

Samrådsredogörelse

Plan för transportsystemet del 2:
transportplan mot 2050

Innehållsförteckning

Innehåll

Redogörelse för samrådet	1
Översikt av inkomna yttranden fördelat på kapitel	4
Övergripande kommentarer	6
Inkomna skrivelser indelade utifrån kapitel	12
Arbeta aktivt med alla trafikslag	12
Gång – en upplevelse i sig	14
Cykel – en central roll i systemet	15
Buss – ett yteffektivt sätt att resa på	19
Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa	23
Biltrafik – med god framkomlighet	26
Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun	38
Flyg – för snabb uppkoppling	42
Båt – se vattnet som en möjlighet	42
Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser	44
Mot ett genomförande	47

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

Översikt av inkomna yttranden fördelat på kapitel

Tabellen visar vilka kapitel respektive remissinstans har yttrat sig.

	Ingen erinran	Övergripande	Transportstrategi	Arbeta aktivt med alla trafikslag	Gång	Cykel	Buss	Persontågstrafik	Biltrafik	Gods	Flyg	Båt	Trafikmiljö, klimat & miljökonsekvenser	Mot ett genomförande
Statliga myndigheter	1	3	2	1	0	2	1	1	4	2	0	1	1	1
Länsstyrelsen i Halland		x	x			x	x		x	x				
Trafikverket		x	x	x		x		x	x	x			x	x
Försvarsmakten		x							x					
Polismyndigheten	x													
Fortifikationsverket									x					
Sjöfartsverket												x		
Grankommuner & regionala aktörer	2	2	3	2	3	0	3	4	1	0	1	0	1	1
Region Halland			x	x	x		x	x						x
Kulturmiljö Halland	x													
Falkenberg								x						
Hylte		x	x		x		x	x			x		x	
Laholm	x													
Ljungby		x	x	x	x		x	x	x					
Kommunala bolag	1	2	0	1	0	1	0	0	3	2	1	2	0	0
Destination Halmstad AB		x		x		x			x			x		
Hallands Hamnar Halmstad AB										x		x		
Halmstads Flygplats AB									x		x			
Halmstads Energi och Miljö AB									x	x				
Halmstads Fastighets AB	x													
Laholmsbuktens VA AB		x												
Samhällsföreningar	0	2	1	0	0	3	2	3	4	1	0	0	1	0
Harplinge								x	x					
Haverdal		x	x			x		x	x					
Gullbrandstorp						x	x		x				x	
Trönninge		x				x	x	x	x	x				
Kommunala nämnder	1	4	5	2	4	5	2	2	5	2	0	0	2	0
Barn- och ungdomsnämnden			x											
Byggnadsnämnden		x		x		x			x				x	
Fastighetsnämnden	x													
Hemvårdsnämnden						x			x					
Kulturnämnden			x		x									
Miljönämnden		x	x			x			x				x	
Räddningsnämnden		x			x			x	x	x				
Servicenämnden										x				
Socialnämnden				x	x	x								

	Ingen erinran	Övergripande	Transportstrategi	Arbeta aktivt med alla trafikslag	Gång	Cykel	Buss	Persontågstrafik	Biltrafik	Gods	Flyg	Båt	Trafikmiljö, klimat & miljökonsekvenser	Mot ett genomförande
Teknik- & fritidsnämnden		x	x				x	x	x					
Utbildnings- & arbetsmarknadsnämnden			x		x	x	x							
Organisationer, råd & parti	0	4	0	2	4	5	5	4	5	1	1	1	3	0
Centerpartiet		x			x	x	x	x	x				x	
Fastighetsägarna		x							x					
Funktionsrådet				x	x	x	x		x					
Klimataktion		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Naturskyddsföreningen		x			x	x	x	x	x				x	
Pensionärsrådet						x	x	x						
Internremiss KLF	0	0	1	0	1	1	2	1	2	1	0	1	1	3
Ekonomi & styrning							x	x	x				x	x
Mark & exploatering					x	x	x		x	x		x		x
Tillväxtavdelningen			x											x
Privatpersoner & företag	0	4	4	0	1	4	5	8	16	2	1	1	7	4
Företag 1									x					
Privatperson 1									x					
Privatperson 2					x	x			x	x		x		
Privatperson 3		x	x				x	x	x				x	x
Privatperson 4		x				x	x	x	x					
Privatperson 5						x	x		x		x		x	
Privatperson 6			x			x	x		x					
Privatperson 7									x				x	
Privatperson 8		x												
Privatperson 9													x	
Privatperson 10			x					x	x				x	x
Privatperson 11		x						x	x					
Privatperson 12									x					
Privatperson 13								x	x					
Privatperson 14			x					x	x				x	
Privatperson 15							x	x						x
Privatperson 16								x	x	x			x	x
Privatperson 17									x					
Privatperson 18									x					

Övergripande kommentarer

Utdrag från inkomna synpunkter av övergripande karaktär

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen anser att samtliga riksintressen som berörs bör redovisas liksom transportplanens eventuella påverkan på riksintressena.

SVAR

Beskrivning av riksintressen stryks ur planen och redovisas istället i kommunens granskningsversion av ny översiktsplan.

Länsstyrelsen har förståelse för intentionen att vara flexibel i planeringen, men vill samtidigt understryka att målstyrning, långsiktighet och tydlighet kan vara viktigare än flexibilitet och följsamhet om man ska skapa ett hållbart transportsystem.

SVAR

Kommunen noterar synpunkten.

TRAFIKVERKET

Trafikverket anser att 23 000 nya bostäder samt nya verksamhetsområden riskerar att leda till ökad fordonstrafik på redan hårt belastade vägar och att det är upp till kommunen att redovisa och ta ansvar för den påverkan en exploatering kan medföra på riksintressen för kommunikationer som väg E6, 25,26 och väg 15 utgör. Trafikverket kan i dagsläget inte utläsa påverkan på statlig infrastruktur till följd av föreslagna strategier och åtgärder.

SVAR

Planen har förtydligat skrivningar kring metod för de trafiksimuleringar som genomförts inom arbetet med ny översiktsplan.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarmakten önskar att fortsatt ha fortsatt tät dialog gällande trafik för att skapa en robust och hållbar infrastruktur för både Försvarmakten samt kommunens fördel.

SVAR

Kommunen ser tät dialog med Försvarmakten som en del i ett framgångsrikt samhällsbyggande.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

LJUNGBY

Ljungby och Halmstad har mycket att vinna på samarbete kring att förbättra transportmöjligheterna för turister. Att göra olika besöksmål och turistleder mer tillgängliga är positivt för både besökare och besöksnäringen. Tillsammans erbjuder Halmstad, Ljungby och andra närliggande kommuner ett brett utbud av turistmål som gynnas av varandra och möjligheten att förflytta sig mellan dem.

SVAR

Kommunen instämmer, kommande ÅVS kring väg 25 kan vara ett bra forum för ökad samsyn kring möjligheter för resande mellan kusten och inlandet för både turister och vardagsresenärer.

KOMMUNALA BOLAG

DESTINATION HALMSTAD AB

Just kring buss är det helt nödvändigt att takta med Centrumsutvecklingsplanen så att busslinjerna inte blir hindrande i utvecklingen av ett levande city. Ett säkert, tillgängligt och levande centrum är en mycket viktig del i en attraktiv kommun att bo, leva och verka i.

SVAR

Hanteras och specificeras inom centrumutvecklingsplanen.

Begreppen integrerade frirum, mjuktrafikrum för stadens centrala delar är tilltalande och som nämnts tidigare, behöver planeras tillsammans med centrumutvecklingsplanen.

SVAR

Hanteras och specificeras inom centrumutvecklingsplanen.

LAHOLMSBUKTENS VA AB

Handlingarna ska kompletteras med följande:

Vid byggnation, se över möjligheter till samläggning av exempelvis va-ledningar, i brokonstruktioner med mera.

SVAR

Noteras, dock är detta en fråga som hanteras i ett senare planeringsskede.

Utbyggnad av transportnätet inom vattenskyddsområde och dess tillrinningsområden ska utföras med största försiktighet enligt de skyddsföreskrifter och standarder som finns.

SVAR

Vägreservatet förlängning av Nymansgatan är justerat utefter vattenskyddsområdet.

Att i Transportplanen och de efterföljande arbetena verka för att stärka transportsystemet även i den yttre delen av hamnen. Detta med anledning av förslaget i bilaga 1, att flytta reningsverket, som framförts i ärendet Framtidsplan 2050. Om genomfört ökar detta mängden tunga transporter i området, medan tung trafik på Söder minskar.

SVAR

Fråga för översiktsplan och ett senare planeringsskede.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HAVERDAL

Haverdals samhällsförenings styrelse ifrågasätter prognosen. Vi tror inte den är realistisk och anser inte heller att det finns ett egenvärde i att Halmstad ska utvecklas från en stor och diversifierad småstad till en liten och likformig storstad. Strategier och planer bör istället utgå från en mer trolig befolkningsutveckling och utformas så att de tar tillvara orternas olikheter och Halmstads attraktivitet.

SVAR

Hur mycket Sveriges och Halmstads kommuns befolkning kommer att växa är svårt att veta på förhand, då olika omvärldsfaktorer påverkar som inte är kända de nästa 30 år fram i tiden. Olika faktorer påverkar och det finns flera exempel från de senaste åren som på olika sätt också påverkat befolkningstillväxten lokalt, till exempel flyktingströmmar och pandemier. Årligen presenteras nya befolkningsprognoser och bostadsmarknadsanalyser. Vilka områden som byggs ut och i vilken takt regleras av bostadsförsörjningsprogrammet, som är ett efterföljande steg i samhällsbyggnadsprocessen till kommunens översiktsplan.

TRÖNNINGE

Vi har även studerat materialet runt hantering av dagvatten, vatten och avlopp som redan nu är eftersatt i samhället och konstaterar att skola och förskola redan är i bristningsgräns.

Allt detta måste stärkas upp i tid.

SVAR

Se kommunens VA-plan.

Det är av yttersta vikt att dagvattenfrågan för hela Trönninge tas om hand på ett seriöst och riktigt sätt, redan nu. I vissa fall innebär det förstås uppoffringar även för oss invånare men i huvudsak handlar det om att bygga ut dagvattensystemet så att det fungerar i hela samhället.

SVAR

Se kommunens VA-plan.

KOMMUNALA NÄMNDER

BYGGNADSNÄMNDEN

Inom det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för centrum är det av stor vikt för utvecklingen av staden att man tydligt prioriterar ett jämt trafikflöde utan flaskhalsar mellan östra och västra Halmstad. Man kan därför arbeta med att använda sig mjuktrafikrum, integrerade frirum och frirum enligt livstumsmodellen inom detta område, med hänsyn till att trafikflöde måste hållas jämt och utan uppehåll.

SVAR

Har arbetats vidare med denna fråga inom FÖP centrum, se samrådsversion för att ta del av planförslaget.

KULTURNÄMNDEN

Transportsystemet utgör en stor del av den offentliga miljön. För att skapa attraktiva offentliga miljöer, göra vår närmiljö intressant och skapa attraktiva gång- och cykelstråk, behöver större hänsyn tas till gestaltad livsmiljö. Barnrättslagen innebär stärkta rättigheter för barn och unga och är en mycket viktig utgångspunkt i arbetet med gestaltad livsmiljö.

SVAR

Skrivning kring barnrättslagen har tillkommit.

MILJÖNÄMNDEN

Inom det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för centrum är det av stor vikt för utvecklingen av staden att man tydligt prioriterar gång och cykel samt kollektivtrafik. Man behöver därför arbeta mot att enbart tillskapa mjuktrafikrum, integrerade frirum och frirum enligt livstumsmodellen inom detta område. Integrerade transportrum kan tillåtas fram till gränsen för området som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för centrum.

SVAR

Har arbetats vidare med denna fråga inom FÖP centrum, se samrådsversion för att ta del av planförslaget.

RÄDDNINGSNÄMNDEN

Vi bedöms gå mot en tid med allt kraftigare väderfenomen, med risk för omfattande samhällsstörningar. Ökade flöden i våra vattendrag, höjd havsnivå, kraftigare stormar och torra och varma somrar innebär utmaningar. Områdena kring kommunens större vattendrag tillsammans med kustbandet måste särskilt beaktas. Flöden och nivåer som påverkar transportsystemet medför, förutom olycka i sig, också ökad belastning på andra delar i samma system. Därmed, också framkomligheten för räddningstjänsten.

Transporter och hantering av kemikalier inkluderat släckvatten vid brand utgör miljörisker. Flera av dessa risker utgör nya eller mer påtagliga risker, inte minst mot vår dricksvattenförsörjning.

SVAR

Se kommunens VA-plan.

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Teknik och fritid förespråkar därför en kraftig omarbetning av planen med nya konkreta åtgärder som gör en god framkomlighet för biltrafiken möjlig i ett Halmstad med 150 000 invånare.

SVAR

Genom livsrumsmodellen har flera leder förtydligats som transportrum, där det tydliggörs att trimningsåtgärder välkomnas. Det har specificerat var biltrafiken ska vara i fokus och det har flaggats upp för följduppdrag att utreda vad det skulle innebära om kommunen tog över väghållarskap för E6an. Detta är dock mycket långsiktigt och förutsätter att E6ans funktion flyttas till ny motorväg österut. Förhoppningsvis så skapar planen hållbara och yteffektiva alternativ till biltrafiken så att fler väljer att resa tillsammans, detta i sin tur skulle avlasta vägarna så att de som verkligen behöver köra bil kan göra det med god framkomlighet.

UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN

Det är viktigt att beakta kollektivtrafiklösningar i samråd med Hallandstrafiken som är smidiga för att färdas till och från våra gymnasieskolor. Det gäller även eventuellt tillkommande gymnasieskolor. Detta gäller även för Daglig verksamhet.

SVAR

En tidigare dialog med nämnden hade varit önskvärd, så att planering av nya gymnasieskolor tidigt kan spelas in som behov till Hallandstrafiken.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

FASTIGHETSÄGARNA

Centrum framställs i den allmänna debatten och i sociala medier ofta som mer eller mindre "dött". Många Halmstadbor upplever att stadskärnan har tappat i attraktionskraft och inte längre är den självklara mötesplatsen i kommunen.

Transportplanen bör därför ge tydliga anvisningar och mål för den centrumutvecklingsplan (fördjupad översiktsplan) som är under framtagande. Det är av stor vikt att det görs ett konstaterande att dagens situation är oacceptabel.

Har arbetats vidare med denna fråga inom FÖP centrum, se samrådsversion för att ta del av planförslaget.

FUNKTIONSRÄTTSRÅDET

Det är av största vikt att synsätt från diskrimineringslagstiftningen och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar uppmärksammas.

SVAR

Noteras.

KLIMATAKTION

Sommartid kan resor med en passagerarbåt ordnas från Slottskajen till Tylösand, Frösakull, Villshärad och kanske flera destinationer. Båtarna bör naturligtvis drivas av biobränsle. Det skulle avlasta den hårt trafikerade Tylösandsvägen och även ge goda resupplevelser. Man kan också ordna guidade turesor för fågelskådning, fiske, platser för vindsurfing mm.

SVAR

Planen klargör att det är positivt med turistbåtsutveckling, dock inte på detaljnivå.

En del av E6 och järnvägen söder om Halmstad kring Fylleåns deltaområde kommer att drabbas av översvämningar när havsnivån ökar. Frågan måste skyndsamt utredas och kreativa lösningar övervägas tillsammans med Trafikverket.

SVAR

Se kommunens klimatanpassningsplan.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Vi föreslår att Halmstad, som erkänd sommarstad, erbjuder miljövänliga "sommarbussar" enligt hop on/ hop off- principen under sommarmånaderna när Halmstad har stark tillströmning av turister och även ortsbor som rör sig mer längs stränderna och kustremsan.

SVAR

Kollektivtrafikutbud är en fråga för Hallandstrafiken.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 3, 10, 14

Planera redan nu för genomförande av kommunikationsreservatet öster om Halmstad för motorväg och järnväg.

SVAR

Halmstads kommun ser behov av att göra en översyn av kommunikationsreservatet framförallt i dess södra del tillsammans med Trafikverket och Laholms kommun. En översyn planeras därför som ett följduppdrag till översiktsplanen i en rullande ÖP-process.

Att rusta upp tågen gör att man kan få liv i landsbygden och öka priserna på marken utanför Halmstad. Det kommer gynna både landsbygden och staden som kommer få ett större attraktionskraft för invånare som söker naturnära boende, vilket det kommer bli fler av i framtiden.

SVAR

Kommunens instämmer och därför har också ytterligare tågstationer i kommunen föreslagits, men frågan ägs av Region Halland.

PRIVATPERSON 4

Framtidsplan 2050 och Transportplan 2050 hänger idag inte ihop - även om Transportplan bygger vidare på det stråkstänk och den fingerstruktur som funnits med i kommunens långsiktiga planering. Här måste man justera och sammanfläta planerna för att klara utsläppsmål och skapa hållbar infrastruktur.

SVAR

Planerna är framtagna parallellt med konstant samverkan mellan de båda planerna.

PRIVATPERSON 6

Att hoppas på ett ökat resande till fots, cykel och buss utan att beskriva hur får ju snarast betraktas som tomma förhoppningar.

SVAR

Planen beskriver planeringsinriktningar som ska gälla i kommunen där de hållbara och yteffektiva transportslagen står i första rummet.

PRIVATPERSON 8

Att vi i Halmstad kommun ska bli 150.000 år 2050 är definitivt inte realistiskt. Vi som bor här i stan idag bor här för att vi njuter av en mindre stad och därför vill vi INTE ha förtätning av den västra delen av stan, Eketångaskogen, Tylösand, Frösakull. Vi vill behålla vår idag rena luft, våra skogar som är andningshål och definitivt INTE mer trafik.

SVAR

En viktig del i att växa hållbart är att vara sparsam med marken som tas i anspråk för bebyggelse. Historiskt har vi i Sverige haft god tillgång till mark och inte behövt hushålla med den. Om en kommun som Halmstad ska kunna växa

utan att onödigt mycket mark (jordbruksmark, skogsmark etc) tas i anspråk så behöver bebyggelsen planeras tätare än vad man har gjort tidigare.

PRIVATPERSON 11

Utöver det måste hela Transportplanen utvärderas med utgångspunkt från de idag boendes behov och en vidhängande konsekvensanalys av de förslag på nya vägdragningar som föreslås. Naturligtvis arbetsamt men helt nödvändigt för att få tilltro hos allmänheten.

SVAR

Trafikanalyser med hjälp av kommunens trafikmodell har gjorts inom ramen för Framtidsplan 2050 och metoden har förtydligats i granskningsversion av transportplan.

PRIVATPERSON 16

Gods samt persontrafik på järnvägen är något som behöver utredas ytterligare t e x kapacitet samt placering av stationer.

SVAR

Nya stationslägen kommer utredas framöver. Åtgärdsvalsstudie järnvägssystemet i Halmstad har även med gods som en aspekt.

Det behöver tydligt utredas om hur mycket trafik som egentligen är lämplig på Galgberget.

SVAR

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

En tydlig risk och sårbarhetsanalys bör göras för att tydligare utreda förutsättningarna (förlängning av Nymansgatan).

SVAR

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

Vid fortsatt trafikplanering behöver kommunen studera vilka konsekvenser som förlängning av Nymansgatan ger för ridverksamheten.

SVAR

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

Inkomna skrivelser indelade utifrån kapitel

Arbeta aktivt med alla trafikslag

STATLIGA MYNDIGHETER

TRAFIKVERKET

I det fortsatta arbetet ser vi gärna en djupare diskussion om infrastrukturåtgärder kopplat till beteendeförändringar. En viktig lärdom från arbetet med mobility management på lokalnivå är att mjuka och hårda åtgärder är som effektivast när de kompletterar varandra.

SVAR

Kommunen ska jobba aktivt med det, exakt hur jobbet ska se ut sätts i efterföljande planeringskede, hanteras inte i detta strategiska dokument.

Halmstads kommun har ett stort upptagningsområde vad gäller in- och utpendling. Samverkan med andra kommuner och aktörer kring att påverka resmönster och färdmedelsval kan därför vara en strategi framåt.

SVAR

Kommunen instämmer, det krävs gränsöverskridande samarbeten för att nå transportplanens målbild.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

REGION HALLAND

Region Halland vill poängtera vikten av att satsningar på hållplatser också sker med utgångspunkt i ett hela resan-perspektiv med goda möjligheter för att enkelt kunna ta sig med cykel, i vissa fall bil, till och från bytespunkter och hållplatser.

SVAR

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

LJUNGBY

För båda typerna av längre resor på väg kan trafiksituationen i Halmstad centrum bli ett hinder för acceptabla restider om trängseln där blir alltför stor. Ljungby kommun ser därför gärna att problematiken utvecklas i planen, och att restiden från punkt till punkt ("hela resan") får en framträdande roll i resonemanget.

SVAR

Kommunen instämmer, och tydliggör i planen att hela-resan är väsentlig att ta hänsyn till i planeringen. En rad åtgärder behövs. En generellt stor frågeställning som inte bara rör stråket Halmstad-Ljungby.

KOMMUNALA BOLAG

DESTINATION HALMSTAD

Helaresankonceptet är bra och tillsammans med att göra hållplatser och bytespunkter till trevliga samlingspunkter är beaktansvärt.

SVAR

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

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HAVERDAL

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

Framtidsutmaningar innebär att vi måste vara mer flexibla i vår planering.

Det måste vara uppenbart vilka fördelar det nya beteendet för med sig och ge svar på frågan: "what's in it for me?". Det räcker inte att skriva att kommunen prioriterar gång och cykel.

SVAR

Kommunen är tydlig med sin prioriteringsordning vilket i sin tur leder till att fördelarna med kollektivtrafik och gång och cykel kommer visa sig i takt med planens genomförande. Ambitionen är att dessa färdssätt blir mer konkurrenskraftig jämfört med bilen.

För invånarna i de orter som är belägna i kustområdena är det inte lika självklart att välja bort bilen. Det perspektivet behöver utvecklas för att planen ska kännas relevant för invånarna i dessa orter.

SVAR

Kommunen påpekar att bilen är en del i transportsystemet för de som behöver den och den ges tillräckligt utrymme i planen.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

FUNKTIONSRÄTTSRÅDET

I "hela resan perspektivet" är det av största vikt att arbeta med god tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar med fokus på så väl den fysiska tillgängligheten men även på orienterbarhet och begriplighet. Detta kan med fördel utvecklas i samråd med Funktionsrättsrörelsen.

SVAR

Kommunen instämmer.

KLIMATAKTION

För att få ut information om hållbart resande bör man satsa på kommunal informationssatsning genom Mobility Management som riktar sig både till kommunens egna verksamheter som till allmänheten.

SVAR

Planen belyser detta i kapitel *Arbeta aktivt med alla trafikslag* underrubrik *Påverka resmönster och vanor*.

KOMMUNALA NÄMNDER

BYGGNADSNÄMNDEN

Det övergripande avsnittet i Plan för transportsystemet del 2 med rubriken "Arbeta aktivt med alla trafikslag" bör stärkas upp. Här bör gemensamma frågor som berör flera trafikslag hanteras för att senare specificeras ytterligare i varje enskilt kapitel. Det är av särskild vikt att livsrumsmodellen lyfts till detta övergripande kapitel eftersom modellen har stor betydelse för funktion och utformning av hela transportsystemet.

SVAR

Kommunen instämmer, livsrumsmodellen flyttas till kapitel *Arbeta aktivt med alla trafikslag* och biltrafikkapitlet renodlas.

MILJÖNÄMNDEN

Det övergripande avsnittet i Plan för transportsystemet del 2 med rubriken "Arbeta aktivt med alla trafikslag" bör stärkas upp. Här bör gemensamma frågor som berör flera trafikslag hanteras för att senare specificeras ytterligare i varje enskilt kapitel. Det är av särskild vikt att livsrumsmodellen lyfts till detta övergripande kapitel eftersom modellen har stor betydelse för funktion och utformning av hela transportsystemet.

SVAR

Kommunen instämmer, livsrumsmodellen flyttas till kapitel *Arbeta aktivt med alla trafikslag* och biltrafikkapitlet renodlas.

SOCIALNÄMNDEN

Socialnämnden ställer sig positiva till "hela resan perspektivet" där resan beskrivs bestå av flera sekvenser, till exempel att planera resan, läsa tidtabell, ta sig till busshållplatsen och kliva på bussen. I "hela resan perspektivet" är det av stor vikt att arbeta med god tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar med fokus på så väl den fysiska tillgängligheten men även på orienterbarhet och begriplighet.

SVAR

Kommunen instämmer, det är viktigt att utformningen blir rätt så att alla kan använda systemet.

Gång – en upplevelse i sig

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

FUNKTIONSRÄTTSRÅDET

I planen lyfts även gångstråk i grönområden där rådet vill lyfta behovet av att även de har en hög tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar och god trygghet för alla.

SVAR

Utformning hanteras inom teknisk standard, så långt som möjligt ska slingor utformas tillgängligt för alla.

KLIMATAKTION

De fina vandringsleder som finns i kommunen bör utvecklas och marknadsföras.

SVAR

Planen hanterar inte vandringslederna.

INTERNREMISS KLF

MARK OCH EXPLOATERING

Står om att oskyddade trafikanter skall korsa planskilt. Kanon bra om vi kan poängtera det och lyfta fram att vi vill ha det så då vissa planarkitekter tycker vi skall ha massa plankorsningar med GC (det vill inte vi) Så har jag ett dokument med att luta mig mot Sid 58 (bombarna).

SVAR

Tydliggörs inom arbetet med FÖP centrum.

KOMMUNALA NÄMNDER

KULTURNÄMNDEN

Planen nämner attraktiva gångstråk som en viktig planeringsinriktning, men ger ingen information om vad planeringen av attraktiva gångstråk innebär.

SVAR

Utformningsfråga, hanteras i senare planeringsskede.

RÄDDNINGSNÄMNDEN

Större vägar, järnvägar, industrispår och framtida spårvagnslinjer kan utgöra barriärer som måste överbyggas på olika sätt. Redan idag noterar vi att försök till suicid genomförs i anslutning till där barriärer överbyggas, tex vid broar, viadukter eller liknade.

Beakta och åtgärda risker för suicid i samband med att barriärer överbyggas.

SVAR

Utformningsfråga, hanteras i senare planeringsskede.

SOCIALNÄMNDEN

I planen lyfts även gångstråk i grönområden där socialnämnden vill lyfta behovet av att även de har en hög tillgänglighet för personer med olika funktionsnedsättningar och god trygghet för alla.

SVAR

Utformning hanteras inom teknisk standard, så långt som möjligt ska slingor utformas tillgängligt för alla.

UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN

Nämnden trycker också på vikten av säkra gång- och cykelvägar till och från våra gymnasieskolor. Det gäller både ur en trafiksäkerhetssynpunkt, men även när det gäller upplevd trygghet på väg till och från gymnasieskolan.

SVAR

Kommunen gör gärna insatser kring skolor om det finns behov av det.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 2

Gräv ner persontrafiken i tunnel från järnvägsövergången vid bussdepån och norrut ända upp till E6, detta för att minska olycksrisken vid övergångar, frilägga tomtmark, ta bort barriär i staden, minska buller/partiklar, bygga resecentrum med omstigning inomhus både för tåg, lokal/långfärdsbussar, av klimat och översvämningsskäl där bl a tunneln Viktoriagatan under järnvägen därmed bl a försvinner.

SVAR

Planering av resecentrum har pågått länge, detta borde skett i samband med utbyggnad av dubbelspår längs med Väst kustbanan. Frågan är inte längre aktuell att genomföra.

Cykel – en central roll i systemet

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen hade dock önskat ännu högre ambitionsnivå, dels för att begränsa klimatpåverkan, dels för att skapa en mer attraktiv stad. Exempelvis bör cykel och kollektivtrafik vara det snabbaste sättet att färdas inom staden. Åtgärder för att främja framkomligheten för cykel och kollektivtrafik bör tydligare samordnas med åtgärder som minskar tillgängligheten för bil.

SVAR

Kommunen har bedömt ambitionsnivån får den målstyrda trafikplaneringen som rimlig och realistisk.

TRAFIKVERKET

Om gång och cykel ska bli attraktiva alternativ är omsorgsfullt utformade detaljer av stor vikt. Kommunen behöver därför ställa höga krav i bygglovsskedet på att butiker, verksamheter och bostäder erbjuder tillräckligt med cykelparkering och att entréer och andra målpunkter går att nå på ett trafiksäkert sätt och tydligt sätt. Detta är särskilt viktigt vid t.ex. externa köpcentrum så som Flygstaden.

SVAR

Kommunen instämmer i att utformningen är viktig, och hanteras i ett senare planeringsskede.

KOMMUNALA BOLAG

DESTINATION HALMSTAD AB

Att det också poängteras säker förvaring och uppställning när cykeln inte används är utmärkt och en nödvändighet om cyklandet ska öka hos lokalbefolkningen, men också för besökare. DHAB ser gärna att rejäla cykelparkeringar vid befintliga och eventuellt kommande evenemangsplatser tas med i tanken, hur kan det skapas tillfälliga större cykelparkeringar när många människor samlas tillfälligt?

SVAR

Utformningsfråga, hanteras inte i denna strategiska plan.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HAVERDAL

Särskilda leder för elcyklar och dessa fordon skulle underlätta för den som vill välja bort bilen och ser den här typen av fordon som alternativ, vilket kan vara ett klart alternativ för boende i orter som Haverdal. Något sådant hittar vi inte i planen.

SVAR

Kommunen pratar om kompletterande stråk till supercykelstråken som är tänkt för cykling i annan hastighet, därmed kan dessa stråk ses som särskilda leder för elcyklar och andra snabba mindre fordon.

GULLBRANDSTORP

Belysning på gång- och cykelbana på genomfarten i Gullbrandstorp och mot Flygstaden bör vara av hög prioritet. Även de viktigaste stråken inom Gullbrandstorp bör belysas för att uppmuntra till gång- och cykling inom orten.

SVAR

Det är statligt vägghållarskap på Kustvägen, kommunen driver frågan. Belysning är en fråga som ska avhandlas med Trafikverket.

TRÖNNINGE

Det krävs ganska stora åtgärder eftersom inslagen cykelplan ständigt slutar i centralortens kant och inte ansluter smart till Trönninge. Nuvarande cykelstråk utmed riksväg 15 från Fyllebro till Trönninge behöver uppgraderas till ett superstråk med belysning, det är idag mycket mörkt och vissa delar av sträckan är naturliga stråk för vildsvin. Vidare är några passager på sträckan opraktiska och svåra att bemästra med cykelvagn eller lådcykel – passagen under järnvägen i norra Trönninge är i det närmaste en dödsfälla.

SVAR

Huvudmannaskap sätter gränser, statligt vägghållarskap på väg 15. Belysning är en fråga som ska avhandlas med Trafikverket.

Brolyckevägen: Cykelvägen är anlagd utmed västkustbanans östra sida och gör en tvärsväng 90 grader i kraftigt lutning ned (åt båda håll). Detta är en dödsfälla eftersom sikten är mycket begränsad på platsen. Vidare så är hela Brolyckevägens sträcka mycket smal, vägbanan är ungefär fyra meter bred frånsett passagen från väster till vägporten som mäter strax över fem meter. Själva vägporten är dock enbart runt fyra meter bred. Trafiken på Brolyckevägen kommer förstås att öka redan i närtid när Trönninge 12:4 byggs om till bostäder, cykelleden borde lösas omgående.

SVAR

Ett större grepp om trafiken i Trönninge tas i samband med de stora exploateringar som planeras i de centrala och södra delarna av samhället, men finansiering är svårt i de delar det inte är kommunal mark som exploateras. En översyn av trafiken i Trönninge har påbörjats och det måste arbetas vidare med när samhället växer.

Krontorpsvägen: När västkustbanan expanderade till dubbelspår så drogs vägens sträckning om från att ha passerat järnvägen i plan rakt öst-västligt till att gå ner i en vägport med en mycket skarp kurva och rejäl nivåskillnad vid framförallt stationsvägen. Detta leder till att vägporten är mycket otrygg att passera till fots eller cykel – vilket tyvärr syns då boende på västra sidan av järnvägen tar bil till jobbet på östra sidan av järnvägen. Vägen behöver rätas ut.

SVAR

Ett större grepp om trafiken i Trönninge tas i samband med de stora exploateringar som planeras i de centrala och södra delarna av samhället, men finansiering är svårt i de delar det inte är kommunal mark som exploateras. En översyn av trafiken i Trönninge har påbörjats och det måste arbetas vidare med när samhället växer.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

CENTERPARTIET

Förutom vägnätet är cykelvägnätet mycket väsentligt. Ett par konkreta förslag för detta kan vara särskilda satsningar för "snabbcyklister" eller andra moderna trafikslag för att göra cykel till ett reellt alternativ till andra transportslag, liksom insatser för säkrare trafikmiljö, där vi ser tydlig separering av trafikslagen som angeläget, bland annat i det tilltänkt starkt växande Simlångsdalen där riksväg 25 går som en barriär genom samhället.

SVAR

Det är statligt väghållaransvar på väg 25, en ÅVS ska genomföras i närtid. Kommunen driver frågan kring utveckling av belysning.

Vi tänker vidare att det ska vara möjligt att på flera strategiska ställen i hela kommunen parkera sin cykel säkert och att det på dessa ställen även finns möjlighet till batteriladdning, pumpning av cykeln och även låsningsbara boxar med mera.

SVAR

Synpunkten noteras, denna typ av funktion hade platsat på bytespunkter med utökad resenärsservice men det blir då en budgetfråga för kommunen.

KLIMATAKTION

Det behöver byggas ut säkra och bemannade cykelgarage med plats även för lastcyklar och elcyklar, vid stationen, centrum, högskolan mm.

I flerfamiljshus behöver det ordnas med säker förvaring av cyklar, även lastcyklar och elcyklar. Om inte plats finns kan bilparkeringar byggas om till säkra cykelparkeringar. Detta bör också vara norm vid nybyggen.

SVAR

Synpunkten noteras.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Utbyggnaden av cykelbanor borde innefatta hela kommunen och inte bara runt centralorten, så att ett möjligt färdssätt mellan mindre orter blir med cykel, som längs väg 601 där många cyklar.

SVAR

Hanteras genom regional cykelplan där kommunen är en deltagande part.

PENSIONÄRSRÅDET

Generellt behöver belysningen på cykelbanor förbättras i kommunen.

SVAR

Kommunen arbetar vidare med belysningsfrågan både på kommunala vägar och tillsammans med Trafikverket när det gäller statliga vägar.

INTERNREMISS KLF

MARK OCH EXPLOATERING

Talas om cykelparkeringar, laddning, pump och att låsa in osv. Skulle man inte i varje fall när det gäller kommunens byggnader samt HFAB kräva att det är standard?

SVAR

Synpunkten noteras, finns förbättringspotential kring detta.

Mycket prat om belysning längst cykelvägar. Kanske man skall ha in inledningsvis någon form av standard att när man bygger så släng ner tomrör i varje fall så blir det betydligt billigare sen och det kostar inte mycket extra när man gör cykelvägen, dvs ta höjd vid äskande.

SVAR

Bra förslag, frågan måste lösas i dialog med Trafikverket och Region Halland.

KOMMUNALA NÄMNDER

BYGGNADSNÄMNDEN

När det gäller cykel finns ett behov av att i större utsträckning tänka i hastigheter vilket kan påverka hur och var cykelbanan bör finnas och hur den ska samordnas med övriga trafikslag. Cykel, el-cykel och moped bör vid högre hastigheter och i vissa lägen snarare kombineras med övrig motortrafik än med gång. Definitionen av "supercykelstråk" kan också behöva uppdateras.

SVAR

Uppdatering av kommunens cykelplan borde tydliggöra detta.

MILJÖNÄMNDEN

När det gäller cykel finns ett behov av att i större utsträckning tänka i hastigheter vilket kan påverka hur och var cykelbanan bör finnas och hur den ska samordnas med övriga trafikslag. Cykel, el-cykel och moped bör vid högre hastigheter och i vissa lägen snarare kombineras med övrig motortrafik än med gång. Definitionen av "supercykelstråk" kan också behöva uppdateras.

SVAR

Uppdatering av kommunens cykelplan borde tydliggöra detta.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 4

När det gäller cykel måste man våga vara mer visionär och se till städer i t ex Danmark och Holland, framförallt när det gäller att bygga cykelbanor för arbetspendling.

SVAR

Planen tar upp kompletterande stråk, där dagens supercykelstråk får en tydligare inriktning mot högre hastighet.

Jag saknar en mer ambitiös vision om hur vi bygger en cykelkultur i kommunen - på riktigt!

SVAR

Kommunen föreslår ett antal investeringar som kommer att förbättra möjligheterna att cykla i kommunen. Bland annat nya broar över Nissan samt planskilda passager förbi järnvägen.

PRIVATPERSON 5

Kommunen säger sig vilja främja gång, cykel och kollektivtrafik, vilket är utmärkt. Dock är ju många av de områden som föreslås bebyggas i Framtidsplan2050 på ett sådant avstånd från centrum att de två förstnämnda inte är rimliga. Mycket få personer cyklar idag från exempelvis Bergsgård och in till stan, ännu färre från Frösakull. Att tro att ett antal tusen nytillkomna i dessa områden skulle börja cykla, gå eller åka kollektivtrafik i väldigt mycket större utsträckning än dagens befolkning är inte trovärdigt.

SVAR

Detta är en av anledningarna till att vägreservat föreslås, för att kunna möjliggöra en omfördelning av trafikflöden och möjliggöra för att prioritera upp de hållbara och yteffektiva färsätten.

PRIVATPERON 6

Under minst 15 år har privatpersoner och olika intressegrupper, finns flertal diarieförda skrivelser, exempelvis försökt få till en belysning på cykelbanan ut till Tylösand, dock utan resultat. Ofta har svaret varit att man inte har råd eller inte har med det i sin plan. En belysningen kan tyckas vara en banal sak men avsaknaden av belysning gör att många föräldrar kör sina barn till skola och träning istället för att låta dom cykla.

SVAR

Belysningsfrågan behöver hanteras för att fler ska känna sig bekväma med att gå och cykla.

PRIVATPERSON 11

Bygg ut Tiarpsvägen, från kustvägen och hela vägen ut till E6 med cykelbanor.

SVAR

Statligt väghållarskap på Tiarpsvägen och därmed en fråga för Trafikverket.

Buss – ett yteffektivt sätt att resa på

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen ser mycket stor potential med förstärkt kollektivtrafik. Detta gäller speciellt för stombusstrafik, som skulle kunna bidra betydligt till minskade transporterna i staden.

Länsstyrelsen ser även fördelar med att öka tillgängligheten för kollektivtrafik (inklusive räddningstjänst) utan att samtidigt öka tillgängligheten för biltrafiken på andra platser.

SVAR

En stombussutredning har genomförts under samrådtiden och har arbetats in i planen.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

REGION HALLAND

Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken instämmer i att en utredning kring ett framtida bussdepåläge bör starta inom närtid. Hallandstrafiken är initiativtagande i denna fråga och det är av stor vikt att samverka med kommunen sker för att uppnå en hållbar och framtidssäkrad lösning.

SVAR

Halmstads kommun är positiva till att en utredning startar så snart som möjligt och deltar gärna i en sådan.

Vidare specificeras i Transportplanen hur en större hållplats med mer än 150 påstigande per vardagsdygn ska vara innehållsmässigt. (s.28) Här vill Region Halland betona att det kan med fördel beskrivas i form av bör och inte ska sett till ansvarsfördelningen.

SVAR

Förtydligas i planen att det är kommunens ambitionsnivå som beskrivs.

LJUNGBY

Regionbusstrafiken behöver förbättras i det östra stråket, inte minst med expressbussturer (vilket nämns i del 2) och tidtabell utformad för arbets- och studiependling.

Det är viktigt att arbeta med påverkansarbete (mot Trafikverket och Region Halland) vad gäller regionbusstrafiken (inte bara tågtrafiken som anges i del 2), då den i dagsläget är enda möjligheten till regional kollektivtrafik i det viktiga stråket österut.

Utgångspunkten för kommunens fysiska planering är att planera kollektivtrafikhärlä, vilket för regionbussystemet innebär 1000 meter från hållplats. Ljungby kommun vill betona att detta är viktigt för ordinarie regionbusstrafik, men att expressbussar behöver ha färre stopp och därmed större avstånd för att få ner restiden.

SVAR

Kommunen instämmer, en gemensam ansträngning för att förbättra för linje 145 kan vara på sin plats.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

GULLBRANDSTORP

Vi föreslår att Gullbrandstorp pekas ut som ett strategiskt viktigt hållplatsläge i transportplanen.

SVAR

Synpunkten noteras, Gullbrandstorp är ett viktigt hållplatsläge för framförallt regionbusstrafiken och det finns potential för bytespunkt med utökad resenärsservice i orten.

TRÖNNINGE

Dagens busstrafik för södra Halmstad behöver åtminstone vara samma som idag, förmodligen stärkas upp vid tider för arbets- och skolpendling. Resande från norra Laholm (Genevad), Eldsberga, Tönnersjö, Tönnersa, Gullbranna, Laxvik och Påarp har en naturlig knutpunkt i busstrafik via Trönninge – gärna i samklang med byte till tåg.

SVAR

Kommunen instämmer men det är Region Halland som har mandat och budgetansvar för kollektivtrafiken i Halland.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

CENTERPARTIET

Vi anser att incitament för att resa kollektivt bör skapas om vi vill att befolkningen skall välja detta transportslag i första hand. Det förändrade beteende hos invånarna som då är

nödvändigt förutsätter ett transportsystem med hållbara transportslag av god kvalitet och med hög standard.

SVAR

Kommunen instämmer och det är detta är ett av målen med planen.

Upptagningsområdet runt Trönninge är dock i stort behov av sin busstrafik och vi ser därför att detta trafikslag skall finnas kvar med god service även vid byggnation av ett tågstopp. Arbetspendlingen både till och från Getinge, såväl söder- som norrut, är redan idag tillräcklig för att motivera att station i Getinge prioriteras vid stationsutbyggnad.

SVAR

Kommunen instämmer men det är Region Halland som har mandat och budgetansvar för kollektivtrafiken i Halland.

När det exploateras mark för bostäder utåt Söndrum/Tylösand så bör transportplanen innehålla lösningar som möjliggör kollektivtrafiken att ta sig fram snabbare, men inte på bekostnad av valfriheten för andra transportslag.

SVAR

Ytan är begränsad vilket sätter ramarna för vad som är möjligt att åstadkomma, därför innehåller plan för transportsystemet ett tydligt fokus mot de hållbara och yteffektiva färdätten.

FUNKTIONSRÄTTSRÅDET

När det gäller resande med kollektivtrafik för personer med olika funktionsnedsättningar är det av stor vikt att kollektivtrafiken är tillgängliga och trygga för personer med olika funktionsförmågor. Lika så att kunskap om olika funktionsnedsättningar förmedlas till personalen så alla får ett gott och adekvat bemötande.

SVAR

Kommunen instämmer, Hallandstrafiken ansvarar för kravställning på utformning av bussar, och utbildning för personal.

KLIMATAKTION

Särskilda bussfiler bör inrättas så långt det är möjligt där busstrafiken blir tät.

SVAR

En stombussutredning har genomförts under samrådtiden och har arbetats in i planen.

Gratis snabbussar mellan centrum och köpcentrum.

SVAR

Hallandstrafikens mandat.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Det vore också önskvärt att bygga ut kollektivtrafiken mellan orterna som ligger utanför Halmstad. Ett exempel på detta är sträckan Steninge-Getinge där det idag inte finns kollektivtrafik. Vi anser att det behöver bli mer attraktivt att resa kollektivt i fråga om prissättning och utbud i kommunen.

SVAR

Hallandstrafiken som har rådighet över utbudet av kollektivtrafiken.

PENSIONÄRSRÅDET

Det är viktigt att kollektivtrafiken utvecklas med bl.a. tätare turer för att på ett bättre sätt vara en service till medborgarna. Kollektivtrafiken ska vara likvärdig var man än bor i kommunen.

SVAR

Hallandstrafiken som har rådighet över utbudet av kollektivtrafiken.

INTERNREMISS KLF

EKONOMI OCH STYRNING

Det kan kanske anses som att slå in öppna dörrar, men hur kan man väga in pandemins effekter vid exempelvis de typiskt kollektiva färdställen (buss/tåg)? Då det finns hypoteser som dryftas i massmedia om att pandemin kan komma att påverka det kollektiva resandet även på sikt så kan det vara av värde att föra åtminstone ett kortare resonemang om detta.

SVAR

Vidare utvärderingar och studier krävs för att få ett grepp kring detta.

MARK OCH EXPLOATERING

Det talas om en ev ny bussdepå då man kommer att växa ur den nuvarande. Reservera mark i "bra läge" tex Kistinge, villmanstrand eller varför inte vid flyget. Sen skall det ju såklart byggas med så pengar för mark och byggnader, kanske garage.

SVAR

Kommunen instämmer, behovet av markreservation finns.

KOMMUNALA NÄMNDER

TEKNIK- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Det är angeläget med en konkretisering och en förbättrad konsekvensbeskrivning i den del som gäller kollektivtrafiken samt ett ställningstagande vad gäller förbindelsen över Nissan.

SVAR

Arbete pågår med kollektivtrafikfrågan, inriktningsbeslut kring förbindelse över Nissan är taget i Kommunstyrelsen 210316 §64.

UTBILDNINGS- OCH ARBETSMARKNADSNÄMNDEN

Det är viktigt att beakta kollektivtrafiklösningar i samråd med Hallandstrafiken som är smidiga för att färdas till och från våra gymnasieskolor

SVAR

En tidigare dialog med nämnden hade varit önskvärd, så att planering av nya gymnasieskolor tidigt kan spelas in som behov till Hallandstrafiken.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 6

Så som busslinjerna är utformade idag är det både tidskrävande och osäkert för ungdomar från Tylösand att nå Eketånga- och Jutarumsskolan, vilket är deras naturliga val. Att planera för bättre busstrafik är bra men ska man få fler att åka buss utmed Tylösandsvägen måste det gå fler och snabbare direktbussar, som även täcker Eketånga- och Jutarumsskolan.

SVAR

Kommunen instämmer, busstrafik ska få en högre prioritet utmed nya Tylösandsvägen.

PRIVATPERSON 3, 10, 14, 15

Eftersom man räknar med att kollektivtrafiken ska ta mer plats som färdmedel så kan man förvänta sig att det finns en plan för detta. För att kollektivtrafiken ska fungera effektivt förutsätter det i princip egna körfiler för exempelvis busstrafiken.

SVAR

Det finns andra sätt att jobba med framkomligheten för kollektivtrafiken än att ta hela körfält i anspråk.

Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa

STATLIGA MYNDIGHETER

TRAFIKVERKET

Då nuvarande avtal indikerar en tunnel i ett norra läge krävs nytt avtal som utöver ändrat läge på tunnel eller bro också täcker eventuella merkostnader och fördelning av dessa.

SVAR

Arbete pågår kring utformning och finansiering.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

REGION HALLAND

När Halmstad kommuns Översiktsplan samt Plan för Transportsystemet har fått laga kraft, ämnar Region Halland initiera en utredning i samverkan med berörda parter kring eventuellt nya stationslägen i de utpekade orterna.

SVAR

Kommunen ser positivt på att Regionen ämnar att starta en utredning.

FALKENBERG

Stationerna i Getinge och Trönninge kan trots allt komma att påverka Öresundstågen negativt om än inte restidsmässigt. Även om det på lång sikt planeras för ökad kapacitet på Västkustbanan så har den bara en viss kapacitet. Det innebär att Öresundstågen kan komma att få stå tillbaka till förmån för Västtåg och Pågatåg. Följden kan bli färre avgångar. Falkenberg ingår i Göteborgs arbetsmarknadsregion och ett minskat antal snabba, gena tåg till Göteborg påverkar bland annat Falkenberg och Falkenbergs kommuns möjligheter att konkurrera som boendeort/kommun.

SVAR

Halmstads kommun värnar också restiden med Öresundståg till Göteborg och ser inte att det ena behöver utesluta det andra. Parallella tågssystem kan komplettera varandra utan att konkurrera ut varandra, Västkustbanan behöver ha kapacitet för båda.

HYLTE

Hylte kommun ser gärna att frågan om HNJ-banans roll för ett hållbart resande mellan Hyltebruk och Halmstad och för en bättre framkomlighet och trafikmiljö i Halmstad, lyfts på ett tydligare sätt i transportplanen som underlag för fortsatt mellankommunalt och regionalt samarbete i frågan.

SVAR

Stråkstudie mellan Halmstad-Hyltebruk ger förhoppningsvis tydlighet gällande frågan när studien färdigställs.

LJUNGBY

När det gäller tillgänglighet till Stockholm önskar Ljungby kommun att en eventuell ny stambana för höghastighetståg och vad den skulle kunna innebära för framtida pendlingsmöjligheter diskuteras i planen, inte minst med tanke på de ekonomiska och ekologiska hållbarhetsutmaningarna med inrikesflyget. I detta resonemang hade det varit naturligt att väva in betydelsen av bättre transportmöjligheter österut för att nå en framtida stambana. Hur skulle till exempel en station i Ljungby påverka resor från Halmstad till Stockholm och andra orter norrut i Sverige? Det hade vidare varit önskvärt med ett resonemang om vad ny stambana med tågstopp i Ljungby skulle innebära för näringslivsutvecklingen i Halmstads kommun med särskilt fokus på kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad.

SVAR

En skrivning kring uppkoppling till höghastighetsbana har tillkommit. Väg 25 en gemensam angelägenhet och kommande ÅVS kan vara ett bra forum för ökad samsyn kring möjligheter för resande över kommun- och länsgräns.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HARPLINGE

I Trönninge föreslås en ny pendelstation förläggas, det är säkert helt rätt. Men i den norra kommun delen bör den ev. nya pendelstationen förläggas mer centralt än i Getinge.

Vi föreslår att lägga en ny pendelstation i Fäberga, även här längs den "Gyllene ringen". I Fäberga kommer den nya stationen, på ett bra och centralt sätt, kunna serva både Getinge, de växande kustsamhällena och även trafiken från samhällena längs "Gyllene ringen" från kommunens östligare samhällen.

SVAR

Flera stationslägen har utretts inom ramen för översiktsplan, stationslägen som är placerade utanför bebyggelse är inte önskvärt utifrån trygghet, säkerhet och användbarhet.

HAVERDAL

Harplinge samhällsförening föreslår också en ny pendeltågstation i närheten av Harplinge, i Fäberga. Det skulle kunna bli ett bra alternativ till buss eller bil för den som pendlar till Halmstad från något av kustområdena. Tågstationen i Getinge kan vara intressant för pendling norrut, men för pendling söderut är det inget alternativ vilket däremot Fäberga skulle vara.

SVAR

Flera stationslägen har utretts inom ramen för översiktsplan, stationslägen som är placerade utanför bebyggelse är inte önskvärt utifrån trygghet, säkerhet och användbarhet.

TRÖNNINGE

Exempelvis kan noteras att placeringen av figuren i kartan är på samma plats som den gamla stationen var belägen. Kanske är det inte mest lämpligt med avsikt på att det planeras för närmare 1300 bostäder i södra Trönninge, de hade varit betjänta av en placering något längre söder ut.

SVAR

Exakt placering av framtida station preciseras i kommande utredningar.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

CENTERPARTIET

Nya tågstationer gör att bland annat HNJ-banans funktion som lokaltåg kan utvecklas starkt bland annat genom en elektrifiering av densamma, och tillsammans med busstrafik på lämpliga sträckningar skapa ett resande inom kommunen som mätbart kan bli ett alternativ till biltrafiken.

SVAR

Kommunen instämmer, Region Halland har mandatet och budgetansvar för kollektivtrafiken i Halland.

KLIMATAKTION

Halmstad-Nässjöbanan bör utvecklas ytterligare. För att öka kundunderlaget bör den omläggas så att den passerar Hyltebruk. En hållplats bör också anläggas i Åled. Trafikverket har beslutat att elektrifiera bandelen Värnamo-Nässjö. Även Halmstad -Värnamo bör

elektrifieras. Innan elektrifieringen är genomförd bör man använda fossilfritt bränsle, t ex biogas.

SVAR

Stråkutredning kommer fortsätta där både tåg- och busstrafikering hanteras, och anläggandet av nya stationer såväl som elektrifiering är aspekter som ingår, Region Halland äger frågan.

Det är också viktigt att tågtrafiken återupptas på Markarydsbanan.

SVAR

Kommunen instämmer och driver på frågan, men Region Halland äger frågan.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Man har talat om att lägga ned Krösatågen vilket vi anser är ett drag i fel riktning. Istället skulle tillgängligheten öka och möjligheterna bli fler.

SVAR

Region Halland har mandatet och budgetansvar för kollektivtrafiken i Halland.

PENSIONÄRSRÅDET

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

SVAR

Arbetet inom projekt Stationsstaden tar ett större grepp om resecentrumsområdet.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 3, 4, 10, 15

Lär av Skånes utbyggnad av Pågatågstrafiken där gamla järnvägssträckor åter tagits i bruk och där tågen stannar i mindre samhällen. Bygg hållbart bygg bort bilberoendet genom att planera för en uppstart av lokala pendeltågslinjer ("Laxatågen").

SVAR

Planen föreslår nya stationslägen för att möjliggöra liknande tågssystem i Halland men kommunen äger inte frågan.

PRIVATPERSON 3, 4, 10, 14, 15

En fungerande tågtrafik till t ex Getinge, Oskarström och Eldsberga skulle snabbt ändra prisbilden på fastigheterna och möjliggöra en expansion av samhällena. Dessutom ser vi en trend att fler och fler har möjlighet att arbeta hemifrån vilket i sin tur ökar intresset för att bo längre från centralorterna.

SVAR

Fler tågssystem krävs för detta, Region Halland äger frågan. Halmstads kommun värnar restiden till större städer och fler tågssystem måste komplimentera befintliga, inte konkurrera med dessa.

PRIVATPERSON 4

Det är synnerligen förvånande att man i planförslaget inte nämner något om den diskussion som pågår om nedläggning av Krösatågen!

SVAR

Detta nämns i planen, det pågår en utredning i nuläget och beslut är inte taget åt något håll i frågan.

PRIVATPERSON 11

Över tid innebär detta att centrumkärnan, där tåg/busstationen nu ligger, kommer att ha enormt tryck vissa tider och oavsett insatser av kollektivtrafik, upplevas som kaotisk. Flytta

därför resecentrum ut mot Hallarna längs nya trafikleden, bygg en passage över/under Nissan som kan klara att flytta massorna som ska flytta in i västra kommundelen, enligt Framtidsplanen, och ge alla dessa en möjlighet att också pendla via tåg. I alla fall värt att fundera på då vi ska tänka långsiktigt.

SVAR

Arbetet inom projekt Stationsstaden tar ett större grepp om resecentrumsområdet, även etapp 3 resecentrum.

PRIVATPERSON 13

Man kan här argumentera för att kommunikationsreservatet mellan Brogård och Skedala skulle vara den ultimata platsen för placeringen av den nya höghastighetsjärnvägen genom Halmstad och att det även är viktigt för Halmstad kommun att arbeta för att Halmstad skall få ett eget stopp utmed sträckan Oslo/Göteborg till Malmö/Köpenhamn.

SVAR

Höghastighetsjärnväg i enlighet med Sverigeförhandlingen kommer inte gå via Halmstad.

PRIVATPERSON 15

Det är motsägelsefullt att man i planförslaget inte nämner något om diskussionen som just nu pågår om nedläggning av Krösatågen.

SVAR

Detta nämns i planen, det pågår en utredning i nuläget och beslut är inte taget åt något håll i frågan.

PRIVATPERSON 16

Placering av stationer (behöver utredas ytterligare). De utpekade stationsnära områdena i Framtidsplan 2050 bör planeras med största omsorg med både bostäder och arbetsplatser. Här ska det vara hög exploateringsgrad.

SVAR

Nya stationslägen kommer utredas framöver.

Biltrafik – med god framkomlighet

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

I transportplanen saknas ambition att utveckla väg 25 som är en viktig tvärförbindelse mellan de nationellt viktiga vägarna E6, E4 och E22. Vägen utgör förbindelseväg mellan Halmstad-Växjö och Kalmar.

SVAR

Efter att kommande ÅVS färdigställts kommer kommunen tydliggöra sin ambition för utveckling av väg 25.

TRAFIKVERKET

Trafikverket rekommenderar att det görs en analys av målpunkter inom kommunen och de mest väsentliga målpunkterna i omgivande kommuner. Resande till dessa och förutsättningar att öka resande med cykel och kollektivtrafik bör även redogöras för.

SVAR

Synpunkten noteras.

Trafikverket saknar resultatmål för trafiksäkerheten vilket även bör förtydligas utifrån vad som är trygghet och vad som är trafiksäkerhet.

SVAR

Effektmålet är Nollvisionen, det vill säga noll dödade och allvarligt skadade på det kommunala vägnätet. Vi arbetar även för att minska antalet måttliga och lindriga olyckor. Kommunen har nollvisionens indikatorer som guide i vårt arbete när en ny trafiksäkerhetsplan tas fram. Trafiksäkerhetsplanen visar tydligt vilka insatser som planeras de närmsta åren, och kan betraktas som ett resultatmål i sig.

Är det något särskilt resultatmål som Trafikverket anser att just Halmstads kommun bör arbeta efter, får de gärna meddela detta.

FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten ser en risk med att kommunen föreslår Skjutbanevägen, väster om garnisonsområdet, som en genomfartsled och GC-väg.

SVAR

Detta studeras närmre inom arbetet med planering för ny stadsdel Norra Sofieberg/Högalund.

Garnisonsområdet är i dagsläget separerat av Göteborgsvägen. Vägen är problematisk för Försvarsmakten samt utgör en risk för andra trafikanter då stora, otympliga fordon rör sig över vägen. Försvarsmakten önskar en dialog med kommunen för utformning av en säker trafiklösning i anslutning till Göteborgsvägen.

SVAR

Kommunen instämmer, men då detta berör en befintlig väg hanteras det i annat forum.

Försvarsmakten vill uppmärksamma kommunen att ta hänsyn till utformningen av vägar, broar och cirkulationsplatser för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon enligt tidigare inlämnat underlag. Detta gäller i synnerhet trafikflöden till och från skjutfält, Halmstad hamn och flygplats samt andra större transportterminaler.

SVAR

Kommunen ser gärna att Försvarsmakten påtalar detta i samråd för berörda detaljplaner för en fördjupad dialog i frågan.

FORTIFIKATIONSVERKET

Vidare ser verket ett problem i att kommunen föreslår Skjutbanevägen, väster om garnisonsområdet, som genomfartsled och GC-väg.

SVAR

Detta studeras närmre inom arbetet med planering för ny stadsdel Norra Sofieberg/Högalund.

Slutligen vill verket trycka på att man i all planering av cirkulationsplatser och dylika trafiklösningar tar hänsyn till Försvarsmaktens tyngsta och längsta fordon, för att inte skapa situationer där Försvarsmakten begränsas av infrastrukturella hinder.

SVAR

Kommunen ser gärna att Försvarsmakten påtalar detta i samråd för berörda detaljplaner för en fördjupad dialog i frågan.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

LJUNGBY

När färjeförbindelsen Halmstad-Grenå återupptogs år 2020 ökade godstrafiken via Halmstads hamn, vilket bland annat medför ökad belastning på riksväg (RV) 25. Ljungby kommun ser gärna ett utökat resonemang kring nuvarande och framtida konsekvenser av

detta i planen, bland annat i relation till behovet av upprustning av riksväg 25 och trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till detta. I framtida diskussioner med Trafikverket Region Väst om RV 25 och vägens sträckning österut önskar Ljungby kommun sålunda att Halmstad kommun lyfter att sträckan Halmstad österut till länsgränsen bör få en ökad prioritering i Trafikverket Region Västs planering.

SVAR

Skyltar till hamnen via E6 är ett sätt att styra trafiken. Södra infarten blir ett nytt sätt att styra när den öppnas.

Avsnittet om livsrumsmodellen är av stor betydelse för hur gatusystemet utformas, berör alla trafikslag och borde finnas med i ett inledande avsnitt under del 2, men borde även kunna platsa i del 1.

SVAR

Livsrumsmodellen har arbetats in i kapitel Arbeta aktivt med alla trafikslag.

KOMMUNALA BOLAG

HALMSTADS FLYGPLATS AB

Eventuell framtida utbyggnad och förlängning av flygplatsens rullbana för att kunna starta och landa tyngre flygmaskiner inte längre är möjlig om vägen (Nordvästpassagen) byggs enligt förslag.

SVAR

Förlängning av nordvästpassagen styrs mot Tiarpsallén, och borde därmed inte påverka en förlängning av flygplatsens rullbana. Vidare diskussion om exakt utformning sker i ett senare skede.

Vägsträckning väster om flygplatsen bör få en annan vägsträckning för att få kortare vägsträckning till flygplatsen och Flygstaden. Halmstads Flygplats AB föreslår följande vägsträckning där vägen viker av lite tidigare på Flottiljvägen mot Tiarpsallén dvs lite längre norr ut mot E6. Halmstads Flygplats AB föreslår även att vägsträckningen viker av tidigare mot Kustvägen (se bifogad karta) och kommer ner i krysset vid Mjällbyvägen istället för att vägsträckningen går hela vägen ut till Tiarpsallén för att där vika av mot Kustvägen. Denna vägsträckning förkortar körsträckan för de som ska till handelsområdet Flygstaden och flygplatsen.

SVAR

Synpunkten noteras.

HALMSTADS ENERGI OCH MILJÖ AB

Vi bedömer att en elektrifiering på bred front av transporter med personbil samt lätta och tunga lastbilar har enorm potential att minska kommunens utsläpp av växthusgaser. Teknikutvecklingen går fort och vi skulle vilja att planen för transportsystemet nämner möjligheter att utforska och etablera både stationär och dynamisk laddning av fordon. En infrastruktur som i huvudsak bygger på stationär laddning kräver att fordonen lastas med stora mängder batterier. Detta gör fordonen dyrare i inköp, ökar miljöbelastningen vid tillverkning och skrotning, begränsar mängden gods som kan transporteras, samt ökar energiåtgången då fordonen framförs. Vi ser möjligheter med både konduktiv och induktiv laddning av fordon då dom framförs, dvs dynamisk laddning, eller elväg.

SVAR

Teknikutvecklingen kan handla både om fordon och laddmöjligheter, svårt att sia om framtiden och vad som blir det mest frekvent använda bränslet/laddningsformen.

HEM skulle som samordningsansvarig vilja bidra med kunskap och kompetens för att accelerera elektrifieringen av transporter i Halmstad.

SVAR

Noteras inför framtida arbeten.

DESTINATION HALMSTAD AB

Parkering som styrmedel kräver noggrannare genomlysning för att bli till en positiv upplevelse som är önskvärd.

SVAR

Kommunen instämmer. Det handlar mycket om att ha rätt omsättning på rätt plats, samt att ha trygga och trevliga anläggningar. En utredning har tagits fram av konsult, och inom kommunen har detta arbetats vidare med inom Fördjupad översiktsplan Centrum. Parkering är en del av en kedja, där det viktigt att hitta till en parkering, att parkeringen är trygg, trevlig och prisvärd samt att det är en attraktiv promenad från parkeringen till din målpunkt. I de fall en markparkering tas bort, måste det finnas goda skäl till detta och det ska vara tydligt att det ger ett mervärde för allmänheten.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

HARPLINGE

Vårt förslag är att bygga den "Gyllene Ringen", detta innebär att skapa en ringled, större än vi någonsin tänkt i Halmstads kommun, som börjar i Haverdalsbro vidare upp till Harplinge – Kvibille – Slättåkra – Oskarström – Simlångsdalen och ut någonstans vid Trönninge där den framtida pendelstationen ev. kommer att finnas.

SVAR

Trafikverket är väghållare, fyrstegsprinipen är ledande för Trafikverkets planering och ämnar till att nybyggnad är sista alternativet.

HAVERDAL

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

Transportplanen beskriver vikten av att hantera denna fråga men hanteringen sker i annat projekt.

Gyllene ringen 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.

SVAR

Trafikverket är väghållare, fyrstegsprinipen är ledande för Trafikverkets planering och ämnar till att nybyggnad är sista alternativet.

Samhällsföreningen efterlyser förslag och idéer till hur trafiksituationen på Kustvägen kan förbättras.

SVAR

Trafikverket är väghållare, kommunen har spelat in behovet av åtgärdsvalsstudie på Kustvägen.

En åtgärd som borde vidtas snarast är att förbjuda mopedbilar att trafikera Kustvägen, särskilt som den saknar vägren. Antalet riskabla situationer som förorsakas av dessa "fordon" är oräkneliga. Vi vet att Kustvägen är Trafikverkets ansvar men problemet bör ändå kunna tas upp med Trafikverket.

SVAR

Trafikverket är väghållare och gällande lagstiftning sätter förutsättningarna.

GULLBRANDSTORP

Genomfarten i Gullbrandstorp behöver anpassas när det gäller buller, framkomlighet och säkerhet med tanke på trafikökningen som kommer ske. En förbättring av anslutningen Tiarpsallén mot Kustvägen/Onsjövägen ser vi som mycket positivt.

SVAR

Trafikverket är väghållare men kommunen har lyft frågan och fortsätter jobba för det.

TRÖNNINGE

Före överlämningen av ansvar för väghållningen och huvudmannskap genomförs är det mycket viktigt att det upprättas en plan för allmän översyn över trafiksituationen inom Trönninge samhälle.

SVAR

Ett större grepp om trafiken i Trönninge tas i samband med de stora exploateringar som planeras i de centrala och södra delarna av samhället, men finansiering är svårt i de delar det inte är kommunal mark som exploateras. En översyn av trafiken i Trönninge har påbörjats och det måste arbetas vidare med när samhället växer.

Det är redan idag mycket besvärligt att ta sig från Trönninge vid korsningen för Trönninge norra där Trönningevägen ansluter till riksvägen.

SVAR

Kommunen instämmer, det drivs ett arbete med att planera för en sådan trimningsåtgärd.

Vidare behöver riksvägen vara fyrfilig åtminstone till norra korsningen Trönningevägen/riksvägen. Mer troligt hela vägen förbi samhället då det planeras för 1300 bostäder i södra Trönninge och dessa har sin mest naturliga anslutning till riksvägen på länsväg 542 "Påarpvägen", naturligtvis ska det vara en cirkulationsplats även här på sikt.

SVAR

Trafikverket är väghållare.

I och med etablering av järnvägsstation i samhället kommer förmodligen en större mängd trafik att leta sig in via korsningen mellan Krontorpsvägen och Riksvägen, dessutom är detta den enda rimliga anslutningen till nuvarande verksamhetsområde i östra Trönninge. Att placera en cirkulationsplats i korsningen mellan Krontorpsvägen och riksvägen är således uppenbar och prioriterad.

SVAR

Trafikverket är väghållare och bestämmer tätheten mellan cirkulationsplatserna.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

CENTERPARTIET

Centerpartiet anser det viktigt att det är utsläppen vi ska jaga, inte bilarna.

SVAR

Kommunen instämmer men en bil med bensin och en bil med förnybart bränsle tar lika mycket plats i gaturummet.

Vi anser snarare man skall vara kreativ och beskriva och ge förslag på olika scenarier på hur man tänker sig att trafikens flaskhalsar och flöde kan lösas, även där det idag är trångt.

SVAR

Transportsystemet behöver planeras utifrån ett systemperspektiv och gällande lagstiftning, samt med hänsyn till trafiksäkerhet för alla trafikanter. Teknik- och fastighetsförvaltningen ansvarar för att trimma befintligt system vilket görs kontinuerligt.

Planen tillgodoser dock inte den uttalade ambitionen om en god framkomlighet för biltrafiken och en god infrastruktur utifrån en människas vardag. Vi skulle därför välkomna även nya konkreta åtgärder som gör en god framkomlighet för biltrafiken möjlig i ett Halmstad med 150 000 invånare.

SVAR

Ytan är begränsad, vilket innebär att prioritering måste göras. Bilen är en del av transportsystemet men är inte ett yteffektivt sätt att resa, transportplanens utgångspunkt är tillgänglighet snarare än bilens framkomlighet.

Halmstads kommun bör tillsammans med Laholms kommun ta upp samtal med Trafikverket om hur dragning av järnväg och E6 kan tänkas ske.

SVAR

Halmstads kommun ser behov av att göra en översyn av kommunikationsreservatet framförallt i dess södra del tillsammans med Trafikverket och Laholms kommun. En översyn planeras därför som ett följduppdrag till översiktsplanen i en rullande ÖP-process.

OM det är bro som blir aktuellt borde klimatutmaningen också belysas i transportplanen för att säkerställa att förbifarten klarar bland annat en vattennivåhöjning. Man kan vidare konstatera att den planerade förbifarten på söder avlastar staden centralt, men fortsätter utöka densamma västerut, vilket är viktigt att ta höjd för.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64, klimatanpassning ska samplaneras med ny bro över Nissan.

FASTIGHETSÄGARNA

Även om kommande satsningar på kollektiv- cykel- och gångtrafik 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. Halmstad är inte en "storstad" och vad människor anser vara ett acceptabelt gångavstånd till sin målpunkt är betydligt kortare än storstäderna.

SVAR

Kommunen instämmer, nya samlade parkeringslösningar presenteras inom arbetet med FÖP centrum.

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

Hanteras i FÖP centrum, räddningsnämnden vill ha bort gatuparkeringar, kommunen vill skapa en stad för människor att vistas i, inte stillastående bilar.

Fastighetsägarna förespråkar istället en lösning innebärande två timmars inledande avgiftsfri parkering ("digital p-skiva"/app) i hela centrum, alla dagar. Förslaget har bred förankring hos verksamhetsutövarna, och bör införas "på prov" snarast möjligt.

SVAR

Prissättning hanteras av teknik- och fastighetsförvaltningen. Generellt finns en oro för ökad söktrafik i centrum, det vill säga bilar som letar efter en plats att ställa sig på, vilket skulle generera mer biltrafik i stadskärnan.

FUNKTIONSRÄTTSRÅDET

När det gäller parkeringsplatser är det viktigt att de särskilda parkeringsplatserna för rörelsehindrade finns i nära anslutning till besöksmål och boenden i kommunen.

SVAR

Kommunen instämmer, tydliggörs i planen.

KLIMATAKTION

Parkeringsavgifter införs på köpcentra.

SVAR

Kommunen kan inte prissätta parkering som ligger hos privata markägare.

Trafikverkets fyrstegsprincip "tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt" äger största giltighet, i all synnerhet i rådande klimatkris. Detta gäller inte minst de nya länkar för biltrafiken, inklusive förbindelsen över Nissan, som föreslås i planen, och som vi ställer oss kritiska till.

SVAR

Kommunen ser denna länk som en möjliggörare för att prioritera upp de hållbara och yteffektiva transportsätten i gaturummen. Länkar behöver tillkomma för att en omflyttning av trafikflöden ska kunna ske. Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

HNF är mycket förvånad att det i denna plan fortfarande föreslås en trafikled med bro över Nissan. Det som under många år har gått under benämningen "Hamnleden". Att bygga denna trafikled för bilar och lastbilar motiveras märkligt nog att det är nödvändigt för att underlätta kollektivtrafiken. Vi anser att den självklara effekten av den föreslagna trafikleden blir att personbilstrafiken kommer att öka väsentligt. Den nya förbindelsen kommer också bli värdefull för en del tung trafik som får mycket närmare till vissa destinationer med den nya trafikleden. Summan blir starkt ökad trafik med mycket tung trafik om nu inte tung trafik förbjuds.

SVAR

Kommunen ser denna länk som en möjliggörare för att prioritera upp de hållbara och yteffektiva transportsätten i gaturummen. Länkar behöver tillkomma för att en omflyttning av trafikflöden ska kunna ske. Tilläggs ska att planeringen numera ska utgå ifrån att det är en gata i staden som tillkommer, inte en hamnled. Planeringsinriktningen är att tung trafik ska hålla sig på det statliga vägnätet och matas in till målpunkterna via moten. Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64.

INTERNREMISS KLF

EKONOMI OCH STYRNING

Det kan också noteras att det kan befaras att en allt större andel av kommunens kostnader kommer att tas i anspråk av underhåll och förnyelse av asfalterade cykelvägar om planens intentioner realiseras. Dessa ökade kostnader kan behöva konkretiseras något, så att storheten framgår.

SVAR

Ökande kostnader för drift och underhåll tillkommer med en växande befolkning där fler ska använda samma system, men hanteras inte i transportplanen.

MARK OCH EXPLOATERING

Samplanera och driv för utveckling av vägnätet där kommunen inte är väghållare – under denna rubrik står att en strategisk översyn av huvudmannaskap bör göras i dialog med Trafikverket och Region Halland. I de fall samhällsutvecklingen hade tjänat på ett kommunalt huvudmannaskap, ska kommunen arbeta för detta. Översynen bör innefatta både bilvägar

och gång- och cykelvägar. Ett första steg vore att analysera vägarna inom kommunens utpekade servicesamhällen för att fastslå lämpligt huvudmannaskap.

SVAR

Kommunen instämmer, behöver förtydligas.

Lite oklart om det som åsyftas är vägarna där trafikverket är väghållare eller om man även avser vägar med enskilt huvudmannaskap i tätorterna. Samma resonemang bör väl finnas för båda men det bör tydliggöras att frågorna som gäller det enskilda vägnätet i tätorterna enbart är en fråga för kommunen och berörda vägföreningar och inte något som berör Trafikverket och Region Halland.

SVAR

En mening kring detta har lagts till i planen.

Här (förlängning av Nymansgatan) ser vi en konflikt med att lägga vägreservatet över en befintlig byggnad utan att närmare studera vilka ekonomiska konsekvenser det medför. Vi är medvetna om riktlinjerna för exploatering inom vattenskyddsområde är antagna och gäller, men här anser vi inte att man kan tillämpa dem rakt av utan att göra en fördjupad konsekvensanalys kring sårbarhet/risker för vattentäkten i förhållande till de ekonomiska konsekvenser det innebär att riva befintliga byggnader.

SVAR

En avvägning mellan intressen har gjorts mellan väg och vattenskydd, vattenskyddsområdet väger tyngre än en befintlig byggnad. Ekonomiska konsekvenser redogörs när planeringen börjar närma sig genomförande.

En väg utan koppling till någon form av exploatering kommer att föra med sig väldiga investeringskostnader. Vi ser en svårighet i att lösa mark på frivillig väg när det inte finns någon nytta för berörda fastighetsägare. Ska man få transporter till och från Flygstaden att undvika att köra genom staden bör den gå enligt bifogad skiss.

SVAR

Synpunkten noteras.

Väldigt viktigt att det tas ett beslut kring denna (förbindelse över Nissan) för kommunens egna exploateringar på Söder och Tullkarmmarkajen. Kommunen har köpt in fastigheter för att möjliggöra för dessa exploateringar.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen kring broalternativ 210316 §64.

KOMMUNALA NÄMNDER

HEMVÅRDSNÄMNDEN

I planen beskrivs att kommunen ska jobba för ett införande av bilar som drivs på el. Det som behöver tydliggöras då är att vi på hemvårdsförvaltningen har många bilar som rullar dygnet runt av olika grupper, exempelvis nattpatrullen nattetid och sen används samma bilar dagtid av andra grupper. Det finns således ingen tid för den typen av bilar att laddas någon längre period. För vissa bilar är det dock självklart att vi ska arbeta tillsammans för ett utbyte mot mer miljövänliga drivmedel.

SVAR

Se kommunens energi- och klimatplan.

MILJÖNÄMNDEN

Den del av planen som innefattar en beskrivning av en ny trafikled med bro över Nissan, söder om slottsbron, bör strykas. Istället bör alternativa sätt att leda om den tunga trafiken från Halmstads centrala delar ses över.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64 att bro kommer vara utgångspunkt i den strategiska planeringen. Bron inklusive gata på söder ska utformas som gator i staden och tung trafik ska inte ledas hit.

RÄDDNINGSNÄMNDEN

Utryckningsvägar bör ha ett eget avsnitt i aktuell plan, del 2.

SVAR

Utryckningsvägar har arbetats in som ett eget avsnitt i planen.

TEKNIK- OCH FASTIGHETSNÄMNDEN

Utökade resurser för drift och underhåll är förutsättningar för en utveckling i riktning mot transportstrategins målbild.

SVAR

Synpunkten noteras, budgetfrågor ingår dock inte i denna strategiska plan.

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 åtgärdsvalsstudie ska inom kort påbörjas för väg 25. Gällande vägreservatet är det upp till teknik- och fastighetsförvaltningen att den slutliga utformningen blir bra.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

FÖRETAG 1

För avhjälpan av dagens mindre trafikproblem och även för att möta en förväntad ökande trafik med anledning av utbyggnad av vissa i Framtidsplan 2050 utpekade nya bostadsområden, bör i första hand utredas en ombyggnad av Onsjövägen. Det vill säga Onsjövägen i sin helhet och inte bara i det utpekade vägreservatet i anslutning till Kustvägen. Behovet av ombyggnad av Onsjövägen finns redan idag, inte minst med anledning av den mycket dåliga trafikmiljön för oskyddade trafikanter.

SVAR

Onsjövägen är under statligt väghållarskap, kommunen noterar synpunkten.

PRIVATPERSON 1

Protestera mot planerna att bygga en ny trafikled från kustvägen som tangera Møllegårdsreservatet i norr och vidare in vid Stinas Gränd, Frösakull och sedan mynna ut vid Frösakulls centrum, Kronolund.

SVAR

Vägreservaten är en förutsättning för annan exploatering, och är en möjliggörare för att prioritera upp de hållbara och yteffektiva transportsätten i gaturummen.

Jag förstår att det behövs en väg ner från Kustvägen men varför kan man inte bygga ut befintlig väg mellan Onsjö och Ringnäs?

SVAR

Trafikverket är väghållare.

PRIVATPERSON 3, 10, 14, 15

Med en invånarökning på 220% kommer trafiken på samma mätplats i Söndrum att öka i samma storleksordning, sannolik högre med hänvisning till resonemanget kring

förvärvsarbete här ovan. Det skulle ge 22 000 fordonspasseringar per dygn. Tar vi i beräkning den minskning i färdmedelsandelar som bilar utgör i Halmstads Kommuns ambition (62% till 50%) så innebär det ändå en fordonsökning från 10 000 till 17 000 fordon. Men sannolikt alltså en ännu större ökning.

SVAR

Hela planen genomsyras av målstyrd trafikplanering som ämnar att främja de yteffektiva och hållbara transportslagen.

Skulle bygget av en väg som knyter samman Frösakull med Fammarp genomföras kommer det att avlasta Tylösandsvägen. Men som kommunen själva konstaterar i TP2050 så innebär ett förbättrat vägnät oftast ett ökande bilanvändande. Även om en stor andel av de nyinflyttade i H1 & H2 kommer att nyttja en ny väglänk kommer belastningen på en redan hårt belastad Tylösandsväg att öka på ett oroväckande sätt.

SVAR

Vägen möjliggör att kollektivtrafiken kan prioriteras upp.

PRIVATPERSON 3

Lika ostrategiskt som det är att bygga dessa stora bostadsområden utanför Halmstad är den ofattbara idén att placera en motorled inne i stan som ska gå igenom söder.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64 att bro kommer vara utgångspunkt i den strategiska planeringen. Bron inklusive gata på söder ska utformas som gator i staden och tung trafik ska inte ledas hit.

Genom att avstå från vägbygge gör man det obekvämt att ta bilen, vilket ger energi till kollektivtrafiken. Tänka ett steg framåt istället för ett steg bakåt. Om man nu måste bygga vägar, gör det under marken eller i områden som inte berör så många boende eller turister, där de inte stör.

SVAR

För att gynna kollektivtrafiken måste den också ges plats i gaturummet.

Var ska en spårväg få plats om man fortsatt tror att 50% kommer att köra bil på Tylösandsvägen?

SVAR

Det finns andra sätt att jobba med framkomligheten för kollektivtrafiken än att ta hela körfältet i anspråk.

PRIVATPERSON 4

När det gäller minskade utsläpp räcker det inte att "hoppas" på omställning till elbilar vilket antyds i dokumentet, utan här behövs en mycket aggressiv utbyggnad av laddningsinfrastruktur.

SVAR

Frågan hanteras till viss del i energi- och klimatplan, kommunen arbetar även aktivt med laddningsfrågan.

Man bör tänka om helt kring hårda exploateringen av H1, H2, H3 och H4 - då dessa områden innebär skövling av unik natur som är attraktiv för invånarna och har ett värde i sig, och man skapar en ohållbar trafiksituation i västra Halmstad.

SVAR

Synpunkten noteras, en fråga för översiktsplanen men kommunen ska i enlighet med transportplanen jobba med målstyrd trafikplanering för att gynna de hållbara och yteffektiva transportslagen.

PRIVATPERSON 5

Ambitionsnivån vad gäller minskningen av biltrafiken är alltför låg. Vidare står det att biltrafiken tillåts öka med 20 % till 2050. Detta är ju helt fel. Målet måste vara att biltrafiken ska minska och då måste alla planer utgå från detta. Man kommer inte att klara målen om 70 % utsläppsminskning till 2030 genom att bygga för långt från centrum.

SVAR

Synpunkten noteras, en elektrifierad fordonsflotta gör att utsläppen från bilarna minskar, även om det absoluta talet bilar ökar något. Planens mål är att bilens marknadsandel ska minska till fördel för de hållbara och yteffektiva transportslagen.

PRIVATPERSON 6

Enligt min mening är trafiksituationen utmed Tylösandvägen redan idag ansträngd och kommer bli ännu mer ansträngd med den utbyggnad av bostäder i Eketånga, Tylösand och Frösakull.

SVAR

Tillkommande vägreservat finns utpekade för att möjliggöra en omfördelning av trafik.

Vi behöver värna vår natur och miljö som redan är hårt ansatt och jag ser inget stöd i er analys som tyder på att vi kommer gå, cykla eller åka mer buss framöver. Istället för att bygga i Eketånga, Tylösand och Frösakull och utmana trafiksituationen är det bättre att bygga nära där jobben finns, men också att tänka till hur mycket bostäder vi verkligen behöver framöver.

SVAR

Planen klargör att kommunen ska utgå från målstyrd trafikplanering. Planen pekar ut en tydlig riktning där hållbara och yteffektiva resor ska prioriteras.

PRIVATPERSON 3, 10, 14

Lägg Söderleden i en tunnel under Nissan och på så sätt kan ytterligare attraktiv mark i hamnområdet frigöras för bostäder.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64, klimatanpassning ska samplaneras med ny bro över Nissan.

PRIVATPERSON 11

Uppenbarligen tror man sig inte behöver ytterligare en passage över/under Nissan, fram till i alla fall 2050, då man antar att antalet bilar kommer att minska i framtiden. Av det skälet finns passagen eller förslag på sådan inte med i Transportplanen. Samtidigt anger man i Framtidsplanen att 150.000 kommuninvånare är målet år 2050. Självklart ska en passage in i planen, allt annat är bara ett komplett feltänk, alternativt naturligtvis att det slår in med färre bilar över tid, men då behöver vi ju inte planera för ett utbyggt vägnät överhuvudtaget.

SVAR

Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64 att ny bro är planeringsförutsättningen. Målåret är 2050 för dokumentet men föreslagna investeringar kan komma tidigare än så.

Rekonditionera, rätta ut, befintlig väg hela sträckan från Kustvägen, via Onsjö ner till Ringenäs och förse den med cykelbana.

SVAR

Trafikverket är väghållare.

Tillskapa en ny trafikplats på Kustvägen där Tiarpsvägen landar och där Onsjövägen kommer ner.

SVAR

Trafikverket är väghållare, vägreservat för detta finns i planen.

Bevara Frösakulls skogen och befria den från tänkta trafikleder oavsett det gäller buss, tunga fordon eller bilar.

SVAR

Delvis en fråga för översiktsplanen, tillkommande vägreservat finns utpekade för att möjliggöra en omfördelning av trafik.

PRIVATPERSON 12

Nu plötsligt när Framtidsplanen 2050 presenteras, är det södra alternativet borta i handlingen och det norra alternativet baseras på en fullständig trafikled för all form av transport, såväl tunga fordon som kollektivtrafik och farligt gods. Detta samtidigt som 2300 nya bostäder ska kopplas till nya vägen i reservatet.

SVAR

Delvis en fråga för översiktsplanen. Vägreservaten är en förutsättning för annan exploatering, och byggs för att möjliggöra en överflyttning. Nya Tylösandsvägen behöver avlastas och räddningstjänstens framkomlighet stärkas.

Med utgångspunkt från ovan anser jag att informationen kring dessa planer för mig som enskild sakägare varit under all kritik och kräver att få all tillgänglig information i ärendet från nu och framåt, om det mot alla odds blir aktuellt att genomföra i någon form.

SVAR

Det har funnits möjlighet för allmänheten att ta del av information under ett antal tillfällen. Dialog med fastighetsägare som påverkas av exploatering sker när det är aktuellt att påbörja projekt.

PRIVATPERSON 13

Enligt Framtidsplan 2050 - förslag till ny översiktsplan så finns det ingen lösning för den kaosartade situation som råder i den så kallade Vallås rondellen i korsningen vid infarten till Vallås från riksväg 25.

SVAR

Trafikverket är väghållare, en åtgärdsvalsstudie för väg 25 ska påbörjas inom närtid.

Detta i kombination med Stena Lines planer på att stärka upp godstransporten mellan Halmstad och Grenå kommer göra ännu mer trafik på sträckan i framtiden.

En lösning på problemet är att bygga en förbifart som går utmed det redan etablerade kommunikationsreservatet.

SVAR

Den tunga trafiken kommer styras via Södra infarten. Halmstads kommun ser behov av att göra en översyn av kommunikationsreservatet framförallt i dess södra del tillsammans med Trafikverket och Laholms kommun. En översyn planeras därför som ett följduppdrag till översiktsplanen i en rullande ÖP-process.

PRIVATPERSON 16

Värt att beakta för kommunens trafikplanerare är att det är många skolbarn på tex Vittra som säkert ska kunna gå och cykla på GC-väg vid Nymansgatan men den vägen kommer att få två nya infarter till korttidsboendet och förskolan. Här kommer det inte bara köra stressade förskoleföräldrar utan även färdtjänst, ambulanser, likbil, personal till de två kommunala verksamheterna samt större transporter med mat och avfall. Så hur ser egentligen trafikplanering ut? Trafikberäkningar mm? För bara förskolan räknar man med ett tillkommande flöde på ca 800 fordon/dygn.

SVAR

Kommunen gör gärna insatser kring skolor om det finns behov av det. Att det tillkommer infarter på befintliga vägar är inget konstigt i sig, och infarter passerar ofta gång- och cykelvägar. Eftersom det finns i det större perspektivet, tittar vi på en lösning med förlängning av Nymansgatan, vilket ger möjlighet till avlastning av Fogdegatan och övriga vägar i sjukhusområdet. Att bibehålla och förbättra gång- och cykelvägar är en viktig del i det arbetet.

Vid fortsatt trafikplanering behöver kommunen studera vilka konsekvenser som förlängning av Nymansgatan ger för ridverksamheten.

SVAR

Synpunkten noteras.

För att få bra flöde till området (Flygstaden) norrifrån är det en god idé att närmare studera en diagonal vägdragning, ett stick i nord-sydlig riktning, från vägreservatet Nordvästpassagen, för att skapa avlastning i trafiksystemet vid Flottiljområdet och Fogdegatan.

SVAR

Synpunkten noteras.

Det behöver tydligt utredas om hur mycket trafik som egentligen är lämplig på Galgberget. Kommunen behöver tydligare utreda de trafikala förutsättningarna för målpunkterna sjukhuset, försvaret och rekreationsområdet Galgberget. Kanske är det läge för en FÖP! Förutom bilar är det många som jobbpendlar med cykel, så säkra cykelvägar behövs överallt.

SVAR

Gällande cykel är det en fråga för kommunens cykelplan, samt regional cykelplan och nationell plan. Vi jobbar hela tiden med att utöka cykelvägnätet. I nuvarande cykelplan har vi pekat ut behovet av en bra cykelkoppling mellan Norra utmarken och sjukhusområdet, men vi vet inte exakt hur vi bäst passerar Galgberget och försvarets område.

PRIVATPERSON 17

Jag anser att Mickedala koloniområde samt intilliggande grönområden bör skyddas inför framtiden. Stora värden riskerar att ödeläggas vid ett framtida vägbygge.

SVAR

Vägreservaten är en förutsättning för annan exploatering, byggs för att möjliggöra en omfördelning av trafiken.

PRIVATPERSON 18

Att överhuvudtaget fundera på att riva upp denna unika plats (Frösakull) för utökande av bussgator och trånga bostadsområden river ett stort sår i min själ. Det är inte bara ledsamt för mig personligen, utan för hela framtidsutsikten för Halmstads kommun.

SVAR

Vägreservaten är en förutsättning för annan exploatering, byggs för att möjliggöra en omfördelning av trafiken.

Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Planeringsinriktningen för gods skulle kunna kompletteras med åtgärder för att främja tankstationer för förnybara drivmedel. I dagsläget saknas tankstationer för flytande biogas (LBG) och etanolbränslet ED95 i Halmstad kommun, trots att det funnits intresserade aktörer. Dylåka stationer bör uppföras längs E6 och en av de större statliga vägarna.

Halmstad kommun skulle även kunna främja etablering av tankstationer för vätgas för tunga och lätta transporter.

SVAR

Planen har kompletterats med ett kort förtydligande gällande etablering av hållbara drivmedelslösningar.

TRAFIKVERKET

Det andra stycket är inte korrekt formulerat. Trafikverkets förändrande kravställning på minst 740 meter (hanterat inom nationella projektet LTS) gäller den statliga infrastrukturen och inte den kommunala infrastrukturen. Stycke två behöver således formuleras om så att det inte kan uppfattas som det är uppgraderingen av Västkustbanan (statliga infrastrukturen) som medför nya funktionskrav på hamnstampåret. LTS och Nytt hamnstampår är två helt från varandra frikopplade åtgärder.

SVAR

Justerat i planen.

Tredje stycket skulle Trafikverket önska att det blir tydligare att det både finns ett lokalt, regionalt och ett nationellt intresse av att förbättra järnvägsinfrastrukturen till hamnområdet i Halmstad. Från Nationellt håll finns Godstransportstrategin (2018) som anger en ambition att i ökande grad använd både sjö- och järnvägstransporter. Lokalt och regionalt finns en ökande efterfrågan på järnvägstransporter, det finns en ökande efterfrågan på att Halmstad utvecklas som hamn och logistiknod, vilket bekräftats av såväl genomförd Marknadsundersökning som Halmstad Kommuns eget arbete.

SVAR

Justerat i planen.

KOMMUNALA BOLAG

HALLANDS HAMNAR HALMSTAD AB

I planen berör man frågor kring farligt gods. Vi anser att man även borde belysa vikten av att kunna hantera specialtransporter på vägnätet i kommunen. Att kunna hantera denna typ av gods är en förutsättning för att hamnen ska kunna fungera som en fullservicehamn.

SVAR

Hanteras med hjälp av Södra infarten som kopplar samman hamnen med E6.

Planen belyser behovet av kringfunktioner så som lastbilsuppställning nattetid. Vi delar kommunens uppfattning om att det finns ett stort behov av detta. Hallands hamnar i samråd med kommunen arbetar i dagsläget för att lösa den "akuta" fråga som är direkt kopplad till Stena Lines färjetrafik. Trots detta finns det ett behov av att hitta en långsiktigt hållbar lösning för uppställning.

SVAR

Kommunen instämmer och har förtydligat skrivningar kring just lastbilsuppställning i planen.

Sedan Stena Line etablerade sig i Halmstad ser vi även ett ökat intresse för hantering av så kallade löstrailers (skeppning av trailer utan dragbil). Denna hantering sker idag i mindre skala på Stenas linje mellan Halmstad och Grenå men hamnen ser en potential att detta segment skulle kunna öka som ett komplement till en ny kombiterminal. Denna hantering är ytkrävande och mer ytor kan komma att behöva hårdgöras och iordningställas för att möta det behov som kunderna i regionen har.

SVAR

Utveckling av hamnområdet pågår. Kommunen har ett planuppdrag för området. Den fortsatta dialogen är viktig för att fånga upp denna typen av behov.

SAMHÄLLSFÖRENINGAR

TRÖNNINGE

En pikant detalj i verksamhetsområde V2 är att kombiterminalen från Framtidsplan 2030 är kvar.

SVAR

Kommunen ser detta som en plats som är lämplig för utveckling av kombiterminal när behov uppstår. Hänsyn behöver tas till bostäder i närheten.

Vid samtal med ansvariga tjänstepersoner har vi framfört att det till och med kan finnas rimliga alternativ som möjliggör en kombiterminal i V4.

Det är värt att minnas att det i öster är planerat för godstransporter på järnväg i det nationella kommunikationsstråket. Antagligen är det snarast önskvärt att ha så lite godstrafik som möjligt genom eller in till Halmstad. Genom att placera en kombiterminal i V4 skulle anslutningen till denna kunna göras rakt från söder och öster vilket aldrig påverkar Trönninge samhälle med tågrörelser.

SVAR

Halmstads kommun ser behov av att göra en översyn av kommunikationsreservatet framförallt i dess södra del tillsammans med Trafikverket och Laholms kommun. En översyn planeras därför som ett följduppdrag till översiktsplanen i en rullande ÖP-process.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

KLIMATAKTION

Lastbilar och bussar ska använda biodrivmedel - till genomförd elektrifiering.

SVAR

Kommunen har inte rådighet över detta, ska arbeta för att ladd- och tankmöjligheter av hållbara bränslen ska finnas i kommunen.

Godstransporter ska i möjligaste mån ske med tåg och fartygstrafik.

SVAR

Planen stärker möjligheterna för intermodalitet.

Den tunga trafiken till Flygstaden och Söndrums industriområde bör ledas om så att den ej passerar tätbebyggda områden.

SVAR

Kommunen instämmer, utveckling av Tiarpshallén har skett på senare år och planen föreslår en cirkulationsplats mot Kustvägen som kan förstärka kopplingen mot E6 för detta område.

INTERNREMISS KLF

MARK OCH EXPLOATERING

Planering som stödjer utveckling av lastbilsuppställning osv

Tycker man då även skall tydliggöra vem som skall driva detta då det nu är ytterst oklart. Inte självklart att det är kommunen som man annars kan tro här.

SVAR

En senare fråga som inte hanteras i denna strategiska plan.

KOMMUNALA NÄMNDER

RÄDDNINGSNÄMNDEN

För att möjliggöra en säker infrastruktur för järnvägssystemet är det viktigt att få ut godshanteringen från centrala Halmstad. I plan för transportsystemet beskrivs vikten av god kapacitet för järnvägssystemet i framtiden, samtidigt som vi noteras att det planeras och byggs bostäder kloss intill järnvägen. Räddningstjänsten bedömer att situationen idag, med genomfart av gods i centrala Halmstad, gör det skäligt att starta arbetet med kommunikationsstråket. Separera godset till kommunikationsstråket och låt passagerartrafiken gå in till resecentrum. Flytta befintlig rangerbangård till kommunikationsstråket.

SVAR

Inte troligt att detta sker inom planens tidshorisont. Trafikverket prioriterar inte en flytt av E6 eller järnvägen genom Halmstad i sin planering.

Det finns idag ingen parkering för farligt gods transporter på lastbil i kommunen och möjligheterna för övernattnig i fordon på uppställningsplats är starkt begränsad. Avsaknaden av lastbilsuppställningsplats, medför att fordonen under natten göms på områden där de riskerar att utsättas för bränslestölder och därmed efterföljande miljökador. Halmstad bör arbeta aktivt och skyndsamt för att skapa lastbilsuppställningsplats som även medger farligt gods uppställning.

SVAR

Planering för uppställningsplats för lastbilar oh farligt gods ingår i pågående arbete med utveckling av hamnområdet. Trafikverket genomför ett regeringsuppdrag gällande säkra uppställningsplatser på nationellt vägnät.

SERVICENÄMNDEN

För att möta de utmaningar som är identifierade bör Halmstads kommun planera och sörja för effektiv och hållbar citylogistik. En växande kommun där näringslivet är motorn i människors möjlighet till försörjning behöver vi se till så att råvaruleveranser och varuleveranser fungerar utan negativa konsekvenser för miljö och hälsa. Citylogistiken bör utredas ytterligare.

SVAR

Noteras.

Man bör även väga in system för samordnad varudistribution för att minska trafikrörelser där så är möjligt. Idag använder Halmstads kommun samordnad varudistribution för leveranser till sina verksamheter med mycket gott resultat. Detta bör även kunna göras i vidare sammanhang.

SVAR

Inte en fråga för en transportplan, däremot skulle ett projekt kunna genomföras för att utreda förutsättningarna för detta. Vem som är initiativtagare till ett sådant projekt kan exempelvis vara Stadens hjärta, Fastighetsägarna, Halmstad city.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 2

Ta fram, tillsammans med Trafikverket och Region Halland, ett förslag på godstågtrafik i korridoren öster om E6 med dubbelspår och omlastningsmöjligheter för industri mm.

SVAR

Halmstads kommun ser behov av att göra en översyn av kommunikationsreservatet framförallt i dess södra del tillsammans med Trafikverket och Laholms kommun. En översyn planeras därför som ett följduppdrag till översiktsplanen i en rullande ÖP-process.

PRIVATPERSON 16

Gods samt persontrafik på järnvägen är något som behöver utredas ytterligare t e x kapacitet samt placering av stationer.

SVAR

Nya stationslägen kommer utredas med Region Halland som initiativtagare. Åtgärdsvalsstudie järnvägssystemet i Halmstad har även med gods som en aspekt.

Flyg – för snabb uppkoppling

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

HYLTE

Hylte kommun samstämmer med att fortsätta bedriva flygplatsverksamhet för samhällsnyttiga flyg men inte för kommersiellt flyg. När det gäller tillgänglighet till Stockholm är flyget inte ett hållbart alternativ utan satsningar på att underlätta för tågresor måste till.

SVAR

Beslut taget i Kommunfullmäktige under 2020 kring fortsatt drift av flygplatsen.

KOMMUNALA BOLAG

HALMSTADS FLYGPLATS AB

Halmstads Flygplats AB har inget att erinra mot det som står på sida 66 och 67 i Transportplanens del 2.

SVAR

Noteras.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

KLIMATAKTION

Reguljär flygtrafik från i Halmstad bör avvecklas. För nödvändiga flygresor kan man använda flygplatsen i Ängelholm.

SVAR

Beslut taget i Kommunfullmäktige under 2020 kring fortsatt drift av flygplatsen.

Militär verksamhet kan inte längre motivera flygplatsen i Halmstad. Möjligen kan en mindre flygplats behövas för samhällsskydd, t ex brand- och ambulansflyg.

SVAR

Synpunkten noteras.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 5

Kommunen bör inte driva någon flygplats av miljöskäl.

SVAR

Beslut taget i Kommunfullmäktige under 2020 kring fortsatt drift av flygplatsen.

Båt – se vattnet som en möjlighet

STATLIGA MYNDIGHETER

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket ser positivt på de delar av planen som berör hamn och sjöfart. Sjöfartsverket delar kommunens syn på hamnen som en tillgång och avsikt att möjliggöra fortsatt utveckling av hamnen.

SVAR
Noteras.

Som i de flesta svenska hamnstäder finns risk för konflikt mellan hamn och stadsutveckling vilket måste hanteras. Både intressen kräver ofta större markområden i anspråk och i de flesta fall sker det genom hamnflytt. Det är av stor vikt att en framtida stadsutveckling inte försvårare och begränsar fortsatt eller utökad hamnverksamhet.

SVAR
Specificeras och förtydligas inom arbetet med FÖP centrum.

KOMMUNALA BOLAG

DESTINATION HALMSTAD AB

Båten är det sista färdmedlet som behandlas i förslaget till transportplan. Med havet i direktkontakt med city finns en stor potential att utveckla både transporter och rekreation, en mycket viktig del i utvecklingen av Halmstad som besöksdestination. Här ser DHAB sig också som en bra samverkanspart för utvecklingen.

SVAR
Synpunkten noteras.

HALLANDS HAMNAR HALMSTAD AB

Att kommunen och Hallands hamnar samverkar i frågor som rör exploatering i nära anslutning av hamnområdet är av största vikt. Den verksamhet som bedrivs i hamnen kommer alltid att ha en viss omgivningspåverkan och för att möta detta på bästa sätt krävs det samverkan i planeringen av nya områden i anslutning till hamnområdet. Man bör till exempel ta hänsyn till den begränsade ytan som finns i området. Verksamheter kopplade till sjöfart eller av andra anledningar måste vara lokaliserade i hamnområdet bör prioriteras.

SVAR
Samarbete med Hallands hamnar kring frågor gällande sjöfart och hamnfrågor ser kommunen som mycket viktigt.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

KLIMATAKTION

Sommartid kan resor med en passagerarbåt ordnas från Slottskajen till Tylösand, Frösakull, Villshärad och kanske flera destinationer.

SVAR
Planen klargör att det är positivt med turistbåtsutveckling, dock inte på detaljnivå.

INTERNREMISS KLF

MARK OCH EXPLOATERING

Sid 62

Sista stycket

Tycker man bör nämna att infrastrukturen skall anpassas för vidare utveckling och möjliggöra framtida utfyllnader.

SVAR
En fråga för rullande översiktsplanering.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 2

Fortsätt bygga ut spår till hamnen och industrin i hamnen men ta bort omlastningen i hamnen.

SVAR

Planen beskriver en etappvis utbyggnad av omlastningsfunktion där hamnen utgör första steget. Omlastning behövs i hamnen för att möjliggöra intermodalitet.

Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser

STATLIGA MYNDIGHETER

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen anser att en 20 procentig ökning av biltrafiken är problematisk. För att nå målet om 70 procent minskade utsläpp från transportsektorn bör det totala trafikarbetet minska.

SVAR

Det är ett högt uppsatt mål, kommunens transportplan är ett steg i rätt riktning men ytterligare arbete krävs för att nå satta klimatmål, även inom områden som kommunen inte har rådighet över krävs insatser. Det kan bland annat innefatta sänkta kollektivtrafiktaxor, bränsleskatter, trängselskatt på E6.

TRAFIKVERKET

Trafikverket ser gärna att det tydligt framgår av planen att god ljudnivå i första hand bör uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder.

SVAR

Halmstads kommun håller på att ta fram en kartläggning av bullersituationen för hela kommunen med anledning av att kommunen överstiger 100 000 invånare som ska vara klar 2022. Buller beaktas vid exploatering.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

HYLTE

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

Se kommunens energi- och klimatplan.

ORGANISATIONER, RÅD & PARTI

CENTERPARTIET

Det finns flera låglänta områden längs kusten som idag används för transporter och här saknar vi också en beskrivning av hur vi tänker oss lösningar av transporterna kopplat till dessa.

SVAR

Se kommunens klimatanpassningsplan.

KLIMATAKTION

Enligt Sveriges miljömål ska växthusgasutsläpp från inrikes transporter ha minskat med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Enligt "Kommunfullmäktiges plan för energi och klimat" var koldioxidutsläppen för industri, bebyggelse och transportsektorn 2018 i Halmstad 340 000 ton. Transportsektorn svarade för det mesta, 200 000 ton. Minskningen 2010-2018 har varit 24 procent. 2019-2030 ska vi alltså minska med 70-24 = 46 procent. Det krävs en fördubblad minskningstakt.

SVAR

Se kommunens energi- och klimatplan. Detta lyfts även i transportplanen.

NATURSKYDDSFÖRENINGEN

Den nya förbindelsen kommer också bli värdefull för en del tung trafik som får mycket närmare till vissa destinationer med den nya trafikleden. Summan blir starkt ökad trafik med mycket tung trafik om nu inte tung trafik förbjuds. All denna trafik går genom skolor och förskolor där ökad belastning av buller och luftföroreningar blir följden.

SVAR

Kommunen ser denna länk som en möjliggörare för att prioritera upp de hållbara och yteffektiva transportsätten i gaturummen. Länkar behöver tillkomma för att en omflyttning av trafikflöden ska kunna ske. Tilläggs ska att planeringen numera ska utgå ifrån att det är en gata i staden som tillkommer, inte en hamned. Planeringsinriktningen är att tung trafik ska hålla sig på det statliga vägnätet och matas in till målpunkterna via moten. Inriktningsbeslut taget i Kommunstyrelsen 210316 §64.

I dagsläget står personbilarna för 26,1% av utsläppen i Halmstad enligt Kommunfullmäktiges plan för energi och klimat (samrådsversion KS 2020-11-03). Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och lättillgänglig så tror vi att denna siffra kan minska drastiskt, vilket bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och en bättre folkhälsa.

SVAR

Kommunen instämmer, kollektivtrafikutbudet styrs av Region Halland.

HNF anser att även om det tas så stor hänsyn som möjligt så är det omöjligt att undvika mycket negativa effekter på naturmiljön. (Med förbindelsen tvärs Nissan)

SVAR

Vägreservatet är anpassat efter gällande reservatsgränser.

HNF anser inte att det är förenligt med en miljö- och klimatvänlig strategi att utveckla färje- och flygtrafiken, då dessa står för en stor del av utsläppen av växthusgaser redan. Att klara målet om en årlig utsläppsminskning i kommunen med 15% måste innebära att icke klimatsmarta alternativ minskar.

SVAR

Synpunkten noteras.

INTERNREMISS KLF

EKONOMI OCH STYRNING

En övrig notering som kan göras är att det är oväntat lågt fokus på föroreningarna som inte är koldioxid, exempelvis kolväten eller giftiga partiklar från både däck och bränsle.

SVAR

Kommunen tar fram en kontrollstrategi som omfattar minst två kalenderår och uppdateras årligen. Varje år tas en rapport fram avseende de mätningar som utförs (för närvarande gäller det kvävedioxid och partiklar (PM10)), samt en objektiv skattning som ger en uppskattning av situationen avseende övriga föroreningar i Luft kvalitetsförordningen.

KOMMUNALA NÄMNDER

BYGGNADSNÄMNDEN

Det finns ett behov av att hantera trafikbullerfrågan på ett strategiskt och övergripande plan. För att planen för transportsystemet i högre grad ska bidra till ett sådant arbete bör en analys av trafikbullersituationen göras.

SVAR

Halmstads kommun håller på att ta fram en kartläggning av bullersituationen för hela kommunen med anledning av att kommunen överstiger 100 000 invånare som ska vara klar 2022.

MILJÖNÄMNDEN

Det finns ett behov av att hantera trafikbullerfrågan på ett strategiskt och övergripande plan. För att planen för transportsystemet i högre grad ska bidra till ett sådant arbete bör en analys av trafikbullersituationen göras.

SVAR

Halmstads kommun håller på att ta fram en kartläggning av bullersituationen för hela kommunen med anledning av att kommunen överstiger 100 000 invånare som ska vara klar 2022.

PRIVATPERSONER & FÖRETAG

PRIVATPERSON 3

Bara områdena i Tylösand och Frösakull kommer ge ett ökat utsläpp på MINST 3000 ton koldioxid per år, räknat med kommunens siffror. Det är svårt att förstå hur kommunen medvetet planerar så.

SVAR

Transportplanen belyser vikten av att arbeta aktivt med de hållbara och yteffektiva transportslagen.

PRIVATPERSON 3, 10, 14

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.

SVAR

Genom målstyrd trafikplanering kan utmaningen gällande minskad påverkan på miljö och människors hälsa lösas genom att biltrafikens negativa konsekvenser minskas.

PRIVATPERSON 4, 7

Det vore förödande för invånarna i Halmstad city och större delen av Öster att dra trafik där. (Galgberget)

SVAR

Synpunkten noteras, alternativa vägar behövs för att kunna avlasta de centrala delarna.

PRIVATPERSON 5

Sverige har som mål att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med 70 % jämfört med 2010 senast 2030. På vilket sätt bidrar Halmstad till detta genom att bygga kraftigt i områden med avstånd på 6-10 km till stan?

SVAR

Se kommunens energi- och klimatplan. Detta lyfts även i transportplanen.

Målet måste vara att biltrafiken ska minska och då måste alla planer utgå från detta. Man kommer inte att klara målen om 70 % utsläppsminskning till 2030 genom att bygga för långt från centrum.

SVAR

Synpunkten noteras, en elektrifierad fordonsflotta gör att utsläppen från bilarna minskar, även om det absoluta talet bilar ökar något. Planens mål är att bilens marknadsandel ska minska till fördel för de hållbara och yteffektiva transportslagen.

PRIVATPERSON 4, 7

Jag hoppas innerligt att den hållbarhet som eftersträvas i dokumenten tas tillvara i praktiken och att Framtidsplan 2050 och Transportplan 2050 sätter vår tids i särklass största fråga främst: klimatfrågan. Då hoppas jag man vågar satsa visionärt - utan att inducera ökad biltrafik.

SVAR

Kommunen instämmer, och sätter därför höga mål i transportplanen.

PRIVATPERSON 9

Jag vill återigen påpeka att vi i Halmstad borde sträva efter och alltid ha som mål att bli hälsans och miljöns stad.

Med detta i åtanke så ska självklart den tätast bebyggelsen ligga mycket centralt vilket gör att behovet av utökat vägnät till mer perifera områden automatiskt minskar.

Vi måste också ifrågasätta om den ökningen av befolkningen på 50 000 invånare verkligen är rimlig, då vi inte kan skönja någon speciell ökning av antalet arbetstillfällen.

SVAR

Synpunkten noteras, fråga för översiktsplan där flera nya verksamhetsområden pekas ut.

PRIVATPERSON 16

En generell synpunkt är att trafikljud och buller kan upplevas störande. Detta bör beaktas vid all exploatering samt vid förtätning. Likaså genomtänkt och långsiktig vägdragning för farligt gods.

SVAR

Halmstads kommun håller på att ta fram en kartläggning av bullersituationen för hela kommunen med anledning av att kommunen överstiger 100 000 invånare som ska vara klar 2022.

Mot ett genomförande

STATLIGA MYNDIGHETER

TRAFIKVERKET

Trafikverket efterfrågar en tydligare redogörelse för när och hur erforderliga åtgärder behöver genomföras. Utan en styrande inriktning och prioritering av åtgärder med tydlig ansvarsfördelning finns risk att problem trots allt uppstår om förväntad omställning inte sker eller sker i långsammare takt än vad den målstyrda planeringen har avsett.

SVAR

Detta sker inte i transportplanen utan i ett annat genomförandedokument för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande dokument för bostadsförsörjning.

Trafikverket anser att det är viktigt att ha med sig tidsperspektivet för de olika infrastruktursatsningarna i den kommunala fysiska planeringen. Trafikverket efterfrågar således en tydligare tidsangivelse i den fortsatta planeringen. Trafikverket har inga

möjligheter att finansiera åtgärder till följd av kommunala utbyggnadsplaner, vilket framkommer tydligt i den Regionala planen för transportinfrastrukturen i Halland.

SVAR

Genomförandedokument för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande dokument för bostadsförsörjning. Vid nyexploatering som påverkar statligt vägnät behöver dialog kring möjligheten till eventuell medfinansiering genomföras.

GRANKOMMUNER & REGIONALA AKTÖRER

REGION HALLAND

Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samplanering mellan olika aktörer framförallt med Hallands kommuner och Trafikverket. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, är viktigt att fokusera på.

SVAR

Kommunen instämmer, samplanering krävs mellan alla berörda aktörer för att skapa en god helhet.

INTERNREMISS KLF

EKONOMI OCH STYRNING

Prioriteringarna, och framförallt prioriteringarna i tid, upplevs otydliga. När behöver vad göras?

SVAR

Instämmer, detta specificeras i program för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande program för bostadsförsörjning samt efterföljande planeringsskede.

De ekonomiska effekterna är mycket svåra att bedöma då prioriteringar inte är tydliga, åtgärdernas storheter inte är enkla att greppa och när i tid åtgärder behöver vidtas. En viss ökning i precision i alla dessa tre delar hade varit önskvärt för att ge dokumentet en tydligare riktning och styrningskaraktär.

SVAR

Tydliggörs i genomförandedokument för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande dokument för bostadsförsörjning.

MARK OCH EXPLOATERING

Resonemanget kring transportplanen och dess koppling till andra strategiska styrdokument som tas fram är oerhört viktigt. Förslaget med att ett program för större infrastrukturinvesteringar tas fram är bra både för att tydliggöra sambanden mellan infrastruktursatsningar och samhällsutvecklingen på en övergripande nivå, men också för att tydliggöra om det finns infrastrukturinvesteringar som är nödvändiga och en förutsättning för att enskilda exploateringsprojekt över huvud taget ska kunna komma till framöver. Det är även viktigt utifrån aspekten medfinansiering. Finns det en stark koppling mellan exploatering och investering blir det lättare att föra resonemang om medfinansiering och delfinansiering längre fram.

SVAR

Specificeras i program för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande program för bostadsförsörjning med ambitionen att skapa en planering som taktar an.

TILLVÄXTAVDELNINGEN

Vi vill skicka med vikten av bra struktur för att se till att de kommer göra skillnad i praktiken, i besluten, för koncernens prioriteringar, för budgetplanering. Så att de inte stannar vid bra dokument och fina skrivningar. Att det finns budget kopplad att realisera dem.

SVAR

Instämmer, Specificeras i program för teknisk infrastruktur som ska takta med ett liknande program för bostadsförsörjning.