

# Granskningsredogörelse

Plan för transportsystemet del 2:  
Transportplan mot 2050



**Halmstad**

# Innehållsförteckning

## Innehåll

Redogörelse för granskningen.....	1
Översikt av inkomna yttranden fördelat på kapitel.....	3
Övergripande kommentarer.....	5
Inkomna skrivelser indelade utifrån kapitel.....	8
<b>Arbeta aktivt med alla trafikslag.....</b>	<b>8</b>
<b>Gång – en upplevelse i sig.....</b>	<b>8</b>
<b>Cykel – en central roll i systemet.....</b>	<b>9</b>
<b>Buss – ett yteffektivt sätt att resa på.....</b>	<b>9</b>
<b>Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa.....</b>	<b>11</b>
<b>Biltrafik – med god framkomlighet.....</b>	<b>11</b>
<b>Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun.....</b>	<b>25</b>
<b>Båt – se vattnet som en möjlighet.....</b>	<b>26</b>
<b>Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser.....</b>	<b>27</b>

# Granskningsredogörelse

## Redogörelse för granskningen

*Plan för transportsystemet är framtagen parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen Framtidsplan 2050. Plan för transportsystemet är formellt fristående från översiktsplanen och därmed är granskningsprocessen inte knuten till Plan- och bygglagen. Översiktsplanen sätter planeringsinriktningar som återfinns i Plan för transportsystemet del 2 Transportplan mot 2050. I denna del framgår det mer i detalj vad planeringsinriktningarna innebär och vissa blir även geografiska. Halmstads kommun har till stor del valt att hantera Plan för transportsystemet som en PBL-produkt fast att den formellt inte är det. Granskning har skett samtidigt som den kommunomfattande översiktsplanen, och även parallellt med samråd för fördjupad översiktsplan för centrum, då de hänger starkt samman. Det som föreslås i översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen genererar trafik och därmed är det svårt att separera den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen med övrig strategisk fysisk planering. En stor del av samrådstillfällen för fördjupad översiktsplan för centrum har därmed också inkluderat Plan för transportsystemet.*

Granskningen omfattar Plan för transportsystemet del 2, transportplan mot 2050 som är kommunstyrelsens plan. Del 1, Transportstrategi mot 2050 är kommunfullmäktiges plan och antogs av kommunfullmäktige 2021-10-28 (KF § 83) utan en granskningsrunda då förändringarna från samrådet inte var lika omfattande som för del 2.

### GRANSKNING - REMISS AV PLANFÖRSLAGET

Beslut om granskning för Plan för transportsystemet del 2, transportplan mot 2050 togs i kommunstyrelsen 2021-10-12 (KS § 252). Granskningstiden sträckte sig från 1 november 2021 till 16 januari 2022. Statliga myndigheter, berörda regioner, grannkommuner, organisationer, kommunens medlemmar och alla andra som har ett intresse har beretts tillfälle att yttra sig.

- Under granskningstiden fanns en sida på [www.halmstad.se](http://www.halmstad.se) för Plan för transportsystemet där granskningsversion av del 2 fanns tillgänglig digitalt, och antagen plan för del 1 fanns digitalt på samma sida.
- Plan för transportsystemet del 2 fanns under granskningsperioden tillgänglig i pappersformat i Rådhusets entréplan och på stadsbiblioteket.
- Annons för att medvetandegöra kommunens medlemmar om att granskning pågick sattes in i Hallandspostens papperstidning 2021-11-01.
- Utskick till remissinstanser, se separat sändlista

Samtidigt som granskning för Plan för transportsystemet del 2, transportplan mot 2050 skedde också samråd av den fördjupade översiktsplanen för centrum. Då stora delar av det som ändrades i Plan för transportsystemet del 2 var relaterat till den fördjupade översiktsplanen för centrum samordnades samrådstillfällena för den fördjupade översiktsplanen med Plan för transportsystemet del 2, där fokus främst lades på det förstnämnda dokumentet. Samrådsträffar skedde dels fysiskt i och med pandemins minskade samhällspåverkan, och även digitalt när pandemin återigen förvärrades.

Följande samrådsträffar var öppna för alla och bemannades av projektledarna för transportplanen, fördjupad översiktsplan för centrum samt klimatanpassningsplan. Här fanns möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter i grupp eller individuellt:

- 26 november, kl. 11–18, öppet hus i Rådhusets entré
- 5 december, kl. 12–15, öppet hus i Rådhusets entré
- 13 januari, kl. 16-19, öppet möte för allmänheten via Teams

Därtill fanns under föredragningar av fördjupad översiktsplan för centrum möjlighet att ställa transportrelaterade frågor. Projektledaren för Plan för transportsystemet deltog på nedan tillfällen och här lyftes Plan för transportsystemet del 2 fram som en egen produkt:

- 17 november – Stadens hjärta. Föredragning och möjlighet för deltagarna att ställa frågor på Halmstads teater.
- 22 november – Nätverket för lokal demokrati. Föredragning och möjlighet att ställa frågor för kommunens samhällsföreningar via Teams.

Av de som getts möjlighet att yttra sig i granskningskedet har följande inte inkommit med något svar: Region Kronoberg; Hylte kommun; Ljungby kommun; Hallandstrafiken; Högskolan i Halmstad; Polismyndigheten; LRF Halland; Halmstads naturskyddsförening; Hallands Hamnar AB; Halmstads flygplats AB; Halmstads fastighets AB.

# Översikt av inkomna yttranden fördelat på kapitel

Tabellen visar vilka kapitel respektive remissinstans har yttrat sig.

	Ingen erinran	Övergripande	Arbeta aktivt med alla trafikslag	Gång	Cykel	Buss	Persontågstrafik	Bitrafik	Gods	Flyg	Båt	Trafikmiljö, klimat & miljökonsekvenser	Mot ett genomförande
<b>Statliga myndigheter</b>	1	2	0	0	0	1	0	3	1	0	0	0	0
Länsstyrelsen i Halland		x				x		x					
Trafikverket		x						x	x				
Försvarsmakten								x					
Sjöfartsverket	x												
<b>Grannkommuner &amp; regionala aktörer</b>	2	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Region Halland			x			x							
Kulturmiljö Halland	x												
Falkenberg							x						
Laholm	x												
<b>Kommunala bolag</b>	1	2	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0
Destination Halmstad AB		x				x		x			x		
Halmstads Energi och Miljö AB		x						x					
Laholmsbuktens VA AB	x												
<b>Samhällsföreningar</b>	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0
Haverdal			x				x	x					
Frösakulls vägförening								x					
<b>Kommunala nämnder</b>	5	4	1	1	0	3	0	3	1	0	0	3	0
Barn- och ungdomsnämnden	x	x		x		x		x				x	
Byggnadsnämnden												x	
Fastighetsnämnden	x												
Hemvårdsnämnden						x		x					
Kommunala lantmäterimyndigheten	x												
Kulturnämnden		x											
Miljönämnden		x										x	
Räddningsnämnden									x				
Servicenämnden			x										
Socialnämnden	x												
Teknik- & fritidsnämnden		x				x		x					
Utbildnings- & arbetsmarknadsnämnden	x												
<b>Organisationer, råd</b>	1	1	0	1	1	1	0	4	0	0	0	0	0
Cityfastigheter								x					
Fastighetsägarna								x					
Funktionsrådet	x												
Halmstads Fältrittklubb								x					
Klimataktion		x											
Pensionärsrådet				x	x	x		x					

	Ingen erinran	Övergripande	Arbeta aktivt med alla trafikslag	Gång	Cykel	Buss	Persontågstrafik	Biltrafik	Gods	Flyg	Båt	Trafikmiljö, klimat & miljökonsekvenser	Mot ett genomförande
<b>Privatpersoner</b>	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	1	0
Privatperson 1								X					
Privatperson 2								X					
Privatperson 3								X					
Privatperson 4								X					
Privatperson 5								X					
Privatperson 6								X					
Privatperson 7								X					
Privatperson 8								X					
Privatperson 9								X					
Privatperson 10								X					
Privatperson 11								X					
Privatperson 12								X					
Privatperson 13								X					
Privatperson 14								X				X	
Privatperson 15								X					

# Övergripande kommentarer

Utdrag från inkomna synpunkter av övergripande karaktär

## STATLIGA MYNDIGHETER

### LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen har tidigare framfört kritik mot att kommunen planerar för en 20-procentig ökning av biltrafiken. Länsstyrelsen har även efterfrågat en högre ambitionsnivå för att begränsa klimatpåverkan. I samrådsredogörelsen framgår dock att: "Kommunen har bedömt ambitionsnivån får den målstyrda trafikplaneringen som rimlig och realistisk". Länsstyrelsen är dock undrande kring huruvida den föreslagna transportplanen ligger i linje med Parisavtalet och med nationala, regionala och lokala klimatmål.

#### SVAR

Plan för transportsystemet har utgått ifrån mål för en framtida marknadsandel som utifrån nuvarande andel anses vara relativt hög men samtidigt trolig. Drivmedlet som bilarna använder är en viktigare aspekt än antalet bilar ur en utsläppssynpunkt. Planens mål om en överflytt av godstrafik till järnväg/sjö och betydligt större ökning av gång/cykel/kollektivtrafik än biltrafiken är andra aspekter som kommer bidra till att minska utsläppen i kommunen.

...Länsstyrelsen upplever därför att transportplanen och kommunens plan för energi och klimat skiljer sig åt när det gäller utsläppsmålen.

#### SVAR

I transportplanen tydliggörs det att de hållbara färdätten har prioritet. I transportplanen är det framförallt antalet bilar som är relevant, i energi- och klimatplanen specificeras att drivmedlet ska vara klimatsmart.

### TRAFIKVERKET

Trafikverket hade önskat att kommunen förtydligar i transportplanen att framtida exploatering kommer att ha en påverkan på statlig infrastruktur och att detta kommer beaktas i det framtida planarbetet.

#### SVAR

En växande kommun påverkar både kommunal och statlig infrastruktur, lokal påverkan hanteras i detaljplaneprocessen.

## KOMMUNALA BOLAG

### DESTINATION HALMSTAD AB

Att hitta balansen i en strategi och en plan är viktig för att gemensamt kunna driva en långsiktig hållbar utveckling av en kommun, för invånare och besökare. Man får heller inte skapa barriärer som missgynnar näringsliv och besöksnäring. Samverkan mellan samtliga aktörer i kommunen är därför av största vikt.

#### SVAR

Kommunen instämmer, samverkan både internt och externt är väsentligt för att transportplanens mål ska kunna uppfyllas.

### HALMSTADS ENERGI & MILJÖ AB

Vi tror att man istället når bättre framgång om man jobbar utifrån vad kommuninvånarna upplever som attraktivt.

#### SVAR

En stor del av arbetet med förändrat beteendemönster är att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva färdätt, i linje med planens målsättning.

## KOMMUNALA NÄMNDER BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Det framgår att Transportplanen kommer att påverka barn och unga, men inte uttryckligen hur.

### SVAR

I översiktsplanen presenteras barriärer som behöver överbryggas som syftar till att förbättra trafiksäkerheten för barn och unga. Även planeringsinriktning 3.7 i översiktsplanen "En barnvänligare kommun" är ett bra komplement. En annan utgångspunkt i detta arbete är Centrumutvecklingsplanen vars resonemang bland annat utgår från propositionen "Politik för gestaltad livsmiljö". Att arbeta med gestaltad livsmiljö innebär att sätta människan i fokus och ta ett helhetsgrepp som innefattar flera olika yrkesområden. Även Barnrättslagen ska utgöra utgångspunkt, då barn- och ungas rättigheter har stärkts med denna lag, inte minst tillgången till det offentliga rummet. Att planera attraktivt för gående handlar om att öka statusen på det offentliga rummet och är ett sätt att göra staden attraktiv

## KULTURNÄMNDEN

Språkbruk och historiemedvetenhet i våra kommunala strategidokument är en viktig tillgänglighetsfråga och kulturnämnden menar att det är anmärkningsvärt att en modell inom samhällsplanering kan döpas till "Livsrummodellen" och att ordet "livsrum" skrivs ut, inte mindre än, 44 gånger i transportplanen. Ordet, som togs upp i det svenska språket år 1939 som en direktöversättning av det tyska ordet "lebensraum", beskriver områden som en nation anser sig behöva (och ha rätt till) för den egna befolkningens intressen och liv.

### SVAR

Detta är en modell som används av många svenska kommuner och att kalla den något annat kan medföra svårigheter för användandet och jämförbarheten gentemot andra kommuner.

## MILJÖNÄMNDEN

Vid brobyggnationer behöver särskild hänsyn tas till begränsningar i vattenflödet som byggnationer i vattenfåran kan skapa.

### SVAR

Kommunen instämmer, viktigt att ta hänsyn till påverkan på natur och geologiska förutsättningar under planering och byggnation.

## TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Kommunen bör sträva efter att korta ner denna typ av dokument, att få in mer information i mindre textmassa, för att göra dem mer tillgängliga.

### SVAR

Strategiska dokument med många aspekter blir lätt tunga men planen har kortats ner så gott det går. Ambitionen är att nästa transportplan är helt digital.

## ORGANISATIONER, RÅD

### KLIMATAKTION

Slottsbrofrågan verkar bara vara delvis hanterad. Vi har sett i texten att bron kommer att integreras i översvämningsskydden och i vissa situationer ska stängas för trafik. Vi har dock även situationer med mycket höga flöden i Nissan i kombination med en högre havsnivå. Kommer bron att klara detta utan att raseras? Kommer den att dämna flödet och höja Nissans nivå uppströms? I annat fall torde en ny bro behöva ersätta den nuvarande, väldigt låga, konstruktionen. Detta torde påverka omgivande bebyggelse etc.

### SVAR



Slottsbrons konstruktion kommer tittas närmare på vid klimatsäkringsprojektet. Bron är relativt låg och risken finns att konstruktionen kan få en dämmande effekt vid en multipel vattenhändelse. Grundvattenproblematiken i samband med underfarter är något som kommer hanteras vid projektering. I underfarten vid Viktoriagatan har det har tagits hänsyn till vattenproblematik.

## Inkomna skrivelser indelade utifrån kapitel

### Arbeta aktivt med alla trafikslag

#### GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

##### REGION HALLAND

Vidare vill Region Halland framhålla vikten av att se hela-resan perspektivet. För att cykel och kollektivtrafik ska vara ett attraktivt alternativ till bilen som transportmedel för arbetspendling, måste hela resan-perspektivet finnas med i samhällsplaneringen.

##### SVAR

Kommunen instämmer, hela-resan perspektivet ska vara en del av all kommunal planering.

#### SAMHÄLLSFÖRENINGAR

##### HAVERDAL

Transportplanen behöver beskriva tydligare hur transporter, vägar och alternativ till bil kan se ut för invånare i kustområdet från Gullbrandstorp och norrut, men också visa att det finns en insikt om att just dessa orter kommer att ha ett stort bilbehov även framöver.

##### SVAR

Kommunen är medveten om att det behöver undersökas hur resebehovet ser ut i kustorterna, till exempel Gullbrandstorp, framöver.

Kommunen är även medveten om att olika delar av kommunen kommer ha olika stort behov av bilresor och olika möjligheter till hållbart resande.

#### KOMMUNALA NÄMNDER

##### SERVICENÄMNDEN

Mot den bakgrunden vill vi lyfta fram att kommunens långsiktiga planering till större grad bör ta hänsyn till de drastiskt stora förändringar som sannolikt kommer att ske inom våra handels- arbets- och transportmönster. Vi kommer att handla helt annorlunda om 30 år, sannolikt online, med ett minskat behov av stora fysiska handelsplatser som följd. Vi kommer att arbeta betydligt mer mobilt, med följderna att även behovet av kontorsplatser minskar.

##### SVAR

Utvecklingen av både transportsystemet och digitala lösningar går fort, kommunen ska vara flexibel för vad framtidens mobilitet innebär.

Gång, cykel och kollektivtrafik nämns i flera framtidsplaner, men inte de framtida transportmetoderna som förlösa fordon och lufttransporter, exempelvis med drönare. I planeringsarbetet bör man ta hänsyn till behov av luftstråk för mer omfattande gods- och persontrafik samt annan infrastruktur som behövs upptill, exempelvis ladd- och landningsplatser. Dagens parkeringsplatser måste kanske kompletteras/ersättas med landningsplatser för luftburna fordon?

##### SVAR

Flexibilitet för framtiden är viktigt, det är svårt att planera för något som ännu inte finns men kommunen ska vara flexibel och öppen för framtidens mobilitet.

## Gång – en upplevelse i sig

#### KOMMUNALA NÄMNDER

##### BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Barn- och ungdomsnämnden vill särskilt betona vikten av ett bra gång- och cykelnät i barnens närområde och skulle önska att säkra skolvägar lyfts fram som ett fokusområde i kapitlen om gång och cykel.

SVAR

Kommunen tar kontinuerligt fram en trafiksäkerhetsplan, som hanterar allas säkerhet i trafiken.

## ORGANISATIONER, RÅD

### PENSINÄRSRÅDET

Trygghets skapande åtgärder vid underfarter vid tunnlar behöver genomföras. Exempelvis rensa bort buskar med mera.

SVAR

Synpunkten noteras, lyfts i kommande gångplan.

## **Cykel – en central roll i systemet**

### ORGANISATIONER, RÅD

#### PENSIONÄRSRÅDET

Generellt behöver belysningen på cykelbanor förbättras i kommunen.

SVAR

Synpunkten noteras, kommunen arbetar kontinuerligt med att förbättra belysningen, bland annat i cykelplan och tillsammans med Trafikverket när det gäller statliga vägar.

## **Buss – ett yteffektivt sätt att resa på**

### STATLIGA MYNDIGHETER

#### LÄNSSTYRELSEN

För att öka underlaget till stombusslinjerna bör Halmstad kommun överväga att anlägga infartsparkeringar vid stombusslinjernas ändhållplatser.

SVAR

Synpunkten noteras, kommunen tydliggör sin ståndpunkt på sida 67 i planen.

### GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

#### REGION HALLAND

Region Halland vill särskilt framhålla vikten av framkomlighet för stadsbuss- och regionbusstrafiken i staden. Ökad framkomlighet och prioritet i stadsrummet är en identifierad framgångsfaktor för utvecklingen av en framtida attraktiv kollektivtrafik.

SVAR

Kommunen instämmer, ny stombuss och vidare utveckling av resterande kollektivtrafiken är en mycket viktig aspekt i kommunens framtida utveckling. Vi ser fram emot fortsatt samarbete med Region Halland i denna fråga.

Utredningen pekar på att en stombusslinje Halmstad express har ett starkt beroende av ny bro över Nissan; först med en ny bro skapas det förutsättningar för att kunna prioritera bussen framför bilen. Region Halland vill påvisa vikten av att satsningar på framkomligheten och företräde för kollektivtrafiken i trafiksystemet sker innan bron över Nissan står färdig. För att nå målen om att öka andelen hållbara resor krävs åtgärder på kort, medellång och lång sikt.

SVAR

Kommunen instämmer, åtgärder som förbättrar för kollektivtrafiken ska genomföras för att kunna skapa så goda förutsättningar som möjligt även innan ny bro på söder är på plats.

Kollektivtrafikkörfält idag ger för stora negativa effekter på övrigt vägnät, dock kan mindre åtgärder för kollektivtrafikens framkomlighet kan göras innan bron färdigställts.

## KOMMUNALA BOLAG

### DESTINATION HALMSTAD AB

Att ha som mål att hälften av invånarnas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik 2050 behöver även ses ur ett besöksnäringssperspektiv, där även förutsättningarna för besökares form av resande tas i beaktande. Detta för att på ett enkelt sätt ge samma förutsättningar för hållbart resande för båda målgrupperna.

#### SVAR

Kommunen instämmer, det ska finnas goda möjligheter att smidigt kunna välja hållbara resor till- och från olika destinationer i kommunen.

## KOMMUNALA NÄMNDER

### BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Skolor bör placeras med god tillgänglighet i området och skapa förutsättningar för så korta avstånd som möjligt för de boende i området. Det är också viktigt med en hållplats för kollektivtrafik i närheten av skolan för att underlätta för vårdnadshavare att resa vidare till sin arbetsplats.

#### SVAR

Kommunen instämmer och ämnar med plan för transportsystemet att möjliggöra just detta.

### HEMVÅRDSNÄMNDEN

Hemvårdsnämnden vill påtala att när man planerar nyetablering av kollektivtrafik, såsom exempelvis en tågstation i Trönninge, bör man ha i beaktande att resandeunderlaget kanske inte räcker till både buss och tåg. Det kan leda till att busslinjer försvinner, vilket kan försvåra för de äldre som bor i området att få tillgång till nödvändig service.

#### SVAR

Synpunkten noteras, målsättningen är inte att försämra för någon grupp gällande tillgänglighet och användbarhet av kollektivtrafik. I och med planerad tillväxt i Trönninge bedöms det finnas tillräckligt underlag i framtiden både för tågtrafik och god busstrafik.

### TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Vad gäller förslaget om stombuss, behövs fördjupad utredning och konsekvensanalys innan teknik- och fritidsnämnden kan påbörja några fysiska åtgärder.

#### SVAR

Utredningen kommer att fortsätta och fördjupas framöver i samverkan med teknik- och fritidsnämnden.

## ORGANISATIONER, RÅD

### PENSIONÄRSRÅDET

Kollektivtrafiken behöver utvecklas med bland annat ökad trafik till badplatser på sommaren.

#### SVAR

Hallandstrafiken ansvarar för kollektivtrafikutbudet, förändringar görs redan till viss del under sommaren men avvägning måste göras mot övrig trafikering

resten av året. Fokus för Hallandstrafikens utbud är framförallt relaterat till studie- och arbetspendling samt annat vardagsresande.

Det behöver göras åtgärder vid nya resecentrum för att det ska kännas tryggare att stå och vänta.

SVAR

Nya resecentrum (stationsstaden) innebär en omvandling av hela området med tillkommande bostäder och verksamheter som kommer ge en ökad närvaro av fler människor och således en förbättrad trygghet för resenärer.

Kollektivtrafiken ska kompletteras så att det blir lättare att ta sig tvärs igenom kommunen mellan de olika stråken.

SVAR

I takt med att kommunen växer och resandet med kollektivtrafiken ökar kommer möjligheten att utveckla linjerna även i svagare stråk. Idag finns inte tillräckligt resande men i framtiden finns möjligheter för utveckling. Detta är en fråga som behöver lösas tillsammans med Hallandstrafiken.

## **Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa**

### GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

#### FALKENBERG

Kommunen står sedan förra remissrundan (Transportstrategi del 1) fast vid yttrandet gällande stationslägena, där kommunen både ser fördelar och potentiella risker med en sådan utveckling.

SVAR

Halmstads kommun värnar restiden på Väst kustbanan både norr- och söderut och ser inte att nya stationslägen kommer påverka restiden då stationerna kommer ingå i ny "Hallandspendel", Region Halland anger i samrådsyttrande över planen att de ämnar att utreda detta vidare.

### SAMHÄLLSFÖRENINGAR

#### HAVERDAL

Tågstationen i Getinge kan vara intressant för pendling norrut, men för pendling söderut är det inget alternativ vilket däremot Fäberga skulle vara. Visserligen avfärdas detta av kommunen i samrådsredogörelsen men vi vidhåller att trafiksituation med förslaget skulle förbättras avsevärt.

SVAR

Flera stationslägen har utretts inom ramen för översiktsplan, stationslägen som är placerade utanför bebyggelse är inte önskvärd utifrån trygghet, säkerhet och användbarhet. Getinge är utpekad som en utvecklingsnod i kommunens översiktsplan och detta är anledningen till utpekandet av ny station.

## **Biltrafik – med god framkomlighet**

### STATLIGA MYNDIGHETER

#### LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen befarar att de nya bilvägar som planeras kommer att medföra kraftigt ökade transporter och att det finns en stor risk att biltrafiken ökar mer än 20 procent om kommunens invånarantal ökar till 150 000. Därav efterfrågar Länsstyrelsen fler åtgärder som syftar till att minska biltrafiken, främst i centralorten. Detta är önskvärdt av såväl miljöskäl

som för att skapa en mer attraktiv stad. Därför bör det inför större infrastrukturinvesteringar tas fram analyser som visar hur trafikmängderna förväntas förändras av olika åtgärder.

#### SVAR

Planens intention är att möjliggöra en förflyttning av biltrafik ut från centrala staden i och med ny stombusslinje via Laholmsvägen, förbättringar för gång och cykel samt åtgärder för ett förbättrat resecentrum. I samband med större detaljplaneprojekt genomförs alltid trafikmodelleringar. Uppdatering av kommunens trafikmodell kommer genomföras efter översiktsplanens antagande.

### TRAFIKVERKET

Kommunen pekar ut ett antal vägreservat som har en direkt påverkan på det statliga vägnätet. För att i framtiden kunna realisera de föreslagna kommunala vägreservaten som påverkar statlig infrastruktur kommer det krävas en nära dialog med Trafikverket samt utredningar som bland annat belyser påverkan på det statliga vägnätet. Trafikverket vill med utgångspunkt i ovan återigen poängtera att det i framtiden kan bli aktuellt att diskutera förändrat väghållningsansvar för vissa statliga vägsträckor.

#### SVAR

Synpunkten noteras. Kommunen är medveten om att vissa vägreservat direkt påverkar statlig infrastruktur och kontinuerlig kontakt kommer att hållas med Trafikverket allt eftersom att vägreservaten närmar sig genomförande.

### FÖRSVARSMAKTEN

Det militära flödet kommer att öka markant på, över och till Skjutbanevägen och den delen av Garnisonen. Dialog om lämplighet av olika trafikflöden behövs med kommunen med hänsyn till säkerhetsaspekter.

#### SVAR

Kommunen instämmer och ser fram emot en god dialog framöver.

Det är av vikt för Försvarsmaktens verksamhet av att Fogdegatan/Flottiljvägen som passerar Flottiljområdet hålls tillgänglig för den trafik som Försvarsmakten genererar vad gäller bredd, längd och tyngd. I närtid önskas en dialog om ett övergångsställe på Fogdegatan i anslutning till entrén/vakten vid Flottiljområdet. Vidare ser Försvarsmakten ett behov av att en säker över- eller underfart studeras vid Flottiljvägen när Garnisonsvägen projekteras. Det behövs också en dialog för den tänkta Garnisonsvägen.

#### SVAR

Kommunen instämmer i att konstant dialog kring kommunens utveckling tillsammans med Försvarsmakten behövs och är viktig. Detaljerade planer som enskilda övergångsställen vidarebefordras till teknik- och fastighetsförvaltningen.

### KOMMUNALA BOLAG

#### DESTINATION HALMSTAD AB

En synpunkt ur besöksnäringens perspektiv är att utveckla laddnings-infrastrukturen för elbilar. Ur ett alltmer utvecklat synsätt på hållbarhet och miljö så väljer allt fler att införskaffa elbilar. För att besöksmål och företag inom besöksnäringen, belägna i landsbygd och glesbygd, ska kunna verka och utvecklas, krävs att kommunen skapar en trygghetskänsla. Det vill säga att man ska känna sig trygg i att kunna ta sin elbil till t.ex. Simlångsdalen och ha möjlighet ladda den där.

#### SVAR

Kommunen instämmer, arbete pågår med att kartlägga laddmöjligheterna och utvecklingsmöjligheterna för ytterligare laddplatser.

#### HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Med teknologiutvecklingen kommer biltrafiken som vi känner den med säkerhet att förändras och detta bör planen dra nytta av så att man aktivt inkluderar miljövänliga person- och godstransporter utifrån brukarnas behov.

SVAR

I planen står bland annat:

Planering av transportsystemet behöver ta höjd för snabb teknikutveckling, samtidigt som införande av ny teknik tar tid och så även planering och byggande av infrastruktur. Att arbeta agilt är ett sätt att möta en osäker framtid, det vill säga att driva utveckling och succesivt utvärdera, för att ändra riktning om nya förutsättningar så kräver.

Tvång eller att göra det krångligt att använda bil löser inte våra klimatutmaningar utan snarare måste vi planera för utvecklingen av goda förutsättningar för miljövänliga transporter med högt kundvärde.

SVAR

Planen handlar inte om att göra det krångligt för bil, utan att göra det enklare för övriga transportsätt. I takt med en ökad befolkning finns det också en grund för en förbättrad kollektivtrafik.

Transporter är i dagsläget dessutom en klassfråga som vi gemensamt måste stävja. Oavsett man vill det eller ej så är den privatägda bilen i Halmstad en social markör som möjliggör enkla och komfortabla transporter. Kollektivtransporterna som de är utformade idag, med stora bussar som kör på givna rutter, anses inte attraktivt, speciellt inte ur ett post-covid-perspektiv.

SVAR

Att bilen är en statussymbol idag för vissa innebär inte att den måste vara det imorgon. Transportplanens mål är att skifta bilfokus mot de hållbara transportsätten och öka deras status, och då krävs åtgärder för att främja dessa.

Vi efterlyser en plan som i samverkan med HEM skapar en hållbar laddinfrastruktur bestående av stationära stolpar samt ladd under färd, dvs elvägar.

SVAR

Pågår arbete kring detta. Halmstad pekas även ut i nationell infrastrukturplan som potentiell demonstrator för elvägar.

## SAMHÄLLSFÖRENINGAR

### HAVERDAL

Det är anmärkningsvärt att kommunen inte redovisar hur man i samråd med Trafikverket och Region Halland avser förbättra trafiksituation på Kustvägen. Det är inte tillfredsställande att i samrådsredogörelsen enbart hänvisa till att det är Trafikverket eller Region Halland som ansvarar för olika saker. Det hade varit önskvärt om svaret från kommunen hade visat på en vilja till samverkan över de administrativa gränserna.

SVAR

Samverkan med Trafikverket, Region Halland och Hallandstrafiken sker kontinuerligt i en rad olika forum. Trafikverket är väghållare, kommunen har spelat in behovet av åtgärdsvalsstudie på Kustvägen. Behoven kring Kustvägen kommer fortsätta att lyftas allt eftersom att orterna i stråket utvecklas.

Det saknas realistiska planer för hur transporter och kommunikationer ska se ut i kustorterna.

SVAR

Bilen är fortsatt en viktig del i transportsystemet för de som behöver den och den ges tillräckligt utrymme i planen. Kommunen instämmer i att mer kan göras för att utveckla möjligheterna för invånarna i kustorterna och övriga orter i kommunen att välja hållbara färdvägar.

Det förslag som finns i planen som kallas Nordvästpassagen via Tiarp är bra, men den ligger för långt söderut för att kunna lösa problemen för boende i orterna norr om Gullbrandstorp.

**SVAR**

Kring orterna Harplinge, Haverdal och Steninge bedöms befintligt vägnät i princip vara tillräckligt även på sikt. Det enda vägreservat som kommunen pekar ut i detta område är en förbättring av kopplingen mellan Harplinge och Getinge, med främsta syfte att göra det enklare att nå den planerade tågstationen i Getinge. Kring Harplinge och Haverdal kommer det lokala vägnätet och gång- och cykelvägnätet utvecklas i takt med att orterna växer, och möjligheten att cykla över längre sträckor ska förbättras, men inga nya bilvägar planeras till eller från dessa orter.

Det skulle däremot den ringled göra som Harplinge samhällsförening har framfört i sitt tidigare yttrande och som de kallar den Gyllene ringen. Den är föreslagen att börja vid Haverdalsbro och gå via Harplinge - Kvibille - Slättåkra - Oskarström - Simlångsdalen - Eldsberga - Trönninge. Den skulle avlasta trafik i innerstaden och genom Gullbrandstorp och vara ett bra alternativ för boende i kustområdet. Vi anser att kommentaren om det förslaget i samrådsredogörelsen inte är godtagbart. Notera att både Gullbrandstorps och Haverdals samhällsförening stödjer Harplinges förslag. Det borde tas på allvar och inte redan i detta skede strykas.

**SVAR**

Trafikverket är väghållare, fyrstegsprincipen är ledande för Trafikverkets planering och ämnar till att nybyggnad är sista alternativet. De vägreservat som pekas ut i planen bedöms medföra mest nytta, kommunen anser inte att vägar bör byggas i överflöd då det leder till att fler väljer bilen. Störst trafikproblem finns i centrala Halmstad och där behövs också mest åtgärder, framförallt för att få över en överflyttning till hållbara färdvägar. Kommunen ser inte att den Gyllene ringen skulle ge en avlastning av centrala Halmstad i och med att en majoritet har centrala Halmstad som målpunkt.

## FRÖSAKULLS VÄGFÖRENING

Parallellt med detta är vägnätet, vilket är värt att poängtera, i många stycken fortfarande ett nät anpassat för sommarboende och till vissa delar direkt undermåligt, i alla fall vid jämförelse med centrala Halmstad. Detta måste kraftfullt beaktas om området ska tillgängliggöras för flera än vad som sker idag.

**SVAR**

Detta är viktiga frågor, och något kommunen behöver titta närmare på när respektive område detaljplanläggs. Varje nytt område måste kunna trafikförsörjas på ett bra sätt, och det gäller såväl biltrafik som gång, cykel och kollektivtrafik.

Vår samhällsförening vill vara tydliga med att om de kraftigt antagna nivåerna för nya bostäder som finns i Framtidsplanen för 2050 bli verklighet, kan vi inte ta ansvar för helheten som sker idag, utan att kommunen kraftfullt höjer nivån på underhåll och renovering av hela områdets befintliga trafiknät.

**SVAR**

Drift och underhåll är en viktig fråga i hela kommunen och något vi ständigt arbetar för att förbättra. När det gäller vägföreningar, studerar vi dessa frågor specifikt inom ramen för huvudmannaskapsutredningen.



Skulle en genomfartsled som föreslås i förslaget genomföras skulle ett trafik kaos uppstå som är helt oförenligt med Frösakull ambition och säkerhet, men också ett direkt miljöhot mot de boende i närområdet.

SVAR

Den nya vägen som kopplar Frösakull mot Kustvägen ska dels ge bättre tillgänglighet till det befintliga Frösakull, men också säkerställa trafikförsörjning av kommande bostadsområden på ett bra sätt. Om det behövs några särskilda anpassningar av Kronolundsvägen eller dess anslutning till Kustvägen, behöver vi belysa detta under kommande detaljplanläggning. Det är bra att ni flaggar för detta redan nu, och vi hoppas på fortsatt dialog under kommande skeden.

Föreningen förslår kommunen, att i samverkan med vägverket, förfinna vägen mellan Ringenäs och Onsjö och ser med glädje att sista delen mot Kustvägen rätas ut för att något enklare avlasta Frösakullsområdet samtidigt borde hela vägen omgående förses med cykelbana.

SVAR

Trafikverket är vägghållare, kommunen kommer spela in vikten av cykelbana när planeringen av reservatet kommer längre.

Vägföreningen begär också att Transportplanen tar höjd för och anvisar på de åtgärder som krävs för att trafik och parkeringssituationen i vårt strandområde, möjliggör en säker trafiksituation för såväl permanentboende som för besökare.

SVAR

Åtgärder kommer i senare skede, parkeringsfrågan hanteras kontinuerligt i andra former.

## KOMMUNALA NÄMNDER

### BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Ska andelen biltrafik minska är transportplanen och hela-resan perspektiv av vikt. Att inkludera ett resonemang kring de saker som genererar mest resor skulle stärka planen ytterligare.

SVAR

Kommunen instämmer, och tydliggör i planen att hela-resan perspektivet är väsentlig att ta hänsyn till i planeringen.

### HEMVÅRDSNÄMNDEN

Med skrivningarna i transportplanen om att vi ska få fler bilfria ytor så behöver det planeras för att hemvårdsförvaltningens personal även fortsättningsvis kan få tillträde till de nya fastigheter som byggs på olika platser i kommunen.

SVAR

Synpunkten noteras och kommunen instämmer.

### TEKNIK- OCH FASTIGHETSNÄMNDEN

Rubriken "Biltrafik – med god framkomlighet" stämmer inte överens med resonemangen kring att gång-, cykel-, kollektivtrafik och bil ska prioriteras i nämnd ordning eller att all planering ska stödja minskad genomfartstrafik i centrum. Vissa delar av planförslaget, så som kollektivtrafikkörfält på Laholmsvägen, kommer att uppfattas som en försämring av framkomligheten för biltrafik.

SVAR

Det stämmer att vissa vägar kommer få sämre framkomlighet. Den försämrade framkomligheten kompenseras dock i Laholmsvägens fall med framkomlighet på ny gata på söder. Livsrumsmodellen tydliggör var bilarna ska ha företräde.

För att vara ett stöd för teknik- och fritidsnämnden, behöver planen vara tydligare i sitt ställningstagande kring biltrafikens framkomlighet och föreslagna åtgärder måste stämma överens med mål, planeringsinriktningar och rubriker.

SVAR

Transportplanen utgår ifrån en god framkomlighet för alla transportslag men är tydlig i sin prioriteringsordning med fokus mot gång, cykel och kollektivtrafik i nämnd ordning. Vad som är god framkomlighet måste ställas i ljuset av att Halmstad växer som stad och jämförelse bör göras med vad som räknas som god framkomlighet i andra större städer, snarare än hur det var i Halmstad när staden var mindre.

Målbild i form av livsrumsmodell bör på sikt finnas för hela det kommunala vägnätet och innefatta även Oskarström och Getinge. Detta kan göras efter att planen är antagen.

SVAR

Kommunen instämmer och har för avsikt att göra just detta.

## ORGANISATIONER, RÅD

### CITYFASTIGHETER, FASTIGHETSÄGARNA

Även om kommande satsningar på kollektiv- cykel- och gåntrafik naturligtvis är vällovliga, så måste det även vara (och framförallt av allmänheten upplevas som) enkelt att med bil nå centrum och kunna parkera nära, bekvämt och prisvärt.

SVAR

Nya samlade parkeringslösningar presenteras inom arbetet med FÖP centrum. Parkeringsfrågan arbetas även vidare med på andra fronter.

En god tillgång till familjeparkeringar är viktigt, och likaså attraktiva gatuparkeringar samt p-hus parkeringar. Antalet gatuparkeringar bör ökas, och får i vart fall inte minska.

SVAR

I en tät och attraktiv stadskärna är det svårt att få plats med en stor andel gatuparkeringar. Kommunen ämnar att samlokalisera parkeringar i högre utsträckning än i dagsläget. Kommunen ser det som mycket viktigt att de parkeringsplatser som finns i centrum är attraktiva och trygga för samtliga användare.

Kommunen överbetonar betydelsen av att bilar skulle upplevas som skrymmande och störande. Tvärtom borde bilen välkomnas som ett viktigt och uppskattat färdmedel vid besök i stadskärnan.

SVAR

Kommunen anser att markparkering i dagsläget upptar arealer som med fördel hade varit bättre nyttjade med andra attraktiva användningsområden som främjar ett levande stadsliv.

En långsiktigt hållbar kommunal lösning behövs dock och Fastighetsägarna förespråkar därför alltså två timmars inledande avgiftsfri parkering ("digital p-skiva"/app) i hela centrum, alla dagar.

SVAR

Gratis parkering överensstämmer inte med de intentioner kommunen redogör för i transportplanen.

### FASTIGHETSÄGARNA

Från fastighetsbranschens sida har endast framkommit vägande invändningar avseende en aspekt, nämligen frånvaron av analys och tydliga direktiv för att säkerställa tillgängligheten till centrum.

#### SVAR

Halmstads kommun ser ett mycket stort behov av tillgängligheten till centrum. Se fördjupad översiktsplan för centrum för vidare specificering av rörelsestråk i staden, ytterligare utredningar kring detta kan vara en del av fortsatt arbete.

#### HALMSTADS FÄLTRITTKLUBB

Vår synpunkt i Transportplanen i granskningsskedet gäller förslaget om ny vägkoppling, vägreservat förlängning Nymansgatan. En sådan väg skulle sammanbinda olika stadsdelar som alstrar trafikflöden, t.ex. Flygstaden, sjukhuset, Försvarsmaktens anläggningar, Galgberget samt flera befintliga och planerade bostadsområden. En positiv effekt av vägen vore att det blir enklare att ta sig med bil till vår anläggning. Samtidigt befarar vi att en väg skulle kunna påverka oss negativt på flera sätt...

#### SVAR

Noteras, oönskade effekter behöver tas hänsyn till i nästa skede av planeringen.

HFK önskar fortsatt information och tät dialog med kommunen gällande utformning av det tänkta vägreservatet förlängning Nymansgatan gällande tidplan, exakt dragning, tänkt trafikflöde (fordon), konsekvenser och analyser ( t e x gröna värden) mm.

#### SVAR

Utpekandet av reservatet är ett första steg mot ett eventuellt genomförande av en ny väg. När utbyggnad blir aktuell kommer transportplanen följas av ett flertal steg i samhällsbyggnadsprocessen. Därbland detaljplaneprocessen där berörda parter kommer informeras och involveras.

Är ett troligt scenario att vägreservatet förlängning av Nymansgatan enbart är öppet för genomförbart för endast för blåljus/utryckningsfordon och bra cykelväg? Eventuell kollektivtrafik i form av buss? Bredd på vägen? Det behöver utredas om det finns tillräcklig yta för både en väg samt för ridverksamheten samt vilka konsekvenserna tordes bli för ridverksamheten.

#### SVAR

Vägen är tänkt att vara öppen för all trafik. Utformning kommer utredas vidare vid ett senare skede när byggnationen av vägen blir aktuell.

I beskrivningen känns det som om att det kommer att bli en viktig led med mycket och tung trafik precis i anslutning till ridanläggningen och hagar/paddockar.

#### SVAR

Förlängningen av Nymansgatan blir en viktig länk ur den aspekten att den gör sjukhusområdet mer tillgängligt. Sjukhuset ligger idag ganska instängt vid ett gammalt vägnät som inte är anpassat för den stad som Halmstad är idag. Nej, det förväntas inte bli några väldigt stora trafikmängder. Den preliminära trafikprognos kommunen gjort visar att förlängningen av Nymansgatan kommer att ha ungefär hälften så mycket trafik som Magnus Stenbocks väg och en tredjedel så mycket som Karlsrovägen år 2050. Tung trafik är i dagsläget inte tillåten på Karlsrovägen eller Magnus Stenbocks väg, så det finns ingen tanke om att flytta tung trafik därifrån. Om det finns behov av transporter till sjukhuset eller närliggande verksamheter västerifrån så kan de välja att köra förlängningen av Nymansgatan, men det är inte huvudsyftet med vägen. De stora flödena av tung trafik kommer via det statliga vägnätet eller hamnen, och berör inte förlängningen av Nymansgatan.

#### PENSIONÄRSRÅDET

Väg 15 och 25 behöver ses över för att det ska bli säkrare att färdas längs med de vägarna.

#### SVAR

För väg 15 har en utredning genomförts för att tydliggöra vilka åtgärder som behövs, och dessa kommer genomföras när det är möjligt. En liknande utredning är påbörjad för väg 25. Trafikverket är väghållare för båda vägarna.

För att få till ett levande och attraktivt centrum behöver det bli enklare och billigare att parkera i de centrala delarna av stan.

SVAR

För ett attraktivt och tillgängligt centrum kan detta ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Tillgängligheten till parkering i staden är god och kostnaden är jämförbar med jämnstora kommuner.

## PRIVATPERSONER

### PRIVATPERSON 1

Således förväntar vi oss att byggandet av den planerade vägen inte förverkligas.

SVAR

En avvägning mellan olika alternativa vägsträckor har gjorts och den föreslagna dragningen är den bästa för att avlasta hårt trafikerade vägar som Karlsovägen, Fogdegatan och Magnus Stenbocksväg.

### PRIVATPERSON 2

En ringled runt stadscentrum som skydd emot onödig trafik och då i synnerhet den tunga trafiken. Alltså INGEN tung onödig trafik innanför de röda linjerna. Dessa matarvägar får inte heller vara hindrande för trafikflödet. Med andra ord "Inga trafik-signaler" på dessa vägar. "ByPas" innebär att trafik rakt genom en korsning kommer att passera planskilt ifrån korsande trafik. Trafikplatser skall underlätta möjligheten, att med minskad störning, ta sig fram mellan olika delar av Halmstad.

SVAR

Det förslag som kommunen tagit fram bedömer vi ger den största nyttan för samhället. Vi vill inte bygga någon överkapacitet i vägnätet, utan vi ska bygga det som behövs för att kommunen ska fungera väl, varken mer eller mindre. Vi föreslår inga tunnlar, dels med hänsyn till vattenskyddsområde med också ekonomi, risk/utrymning och att en tunnel endast kan användas av motortrafik. Om vi exempelvis skulle bygga en tunnel under Nissan, skulle vi ändå behöva en bro, för att kunna erbjuda gående och cyklister en möjlighet att ta sig fram. Tunnlar kan absolut vara den bästa lösningen i vissa fall, men vi ser inte att det är det för Halmstad. Vi bedömer att vi har goda möjligheter att lösa kommunens transportbehov ovan mark, med en klok utveckling av vägnätet och en prioritering av utrymme, där kollektivtrafik, cyklande och gående prioriteras högre i de inre delarna av staden medan biltrafik ges högre prioritet en bit utanför de centrala delarna.

### PRIVATPERSON 3

Med den här faktan på bordet väcks en del frågor, har Halmstad kommun och dess politiker missat eller bortsett från konsekvenserna av att bygga ut infrastrukturen i vattenskyddsområdet samt i skyddat område? I synnerhet när Halmstad kommun i granskningsförslaget öp2050 anser att inga bygglov bör beviljas på vattenskyddsområde om det riskerar att äventyra vattentäkten(sid46).

Hur kommer vägarna påverka kvaliteten på Nyrebäcken samt dricksvattnet i vattentäkten?

SVAR

I samhällsplanering måste många svåra avvägningar göras och många intressen som vägas samman. I detta förslag har kommunen testat flera olika alternativ för att få största möjliga nytta och minsta möjliga skada, men en hel

del arbete återstår att göra i den fortsatta planering och genomförandet. Vattenskydd är en mycket viktig fråga, och den kommer att ha fortsatt stor tyngd under detaljplaneläggning, projektering och genomförande.

Dra den nya vägen från kustvägen längre upp i höjd med H1 österut och inte vid Mjellby konstmuseum samt Møllegård. En rak väg från kustvägen till H1 och Frösakull blir därigenom möjlig och utgör inget hot eller hinder mot vattenskyddsområdet.

SVAR

Vid placeringen av vägreservatet har vi tittat på tidigare vägreservat, försökt utnyttja det som finns så gott det går och försökt hitta en lösning som kan försörja både H1 och H6. En viktig aspekt när det gäller just detta vägreservat, är räddningstjänstens tillgänglighet till både befintliga och framtida bostäder i Frösakull. Vattenskyddsområdet är dock en mycket viktig aspekt, och något vi måste ta stor hänsyn till i det fortsatta arbetet.

#### PRIVATPERSON 4

Den föreslagna sträckningen är helt oacceptabel anser vi, främst pga att inga trafikleder är kända, lika så bullerpåverkan. Det finns ingen definition av vilken typ av trafik som tillåts dvs vägvalsstyrning av tung trafik mm.

SVAR

Den preliminära trafikprognos som gjorts visar att förlängningen av Nymansgatan kommer att ha ungefär hälften så mycket trafik som Magnus Stenbocks väg och en tredjedel så mycket som Karlsrovägen år 2050. Den blir en viktig länk i huvudvägnätet, men den förväntas inte få trafikmängder i klass med Karlsrovägen. Dess främsta syfte är att göra sjukhusområdet mer tillgängligt.

Det är viktiga frågor ni lyfter, om buller och boendemiljö. Det är ett krav att kommunen utreder detta när förlängningen av Nymansgatan detaljplaneras, och kommunen måste säkerställa att det inte blir för höga bullernivåer. Till skillnad från befintliga vägar så som Karlsrovägen, har vi här möjligheten att planera väl redan från början och med placering, utformning och specifika åtgärder säkerställa att bostäderna i närheten inte påverkas negativt. Är det någon särskild koppling, passage eller område som är viktigt för er att nå på ett tryggt sätt, får ni gärna komma med inspel i den framtida detaljplaneläggningen. Mycket av marken norr om planetgatorna upptas av försvaret och flygplatsen, så det finns inga självklara målpunkter att koppla till just där. Det vi på kommunen har identifierat som särskilt viktigt, är att säkerställa kopplingen till Galgberget, och givetvis att behålla en god tillgänglighet till ridhuset.

Trafikmätningar visar på att belastningen på vägen kan bli stor. Mer trafik än Karlsrovägen när Ranagård och Söndrum ska ta sig ut mot E6:an och till sjukhuset, Även trafik från Holm och Kärleken mot Flygstaden och havet kommer gå den här vägen. Det finns redan en hårt trafikerad väg här uppe och om man bygger en till mycket trafikerad väg som bidrar till att trafiken ökar här uppe innebära det katastrof för oss som bor i området.

SVAR

Den preliminära trafikprognos som gjorts visar att förlängningen av Nymansgatan kommer att ha ungefär hälften så mycket trafik som Magnus Stenbocks väg och en tredjedel så mycket som Karlsrovägen år 2050. Den blir en länk i staden, som ska göra sjukhusområdet mer tillgängligt, men inte någon ringled. Kommunen planerar också för en väg norr om flygplatsen, men den har en annan funktion och kan till exempel användas för att ta sig mellan Flygstaden och Holm samt planerade bostadsområden norr om Sofieberg.

#### PRIVATPERSON 5

En genomfartsled förbi Mickedala-bebyggelsen över området vid Nymansgatan till Hallands sjukhus är olämpligt av flera skäl.

SVAR

En avvägning mellan olika alternativa vägsträckor har gjorts och den föreslagna dragningen är den bästa för att avlasta hårt trafikerade vägar som Karlsrovägen, Fogdegatan och Magnus Stenbocksväg.

Om inte Kustvägen blev den avlastning för Karlsrovägen som utlovades i ÖP 2000, vad talar då för att en genomfartsled förbi Mickedala ska bli en avlastning.

SVAR

Detta är en helt annan väg med andra förutsättningar, nya analyser och kunskap som ligger bakom denna föreslagna väg.

## PRIVATPERSON 6

Vi anser att den planerade vägen kommer att påverka livsmiljön för oss som bor på Mickedala mycket negativt då den kommer oerhört nära den befintliga bebyggelsen. Oavsett anledning till detta (såsom att undvika att bygga på vattenskyddsområde) så anser vi att detta är helt oacceptabelt då det i stort sett kommer att gå trafik tätt intill bostadsområdet.

SVAR

Det blir ofta svår avvägningar i samhällsplaneringen, och kommunen måste väga samman många intressen. Det är viktiga frågor ni lyfter, om buller och boendemiljö. Det är ett krav att kommunen utreder detta när förlängningen av Nymansgatan detaljplaneras, och kommunen måste säkerställa att det inte blir för höga bullernivåer. Till skillnad från befintliga vägar så som Karlsrovägen, har vi här möjligheten att planera väl redan från början och med placering, utformning och specifika åtgärder säkerställa att bostäderna i närheten inte påverkas negativt. Är det någon särskild koppling, passage eller område som är viktigt för er att nå på ett tryggt sätt, får ni gärna komma med inspel i den framtida detaljplanläggningen. Mycket av marken norr om planetgatorna upptas av försvaret och flygplatsen, så det finns inga självklara målpunkter att koppla till just där. Det vi på kommunen har identifierat som särskilt viktigt, är att säkerställa kopplingen till Galgberget, och givetvis att behålla en god tillgänglighet till ridhuset.

Vi anser att den planerade sträckningen är helt felplacerad, och befärdar dessutom att det på sikt blir precis så som det också står nämnt i planen avseende risken för inducerade trafikmängder, dvs att både Karlsrovägen och den nya leden inom kort är full av trafik istället för att den nya leden avlastar befintliga vägar som är syftet. Vi anser att det måste hittas andra sätt att lösa trafiksituationen.

En lösning som vi skulle acceptera bättre vore om den planerade leden istället utformades som en bussgata dels för att skona oss närboende, dels för att gynna övergången till mer hållbara transporter i Halmstad.

SVAR

Kommunen kommer i det fortsatta arbetet att titta närmare på om det är några särskilda bestämmelser eller begränsningar som bör göras för den nya vägen. Tanken med förlängningen av Nymansgatan är att göra sjukhusområdet mer tillgängligt och i det har vi inte bara vägt in brådskande transporter utan även att området inrymmer många arbetsplatser och behöver vara mer tillgängligt för persontrafik från stadens västra delar. En annan tanke är att avlasta befintliga vägar, och få ett mer robust vägnät i området. När vi väger samman vattenskyddsområde, försvar, flygplats och befintliga bostäder är detta den bästa placeringen. Ni har helt rätt i att hållbara transporter behöver prioriteras högre, och det är något kommunen arbetar med. Dock är det svårt att helt undvika nya vägar när kommunen växer så mycket som vi sett hittills och som

vi förväntar oss framöver. Vi bedömer att biltrafiken även på sikt kommer att vara en viktig del av transportsystemet, om än med lägre prioritet än tidigare.

#### PRIVATPERSON 7

Målet med vägen verkar väldigt oklart samt går stick i stäv med flertalet andra visioner, om grönområde, skydd av vattentäkter och så vidare.. Att på detta sätt förstöra områdets lugna karaktär med god tillgång till grönområden samt friluftsliv, att även införa en ökad risk för de ungdomar som dagligen besöker stallet, samt minska området för ridning drastiskt ser jag även som väldigt negativt.

##### SVAR

Det blir ofta svår avvägning i samhällsplaneringen, och kommunen måste väga samman många intressen. Dragningen av reservatet är anpassad efter vattenskyddsområdet och andra oönskade effekter kommer undersökas i kommande planeringsskeden.

Som lekman så ser jag att det finns flertalet alternativ vilka skulle minska trafik på Karlsrovägen, Magnus stenbocks väg samt Järnvägsleden samt utsläpp från förbränning samt partiklar i de mer centrala delarna av Halmstad. Gör först och främst Järnvägsleden, Wrangesleden samt Nya Tylösandsvägen tvåfilig hela vägen.. samt en hastighet och "gröna vägen", detta skulle skapa en effektiv led med en utan massa köer.

##### SVAR

Det är sant att vissa åtgärder kan göras för att öka framkomligheten på befintliga vägar. Detta kan göras som trimningsåtgärder, och behöver inte tas upp i en kommunövergripande plan för transportssystemet. Det går dock inte att få ut hur mycket kapacitet som helst på dessa vägar, och begränsning uppstår oftast i korsningar. Men vi jobbar hela tiden med att förbättra och effektivisera kommunens befintliga vägnät, i linje med plan för transportssystemet och framtagna livsrumsmodell.

#### PRIVATPERSON 8

Trafikmätningar visar på att belastningen på vägen kan bli stor, med mer trafik än Karlsrovägen, när Ransgård, Söndrum ska ta sig ut mot E6 och till sjukhuset, men även trafik från Holm och Kärleken mot Flygstaden och havet kommer gå den här vägen.

##### SVAR

Den preliminära trafikprognos som gjorts visar att förlängningen av Nymansgatan kommer att ha ungefär hälften så mycket trafik som Magnus Stenbocks väg och en tredjedel så mycket som Karlsrovägen år 2050. Den blir en länk i staden, som ska göra sjukhusområdet mer tillgängligt, men inte någon ringled. Kommunen planerar också för en väg norr om flygplatsen, men den har en annan funktion och kan till exempel användas för att ta sig mellan Flygstaden och Holm samt planerade bostadsområden norr om Sofieberg.

#### PRIVATPERSON 9

Det vore en enorm förlust för oss kolonister, Halmstadsborna, och för ett hållbart Halmstad, om Mickedala koloniområde med kringliggande grönområden skulle falla offer för ett vägbygge.

##### SVAR

Det blir ofta svår avvägning i samhällsplaneringen, och kommunen måste väga samman många intressen. Dragningen av reservatet är anpassad efter vattenskyddsområdet och andra oönskade effekter kommer undersökas i kommande planeringsskeden.

#### PRIVATPERSON 10

Att Mickedala skulle bli ett område med ytterligare en genomfartsled skulle vara förödande. Trafikflödet är idag stort och kommer att öka kraftigt då kommen byggs ut mot väster och norr. Vi har förstått att den nya leden är tänkt att ha en hastighetsbegränsning på 40 km/tim. Det har idag Karlsrovägen och det hindrar inte bilister från att i många fall hålla en betydligt högre hastighet trots farddämpande åtgärder. Därtill kommer buller- och luftföroreningsfrågan.

#### SVAR

Det blir ofta svåra avvägningar i samhällsplaneringen, och kommunen måste väga samman många intressen. Det är viktiga frågor ni lyfter, om buller och boendemiljö. Det är ett krav att kommunen utreder detta när förlängningen av Nymansgatan detaljplaneras, och kommunen måste säkerställa att det inte blir för höga bullernivåer. Till skillnad från befintliga vägar så som Karlsrovägen, har vi här möjligheten att planera väl redan från början och med placering, utformning och specifika åtgärder säkerställa att bostäderna i närheten inte påverkas negativt. Är det någon särskild koppling, passage eller område som är viktigt för er att nå på ett tryggt sätt, får ni gärna komma med inspel i den framtida detaljplanläggningen. Mycket av marken norr om planetgatorna upptas av försvaret och flygplatsen, så det finns inga självklara målpunkter att koppla till just där. Det vi på kommunen har identifierat som särskilt viktigt, är att säkerställa kopplingen till Galgberget, och givetvis att behålla en god tillgänglighet till ridhuset.

#### PRIVATPERSON 11

Ett mycket dåligt förslag med ytterligare försök att tränga in bilar i ett befintligt bostadsområde. Här finns redan nu alltför mycket trafik- och genomfartstrafik både på Magnus Stenbocks väg och på Karlsrovägen. På Magnus Stenbocks väg är det tillåtet med 30 km men där flertalet bilar kör i genomsnitt mellan 60-80 km och där utöver var dag.

#### SVAR

Plan för transportsystemet har som syfte att säkerställa att kommunens infrastruktur fungerar på sikt. För att den ska göra det, behövs utveckling, omprioriteringar och i vissa fall utbyggnad av nya vägar. I det fortsatta arbetet är kommunen skyldig att säkerställa att det inte blir för höga bullernivåer. När det gäller hastighetsefterlevnad, är det en fråga vi har med oss redan i tidigt skede och som ska vägas in i detaljplanering och utformning av den nya vägen.

#### PRIVATPERSON 12

Trafikanalyser genomförda av kommunen belyser just att denna placering av väg kommer att kraftigt öka bullernivån för närliggande bostäder, riskerar att bli en barriär mellan stad och natur samt att placeringen inom vattenskyddsområde innebär en risk för ytterligare påverkan på miljön genom utsläpp.

#### SVAR

Det blir ofta svåra avvägningar i samhällsplaneringen, och kommunen måste väga samman många intressen. Det är viktiga frågor ni lyfter, om buller, boendemiljö och vattenskydd. Det är ett krav att kommunen utreder detta när förlängningen av Nymansgatan detaljplaneras, och kommunen måste säkerställa att det inte blir för höga bullernivåer, en oacceptabel påverkan på boendemiljö eller en försämring av vattenkvalitet. Till skillnad från befintliga vägar, har vi här möjligheten att planera väl redan från början och med placering, utformning och specifika åtgärder säkerställa att bostäderna i närheten inte påverkas negativt. Är det någon särskild koppling, passage eller område som är viktigt för er att nå på ett tryggt sätt, får ni gärna komma med inspel i den framtida detaljplanläggningen. Mycket av marken norr om planetgatorna upptas av försvaret och flygplatsen, så det finns inga självklara målpunkter att koppla till just där. Det vi på kommunen har identifierat som



särskilt viktigt, är att säkerställa kopplingen till Galgberget, och givetvis att behålla en god tillgänglighet till ridhuset.

Den planerade genomfartsleden planeras som "en gata i staden", vi ser dock att risken är omfattande att trafiksituationen blir en annan och att trafikmängden vida överskrider den mängd trafik en sådan gata kan ta hand om på ett säkert sätt. Vi ställer oss också frågande till var trafiken ska ta vägen efter genomfartsleden då efterföljande gator (järnvägsleden, Magnus Stenbocks väg, Ridhusgatan m.m.) redan är överbelastade. Vi anser att en bättre lösning skulle vara att dra den nya leden norr om Galgberget och därefter länka samman med norra infartsleden eller en eventuell nord-väst passage.

**SVAR**

Den preliminära trafikprognos som gjorts visar att förlängningen av Nymansgatan kommer att ha ungefär hälften så mycket trafik som Magnus Stenbocks väg och en tredjedel så mycket som Karlsrovägen år 2050. Den blir en länk i staden, som ska göra sjukhusområdet mer tillgängligt, men inte någon ringlead. Kommunen planerar också för en väg norr om flygplatsen, men den har en annan funktion och kan till exempel användas för att ta sig mellan Flygstaden och Holm samt planerade bostadsområden norr om Sofieberg. För att ha ett robust och välfungerande vägnät behöver vi vägar av olika slag, både för att ta sig förbi staden men också vägar som ger möjlighet att köra inom staden. Vi behöver också rejäla satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, och vi vill att dessa trafikslag ska vara de enklaste att välja för att just ta sig inom staden. Vi kommer dock fortfarande att behöva biltrafiken som en del av transportsystemet.

I "Framtidsplan 2030" kom man fram till att genomfartsleden inte skulle innebära någon större avlastning för de högt belastade vägarna i centrum, att den ökade trafiken på Mickedalaleden skulle ge ökad belastning på anslutande gator samt att placeringen invid Galgberget var negativ pga. vattenskyddsområde samt att den sammanfaller med en viktig grön koppling till staden. Vi anser att dessa betänkligheter i "Framtidsplan 2030" fortfarande är aktuella för "Framtidsplan 2050".

**SVAR**

Det tidigare förslaget om Mickedalaleden har justerats och det är nu en förlängning av Nymansgatan, som endast sträcker sig mellan Nymansgatan och Karlsrovägen, som föreslås. Det är inte att klassa som en genomfartsled, utan en gata i staden som ska öka tillgängligheten till sjukhusområdet. Vägreservatet har minskats ner och justerats så att det inte ligger inom primärt vattenskyddsområde. Kopplingen till Galgberget är en jätte viktig fråga som vi måste bevaka i den fortsatt planeringen och genomförandet. Kommunen har delvis arbetat vidare med de betänkligheter som lyftes i Framtidsplan 2030 och minskat riskerna för negativa konsekvenser av den nya vägen. En del arbete återstår och vissa frågor måste lösas i nästa skede, vid detaljplanläggning och genomförande.

### **PRIVATPERSON 13**

Redan idag är trafiksituationen mkt ansträngd på Fogdegatan, speciellt vissa tider, så folk använder vägen på Galgberget som smitväg. Det har nyligen byggts en större Förskola på Nymansgatan och byggnation av ett större korttidsboende pågår. Dvs det kommer att bli ännu fler trafikrörelser i området. Ambulanser har vissa tider svårt att ta sig fram till akuten, trots att de har blåljuset på då folk inte kan (eller vill!) flytta på sig. Flottiljvägen redovisas som en räddningsväg för blåljus och här är det viktigt att säkra bl a både Regionens och Försvarets intressen.

**SVAR**

Vi kommer i det fortsatta arbetet att titta närmare på om det är några särskilda bestämmelser eller begränsningar som bör göras för den nya vägen. Tanken

med förlängningen av Nymansgatan är att göra sjukhusområdet mer tillgängligt och i det har vi inte bara vägt in brådskande transporter utan även att området inrymmer många arbetsplatser och behöver vara mer tillgängligt för persontrafik från stadens västra delar. En annan tanke är att avlasta befintliga vägar, och få ett mer robust vägnät i området. Med detta som bakgrund, känns det inte troligt att det blir en väg endast för blåljusfordon och cykel. Att skapa en koppling för cykel har vi påbörjat, och hittills har vi byggt gång- och cykelväg mellan Karlsrovägen och Mickedalavägen. Det vore en fördel om cykelkopplingen färdigställdes så snart som möjligt, men det finns vissa svårigheter med den sträcka som återstår.

Den här vägdragningen känns mera som den ringled som ni föreslår i förlängning av Nymansgatan. Ska Halmstad få så många invånare som Framtidsplan 2050 tar höjd för så gäller det att höja blicken och tänka mera långsiktigt och robust redan nu. Råta ut den föreslagna vägdragningen och skapa det välbehövlige flöde som behövs från Kustvägen (med en cirkulationsplats, tack) och ut mot motorvägen för att skapa ett robust vägnät med hög kapacitet.

#### SVAR

I arbetet med att fastställa vilka vägreservat som behövs och var dessa ska ligga, har vi testat flera alternativa dragningar av Nordvästpassagen. Det vägreservat som nu ligger, är det vi funnit som gör störst nytta och minst skada i landskapet. En dragning i rät linje mot Kustvägen skulle avlasta Tiarpsallén snarare än vägnätet i staden, och det är inte den effekt vi önskar. En cirkulationsplats vid Kustvägen-Tiarpsallén är något vi anser behövs och som också finns med i planen. I alla frågor som rör Tiarpsallén och Kustvägen är Trafikverket ansvariga, men kommunen, Region Halland och Trafikverket samverkar för att hitta bästa möjliga lösningar för kommunen och regionen. Med översiktsplanen och Plan för transportsystemet visar Halmstads kommun vad vi anser behövs på sikt.

#### PRIVATPERSON 14

En del av den trafik som idag går via utpekade transportrum som Järnvägsleden och Nya Kustvägen och Tiarp skulle med den föreslagna lösningen istället gå via den nya länken. Det gäller exempelvis genomfartstrafik från stadsnära delar av Söndrum och från Alet och Rotorp. Man kan alltså förvänta att mer trafik dras närmare stadskärnan och in i befintliga bostadsområden. Den nya vägsträckningen bidrar till mer trafik på Karlsrovägen från centrum, Söder, Alet och Rotorp och bidrar därmed INTE till utvecklingen av Karlsrovägen som ett "mjuktrafikrum".

#### SVAR

I arbetet med att fastställa vilka vägreservat som behövs och var dessa ska placeras, har vi tittat på fler olika alternativ och utvärderat om de ger övervägande positiva eller övervägande negativa effekter. Det är dock viktigt att kommunen fortsätter att tänka på att uppnå största möjliga nytta och minimera de negativa konsekvenserna, i det fortsatta arbete med detaljplaner och genomförande.

Ambulanserna skulle inte kunna åka snabbt heller på den nya vägen och de skulle anlända till sjukhusområdet i "fel ände" i förhållande till var akutmottagningen är belägen. Sträckan man vinner från Karlsrovägens krök till akutmottagningen är mindre än 200 m

#### SVAR

Eftersom ambulanser kan åka på larm från vilken plats som helst, är det viktigt för dem att de har en generellt god framkomlighet med fokus på de större vägar som de ofta använder och på de vägar som leder till sjukhuset. Det finns inte så mycket vi kan göra med Fogdegatan, Magnus Stenbocks väg och Ridhusgatan, då de är befintliga vägar i bebyggda områden. Däremot kan vi bidra med bättre

tillgänglighet från väster, med den föreslagna nya vägen i förlängningen av Nymansgatan, Det blir inte en optimal väg för ambulansen, eftersom vi har många aspekter att ta hänsyn till, men det blir en förbättrad tillgänglighet till sjukhuset.

Den nya vägen är inte bara till för ambulansen, utan också för persontrafik. Det finns många arbetsplatser i sjukhusområdet och det behöver finnas god tillgänglighet även av det skälet. Detta är bara en pusselbit, och vi behöver samtidigt förbättra förutsättningarna för cykeltrafik och kollektivtrafik till området samt flytta en del av biltrafiken längre ut från staden via bland annat Nordvästpassagen, men vi ser att förlängningen av Nymansgatan kommer att fylla en viktig funktion i detta pussel.

Det finns flera okända konsekvenser som behöver undersökas bättre men där negativa effekter alltså inte vägts in i förslaget till beslut.

**SVAR**

Kommunen har tagit hänsyn till många aspekter under framtagande av Plan för transportsystemet och de i översiktsplanen fastställda vägreservaten. I trafikprognoser som gjorts har vi studerat om det bidrar till mer trafik på andra gator i området. Vi har anpassat vägreservatet så att det inte går genom primärt vattenskyddsområde. Vi har tagit hänsyn till Försvarmakten och sjukhuset. Buller är en viktig fråga, och något som måste studeras vidare i detaljplaneläggningen. Kommunen är skyldig att utreda det, och att anpassa projektet så att det inte blir för höga bullervärden vid bostäder. Även arkeologi är något som kommunen måste titta närmare på i nästa skede. Det är aldrig enkelt att göra de avvägningar och kompromisser som samhällsplaneringen kräver, men med föreslagen förlängning av Nymansgatan ser vi att vi får största möjliga nytta till minsta möjliga negativa påverkan. Men som sagt, en hel del arbete återstår och stor hänsyn måste tas till alla dessa frågor även i det fortsatta arbetet.

#### **PRIVATPERSON 15**

Jag är emot att vi drar en genomfartsled längst med den nya cykelbanan på Mickedala. Verkar helt galet att den sen sedan skall försätta upp emot sjukhuset. Löser nog inget utan blir bara en olägenhet för oss i området.

Jag föreslår att man drar ny väg väster om flygplatsen till Vapnö. Det hade avlastat kustvägen då också för den trafiken som vill mot E6 både norrut och söderut.

**SVAR**

Förlängningen av Nymansgatan blir en länk i staden, som ska göra sjukhusområdet mer tillgängligt, men inte någon ringled. Kommunen planerar också för en väg norr om flygplatsen, men den har en annan funktion och kan till exempel användas för att ta sig mellan Flygstaden och Holm samt planerade bostadsområden norr om Sofieberg. För att ha ett robust och välfungerande vägnät behöver vi vägar av olika slag, både för att ta sig förbi staden men också vägar som ger möjlighet att köra inom staden. Vi behöver också rejäla satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, och vi vill att dessa trafikslag ska vara de enklaste att välja för att just ta sig inom staden. Vi kommer dock fortfarande att behöva biltrafiken som en del av transportsystemet.

## **Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun**

### **STATLIGA MYNDIGHETER**

#### **TRAFIKVERKET**

Trafikverket vill här poängtera att bara för att berörd anläggning är statlig betyder det inte att Trafikverket i alla lägen har finansieringsansvar. Detta är avhängigt föreslagen åtgärd

och/eller brist. Trafikverket ska enligt TDOK 2013:0235 "Trafikverkets förhållningssätt till etablering av anläggning för tjänst i järnvägens sidosystem" ha full rådgivning över huvudsystemet och dess anslutningar till sidosystemet. Trafikverket ska äga anslutningsväxlar till godsterminaler och depåer (anläggningar för tjänst) som påverkar trafiken på huvudsystemet, dvs. Trafikverkets järnvägsnät. Finansieringsansvaret ska enligt gällande regler och rutiner följa dels vem som äger en anläggning för tjänst, dels vem som initierar behov av byggandet. Finansieringen av ny eller upprustad anslutningsväxel i huvudsystemet ska som regel finansieras av den som bygger anslutande anläggning för tjänst i sidosystemet. Trafikverket ska inte ta finansiellt ansvar för investering av ny- eller utbyggnad av ankomst-/avgångsspår mellan anslutningsväxel i huvudsystemet och tjänsteleverantörens anläggning för tjänst i sidosystemet. Trafikverket anser dock att det finansiella ansvaret för föreslagna åtgärder ska hanteras genom fortsatt dialog och avtal istället för inom ramen för Plan för transportsystemet. Trafikverket förutsätter därför att texten i Plan för transportsystemet nyanseras på denna punkt.

#### SVAR

Eftersom det på initiativ av Trafikverket tillsammans med Region Halland avses att byggas en ny uppställningsbangård där nuvarande anslutning av industrispår till hamnen finns, kan kommunen inte annat än förutsätta att den del av anläggningen som då försvinner ersätts med ny.

Dialog har skett med Trafikverket där bland annat frågan kring den mest hållbara lösningen för alla parter utifrån beräkningar om ökat antal transporter på järnväg lyfts och trafikverket har genomfört en funktionsutredning i ärendet. Den mest optimala och framtidsäkra lösningen för båda parter visade det sig då vara ett så kallad triangelspår, vilket också trafikverket själva "bakat in" i sitt äskande för en ny uppställningsbangård i Nationell plan.

Kommunen anser att detta visar på att man varit/är överens om ambitionerna, och att texten då väl överensstämmer med hur frågan kring finansiering, ägandet samt drift och underhåll skall vara.

## KOMMUNALA NÄMNDER

### RÄDDNINGSNÄMNDEN

Under rubriken farligt gods på sidan 74 finns en karta med de förbudsområden som gäller för farligt gods. Räddningstjänsten önskar att kartbilden kompletteras med järnvägen då även den är ett undantag likt vägar.

#### SVAR

Kartan på sida 74 har kompletterats för att visa att även järnvägen är undantagen. En kort mening har även lagts till på sidan för att tydliggöra detta.

## **Båt – se vattnet som en möjlighet**

### KOMMUNALA BOLAG

#### DESTINATION HALMSTAD AB

Mot bakgrund av detta förslag vill DHAB belysa konsekvenser som till exempel starkt begränsade möjligheter till centralt belägna marina evenemang, så som Tall Ships Races och liknande. Tanken att öka transportrummet för oskyddade trafikanter är av största vikt, men kan komma på bekostnad av framtida inkomster för kommunen i form av uteblivna evenemang.

#### SVAR

Det är en risk att vissa typer av evenemang försvåras, medan andra typer av evenemang förenklas med den nya infrastrukturen, bland annat genom att invånare och besökare enklare kan röra sig i staden med cykel. I nuläget utesluts inte öppningsbara broalternativ i transportplanen, utformningen

kommer utredas mer framöver och den slutliga utformningen kommer påverka möjligheten för marina arrangemang så som tall ship races.

## **Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser**

### KOMMUNALA NÄMNDER

#### **BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN**

Barn- och ungdomsnämnden önskar göra ett medskick kring att buller är en reell faktor som påverkar miljön på våra skolgårdar. Buller är samtidigt något som nämnden har högst begränsat inflytande över och som bör hanteras redan i samhällsplaneringen.

#### **SVAR**

En kommunomfattande bullerkartläggning är under framtagande och kommer inkludera alla ytor, däribland skolgårdar. Om vissa befintliga skolor upplever stora bullerstörningar kan beräkningar genomföras för den berörda skolan. Gällande nybyggda skolor hanteras bullerfrågan i planeringskedet.

#### **BYGGNADSNÄMNDEN, MILJÖNÄMNDEN**

Det finns ett behov av att göra en analys av hur trafikbullersituationen påverkas vid ett genomförande av planen för transportsystemet. Särskilt fokus bör läggas på vägsträckningar med redan känd bullerproblematik, nya länkar för biltrafik i transport-systemet, vägsträckningar där stora trafikökningar förväntas samt vägsträckningar som pekas ut som transportrum eller integrerat transportrum i framtidsbilden enligt livsrumsmodellen. Analysen bör ge ett översiktligt stöd för var skyddsåtgärder mot buller kan be hövas samt var det kan komma att ställas särskilda krav när till exempel nya bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler planeras.

#### **SVAR**

En kommunomfattande bullerkartläggning är under framtagande som ska mynna ut i en åtgärdsplan. Kontinuerligt arbete genomförs även för att förbättra för bullerutsatta.

### PRIVATPERSONER

#### **PRIVATPERSON 14**

Bullerpåverkan och andra störningar för de boende i området är inte undersökta eller värderade i beslutet. Vägdragningen går mycket nära, i flera fall direkt kloss an, befintliga bostäder.

#### **SVAR**

Bullerproblematik och andra potentiella störningar kommer undersökas allt eftersom att planeringen framskrider.