta åtgärder så snart ekonomin tillåter. Mot bakgrund av detta så skulle det kunna förväntas att behovet av Södra infarten inte behöver övervägas ytterligare utan mer ses som en omedelbar redan beslutad åtgärd.

Handlingsprogrammet kan i vissa fall ge uttryck för att beslutsläget beträffande Södra infarten har förändrats. Ett intryck ges av att möjligheterna att föra över godstrafik till järnväg och sjöfart tas ut i förskott utan djupare analys. Handelsföreningen anser det angeläget att påpeka att om inte Södra infarten skall ses som ett redan övervägt och angeläget projekt och inte hanteras som en redan beslutad åtgärd behöver det redovisas vilka kriterier som förändrat synen på genomförandet.

Beträffande väg 601 (Tiarpsvägen) så hanteras den i handlingsprogrammet i samband med verksamhetsområdena Flygstaden och Söndrums industriområde. Verksamhetsområden som

idag försörjs genom att godstransporterna passerar centrala delar av Halmstad. Vi ser nu att ytterligare ett verksamhetsområde planeras i området genom kommunens markbyte med Wapnö. Området ligger i direkt anslutning till flygplatsen och torde vara aktuell för verksamheter av industriell karaktär. Detta pekar på att det behövs en övergripande analys och ett helhetsgrepp på hur området försörjs i framtiden. En viktig parameter därvid är att området inte kan försörjas via annan trafik än på landsväg. Handlingsprogrammet ger sken av att lösningen för transporterna till området är en ny "strip" utanför Tiarpsallen. Det som beskrivs i handlingsprogrammet angående Tiarpsallen borde främst ses som en åtgärd för att snabbt lösa nuvarande trafiksituation på väg 60 l. Att passera Tiarpsallen under höststormarna är för närvarande dessutom förenat med viss fara. Tillkomsten av markbytet i anslutning till flygplatsen ger också andra alternativa sträckningar för att nå och försörja verksamhetsområdena Flygstaden och Söndrums industriområde.

Att minska biltrafiken i innerstaden är angeläget bland annat för att öka livskvaliten för Halmstadborna och minska miljöbelastningen. Dock kan konstateras att godstrafiken står för mer än 50% av miljöbelastningen i Halmstad. Godstrafiken är dessutom en tillväxtfaktor som med Halmstads ambition att bli ett regionalt logistiskt nav på västkusten kommer att få ökad betydelse. Godstrafiken som tillväxtfaktor blir därmed en förutsättning för att medel skapas så att de ambitioner som redovisas i handlingsprogrammet skall kunna genomföras. Detta bör vara en viktig utgångspunkt när handlingsprogrammets ambitioner skall omsättas till verklighet.

Handlingsprogrammet innehåller flera intressanta förslag som är av teknisk karaktär. En sådan är diskussionen om kombiterminaler. I Handelsföreningen finns aktörer och kompetens som är beredd att bistå i de fortsatta praktiska övervägandena i dessa avseenden.

Kommentar

Att i gaturummet prioritera de oskyddade trafikanterna i första hand stämmer väl överens med handlingsprogrammets intentioner. Samtidigt är det, som handelsföreningen anger, så att varje trafikslag har sin roll att spela i transportsystemet. Detta visas bland annat genom handlingsprogrammets ambition "Rätt transportslag till rätt resa". Gång är ofta det bästa valet för korta resor, cykel för resor upp till fem km och kollektivtrafik för längre resor. Kollektivtrafiken prioriteras också i transportplanen kraftigt för att göra den konkurrenskraftig gentemot bilen, med bla gena, snabba linjer med hög framkomlighet.

Transportplanens förslag till åtgärder är baserad på trafikanalyser, se bilaga 1, nummerskrivningar för tunga fordon samt diskussion med företrädare för näringslivet. Självklart kan alltid utredningar göras mer detaljerade men det är i detta fall viktigt att påpeka att handlingsprogram för hållbara transporter är ett övergripande dokument som spänner över lång tid. Vissa frågor tex utredning om stickspår måste hanteras i transportplanens genomförande och de förstudier och detaljplaner som blir konsekvensen av detta genomförande.

Angående byggnation av Södra infarten har Transportplanens kapitel om genomförande har reviderats så att Södra infarten genomförs tidigare än föreslaget i samrådsversionen.

Transportplanen tar vid flera tillfällen upp vikten av utbyggnad av allén vid Tiarp på väg 601. Framförallt är detta viktigt för att underlätta godstransporter till och från Söndrums industriområde och handels- och verksamhetsområdet Flygstaden. För det handels- och verksamhetsområde som nu finns på väster bedöms denna åtgärd som tillräcklig. Fördjupad översiktsplan för staden föreslår inte något nytt verksamhetsområde väster om flygstaden inom planperioden. Skulle ett nytt verksamhetsområde utvecklas innebär det sannolikt att ny väginfrastruktur måste byggas.

Samhällsbyggnadskontoret noterar, och ser positivt, på Handelsföreningens erbjudande om kompetens vid utredning om kombiterminal eller liknande utredningar.

Kvibille Allförening

Kvibille Allförening vill med nedanstående två förslag beskriva hur kommunikationerna utanför centralorten i den praktiska vardagen fungerar.

Planera för cykel utanför centralorten

Fortsatt utbyggnad av cykelled mellan Centralorten förbi Holm till Kvibille, mellan Kvibille och Getinge samt mellan Kvibille förbi Slättåkra och till Oskarström

Kollektivtrafik med buss

Utveckla bussnätet så att invånare kan åka kollektivt "tvärs" inom hela kommunen Exempel: En person boende i Slättåkra/Gräsås kan inte åka kollektivt till centralorten, Oskarström eller Kvibille. En Kvibillebo som arbetar eller studerar i Harplinge måste åka via centralorten för att ta sig till Harplinge.

Lokalt vägnät förbi Pilagårdsområdet i Kvibille

Ta fram en Förstudie av Harplingevägens sträckning mellan Göteborgsvägen och gamla E6:an Syftet är att uppnå en säkrare trafiksituation

Kommentar

Transportplanen redovisar huvudnät för cykel utanför Halmstads tätort. Detta har sedan ytterligare utvecklats i Cykelplan 2010 - Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, teknik och fritidskontoret nov 2010. I den nya kommunomfattande översiktsplanen för Halmstad, vilken håller på att tas fram, kommer denna fråga också att studeras och analyseras.

För en attraktiv kollektivtrafik som är samhällsekonomiskt försvarbar behöver utbudet koncentreras till stråk där förutsättningen för ökat resande är goda, dvs i de stråk där det finns tillräckligt många invånare. Detta framgår både i Kollektivtrafikstrategi för Halland, KF 2008-10-30 och i transportplanen och gäller både regionbuss- och stadsbuss. Samtidigt är det viktigt att erbjuda en grundläggande kollektivtrafik för dem som bor mellan stråken. Transportplanen föreslår här utveckling av den anropsstyrda kollektivtrafiken och parkeringar för bil och cykel på strategiskt viktiga kollektivtrafikhållplatser. Frågan om regionala kollektivtrafikstråk i Halmstad och kompletterade kollektivtrafik kommer att utredas ytterligare i samband med ny översiktsplan för Halmstad.

Frågor angående det lokala vägnätet i Kvibille hanteras inte av transportplanen. Eventuellt kan detta beröras som en del i ny kommunomfattande Översiktsplan för Halmstad.

Villaägarna Södra Halland

För den boendekategori som Villaägarna Södra Halland företräder är det mycket oroande att man föreslår att kollektivtrafiken skall ha ett färre antal hållplatser. Det är Villaägarnas uppfattning att skall kollektivtrafiken kunna konkurrera med biltrafiken så är detta inte rätt väg. Kollektivtrafiken bör istället ha en linjedragning, turtäthet och närhet till hållplats som gör det bekvämare att ta bussen.

Kommentar

Idag är resandet i Halmstad relativt lågt jämfört med andra städer i samma storlek. Förslaget till nytt linjenät för stadsbussarna i Halmstad har som sin viktigaste utgångspunkt att öka resandet med kollektivtrafiken. För bussarna är det då viktigt att kunna konkurrera med bilen vid val av färdmedel. Det måste gå fort längs gena linjer. Tänk spår – kör buss är vägledande vid dessa förändringar i Halmstad liksom i övriga landet. Nackdelen är att det kan bli glesare mellan hållplatserna. Transportplanen föreslår därför att stomlinjerna kompletteras med linjer med lägre turtäthet, industrilinjier och i vissa fall anropsstyrd trafik, detta för att det nya linjenätet inte skall få för stor negativ påverkan för dem som har svårt att förflytta sig längre sträckor.

AB Frösakulls Havsbad

Under rubriken "Fördjupade översiktsplaner Tylösand, Frösakull, Sandhamn" konstateras att området Tylösand, Frösakull och Ringenäs ligger i direkt anslutning till staden och omfattas av stadstrafiken för buss. Syftet är att tillskapa blandade boendeformer inom området. I planen föreslås två vägreservat för en eventuell framtida anslutning med Kustvägen från Frösakull, Kronolundsvägen, samt ny vägsträckning i skogsområdet från Fammarpsvägen i sydöstra Frösakull. Frösakulls Havsbad föreslår att vägreservaten tas bort.

Under rubriken "Cykelparkering och Parkeringsnorm" står bland annat följande "Inventera behovet av cykelställ i centrala Halmstad och skapa en organisation för att ta hand om felparkerade cyklar". Vi instämmer i ovan nämnda förslag! Vi anser att det är akut att ordna upp den vilda cykelparkeringen vid bland annat Lilla Torg, där vi äger flera fastigheter. Den vilda cykelparkeringen i centrum är inte acceptabel och är till hinder för gående och besökare till butiker och övriga publika inrättningar samt orsaker dessutom skador på byggnaders fasader, när cyklar ställs och lutas mot desamma. Vi yrkar att kommunen i samråd med berörda fastighetsägare snarast ordnar flera cykeluppställningsplatser i centrum.

Under rubriken "Påverka med hastighet" konstateras att flera hastighetsbegränsningar skett. Vi anser att flera av de hastighetsregleringar som skett verkar vara rena "tjänstemanna-produkten" utan koppling till verkligheten! Vi anser att dessa redan genomförda hastighetsbegränsningar snarast måste ses över på nytt och det gäller bland annat hastighetsbegränsningarna på Kungsvägen, Nya Tylösandsvägen och Gamla Tylösandsvägen som måste höjas. Tillåten hastighet bör återgå till vad som tidigare gällt med möjlig sänkning av tillåten hastighet på sommarmånaderna. Vi konstaterar även att både Nya Tylösandsvägen och Kungsvägen har gång- och cykelbana separerad från vägen i övrigt! Bestäm tillåten hastighet till en rimlig nivå som kommunmedborgarna förstår och accepterar!

Vi anser att Södra infarten, ny gata i söder samt bro över Nissan bör genomföras skyndsamt. Några åtgärder med minskat antal körfält för bilar m.m. på Laholmsvägen, Viktoriagatan och Slottsgatan kan inte vidtas innan ny gata i söder och bro över Nissan tillskapats. Vi anser det dessutom tveksamt att överhuvudtaget minska antalet körfält för bilar på nämnda gator, även om en ny gata och broförbindelse över Nissan tillskapas. Pröva först att låta bilar och bussar liksom idag samsas på nämnda gator med den avlastning och bättre trafikföring ny gata i söder och ny bro över Nissan ändå medför.

Vi anser att den stora mängd bussar som passerar centrum via Brogatan är orimligt och mycket störande, både trafiksäkerhetsmässigt och miljömässigt och utgör ett hinder och en barriär för en utveckling av ett ännu mera levande centrum med en god miljö. Flytta ut bussarna från Brogatan till Slottsgatan. Detta kräver även att en trafiksäker passage från centrum över Slottsgatan anordnas. Det innebär då även att Halmstads centrums koppling till Slottsparken, havet och Prins Bertils stig förstärks, liksom även att nya bostadsområden på söder får en bättre och trafiksäkrare koppling till centrum och till kollektivtrafik.

Vi anser även att det för ett levande och konkurrenskraftigt centrum i en ort av Halmstads storlek, är oerhört viktigt att centrum har god tillgång till nära och bekväma parkeringsplatser.

Kommentar

Nya Tylösandsvägen är på vissa sträckor hårt belastad, framförallt under sommaren. Det är handlingsprogrammets intention att fler resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Med en fortsatt utbyggnad av området kan ändå nya vägar i området bli nödvändiga på sikt. Detta är en uppfattning som delas av fördjupad översiktsplan för Tylösand, Frösakull och Sandhamn. Vägreservaten kommer därför att finnas kvar i transportplanen.

Förutom transportplanens text om attraktiv och tillräcklig parkering för cykel tas frågan också upp i Cykelplan 2010 - Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, teknik och fritidsnämnden nov 2010, samt i Riktlinjer för cykelparkering i Halmstad, Teknik- och fritidsnämnden maj 2010. Lämpligen genomförs förändring av cykelparkering i samband med

olika ombyggnadsprojekt. Synpunkten har därför vidarebefordrats till teknik- och fritidskontoret.

De förändrade hastighetsbegränsningarna har utvärderats och korrigerats där det har funnits skäl. Hastighetsbegränsningar hanteras endast övergripande i transportplanen. Inom det kommunala vägnätet hanteras hastighetsbegränsningar av teknik- och fritidsförvaltningen. Synpunkterna har lämnats vidare till dem.

Transportplanen har kompletterats med en trafikanalys, bilaga 1. Där framgår att omvandling av två körfält på Slottsgatan-Slottsbron-Viktoriagata och delar av Laholmsvägen är möjlig, framförallt om transportplanens åtgärder leder till ett förändrat beteende. Trafikanalysen visar också att det blir stora negativa konsekvenser om omvandling till busskörfält sker utan att bro över Nissan byggs. Transportplanens kapitel om genomförande visar därför att busskörfält och bro över Nissan tidsmässigt byggs i anslutning till varandra. Om en ny passage över Nissan byggs utan inskränkningar för trafiken i stadskärnan är det sannolikt att den totala biltrafiken över Nissan ökar.

Möjligheten att för fotgängare på ett trafiksäkert sätt följa Nissan kommer att tas upp i den framtida gångplanen.

För frågor om parkering hänvisas till transportplanens avsnitt om påverkan på parkering samt samrådsversion av Riktlinjer för parkering, samhällsbyggnadskontoret 2011.

Det finns många skäl att ha kvar stadsbussarna på Brogatan samtidigt som det finns skäl att flytta dem. Med bussarna på Brogatan får kollektivtrafikresenärerna nära till service och handel i stadskärnan, utredningar visar att kollektivtrafiken i centrala lägen ger betydande fördelar för centrumhandeln, resandeökningen blir större framöver mm. Brogatan är också en stor byteshållplats. I en undersökning hösten 2011 angav 51 % av de tillfrågade att de använde Brogatan till byten mellan olika bussar. Med dagens trafiksituation har kommunen därför inte ansett det trafiksäkert att flytta stadsbussarna till tex Slottsgatan. Från och med sommaren 2011 har regionbussarna däremot slutat trafikera Brogatan. Transportplanen har som utgångspunkt att bussarna skall vara kvar på Brogatan men genom omvandling av två körfält för bil till buss på Slottsgatan, Slottsbron, Viktoriagatan och delar av Laholmsvägen ges möjlighet för en framtida flytt av stadsbussarna.

Föreningen Halmstadsortens arbetsgivare

Den lokala och regionala miljön har stor betydelse för företagens utveckling. Företag behöver tillgång till kompetens, infrastruktur och kunder. Den vision och de värdegrunder som presenteras i översiktsplanen är av stor vikt då en bra boendemiljö och tillgång till goda utbildningsmöjligheter lockar till sig attraktiva medarbetare i regionen. Kombinerat med en väl utvecklad infrastruktur med goda möjligheter för såväl arbetspendling som godstransporter ger det Halmstad goda förutsättningar för den utveckling och tillväxt som eftersträvas.

I handlingsprogrammet för bostadsförsörjning redovisas en befolkningsutveckling som vi betraktar som rimlig och de behov av bostäder som därmed uppstår tycks finnas inom befintliga och nya områden som anges. Vi tror att den förtätning av staden och områden med närhet till befintlig infrastruktur är en väl genomtänkt strategi samtidigt som vi konstaterar att hänsyn är tagen till behov av olika boendeformer. I sammanhanget vill vi understryka behovet av boende för studenter.

Vad avser mark för verksamheter anser vi bedömningen om framtida behov som rimliga. De områden som redovisas i planen är samtliga områden som kan betraktas som attraktiva ur etableringssynpunkt, inte minst med tanke på att flera ligger väl till i förhållande till större transportleder.

Då transportarbetet utgör en betydande del av ett företags verksamhet är det också vår uppfattning att vissa utpekade objekt är mer angelägna att realisera. Dessa är Södra infarten med ny förbindelse över Nissan, ett samlat resecentrum och en förbättrad förbindelse i norr från E6 mot Söndrums Industriområde. Dessa förbindelser skulle avlasta centrala delar av staden från mycket godstrafik samt öka tillgängligheten till Halmstads Flygstation från omlandet.

Att Handlingsprogrammet dessutom belyser en mängd andra aspekter för ett hållbart transportsystem ser vi som ett långsiktigt och viktigt instrument för samhällsplaneringen.

Avslutningsvis vill vi peka på värdet av en länsöverskridande pendlingstrafik där samverkan med aktörer utanför både kommunen och länet är av stor betydelse.

Kommentar

Kommunstyrelsen noterar att föreningen Halmstadsortens arbetsgivare genom sitt yttrande står bakom transportplanen. Vidare noteras att Södra infarten med ny förbindelse över Nissan, resecentrum och en förbättrad förbindelse i norr från E6 mot Söndrums industriområde anses mer angelägna än andra åtgärder.

Lantmännen

Lantmännen Fastigheter Syd AB är fastighetsägare till kv Filen 3 på Gjutaregatan 12, på Vilhelmsfälts industriområde. Fastigheten har i dag en byggnadsyta på ca 19000 kvm, lokalerna är i dagsläget fullt uthyrda till verksamheter som bearbetningsindustri, reparationsverkstad, handel, lager och logistikverksamhet.

Fastigheten är i dag ansluten med ett industrispår som används regelbundet i den omfattande lager och logistikverksamhet som sker på fastigheten. En utredning om att uppföra ytterligare ca 6000 kvm logistiklager på fastigheten pågår. Utredningen sker bl.a. på uppdrag av våra hyresgäster, som vill utveckla sina verksamheter på fastigheten och i den utvecklingen ser man industrispåret som en viktig del, både som ett effektivt transportsätt men också som ett hållbart transportsätt och viktigt konkurrensmedel.

Lantmännen ser med stor oro på de konsekvenser som den föreslagna transportplanen får för nuvarande och planerade verksamheter på fastigheten. Om industrispåret försvinner, försämras våra möjligheter avsevärt att utveckla fastigheten och till den skapa en god tillgänglighet med hållbara och säkra transporter.

I handlingsprogrammets beskrivning av utmaningar, strategier och ambitioner med transportplanens mål, sägs att godstransporter skall överföras från väg till järnväg och att man skall "utveckla Halmstad till ett logistiskt nav för hållbara transporter".

Lantmännen ser inte kopplingen mellan handlingsprogrammets mål och planen på att ta bort industrispåret på Vilhelmsfält.

Lantmännen motsätter sig starkt den del i handlingsprogrammet som innebär att industrispåret på Vilhelmsfält försvinner, då den får betydande negativa konsekvenser för vår fastighet.

Kommentar

Stickspår är en viktig del i ambitionen att ”utveckla Halmstad till ett logistiskt nav för hållbara transporter”. Samtidigt är det, som trafikverket påpekar i sitt yttrande, viktigt att ta hänsyn till vad som är samhällsekonomiskt försvarbart. I vissa fall är det mer fördelaktigt att samordna omlastningen mellan väg och järnväg via en kombiterminal istället för att ordna separata stickspårsanslutningar till olika verksamheter i och kring Halmstad.

Möjligheten att behålla stickspåren på Larsfrid och Vilhelmsfält har tidigare utretts som en del av detaljplan för södra infarten. Här visas att det är samhällsekonomiskt tveksamt att behålla stickspåren men att det finns anledning att överväga att behålla stickspåret till DHL/Lantmännen.

Under samrådet har diskuterats att göra en ny utredning om stickspår vid Södra infartens utbyggnad. Utredningen kommer att ske som en del av genomförande av transportplanen.

DHL

DHL Freight Sweden AB erbjuder logistiklösningar över hela världen och i Halmstad är vi belägna i Vilhelmsfält's industriområde varför vi påverkas av det förslag till handlingsprogram för hållbara transporter som Halmstads kommun utarbetat.

DHLs verksamhet i Halmstad är uppdelad på två verksamhetsområden varav en terminalverksamhet med cirka 50 anställda på Fräsaregatan och med lagerverksamhet på Gjutaregatan i Lantmännens lokaler med ytterligare åtta anställda. DHL marknadsför både egna verksamheten samt Halmstad Hamn med bra geografisk placering på västkusten och Halmstad som växande logistikstad.

Företaget förmedlar gods med en vikt upp till 39000 kg och där sändningar under 1000 kg produceras via terminalnätet från en dag till nästa med turbilar ända upp till terminalen i Sundsvall. För transport till Mälardalen och norrut eftersträvas järnväglösningar där så är möjligt. I södra Sverige används i huvudsak lastbilar men i viss mån transporteras gods från Halmstad till Helsingborg för att där omlastas till tåg.

I dagsläget har vi i Halmstad runt 100 järnvägsvagnar per år med inkommande gods för lagring och idag arbetar vi med ett mycket positivt besked från en ny sydeuropeisk kund med inleveranser i huvudsak via järnväg. Dessa transporter beräknas inom en två års period omsätta ca 500 järnvägsvagnar per år. Vår strävan och förhoppning är att ytterligare öka andelen leveranser via järnväg till och från vårt lager på Gjutaregatan 12.

DHL har under många år bedrivit ett offensivt miljöarbete och idag ligger företaget långt framme i utvecklingen och omställningen mot ett hållbart transportnätverk. Transportsektorn är idag föremål för stora utsläpp relaterade till den ökande växthuseffekten. DHL har av den anledningen antagit ett miljömål som innebär att vi ska reducera våra koldioxidutsläpp med 30 % fram till 2020 jmf med basår.

2007. Denna ambition innebär att vi på ett strukturerat sätt arbetar med växthusgasreducerande åtgärder i vår strävan att nå detta mål. DHL är som andra transportbolag idag en nidbild för koldioxidutsläppen och därför utsatt för enorma

påtryckningar, inte minst från våra kunder men även från olika samhälls- och intresseorganisationer varför frågan är mycket viktig för oss.

I denna omvandlingsprocess är en av våra viktigaste strategier att öka vår användning av järnväg, både genom egna tågset samt genom andra intermodala lösningar men vi arbetar även intensivt med förnyelsebara bränslen och alternativ teknik för våra lastbilar. Omställningsarbetet genomförs i nära samarbetet med våra kunder men även med andra för oss viktiga aktörer inom transport- fordons och bränslesektorn.

DHL är generellt positiv till förslag som styr bort tyngre trafik från de centrala delarna av staden både ur ett utsläpps- och ett trafiksäkerhetsperspektiv. Däremot har vi ovan beskrivit flera tunga skäl till att helt förkasta den del av förslaget som innebär ett borttagande av befintliga industrispår i området. Halmstad kommun har antagit "Värdegrund Halmstad 2020" Ansatsen är att Halmstads kommuns utveckling ska vara långsiktigt hållbar. Detta menar man innebär att; utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov, www.halmstad.se. Att plocka bort industrispår är ett mer eller mindre permanent beslut för kommande generationer vilket motsäger Halmstads kommuns värdegrund.

Transportstyrelsen har transportpolitiska mål: De sex delmålen är: ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö, en positiv regional utveckling, ett jämställt transportsystem. Detta förslag anser inte vi går i linje med deras mål.

I Region Hallands systemanalys från 2008 "Framtidens transportsystem i Halland - en regional systemanalys" skriver man "att för att minska klimatpåverkan och utveckla arbetsmarknadsregionerna i Västsverige på ett hållbart sätt är det viktigt att skapa förutsättningar för öka andelen godstransporter på järnväg och för att detta ska vara möjligt behövs utöver ett färdigställande av Västkustbanan en utbyggnad av kombiterminaler och av industrispår så järnvägsinfrastrukturen kan utnyttjas mer effektivt"

Detta innebär att vi motarbetas både ur ett affärsmässigt- men framförallt ur ett miljömässigt perspektiv i våra ansträngningar att nå våra miljömål. Vi får också svårare att möta kund- och andra lokala krav på koldioxidreduktion. Vi välkomnar därför ett alternativ som beaktar detta och istället för att motverka våra ambitioner att minska våra utsläpp hjälper oss i denna omvandlingsprocess.

Kommentar

Stickspår är en viktig del i ambitionen att "utveckla Halmstad till ett logistiskt nav för hållbara transporter". Samtidigt är det, som trafikverket påpekar i sitt yttrande, viktigt att ta hänsyn till vad som är samhällsekonomiskt försvarbart. I vissa fall är det mer fördelaktigt att samordna omlastningen mellan väg och järnväg via en kombiterminal istället för att ordna separata stickspårsanslutningar till olika verksamheter i och kring Halmstad.

Möjligheten att behålla stickspåren på Larsfrid och Vilhelmsfält har tidigare utretts som en del av detaljplan för södra infarten. Här visas att det är samhällsekonomiskt tveksamt att behålla stickspåren men att det finns anledning att överväga att behålla stickspåret till DHL/Lantmännen.

Under samrådet har diskuterats att göra en ny utredning om stickspår vid Södra infartens utbyggnad. Utredningen kommer att ske som en del av genomförande av transportplanen.

Krönleins bryggeri AB

Mot vad som uttalas om prioriteringsordningen i fråga om olika trafikslag har vi principiellt ingen erinran, men prioriteringen av cykeltrafik på bekostnad av motorfordonstrafik bör ske med rimlig hänsyn till behovet av godstransporter bl.a. vårt behov av vägar för nödvändiga transporter till och från bryggeriet.

Vi saknar ett omnämnande av bryggeriets transporter i avsnittet om godstrafik på sid 58 och vi ställer oss frågande till innebörden av rekommendationen på sid 59 om att undersöka möjligheterna att i samarbete med näringslivet i Halmstad införa samordnad varutransport i Halmstads stadskärna. Vad skulle det betyda för vår del?

Vad som sägs på sid 64 om att utveckla vissa vägar med avseende på godstrafik rimmar väl med vad vi uttalat om trafiken på vår tillfartsväg Fogdegatan. Mot den av kommunen nyligen utförda åtgärden att anlägga en bred cykelbana som avsevärt hindrar vår godstrafik har vi redan allvarligt erinrat. Åtgärden kan inte vara i linje med rekommendationen på sid 64 att reservera vissa vägar för godstrafik och undvika att onödigt blanda tung fordonstrafik med cykel trafik.

Till den avslutningsvis redovisade fyrstegsmodellen (sid 69 f) har vi följande kommentarer. Redan i nivå 1 bör det finnas med en punkt "Trafikreglerande åtgärder" och i nivå 2 bör man vara mycket noggrann vid avvägningen under punkterna "Utforma säkra passager över vägnät för oskyddade trafikanter i befintligt vägnät" och "Trafiksäkra befintliga korsningar och passager". Om man arbetar efter dessa riktlinjer borde det vara möjligt att garantera oss säkra transporter till och från vårt bryggeri.

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter är en generell plan som i mycket kan jämföras med en fördjupad översiktsplan. Några enskilda företag nämns därför inte i texten.

Samordnad varudistribution berör i första hand konsumtionsföretag och företag placerade på stadskärnans gågator och bussgator. Då Krönleins är placerat vid Karl XI väg är det inte troligt att företaget berörs.

Handlingsprogram för hållbara transporter är, som nämnt ovan, en generell plan och berör framförallt det övergripande vägnätet. I det övergripande vägnätet har vissa gator pekats ut med avseende på godstransporter. Så har inte gjorts på det mer finmaskiga nätet. Generellt kommer alla företag i stadskärnan att på sikt få ta mer hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Samtidigt är det viktigt med funktionsblandning och möjlighet för företag i centrum att utvecklas. Som Krönleins själv nämner är detta viktiga avvägningar i handlingsprogrammets genomförande.

Yttrandet är på åtta sidor och därför redovisas här enbart de yrkanden som [REDACTED] har lämnat. Yttrandet i sin helhet finns tillgängligt som bilaga.

Yrkande

Det utställda detaljplaneförslaget för Albinsro omarbetas och förses med en fungerande övergripande trafikstruktur inkluderande vägreservat för en ny Nyrebäcksled och en ny tvärförbindelse till Frösakull.

Befintlig separerad bussgata med separerad GC-väg med tanke på trafiksäkerheten bibehålls och inte blandas med biltrafik.

G:la Tylösandsvägen hastighetsbegränsas till 30 km/tim på grund av den undermåliga vägstandarden.

G:la Tylösandsvägen lämpligen omdisponeras till GC-väg efter det att en ny ändamålsenlig trafikled (Nyrebäcksleden och tvärförbindelsen Frösakull- Söndrum) byggts ut.

Det illustrerade skolområdet norr om Karlstorp på det nya Ranagård bör förflyttas till ett mer centralt område inom Ranagård. Detta för att minimera trafiken.

Om skolplaceringen är föranledd av att skolbarn skall transporteras från Frösakull till Ranagård finns det ytterligare skäl till att snabba upp processen för att klarlägga Tvärleden och Nyrebäcksleden. Då pratar vi om "hållbara" transporter.

Om vi pratar om hållbara transporter så skall Onsjö 32:121 ur transportskäl (gångavstånd till stranden) bibehållas som campingområde och nuv. Karlstorps Camping i stället bebyggas med seniorboende 55+. Nuv. Karlstorps Camping alstrar onödigt biltrafik till stranden. Vid Nuvarande First Camps placering vid Tylebäck var en bärande strategi att i jämförelse med Karlstorp att eliminera onödiga bilresor till badet.

Kommunens förslag att göra om den befintliga Bussgatan till en gata med blandad trafik, bilar, bussar, varubilar m.m. är naturligtvis ORIMLIGT efter att Bussgatan fungerat som en separerad renodlad Bussgata i över 30 år.

Kommentar

Detaljplan för Albinsro är antagen och överklagad, prövning pågår.

Busstrafiken för det nya bostadsområdet föreslås i planen trafikera den nya huvudgatan. Separata busskörfält byggs idag sällan i bostadsområden där trafikmängderna inte förväntas innebära några framkomlighetsproblem för bussen. Separata busskörfält prioriteras istället på större gator med trafikmängder över 7000 - 8000 fordon per dygn. Däremot bör GC-väg separeras från bil- och bussgatan vilket också föreslås i detaljplanen.

Skolans placering har fastställts i detaljplan och hanteras inte i transportplanen.

Översiktsplanen, med fördjupningar, revideras med vissa års intervall. Nyrebäcksleden har inte varit aktuell i översiktsplanen sedan en längre tid. Transportplanen har inte sett någon anledning att ompröva detta.

Fördjupad översiktplan för Tylösand, Frösakull, Sandhamn vilken vann laga kraft 2009 anger området för Karlstorps camping och området söder om denna som befintlig camping och föreslagen camping. Permanentbostäder är inte aktuellt att förlägga dit.

Halmstads Naturskyddsföreningen

HNF vill ge Halmstads kommun eloge för att ha tagit fram ett mycket ambitiöst och visionärt handlingsprogram för hållbara transporter som omfattar alla typer av kommunikation inom kommunen. HNF anser det är en bra uppdelning med djup analys av olika kommunikationssätt var för sig. Exempel på det genomtänkta i analysen är att bygga ut staden via de befintliga kommunikationsvägarna i fingerliknande stråk och att minska trafikleders barriäreffekt för gående.

Med anledning av allt positivt i planen är HNF mycket förvånad att det i planen föreslås en ny trafikled med bro över Nissan. Det som under många år har gått under benämningen "Hamnleden". Att bygga denna nya trafikled för bilar och lastbilar motiveras bl.a. av koncentrationen av luftföroreningar på Viktoriagatan och att det blir trafikstockning under perioder morgon och kväll under arbetsdagar. HNF har förståelse för ambitionen att minska luftföroreningarna på Viktoriagatan och köbildning blir lätt ett trafikmiljöproblem. HNF anser dock att dessa befintliga miljöproblem är av mindre omfattning i jämförelse med att bygga en ny trafikled med bro över Nissan. Ett byggande av en sådan led skulle orsaka avsevärt större miljöskada. Nedan följer exempel på negativa effekter som HNF anser att anläggandet av den nya trafikleden (Hamnleden) kommer att få. Själva anläggandet av leden och när leden är i drift kommer att få mycket negativa konsekvenser för naturmiljön i och i anslutning till leden. I planen nämns att hänsyn ska tas till de närliggande värdefulla naturområdena som sanddynsområdet och Aleskogen, som delvis är Natura 2000 område, och hyser en av Sveriges tätaste fågelpopulationer. HNF anser att även om det tas så stor hänsyn som möjligt så är det omöjligt att undvika mycket negativa effekter på naturmiljön. Störningen kommer att bli mycket omfattande på framförallt fågellivet, som t.ex. minskning av födosöksområden samt direkt fysisk störning och bullerstörning. Det finns även risk för att mossor och kärlväxter kan påverkas negativt av damning och andra partiklar. En av anledningarna till byggande av leden är att minska trafikvolymen på Slottsbron och Viktoriagatan samt att underlätta trafiken mellan öst och väst. En sådan effekt kommer troligtvis den nya leden också att få. Hur stor effekten kommer att bli är däremot svårt att prognostisera eftersom många biltrafikanter är bekväma och rationella och kommer då ändå att välja närmaste vägen som i många fall, kanske de flesta, är att köra över Slottsbron. En negativ effekt som alltid kommer när det byggs nya fina vägar är att trafikvolymen ökar. En mycket trolig följd effekt, som anläggandet av den nya trafikleden kommer att få, är att biltrafiken kommer att öka totalt i Halmstads kommun och det motsäger allt annat visionärt tänkande i trafikplanen. En ökning av biltrafiken medför också större utsläpp av luftföroreningar som koldioxid. Riskerna finns också att underlättandet av trafikarbetet i form av bilåkning, som en ny trafikled över Nissan innebär, kommer att få till följd att fler väljer att ta bilen istället för att cykla och åka kollektivt vid transporter mellan öst och väst i Halmstad. Detta motsäger också allt annat tänkande i planen som går ut på att öka cykling och bussåkande.

I delkapitlet om gångtrafik beskrivs målet med att minska trafikleders barriäreffekt och hur det är tänkt att arbeta för att nå detta mål, vilket är mycket vällovligt. Det är därför mycket förvånande att det i trafikplanen föreslås anläggandet av en gigantisk barriär i form av en ny trafikled, som avskärmar hela centrala Halmstad från havet och de attraktiva rekreationsområdena som finns i anslutning till den planerade sträckningen. Om trafikleden byggs är dock sannolikheten stor att dessa rekreationsområdens attraktionskraft kommer att

minska, vilket också i sin tur är en stor negativ effekt. Även om åtgärder genomförs för att minska barriäreffekten kommer ändå den samlade effekten att bli mycket negativ i form av buller, avgaser och hinder. En allmän synpunkt är att Halmstad, liksom andra städer, borde öppna upp staden mot havet, som en attraktion, i stället för att bygga avskärmande vägar på ett helt otidsenligt sätt.

HNF beklagar att den framtagna trafikplanen har med byggandet av "Hamnleden". I övrigt är det en mycket fin produkt och HNF stödjer det fortsatta arbetet med genomförandet. Genomförs de övriga tankarna i planen kommer Halmstad att ha en mycket bättre trafikmiljö år 2030.

Kommentar

Transportplanen har kompletterats med miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2011, Bilaga 2. Miljökonsekvensbeskrivningens slutsats är att Transportplanen bedöms vara genomförbar med ett fortsatt planarbete som tar hänsyn till värdefulla områden för både natur, rekreation, kultur samt andra vatten- och naturresurser.

Eventuell ny bro över Nissan och gata på söder planeras i samband med införande av busskörfält på Slottsgatan, Slottsbron, Viktoriagatan och delar av Laholmsvägen. Byggnation sker enbart om trafiksituationen på Laholmsvägen inte har förbättrats tillräcklig genom andra genomförda åtgärder samt om inga andra möjligheter till avlastning av Laholmsvägen kan hittas. Eventuell ny bro över Nissan innebär därför inte ytterligare körfält för bilar över Nissan. Att minska biltrafik i stadskärnan är framförallt viktigt för att minska luftföroreningar på Viktoriagatan, minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter, öka framkomligheten för busstrafiken samt möjliggöra ett attraktivt och trafiksäkert resecentrum. Fördjupad översiktsplan för Halmstad visar också en kraftig utbyggnad av bostäder utmed Nissan söder om Slottsbron. Med ca 1000 bostäder i direkt anslutning till Nissans östra strand och ytterligare bostäder på Nissans södra strand kan en ytterligare förbindelse över Nissan, om den blir nödvändig, bli en viktig lokal passage. Detta gäller både gång, cykel och biltrafik. För de boende på södra sidan finns flera målpunkter öster om Nissan, t.ex. högskolan, verksamhetsområden och Östra stranden. Från boende på östra sidan finns målpunkter på söder och väster som småbåtshamn, Prins Bertils Stig och Tylösand. För information om trafikstring hänvisas till Bilaga 1, Trafikanalys Halmstad, Ramböll nov 2011.

En ny gata på söder kommer att till viss del innebära en ny barriär för rekreativstråk till Västra stranden och Aleskogen. Med väl utformade övergångsställen och låg skyltad hastighet kan barriärverkan dock begränsas. Samtidigt kommer förslaget kraftigt minska barriäreffekten från Nissan. Halmstad har idag fyra broar norr Slottsbron och ingen bro söder om Slottsbron. Vidare hänvisas till Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2011, Bilaga 2.

Att föreslå en ny gata på söder med bro över Nissan är inte det samma som att föreslå utbyggnad av den sk Hamnleden. Ny gata på söder har bla färre körfält för biltrafik, planeras för lägre hastigheter, kommer att ha restriktioner för trafikering av viss godstrafik och till stor del ett helt annat syfte än den tidigare planerade "Hamnleden".

Arriva Sverige AB

Framkomligheten skall förbättras. Grunden för detta skall läggas redan vid planering av nya områden eller ombyggnad av infrastruktur. "Tänk spårvagn- kör buss."

Exempel på åtgärder; bussgator, genvägar, körfält, hållplatsutformning, signalprioritering, fritt från hastighetsbegränsande gupp, effektiv biljettavisering, påstigning genom bakdörr, kortläsare och halkbekämpning. Framkomlighet är lika med attraktionskraft, säkerhet och driftsekonomi.

Ett akut framkomlighetsproblem är Tylösandsvägen. Vi deltar gärna i ett planeringsarbete som kan ge en snabb lösning åt detta.

Betydelsen av ett nytt resecentrum kan inte överskattas. Det innebär en institutionalisering av kollektivtrafiken för långa och korta resor och för sammanknytning av reselänkar. Det är av största vikt att järnväg, regional- och stadstrafik får en gemensam mötespunkt.

Hållplatsen är mötesplatsen mellan oss och kunderna. För att ge ett gott intryck och trygghet skall den vara noggrant planerad. Hållplatsens utformning har största betydelse också för framkomlighet och säkerhet. Byggnadstyper; längs rak gatukant för egna körfält och hårt trafikerade gator. Klackhållplatser för normalgator. Timglashållplatser där särskilt stor säkerhet för gående krävs (t ex vid skolor). Inbyggda hållplatsfickor vid ändhållplatser eller andra ställen där bussen skall invänta tid och där övriga typer inte är lämpliga.

Utrustning; Väderskydd med papperskorg, belysning och uppvärmd sittbänk, hållplatsstolpe vid bussens framdörr, tidtabell, linjekarta och realtidsvisning

Linjenätet är av största betydelse för busstrafikens attraktivitet. Det skall byggas så stabilt som möjligt för att minimera förändringar. Minimera övergångsresor, linjedelar med samma behov knyts ihop, raka och snabba stråk, stomlinjer och inga förgreningar.

Antalet tillgängliga sittplatser i kollektivtrafiken bestäms av antalet fordon, fordonens storlek och omloppstiderna i tidtabellen. Med en ökad genomsnittshastighet, som åstadkoms av framkomligheten ovan, får vi fler sittplatser åt våra kunder. En utbyggd bussflotta är nödvändig för att nå framtida resandemål. I en framtida trafik med stomlinjer vill vi förespråka bussar med större resandekapacitet än idag

Vår målsättning är att resandet på de regionallinjer som vi har kontrakt på skall utvecklas med 50 % under kontraktstiden. Det mesta som vi har skrivit om stadstrafiken gäller också för regionaltrafiken. Vi vill dock peka på några specifika frågor.

Vi förespråkar ett stomlinjenät med tre linjer, låt oss kalla dem 300, 350 och 400. De går från Laholm, Falkenberg respektive Hylte till Halmstad. Stomlinjerna körs med styv tidtabell, det vill säga med fasta minuttal, var 30:e (högtrafik) eller 60:e minut (lågtrafik).

Bussarna skall i största möjliga utsträckning köra "samma väg som jag kör min bil", det vill säga snabbt och rakt till målet. Ibland vill man köra in om de orter som har fått en snabb förbiväg. Vår erfarenhet säger oss att detta inte alltid är den bästa lösningen. Attraktiviteten och kundnöjdheten som helhet ökar om man i stället flyttar ut hållplatserna till "stora vägen".

Till stamlinjerna tillknyts matarlinjer som ofta kan köras med bussar som också har annan uppgift, t ex skolkörning.

Kommentar

Samhällsbyggnadskontoret noterar att Arriva genom sitt yttrande står bakom transportplanen. Då Arriva enligt avtal kommer vara entreprenör för stadsbusstrafiken i Halmstad och regionbusstrafiken i södra Halland under stora delar av handlingsprogrammet genomförande är detta mycket positivt. Vidare noteras att Arriva först lyfter fram vikten av framkomlighet för busstrafiken, "Tänkt tåg – kör buss", som en angelägen åtgärd.

Angående de mer konkreta synpunkterna hanteras de inom ramen för samarbetet mellan kommunen, Hallandstrafiken och Arriva, kallat Närhet Halmstad.

Regionbussarnas framtida linjesträckning kommer att utredas i samband med ny översiktplan för Halmstad. Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete inom detta område.

██████████ anser att huvudstrategin att gång-, cykel-, och kollektivtrafik skall prioriteras på biltrafikens bekostnad är bra. Bra är också att det som står om kollektivtrafik och en ny bussgata som tar i anspråk bilkörfält. Det är viktigt att det verkligen blir så i planeringen och i genomförandet. Om verkligt kraftfulla satsningar görs på cykel och kollektivtrafik samt påverkansinsatser så kanske inte stora och kostsamma investeringar, såsom ny bro över Nissan, behövs.

Vidare anser ██████████ att bensinens pris och tillgång troligen innebär betydligt högre bilkostnader än i dag. Nya tekniker kommer inte hinna överbrygga detta. Finns någon vision över bilanvändningen i den framtida staden? Har detta faktum påverkat prognoserna för biltrafik 2030 eller är den beräknade trafiken enbart en framräkning av nuvarande förhållanden? Bra att gång och cykel, inom staden, gynnas på biltrafikens bekostnad.

Vidare bör biltrafiken inte spridas på flera gator utan istället, som tidigare, fokuseras till några leder. Att sprida trafiken gynnar inte gång, cykel och kollektivtrafik. Prognoser för framtida biltrafik måste också presenteras och diskuteras.

Ny bro över Nissan anges som en gata bland andra gator. Skall vara öppningsbar. Hur säkerställer man att den verkligen kommer att fungera som gata? ██████████ är tveksam till om ny bro över Nissan enligt planens förslag verkligen behövs. Transportplanen bör redovisa ett alternativ utan ny bro över Nissan och vilka insatser som behövs för att trafiken totalt skall fungera även utan ny bro och med kraftig satsning på cykel, kollektivtrafik och mobility management. Även Södra infarten bör ifrågasättas.

Nordvästpassagen är intressant och bör studeras ytterligare för att hitta möjlig fysisk sträckning. Transportplanen saknar en redovisning av alternativ för framtida biltrafiken.

Vidare anser ██████████ att fyrstegsprincipen bör tydliggöras samt att det är viktigt att prioritera åtgärder i ste 1-3. Pengarna får inte gå till stora investeringar och sedan orkar man inte med alla mindre åtgärderna som tillsammans kan ge stora effekter. Hur säkerställs att åtgärderna prioriteras enligt strategins och planens ordning. Kommunens organisation, arbetssätt och ansvarsfördelning, kan påverka hur åtgärder prioriteras och beslutas. Prioritering och utfall av åtgärder kan förväntas bli olika om en "mjuk" förvaltning får ansvaret för kommunens transportsystem gentemot om en teknisk förvaltning får det. Det har också betydelse att den som har ansvaret för planeringen också har ansvaret för pengarna. Såväl för investering som drift. Således ett helhetsansvar.

Slutligen anser han att då planen inte innehåller någon redovisning av alternativa förslag till lösningar bör planen omarbetas och ges ut på nytt samråd. Planen skall också kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentar

Förslag angående den kommunala cykelkartan har vidarebefordrats till teknik- och fritidskontoret.

Transportplanen har kompletterats med Bilaga 1, Trafikanalys Halmstad, Ramböll 2010, vilket bl.a. redovisar effekten på gatunätet vid förändrat beteende, d.v.s. en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Här redovisas också konsekvenserna av en genomför ny bussgata i centrum utan kraftig minskning av biltrafiken eller om så blir nödvändigt en utbyggnad av en ny förbindelse över Nissan samt alternativet med Nordvästpassagen. Trafikalstringen i trafikanalysen är differentierad och baseras på längre antal trafikrörelser per hushåll till, från och inom centrala Halmstad.

Angående led kontra spridning av trafiken har det varit ett enkelt val för många kommuner att bygga en ringled runt staden. I Halmstad är detta inte möjligt i söder och norr då staden sträcker sig ut till havet i söder och till Galgberget i norr. Det kan också ifrågasättas om nya ringleder är det bästa sättet att stanna upp biltrafikens ökning totalt. Transportplanen har kompletterats för att tydliggöra att en kraftig satsning på gång, cykel och kollektivtrafik skall göras i första hand. Om denna satsning inte innebär en tillräcklig minskning av trafiken i centrum föreslås omfördelning av befintlig trafik. Detta kompletteras med en mindre kapacitetsökning för vägnätet i de områden där det idag finns problem t.ex. med framkomlighet och luftföroreningar.

Frågor om utformning av Halmstads resecentrum behandlas i detaljplan.

Transportplanen anger att en eventuell ny Bro över Nissan skall vara tvåfilig gata med stort utrymme för gång och cykel. Åtgärdsförslaget anger också att en eventuell bro skall vara öppningsbar. För att ytterligare minska risken att gatan skall bli en led föreslås den ansluta Slottsjordsvägen vid rondellen vid Flygaregatan inte mot korsningen med Järnvägsleden. För övriga synpunkter på trafikbelastning hänvisas till Trafikanalys Halmstad, Ramböll 2010.

Budget för åtgärderna och därmed genomförandet att Handlingsprogram för hållbara transporter beslutas varje år av kommunfullmäktige genom planeringsdirektiv och budget.

Transportplanen har kompletterats med miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2011, Bilaga 2 och Trafikanalys Halmstad, Ramböll 2011, bilaga 1. Båda dokumenten redovisar olika alternativ.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Synpunkter lämnade vid samrådsmöte och muntligt framförda synpunkter. Synpunkterna redovisas i sammandrag. För redovisning av synpunkter vid respektive samrådsmöte med allmänheten se bilaga 1 för samrådsredogörelsen.

- Vid förändring av busstrafiken är det mycket viktigt att ta hänsyn till medborgare som har svårt att förflytta sig. Antalet busshållplatser bör inte minska.

Kommentar

Förslaget till nytt linjenät för stadsbussarna i Halmstad har, liksom transportplanen, som sin viktigaste utgångspunkt att öka resandet med kollektivtrafiken. För bussarna är det då viktigt att kunna konkurrera med bilen vid val av färdmedel. Det måste gå fort längs gena linjer. Tänk spår – kör buss är vägledande vid dessa förändringar i Halmstad liksom i övriga landet. Nackdelen är att det blir glesare mellan hållplatserna. Transportplanen föreslår därför att stomlinjerna kompletteras med linjer med lägre turtäthet, industrilinjerna och i vissa fall anropsstyrd trafik, se sidan 31.

- Busstrafiken behöver utökas genom tätare avgångar och snabbare linjer.

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter, transportplanen, föreslår att stadstrafikens stomlinjer blir genare och snabbare. Vidare föreslås transportplanen att turtätheten i högtrafik utökas till minst tio minuter för stomlinjer och tjugo minuter på övriga linjer. För regionbusstrafiken föreslår transportplanen att turtätheten i högtrafik utökas till trettio minuter. För mer information se Transportplanens kapitel om kollektivtrafik.

- Gång- och cykelbanor måste förbättras genom ombyggda korsningar, bättre ljus och ökad snöskottning. De måste också bli tryggare. Cykelvägarna behöver också bli fler.

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter föreslår en kraftig satsning på gång- och cykel. Bl.a. omfattar denna utveckling av superstråk i Halmstad vilka ska ha en hög kvalitet med avseende på framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, genhet, attraktivitet, bekvämlighet, underhåll mm. För mer information se Transportplanens kapitel om cykel.

- Södra infarten behöver byggas.

Kommentar

Transportplanens kapitel om genomförande har reviderats så att Södra infarten genomförs tidigare än förslaget i samrådsversionen.

- Tiarpsallén behöver byggas ut.

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter, transportplanen, föreslår att samarbete sker med Trafikverket för en snabb ombyggnad av väg 601, Tiarpsallén.

- Trafikfarliga korsningar behöver åtgärdas, framförallt nämns korsningen E6 väg 25.

Kommentar

Handlingsprogram för hållbara transporter, transportplanen, föreslår att samarbete sker med Trafikverket för en snabb ombyggnad av korsningen E6 väg 25.

REDOGÖRELSE FÖR SYNPUNKTER UNDER SAMRÅDSMÖTE MED ALLMÄNHETEN

SAMRÅDSMÖTE STADSBIBLIOTEKET 15 JUNI 2010
Ca 30 deltagare

Förtätning kan värdefulla grönområden i anspråk.
Folkparken borde inte bebyggas

SAMRÅD ANDERSBERG 18 AUG 2010
C:a 15 deltagare

Utveckling av gröna stråk - bollplan och scen
Bra belysning - trygghetsåtgärder
Sammanhängande G/C-stråk längs Laholmsvägen - säkra
Bra G/C- stråk över Laholmsvägen
Trafiksäkerhetsåtgärder vid Brogård (rondell)
Behålla tätheten mellan busshållplatserna
Bussarna måste gå ofta
Göra stranden attraktiv
Direktbuss mot stranden
Fint stråk mot stranden
Bra belysning behövs på G/C- stråken

I övrigt framkom ej tätare bebyggelse, parkeringsytorna måste vara kvar, bra
bussförbindelser, tätt mellan hållplatser

Stranden kan lyftas med hotell etc för att kunna konkurrera med Tylösand.

SAMRÅD VALLÅS 25 AUG 2010
11 deltagare
Snabb och tät kollektivtrafik
Inte färre hållplatser
Utrymme för fler skolplatser, planera för flexibilitet
Olika upplåtelseformer nödvändiga
En inre zon med en hastighet
Skylta tydligt, led trafiken
Behåll och utveckla grönområden, utegym för äldre
Bra med Södra infarten
Arbeta med mötesplatser
Gör Vallås centrum mer tryggt
Förtäta med måtta
Otrygg busslinje vid Fina Laxen, busslinje Vallås - havet
Bort med tung trafik på Kornhillsvägen

Hur tar man sig till Skedalahed som rekreationsområde?
Man kör för fort på Strandvallen och på GC-vägar
Rondellen/infarten till Vallås måste ses över
Mötesplatser för barn och unga på strategiska platser behövs

SAMRÅD SÖNDRUM 26 AUG 2010

23 deltagare
Tveksamt med förtätning i viktiga grönområden
Karaktären i Söndrum ska bevaras
Bygg inte i Hästhagen
Nya Tylösandsvägen starkt trafikerad, trafiksystemet
verkar inte klara mer belastning
Varför planeras ingen förbifart?
Avlastande vägar behövs
Bra med buss Flygstaden - Bäckagård
Planera för generationsskifte
Bygg inte för högt
Ej bra med Karlstorps camping

SAMRÅD FYLLINGE 30 AUG 2010

Ca 30 deltagare

Värna skolskogen vid avgränsning av industriområde
Gräns mellan industri och bostäder
Ringled anpassad till gång- och cykel - skolbarn
Styra bort tung trafik söder om Pilkington
Utveckla stadsbondgården/Fylgiaparken
Tonårsaktiviteter, t.ex. spontanidrottsplats
Snabbuss till centrum
Förstärka centrum - skolområde - bandyrink
Cykelväg mot Eurostop - farliga vinklar för cykel
Buskig vegetation, otryggt och osäkert
Koppling till Trönninge med cykel
Var rädd om grönområdena
Lättare industrier närmast bostäder som skydd
Södra infarten bör byggas ut
Många vill inte bo i för höga hus, bygg inte på höjden 2-3 vån max
Helst ingen byggnation alls
Ringled runt Fyllinge
Höga hastigheter på 40-väg - ej bra, många barn, dålig sikt, cykelväg mot havet behövs
Grönt och vallar som skydd mot industrierna behövs
Innervägar skottas inte - ej bra
Närpolis, varför har den tagits bort?
Inte bryta de gröna stråken vid stadsbondgården, ej ringled
Bevara Maria park och utöka
Mata skolan via Forellvägen
Rusta upp Fyllinge centrum
GC-väg till havet utmed Fylleån, gångväg utmed Fylleån på båda hållen
Behåll närheten till naturen
Fler snabb- /direktbussar

SAMRÅD SOFIEBERG 9 SEPTEMBER 2010

Tvärförbindelser för gods/persontrafik
Helhetssyn för trafiklösningar, inte bygga in sig i krångliga lösningar
Planera för bilparkering utanför bostadsområden
Bevara det gröna runt skola/dagis
Undvik att göra vägar till barriärer
Värna åkermarken
Alternativt bussförslag föreslås för Norra utmarken - Kärleken
Små, billiga lägenheter
2000 nya lägenheter är en fördubbling av Sofieberg - Kärleken - Norra utmarken!
Viktigt att skolor, cykelvägar m.m. är klara innan eleverna kommer
Bra med mataffär på tegelbruksområdet, men ska vara bra sortiment
Övraby, rekreation och kultur
Ny hemtjänstlokal, kommunens anställda
Ny Nissastig (vandring)
Gröna, blå stråk, utsiktspunkter över åkrarna
Spara grönområdet mellan Slingan och Kårarpsleden
Bra med service i närområdet genom Slottsmöllans utbyggnad
Farlig korsning Kårarpsleden - Nissastigen
Fortsatt cykelbaneutbyggnad utmed Göteborgsvägen m.m.
Cykelväg utmed Nissan
Ta hänsyn till nuvarande bebyggelse vid planering av godsspår

SAMRÅDSMÖTE STADSBIBLIOTEKET 22 SEPTEMBER 2010

Ca 15 deltagare

Förtätning kan värdefulla grönområden i anspråk.
Folkparken borde inte byggas
En ny förbindelse över Nissan på Söder borde inte byggas.