

Samrådsredogörelse

Plan för transportsystemet del 1:
Transportstrategi mot 2050

Samrådsredogörelse

Redogörelse för samrådet

Plan för transportsystemet är framtagen parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen Framtidsplan 2050. Plan för transportsystemet är formellt fristående från översiktsplanen och därmed är samrådsprocessen inte knuten till Plan- och bygglagen. Översiktsplanen sätter planeringsinriktningar som är återfinns i Plan för transportsystemet, i 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. Samråd har skett samtidigt som den kommunomfattande översiktsplanen då de hänger starkt samman. Det som föreslås i översiktsplanen genererar trafik och därmed är det svårt att separera den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen med övrig strategisk fysisk planering. Stor del av samrådstillfällena för översiktsplanen har därmed också inkluderat Plan för transportsystemet.

Samrådet omfattar Plan för transportsystemet båda delar, del 1 som populärt kallas Transportstrategi mot 2050 och del 2 som kallas Transportplan mot 2050. Del 1 är Kommunfullmäktiges Plan för transportsystemet och del 2 är Kommunstyrelsens Plan för transportsystemet.

TIDIG DIALOG

Kommunen höll tidiga dialoger inför att del 2 Transportplan mot 2050 skulle utformas. Dessa tidiga dialoger samkördes med översiktsplanens tidiga dialog. De tidigare dialogernas främsta syfte var att samla information om geografiska områdena i kommunen inför att del 2 av Transportplan mot 2050 togs fram. Här särskildes inte Översiktsplanen från Plan för transportsystemet utan inriktningen var att invånarnas synpunkter ger en direkt eller indirekt påverkan på transportsystemet. Syftet var också att öka delaktigheten och kännedomen om det arbete som pågick med strategiska fysisk planering i kommunen bland kommunens medlemmar.

Samtliga tidiga dialoger skedde under 2019. Vid nedan tillfällena samkördes dialogtillfällena för Plan för transportsystemet med Översiktsplan 2050:

18 november - 1 december 2019 genomfördes tidig dialog. Denna innefattade en webbenkät samt invånardialoger med drop-in samtal på högskolan, Hallarna, stadsbiblioteket och "Guldmorgon" för näringslivet. I webbenkäten inkluderades en fråga som berörde transportsystemet som löd; *Vad kan kommunen göra för att du ska resa mer hållbart?* Specifika frågeställningar som berörde trafik under dessa tillfällen hänvisades till projektledaren för Plan för transportsystemet.

För att tillse att dialogerna nådde ut till en representativ del av befolkningen gjordes riktade satsningar. Platser och tider för dialogerna var valda för att nå ut till de grupper som vanligen har en låg svarsfrekvens i kommunens dialoger om fysisk planering, det vill säga unga och socioekonomiskt svaga grupper. Dialogerna på Hallarna och Högskola syftade till att nå ut till dessa grupper. För att säkerställa ett strategiskt urval så att det fanns en representation från alla kommundelar fyllde de som svarade i sin ålder, genus och bostadsort. Spridningen visade att alla kommundelar var representerade, samt att Hallarna och Högskolan kompletterade webbenkäten väl, medan dialogerna på biblioteken och webbenkäten hade mer lik och traditionell representation. Även riktade satsningar för att ha dialoger med barn gjordes. Dessa genomfördes på Gullbrandstorps fritidshem och vid dialogtillfället på Hallarna.

I den tidiga invånardialogen med tillhörande webb-enkät registrerades 573 unika svar på frågan; *Vad kan kommunen göra för att du ska gå, cykla och åka kollektivt mer?* En del av de svarande kommenterade både cykel och kollektivtrafik som ett gemensamt svar och när dessa sorterades och delades upp vilket innebar ytterligare ca 100 synpunkter. Totalen landande då på 674 synpunkter och av dessa berörde 41 procent cykel och 43 procent kollektivtrafik. 10 procent ansåg att det inte fanns något kommunen kunde göra för att stimulera ökad gång, cykling och kollektivtrafikresande. Övriga

hade svarat att det var bra som det var, att det inte fungerade idag utan att det var bilen som gällde och så fick vi in några enstaka kommentarer kring parkering och gång.

Vad gäller cykel så fick vi mest önskemål om belysning och framförallt belysning av cykelbanor mellan staden och orter utanför. Orter som Skedala, Trönninge, Gullbranna, Eldsberga och även Holm var nämnda i detta sammanhang. Det var också många som var nöjda med dagens situation och som cyklade redan idag. Det fanns också önskemål om nya cykelbanor och dessa önskemål berörde framförallt cykelbana mellan orter utanför staden och in mot staden. Önskemål om cykelbana mellan Oskarström/Åled/Sennan och Halmstad var en synpunkt som återkom samt mellan Eldsberga och Gullbranna därtill fanns ytterligare önskemål mellan Snöstorp - Årnarp och Öppinge. 16 synpunkter berörde drift och underhåll och 12 önskemål om bättre cykelparkering. Därtill var det lite smått och gott som berörde trafiksäkerhet, skyltning, separering och genhet på cykelbanan.

Vad gäller kollektivtrafik så var taxan och önskemål om att denna skulle sänkas som var det mest frekventa önskemålet. 32 procent av alla 291 kommentarerna berörde detta. Ytterligare 10 procent hade önskemål om gratis kollektivtrafik där utökad giltighet för seniorkortet ofta förekom bland kommentarerna. Att förändra linjesträckning eller utöka kollektivtrafiken till något område var också något som förekom relativt ofta, 24 procent av alla kommentarer berörde detta och det som var vanligast förekommande var önskemål om att förlänga stadsbussarna till Skedala. Vidare fanns önskemål om mer trafik till Simlångsdalen, Årnarp, Östra stranden och Flygstaden. Därtill fanns kommentarer om att det funkade bra redan idag, att det var långt till bussen idag, om bussens framkomlighet, busschaufförerna, prova-på kampanjer och hållplatser.

SAMRÅD - REMISS AV PLANFÖRSLAGET

Beslut om samråd för Plan för transportsystemet tog i kommunstyrelsen (§ 293) 2020-11-03. Samrådstiden sträckte sig från 16 november 2020 till 31 januari 2021. Statliga myndigheter, berörda regioner, grannkommuner, organisationer, kommunens medlemmar och alla andra som har ett intresse har beretts tillfälle att yttra sig.

- Del 1 av Plan för transportsystemet, Transportstrategi mot 2050 fanns att ta del av under samrådsperioden. På www.halmstad.se fanns en sida för Plan för transportsystemet och här återfanns del 1 samt att här även fanns en direktlänk till Halmstad Direkt som tog emot förfrågan om del 2 och skickade ut denna till de som efterfrågade det.
- På startsidan till www.halmstad.se lyftes Plan för transportsystemet upp XX (Frågan är ställd till kommunikation) gånger under samrådsperioden för att synliggöra att även Plan för Transportsystemet var på samråd.
- Båda delarna av Plan för transportsystemet fanns under samrådsperioden tillgängliga i pappersformat i Rådhusets entréplan.
- Annonser för att medvetandegöra kommunens medlemmar om att samråd pågick för Plan för transportsystemet samt två andra strategiska dokument sattes in i Hallandspostens papperstidning 2020-12-10 samt 2020-12-12. Annons visades också digitalt ca 10 000 gånger.
- En livesänd föreläsning via kommunens Facebook-sida skedde tillsammans med Översiktsplanen 2020-11-28. Denna sändning spelades in och låg tillgänglig på Youtube för kommunens invånare att ta del av någon vecka efter livesändningen.
- Pressträff – inför beslut
- Utskick till remissinstanser, se separat sändlista

Då en pandemi pågick och smittspridningen dessutom tilltog under samrådstiden med en rad restriktioner som följd behövde formen för samrådsträffar ske på ett säkert sätt för att inte bidra till smittspridningen i samhället. Samtidigt som samråd för Plan för transportsystemet skedde också samråd av den kommunomfattande översiktsplanen och då det ibland är svårt att skilja den ena produkten från den andra samordnades samrådet för de båda dokumenten, störst fokus låg på översiktsplanen. Samrådsträffar skedde på distans genom digital teknik och telefon. Fysiska möten var inte möjligt att genomföra i någon form. Såväl föredragningar med möjlighet att ställa frågor genomfördes (ersatte stormöten) som tillfällen för individuella samtal där frågor kunde ställas och synpunkter delges (ersatte drop-in). Projektledarna för översiktsplanen frontade även trafikfrågor i dessa samråd och i de fall då frågorna behövde fördjupade resonemang ringde projekt ledaren för Plan för transportsystemet upp personerna som deltog på träffarna i efterhand.

Följande samrådsträffar var öppna för alla och bemannades av projektledarna för översiktsplanen. Här fanns möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter i grupp eller individuellt:

- 19 november, kl. 13–16, samrådsträff på telefon
- 2 december, kl. 15–20, samrådsträff på telefon
- 10 december, kl. 14–19, individuella möten via plattformen Teams
- 14 december, kl. 11–15, individuella möten via plattformen Teams
- 16 december kl. 9–11, samrådsträff på telefon
- 8 januari kl. 9–11, samrådsträff på telefon

Alla som ville höra av sig bereddes möjlighet och tiderna utökades vid behov.

Därtill fanns under föredragningar av översiktsplanen och vid samtliga tillfällen fanns möjlighet att ställa transportrelaterade frågor. Projektledaren för Plan för transportsystemet deltog på nedan tillfällen och här lyftes Plan för transportsystem fram som en egen produkt:

- 201127 - Region Halland och Hallandstrafiken - föredrag via Teams
- 201128 - Föredrag via Facebook i direktsändning. Invånarna kunde ställa frågor via facebook som besvarades i direktsändning. Alla hade möjlighet att delta. Annonser hade gått ut i förväg för att bjuda in kommunens medlemmar. Föredraget kunde ses i efterhand på Youtube, med direktlänk från hemsidan om översiktsplanen.
- 201130 - Grannkommunerna (Laholm, Ljungby; Hylte, Falkenberg) och Myndigheter (Försvarsmakten, Fortifikationsverket, Trafikverket) - föredrag via Teams

KF-plan

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Texten under utmaning 1 upplevs som onödigt reaktiv. Länsstyrelsen menar att utmaning 1 snarare ska mötas med aktiv planering än genom att tillvarata digitaliseringens möjligheter. Fyrstegsprincipen, med sitt fokus på att i första hand tänka nytt, har därmed större potential att bidra till genomgripande omställningar som kan möta utmaning 1.

SVAR

En mening läggs till under utmaning 1 kring detta.

Planeringsinriktningen för gods skulle kunna kompletteras med åtgärder för att främja tankstationer för förnybara drivmedel.

SVAR

Planen tydliggör att kommunen ska underlätta för aktörer som avser bygga ut hållbara drivmedelslösningar, faktiska åtgärder kommer i ett senare planeringsskede.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

HYLTE

De strategier som formuleras för att möta utmaningarna motsvarar var och en av dessa, utom för utmaning 6, där resonemangen istället arbetats in under de övriga strategierna. Även om flera miljö- och hälsofrågorna kommer in på ett naturligt sätt under övriga strategier, får utmaningen större tyngd om den istället hanteras som ett eget strategiområde. Dessutom tydliggörs hur man avser att arbeta med de olika delutmaningarna i den fortsatta planeringen. Särskilt för delutmaningen "Ett förändrat klimat" saknas tydliga strategier i nuläget.

SVAR

Kommunen har tagit fram en ny energi- och klimatplan med tydligare strategier.

LJUNGBY

Viktiga principer för en attraktiv kollektivtrafik är snabbhet och punktlighet. Det är därför önskvärt att korta restiderna för alla olika kollektiva färdssätt. Ljungby kommun hade gärna sett att behovet av regionbussar till och från andra kommuner hade betonats tydligare,

SVAR

I del 2, transportplan mot 2050 under kapitel Buss, underrubrik regionbuss finns en skrivning kring detta.

Det hade vidare varit önskvärt med ett resonemang om vad ny stambana med tågstopp i Ljungby skulle innebära för näringslivs-utvecklingen i Halmstads kommun med särskilt fokus på kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad.

SVAR

Se Halmstads kommuns yttrande över Ljungby kommuns översiktsplan. Väg 25 är en gemensam angelägenhet, kommande ÅVS för vägen kommer vara ett forum för samarbete mellan kommunerna.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HAVERDAL

I Transportstrategi 2050 på sid 13 står: "I Halmstads kommun består vägnätet till merparten av enskilda vägar (cirka 68 procent), därefter följer kommunalt vägnät (cirka 17 procent) och

statligt vägnät (cirka 16 procent). Detta innebär i praktiken att kommunen har rådighet över en relativt liten del av helheten, vilket i sig är en utmaning." Haverdal har som många andra orter vägföreningar som ansvarar för majoriteten av vägarna. Vi undrar hur planen ser ut för att hantera den situationen och om den huvudmannaskapsutredning som tillsattes 2013 med mål att överta alla enskilda vägar kommer att påskyndas eller förändras? Det saknas aktuell information om den utredningen.

SVAR

Plan för transportsystemet beskriver vikten av att hantera denna fråga men hanteringen sker i annat projekt.

Vi tycker att de utmaningar som har formulerats i strategidelen är viktiga och riktiga men de mer framåtsyftande skrivningarna i strategidelen följs inte upp i del 2. Det räcker inte att beskriva och jämföra gång, cykel, kollektiv- och biltrafik utifrån nuvarande sätt att använda de olika trafikslagen. Det skulle förmodligen stimulera fler till nytänkande och omprövning av egna resvanor om det går att komplettera den delen av planen med tydliga beskrivningar av hur de framtida alternativen till biltrafiken kan se ut och fungera i praktiken, både för dem som bor centralt och för invånare som bor längre bort.

SVAR

Del 1 är KF plan och kommer ligga under flera år, del 2 är KS plan och kommer uppdateras mer kontinuerligt. Kommunen anser att vi har lyft in vad vi kunnat utifrån dagens förhållanden. Framtidsutmaningar innebär att vi måste vara mer flexibla i vår planering.

INTERNREMISS KLF

TILLVÄXTAVDELNINGEN

Det är av vikt att konkreta och realistiska lösningar på trafikfrågan finns på plats före nya områden för bostäder och verksamheter/företag projekteras/blir verklighet.

SVAR

Instämmer, kommunens tekniska försörjningsprogram ska takta med bostadsförsörjningsprogrammet.

KOMMUNALA NÄMNDER

BARN- OCH UNGDOMSNÄMNDEN

Barn- och ungdomsnämndens verksamheter står med andra ord för en stor andel av de dagliga resorna i kommunen. Att inkludera en analys kring de saker som genererar mest resor skulle stärka planen ytterligare.

SVAR

Ett aktivt val har gjorts att inte hantera kommunens egna transporter i denna plan, detta görs i energi- och klimatplan.

Konsekvenser för barn och unga saknas.

SVAR

Planen kompletteras med en skrivning med utgångspunkt i barnkonventionen.

KULTURNÄMNDEN

Planen nämner attraktiva gångstråk som en viktig planeringsinriktning, men ger ingen information om vad planeringen av attraktiva gångstråk innebär annat än "att öka statusen på det offentliga rummet och är ett sätt att göra staden attraktiv".

SVAR

Utförningsfråga, specificeras i planen på ett övergripande sätt.

MILJÖNÄMNDEN & BYGGNADSNÄMNDEN

Planeringsinriktningar för gång och cykel bör på ett tydligare sätt kunna samordnas där detta är lämpligt. I de fall planeringsinriktningar kan uttryckas liktydigt är det att föredra.

SVAR

Kommunen ser en vikt i att hålla isär transportslagen, och att belysa gång som ett eget transportslag.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Utökad kapacitet för planering av yteffektiva transporter, en utökad investeringsbudget samt utökade resurser för drift och underhåll är förutsättningar för en utveckling i riktning mot transportstrategins målbild.

Sådana konkreta förslag kan vara särskilda satsningar för snabbcyklister för att göra cykel till ett reellt alternativ till bil, liksom insatser för säkrare trafikmiljö i det tilltänkt starkt växande Simlångsdalen där riksväg 25 går som en barriär genom samhället.

I detta sammanhang vill nämnden, vad gäller vägreservatet vid Nymansgatan, framhålla att planerad tillkommande väg utformas så att den inte utgör en barriär mot Galgberget.

SVAR

En ÄVS för väg 25 kommer påbörjas relativt snart. Gällande vägutformning är det upp till teknik- och fritidsnämnden att utformningen blir bra.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 3, 10, 14

Man kan även läsa i Transportstrategin för transportsystemet i Halmstad att man identifierat:

- Att transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten i Halmstad
 - Att man ska minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa
- Jag håller inte med om att kommunens plan för transportsystemet minskar trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa och inte heller att den bidrar till måluppfyllnad för hållbarhets- och miljömål på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Jag ser flera brister speciellt när man även beaktar utbyggnadsplanerna i Framtidsplan 2050. Jag kan heller inte se att kommunen i Framtidsplan 2050 tar hänsyn till att transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten i Halmstad.

SVAR

Genom målstyrd trafikplanering kan utmaningen gällande minskad påverkan på miljö och människors hälsa lösas genom att biltrafikens negativa konsekvenser minskas. Yteffektiva och hållbara transporter prioriteras i planen.

PRIVATPERSON 3

Fokus borde ligga på att se till att planeringen inte kräver bygge av vägar utan att man låter stan växa vid tågstationer med befintlig infrastruktur, i närheten av avfarter till motorvägar och inom stan nära arbetstillfällen.

SVAR

Stationslägena i orterna förstärks med utökad bebyggelse i enlighet med översiktsplan 2050.

PRIVATPERSON 5

När man läser om utmaning nummer 6 står det att det mycket riktigt inte räcker med energieffektiva fordon eller förnybara bränslen. Kommunen har glädjande nog förstått att det krävs mer för att nå målen för 2030. Men när man sedan ska läsa vad kommunen anser krävs får man läsa att något eget kapitel för detta, det absolut viktigaste, inte finns, utan att det är inarbetat i andra "utmaningsbemötanden". Är inte kommunen införstådd i vad som kommer att krävas? Eller blundar man medvetet? Bemötandet av just denna viktiga utmaningen är bara utspädd som floskler i andra avsnitt.

SVAR

För utmaningen *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljön och människors hälsa* återfinns inget eget kapitel utan resonemangen till denna utmaning har arbetats in under de övriga avsnitt i detta kapitel. I del 2 av Plan för Transportsystemet, det vill säga i Transportplan mot 2050, blir resonemangen än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar.

PRIVATPERSON 3, 10, 14

Var finns befintlig infrastruktur som kan tåla en kraftig ökning av jobbpendlingen? Ett av svaren är områden i nära anslutning till motorvägspåfarterna. Nyttja existerande rälsbunden infrastruktur.

SVAR

Kommunen behöver fortsatt jobba hårt för att få över människor till yteffektiva transportslag i enlighet med planen.