

**Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum  
- Centrumutvecklingsplan 2050**

# **Särskilt utlåtande**

**Beslutad av Kommunfullmäktige 2023-11-23 §148**





## Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Redogörelse för granskningen.....	4
Inkomna skriftliga synpunkter i granskningen.....	5
Inkomna yttranden.....	5
Sammanfattning av synpunkter.....	5
Ställningstagande .....	6
Yttranden från statliga myndigheter.....	7
Länsstyrelsen .....	7
Trafikverket.....	13
Yttranden från region och grannkommuner.....	14
Region Halland .....	14
Ljungby kommun.....	14
Remissinstanser utan erinran .....	18
Yttranden från kommunala nämnder och bolag.....	19
Barn- och ungdomsnämnden .....	19
Byggnadsnämnden .....	21
Destination Halmstad.....	23
Halmstad Energi och Miljö.....	24
Hemvårdsnämnden.....	24
Kommunala funktionsrättsrådet .....	25
HFAB.....	25
Kommunala pensionärsrådet.....	27
Kulturnämnden .....	28
Miljönämnden.....	28
Räddningstjänsten .....	31
Servicenämnden.....	31
Socialnämnden.....	32
Teknik- och fastighetsnämnden.....	32
Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden.....	33
Remissinstanser utan erinran .....	34

Övriga remissinstanser och andra organisationer .....	35
BK Najaden.....	35
Halmstads Segelsällskap .....	36
Klimataktion Halmstad .....	37
Naturskyddsföreningen .....	41
Remissinstanser utan erinran.....	43
Skrivelser från företag .....	43
Cityfastigheter i Halmstad AB.....	43
Skrivelser från privatpersoner .....	44

# Inledning

Detta utlåtande innehåller en sammanställning av samtliga synpunkter som inkommit på granskningsförslaget till fördjupad översiktsplan för centrum. Varje synpunkt följs av en kommentar från kommunen som anger på vilket sätt synpunkten tagits om hand.

## Redogörelse för granskningen

Granskning i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken av fördjupad översiktsplan för centrum och tillhörande konsekvensbedömning med miljökonsekvensbeskrivning har enligt beslut av kommunstyrelsen 2023-04-11 §109 genomförts under tiden 20 april och 28 juni 2023. Statliga myndigheter, berörda regioner, grannkommuner, organisationer, kommunens medlemmar och alla andra som har ett intresse har beretts tillfälle att yttra sig. Under samrådstiden har centrumutvecklingsplanen varit tillgänglig:

- På Halmstads kommuns webbplats [www.halmstad.se/centrum2050](http://www.halmstad.se/centrum2050) Planförslaget och konsekvensbedömningen har funnits tillgängligt både som pdf och med direktlänk till det digitala kartverktyget. Hemsidan [www.halmstad.se/centrum2050](http://www.halmstad.se/centrum2050) hade under granskningstiden cirka 1500 unika besökare.
- I Rådhusets entréplan och på kommunens bibliotek. Samtliga handlingar har funnits tillgängliga i pärmar som bläddrexemplar.

Under granskningen har kommunen genomfört aktiviteter för att informera allmänheten:

- Framtidspromenad längs Nissan söder om Slottet den 22 april 2023. Cirka 130 personer deltog i promenaden.
- Information i samband med invigning av Halmstad växer rummet den 10 maj 2023 på Rådhuset. Cirka 150 personer besökande.
- Information i samband med samråd av riktlinjer för bostadsförsörjning och utbyggnadsplan den 10 juni 2023, Hallarna. Cirka 200 besökande

# Inkomna skriftliga synpunkter i granskningen

## Inkomna yttranden

Kort sammanställning av vilka som inkommit med skriftliga yttranden under granskningen:

Remissinstanser enligt PBL:	Länsstyrelsen, regionen, Ljungby kommun samt kommunala nämnder och bolag
Organisationer och företag:	Klimat-, miljö- och båtföreningar samt Cityfastigheter i Halmstad
Invånare:	17 yttrande

## Sammanfattning av synpunkter

### Remissinstanser enligt PBL

#### Länsstyrelsen

*Riksintresse kulturmiljövård* Framtaget fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse kulturmiljövård är bra. Ifrågasätter att kommunen satt åtta våningar som riktmärke för eventuell byggnadshöjd på Österskans.

*Riksintresse kommunikationer* Precisering av riksintresse hamn och farled behövs innan kommunen kan planera för ändrad markanvändning längs Nissans kajer.

*Halmstad Ängelholms flygplats* Riktlinje för flyghinder ska finnas i planen.

*Natura 2000* Önskar att kommunen i planen gör en bedömning om Natura 2000-tillstånd behöver sökas för utbyggnad av Kattegattsområdet.

*MKN vatten* Ser att skydd av reningsverket i klimatsäkring mot 2200 är en avgörande fråga för att säkerställa tillgången till rent vatten.

*Bullerstörning* Önskar att kommunen tar fram underlag som tydligare beskriver vilka utpekade bebyggelseområden som är bullerstörda av trafik och verksamhet.

*Klimatrelaterade risker* Gör medskick till fortsatt planering och byggnation.

#### Region Halland

Region Halland lyfter att den Cykelpotentialstudie för Halland som genomfördes 2019 är ett underlag för Halmstad kommun att utgå ifrån när cykelstråk planeras. De framför också att säkra cykelparkeringar i hållplatsnära lägen är en viktig aspekt för att uppnå hållbart resande.

#### Ljungby kommun

Ljungby kommun uttrycker att Ljungby och Halmstad har mycket att vinna på regionalt samarbete i många olika frågor kompetensförsörjning, besöksnäring och såväl som samarbete kring att förbättra möjligheten till hållbara transporter i regionen.

## **Kommunala nämnder och bolag**

Flera kommunala nämnder och bolag uttrycker önskemål om mindre förtydliganden i planen. Teknik och fastighetsnämnden ifrågasätter breddning av vägreservat och vill att vägen förläggs i utkant av nytt planerat område. Nämnden uttrycker oro över att en lokalisering av gatan i det nya området kan skapa buller- och trafiksäkerhetsproblem.

## **Organisationer och företag**

### **Naturskyddsföreningen och Klimataktion**

Föreningarna uttrycker farhågor om att planen på flera plan inte tar klimatfrågan på tillräckligt stort allvar. Båda föreningarna uttrycker önskemål om att ta bort vägreservatet ut planen i syfte att freda Alets naturreservat.

### **Båtföreningarna**

Båtföreningarna uttrycker rädsla att bli bortglömda i fortsatt planering. De framför också önskemål om att få vara fortsatt aktiva i planeringen av marken längs Nissans kajer och i planeringen av nya broar så att rätt hänsyn kan tas till deras verksamhet.

### **Cityfastigheter i Halmstad**

Cityfastigheter i Halmstad uttrycker oro för att biltrafiken helt prioriteras bort från centrum i och med satsningen på hållbara transporter. Företaget önskar också att kommunen i planen ska tydligare vägleda hur vertikal förtätning kan komma att se ut.

## **Invånare**

Inkomna yttranden från invånare som berör Gata på söder, klimatfrågan och förslag på förbättringar av det offentliga rummet kring Nissan.

Avseende gata på söder och Kattegatt uttrycks oro över anpassning och anslutning till befintlig bebyggelse. Några vill att kommunen planerar för tunnel istället för bro. Andra yttranden beskriver önskemål om att ta bort vägreservatet ur planen och se över transportsystemet med andra alternativ.

Inspel om förbättringar av det offentliga rummet och miljöerna längs Nissans kajer har kommit in. De berör behovet av mer konst och kultur i staden generellt och specifikt i området kring Gamletull och Österskans.

## **Ställningstagande**

Planförslaget har i enlighet med plan- och bygglagen kompletterats med länsstyrelsens granskningsyttrande i sin helhet. De geografiska områden och planeringsinriktningar där länsstyrelsen har en synpunkt har markerats i planen. I övrigt har endast redaktionella ändringar i form av förtydliganden gjorts i planförslaget.

# Yttranden från statliga myndigheter

## Länsstyrelsen

### Inledning

Granskningshandlingar Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum har översänts till länsstyrelsen för yttrande. Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett samrådsyttrande daterat 2022-01-31 (dnr 401-8431-2021).

Länsstyrelsen ska under granskningstiden lämna ett granskningsyttrande över planförslaget. Länsstyrelsen ska i yttrandet enligt 3 kap. 16 § Plan- och bygglagen (PBL) enbart ange om:

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
- förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Enligt 3 kap 20 § PBL ska kommunen redovisa länsstyrelsens granskningsyttrande tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska det anmärkas i planen.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 3 kap 16 § PBL

### Riksintresse enligt 3 och 4 kap. Miljöbalken (MB)

#### Riksintresse enligt 3 kap 6 § MB

##### *Kulturmiljövård*

Granskningshandlingarna har generellt utvecklats med information om riksintresset för kulturmiljövård, vilket är positivt. Dessutom har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresset Halmstad tagits fram. Detta underlag är tydligt och välarbetat och bör kunna fungera bra som vägledning i den kommunala planeringen.

Några av de föreslagna utbyggnadsområdena ligger helt eller delvis inom riksintresseområde eller gränsar till riksintresset och kommunen anger att exploateringens påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen, vilket är bra. Vad gäller utveckling av Österskans finns en riktlinje om att höjden på eventuell tillkommande bebyggelse på Österskans behöver prövas mot riksintresset för kulturmiljövården och övriga kulturvärden i omgivningen. Dock anges att riktvärdet för höjden hos bebyggelsens på platsen är åtta våningar. Eftersom det också konstateras att den sammanhållna siluetten och jämnhöga bebyggelsen är en del av riksintressets uttryck är det oklart hur kommunen kommit fram till detta riktvärde och vad riktvärdet innebär i en framtida planprocess. Bebyggelse med en höjd på åtta våningar på Österskans kan komma att orsaka påtaglig skada på riksintresset. Kommunen bör i utvecklingen av Österskans dra nytta av det



framtagna fördjupade kunskapsunderlaget för riksintresseområdet och låta både detta och tidigare utredningar för Österskans vara vägledande för hur man planerar på platsen.

Där området av riksintresset beskrivs bör även det fördjupade kunskapsunderlaget för riksintresset nämnas.

Länsstyrelsens synpunkter på kommunens förslag på ändring av riksintresseområdets gränser kvarstår från samrådsskedet. Vad gäller gränserna för områden av riksintresse för kulturmiljövård så är gränserna flytande och i de fall då uttrycken för riksintresset förekommer utanför den faktiska gränsen ingår även dessa delar i riksintresset och ska tillgodoses. Vad gäller Norra station och Norre katts park så ligger dessa redan inom riksintresseområdets gränser.

### **Riksintressen enligt 3 kap 8 § MB**

#### *Kommunikationer*

##### Halmstads hamn

Halmstads hamn är av riksintresse vilket innebär att den ska skyddas både på kort och lång sikt. Halmstads hamn saknar idag en precisering av riksintresset. En sådan process ska dock inledas, vilket länsstyrelsen anser är positivt.

Preciseringen kommer att beskriva anläggningens funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringsen kommer att beskriva markanspråk och områden som berör eller berörs. Även berört vattenområde preciseras.

Kommunen föreslår att riksintresset för hamnen inte ska innefatta kajerna längs Nissan. Länsstyrelsen anser att om kajer avvecklas samt broar och bostäder byggs på dessa områden kvarstår inte möjligheten för framtida förändringar inom sjöfarten. Hur stor del av hamnen som ska hänföras till riksintresset hamn bör studeras i den kommande preciseringen av riksintresset. Innan dess att riksintresset är preciserat har länsstyrelsen svårt att ta ställning kring kajerna och bostäder uppströms och i anslutning till Nissan. Det är även svårt att ta ställning till alla föreslagna broar före riksintressepreciseringen är genomförd.

Även utifrån ett beredskapsperspektiv är det angeläget att hamnarna i Halland kan fungera som hamnar. Även frågor kopplade till logistik till och från en hamn är viktiga ur samma perspektiv. Länsstyrelsen anser att framförallt bostäder i hamnområdet kan äventyra en fungerande hamnverksamhet och därmed riksintresset. Klagomål från boende på störningar från hamnen kan innebära konsekvenser för hamnen och övriga verksamheter.

Frågan kring hur de klimatrelaterade skyddsåtgärderna kan komma att påverka riksintresset för hamnen behöver utredas.

##### Halmstads och Ängelholms flygplats

Både Halmstad och Ängelholms flygplats utgör riksintresse vilket bör tas upp under riksintressen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha negativ inverkan på flygtrafiken. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i översiktsplanen i form av restriktioner och eller rekommendationer.

## **Riksintressen enligt 4 kap MB**

### *Natura 2000*

Länsstyrelsen påminner om att Natura 2000-tillstånd krävs vid risk för betydande påverkan på områdets miljö. Av handlingarna framgår att vissa utredningar har gjorts, men det framgår inte om kommunen har gjort någon bedömning huruvida ett Natura 2000-tillstånd (7 kap. 28a§ MB) kommer att krävas.

Länsstyrelsen ser inte att Figur 9 (MKB:n) visar hur vägreservatet förhåller sig till Natura 2000-området. Detta bör förtydligas alternativt korrigeras.

## **Miljö kvalitetsnormer**

### *MKN Vatten*

Yta är avsatt som klimatskydd för reningsverket vilket är positivt. Det är angeläget att reningsverket skyddas från översvämningar för att inte MKN för vatten ska försämrats. I förlängningen kan möjligheten att exploatera med ny bebyggelse i Halmstads centrum eventuellt komma att påverkas om MKN för vatten riskerar försämrats. I MKB:n anges på sid 41 ”att det alternativ för placering av barriärskydd vid hamnområdet ligger utanför den fördjupade översiktsplanens gränser och behandlas därför inte i MKB:n”. Frågan kan därmed behöva utredas mer noggrant framöver.

## **Hälsa, miljö- och riskfaktorer**

### *Störningar från industri och verksamheter*

Länsstyrelsen anser att de områden som motsvarar zon C enligt Boverkets vägledning inte ska anges som bostadsområden i FÖP:en. Om kommunen inte har en bullerberäkning som visar dessa områden bör ett sådant underlag tas fram innan osäkra områden pekas ut som bostadsområden i FÖP:en.

### *Buller från trafik*

Länsstyrelsen anser att de områden som inte klarar kraven i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid nya bostadsbyggnader inte ska anges som bostadsområden i FÖP:en.

Länsstyrelsen håller dock med kommunen om att om bostäder som är utsatta för trafikbuller över 60 dBA ekvivalent ljudnivå uppförs med en tyst sida så finns det möjlighet att klara kraven i förordningen vid de nya bostäderna.

### *Klimatrelaterade risker för den byggda miljön*

Kommunen ska identifiera geografiska områden på en övergripande och strategisk nivå där det finns risk för skador på den byggda miljön. I vissa fall behöver även fördjupade undersökningar göras inom områdena för att detaljerat utreda riskerna. Utifrån en riskbedömning ska kommunen redogöra för sitt förhållningssätt till dessa risker och hur de kan upphöra.

Länsstyrelsen noterar att kommunen i den fördjupade översiktsplanen för centrum har identifierat inom vilka områden som åtgärder behöver prioriteras för att hantera riskerna. Det är också redogjort för vilka områden som kräver ytterligare utredningar. Det är tydligt att kommunen har för avsikt att skydda, fram för allt värden i centrum och på söder, när det gäller den befintliga bebyggelsen. Kommunen har också tagit fram planeringsinriktningar som visar på vilken strategi man avser att använda för att hantera klimatförändringarna: skydd mot översvämningar från Nissan och havet, samt säkerställa robust grönstruktur i centrum.

Kommunen har identifierat områden som är extra utsatta vid höga temperaturer, och resonerat kring hur detta kan hanteras med hjälp av kostnadseffektiva naturanpassade lösningar i den blå och gröna strukturen. Länsstyrelsen har i sin klimat- och sårbarhetsanalys identifierat höga temperaturer som den största risken i länet och ser att det är en viktig fråga att arbeta vidare som också kan skapa mervärde i staden. Tillkommande hårdgjorda ytor i staden bör hanteras med försiktighet inom riskområdena. Särskilt bör sårbara grupper beaktas i arbetet med höga temperaturer.

Stadens motståndskraft efter en händelse, och hur snabbt den återhämtar sig, är också en relevant del i arbetet framöver för att skapa en resilient stad. Det är viktigt att använda den senaste versionen av underlag och modelleringar i planeringsarbetet, men samtidigt bör modellerna användas med en viss försiktighet eftersom de är just modeller och inte visar på verkligheten. Ett riskresonemang bör därför användas i frågan parallellt med en diskussion kring vilka värden som i staden avses skyddas.

Flera av de områden som är tänkta för nybyggnation kommer att kräva skyddsåtgärder för att marken ska bli lämplig. Det är en förutsättning att lämplig, hållbar mark, i form av reservat, finns avsatt för detta ändamål och att det finns ett långsiktigt tidsperspektiv framarbetat utifrån ett brett spann av scenarier där även extrema nivåer med låg sannolikhet inkluderats. Kommunen redogör för detta i FÖP:en. En skyddsåtgärd är inte garanterad att hålla vattnet ute precis som kommunen skriver, och det bör finnas en medvetenhet om att ett skydd kan brista och att tekniska konstruktioner, både kräver ett kontinuerligt underhåll, och har en begränsad livslängd. Kommunen bör framöver säkerställa att förvaltningen av framtida skydd är hanterad och att inga områden finns där vatten kan stängas in. Den sociala rättvisan är också en viktig del i detta arbete.

Länsstyrelsen gör bedömningen att de planerade skyddsåtgärderna skapar förutsättningar för att skydda den befintliga bebyggelsen från ett stigande hav under planperioden om de planerade öppningarna säkerställs. Havet förväntas fortsätta stiga och även om intentionen just nu är att skydda områdena så kan värdena på sikt behöva förflyttas till lämpligare mark. För att hantera dessa frågor är samverkan och dialog mellan olika aktörer, inom och utanför kommunen, en förutsättning.

### *Översvämning*

Hänsyn behöver också tas till eventuell påverkan som kan ske när grundvattnet förändras i takt med att havet stiger. Kommunen skriver att det inte är rimligt och möjligt att bygga ut ledningssystem för att hantera översvämning. Avrinningen och omhändertagandet av vatten vid kraftiga regn behöver ske på markytan, på allmän platsmark. Länsstyrelsen anser att det här behöver utredas vidare och kan i kommande planering komma att pröva markens lämplighet med avseende på översvämning från skyfall och grundvatten. Kommunen kan därför med fördel se över om det finns olämpliga detaljplaner inom området.

### *Erosion*

Det pågår utredningar för att fastslå risken för erosion inom området. Här saknas ställningstaganden i FÖP:en hur det ska hanteras. Länsstyrelsen kan komma att pröva frågan i kommande planarbete.

### *Riskhantering*

Samtliga cancerformer som har koppling till UV-strålning har ökat i Sverige det senaste decenniet. Områden i södra Sverige och i synnerhet kustområden har större hudcancerincidens. Resonemang kring UV-strålning är viktiga i samhällsplaneringen för att på sikt bidra till ett minskat antal hudcancerfall. Eftersom exponering i barndomen anses spela en särskild roll bör planering av utemiljöer, där barn vistas, ske så att det blir en variation vad gäller områden med sol och skugga. En grön stad med trädplanteringar som skuggar är viktigt i sammanhanget och länsstyrelsen anser att det tydligt bör framgå att kommunen avser följa SSM:s rekommendationer kring UV-strålning.

### *Strandskydd*

Av handlingarna anges att flytande byggnader och husbåtar eventuellt kan tillkomma i Nissan. Frågan om strandskydd behöver utredas för detta.

### **Kommentar:**

#### Riksintresse kulturmiljö

*Riktmärket om en höjd på eventuell ny bebyggelse vid Österskans om åtta våningar är framtagen som en bedömning utifrån arbetet med fördjupat kunskapsunderlag för riksintresset. Kommunen har en uttalad vilja att aktivera platsen som en orienterande och trygg nod. För att göra detta kan man gå till väga på olika sätt där bygga på höjden är ett sätt. Riktmärket med en höjd i åtta våningar bedömdes vara rimlig att pröva då denna höjd kan anses förhålla sig till, men samtidigt utmärka sig, i befintlig bebyggelses höjdskala. Det är tydliggjort i planen att området berörs av länsstyrelsen granskningsyttrande.*

*En genomgång av planen har gjorts och text har lagts till de områdesbeskrivningar som ligger inom Riksintresseområdet: "Vid nytillskott och förändringar av byggnader och stadsrum ska det fördjupade kunskapsunderlaget för riksintresset utgöra underlag".*

*I kommunens ställningstagande på förändring av riksintresse är text korrigerad. Norra station och Norre katts park är borttagna då dessa som påpekats redan ligger inom riksintresseområdets gränser.*

#### Riksintresse kommunikationer

*Processen med översyn av riksintresse är uppstartad av Trafikverket. Kommunen kommer att delta aktivt och uttrycka den viljeinriktning som uttrycks i den fördjupade översiktsplanen. Kommunen är medveten om att det inte går att gå vidare med planläggning i de delar som berörs och noterar att frågan utöver utbyggnad av bostäder och kajer också berör beredskap, logistik och klimatrelaterade åtgärder. Det är tydliggjort i planen att området berörs av länsstyrelsen yttrande.*

*Text kompletterad under rubriken Riksintressen. " Vid planering av byggnadsverk över 20 meter eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering ska Halmstad och Ängelholms flygplatser alltid tillfrågas som sakägare." Bullerkurvor för Halmstads flygplats finns redovisade i kommunens översiktsplan. Dessa berör inte området för denna plan.*

#### Natura 2000

*Under granskningen har kommunen tagit fram en tidig hydrologisk bedömning som visar att planförslaget sannolikt inte påverkar Aleskogens hydrologi och därmed inte heller utpekat värde i Natura 2000-området. Däremot har kommunen inte gjort någon bedömning av om ett Natura 2000 tillstånd behöver sökas. Denna*

*process hänvisar vi till detaljplaneskedet där åtgärderna kan beskrivas. Bild i MKB är uppdaterad så att vägreservatets utbredning i relation till Natura 2000 område framgår.*

#### MKN vatten

*Kommentaren gör oss medvetna om att frågan om MKN vatten behöver fortsatt vara aktuell och fördjupas i planeringsarbete kopplat till klimatanpassning över tid, reningsverkets kapacitet och utveckling av hamnområdet.*

#### Störningar från industri och verksamheter

*Kommunen anser fortsatt att det inte är möjligt att ta fram en bullerutredning i detta tidiga skede då den sannolikt skulle behöva göras om när området skulle detaljplaneras. Det område som berörs av buller från verksamheter är område H35 Tullkammarkajen. Innan det finns en föreslagen utformning går det inte att få fram ett tillförlitligt underlag om industribuller. Vidare kan en förändring av verksamheter i hamnområdet ha skett vilket också skulle göra att en övergripande bullerberäkning blir inaktuell. De områden som då berörs är mindre delar i den södra delen av område H35 Tullkammarkajen. I områdesbeskrivningen anges att bostäder troligen inte är lämpligt längst i söder och att fördjupade utredningar behöver göras i detaljplaneskedet både gällande industri- och trafikbuller. Det är tydliggjort i planen att området berörs av länsstyrelsen yttrande.*

#### Buller från trafik

*Flera områden med föreslagen ny bebyggelse ligger nära trafikerade vägar eller järnväg. Kommunen gör bedömningen att dessa områden är möjliga att bygga ut så att kraven i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid nya bostadsbyggnader klaras. Det kommer att göras fördjupade utredningar i detaljplaneskedet då bebyggelsens utformning och trafikens påverkan är känd.*

#### Klimatrelaterade risker för den byggda miljön

*Tack för många kärnfulla beskrivningar, inspel och hjälp till kommande arbete.*

#### Översvämning

*Kommunen noterar synpunkten om att länsstyrelsen önskar att kommunen ser över lämpligheten i planer som påverkas av översvämning och erosion. Och att frågan kan komma att prövas i kommande planarbete.*

#### Riskhantering

*Kommunen ställer sig frågande till hur en fördjupad översiktsplan kan säkerställa att rekommendationer följs. I avsnittet Grönstruktur finns en planeringsinriktning som anger att multifunktionella gröna miljöer ska tillkomma till skydd för människors hälsa. Kommunen bedömer att UV-strålning ingår där. I kommande detaljplanearbete kan rekommendationerna följas upp ytterligare.*

#### Strandskydd

*Kommunen noterar synpunkten om att strandskydd kommer att behöva prövas i kommande planprocesser.*

## Trafikverket

Centrumutvecklingsplanen är ett strategiskt dokument i form av en fördjupad översiktsplan enligt plan- och bygglagen. De tre utmaningar som sticker ut för Halmstads kommun och som behöver strategier för att hanteras, är klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar och utmaningar med infrastruktur för en ny tid. Utöver dessa finns ett antal centrumspecifika utmaningar så som bland annat; utmaningar med en stadskärna i förändring i och med nya handelsmönster, utmaningar med att försörja en växande befolkning med kvalitativa offentliga platser, samt trygghetsutmaningar.

### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket finner tidigare framförda synpunkter beaktade men då hamnområdet ingår i Centrumutvecklingsplanen önskar Trafikverket att även i detta forum informera om kommande arbete kring att precisera riksintresset Halmstads hamn.

En riksintresseprecisering beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för den preciserade anläggningen. Preciseringsen ska beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringsen ska visa på vikten av anläggningen ur ett helhetsperspektiv för transportsystemet. Syftet med preciseringsen är dessutom att bestämma vilka hamndelar som är av riksintresse, samt att beskriva de olika hamndelarnas funktion. Även berört vattenområde ska preciseras. Preciseringsen ska;

- Underlätta kommunernas fysiska planering och Länsstyrelsens och Trafikverkets handläggning för att tillgodose riksintresset
- Beskriva funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och konsekvenser
- Beskriva markanspråk och områden som berör eller berörs

### Målgrupp

Preciseringsen av riksintresset ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringsen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

### Avgränsning

Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen avgörs först när frågan prövas. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Utpekandet av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning. Hamnen kan ha eller komma att söka miljötillstånd för mer trafik och större volymer än vad Trafikverket har tagit beslut om att skydda genom riksintresset. En riksintresseprecisering ger inte en fullständig bild av hamnens framtida behov.

## **Tidsperspektiv**

Tidsperspektivet i en riksintresseprecisering är trettio år. Ett riksintresse är inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver uppdatering av preciseringen.

Syftet med en riksintresseprecisering är att underlätta kommunernas fysiska planering och länsstyrelsens handläggning för att på bästa sätt tillgodose riksintresset. Genom att göra tydlig vilket anspråk riksintresset har, ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna samexistera med kommunen som utvecklas

### **Kommentar:**

*Kommunen är tacksam över att Trafikverket har påbörjat arbetet med att precisera riksintresse Hamn. Vi är i planeringen beroende av att detta kommer till stånd och därmed angelägna om att det hanteras skyndsamt.*

## **Yttranden från region och grannkommuner**

### **Region Halland**

Utöver de synpunkter som tidigare framfördes i samrådsskedet vill Region Halland särskilt lyfta vikten av cykelstråken i Halmstad och att dessa bör planeras med säkerhet för samtliga trafikslag. Cykelpotentialstudie för Halland (2019) är ett underlag som Halmstad kommun kan utgå ifrån. Slutligen vill Region Halland belysa vikten av säkerhet i form av cykelparkeringar vid till exempel resecentrum. För att vara ett attraktivt alternativ till bilresande måste resenärer som tar cykeln till tåget eller bussen känna sig trygga med att parkera sin cykel över en längre tid. Här kan cykelparkeringsgarage eller andra smarta lösningar implementeras.

### **Kommentar:**

*I planarbetet har information från genomförd cykelpotentialstudie hämtats in. Bedömningen är att planen beskriver planering avseende cykelstråk och cykelparkering på den nivå av tydlighet som är möjlig i denna plan.*

### **Ljungby kommun**

Ljungby kommun ser positivt på planens upplägg och hur den kopplas till kommunvision, översiktsplan och andra styrande dokument och målsättningar på olika nivåer. Det är också positivt att planen knyts till arbetet med att uppfylla Agenda 2030 och de globala målen. Dessa kopplingar sätter planen i ett sammanhang och ger den potential att bidra i ett helhets perspektiv.

De utmaningar som identifieras i rapportens första del och resonemangen kring hur de kan mötas upplevs som väl avvägda, genomtänkta och intressanta. Det är bland annat bra att det sätts mål för fördelningen på trafikslag år 2040 och 2050. För att begränsa yttrandets omfattning kommer planens alla delar dock inte att diskuteras i detalj här. Fokus riktas istället mot områden där viktiga kopplingar mellan Ljungby och Halmstads kommuner finns.

### **Hållbara resor och transporter**

Ljungby kommun är positiva till planens tydliga prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik. Det är önskvärt att olika metoder nyttjas för att kraftigt minska mängden korta bilresor. Samtidigt får de begränsande åtgärder som utförs noga väljas så att de inte försvårar

alltför mycket för de resor där bilen är enda alternativet, till exempel längre resor till och från mindre orter i angränsande kommuner.

Mellan större orter på längre avstånd är utveckling av kollektivtrafik det hållbara alternativet. Viktiga principer för en attraktiv kollektivtrafik är snabbhet och punktlighet. Det är därför önskvärt att korta restiderna för alla olika kollektiva färdstätt. Ljungby kommun hade gärna sett att behovet av regionbussar till och från andra kommuner hade betonats tydligare, i synnerhet där spårbunden trafik inte är ett realistiskt alternativ.

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.

Med tanke på planens långsiktiga perspektiv hade Ljungby kommun gärna sett ett än mer utvecklat resonemang kring innovationens roll för framtidens hållbara transportsystem. Till exempel kan större offentliga samarbeten kring testbäddar inom infrastruktur och fordonsteknik ge positiva effekter för både miljön och näringslivet. Ljungby kommun ser dock positivt på Halmstads ambition att nyttja Trafikverkets fyrstegsprincip brett och innovativt. Det är viktigt att prioritera och att våga!

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 näringslivs-utvecklingen i Halmstads kommun med särskilt fokus på kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad. En sådan analys kan med fördel utgå från näringslivsanalys och annat underlag som Ljungby kommun tog fram till Sverigeförhandlingen, vilket finns samlat här:

<https://www.ljungby.se/sv/trafik-och-samhallsplanering/hoghastighetstag/>

### **Kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad**

Synpunkter gällande önskvärda diskussioner från Halmstad kommuns sida om vikten av nya stambanor nämns ovan. När det gäller rubricerat i övrigt vill Ljungby kommun betona den viktiga kopplingen från Halmstad kommun och österut. Kommunen ser betydande potential för ökad arbetspendling mellan Ljungby och Halmstad, särskilt med tanke på det som står i planen om vidgad arbetsmarknad, att det ska vara enkelt att pendla till andra kommuner för att arbeta och att kommunerna har arbetsmarknader som kan komplettera varandra. Goda pendlingsmöjligheter kan också gynna ett utökat samarbete mellan Högskolan i Halmstad och Campus Ljungby.

Ljungby kommuns uppfattning är att båda kommunerna därför har mycket att vinna på en utbyggnad av väg 25 och en utvecklad kollektivtrafik som kan möjliggöra ett vardagsresande, framförallt mellan Ljungby och Halmstad. En utbyggnad av väg 25 till fullständig 2+1-väg har starka förutsättningar att göra stråket till ett attraktivare pendlingsstråk både för kollektivtrafik



och för personbil. En utvecklad kollektivtrafik med prioritering av busskörfält som ger snabbare framkomlighet och komfortabla fordon med möjlighet att arbeta ombord är ett framgångsrikt sätt att stärka pendlingen mellan orterna och på det sättet integrera arbetsmarknadsregionerna bättre. Förutom fysiska åtgärder för att minska restiderna med kollektivtrafiken kan optimering av tidtabeller vara en framgångsfaktor för ökad attraktivitet. Det är av vikt att Halmstad kommun i framtida kontakter med Region Halland poängterar vikten av ett bra samarbete mellan Region Halland och Region Kronoberg, så att förbindelser som korsar regiongränser inte försummas.

Även den omfattande godstrafiken på väg 25 gynnas av en högre standard på sträckan. Ytterligare ett skäl till att högre standard på denna väg är angeläget är att Ljungby kommun stöttar projekt för vätgasproduktion inom kommunen. När vätgassatsningen blir verklighet är det ännu viktigare att knyta ihop orterna på ett bra sätt.

### **Besöksnäring och destinationsutveckling**

Ljungby kommun bedömer att både 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.

Här kan kollektivtrafiken fylla en viktig funktion, inte minst under sommarmånaderna. Även ett helhetsgrepp kring gemensamma cykelturistleder, framför allt Banvallsleden, vore positivt. I båda fallen krävs även dialog med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Trafikverket. I det stycke som berör trafikeringen av Halmstad-Grenå hade det varit önskvärt med ett resonemang om hur färjeresenärer som kommer från eller ska inåt landet lättast kan ta sig till färjeläget. En diskussion om lämpliga cykelturismstråk, kollektivtrafiklösningar och biltrafikens koppling till färjeterminalen hade varit intressant i detta sammanhang.

Utöver de övergripande synpunkter som presenteras ovan vill Ljungby kommun yttra sig om ett antal punkter som Halmstad kommun specifikt behandlar i del 2 av planförslaget. Fokus är än en gång de frågor som kan komma att beröra Ljungby kommun och dess invånare.

#### *Utformning av gaturummet – livsrumsmodellen*

I avsnittet om biltrafik redovisas den så kallade livsrumsmodellen. Denna modell kategoriserar gatusystemet utifrån fem kategorier, vilka utgår från vilka trafikslag som ska ha prioriterat i gaturummet. De fem kategorierna sträcker sig från frirum som är reserverat för oskyddade trafikanter till transportrum som enbart används av motortrafik. Halmstads gatusystem har kategoriserats utifrån livsrumsmodellen och en framtidsbild mot år 2050 har tagits fram.

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.

#### *Gångtrafik*

I planen identifieras behov av åtgärder för att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på Växjövägen i Halmstad. Ljungby kommun vill framhålla att det är viktigt eventuella åtgärder utformas så att regionbusstrafiken inte påverkas negativt i form av till exempel längre restider.

### *Busstrafik*

Ljungby kommun är positiv till att planen pekar på att regionbusstrafiken ska prioriteras i de utpekade stråken. 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 kollektivtrafiknära, 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.

För stadens mycket starka stråk (till exempel sträckan resecentrum-Vallås, vilket även utgör väg från Halmstad centrum mot Ljungby) anges planeringen utgå ifrån att spårväg i framtiden ska kunna trafikera stråken, men att trafikeringen i nuläget bör ske med stombusslinjer. Det pekas på att investeringar behövs för dessa stråk i framkomlighetsåtgärder och prioritering av busstrafiken. Det är positivt med prioritering av busstrafik stråket resecentrum-Vallås då det även kan förbättra framkomligheten och minska restiden för regionbusstrafiken på samma sträcka, bland annat för bussar mellan Halmstad och Ljungby.

Planen anger även att vid planering av stadens centrum och servicesamhällen ska oskyddade trafikanter prioriteras. Ljungby kommun är som tidigare nämnts positiv till detta, men vill även framhålla vikten av att framkomligheten för bussar ändå inte försämras i till exempel Simlångsdalen.

### *Biltrafik*

I transportplanen tydliggörs att Halmstads tillväxt inte kan bemötas med motsvarande vägutbyggnad, varför resvanorna behöver förändras. Det är viktigt att regional trafik ändå kan komma fram, både genom att busstrafikens framkomlighet prioriteras och till exempel genom att pendlarparkering kan ordnas i anslutning till resecentrum eller i bra kollektivtrafiklägen vid stråken in mot centrum.

Det anges att en åtgärdsvalsstudie bör göras för väg 25, för att åtgärder ska kunna möjliggöras genom anslag i den regionala infrastrukturplanen. Ljungby kommun stödjer detta, då det finns brister på väg 25 i Hallands län. Väg 25 har regional och nationell betydelse både för person- och godstransporter.

### *Båttrafik*

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. Därigenom kan sträckan få en standardhöjning (med exempelvis viltstängsel och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder). Den åtgärdsvalsstudie för RV 25 som hänvisas till i stycket

“Biltrafik” ovan är viktig att göra även med tanke på kopplingen till båttrafiken mellan Halmstad och Grenå, då RV 25 har regional och nationell betydelse både för person- och godstransporter.

Ljungby kommun vill även lyfta fram att färjan Halmstad-Grenå möjliggör för satsning på besöksnäring och ett regionalt samarbete, kanske främst norrut och österut från Halmstads kommun.

### **Förvaltningens beredning**

Kommunledningsförvaltningen har berett ärendet i dialog med tekniska förvaltningen och miljö- och byggförvaltningen.

### **Kommentar:**

*Tack för många och kloka inspel. Kommentarer som också berör kommunens planering i ett bredare perspektiv instämmer vi i och tar med till andra pågående arbeten såsom arbete med besöksnäring och destinationsutveckling, innovationens roll för framtidens hållbara transportsystem och input till ÅVS för väg 25 som är gemensam angelägenhet för våra kommuner.*

*I transportplanen hänvisas godstrafik till vägar runt centrum varför det inte är en fråga för denna plan. Detsamma gäller frågan om vad nytt tågstopp på stambanan i Ljungby skulle innebära för regionen. Satsningar på ett nytt resecentrum med kapacitet att ta emot fler tåg berörs dock och framgår av planen.*

*Planering av transporter i centrum tar utgångspunkt i transportplanen och strävar mot ökat och effektivare flöde i och igenom centrum med acceptabla restider. Kollektivtrafik, inkluderande regionbussars framkomlighet prioriteras högt i detta planeringstänk som har ett hela resan perspektiv. I kommande projekt kommer avvägningar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet att behöva göras, bland annat längs Enslövsvägen.*

### **Remissinstanser utan erinran**

- Region Kronoberg
- Laholms kommun
- Hylte kommun

# Yttranden från kommunala nämnder och bolag

## Barn- och ungdomsnämnden

Ytor i serviceområden behöver vara tillräckligt stora och möta myndighetskrav

De centrala delarna av Halmstad beräknas växa kraftigt i antal bostäder enligt Framtidsplan 2050. I granskningshandlingen anges kluster för ny offentlig service. Barn- och ungdomsnämnden måste återigen peka på vikten av att precisera realistiska platser, ytor samt tidsplaner för den nya servicen i ett helhetsperspektiv för ett större område. Anvisade ytor ska klara myndighetskrav på ytor/barn, buller, partiklar och vibrationer. I lokalförsörjningsplan, LOFS, beskrivs behov av både skolor och förskolor i ett perspektiv om tio år. Mark behöver även reserveras för ytterligare utökning längre fram med sikte på år 2050. I granskningshandlingen markeras serviceytor utan beräkning och beskrivning vad de ska innehålla, vilket kan leda till att alla nämnders sammantagna behov av nya ytor inte får plats. I den fördjupade översiktsplanen måste det säkerställas att det finns tillräcklig total yta i serviceområden. Vilken typ av service som ska finnas i serviceområdena och storlek på ytor behöver preciseras i utbyggnadsplan och LOFS.

## Segregation och grundskolans betydelse i centrum

Utifrån Framtidsbild 2050, målbilden för kommunens översiktsplan, ska segregationen i Halmstad vara bruten 2050. Barn- och ungdomsnämndens verksamhetsplan lyfter fram vikten av att långsiktigt bryta skolsegregationen. De senaste åren har en tydlig ökning av skillnad i resultatet i grundskolan skett utifrån segregation. Halmstads förskolor och grundskolor är segregerade i första hand eftersom barn och elever bor i socioekonomiskt segregerade områden. Nämnden kan delvis påverka placeringar av barn och elever men behöver stöd i att bostadsområden blir attraktiva för alla samhällsgrupper och därmed få en naturlig, jämlik och blandad sammansättning i förskolor och grundskolor. I Strategisk plan betonas att all samhällsplanering ska utgå från att bryta segregationen i Halmstad. För att bryta skolsegregationen behöver nya förskole- och elevplatser tillkomma centralt och möjliggöra att barn och elever från stadsdelar med olika socioekonomiska förutsättningar möts i vardagen. Grundskolans betydelse i centrum för att få människor från olika delar av staden att mötas bör tydliggöras i planen.

I planen finns tre områden markerade för ny offentlig service. Serviceområdet som ligger inom Kattegattområdet har varit aktuellt sedan tidigare och där ska Söderskolan byggas. Projektering pågår och skolan planeras vara färdig 2026. Utöver det finns det ett nytt serviceområde på Söder och ett på Tullkammarkajen. Barn- och ungdomsnämnden ser att Tullkammarkajen är en strategisk plats för grundskola för boende på östra sidan om Nissan som samtidigt möjliggör att elever från olika närliggande områden möts. På Söder är Slottsjordsskolan, Brunnsåkerskolan, Kattegattgymnasiet och snart Söderskolan lokaliserade tätt intill varandra. Att placera ytterligare en grundskola i detta område riskerar att påverka både trafiken och tryggheten i området negativt. Positiva satsningar planeras på nya broar och transportförbindelser för att göra mötesplatser tillgängliga från olika stadsdelar samt bidra till att bryta gränser mellan bostadsområden. Barn- och ungdomsnämnden vill betona vikten av ett bra gång- och cykelnät i barnens närområde. Trafikfrågor, utifrån ett barnperspektiv, behöver finnas med i tidigt skede i planeringen av var nya skolor och förskolor placeras.

## **Begränsade förtätningsmöjligheter på tomter med befintlig offentlig service**

Inom de befintliga områdena med offentlig service finns en generell skrivning i planen som innebär att förtätningsmöjligheter bör utredas vid ombyggnad och nybyggnad. Barn- och ungdomsnämnden ser inte att utökning är möjlig på Nyhemsskolan, Brunnsåkerskolan och Furulundskolan (utöver den tillbyggnation som är planerad i LOFS). Slottsjordsskolans tomt kan däremot utredas.

## **Helhetsperspektiv för Halmstads centrala delar**

Elevområdet för centrala Halmstad omfattar en betydligt större geografisk yta än det berörda området i den fördjupade översiktsplanen för centrum. I grundskolans elevområde för centrala Halmstad ingår även Furet, Linehed, Rotorp, Mickedala och Kärleken. Det är viktigt att ha en övergripande plan för alla Halmstads centrala delar. På Öster råder det idag brist på förskoleplatser och marktillgången i området är begränsad. Förutom att möta befolkningstillväxten behövs också nya platser i förskola och skola för att ersätta platser i paviljonger och lokaler med dålig arbetsmiljö/byggnader i dåligt i skick. Totalt sett finns idag ett stort underskott på permanenta förskole- och grundskoleplatser. Underskottet klaras med hjälp av tillfälliga lokaler. Barn- och ungdomsnämnden vill också understryka att förtätningsprojekt inte är medräknade i antalet nya bostäder i planen. Det påverkar också behovet av förskole- och elevplatser och behöver beaktas.

Barn- och ungdomsnämnden yrkar att skrivningen om att förskolor med fördel inryms i bottenvåningen på flerbostadshus (s 26) ändras till att lyda: Förskolor kan inrymmas i bottenvåningen på flerbostadshus om tillräckliga friytor finns. Vid byggnation ska myndighetskrav och lokala riktlinjer följas. Kommunfullmäktige har fattat beslut om att friytan ska vara minst 2 000 kvadratmeter (KF 2018-06-12 § 60). Kommunala förskolor planeras för minst fyra avdelningar.

## **Hållbara och realistiska tidplaner**

Barn- och ungdomsnämnden redovisar behov av förskole- och elevplatser. Ansvaret för att anvisa plats, projektera och bygga dem ligger på andra nämnder. Föreslagna platser behöver snarast redovisas i utbyggnadsplan hur de tidsmässigt och i vilken omfattning de är möjliga att bygga på. En hållbar och övergripande tidsplan för nya förskole- och elevplatser som motsvarar behovet behövs. På de redovisade platserna finns förbehåll om att de kan vara osäkra för genomförande. Är de osäkra behövs fler alternativa platser. Angivna platser måste vara realistiska och utredda ur alla aspekter så att de faktiskt är klara att bygga på när projektering ska starta.

För barn- och ungdomsnämnden är barnperspektivet den centrala frågan. Barn har rätt till en likvärdig förskola och skola med gröna och tillgängliga ute- och vistelseytor samt en trygg och säker miljö. Det är därför viktigt att tillräcklig yta med goda förhållanden säkerställs med sikte på år 2050.

## **Kommentar:**

*Det krävs samordning för att i planeringen säkerställa behovet av offentlig service, i det här fallet skolor. I planen pekas lämpliga ytor ut på en övergripande nivå. Innan dess har respektive förvaltning beskrivit behov som sammanställs i LOFS (Lokalförsörjningsplan). Utbyggnadsplanen som nyligen tillkommit som planeringsverktyg tidsätter när respektive projekt ska byggas. BUF:s redovisade behov av skolplatser finns konkretiserade med*

*platser och en angiven tidplan för projektering och byggnation i utbyggnadsplanen. Genom att en utbyggnadsplan har tagits fram har processerna synkats bättre och kommer framöver få en bättre styrning.*

*Sambällsutvecklingsavdelningen noterar synpunkten om att BUF inte anser att OS5 är lämplig för grundskola utifrån perspektivet att blanda verksamheter i staden. Kommande planering kommer, allt eftersom behoven klarnar, få avgöra vilken verksamhet som lämpar sig bäst.*

*Att utforma goda gång- och cykelvägar för barn i det stora skolområdet som planeras på söder tas med i arbetet med strukturplan Kattegatt.*

*Möjligheten att förtäta befintliga skoltomter ses över i samverkan mellan olika kompetenser i kommande planeringskedan när bättre underlag finns framme. Inget motsäger möjligheten varför planeringsinriktningen med möjlig förtätning för respektive Brunnsåker, Furulund och Nybom behålls. Planerad byggnation, inlagd i LOFS finns med och illustreras i planen.*

*Skolornas upptagningsområden är större än de delar av staden som ingår i planen. I kommande planering blir det viktigt att se till helheten och även inkludera angränsande områden för att inte få för stor koncentration av skolor inom centrumområdet.*

*Justering av skrivningen: Förskolor kan inrymmas i bottenvåningen på flerbostadshus "om tillräckliga friytor finns" bedöms inte behövas då gällande lagstiftning redan reglerar detta.*

*De platser för skolor som anges i FÖP bedöms vara realistiska. Det blir en omöjlig uppgift att öronmärka alltför många platser för skola. Marken behövs för många olika ändamål.*

## **Byggnadsnämnden**

Flexibilitet av användning i Centrum (s.17, 20, 22, 24, 53 och 54 i planen)

I Centrumutvecklingsplanen är intentionen att sträva efter flexibilitet och utveckling av både öppna ytor på land och på vatten. På land är intentionerna att gatuplan ska ha publika verksamheter såsom handel, caféer och restauranger men även andra besöksintensiva verksamheter såsom samlingslokaler, dansstudios och vandrarhem. Planen har även intentionerna att ha lokaler för offentlig service i bottenplan på bostadshus och att skollokaler ska kunna samutnyttjas med annan verksamhet. Även flexibilitet för verksamheter att flytta ut sin verksamhet till öppna ytor utanför byggnaden såsom gator och parkeringar under sommarhalvåret för att kunna ta emot ökat kundflöde och ytterligare främja ett levande centrum. På vatten är intentionen att utöka möjligheterna till att ha verksamheter och även boende i flytande byggnader, ex. restaurangbåtar och husbåtar.

Att kunna tillåta flexibilitet med olika verksamheter i byggnader inom befintliga detaljplaner är svårt. I Halmstad centrum är de flesta detaljplaner relativt gamla och är begränsade till handel. Byggnadsnämnden vill lyfta att för att kunna möjliggöra den flexibilitet som Centrumutvecklingsplanen eftersträvar krävs i de flesta fall nya eller ändrade detaljplaner. Byggnadsnämnden vill även tydliggöra att dagens plan- och bygglagstiftning och dess rättspraxis inte är så flexibel och inte tillåter verksamheter på allmänna platser. Då det är en allmän plats är det inte planenligt att ha privata verksamheter där. Tidsbegränsade lov måste vara ett styrkt tillfälligt behov där ökat kundunderlag sommartid inte är tillräckligt. Även säsongslöv för verksamheter på allmänna platser för ex. uteserveringar har stora begränsningar juridiskt, dessa måste följa planens syfte och kunna bedömas som en liten avvikelse enligt Plan- och bygglagen.

Ytor som i detaljplaner är avsatta för parkering ska användas för detta, oftast i tättbebyggda områden är parkeringsytorna dessutom begränsade och har redan ”bundits upp” i bygglovsbeslut för att uppfylla parkeringsnorm för byggnationer.

Längs Nissan i centrum är det flesta detaljplaner relativt gamla och tillåter endast vattenverksamheter som ofta inte får överbyggas. Om husbåtar och restaurangbåtar är tillåtna i dessa område är högst oklart men tveksamt. Verksamheter och boende på vatten längs Nissan behöver utredas mer om det är möjligt alternativt krävs nya detaljplaner på dessa sträckor.

Detta kanske kan vara lämpligt att ta med som helhetsgrepp i följduppdraget med att utreda nya broar, nytt stadsbebyggelseområde Tullkammarkajen samt utredningsområde Beckbrännaren och hamnen Östra sida.

### **Handel och shoppingloop (s.35 i planen)**

Byggnadsnämnden är nöjd med att shoppingloopen har definierats och dess sträckning pekats ut i Centrumutvecklingsplanen. Då shoppingloopen sträcker sig från Stora torg till Norre port, Storgatan och Köpmansgatan, är byggnadsnämnden intresserad av tankarna kring utvecklingen av shopping i centrum i övrigt. Byggnadsnämnden anser att det kan förtydligas om denna typ av verksamhet endast ska vara kring den utpekade shoppingloopen eller om den kan vara möjlig på andra ställen i centrum.

### **Förtätning och klimatanpassning**

Byggnadsnämnden ser gärna att texten under rubriken Skala, höjder och täthet (s.28 i planen) kompletteras med en text även här om risken med värmeöar och grönskans betydelse utifrån detta perspektiv. Även att grönska kan användas på både tak och väggar som ett komplement till marken.

Byggnadsnämnden ser även att texten under rubriken Klimatanpassning (s.49 i planen) kan förtydligas ännu mer. Exempelvis kan det tas med att text om skugga och grönska tas med även i detaljplaner för byggnation och inte bara för detaljplaner för allmänna platser såsom parker, torg och gator.

### **Gestaltning och platsens historia (s.27 i planen)**

Centrumutvecklingsplanen betonar vikten av att ny bebyggelse ska anpassas till platsens historia. Även om större delen av centrum innefattas i Kulturmiljöprogram för centrum är det endast ett fåtal områden som är utpekade i detta program. För resterande finns inga riktlinjer för kulturvärde och historia. Byggnadsnämnden efterfrågar ett förtydligande i planen kring hur anpassningen till platsens historia ska gå till. Även i vilket skede detta ska ske när det gäller mindre projekt, om detta är planens intentioner. Samt var gränsen går mellan mindre och större utvecklingsprojekt.

### **Skyddsrum (s.83 i planen)**

Under rubriken Robusta system och cirkulära flöden står på s. 83 att: Vid detaljplanering och bygglovgivning ska hänsyn tas till om skyddsrum berörs av exploatering. Skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion. Dagens lagstiftning reglerar detta vid bygglovsansökan redan. Vid förändringar i en byggnad som berör ett skyddsrum eller om ett skyddsrum ska tas bort, måste detta godkännas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

## **Kommentar:**

Följduppdrag kopplat till markanvändning och broar längs Nissan förtydligas med att de båda följduppdragen ska samordnas och inkludera hela Nissanstråket: ”**Förstudie Nissanstråket:** Utveckling och förutsättningar för båtliv och användning av mark och kajer längs med **hela** Nissan behöver utredas **och samordnas** inför kommande planering av nya broar, nytt stadsbebyggelseområde Tullkammarkajen samt utredningsområdena Beckebrännaren och hamnen Östra sidan”.

Formulerat följduppdrag innefattar att se över vilka möjligheter för utveckling av verksamheter längs Nissan som finns inom befintliga detaljplaner.

Planen beskriver visionen om en blandad stad. Att förändrad markanvändning kräver ny detaljplaneläggning är underförstått.

### Handel och shoppingloop

Handel i centrum uppmuntras och är tillåtet på andra ställen än bara i shoppingloopen. Planen ska vara flexibel varför inte fler utpekanden än shoppingloopen görs.

### Förtätning och klimatanpassning

Texten under rubriken Täthet i kapitel Skala, höjder och täthet kompletteras med text: ”Vid ökad förtätning med byggnader riskeras fler och svårare värmeöar. Grönskans betydelse utifrån detta perspektiv ska beaktas liksom möjligheten att planera med grönska på tak och väggar som ett komplement till marken.”

Texten under rubriken mångfunktionella ytor kompletteras: ”**Både bebyggelse, parker och grönområden i centrum** behöver utformas för att dämpa effekten av värmeböljor”

### Gestaltning och platsens historia

Planen innehåller skrivningar om att kommunen ska arbeta med gestaltning och kulturmiljö i alla projekt oavsett storlek och dignitet på kulturmiljö. Det finns förslag för hur arbetet ska förbättras. Flera förvaltningar och nämnder önskar kompetensförstärkning i form av en stadsantikvarie.

### Skyddsrum

Texten om att skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion ligger kvar som en påminnelse även om den sett ur juridisk synvinkel inte behövs.

## **Destination Halmstad**

### **Mötesplatser**

Mötesplatser av alla slag, stora som små och för alla målgrupper, är och blir allt viktigare, likaså att enkelt kunna ta sig in till centrum helst med miljövänliga alternativ, som cykel och kollektivtrafik. Målgruppen barnfamiljer är särskilt viktig att skapa attraktiva besöksmål för, som till exempel spännande aktivitetsytor som lockar för alla åldrar. (ett fint referensexempel är Jubileumsparken, Frihamnen, Göteborg).

DHAB vill återigen poängtera vikten av moderna, funktionella och offentliga serviceinrättningar som gör det enkelt och smidigt för besökarna. Det finns ett mycket stort signalvärde i att erbjuda, fräscha toaletter, med tillhörande ytor för matning, byte av kläder med mera.

Det skulle kunna bli ett signum för Halmstad med serviceinrättningar i premiumklass. Varför inte kombinerat med cykelförvaring, möjlighet att låsa in hjälmar, cykelbatterier med mera.



## Näringsliv

Ett varierat centrum är också lika med ett levande centrum dygnet runt, året runt. Planen beskriver det utmärkt. Det vi särskilt vill poängtera är vikten av att det finns mötesplatser och möjlighet till musik och nöjesliv som inte skapar olägenhet för boende. Här blir kommunens roll som möjliggörare av största vikt för att skapa de förutsättningar ett rikt nöjes- och musikliv året runt.

Halmstad är en expansiv kommun där vi också gärna ser besökare året runt. Vi ser att behovet av fler centrumnära hotellrum kvarstår. I centrumutvecklingsplanen för Halmstad 2050 bör det skapas möjligheter för ett hotell. Att skapa resanledningar ingår i bolagets huvuduppdrag. Ett hotell som är just en resanledning i sig, skulle ge Halmstad ett mycket gott tillskott som också främjar andra näringar i centrum.

### Kommentar:

*Planen beskriver vikten av att planera för många olika grupper där barnfamiljerna är en.*

*Vikten av moderna funktionella och offentliga serviceinrättningar som efterfrågas kan inte detaljstyras i denna plan men blir en viktig fråga för kommande planeringsskeden.*

*Planen motsäger inte att det planeras för ett hotell som en reseanledning i centrum men pekar heller inte ut särskild plats eller ett tema för ett sådant. Frågan lämnas till kommande planeringsskeden.*

## Halmstad Energi och Miljö

Vi önskar se ett tydliggörande kring vad som menas med rätt energiresurs till rätt behov. När det gäller centrumutvecklingsplanen finns det goda möjligheter och en väl etablerad infrastruktur för både fjärrvärme och fjärrkyla att användas.

Texten kan därför med fördel klargöra att det inte bara finns möjlighet att använda fjärrvärme och fjärrkyla i centrum, utan att det också är av vikt att detta ses som ett första alternativ till elvärme och elkyla. På så vis kan el som energibärare frigöras och användas till bättre lämpade behov som ex. elfordon och laddstationer.

### Kommentar:

*Text tydliggjord i kapitel Robusta system och cirkulära flöden. "Både fjärrvärme och fjärrkyla finns att tillgå i centrum och ska vara förstahandsalternativet för uppvärmning och kylning av fastigheter."*

## Hemvårdsnämnden

Centrumutvecklingsplanen är ett strategiskt dokument i form av en fördjupad översiktsplan enligt plan och bygglagen. I detta granskningsförslag tydliggör Halmstads kommun sina ambitioner med den fysiska miljön i stadens centrala delar mot år 2050.

För hemvårdsnämndens verksamhet innebär planen att det måste säkerställas att vi har mark avsatt för byggnation av kommunal service såsom äldreboenden, korttidsboenden och hemtjänstlokaler. Men även att det finns möjligheter att anordna aktiviteter för äldre i alla delar av kommunen så samlingslokaler av alla dess slag är viktigt.

Nämnden framförde våra synpunkter kring utbyggnaden i samrådsskedet och har i samrådsredogörelsen fått svar på våra frågor. Vi har inget ytterligare att tillföra när det gäller

centrumutvecklingsplanen. Fortsatt arbete med placering av hemvårdsförvaltningens lokaler kommer att ske i utbyggnadsplanen.

**Kommentar:**

*Tack för kommentar.*

## **Kommunala funktionsrättsrådet**

Kommunala Funktionsrättsrådet vill erbjuda möjligheten att bjuda in Tillgänglighetsgruppen vid mer konkreta planer som påverkar tillgängligheten i centrum. Tillgänglighetsgruppen består av personer med egna funktionsnedsättningar samt kommunens funktionsrättskonsulent. Gruppen kan tillföra erfarenheter av praktiskt tillgänglighetsarbete.

**Kommentar:**

*Tack för informationen.*

## **HFAB**

- HFAB anser att visionen om en grön ring runt centrumdelarna som kopplas ihop med tydligt utpekade stråk och platser inom planens avgränsning är mycket positiv. Däremot saknar den stöd i översiktsplanen, och finns heller inte med i utbyggnadsplanen, vilket gör det otydligt när och om detta kommer att kunna genomföras.
- Det framgår vare sig av Centrumutvecklingsplanen eller utbyggnadsplanen när de utpekade Mobilitetshusen förväntas byggas. I området som påverkas av utbyggnaden av Stationsstaden, bland annat Kungsfreden, riskerar det bli ett glapp mellan att parkeringsmöjligheter byggs bort, och innan de nya mobilitetshusen som kommer ersätta dessa står färdiga. Detta kan ge en negativ påverkan på kort sikt på verksamheter, större arbetsgivare och handel som finns i området. Förutom att uppföra planerade mobilitetshus så kommer det även krävas omfattande information till både fastighetsägare, verksamheter och boende i området, samt även beteende påverkande kampanjer för att nå den effekt med minskade antal bilresor, med bibehållen verksamhet i området.
- HFAB vill att kv Framtiden tas med som område för ny blandad bebyggelse, vilket saknas i granskningsförslaget. Syftet är att förtäta och utveckla kvarteret med ca 50 moderna och tillgängliga lägenheter som komplement till de bostäder av äldre karaktär som finns i kvarteret i dag, i enlighet med förutsättningar för utveckling som anges för området. HFAB ser att detta skulle bidra till ökad trygghet och stadsmässighet utmed Laholmsvägen, bli en del av entrén till stationsstaden, och kan genomföras med stor hänsyntill de kulturmiljövärden som finns i omgivande bebyggelse. Centrumutvecklingsplanen tillsammans med översiktsplan och utbyggnadsplanen anger studentbostäder för flera större utbyggnadsområden i östra delen av Halmstad. Den mängden inom relativt litet område (från Larsfrid fram till järnvägen) kan bidra till ensidiga bostadsområden och minskad variation. Det behöver finnas utrymme att skapa nya bostäder även för unga vuxna som inte studerar, som vill bo kvar i Halmstad efter studenttiden eller för personal till högskolan som vill bo på gång-och cykelavstånd till sin arbetsplats. (Inom centrumutvecklingsplaner är det Nyhem (N30) där det anges ca 300 studentbostäder. Utanför centrumutvecklingsplanens avgränsning anger

utbyggnadsplanen dessutom minst 400 tillkommande studentbostäder inom högskoleområdet, samt även studentbostäder i Linehed (H2l), Köpmannen(H2o), och inom Larsfrid (Hi5)).

- I centrumutvecklingsplanen står ”Att bevara kan och ska få kosta. Genom projekt som adderar nytt kan möjligheter skapas att finansiera upprustning och förtydligande av befintliga kulturmiljöer.” Avser kommunen att uppmuntra bevarandet genom bidrag eller andra former av subventioner?
- HFAB vill lyfta kommande nya riktlinjer om fastighetsnära källsortering som kommer införas från och med 2024, och vad det innebär i staden bör förtydligas mer i utvecklingsplanen. Dessa innehåller krav som kommer ställas både på nyproduktion och för befintliga bostäder. Avfallshanteringen är föränderlig, och under utveckling, och antalet fraktioner läggs till och tas bort, vissa ökar, medan andra långsamt försvinner. Oavsett behöver de system som byggs vara driftsäkra, långsiktiga, flexibla övertid samt kostnadseffektiva när allt mer ökade krav ställs på fastighetsägare.
- HFAB ställer sig frågande till förslaget till utökat riksintresse för kulturmiljövården i kvarteret kring Fredrik Ströms gata. Det behöver tydliggöras syfte och vilka värden som avses bevaras genom detta. Framförallt så det inte inskränker möjligheter att nyttja byggrätten och potentialen som finns för att bidra till fler arbetsplatser inom området "förtätning av kontor och arbetsplatser" på sikt.

#### **Kommentar:**

*I gällande översiktsplan finns det stöd för de större grönområdena och tillkommande grönytor i de östra delarna. Vidare arbete med visionen om grönstruktur som en grön ring runt centrumdelarna sammankopplad med stråk kommer att ske inom ramen för det nyligen uppstartade arbetet med Halmstads blågröna värden. Framöver kommer det i utbyggnadsplanen bli tydligt om och när visionen kommer att kunna genomföras.*

*När ett område byggs ut är det underförstått att även annan service såsom förskolor och mobilitetsbus byggs. Det finns alltid en risk att utbyggnaden i någon fas glappar och att allt inte är på plats samtidigt.*

*Kommunen har bedömt att förtätningen i Kvarteret Framtiden på Nyhem är olämplig på grund av stadsdelens brist på grönytor och skolplatser. I planen finns följande planeringsinriktning i avsnittet ”Offentlig service: ”Utgå från förutsättningarna för hur offentlig service kan tillgodoses i ett område, och låt det styra hur mycket och vilken typ av bostäder som kan byggas där.” Att förtäta ytterligare i detta område där det redan idag råder stor brist på skol- och förskoleplatser bedöms inte lämpligt.*

*En grönyteanalys gjordes 2020 som visar att andelen grönyta per invånare på Nyhem är väldigt låg. Vid en jämförelse med en analys som gjordes 2008 syns att tillgången på grönytor i stadsdelen dessutom har minskat över tid. Även om förtätning av kvarteret Framtiden inte föreslås på parkmark stiger antalet invånare som ska dela på den parkmark som finns. Antalet barn i de östra stadsdelarna ökar även utan nybyggnation, vilket beror på ökad trångboddhet. Förskole- och skolbehovet är mycket svårt att lösa eftersom det inte finns utrymme i de tätbebyggda stadsdelarna till varken lokalförsörjning eller fler bostäder. Utöver den ansträngda skolsituationen och grönytebristen skulle en förtätning av fastigheten riskera att påverka kulturmiljön vid Sturegymnasiet negativt.*

*Planen är strategisk och stöder kommande planering genom strategiska skrivningar som ”Att bevara kan och ska få kosta”. Dock kan planen inte styra och genomföra ekonomiska bidrag.*

*Fastighetsnära källsortering som kommer införas från och med 2024, och vad det innebär i staden har vi bedömt vara en för detaljerad fråga för planen.*

*I kulturmiljöprogram för Halmstads stad framtaget 2019 samt fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse framtaget 2023 görs bedömningen att kvarteret vid Fredrik Ströms gata bör ingå som en del av riksintresset då det till skala och struktur är en del av Östra förstaden. Gränsen för riksintresset ska inte tolkas helt skarpt. Hänsyn ska tas till riksintressets värden oavsett vilken sida om gränsen etablering är aktuell. Kommande planering av byggrätten behöver förhålla sig till riksintressets värden.*

## **Kommunala pensionärsrådet**

Nedanstående punkter har kommenterats i samrådsredogörelsen men får ändå kvarstå här nedan som en påminnelse:

- Det är viktigt med kommunal service i kommunens alla delar för att motverka bostadssegregation och för att värna om att det ska vara jämlikt att bo och leva. Utskottet anser att det är positivt med blandad bebyggelse för att motverka bostadssegregation. Halmstad centrum är viktigt att bevara som en plats dit folk ska samlas och kunna umgås.
- De gröna värdena är viktiga att bevara i kommunens centrala delar. Det behöver undersökas närmare på exempelvis Nyhems torg där det inte finns så stora grönytor idag.
- Naturliga samlingsplatser där medborgarna kan samlas utomhus behöver skapas i de centrala delarna.
- Utskottet tycker att det är väldigt positivt att kommunen vill bli mer barnvänlig då de åtgärderna som görs tillgänglighetsmässigt även gynnar andra grupper i samhället. Det behöver exempelvis skapas fler bänkar längs gångstråk.
- Utskottet vill framföra att med den mängden bostäder som ska byggas fram till 2050 så måste de nya byggnaderna anpassas efter befintlig bebyggelse. Staden har många fina äldre byggnader och därför behöver nya byggnader byggas så att kulturmiljön bevaras och utvecklas.
- Det behöver skapas både små och stora aktivitetslokaler som kommunens invånare kan använda för att ha sammankomster. Det är viktigt att de planeras i anslutning till bra kollektivtrafik.
- Utskottet tycker att det är bra med planeringsinriktningen med 100 kvm/grönyta per invånare.

Nya punkter som utskottet vill framföra i detta skede är följande:

- Centrum måste förberedas för framtida klimatförändringar när det gäller exempelvis höjda vattennivåer från Nissan samt avrinning från hårdgjorda ytor.
- Beslut om de stora trafikstråken över Nissan behöver tas för att planeringen ska kunna fortsätta och för utvecklingen av centrum ska kunna planeras.

### **Kommentar:**

*Kommunen tackar för inspel. Planen föreslår lösningar för framtida klimatförändringar gällande exempelvis höjda vattennivåer från Nissan samt avrinning från hårdgjorda ytor. Kommunen är medveten om att beslut om de stora trafikstråken över Nissan behöver fattas för att fortsatt kunna planera utvecklingen av centrum.*

## Kulturnämnden

Halmstads kommun behöver konkretisera förvaltningsövergripande arbetsmetoder för hur vi kan arbeta för att säkerställa att stadens kulturmiljövärden bevaras och utvecklas. Vi måste växla upp och intensifiera detta arbete inför kommande exploatering. Kulturnämnden fortsätter att lobba för att kommunen behöver anställa en stadsantikvarie. Det är varken socialt, ekonomiskt eller ekologiskt hållbart att arbeta enligt nollalternativet på kulturmiljöområdet. Vi står inför flera år av kraftig exploatering i våra känsliga kulturmiljöer och behöver stärka upp kommunens kompetens på området. Införandet av en stadsantikvarietjänst skulle öka kommunens förmåga att arbeta långsiktigt och strategiskt på området, vilket är mycket mer hållbart på sikt.

Kulturnämnden fortsätter anmärka på att följduppdraget, med att ta fram en arkitekturstrategi, i stället borde vara att ta fram en mer holistisk strategi för gestaltad livsmiljö, där arkitektur ingår.

Frågor kring lokaler och vilken verksamhet som kommer att vara möjlig att bedriva i centrum kommer att fortsätta följa arbetet med Centrumplan 2050. Det saknas beräkningsmodeller på hur mycket lokaler för kulturverksamheter som kommer krävas framöver och vi behöver ta ett kommungemensamt ansvar för att vår planering även kan få inrymma det oplanerbara. Människors ideella engagemang är en kraft som skapar mervärden som inte kan mätas i siffror och för att det ska hållas vid liv spelar lokaler för kulturutövande en avgörande roll.

Slutligen är kulturnämnden mycket positiv till de folkbildande initiativ som följt arbetet med centrumplanen: podcasten Halmstad växer, tydligare information på hemsidan och Halmstad växer-rummet på rådhuset för att nämna några. En ökad förståelse för samhällsplanering och dess komplexitet är en förutsättning för ökad delaktighet i våra stadsbyggnadsprocesser.

### **Kommentar:**

*Flera förvaltningar och nämnder är positiva till kompetensförstärkning i form av en stadsantikvarie. Att stärka och förbättra stadsarkitektens och landskapsstrategens roll och samarbete mellan förvaltningarna är andra förslag.*

*Kommunledningsförvaltningen fick i september 2023 uppdrag av kommunstyrelsen att bereda och ta fram ett förslag på en arkitekturpolicy för Halmstads kommun. Vid beredningen av arkitekturpolicyen kommer hållbarhetsfrågor och helhetsaspekter för den bebyggda miljön att vävas in, och gestaltad livsmiljö förblir ett centralt begrepp i alla skeden av stadsutveckling.*

*Följduppdrag organiseras och läggs in i planen på samma sätt som i ÖP, ett eget kapitel Följduppdrag*

*Tack för positiv feedback i arbetet med att sprida kunskap till allmänheten om ökad förståelse för samhällsplanering. Ökad delaktighet i stadsbyggnadsprocesser är en viktig del av vårt uppdrag. Förhoppningsvis kan detta arbete också bidra till ökat ideellt engagemang och kulturutövande som skapar mervärden i samhället.*

## Miljönämnden

### **Etablering skolor och förskolor**

Bygg- och miljöförvaltningen anser att barnperspektivet och att förebygga olägenhet för människors hälsa ska vara det första fokuset vid val av plats för förskola och skola. Vid planläggning ska goda kvaliteter och ytor på skolgårdar ordnas för barnens bästa. Ett förslag till

formulering är: ”Lämpliga lägen för undervisningslokaler bör vid planläggningen avsättas för ändamålet så att en planberedskap skapas.”

I planeringsinriktningar för stadsbebyggelse står "Centrum förtätas med olika funktioner exempelvis kontor, skolor, affärslokaler och bostäder för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft". Vid förtätning är det viktigt att välja lämpliga platser att bygga skolor på så att barnens behov av skolgård inte bortprioriteras.

I planeringsinriktningen för offentlig service anges att skollokaler och skolgårdar i centrum ska användas flexibelt, samutnyttjas och dubbelutnyttjas. För att lokaler och skolgårdar ska bli ändamålsenliga för eleverna vill bygg- och miljöförvaltningen skicka med att kvaliteter blir viktiga att ta hänsyn till. Konsekvenser bör ses över om skolgårdar ska kan användas för skyfallshantering.

### **Mötesplatser**

I centrum anges att det ska vara enkelt att ordna större och mindre evenemang. Platser där många människor vistas ska finnas tillgång till toaletter enligt miljöbalken.

### **Grönstråk**

Grönstrukturen i centrum anges att de ska utformas som mångfunktionella ytor. Bygg- och miljöförvaltningen håller med om att grönska är viktigt som skydd mot värme och att grönstråk bidrar till bullerreducering. Attraktivare vistelsemiljöer skapas med bullersänkande åtgärder från trafik och verksamheter i parker och grönytor som påverkas. De mångfunktionella ytorna som prioriteras kan enligt bygg- och miljöförvaltningen med fördel ses över vad gäller buller.

### **Klimatanpassning**

Bygg- och miljöförvaltningen håller med och anser att områden med potentiell förorening som riskerar att översvämmas observeras särskilt och prioriteras för åtgärd.

### **Buller**

Säkra buller vid skolor och förskolor som både finns och planeras att etablera. Bygg- och miljöförvaltningen anser att det vid utökning av trafik på befintliga vägar eller när nya vägar byggs ska buller från trafiken säkras vid befintliga skolor och förskolor. Det är även viktigt att buller från trafik säkras i ett tidigt skede vid nyetablering.

### **Störningar nattliv nära bostäder**

Bygg- och miljöförvaltningen tänker att krogliv är ett naturligt inslag i en stad. Av rapporten framgår att nästan en fjärdedel av kommunens befolkning bor i centrum. Detta innebär att det är få som störs av buller på sådant vis att de hör av sig till kommunen sett till antalet klagomål. Risk för störning kommer alltid att finnas där krogverksamheter och andra potentiellt bullrande verksamheter finns. Bygg- och miljöförvaltningen anser att det krävs god eftertanke innan man etablerar nya områden med krogverksamhet. I den fördjupade översiktsplanen för centrum pekar man ut stråk där det redan finns denna typ av verksamhet, detta anser bygg- och miljöförvaltningen är bra eftersom det då finns en möjlighet för den enskilde att välja var man bosätter sig. Det upplevs värre och kan få större konsekvenser om man redan bor på en plats och det plötsligt börjar bullra från en verksamhet.

## Västra strandens avloppsreningsverk

Bygg- och miljöförvaltningen anser att det saknas en tydlighet i hur reningsverket ska skyddas långsiktigt. Reningsverket har en samhällsviktig funktion och behöver bland annat skyddas på grund av risker för översvämning och luktstörningar vid bostäder. Kommunen behöver tillsammans med LBVA utreda vilka alternativ som är bäst för reningsverket ur ett längre perspektiv, att flytta på reningsverket eller vidta åtgärder på anläggningen. Bygg- och miljöförvaltningen anser mark behöver reserveras antingen på befintlig plats eller på mark för ett framtida nytt reningsverk.

### Kommentar:

*De förslag på planeringsinriktningar som föreslås av Miljönämnden gällande lokalisering och kvalitet på skolmiljöer bedöms redan inrymmas på en mer generell nivå i planeringsinriktning om offentlig service. Lokalisering av möjliga platser för offentlig service finns utpekade i planen. Slutlig yta som avsätts för skolor avgörs i nästa planeringskede då även storlek på skolan är känd. I detta skede kan kvalitén på skolbyggnader och utemiljö säkerställas.*

*När staden växer och fler människor bor inom samma område behöver offentliga ytor utnyttjas på ett smartare sätt. Även offentlig service som skolgårdar kan nyttjas av flera funktioner tex som lekplats på kvällar och helger eller som yta för skyfallshantering. Det är dock av största vikt att elevernas grundläggande behov tex av skolgårdar med tillräcklig kvalitet, säkerhet och storlek säkerställs. Det behöver ske en avvägning mellan olika behov och intressen i samhällsbyggnadsprocessen. Miljöförvaltningen har ansvar att bevaka detta.*

*Just nu pågår arbete med att kartlägga buller i staden. I kapitel Miljökvalitetsnormer finns följande planeringsinriktning som kompletterats för att innefatta även skolmiljöer:*

- *Sträva efter bästa möjliga boendemiljö även ur ljudsynpunkt och vidta åtgärder för att skydda bostäder, skolor, förskolor, vårdlokaler och grönområden från buller.*

*I kapitel om grönstruktur finns planeringsinriktning som kan anses innefatta krav på bullernivå vid rekreationsområden då den hänvisar till hälsa och välmående:*

- *Grönstrukturen i centrum utformas som mångfunktionella ytor till nytta och glädje för människors hälsa, behov och välmående, klimatanpassning såsom värmedämpning, fördröjning och rening av dagvatten, skyfallshantering samt skapa förutsättningar för ett rikt djur och växtliv.*

*Krav på att det ska finnas toaletter där många människor vistas styrs av Miljöbalken och är på en detaljeringsnivå som inte kan styras i en fördjupad översiktsplan.*

*Efter möte med kulturförvaltningen och miljöförvaltningen inför antagande har uppradningen av platser med livlig nattekonomi under kapitel Näringsliv kompletteras med Norre Katts park.*

*Gällande luktstörning finns inriktning i förslaget bostadsområde Kattegatt "lukstörningar behöver åtgärdas för att exploatering ska kunna ske". En lokaliseringsutredning för eventuell flytt av reningsverket pågår och förväntas vara klar våren 2024.*

## Räddningstjänsten

Räddningsnämnden anser att det är en väl genomarbetad plan som ger god möjlighet för utveckling av centrala Halmstad. Särskilt positivt är de tillkommande över- resp. underfarter för Nissan och järnvägen som finns med i förslaget. Dessa skulle skapa räddningstjänsten fler vägval och därmed kortare körtider vid insatser där vi måste passera dessa barriärer.

### **Kommentar:**

*Tack för synpunkter.*

## Serviceämnden

Serviceämndens verksamheter har en god omvärldsbevakning inom många områden som berör kommunens långsiktiga planering i och med att vi ansvarar för mycket som rör eller påverkas av utvecklingen. Exempelvis handlar det om transporter, fordon, fastigheter och skötseln av dessa, livsmedel, digitalisering och service på invånarnas och företagens villkor.

Kommunen bör samla barnomsorg (skolor och förskolor) och äldreomsorg i närheten av varandra för att nyttja volymfördelar och bygga färre kök. Vid ny- och ombyggnad av kök ska varje område utredas utifrån dess olika förutsättningar, de större verksamheterna ska ha tillagningskök och förse de mindre verksamheterna i närområdet med måltider. Viktigt att måltidsservice är med i förstudien för att säkerställa våra behov och att våra flöden tillgodoses i samverkan med berörda verksamheter och förvaltningar.

Måltidsservice har ett lokal- och funktionsprogram storkök. Syftet med detta lokal- och funktionsprogram är att utifrån funktion och verktyg ge underlag för att erhålla väl fungerande slutresultat. Utgångspunkten är nybyggnad. Vid ombyggnad tillämpas föreskrifterna inom ramen för vad som är möjligt. Det är viktigt att referens från måltidsverksamheten utifrån uppdrag och behovsbeskrivning deltar aktivt i förstudie och projekteringsprocess.

Kommunen behöver utreda behovet av Kris och beredskapskök - Ett tillagningskök med samhällsviktig funktion, ofta inom äldreomsorgen, där ordinarie verksamhet måste fungera vid kris. Köket behöver vara försedd med anslutningar för mobil vattentank, tillgång till mobil reservkraft alternativt installerat i fastigheten.

Måltidsservice behöver ta höjd för ett antal resurskök det vill säga kök som är ett tillagningskök med extra kapacitet för att kunna förse andra enheter vid planerade men även oförutsedda händelser. Köket behöver vara försett med anslutningar för mobil vattentank och reservkraft. Verksamheten är ofta placerad centralt i ett geografiskt område.

Serviceämnden rekommenderar att man kravställer på mer standardiserade tekniska lösningar exempelvis inom IoT, lås och passagesystem i alla kommunala nybyggnationer för att få en effektivare skötsel, att laddinfrastrukturen för fordon utvecklas samt att man beaktar logistikutmaningar kopplat till gods- och persontransporter i området.

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



mobilt, med följden att även behovet av kontorsplatser minskar.

Förändringarna ovan får konsekvenser både för hur saker och människor transporteras i framtiden. Gång, cykel och kollektivtrafik nämns i flera framtidsplaner, men inte de framtida transportmetoderna som spårbunden trafik i centrum, förarlösa fordon och lufttransporter, exempelvis med drönare. I planeringsarbetet bör man ta hänsyn till behov av luftstråk för mer omfattande gods- och persontrafik samt annan infrastruktur som behövs upptill, exempelvis ladd- och landningsplatser. Dagens parkeringsplatser måste kanske komplettera/ersättas med landningsplatser för luftburna fordon? Det finns också en målsättning om att Sverige ska vara utsläppsneutralt 2050. För att bli en än mer miljösmart kommun borde planerna om storskalad nybyggnation kompletteras med planer för återvinning av de lokaler som sannolikt blir överflödiga framåt, dvs. industri-, handels- och kontorslokaler, samt bensinstationer. Servicenämnden har inget att erinra mot att anta centrumutvecklingsplanen 2050.

#### **Kommentar:**

*Planen beskriver en inriktning att kommunal service ska lokaliseras i kluster. I kommande planering behöver kommunens alla inblandade delar säkerställa att perspektiven robusthet och resiliens beaktas i samband med ny- och ombyggnation av offentlig service. Även övriga belysta frågor hänvisas till kommande planering, allt kan inte regleras i denna översiktliga plan.*

### **Socialnämnden**

Socialnämnden tycker det är positivt att kommunstyrelsen i samband med beslut om samråd beslutade att komplettera planen med ett avsnitt om trygghet. Vidare är det positivt att en genomgång av hela planen gjorts med avseende på trygghet. Positivt är även att det i granskningshandlingen skrivs att systematiskt brottsförebyggande arbete ska ses som en viktig del för att öka tryggheten i centrum. I övrigt har nämnden inga synpunkter.

#### **Kommentar:**

*Tack för synpunkter.*

### **Teknik- och fastighetsnämnden**

Teknik- och fastighetsnämnden önskar att placeringen av den nya gatan på söder noga övervägs redan i planeringsskedet för att säkerställa att oskyddade trafikanter och barn inte tvingas samspela med alltför stora trafikflöden samtidigt som det är mycket viktigt att den nya gatan får fylla den funktion som krävs för utvecklingen av Halmstads transportsystem. Teknik- och fastighetsnämnden förordar därför alternativet att dra gatan väster om området och inte igenom. Gatans utformning måste självklart ägnas stor omsorg för att minimera dess påverkan och underlätta för gående och cyklister att enkelt kunna ta sig till Alets naturreservat och Västra stranden.

Enligt planförslaget ska gatunätet planeras och gestaltas på ett sådant sätt att varje gatas funktion tydliggörs i dess utformning. En del gator i centrala Halmstad behöver kunna hantera stora mängder motortrafik medan andra gator kan behöva omgestaltas för att passa sin urbana och centrala kontext där biltrafiken inte ges lika mycket utrymme till fördel för gång, cykel och kollektivtrafik. Sedan samrådet har ett arbete gällande den nya gatan på söder genomförts för att utreda vilken utformning och sträckning gatan ska ha. Den nya gatan blir kopplingen mellan den nya bron över Nissan – Slottsjordsvägen och västra Halmstad. Gatan blir en viktig del av Halmstads huvudvägnät och kommer att förändra stadens trafikflöden genom att bl.a. avlasta

centrum och Slottsbron från genomfartstrafik. Förbindelsen är också en förutsättning för att utveckla nya exploateringsområden som Kattegatt, Tullkammarkajen och Stationsstaden.

I syfte att vidare undersöka hur denna länk på del av sin sträckning kan integreras i det planerade området Kattegatt har området för vägreservatet utvidgats för att möjliggöra att gatan kan placeras i bebyggelsen i det nya området i stället för att gå i områdets ytterkant. En ändrad vägsträckning innebär att gatan går igenom den nya bebyggelsen av bostäder, skolor och förskolor och får därigenom en mer urban karaktär. På så sätt hoppas man överbygga den barriäreffekt som gatan befarsas bli för vidare kopplingar mot Västra stranden och Alets naturreservat. Konsekvenserna av en central placering i Kattegattområdet måste dock tydliggöras och beaktas i det fortsatta arbetet.

Teknik- och fastighetsnämnden ser stora risker med att en ny, integrerad, placering av gatan skapar buller- och trafiksäkerhetsproblem i det nya området. Denna nya länk i Halmstads transportsystem ska kunna bära mycket motortrafik för att kunna avlasta centrum, Slottsbron och Laholmsvägen samt möjliggöra för ett kollektivtrafikkörfält på nämnda sträcka. Om trafikförflyttningen sker som önskat innebär en central placering av länken att man får ett oönskat stort trafikflöde i bostadsområden och nära skolor och förskolor där övervägande del av trafiken inte har målpunkt inom området. Det innebär även att man riskerar att skapa onödiga konfliktpunkter med oskyddade trafikanter. Utformas och gestaltas gatan i Kattegattområdet på ett alltför trafikhämmande sätt för att minska de negativa konsekvenserna av en central placering riskerar gatan att inte bli ett tillräckligt attraktivt val för biltrafiken. Risker är då stora att förflyttningen av trafik från Laholmsvägen och Slottsgatan ej sker i önskad utsträckning och att målen med att bl.a. avlasta centrum och skapa förutsättningar för utveckling av kollektivtrafiken ej uppnås.

Teknik- och fastighetsnämnden noterar avseende Sturegymnasiets lokaler/byggnader att det planeras för en park på mark där kommunen har verksamheter såsom skola och verksamhet för utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens räkning. De byggnader som idag används för kommunala verksamheter i området behöver beaktas vid framtida utformning av området

#### **Kommentar:**

*Konsekvenserna av en gata på söder och möjliga sätt att placera och utforma denna kommer att utredas i fortsatt fördjupat arbete. Det, jämfört med samrådsversionen, utökade vägområdet ger möjlighet att i utredningsarbetet studera eventuella alternativa sträckningar/utformningar av gatan inom/vid det planerade Kattegattområdet. Sambällsutvecklingsavdelningen anser att det i detta tidiga skede inte går att fastställa vägens läge men noterar att teknik- och fastighetsförvaltningen ser stora risker med att en ny, integrerad, placering av gatan skapar buller- och trafiksäkerhetsproblem i det nya området. Detta kommer att vägas in i fortsatt planering.*

*Att byggnader som idag används för kommunala verksamheter i Stureområdet behöver beaktas vid framtida utformning beskrivs under förutsättningar för utveckling för Stureparken.*

## **Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden**

Under kapitlet *Områdesbeskrivning, Ny blandad stadsbebyggelse*, berörs delar av utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens verksamheter.

- Inom H 23 Bohusgatan bedrivs daglig verksamhet, inom H 31 Kattegatt bedrivs huddagis och inom H 34 Kvarteret Bagaren bedrivs gymnasieutbildning. Utbildnings- och

arbetsmarknadsnämnden befarar att trafiksituationen kommer att bli mer problematisk i anslutning till Kattegattgymnasiet, Halmstads största arbetsplats, och att behovet av parkeringsplatser för skolan inte minskas.

I övrigt har inget att erinra kring denna utveckling som beskrivs i Centrumutvecklingsplan 2050, men vill dock påtala vikten av att nya lokaler för de verksamheter som berörs vid omvandlingen av H 23 och H 31 prioriteras och färdigställs inom utsatt tid.

Under kapitlet *Områdesbeskrivning, Ny offentlig service*, kan utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens se utvecklingsmöjligheter för sina verksamheter.

- OS 5 Bakladdaren och OS 6 Tullkammarkajen. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden bedömer att dessa områden lämpar sig väl för en centralt belägen gymnasieskola för 1 000 elever.

Under kapitlet *Områdesbeskrivning, Ny grönyta*, berörs delar av utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens verksamheter.

- Stureparkens tänkta utsträckning berör nuvarande gymnasieutbildning på platsen. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden har inget att erinra kring denna utveckling som beskrivs i Centrumutvecklingsplan 2050 men vill dock påtala vikten av att detta kan ske tidigast när utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens behov av gymnasieplatser är tillgodosett.
- Område H 35 Stationsstaden. Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden kan se en utveckling i området där flera förvaltningskontor samlas för ett mer nära samarbete och som kan möta kommuninvånarna på en och samma plats.

I övrigt har utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden inget att invända mot förslaget.

#### **Kommentar:**

*Kattegattgymnasiet planeras avseende parkeringsplatser med gällande kommunal p-norm.*

*Nya lokaler för de verksamheter som berörs vid omvandlingen av H 23 och H 31 hanteras in om Lokalförsörjningsplan, LOFS.*

*Planen möjliggör för en gymnasieskola i område OS 5 Bakladdaren och i OS 6 Tullkammarkajen. Frågan hanteras vidare i kommande planering inom ramen för utbyggnadsplan och Lokalförsörjningsplan. Också frågan om att ändra utformning och/eller användning av Sturegymnasiet hanteras i detta planeringsformat.*

*Planen ger möjligheter att bygga ett hus där flera förvaltningskontor kan samlas för nära samarbete och för att möta kommuninvånarna i Stationsstaden. Behov av ett sådant hus hanteras inom ramen för arbete med Lokalförsörjningsplanen, LOFS.*

#### **Remissinstanser utan erinran**

- Kommunala lantmäterimyndigheten

# Övriga remissinstanser och andra organisationer

## BK Najaden

Efter att hållit ett antal båtträds möten och ett antal möten med politiker samt tjänstemän från byggnadskontoret så får vi läsa i Hallandsposten att nu kommer arbetet att gå igång med Tullkammarkaj projekt! Vi blev något förundrade över om detta stämmer eller om man glömt bort att informera båtclubbarna?

Vi önskar kortfattat en tidplan och vilka konsekvenser BK najaden kommer att drabbas av för dem olika tilltänkta byggnaderna som planeras ut med Tullkammarkajen. Samt att politiker och tjänstemän tänker till om båtlivet för Halmstad. Den nu enda kanalen in mot centrum från öppet hav i Kattegatt.

### Synpunkter/konsekvensanalys- fördjupad centrumutveckling 2050.

**Inledning:** BK Najaden huserar på Nissans östra sida där vår brygga började vid Slottsbron och löper ca: 500 m söderut. Vår klubblokal ligger vid sidan om Sjömanskyrkan och innefattar samlingslokal, kök samt toaletter och duschar. Vi förfogar också över en mindre tvättstuga mot strandgatan. Klubben som bildades 1985 har ett 150 tal medlemmar samt 102 platser mellan bommar. Hur säkerhetsställer man i översiktsplanen att båtklubben erbjuds plats för klubblokal/kök, toaletter med duschmöjligheter för medlemmar och gäster ges plats i kommande byggnader eller byggrätt?

Av vår totala kajsträcka på 500 m är ca: 140 m avsatt för båtgäster som förutom fritidsbåtar landar Flottbesök, Försvarsmakten, större yachter, konfirmationsbåten Elida, samt några lyxyachter årligen m.m. Vi bedriver även, ställplatsverksamhet framför Kajskjulet och bakom vår kajsträcka för gästbåtar. Vid ett överslag kommer vi fram till att vår hamn och ställplats tar emot ca: 3000 gästnätter fördelat på båt och husbil. Lågt räknat, 6000 personer besöker oss och Halmstad fördelat över hela året.

För ett tag sedan hade vi besök av Varberg Cruise Line med restaurangbåten Stella Polaris. Kaptenen Christian Mellgren som varit i kontakt med Destination Halmstad visar stort intresse att etablera en ”systerbåt” i Nissan. Ombord serveras färska skaldjur från västkusten som kombineras med en kortare kryssning längs med kusten. Denna etablering är tänkt vid BK Najaden kajsträcka.

### Konsekvensanalys

Enligt planförslag så ska bl.a stråk och kopplingar länkas. Samtidigt ska all form av båtliv fortsätta blomstra på Nissan. Som anstår en kuststad i Halmstads storlek.

BK Najadens styrelse och dess medlemmar känner stor oro för att nuvarande Marina liv av fritidsbåtar, samt flottbesök, segelfartyg m.m upphör med tanke på antalet nya broar och dess utformning. Vid vårt senaste båtträds möte med representanter från kommunen och Halmstads båtclubbar framkom att det planerar gångbroar som skulle få en ”seglingshöjd” på ca: 2,5 meter (typ Slottsbron) 60% av vårt båtbestånd klarar inte passage under tänkta broar.

### Vinterförvaring och rangering

Det föreligger ett stort behov att kunna lyfta och rangera båtar i storlek upp till 20 meter och vikter på 40 ton. Våra båtar lyfts till stor del i dag av mobilkranar samt större truckar och

tunglyftande lastbilar på en kajsträcka som är förstärkt, strax innan flytbryggan längre söderut mot kajen.

Efter lyft vinter förvaras 80% av båtbeståndet på östra sidan. Ca: 130 båtar förvaras under vinterhalvåret i byggnader med rivningskontrakt. Hur säkerställer man i översiktsplanen att vinterförvaring i framtiden är möjlig? (byggnader som har fri öppningsbar höjd om 7,5 m krävs)

### **Båtliv**

Halmstad=Vatten

Båtliv ses som tillgång och man vill möjliggöra för fler att transportera sig på vatten.

Nissan= Farled

Med dom tilltänkta broarnas utformning vad marinstugan, Stationsbron samt bilbron vid söder upphör i princip nuvarande marin verksamhet för BK Najadens medlemmar samt 7-800 båtgäster. Öppningsbarhet ska prövas står skrivet i förslaget. Hur blir det med detta? Vi har under samtliga möten förespeglats en öppningsbar bro! Är detta omkullkastat?

### **Sjömacken**

Vi senaste båtrådsmötet med bl.a Magnus Sjöberg informerades om att sjömacken kommer att drifas under 2023. Fortsatt drift önskas information om. Finns det någon plan för flytt till västra sidan? Och hur ser tidsplan ut för detta?

### **Kommentar:**

*Planen uppmärksammar att båtliv är en viktig del av Halmstads identitet. Sedan samrådskedet har frågan ytterligare belysts. Ett nytt kunskapsunderlag för riksintresse Halmstad innerstad där Hamnstadens beskrivs som riksintressant. Två följduppdrag kopplade till båtliv är formulerade. Dessa kommer att behöva påbörjas eller vara genomförda innan avgörande beslut om ny markanvändning tas i bland annat Tullkammarkajen. Befintliga verksamheter inom föreslagna utbyggnadsområden hanteras därefter inom respektive projekt. Gällande framtiden för sjömacken kommer den frågan att behöva belysas i detta arbete. Fram till dess kommer information komma till er via båtrådet.*

*Uppdrag avseende att utreda broars öppningsbarhet finns fortfarande inskrivet i planen och kommer att vara inriktningen för fortsatt arbete med utformning av de nya broarna. BK Najaden kommer även i fortsatt planering att vara en viktig samtalspart.*

## **Halmstads Segelsällskap**

Under våren 2021 upprättade kommunen ett samrådsförslag till en fördjupad översiktsplan (FÖP), Centrumutvecklingsplan 2050, för stadens centrala delar. Planen visar vilka samband som är viktiga och hur olika funktioner ska lokaliseras i relation till varandra. Halmstads Segelsällskaps (HSS) synpunkter på planförslaget framfördes under samrådet. Centrumutvecklingsplan 2050 är nu ute för granskning och HSS vill lämna några kommentarer till samrådsredogörelsen.

HSS synpunkter har kompletterats och klarlagts i granskningsförslaget särskilt under avsnittet Båtliv. Vi delar helt uppfattningen att vattnet ständigt är närvarande och att båtliv och andra aktiviteter på vattnet i Nissan signalerar en tydlig identitet och hamnstad. Den fortsatta

planeringsinriktningen under detta avsnitt är särskilt viktig för en utveckling av båtlivet i Halmstad.

- Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner.
- Hänsyn ska tas till de funktioner som behövs för ett fungerande båtliv i Nissan. Kajerna i centrala staden är ett av uttrycken för Halmstad som riksintressant kulturmiljö, och båttrafiken bidrar till förståelsen för Halmstads historia som viktig hamnstad.
- Möjliggör angöring av båttrafik avsedd för turism längs Nissans kaj, vid eller i anslutning till Stationsbron.
- Flytande byggnader och husbåtar i Nissan är positivt om de medverkar till allmänhetens tillgång till vattnet.

HSS anser att utökningen av planområdet som nu omfattar även segelsällskapets småbåtshamn och de östra delarna av kajen möjliggör ett sammanhållet stråk för en attraktiv entré till staden från Nissan och havet. De östra delarna av kajen kan med fördel användas som kompensation för segelbåtar och större motorbåtar som förmodligen försvinner länge in i Nissan.

Vi delar uppfattningen att förutsättningarna för båtlivet i den förtätade stadsmiljön längs med Nissan behöver utredas inför kommande planering av nya broar. I detta arbete kan HSS medverka i en referensgrupp eller på något annat aktivt sätt för att klarlägga och förnya den maritima viktiga kulturmiljön.

Hamnbolagets långsiktiga planer för att hamnens yrkessjöfart ska förflyttas mot den yttre delen av hamnområdet ser vi som mycket positiv. Detta möjliggör tillgänglighet för allmänheten och att ett sammanhängande stråk kan skapas i enlighet med ambitionen i granskningsredogörelsen.

Det är viktigt för HSS och övrigt båtliv att planen innefattar uppställningsplatser för båtar vintertid (inne och ute) samt service såsom båtmack och toatömning. Båtklubbarna i området bedriver en uppskattad verksamhet med ställplatser för husbilar. Detta gynnar besöksnäringen och i planen bör detta beaktas.

#### **Kommentar:**

*Tack för fin feedback. HSS blir en viktig samtalspart i fortsatt planering och specifikt i arbetet med att fastställa markanvändning längs Nissans kajer.*

### **Klimataktion Halmstad**

Klimataktion har under en följd av år lämnat remissyttranden på kommunens olika planer och vi avstår här från att återupprepa allt detta och väljer att fokusera våra kommentarer på sådana delar i det nu aktuella förslaget som är av avgörande betydelse och som samtidigt har koppling till klimat.

Klimatet förändras genom en allt snabbare uppvärmning och signalerna från forskningen är inte positiva. En bromsning av de framtida temperaturhöjningarna kräver samtidigt ett väl fungerande internationellt samarbete, men pågående konflikter indikerar här stora hinder för radikala överenskommelser som ger konkreta resultat. Med stigande temperatur får vi stigande vattennivåer, inte minst genom att uppvärmning av haven får vattnet att expandera. Till detta kan

vi lägga att Halmstad är en av de orter i landet som förväntas bli mest påverkade av översvämningar. Utvecklingen manar till försiktighet.

Kommunen måste planera Halmstads framtida utveckling utifrån de hot som kan förväntas, men måste samtidigt göra sin del i arbetet med att begränsa klimatförändringarna — och det med råge. Som särskilt utsatta ska vi föregå med gott exempel — det ger trovärdighet. Vad gäller kommande vattennivåer måste grundläggande vara de underlag som lämnas av SMHI, MSB och andra myndigheter, men den internationella utvecklingen indikerar klokheden i att lägga till marginaler, i synnerhet när mycket stora värden står på spel.

Utgångspunkten för framställning av planförslaget måste vara principen om det hållbara samhället, vilket innebär att det vi nu planerar inte ska bli en belastning för framtida generationer. Viktigt är här att ha en tydlig tidshorizont för hållbarheten i de detaljplaner och projekt som följer av planen. Vi ansluter oss här till hundraårsperspektivet, dvs byggnader och väsentlig infrastruktur ska kunna fungera i hundra år eller längre, räknat från tidpunkten för byggandet. Planförslaget tar sikte på exploatering som ska kunna komma till stånd fram till år 2050. Det innebär att byggnader och väsentlig infrastruktur som tillkommer till följd av denna plan ska kunna fungera fram till år 2150 eller längre. Grundläggande för en plan av detta slag är exempelvis:

- Framtida normal havsnivå till och med år 2150.
- Vattennivåer i havet och längs Nissan vid stormar till och med år 2150.
- Framtida grundvattennivåer till och med år 2150.
- Markens bärighet vid de vattennivåer (främst grundvatten) som kan förväntas till och med år 2150.
- Höga flöden i Nissan.
- Kombination av hög havsnivå och höga flöden i Nissan. (Dock inte max av båda faktorerna samtidigt).
- Framtida erosionsförhållanden.
- Skyfallshantering och barriärers samfunktion, även när havets medelnivå stigit.

Vad som planeras byggas måste således klimatanpassas utgående från ovanstående punkter. På sidan 89 i planförslaget står följande att läsa: *"Översvämningar kan också inträffa till följd av en kombination av extremnivåer i havet eller höga flöden i Nissan eller skyfall och höga flöden i Nissan. Det finns även andra kombinationsrisker, exempelvis torka och skyfall samt höga vindstyrkor och höga havsvattennivåer. Dessa risker beaktas när staden byggs ut."* Det är starka ord, väldigt starka ord, och vi invänder inte, men det är just denna plan som i väsentliga drag beskriver hur staden ska byggas ut och riskerna som här markerats har bara till en begränsad del legat till grund för planen. Det hänvisas till en senare riskhanteringsplan och till detaljplanearbete, men riskhantering som berör större delen av den byggnation som avses bli en följd av denna plan kan inte skjutas till senare skeden — det arbetet måste i allt väsentligt vara avklarat innan denna plan beslutas. Det intryck man får vid läsning av planförslaget är att man börjat med stadsbilda-relaterade framtidsvisioner och först därefter funderat över förutsättningarna för planen. Visioner är väldigt bra, men de måste vila på en stadig grund av basfakta, om de ska komma till nytta.

Samtidigt som vi är kritiska ser vi positiva delar i förslaget. En sådan är att kartering har skett av förekomsten av höga temperaturer. Som följd av bland annat den aspekten betonas betydelsen av grönytor i alla områden och behovet av ytor för dagvattenhantering har beaktats. Därtill innehåller förslaget även positiva ansatser för prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Något som vi däremot helt saknar är en kartering av hur stigande grundvattennivåer, och andra klimatförändringar, påverkar befintlig bebyggelse inom planområdet. Det är väl känt att vi har befintliga områden inom dels Söder, dels Östra förstaden med påtagligt låg grundläggning och i en del fall råder redan idag problem med vatteninträngning. I dessa fall skyddar inte barriärer. Kommer all befintlig bebyggelse att kunna ligga kvar under avsevärd tid? Denna fråga påverkar helheten vid planering av kommande bebyggelse och infrastruktur. Det saknas även bedömningar av markens bärighet.

I planförslaget har behovet av skyddsrum nämnts och inom planområdet behövs befolkningsskyddsrum med betydande kapacitet, såväl för tillkommande som för befintlig bebyggelse. Alltför få skyddsrum har byggts under senare år. De nu pågående konflikterna har understrukt behovet och vi har ett upplupet underskott på skyddsrumspatser. I översvämningskänsliga områden som även har stigande grundvattennivåer krävs särskild planering för att skyddsrum ska vara säkra och markyta kan behöva reserveras.

I förslaget ingår flera broar som bedöms behövas om byggnationen ska genomföras. Vi vill peka på att dessa måste grundläggas på ett sådant sätt att de klarar både höga vattennivåer och höga flöden i Nissan. Detta kommer att kräva ganska höga konstruktioner, vilket kan medföra besvärande bullerspridning. Nya broar för biltrafik tenderar dessutom i sig att medföra trafikökning.

Det beskrivs att alla byggnader i Stationsstaden ska ha ”öppna bottenvåningar”. Detta kan tolkas på åtminstone två sätt. Det ena är att husen ska stå på pelare, vilket i så fall innebär resiliens vid översvämningskatastrofer. Den andra (mera troliga) tolkningen är att bottenvåningarna ska utgöras av butiker och andra publika lokaler med inomhusrelaterade verksamheter. Bygger man bottenvåningarna på i princip gatunivå blir byggnaderna istället extremt översvämningskänsliga. I planen bör framgå vad som i verkligheten avses.

Enligt planförslaget tillkommer en stor mängd bostäder, men merparten av dessa avses byggas i översvämningsområden. Med stöd av MSB:s översvämningskartor kan vi konstatera att områdena H31, H33, H34, H35 och H36 kommer att vara beroende av det yttre översvämningskyddet från cirka år 2070, om inte de inre skydden kan höjas till tillräcklig nivå, vilket inte är undersökt. Man måste därför utgå ifrån att det yttre skyddet kommer att behövas, något annat vore en spekulativ slutsats. Till det kan läggas att vid de då aktuella nivåerna kommer vatten vid höga havsnivåer att tillföras från andra håll än Nissan, exempelvis från Fylleån och Östra stranden.

Kostnaden för det yttre skyddet är hisnande och den för några år sedan gjorda bedömningen indikerar en kostnad om 6 500 miljoner kronor, vilket exempelvis vida överstiger kommunens årliga kommunalskatteintäkter. Frågan uppkommer omedelbart om hur detta klimatskydd ska finansieras. Man kan tänka sig att kostnaden belastar exploatörerna i de aktuella områdena, eller finansieras över kommunalskatt eller av staten. De ekonomiska värden (100 års avskrivningstid) som 2070 ska skyddas utgörs huvudsakligen av den byggnation som tillkommer till följd av detta



planförslag, i första hand av de fem ovannämnda områdena som avses främst bebyggas med bostäder. 2 500 bostäder planeras och kostnaden för det yttre skyddet motsvarar då närmare 3 miljoner kr per bostad. Även om det också ska byggas för andra ändamål än bostäder indikerar summan att exploateringen omöjligen kan finansiera ett yttre skydd. Vi har således, till följd av detta planförslag, en extrem framtida kostnad vars finansiering går på remiss till kommande generationer. I samrådsredogörelsen kan läsas att medel ska sökas till det yttre skyddet, vilket tyder på en spekulering i att staten betalar. Man måste då ställa sig frågan om staten verkligen kommer att betala för konsekvenser av självförvårdade problem.

Ett antagande av planförslaget skulle försätta Halmstads kommun i ett allvarligt moraliskt dilemma. Vi har en princip om hållbarhet som innebär att vår generation ska efterlämna ett samhälle där kommande generationer kan ha en bra tillvaro. Samtidigt måste det vara orimligt att fatta kommunala beslut som förutsätter att staten, eller någon annan part, i framtiden ska betala mycket stora belopp som konsekvens. Det enda rimliga är att kommunen tar ansvar för sina beslut hela vägen ut.

Helheten i detta planförslag behöver omarbetas. Utgångspunkten för planarbetet måste vara planens förutsättningar. Till dessa kan man därefter foga det önskvärda. Omfattande karteringar är nödvändiga för att ge de nödvändiga planförutsättningarna. Utöver vad som nämns ovan vill vi tillägga flödeskartering av Fylleån, kartering av markföroreningar (som i delar av området kan vara omfattande) och vindpåverkan, samt vilken vågbildning som kan förväntas i översvämningssituationer.

Vi avstyrker detta planförslag i sin helhet.

#### **Kommentar:**

*Tack för ett gediget yttrande. Halmstads kommun arbetar för att uppnå klimatneutralitet och även påverka invånare och besökare i kommunen att minska sin klimatpåverkan genom åtgärder i Energi- och klimatplanen (KS 2020/00419). I kommunens strategiska planering för transporter finns en tydlig prioritetsordning beskriven; gång, cykel, kollektivtrafik, bil. I samma plan finns ett beskrivet "målstyrt scenario" där bilens "marknadsandel" ska gå ner. Att det byggs i centrum av Halmstad vilket föreslås i Centrumutvecklingsplanen är en viktig del i att minska behovet av transporter. Kommunen ser potential i att kunna växa hållbart här.*

*Även om vi arbetar aktivt med att minska utsläppen av växthusgaser behöver vi arbeta med klimatanpassning. Klimataktion tar upp flera viktiga punkter i det framtida arbetet med att realisera fördjupad översiktsplan för centrum. Halmstads kommun arbetar med ett 100-års perspektiv på ny bebyggelse och tar höjd för det vid detaljplanering. Vid byggnation av bostäder och infrastruktur kommer Halmstads kommun se till att konstruktioner klarar höga havsnivåer och flöden. Även bullerfrågan kommer bli viktig vid en framtida bilbro över Nissan.*

*I olika projekt i centrum pågår just nu flera utredningar som efterfrågas av Klimataktion, exempelvis skyfall vid stängt skydd, stabilitet och grundvatten. Det finns inget kartsnitt för grundvatten och heller inget om framtida grundvatten, varför det måste utredas vidare separat.*

*Utifrån dagens kunskapsläge har ställningstaganden gjorts i fördjupad översiktsplan för centrum. Övergripande arbete med riskanalys gjordes i arbetet med översiktsplanen. Centrum pekades ut som möjlig plats att utveckla*

*kommunen med bostäder och bättre förutsättningar för hållbara transporter jämfört med andra platser i kommunen.*

*Med ”öppna bottenvåningar” avses publik verksamhet som vänds mot gatan för att öka upplevelsen av trygghet. Dessa kan behöva särskilda lösningar för klimatanpassning.*

*Det storskaliga barriärskyddet och tillhörande kostnad är inte beslutad och kommer inte att beslutas i fördjupad översiktsplan för centrum då den inte innefattas i aktuellt geografiskt område. Kommunen kommer att ansöka om bidrag för det pågående arbetet med klimatsäkring. Halmstads kommun tar med sig kommentar om behov av underlag i kommande arbete.*

*Dagens lagstiftning reglerar att befintliga skyddsrum som berörs av exploatering ska ersättas vilket regleras vid bygglovsansökan. Vid förändringar i en byggnad som berör ett skyddsrum eller om ett skyddsrum ska tas bort, måste detta godkännas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).*

*I planen finns även, som en påminnelse, i avsnittet Robusta system och cirkulära flöden följande planeringsinriktning: ”Vid detaljplanering och bygglovgivning ska hänsyn tas till om skyddsrum berörs av exploatering. Skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion.”*

*När det gäller nya skyddsrum ligger frågan just nu på nationell nivå och kommunen har ännu inte fått något besked om hur det ska planläggas eller finansieras. Både befintliga skyddsrum och kommande nya kommer att behöva säkerställas så att de fungerar utifrån klimatanpassningsynpunkt.*

## **Naturskyddsföreningen**

Halmstads Naturskyddsförening (HNF) vill börja med ett citat från kommunens klimatanpassningsstrategi: ”Vi planerar för sådant som vi inte vet om det inträffar. Eller så blir det värre än vad vi planerar för. Osäkerheten är stor. Det är egentligen bara en enda säker slutsats som går att dra -vi måste se till att det inte blir varmare på jorden.” HNF menar att man i planbeskrivningen inte tar tillräcklig höjd för denna osäkerhet och framförallt saknar vi en tydligare strategi för att angripa orsakerna till klimatförändringarna, fr.a. CO<sub>2</sub>-utsläppen. Man talar om klimatutmaningen på några ställen men det handlar fr. a. om klimatanpassningsåtgärder.

## **CO<sub>2</sub>-utsläppen**

Koldioxidutsläppen måste minska kraftigt nu, inte om tio år, enligt all klimatexpertis. Transportsystemet står för mer än hälften av koldioxidutsläppen i Halmstad och personbilarna är den enskilt största utsläppskällan. I ljuset av detta förefaller det kontraproduktivt att planera för fler nya trafikleder. Begreppet inducerad trafikefterfrågan borde belysas och man borde vara tydligare med att vi ska minska bilåkandet. Utveckling är inte detsamma som ökad trafik.

## **Grön struktur**

När det gäller ”grön struktur, inre och yttre” dvs. stadens parker, alléer och övriga grönområden så ifrågasätter HNF om den planerade utbyggnaden av parker och grönområden till 2050 är tillräcklig. Vi tycker inte man ser någon tydlig skillnad på utbredningen av de gröna strukturerna som de är idag och målbilden 2050 när man jämför bilderna i planbeskrivningen. Parker och grönområden ska kunna fungera som CO<sub>2</sub>-sänkor, ta hand om vatten vid översvämningar och kraftiga regn och att mildra effekterna av värmeböljor för stadens invånare och borde prioriteras

ännu mer. Vikten av insatser för att öka den biologiska mångfalden även i staden borde också belysas mer.

### **Klimatanpassningsåtgärder**

Kommunen skriver att man i planen tar ställning för att skydda och fortsätta växa i delar som riskerar att översvämmas. Likaså skriver man att det inte finns några tankar på att överge Halmstads centrala delar och flytta staden till ett annat läge och att mark för att skydda centrum, Söder och Tullkammarkajen ska avsättas. Ska Halmstad verkligen fortsätta att växa i delar som hotas av översvämning? I detta sammanhang finner HNF det anmärkningsvärt att man inte belyser begreppet ”planerad reträtt”, dvs att inte planera för bebyggelse på riskområden. ”Vi behöver vidga vårt perspektiv från kortsiktiga reaktiva åtgärder till en långsiktig planering. Ett samhälle byggs inte för att stå i 50 eller 100 år utan det byggs för flera hundra år, kanske tusen år.

Planerad reträtt ska ses som en långsiktig proaktiv strategi som låter vattnet ta plats och där riskområden inte planeras för bebyggelse. Det kan omfatta att långsiktigt flytta befintliga byggnader, infrastruktur och andra värden från riskområden till säker mark. Planerad reträtt innebär därmed ett skifte från upprätthållande av ”status quo” och är i den meningen en helt annan strategi än fysiska skydd.”(från SGI, slutrapport av forskningsprojektet CAMEL – Klimatanpassning genom planerad reträtt 2023-02-22).

Effekterna av det som beskrivs i ”Riktlinjer för utveckling” för Bro i söder anser HNF är missvisande. Bron och den nya trafikleden avskärmar staden från havet, klimatbelastningen ökar genom ökad transportkapacitet, människor som bor eller arbetar i anslutning till den nya trafikleden får en starkt försämrad livsmiljö som ökad bullerstörning och påverkan av högre halter partiklar, särskilt eftersom tung trafik kommer att tillåtas. HNF anser att man borde skrinlägga planerna på en bro och ny trafikled på det översvämningshotade Söder och planera för en park på Tullkammarkajen i stället för bebyggelse

### **Kommentar:**

#### Grönstruktur och klimatanpassning

*Förslaget för grönstruktur i planen är realiserbart och stöttar staden vid värmebölja och kraftig nederbörd. Grönstrukturen förväntas bli mer sammanhållen och på så sätt mer påtaglig i stadsbilden. Halmstads kommun arbetar med att ta fram en plan för Halmstads blå-gröna värden, där frågan om grönstruktur och biologisk mångfald kommer lyftas tydligare. Planens beskrivna satsningar på gatumiljön som idag motsvarar cirka 20% av befintlig mark i centrum kommer vara en fråga. En omställning av dessa ytor mot mer grönska och genomsläpplig mark men också bättre utformade för gång- och cykel kommer att göra skillnad för klimatet.*

*Genom klimatanpassning och skydd kommer Halmstads stad att kunna utvecklas på samma plats i minst 100 år framöver. En motivering kring varför kommunen satsar på att Halmstads centrum ska ligga kvar och byggas ut istället för reträtt är tillagd i kapitel Klimatanpassning.*

#### CO 2, trafik och gata på Söder

*Planen pekar på flera åtgärder för att säkerställa en överflyttning mot de hållbara transportslagen och mot att gång-, cykel och kollektivtrafik ska kunna prioriteras. I kommunens strategiska planering för transporter finns en tydlig prioriteringsordning beskriven; gång, cykel, kollektivtrafik, bil. I samma plan finns ett beskrivet ”målstyrt scenario” där bilens ”marknadsandel” ska gå ner från dagens ca 62% till ca 50% till år 2050. Samtidigt växer staden och trots den förändrade målstyrda färdmedelsfördelningen kommer biltrafiken sannolikt*

*att öka fram till år 2050. Att det byggs i centrum av Halmstad vilket föreslås i Centrumutvecklingsplanen är en del i att minska behovet av transporter. Kommunen ser potential i att kunna växa hållbart här.*

*Farhågorna för vad gata på söder och bro över Nissan innebär för staden är många. I kommande handläggning kommer frågor såsom att begränsa påverkan på närområdet och boende, mildra barriärverkan mot havet vara viktiga. Vägen planeras inte för tung trafik.*

*Gatan planeras för alla trafikslag för att möjliggöra en växande stad med målsättningen att inducerad trafik inte ska uppstå. Att styra om den del av biltrafiken som idag tar sig genom centrala Halmstad möjliggör satsning på framkomlighet för bussar. Samtidigt kan det minska den barriärverkan som dagens trafiksituation på bland annat Laholmsvägen och Slottsgatan ger upphov till och möjliggöra attraktivt stadsliv. Vidare behövs gatan för att möjliggöra utbyggnad av södra Halmstad; Tullkammarkajen och Kattegattsområdet.*

## **Remissinstanser utan erinran**

Högskolan i Halmstad, Kulturmiljö Halland, Lokalpolisområdet

## **Skrivelser från företag**

### **Cityfastigheter i Halmstad AB**

#### **Biltrafik och tillgänglighet**

Det är naturligtvis positivt att trafik som inte har centrum som mål leds om och avlastar stadskärnan. Däremot måste det finnas mycket god kapacitet att framledes kunna ta emot bilburna besökare. Vi delar kommunens uppfattning att det är viktigt att premiera hållbar trafik. Det får dock inte ske på biltrafikens (med centrum som mål) bekostnad. För en levande och attraktiv stadskärna är det sannolikt en förutsättning (och därmed önskvärt) att tillflödet av samtliga trafikslag ökar.

Det är också oerhört viktigt att trafikslagen samverkar. Det måste vara enkelt även för bilburna besökare att nå sitt mål, och det bör inte finnas alltför få vägar att nå parkeringsfaciliteter, eftersom det ökar sårbarheten med avseende på tillgängligheten vid exempelvis tillfälliga belastningar i city (olyckor, arbeten, större events mm)

#### **Vertikal förtätning**

Tillskapandet av nya bostäder och arbetsplatser genom exempelvis påbyggnad av våningsplan på befintlig bebyggelse är avgörande för att stärka flödet av besökare till citys verksamheter. Vi anser att det bör finnas en egen rubrik där kommunen sammanfattar sin syn på området och som kan ge inspiration att ta fram kreativa och smakfulla arkitektoniska förslag.

#### **Kommentar:**

*Kommunen noterar er farhåga att biltrafiken helt prioriteras bort från centrum. Satsningen på hållbara transporter och övergången mot att prioritera gång-, cykel, och kollektivtrafik högre innebär inte att bilen helt prioriteras bort. Förändringen av hur tillgänglig mark används kommer att ske stegvis och ge positiva saker tillbaka i form av en attraktivare stad även för bilburna besökare.*

*Avseende vertikal förtätning kommer arbete med Arkitekturstrategi att hantera frågan hur påbyggnad av våningsplan på befintlig bebyggelse kan göras.*

# Skrivelser från privatpersoner

## Privatperson 1

Ta gärna vara på utredningsuppdraget KULTURSTRÅK NISSAN som genomfördes av Kulturförvaltningen 2017 i samverkan med bla. Destination Halmstad, stadskontoret och samhällsbyggnad samt lokalt kulturliv.

### **Kommentar:**

*Kunskap och information i utredningsuppdraget är tillvarataget. Begreppet Kulturstråk Nissan har tagits ur planen då begreppet bedömdes vara lite smalt och därför hade svårt att stimulera alla typer av satsningar längs Nissan såsom naturliv och rekreation, näringsliv, båtliv osv.*

## Privatperson 2

Vidareutveckla Nissastrands kaj. Det finns idag en "barriär" mellan centrum och Nissastrand. Fler broar är önskvärt för att "locka" folk över Nissan och skapa fler rekreativstråk men också få centrum att växa. Detta hade möjliggjort för fler restaurang- och butiksetableringar i centrum och ge möjlighet för Ernst Wigforss plats, Torntorget och kajenpromenaden att bli en del av stadskärnan. Sätt mer fokus på Nissan generellt, nya broar får gärna ha egna identiteter och inte bara vara broar utan gärna mötesplatser med sittytter och konstverk.

Fler och större träd och planteringar i gräsytor utmed kajstråket kan skapa skyddande miljöer, förstärka den biologiska mångfalden och stadens grönstråk. Torntorget skulle kunna ges mer parkkänsla med fler planteringar och möjlighet till tillfälliga uteserveringar/foodtrucks sommartid. De två befintliga Kajerna mellan Sven Jonssons gatan och Banwallsleden skulle kunna utvecklas och beredas med båtplatser då många boende gärna vill dra mer nytta av Nissan likt man kan på Söder. Promenadstråket utmed Nissan uppströms mot Slottsmöllan har redan fått en efterlängtd upprustning men för att skapa trygghet behöver området mellan Egon Östlunds gatan och Kanotklubben säkras, särskilt området under bron vid Wrangelsleden upplevs som mycket otrygg och behöver trygghetsskapande åtgärder i form av bland annat ljussättning. Linneparken är mycket omtyckt både för sin lekplats, bollplan, handrastgård och som samlingspunkt för studenter etc. Parken hade med lätthet kunnat kompletteras med större individer för att öka den biologiska mångfalden men även utöka skyddade/skuggiga områden under varma sommardagar. Större individer hade också inneburit ett mer stadsmässigt uttryck samt ökat parkens synlighet och koppling till omkringliggande områden. Grönstråket utmed Gamletullsgatan kompletteras med fördel med en kraftigare grön "korridor". Tennisbanan norr om Banwallsleden hade gärna fått ackompanjeras av ett utegym eller dylika installationer som inbjuder till rörelse i naturen. Bastionen får gärna avbeklädas sin "betongskrud" och återställas till sina forna glansdagens form. Trevligt om en eller flera verksamhetsutövare kan utveckla den med restauranger, boulebanoer, utomhuspingis etc.

### **Kommentar:**

*Tack för inspel om området Nissastrand. Planen beskriver satsningar på Nissanstråket och båtliv och det är underförstått att detta gäller även befintliga områden. Några redaktionella ändringar i det formulerade följduppdraget i kapitel båtliv tydliggör att detta gäller hela Nissanstråket.*

### **Privatperson 3**

För få parkeringar på Nissastrand, hittar nästan aldrig en plats efter kl. 18 och föreningens parkeringsgarage är fulla med flera års väntetid. Det finns plats att bygga fler parkeringar utmed Gamletullsgatan och på lokalgator mellan träd där trottoarerna är alldeles för breda.

#### **Kommentar:**

*Det är fastighetsägarens ansvar att tillgodose boendes behov av parkering. Gatuparkeringar är till för besökande. Nissastrand planerades och byggdes med en avvägning av antalet boendeparkeringar utifrån kommunens parkeringsnorm. I parkeringsgarage Gamletull finns nästan alltid gott om plats.*

### **Privatperson 4**

Bättre sittplatser och fler träd för skuggiga platser utmed Nissastrand. Gärna båtplatser, lekplatser och uteserveringar!

#### **Kommentar:**

*Tack för kloka inspel. Planens utpekade satsning på Nissanstråket stärker föreslagen.*

### **Privatperson 5**

Synpunkter bebyggelse i området H31. Synpunkter på kommunens hantering av tydlighet och gestaltad livsmiljö och trafik.

#### **Tydlighetskravet PBL**

Centrumplanen ger ganska övergripande och svävande vägledning om hur området H31 ska utformas. Direkt mittemot oss pekas skyfallsstråk, ny grönyta och bostadsområde ut, vilket gör det svårt för oss boende att avgöra syftet kommunen har med marken. För att kunna avgöra om det rör sig om grönyta eller bostäder behöver kommunen precisera syftet bättre. Särskilt då blandad stadsbebyggelse även kan innebära bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Att peka så många markanvändningar för platsen blir otydligt. Vi ser däremot fram emot kommunens ambition att skapa en fin grönyta och skyfallsstråk mittemot oss om så är fallet!

#### **Gestaltad livsmiljö**

Om det rör sig om bostadsbebyggelse i anslutning till oss på Skepparegatan står det att det kan tillkomma bostäder i 4-6 våningar och BÖR anpassas till villabebyggelsen öster om området. Det kan även tillåtas enstaka mindre enbostadshus. Jag bifogar här tre bilder på hur väl Halmstad kommun tidigare tillskapat ny bebyggelse på söder längs med Skepparegatan. Kommunen bör skriva tydligare att kommande exploatörer SKA ta hänsyn till villabebyggelsen i öster. För kommunen kostar det inget att ta ställning till vackrare utformning av staden. Det ger dessutom kommunpolitikerna och tjänstemännen mer möjlighet att argumentera mot exploatörerna i kommande planprocesser. Exploatörer har ingen egenintresse i att tillskapa mer anpassad bebyggelse till landskapet om det inte finns tydliga riktlinjer från kommunen. Detta leder ju dessutom till ett mer attraktivt hamnområde för Halmstad som stort och mer turism!

## Trafik

I dagsläget går det flertalet tunga transporter på Skepparegatan och Södra vägen ned mot både småbåtshamn, kulturhuset Najaden och reningsverket. Vi som har utfarter mot Skepparegatan har redan i nuläget svårt att komma ut från våra utfarter vissa tillfällen under dagen. Vi ser fram emot att knytas ihop med östra sidan av Halmstad, men hur kommande vägar planeras knyta an är väsentligt för boendemiljön och kommande buller. Om man kan ansluta till överfarten via Amiralsgatan kommer Skepparegatan och Södra vägen som redan är hårt belastade få genomfartstrafik för planerad led. Det bör alltså framgå om vägreservatet kommer ha anslutningar till befintliga vägar eller om det ska dras genom en tunnel. Det kan annars komma bli en tillsynsfråga för kommunens miljöhandläggare där befintliga hus måste anpassas utifrån kommunens utökade vägreservat även om överfarten inte dras direkt genom bostadsområdet. Det bör ju även göras en kostnads kalkyl vad en sådan väg förväntas kosta i jämförelse med nyttan för att koppla pendeltrafik som ska passera vägen 2 gånger om dagen.

Kommande gång och cykelväg är däremot väldigt väl tillänt och kan leda till både bättre folkhälsa och rörelse mellan stadsdelarna!

Överlag en bra plan och kul med att centrum utvecklas, glöm bara inte bort vardagsstaden där befintliga barn och boende tar plats. Om man knuffar undan boende riskerar man följa Göteborgs stads mönster där barnfamiljer flyttar iväg.

Se länkar:

[https://goteborg.se/wps/wcm/connect/f7ba1a38-c7e2-4efb-83d7-d2019cde25c1/Barnfamiljernas+flyttningar.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-f7ba1a38-c7e2-4efb-83d7-d2019cde25c1-mFeGPdl](https://goteborg.se/wps/wcm/connect/f7ba1a38-c7e2-4efb-83d7-d2019cde25c1/Barnfamiljernas+flyttningar.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-f7ba1a38-c7e2-4efb-83d7-d2019cde25c1-mFeGPdl)

<https://www.expressen.se/gt/darfor-flyr-barnfamiljerna-goteborg-vi-ser-en-trend/>

<https://www.gp.se/nyheter/barnfamiljer-flyr-g%C3%B6teborg-hit-flyttar-de-helst-1.35092506>

## Kommentar:

*Kommunen är medveten om att det föreslås flera användningar i område H31. Ett arbete med att ta fram en strukturplan för området är påbörjat. I det arbetet kommer det att tydliggöras var de olika funktionerna ska finnas, hur de ska relatera till varandra och intilliggande bostäder.*

*I plan och bygglagen finns kravet på hänsyn och god helhetsverkan som reglerar att ny exploatering behöver anpassas till befintliga värden. Denna plan är en översiktlig vägledande plan och att ändra bör mot ska här gör ingen skillnad i praktiken. Frågan kommer att hanteras vidare i kommande planering; vid detaljplanering och bygglövgivning.*

*Planerad gata på söder är en väg med en bro över Nissan. Ingen tunnel är aktuell i nuläget. Frågor avseende trafikering på anslutande gator och anpassning av befintlig bebyggelse kommer att bestämmas i kommande planering då även hänsyn kommer att tas till förändrad trafik på intilliggande gator.*

*Tack för kloka synpunkter, tips och länkar också avseende vardagsstaden. Vi tar med oss detta i kommande planering.*

## Privatperson 6

Jag begränsar mina synpunkter till att handla om Österskans och Hamngatan. Båda sidor om Nissan behöver på sikt bli attraktivare och vackrare.

### Österskans

Mitt förslag är att göra Österskans till en stor härlig park tillsammans med Picassoparken, Kapsylparken och Teaterparken. Detta ligger i linje med det klimatarbete som måste göras för framtiden.

Parken kan bestå av flera olika parkdelar och kan innehålla spännande låga byggnader för restaurang, kafé och olika aktiviteter för både vuxna och barn. Parken kan innehålla många intressanta idéer, som fontän, utomhusscen, bus- och lekpark, ängar för djurlivet, vacker grönska, trevliga sittplatser och mycket mer.

Den gamla bussterminalen är ingen vacker skapelse. Den har gjort sitt. Den borde rivas. Om skyddsrummet där under är tänkt att bevaras så kan ingång/utgång till skyddsrum ske genom en ny mindre lokal såsom kafé, restaurang, kiosk.

### Hamngatan

Hamngatan speciellt mellan Brogatan och Kyrkogatan borde göras vackrare och attraktivare för framtiden. Här bör fastighetsägare, arkitekter m fl försöka skapa förändring av exempelvis fasader. Gatan borde på sikt byggas om så att även här få in grönska i form a träd buskar m.m. Se bild.

Utmed Hamngatan vid Nissan borde restaurang och caféverksamheter bidra till att bli attraktiva mötesplatser.

Bifogad bild visar exempel hur Österskans/Picassoparken/Teaterparken/Kapsylparken kan bli en framtida sammanhängande park. Bilden visar även delar av Hamngatan där viss grönska och restaurang/caféverksamheter är inritade.





## **Kommentar:**

*Tack för fina inspel, engagemang och förslag på utformning. Att göra Österskans till en stor härlig park tillsammans med Picassoparken, Kapsylparken och Teaterparken ligger i linje med det planen föreslår inkluderade den klimatanpassning av Nissans kajer som görs. Utöver det finns ambitionen att utveckla en byggnad någonstans på Österskans som kan bysa publik verksamhet som aktiverar platsen året om, dygnet om.*

*Också föreslagen utveckling av Hamngatan som mötesplats med restaurang och caféverksamheter ligger i linje med planens förslag.*

## **Privatperson 7**

Idag fördelas tyngre trafik inom centrum beroende på vart de ska vidare mot. Ni planerar idag att koppla samman en bro till söder för att styra om den tunga trafik som finns mot centrum och hamnen.

Denna styrning enligt centrumplan är formad så att det ska gå in i ett område med stor potential att vara ett kultur- och miljöområde runt Alets naturreservat.

Redan nu flaggar Laholmsbuktens VA att en önskan finns för att styra om deras anläggning till ett mer passande område på andra sidan Nissan.

Lyfter man in ett trafikstråk från ”områdets namn” så kommer det innebära stor tung trafik som inte bara stjälper områdets möjlighet att utvecklas med fokus på miljö utan dessutom är lagd att placeras runt ett nu mer väletablerat skolområde.

Den tunga trafiken skulle inte bara innebära mer buller i området kring barnen, utan också en osäkrare plats för barnen att röra sig på.

I området idag hittar man följande skolor:

- Aleskogens förskola
- Slottsjordsskolan Söder
- Kattegattgymnasiet
- Slottsjordsskolan
- LBS Halmstad

Området är redan en plats där oskyddade trafikanter är utsatta.

Hur tänker man kring detta? Speciellt med tanke på att man funderar på att utöka med ytterligare en motortrafiktung led som avskärmar stranden för barn och vuxna.

Idag går barnen från skolan till natur utan hinder vid en plats där de enligt skolan tillbringar mycket tid. Att då lägga en motorled inom detta område som tar bort det naturområde som finns för barnen är för mig helt obegripligt. Varför riskera att ta bort stora delar av ett naturområde som dessutom används av fotgängare, cyklister, löpare, barnfamiljer och turister etc som frekvent använder området.

Mitt förslag är att bygga över gång- och cykeltrafik endast. Eller sätta en tunnel så lång att inget i området behöver påverkas.

### **Kommentar:**

*Planerad gata på söder har funnits i kommunens planer sedan mycket länge utan att förverkligas. De bakomliggande argumenten för en ny vägkoppling finns beskrivna i bland annat kommunens beslutade styrdokument "Plan för transportsystemet". Gatan behövs i syfte att avlasta trafik från Slottsbron och för att möjliggöra utbyggnad i södra delarna av centrum; Stationsstaden, Tullkammarkajen och Kattegattsområdet. Gatan planeras inte för tung trafik utan den är tänkt att fortsatt ledas via de större vägarna i och runt staden.*

*Utredningsarbete pågår kring bron och gatans sträckning och utformning. I detta arbete kommer till exempel bullerpåverkan, trafiksäkerhet och att minimera vägens barriärverkan mot bland annat Alet vara viktiga områden att utreda för att bita fram till bästa möjliga lösningar.*

## **Privatperson 8**

Planförslag bro över Nissan, med 1 fil i varje riktning. Här undrar man hur tankarna har gått ..

Historik:

1985 finns förslag om en bro över Nissan på söder i Halmstad, som efter mycket stötande och blötande inte kommer till och glöms bort. att notera: 1985 fanns det ca 76 000 invånare i Halmstad och varor köptes i affärer. Inte så mycket transporterades på lastbil

1998 Köper vi vår fastighet bevakningen 3 på lotsvägen 11. innan köpet kontaktas tjänsteman i rådhuset Halmstad om broalternativet, där vi får höra att det inte är aktuellt.

2023 kommer samma typ av förslag som låg på bordet 1985 men med skillnad att 2 filer skall stängas av på slottsbron. Då kan man ju ifrågasätta hur har man tänkt?

2023 Är innevånarantalet ca 105 000 = ökning med ca 40% Bara lastbilstrafiken har ökat med ca 100% sedan bara år 2000, och då har jag bara räknat med svenskregistrerade lastbilar...

Det finns med andra ord starka argument för att inte gå vidare med detta förslag, då det är slöseri med skattepengar, inte gör nytta på sikt och kommer att kräva nya åtgärder i en snar framtid.

Förslag: Tunnel med 2 filer i varje riktning.

Kostnadsbesparing:

Tunneln görs i sektioner på land, fraktas med pråm och sänks ned i Nissan efter muddring. På tunnelsektionernas "tak" installeras luckor som ligger ner i normaltillstånd.

dessa luckor kan höjas upp vid pålandsvind och högt vattenstånd. Luckorna kan fyllas med luft och flyter då upp vid behov. Att göra luckorna i samband med tunneln gör att kalkylen går ihop..

Tänk till tänk om..

PS Hör av er om ni vill ha mina synpunkter och idéer

## **Kommentar:**

*Planerad gata på söder har funnits i kommunens planer sedan mycket länge utan att förverkligas. Gatans utformning har skiftat och är ännu ej fastställt. Utredningsarbete pågår utifrån politiskt fattade beslut.*

*Bro och gata behövs i syfte att avlasta trafik från till exempel Slottsbron för att där möjliggöra effektiv kollektivtrafik. Gatan behövs också i syfte att möjliggöra utbyggnad i södra delarna av centrum; Stationsstaden, Tullkammarkajen och Kattegattsområdet.*

*Tunnelalternativet är inte längre aktuellt och gatan planeras inte för tung trafik. I politiskt fattade beslut har man valt att inte gå vidare med tunnelalternativet. Några av argumenten emot:*

- *ekonomi (både investering och driftskostnader)*
- *gynnar genomfartstrafik och speciellt biltrafik som är det lägst prioriterade transportslaget i transportplanen*
- *svårigheter att integrera tunnelanslutningar i befintlig och planerad stadsmiljö*

## **Privatperson 9**

Att bygga en tunnel istället för en bro i Halmstad och Hamnleden skulle kunna ha flera fördelar. Här är fem av de största fördelarna:

**Förbättrad trafikflöde:** En tunnel skulle skapa en mer jämn och smidig trafikflöde jämfört med en bro. Tunnlar kan hantera stora mängder trafik och minskar risken för trafikstockningar och förseningar, vilket bidrar till att förbättra framkomligheten och minska restiden för både fordons- och godstrafik.

**Säkerhet:** Tunnlar kan erbjuda en högre nivå av trafiksäkerhet än broar. Genom att hålla trafiken under marknivå skyddas fordonen från yttre väderförhållanden som starka vindar, isbildning eller översvämningar. Dessutom kan tunnlar vara utformade för att minimera risken för olyckor genom att erbjuda separata körfält, tydlig skyltning och belysning samt användning av avancerade säkerhetssystem.

**Minskat buller och visuell påverkan:** En tunnel skulle bidra till att minska buller och den visuella påverkan på det omgivande landskapet. Broar kan vara höga och synliga över långa sträckor, vilket kan påverka den naturliga skönheten och miljön i området. En tunnel skulle däremot kunna byggas under marken och skydda landskapets estetik samtidigt som den minskar bullret från trafiken.

**Skydd av naturliga resurser:** Området runt Halmstad och Hamnleden kan ha känsliga ekosystem och naturresurser. Genom att bygga en tunnel istället för en bro kan man undvika att störa eller skada dessa områden. Det kan vara särskilt viktigt om det finns vattenförekomster, skyddade arter eller andra ekologiska värden som skulle kunna påverkas negativt av en brokonstruktion.

**Förbättrad estetik och stadsutveckling:** En tunnel skulle kunna ge möjlighet till förbättrad stadsplanering och utveckling. Genom att undvika en hög och synlig bro kan det vara lättare att anpassa området runt tunneln till mer attraktiva och användbara ytor, såsom parker,

promenadstråk eller bostadsområden. Det kan bidra till att skapa en mer estetiskt tilltalande och levande stadsbild, samtidigt som det ger utrymme för fortsatt utveckling och tillväxt i området.

Dessa är några av de främsta fördelarna med att bygga en tunnel istället för en bro i Halmstad och Hamnleden. Det är viktigt att detta projekt får en grundlig utvärdering av långsiktiga konsekvenser för Halmstad och inte bara fokusera på kortsiktiga kostnader. När man läser underlaget lite mer noggrant står det klart att denna bro så småningom kommer bli en fyrfilig led för tung trafik. Vi vill inte ersätta en barriär mot en annan när vi nu försöker bygga bort dom. Alla är överens om att vi inte vill ha ännu en Slottsbro i Halmstad. En trafik led behövs, men snälla, säkra den för framtidens behov.

### **Kommentar:**

*I politiskt fattade beslut har man valt att inte gå vidare med tunnelalternativet. Några av argumenten emot:*

- *ekonomi (både investering och driftskostnader)*
- *gynnar genomfartstrafik och speciellt biltrafik som är det lägst prioriterade transportslaget i transportplanen*
- *svårigheter att integrera tunnelanslutningar i befintlig och planerad stadsmiljö*

*En bro planeras inte bara för genomfartstrafik utan även för den trafik, inklusive gång- och cykeltrafik, som uppkommer lokalt i de befintliga och planerade områdena på västra och östra sidorna av Nissan.*

*Bron med dess gatukopplingar kommer att samplaneras med att man tar bort vägkapacitet på bland annat Slottsbron genom att skapa busskörfält och genom att bygga om till exempel Slottsplatsen. Detta för att mildra den barriär för gång- och cykeltrafik som Slottsgatan utgör idag.*

*I de inriktningsbeslut som finns så är bron/gatan inte avsedd för tung trafik. Tung trafik ska även fortsatt ledas via större andra trafikleder och vägar i och runt staden.*

## **Privatperson 10**

Jag blir bedrövad över kommunens planer på en väg med 15.000 bilar/dygn och 850 lägenheter i Kattegattområdet (H31). Vi bör värna om den unika miljön kring Alets naturreservat och denna omfattande exploatering i utkanten av reservatet kommer ha en stor påverkan på områdets natur.

Jag citerar här delar ur kommunens beslut kring bildandet av Alets naturreservat (Dnr KS 2014/00243) och Skötselplan för naturreservatet Alet i Halmstads kommun fastställd av KF 2020-02-13. För mig är det svårt att förstå hur den kommande exploateringen av området inte kan ha omfattande påverkan på de unika naturvärdena i reservatet.

“I dagsläget finns uppgifter om 31 rödlistade arter med aktuella fynd. Därtill har ett stort antal i övrigt intressanta arter noterats, allt från signalarter för skyddsvärd skog till fridlysta arter” “Det välbesökta området har också en stor betydelse för olika typer av rekreation och friluftsliv, som kan utvecklas än mer. Alet ingår i riksintressen för naturvård och friluftsliv.”

“Negativa förändringar i hydrologi, igenväxning av hävdgynnade sand- och gräsmarker, exploatering samt fragmentering av biotoper (främst genom uppväxande lövskog mellan sandmarkerna) är de viktigaste hotfaktorerna mot Alets mångfald och naturvärden idag.

Även exploateringar strax utanför reservatet kan i vissa fall vara negativa för natur- och/eller upplevelsevärden. För att undvika påverkan av olika typer av exploatering behöver området ett formellt skydd.”

“Det som kan hota värdena i Alet är främst negativ hydrologisk påverkan i sumpskogsmiljöerna, brist på hävd som resulterar i igenväxning av sandmarkerna, exploatering samt fragmentering av biotoperna. Även exploateringar utanför reservatets gränser, som bebyggelse och vägar, kan vara negativa för natur- eller upplevelsevärden.”

“Förekommande ekosystem och biologisk mångfald ska bevaras och utvecklas både genom att naturliga processer får fortgå, liksom genom aktiva återställnings- och skötselåtgärder. Möjligheter skapas för arter att sprida sig inom reservatet, särskilt mellan sandmarkerna, och till liknande områden utanför reservatet.”

Jag har också synpunkter på den planerade bilbron över Nissan. I tidningen ”Halmstad” (utgiven maj 2023) tycker jag att Alexander Stähle, forskare och expert på framtidens städer, uttrycker det väldigt bra. Vi vet vad som inte är hållbart: bilvägar. Forskningen visar att det finns en enkel lösning på bil- och parkeringsutmaningarna, och det är marknadsprissättning. Är det bilköer och ont om parkeringsplatser i staden beror det på att det är för billigt att köra och parkera där.

Centrala Halmstad är förhållandevis litet. Majoriteten av de som idag tar bilen skulle utan problem kunna välja cykeln som transportmedel. Vi bör inte göra det enklare att välja bilen. Enligt Cykelfrämjandet har cykling i städer potential att öka med upp till 50 procent genom rätt satsningar. Detta skulle minska biltrafiken och gynna både miljön och stadens invånare. En bilbro över Nissan skulle minska utrymmet för gröna områden och påverka trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Ligger detta verkligen i linje med Halmstads ambition att skapa en hållbar stadsmiljö?

Dessutom kommer den planerade vägen medföra ett omfattande buller för boende på söder och skärma av Västra Stranden. En centrumnära sandstrand är något vi i Halmstad borde ta tillvara på och inte bygga barriärer i form av vältrafikerade vägar. Dessutom kommer bilbron och de övriga planerade broarna helt utradera Nissans båtliv!

Vill vi ha ett Halmstad där allt blir biltätare och smutsigare och mer ogästvänligt, eller ett Halmstad där staden är tystare, grönare och mer inbjudande? För mig är valet enkelt!

#### **Kommentar:**

*De bakomliggande argumenten för en ny vägkoppling finns beskrivna i bland annat kommunens beslutade styrdokument ”Plan för transportsystemet”. Gatan behövs bland annat i syfte att avlasta trafik från Slottsbron och för att möjliggöra utbyggnad i södra delarna av centrum; Stationsstaden, Tullkammarkajen och Kattegattsområdet.*

*I yttrandet lyfts flera frågor som belyser vikten av att det fortsatta utredningsarbetet analyserar och beskriver den påverkan som gatan kommer att göra på området vid Alets naturreservat. I utredningsarbetet kommer till exempel bullerpåverkan och att minimera vägens barriärverkan mot bland annat Alet vara viktiga områden att utreda för att hitta fram till bästa möjliga lösningar. I kommande*

*detaljplaner för gatan kommer slutlig avvägning att göras om gatan kan byggas utan att den negativa påverkan blir för stor.*

*I kommunens strategiska planering för transporter så finns en tydlig prioriteringsordning beskriven; gång, cykel, kollektivtrafik, bil. I samma plan finns ett beskrivet "målstyrt scenario" där bilens "marknadsandel" ska gå ner från dagens ca 62% till ca 50% till år 2050. Samtidigt växer staden och trots den förändrade målstyrda färdmedelsfördelningen kommer biltrafiken sannolikt att öka fram till år 2050. Att styra om en del av biltrafiken som idag tar sig genom centrala Halmstad möjliggör samtidigt satsning på framkomlighet för bussar. Samtidigt kan det minska den barriärverkan som dagens trafiksituation på bland annat Labolmsvägen och Slottsgatan ger upphov till.*

## **Privatperson 11**

En bro på söder kommer att bli förödande för bebyggelsen, Alets naturområde, Alets fotbollsplaner. Alets fotbollsplan är unik då barnen själva cykla till träning/matcher. Halmstad kommun borde än en gång se över andra möjligheter. Om kommunen satsat på spårvagn så hade mer än 50% av biltrafiken försvunnit och behovet av en motorväg över Nissan på söder bli överflödigt. Titta på Dublin och deras spårvagnar. Om kommunen satsat på spårvagnar så hade jag kunnat sälja mina bilar. Jag kommer att rösta på det partiet som är emot en bro på söder. Man bör även beakta detaljplan H 34 och hålla nere bebyggelse mot Neptunigatan. Det är politiker med stora visioner som blir ihågkomna. Vi behöver grönområden se norre park, Galgberget Låt Söder och Tullkammarkajen bli bostadsområden med stora grönområden.

### **Kommentar:**

*Planförslaget innebär stora förändringar för Alets naturreservat såväl som Alets idrottsplats och bebyggelsen på söder. Halmstad är en attraktiv kommun med inflyttning. I centrum ser kommunen möjligheten att förtäta och växa hållbart med bostäder, nära service, arbetsplatser och natur. Befintliga värden här har bedömts ha lägre värden än tex brukad åkermark och orörda naturområden utanför centrum. Bedömningen är också att en förtätning här kan skapa bostäder där en hållbar livsstil möjliggörs.*

*Planerad gata på söder har funnits i kommunens planer sedan mycket länge utan att förverkligas. Gatans utseende har skiftat och är ännu ej fastställt. Utredningsarbete pågår utifrån politiskt fattade beslut. En ny bro och gata behövs i syfte att avlasta trafik från Slottsbron för att möjliggöra effektiv kollektivtrafik. Gatan behövs också i syfte att möjliggöra utbyggnad i södra delarna av centrum; Stationsstaden, Tullkammarkajen och Kattegattområdet. Kommande arbete med strukturplan Kattegatt kommer utreda hur området kommer att samspela med gatan och befintliga värden såsom Alets naturreservat, Alets idrottsplats och befintlig bebyggelse.*

## **Privatperson 12**

Klimatet förändras genom en allt snabbare uppvärmning och signalerna från forskningen är inte positiva. En bromsning av de framtida temperaturhöjningarna kräver samtidigt ett väl fungerande internationellt samarbete, men pågående konflikter indikerar här stora hinder för radikala överenskommelser som ger konkreta resultat. Med stigande temperatur får vi stigande vattennivåer, inte minst genom att uppvärmning av haven får vattnet att expandera. Till detta kan vi lägga att Halmstad är en av de orter i landet som förväntas bli mest påverkade av översvämningar. Utvecklingen manar till försiktighet.

Kommunen måste planera Halmstads framtida utveckling utifrån de hot som kan förväntas. Vad

gäller kommande vattennivåer måste grundläggande vara de underlag som lämnas av SMHI, MSB och andra myndigheter, men den internationella utvecklingen indikerar klokheten i att lägga till marginaler, i synnerhet när mycket stora värden står på spel.

Utgångspunkten för framställning av planförslaget måste vara principen om det hållbara samhället, vilket innebär att det vi nu planerar inte ska bli en belastning för framtida generationer. Viktigt är här att ha en tydlig tidshorisont för hållbarheten i de detaljplaner och projekt som följer av planen. Vi ansluter oss här till hundraårsperspektivet, dvs byggnader och väsentlig infrastruktur ska kunna fungera i hundra år eller längre, räknat från tidpunkten för byggandet. Planförslaget tar sikte på exploatering som ska kunna komma till stånd fram till år 2050. Det innebär att byggnader och väsentlig infrastruktur som tillkommer till följd av denna plan ska kunna fungera fram till år 2150 eller längre.

Grundläggande för en plan av detta slag är exempelvis:

- Framtida normal havsnivå till och med år 2150.
- Vattennivåer i havet och längs Nissan vid stormar till och med år 2150.
- Framtida grundvattennivåer till och med år 2150.
- Markens bärighet vid de vattennivåer (främst grundvatten) som kan förväntas till och med år 2150. eo - Höga flöden i Nissan.
- Kombination av hög havsnivå och höga flöden i Nissan. (Dock inte max av båda faktorerna samtidigt).
- Framtida erosionsförhållanden.
- Skyfallshantering och barriärers samfunktion, även när havets medelnivå stigit.

Vad som planeras byggas måste således klimatanpassas utgående från ovanstående punkter. På sidan 89 i planförslaget står följande att läsa: "*Översvämningar kan också inträffa till följd av en kombination av extremnivåer i havet eller höga flöden i Nissan eller skyfall och höga flöden i Nissan. Det finns även andra kombinationsrisker, exempelvis torka och skyfall samt höga vindstyrkor och höga havsvattennivåer. Dessa risker beaktas när staden byggs ut.*" Det är starka ord, väldigt starka ord, och vi invänder inte, men det är just denna plan som i väsentliga drag beskriver hur staden ska byggas ut och riskerna som här markerats har bara till en begränsad del legat till grund för planen. Det hänvisas till en senare riskhanteringsplan och till detaljplanearbete, men riskhantering som berör större delen av den byggnation som avses bli en följd av denna plan kan inte skjutas till senare skeden — det arbetet måste i allt väsentligt vara avklarat innan denna plan beslutas. Det intryck man får vid läsning av planförslaget är att man börjat med stadsbilsrelaterade framtidsvisioner och först därefter funderat över förutsättningarna för planen. Visioner är väldigt bra, men de måste vila på en stadig grund av basfakta, om de ska komma till nytta.

Samtidigt som vi är kritiska ser vi positiva delar i förslaget. En sådan är att kartering har skett av förekomsten av höga temperaturer. Som följd av bland annat den aspekten betonas betydelsen av grönytor i alla områden och behovet av ytor för dagvattenhantering har beaktats. Därtill innehåller förslaget även positiva ansatser för prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Något som vi däremot helt saknar är en kartering av hur stigande grundvattennivåer, och andra klimatförändringar, påverkar befintlig bebyggelse inom planområdet. Det är väl känt att vi har befintliga områden inom dels Söder, dels Östra förstaden med påtagligt låg grundläggning och i en del fall råder redan idag problem med vatteninträngning. I dessa fall skyddar inte barriärer.

Kommer all befintlig bebyggelse att kunna ligga kvar under avsevärd tid? Denna fråga påverkar helheten vid planering av kommande bebyggelse och infrastruktur. Det saknas även bedömningar av markens bärighet.

Även i det närområde vi själva bor i finns problem med grundvattennivåerna. Behövs inga åtgärder inom planperioden? Man kan i detta område även fundera över behovet av åtgärder för hantering av skyfall. Såvitt vi kan se finns det inte ytor avsatta för dagvattenhantering, exempelvis magasin. Ett problem med infiltrerande dagvattenmagasin kan dock vara att de kan ge stigande grundvatten.

I planförslaget har behovet av skyddsrum nämnts och inom planområdet behövs befolkningsskyddsrum med betydande kapacitet, såväl för tillkommande som för befintlig bebyggelse. Alltför få skyddsrum har byggts under senare år. De nu pågående konflikterna har understrukit behovet och vi har ett upplupet underskott på skyddsrumspatser. I översvämningskänsliga områden som även har stigande grundvattennivåer krävs särskild planering för att skyddsrum ska vara säkra och markyta kan behöva reserveras.

I förslaget ingår flera broar som bedöms behövas om byggnationen ska genomföras. Vi vill peka på att dessa måste grundläggas på ett sådant sätt att de klarar både höga vattennivåer och höga flöden i Nissan. Detta kommer att kräva ganska höga konstruktioner, vilket kan medföra besvärande bullerspridning. Nya broar för biltrafik tenderar dessutom i sig att medföra trafikökning.

Det beskrivs att alla byggnader i Stationsstaden ska ha ”öppna bottenvåningar”. Detta kan tolkas på åtminstone två sätt. Det ena är att husen ska stå på pelare, vilket i så fall innebär resiliens vid översvämningskatastrofer. Den andra (mera troliga) tolkningen är att bottenvåningarna ska utgöras av butiker och andra publika lokaler med inomhusrelaterade verksamheter. Bygger man bottenvåningarna på i princip gatunivå blir byggnaderna istället extremt översvämningskänsliga. I planen bör framgå vad som i verkligheten avses.

Enligt planförslaget tillkommer en stor mängd bostäder, men merparten av dessa avses byggas i översvämningsområden. Med stöd av MSB:s översvämningskartor kan vi konstatera att områdena H31, H33, H34, H35 och H36 kommer att vara beroende av det yttre översvämningskyddet från cirka år 2070, om inte de inre skydden kan höjas till tillräcklig nivå, vilket inte är undersökt. Man måste därför utgå ifrån att det yttre skyddet kommer att behövas, något annat vore en spekulativ slutsats.

Till det kan läggas att vid de då aktuella nivåerna kommer vatten vid höga havsnivåer att tillföras från andra håll än Nissan, exempelvis från Fylleån och Östra stranden. Kostnaden för det yttre skyddet är hisnande och den för några år sedan gjorda bedömningen indikerar en kostnad om 6 500 miljoner kronor, vilket exempelvis vida överstiger kommunens årliga kommunalskatteintäkter. Frågan uppkommer omedelbart om hur detta klimatskydd ska finansieras. Man kan tänka sig att kostnaden belastar exploitörerna i de aktuella områdena, eller finansieras över kommunalskatt eller av staten. De ekonomiska värden (100 års avskrivningstid) som 2070 ska skyddas utgörs huvudsakligen av den byggnation som tillkommer till följd av detta planförslag, i första hand av de fem ovannämnda områdena som avses främst bebyggas med bostäder. 2 500 bostäder planeras och kostnaden för det yttre skyddet motsvarar då närmare 3 miljoner kr per bostad. Även om det också ska byggas för andra ändamål än bostäder indikerar summan att exploateringen omöjlig kan finansiera ett yttre skydd. Vi har således, till följd av



detta planförslag, en extrem framtida kostnad vars finansiering går på remiss till kommande generationer. I samrådsredogörelsen kan läsas att medel ska sökas till det yttre skyddet, vilket tyder på en spekulation i att staten betalar. Man måste då ställa sig frågan om staten verkligen kommer att betala för konsekvenser av självförvållade problem.

Ett antagande av planförslaget skulle försätta Halmstads kommun i ett allvarligt moraliskt dilemma. Vi har en princip om hållbarhet som innebär att vår generation ska efterlämna ett samhälle där kommande generationer kan ha en bra tillvaro. Samtidigt måste det vara orimligt att fatta kommunala beslut som förutsätter att staten, eller någon annan part, i framtiden ska betala mycket stora belopp som konsekvens. Det enda rimliga är att kommunen tar ansvar för sina beslut hela vägen ut.

Helheten i detta planförslag behöver omarbetas. Utgångspunkten för planarbetet måste vara planens förutsättningar. Till dessa kan man därefter foga det önskvärda.

Omfattande karteringar är nödvändiga för att ge de nödvändiga planförutsättningarna. Utöver vad som nämns ovan vill vi tillägga flödeskartering av Fylleån, kartering av markföroreningar (som i delar av området kan vara omfattande) och vindpåverkan, samt vilken vågbildning som kan förväntas i översvämningssituationer.

Vi avstyrker detta planförslag i sin helhet.

#### **Kommentar:**

*Halmstads kommun hänvisar till svar på yttrande från Klimataktion.*

### **Privatperson 13**

Hänsyn måste tas i planeringsstadiet och vidare under byggtiden till de oväntade skakningarna och rörelserna i marken på Andrégatan och Neptuniegatan från markarbetet som utförs på Bargaren 11 Patrikshill Annex som påverkar Blixten 8 en c-klassad fastighet på Andrégatan 3.

Skakningarna och rörelserna har fortplantats förbi min fastighet och känts av på Andrégatan 5, Andrégtana 7 och Andrégatan 9, Andrégatan 1, Neptuniegatan 6, Neptuniegatan 5 som ligger närmast runt Bagaren 11 har påverkats i ännu högre grad även Neptuniegatan 7 har känt av skakningarna.

En bandgrävare på 25 ton förorsakade/förorsakar dessa skakningar och rörelser i marken. Det oväntade som har hänt under markarbetet med bandgrävare på 25 ton.

Mitt hus skakar som att det pågår jordskalv stundtals. Det knakar i huset som att det ska delas i två bitar. Tavlor skallrar bl.a. stoppade jag ett högt skåp stående på en byrå från att välta (har ej hunnit sätta tippskyddet då det pågår en ommöblering)

Jag tog kontakt med ansvarig, Henrik Larsson, på Halmstads kommun fredagen den 16 juni 2023 som kom ut direkt på det visade sig att fler i området ringt och på plats stoppade han markarbetet runt annexet omedelbart.

På måndagen den 19 juni 2023 var ordinarie ansvarig Naser Adibi på Halmstads kommun åter i tjänst. Han kom till mig med information om fortsatt stopp på markarbetet då han känt hur marken skakade när han bad bandgrävaren köra fram och tillbaka, att en besiktningsfirma kopplas in, mätaren sätts upp på de närmaste husen och markfirman skulle använda en mindre grävskopa med hjul.

Inför kommande byggstart i närområdet krävs bättre planering. Att fastigheten Blixten 8 på

Andrégatan 3 besiktigas innan det rivs eller byggs inom ett område 500 meter från fastigheten kulturmiljö har bedömt att fastigheten ska bevaras och klassat den C.

Jag vill få information fortlöpande brevledes. Jag vill också få möjlighet att yttra mig i bygglovsskedet. Det behöver utredas varför skakningar och rörelser uppstår?

Om det går att bygga runt om och främst om det går att bygga på Bagaren 1.

Hur det går att bygga då varken Henrik eller Naser från kommunen eller ansvariga från markentreprenören eller grävaren varit med om något liknande (skakningar och rörelser) i samband med denna typ av grävarbete?

Vilka maskiner det går att använda?

Jag vill få information om ovanstående fortlöpande brevledes.

Det behöver kopplas in expertis som kan svara på hur Blixten 8 Andrégatan 3 och alla andra villor i närområdet ska klara av rivning och nybyggnation. Det har redan under tidigare byggen i närheten uppstått sprickor i husen i området. Jag vill få information fortlöpande brevledes.

Var och när är första rivning eller bygge planerat?

Jag vill få svar brevledes.

#### **Kommentar:**

*Synpunkten berör inte planen utan aktuell byggnation i området. Meddelandet har kommit ansvariga tillbanda och verkar vara löst i det saneringsprojekt på tomten som pågick och som kommunen ansvarade för. Marken är nu såld och en privat exploatör kommer att vara ansvarig för kommande byggnation.*

## **Privatperson 14**

Torsdag 15 juni och fredag 16 juni 2023, på morgonen. Huset skakar. Är det jordbävning? Inget på nyheter eller notis i Hallandsposten.

Det visar sig att Halmstad kommun utför arbete vid annexet till Patrikshill. Information har givits till de tre direkt angränsade fastigheter och inget till de andra närliggande fastigheterna. Den information vi erhållit har kommit via grannar.

Enligt telefon med Henrik Larsson, Miljökontoret i Halmstad, den 17 juni, visar det sig att det varit en grävmaskin med larvfötter om orsakat skalven. Då det har skett skakningar på vår villa på Andrégatan 5, och även vad vi vet på Andrégatan 7, borde även vi fått information. Har man undersökt markens bärighet? Det är gammal havsbotten. Skall detta arbetet fortsätta kräver vi, att det sker mätning av skakningar på vår fastighet. Vad detta, i förlängning, kan ha orsakat på fastigheten går idag ej att veta. Vi anser, av den anledningen, att vi har möjlighet att yttra oss i bygglovsskedet.

#### **Kommentar:**

*Synpunkten berör inte planen utan aktuell byggnation i området. Meddelandet har kommit ansvariga tillbanda och verkar vara löst i det saneringsprojekt på tomten som pågick och som kommunen ansvarade för. Marken är nu såld och en privat exploatör kommer att vara ansvarig för kommande byggnation. Aktuell plan har inget mandat att hantera byggskedesfrågor.*

## **Privatperson 15**

Centrumutvecklingsplan 2050 är en gedigen och på många sätt utmärkt plan som sätter ljuset på hur stadsrummen bör användas bättre, med fler funktioner. Den del som jag har synpunkter på rör transportsystemet, närmare bestämt förslaget om ny bilbro och väg på Söder, och hur det påverkar kommunens möjlighet att nå sina klimatmål. Förslaget påverkar även vissa av stadens grönområden på ett negativt sätt.

### **Att minska klimatpåverkan**

Mitt i pågående klimatkris föreslås en ny bilbro över Nissan och en vägförbindelse söder om centrum, fastän det finns gott om forskning och exempel som visar att ny infrastruktur tenderar att öka trafiken. För att minska utsläppen behöver staden aktivt underlätta för gång och cykel och utöka kollektivtrafiken samtidigt som det blir svårare att använda bilen i vardagen. Det är förståeligt att vilja minska trafiken i stadens centrala delar genom att leda om den men utgångspunkten borde vara att i ännu större utsträckning än planerat minska det totala antalet bilresor per person. Om stadens tillväxt inte ryms inom planetens gränser är utvecklingen inte hållbar.

Med tanke på att ca 50% av alla bilresor i Halmstad är kortare än fem kilometer så finns här en enorm potential – och mer cyklande skulle även vara bra för folkhälsan. Jag saknar ett mer visionärt tänk kring trafiken i kommunen. Som planeringen görs nu är det bilsamhället som fortfarande är normen. Det räcker inte att säga att man ska göra mer plats för cykeln om man fortfarande sätter av en stor del av stadens ytor för bilarna.

Länsstyrelsen skriver för övrigt i sitt samrådsyttrande, i avsnittet klimatomställning, att det borde vara möjligt att prioritera busstrafik i centrum utan en ny bilbro över Nissan. Detta som ett led i att reducera utsläpp av koldioxid från vägtrafik i tillräcklig omfattning, så att kommunen uppfyller sin del av Parisavtalet.

Jag hoppas på ett större politiskt mod och att alternativa lösningar på trafikproblemen i centrum tas fram. Det bästa alternativet kan inte vara att skapa en ringled runt centrum och skära av staden från havet och de strandnära grönområdena väster om Nissan. Det okänsligt utlagda vägreservatet illustrerar att man inte ser Västra stranden som en del av centrum, fastän man enligt den strategiska planen (se sid 12 i centrumutvecklingsplanen, del 1) vill åstadkomma ett nära centrum där man ”aldrig har långt till ett svalkande bad”.

### **Att prioritera rekreation och andra ekosystemtjänster**

Många av de goda tankarna kring hur grönstrukturen ska fungera och hänga ihop saboteras dessutom av vägreservatet på Söder. Här finns en tydlig målkonflikt mellan olika intressen. Barriärer Planen anger att det ska vara lätt att röra sig tryggt mellan stadsdelar. Den föreslagna vägen på Söder klassas som ”integrerat transportrum”, som enligt plan för transportsystemet (bilaga 1) har litet korsningsbehov och glesst mellan korsningspunkter. Planskilda korsningar planeras, vilket är en trafiksäker lösning men som av många upplevs som otrygg. Vägen och dess funktion står därmed i konflikt med planens huvudambition. Vägreservatet skär av centrum från havet, vilket är förödande för rekreation och friluftsliv. Här vill jag poängtera att det inte är själva vallen som ska klimatsäkra staden som är problemet, utan just biltrafiken. Det är fullt möjligt att

utforma en vall som stödjer rekreation och till och med kan fungera som utsiktspunkt och attraktivt rörelsestråk.

Många städer går i andra riktningen och försöker ta bort eller minimera vägstrukturer som är barriärer mellan staden och vattnet: Trelleborg, Umeå, Barcelona, Toronto. Listan är lång. Det vore synd om Halmstad lät bli att lära av andras misstag.

### **Buller**

Grönområden för avkoppling och rekreation behöver fredas från buller. Redan idag påverkas naturreservatet Aleskogen av buller från Nya Tylösandsvägen. En ny väg skulle öka bullernivåerna. Även om tillåtna bullernivåer inte överskrids så blir effekten att människors möjlighet till naturupplevelser och avkoppling påverkas negativt. Områden utan buller är viktiga för hälsan på många olika sätt.

### **Grön koppling norr om reningsverket försvinner**

Idag finns en smalt, fågelrikt och av fotgängare flitigt använt skogsområde mellan Lotsvägen och reningsverket. Det finns med som grön koppling på centrumutvecklingsplanens temakarta över grönområden. Med en väg här kommer området dock inte att kunna fungera som en grön koppling. Det vore ärligare att redovisa att denna gröna koppling och dess ekosystemtjänster – klimatreglering, bullerreducering mm - försvinner i och med en väg här. Än bättre vore att behålla skogen som den är.

Goda boendemiljöer försämras Att bo på Söder har stora kvaliteter – närhet till havet och naturen. Samtidigt finns flera störningar som exempelvis buller från hamnen och tidvis luktstörningar från reningsverket. En väg med trafikbuller skulle medföra stora försämringar för oss som bor i området, även om bullerskydd anläggs. Vi som bor på Lotskolonin vill också framföra att det vore olämpligt att skära av området från hamnen och havet eftersom det finns ett historiskt samband till tidigare lotsverksamhet.

### **Sammanfattning**

I planens pdf-version (del 1, sid 70) finns följande slutsats: ”Vägreservatet löper genom områden med höga naturvärden och dockar an mot uppskattade vistelse- och boendemiljöer. Dessutom kommer området att påverkas av höjda havsvattennivåer till följd av kommande klimatförändringar. Sammantaget ställer detta höga krav på nästa planeringsskeden.”

Min slutsats blir att resonemanget ovan sammanfattar väl varför vägreservatet bör utgå från planen och att ett mer hållbart transportsystem behöver skissas fram.

### **Kommentar:**

*Yttrandet lyfter, på ett utmärkt sätt, flera av de risker och problemställningar som uppkommer genom den nya planerade vägförbindelsen i söder. Dessa leder till avvägningar som måste göras i den fortsatta planeringen av en ny bro och gata. I kommunens styrdokument ”Plan för transporter” har bedömningen gjorts att en ny vägförbindelse är nödvändig för Halmstads utveckling även om vi lyckas med målet att förändra resebeteendet och minska bilanvändningen på sikt.*

*En viktig pusselbit i arbetet med att förändra färdmedelsfördelningen och att minska på bilandelen är att satsa på kollektivtrafikfält som ger utrymme för nya stombusslinjer genom Halmstad, till exempel den så kallade Halmstadsexpressen. Det är alltså viktigt att en ny bro/gatuförbindelse samordnas med att man minskar bilens*

*framkomlighet på andra ställen i staden för att inte totalt ökad vägkapacitet ska ge upphov till önskad ökad biltrafik (så kallad inducerad trafik). Planen pekar dessutom ut många förslag till satsningar på gång- och cykeltrafik bland annat nya cykelbroar, omvandling av gaturum och utveckling av mötesplatser.*

*En ny trafikförbindelse ger alltid upphov till störningar inte minst genom de barriäreffekter som uppkommer inklusive den historiska kopplingen mellan Lotskolonin och hamnen. Dessa störningar ska vägas mot de vinster som uppnås genom att förbindelsen ger möjlighet att röra sig, oavsett trafikslag, mellan västra och östra Halmstad och därmed bidrar den till att bryta den barriär som Nissan utgör idag. I fortsatt arbete med utformning av gatan kommer människors möjlighet att korsa gatan vara en central fråga där trafiksäkerhet vägs mot upplevd trygghet och attraktivt offentligt rum. Vägen och dess funktion riskerar så som påpekats att stå i konflikt med planens huvudambition.*

*Väggrummen i staden är viktiga gröna kopplingar. Skogsområde mellan Lotsvägen och reningsverket pekas ut som en grön koppling även efter att vägen planeras här även om den såklart då kommer att ha lägre kvaliteter. Tanken är att vägen ska placeras så att så mycket av befintlig tallskog som möjligt kan sparas.*

## **Privatperson 16**

Enligt Riktlinjer till område H23 ska den lägre höjds kalan placeras mot intilliggande grönområde. Anser att det gäller ta vara på ett område som är lämpligt att bygga på och ha samma höjds kala inom hela område H23. Detta för att skapa fler bostäder på mark som redan är anspråkstagen och nå kommunens mål att växa i invånarantal. Bedömer att området kan innehålla mer än 240 bostäder och lämplig mängd är 320 bostäder.

### **Kommentar:**

*Antalet bostäder i detta skede är en grov uppskattning och satt utifrån att området också ska rymma förskola, lättare verksamhet och grönytor. I senare skede; detaljplaneskedet, när mer exakta planeringsförutsättningar tas fram, kan siffran komma att justeras.*

## **Privatperson 17**

Granskningsförslaget till fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum är en gedigen rapport. I vissa delar en aning för detaljerad och omfattande för en plan med så långt perspektiv.

I inledningen beskrivs idén om Halmstads genuina stadskärna (s.2). Kvaliteterna som ska bidra till den här känslan bör kompletteras med ”innovation” och ”kultur”, två områden som är en del av Halmstads platsvarumärke och historia. Vi är till exempel en av de få städer i Sverige med två offentliga konstmuseer (utöver privata satsningar) och vi har två, för Sverige, konsthistoriskt mycket intressanta konstnärskap; Halmstadgruppen och Olle Baertling, som skulle kunna användas på ett mycket strategiskt sätt i detta planarbete och de efterföljande. Baertling, en av Sveriges genom konsthistoriens största namn och en person som var väldigt intresserad av det offentliga rummet, och med tanke på att han var från Halmstad skulle det vara intressant om den idé han hade om samtidens roll speglades i gestaltningen av det offentliga rummet. Konst kan ge Halmstad och näringslivet (inklusive besöksnäringen) ett kulturellt kapital som behövs för att överleva framtidens konkurrens.

I avsnittet infrastruktur för en ny tid beskrivs bilparkeringar som en utmaning (s.5).

Parkeringsytor och parkeringshus kan, vid omsorgsfull planering, bli flexibla ytor som kan användas på olika sätt vid olika tider på dygnet och året. Ett exempel är organisationen

Underdags som på ett kreativt sätt har använt bland annat parkeringshus i Lissabon (Park bar) för att skapa mötesplatser i miljöer som tidigare inte varit så tillgängliga. Parkeringsytorna kan på så sätt dessutom bli en del i att möta det stora behovet av samlingslokaler i centrum, som flera aktörer påpekat tidigare i planprocessen och som finns dokumenterat i samrådsredogörelsen.



”Park bar” som huserar på högsta våningen i ett parkeringshus i Lissabon

Under beskrivningen av utvecklingsstrategierna är uttrycket attraktiv kulturmiljö ett återkommande begrepp (s.10). En attraktiv kulturmiljö är i ständigt vardande, så det är viktigt att de planer som följer på centrumutvecklingsplanen har insikt om att den arkitektur som vi idag godkänner och uppför blir en del av framtidens kulturmiljö – där vår del av historien är närvarande för framtida invånare och besökare. Vad vill vi lämna efter oss och hur kan vi lämna efter oss en stad som ger dem förutsättningar att fortsätta verka för att vara en attraktiv stad?

Vidare beskrivs här att fastigheterna i centrum är planlagda för flexibel användning (s.11). Det är bra att fastighetsbeståndet i stort är flexibelt, men ibland kan lokaler bli för flexibla eller multifunktionella, vilket gör att de i sin flexibilitetssträvan inte passar riktigt för någon verksamhet alls. Vid ett sådant här stort och fördjupat utvecklingsarbete blir det ändå viktigt att våga sätta fingret på ett par behov som vi vet kommer finnas långsiktigt och planera för ändamålsenliga lokaler för dessa, samhällsviktiga och långsiktiga, behov som utpekats. Det gemensamma vardagsrummet är en uppodrande bild där värdeorden tryggt, mysigt och gemytligt figurerar. Dessa värden tenderar att i högre grad kunna appliceras på unika och småskaliga verksamheter, snarare än kedjor och verksamheter med stora ekonomiska muskler. Detta ställer krav på både centrumutvecklare och fastighetsägare, eftersom det i praktiken innebär att utveckla

sin verksamhet för att stötta den passionsdrivna ekonomin – där aktörerna inte i första hand strävar efter större omsättning, utan andra värden. Den passionsdrivna ekonomin ligger ofta närmare värdeorden tryggt, mysigt och gemytligt. Frågor att ställa är dels om detta är värdeord som platsar i en så övergripande plan som centrumutvecklingsplanen, samt om det verkligen är mysfaktor som Halmstad är eller vill vara känt för – hur går det ihop med t.ex. platsvarumärke?

Här finns rapporten om den passionsdrivna ekonomin:

[https://mcusercontent.com/c44b07d9c756456a0b1878e2a/files/f0536ec2-2ee6-46b0-f4f8-da134eeb7d06/Passionsdrivna\\_Sverige\\_PUNKS.pdf](https://mcusercontent.com/c44b07d9c756456a0b1878e2a/files/f0536ec2-2ee6-46b0-f4f8-da134eeb7d06/Passionsdrivna_Sverige_PUNKS.pdf)

I utvecklingsstrategin ”synliggöra” är formuleringen ”väl avvägda tillskott av samtida arkitektur” välkommen, och vi anser att den bör kompletteras med ”och konst” (s.14). Eftersom konst är en viktig beståndsdel i att öka attraktivitet och kvalitet, minska upplevda avstånd samt öka trygghetskänslan i det offentliga rummet. Detta tydliggörs både inom ramen för politikområdet gestaltad livsmiljö, där konst är en viktig beståndsdel, men även inom den långa traditionen av stadsutveckling och destinationsutveckling.

I planförslagen, under ”varierad stadsbebyggelse” vill vi förstärka något som även andra aktörer varit inne på tidigare i planprocessen (s.17). Evenemangsekonomin är en viktig komponent i Halmstad. Utan evenemangsekonomin kommer Halmstad inte ha en lika attraktiv stadskärna, vare sig för dem som bor här, studenterna eller besökarna. Ett sätt att ta tillvara på detta är att planera på ett sätt som tillåter denna ekonomi att ha verksamhet inne i centrum. Nyligen släpptes en rapport med statistik om Sveriges evenemang i siffror, där evenemangsekonomin betydelse tydliggörs. Jonas Siljhammar, vd för Visita: "Utöver att evenemangen bidrar till samhället i form av omsättning och sysselsättning driver de direkt och indirekt betydande konsumtion i andra branscher i ett större ekosystem, inte minst i fler delar av besöksnäringen i form av resor, logi, måltider och shopping.

Se rapporten här: [http://www.svensklive.se/wp-content/uploads/Evenemang-i-siffror2023\\_230622\\_till-ganglighetsanpassad\\_komprimerad.pdf](http://www.svensklive.se/wp-content/uploads/Evenemang-i-siffror2023_230622_till-ganglighetsanpassad_komprimerad.pdf)

Evenemang är en viktig del av Halmstads identitet och platsvarumärke och på detta område finns mycket forskning att ta stöd i både gällande utformning och planläggning, flöden, ekonomi och påverkan på samhällsutvecklingen. Därför föreslår vi att ge evenemangsekonomin en egen punkt under planeringsinriktningar.

Vi föreslår att planeringsinriktningarna kompletteras med att den förtätning och byggnation som ska ske i stadskärnan enbart ska vara profilskapande och unik arkitektur, med tanke på platskonkurrensen finns här inte plats för halvmesyrier.

Gällande förtätningspotentialen har Halmstad stor potential inte bara i förtätningsgrad utan att förtätningen kan bidra till en arkitektonisk och kulturhistoriskt intressant stadsbild (s.17).

Det har under många år funnits en praxis att vid ingrepp i kulturhistoriskt värdefulla miljöer, vara tydliga med att redogöra – i materialval, färger och i kommunikation – vad som är nya tillägg och vad som är den ursprungliga miljöns beståndsdelar. Denna praxis ger upphov till arkitektoniskt intressanta miljöer och vi föreslår att detta tydliggörs i planeringsinriktning för den varierade stadsbebyggelsen. Det knyter an till ett talesätt som lyder ”what you wish to hide, show with

pride” (regissören Peter Greenaway) som innebär att man ser styrkor där andra ser svagheter, eller att inte gömma undan skavanker eller skönhetsfläckar utan bära dem med stolthet. Detta synsätt föreslår vi bli vägledande gällande både förtätning och övriga omplåstrande åtgärder. I världens mest framträdande skulpturstad, Münster, har konstnären Tobias Rehberger gjort en omfattande intervention där stadskärnans elskåp, ledningar, rör och lyktstolpar – element man annars gärna vill gömma, blivit en omtyckt och iögonfallande gestaltning av stadsmiljön.



Konstnär: Tobias Rehberger, bild: Tagesspiegel



Konstnär: Tobias Rehberger



Konstnär: Tobias Rehberger  
Bild: Friso Gentsch



Inom ramen för näringsliv välkomnar vi att kultur är en del av planeringsinriktningarna (s.20). Vi vill dock komplettera med att det inte enbart är tillfälliga installationer som bidrar till nya besöksanledningar, utan här gäller kanske i första hand att staden kommunicerar en känsla av helhet på kultur- och konstområdet. Se Borås som exempel, där deras skulpturbiennaler inte enbart bidrar till ökade besök under själva utställningsperioden, utan att effekten även sträcker sig mellan de återkommande perioderna eftersom där finns en långsiktig plan för konststaden, där också de olika aktörerna på området är viktiga partners i att säkerställa den långsiktiga attraktiviteten. Där kan nämnas de privata och offentliga konstmuseerna, de privata och offentliga konstsamlarna, gatukonstorganisationen och de konstnärsdrivna gallerierna såsom Ålgården, som bedriver både galleriverksamhet, verkstäder för produktion av konst samt konstnärsutbyte med andra länder – vilket ger staden ännu en internationell prägel. Det viktiga här är ekosystemstanken, med en förståelse för att allting hänger ihop.



Konstnär: Jaume Plensa, bild: Bengt Oberger Skulpturen, placerad utanför Textilmuseet i Borås, är en donation från lokala konstsamlare och -stiftelse till staden Borås.

För att locka dem som kommer med färjan krävs förstås logistik men framför allt innehåll att locka med (s.22). Ett innehåll som de inte kan få hemma. Danskarna som kommer med färjan från Grenå har på hemmaplan både Aarhus, Aalborg, Silkeborg och Randers – städer som alla ett restaurangutbud av en helt annan klass, starka kulturinstitutioner samt ett självständigt kulturliv med konst och kulturupplevelser, så för att Halmstad ska vara lockande för dem som har allt det hemma, behöver vi vara aktsamma om innehållet: verksamheten.

Det är inte bara ytan utan det som ytan rymmer som gör att folk kommer trivas i Halmstad. Här handlar det om att höja kvaliteten och att det ska kännas autentiskt. Det får inte kännas som en charterort, där gatorna kantas av turistrestauranger med samma utbud. Det krävs ett arbete för att locka talangerna hit. Att något ser gemytligt ut blir lätt kitschigt, medan att vara gemytligt är en känsla som kräver genuina verksamheter och ett sammanhang som tillåter drivna människor att utvecklas. För när allt kommer omkring är det människor vi talar om. Det är människor som är näringslivet. Det är människor som är turismen. Det är människor som skapar vårt samhälle. Strukturerna runt omkring: logistik, flöden, arkitektur, grönområden... är bara just det – strukturer för människor att fylla med mening.

Vidare beskriver centrumutvecklingsplanen att centrum ska leva dygnet runt och året om (s.22). Här vill vi förstärka det som flera aktörer varit inne på under samrådet. En stad lever dygnet om, kontor lever bara under kontorstid. För att få en levande stad behöver vi undvika att många kontorsplatser hamnar på samma ställe så att det blir ett dött ställe resten av dygnet. Det misstaget finns flera exempel på, tex finanskvartieren i Buenos Aires, som blomstrar fram tills att börsen stänger. Kontor och verksamheter som arbetar med upplevelser i kvällsekonomin kompletterar varandra fint, då det ger en levande stadsbild under fler av dygnets timmar och årets dagar, och vi föreslår att detta beskrivs tydligare i planeringsinriktningarna för näringsliv, samt att de 80 000 kvm kontorslokaler som planen ger uttryck för behovet av, förstärks med vikten av varierade verksamheter både gällande branscher och lokalernas användningsområden. Byggnader som enbart innehåller kontorslokaler är för en levande stad mindre intressanta än byggnader som innehåller blandade verksamheter och boendemiljöer.

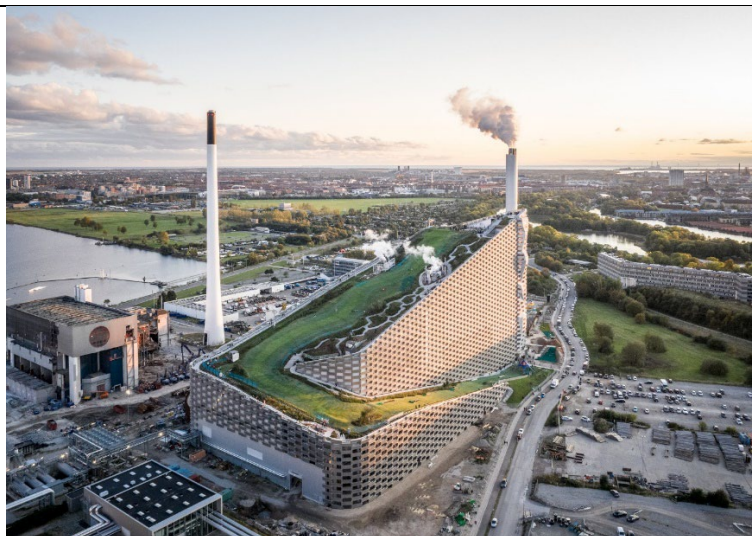
Det är glädjande och uppmuntrande att se avsnittet om gestaltad livsmiljö, det ger en viktig inramning till resten av centrumutvecklingsplanen och kan med fördel placeras tidigare i dokumentet för att ge läsaren en bakgrund och förståelse för de olika avsnittens inverkan på människors livsmiljö (s.26). Vi ser också mycket positivt på att den strategi för gestaltad livsmiljö med arkitekturstrategi som ska tas fram är tänkt att vara kommunomfattande.

Just mellanrummen är en intressant plats och i synnerhet i Halmstad, där platskonkurrensen i centrum är stor (s.27). Ett omsorgsfullt gestaltande av mellanrummen medverkar till Halmstads varumärke, trygghet och hållbarhet. Mellanrummen utgör ibland osynliga platser, bortglömda platser eller platser i förändring och dessa platser besitter en stor potential. Här nämner vi återigen ”what you wish to hide, show with pride”. Som mellanrumsexempel: Nässjö stads satsning på väggbaserad gatukonst, som hade sin utgångspunkt i att många invånare tyckte att staden hade många "fula brandväggar" – en satsning som sedermera låg till grund för stadens profilering och platsvarumärke. När den första muralmålningen kom på plats uttryckte många att de helt plötsligt lade märke till en vägg de inte ens hade uppfattat att den existerade. I Köpenhamn har man tagit mellanrummens bidrag till att minska platskonkurrensen i centrum till

en ny nivå i och med Copenhill som kombinerar värmeverk, utförsåkning, klättervägg och grönytor, se bild nedan.



Konstnär: ROA, som här uppför en muralmålning i Nässjö, foto: Lennart Alves

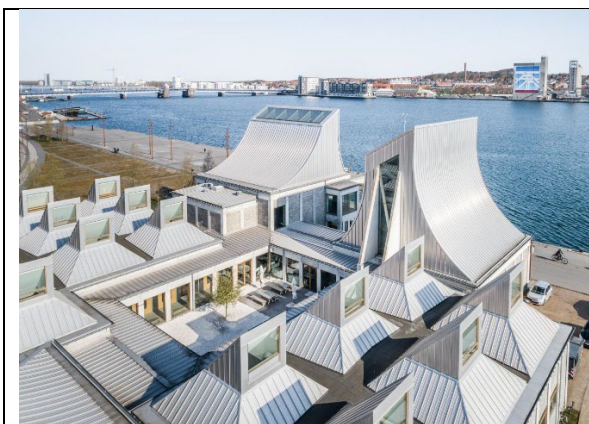


Copenhill i Köpenhamn, bild: Rasmus Hjortshøj

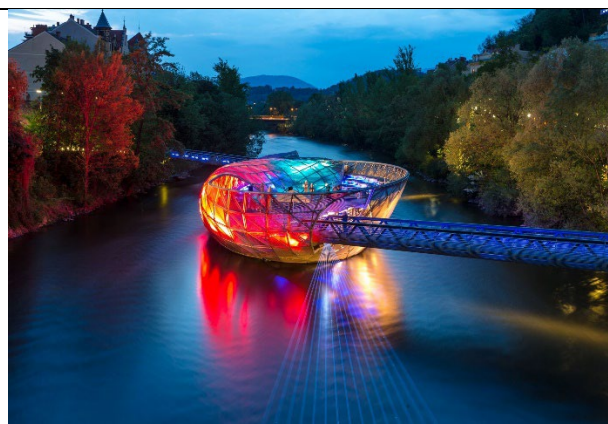
Vi välkomnar också stycket om att Halmstads kommun tar ledartröjan (s.28). Detta innebär att vi tar vårt ansvar som Hallands residensstad, regionens största stad och att Halmstads kommun i och med sin roll som lagledare kan påverka utvecklingen på ett helt annat sätt än att agera reaktivt på omvärldens handlingar.

I delen som handlar om identitetsskapande stråk nämns kajer och vallar och här anser vi att Halmstad redan i centrumutvecklingsplanen kan hämta inspiration från andra städer där vallar och kajer har blivit multifunktionella, ett krav som bör kunna ställas i en stad som Halmstad där Nissan är en sån grundpelare i stadens existens.

Exempel finns i många städer. Nedan nämner vi Aalborg, med bland annat Utzon arkitekturcenter och hela campusområdet vid vattnet, staden Graz bro ”Murinsel” som binder ihop stadens olika delar i en kreativt gestaltad bro som dessutom inhyser ett café med butik och en evenemangsplats likt en amfiteater på bron. Två städer mindre än Halmstad.



Utzoncentret i Aalborg



Murinselbron i Graz

--	--

Vidare föreslår vi att centrumutvecklingsplanen på ett tydligare sätt föreslår att området H35 innehåller ett kulturkvarter. En nybyggnation av kulturinstitution alt. sk. kulturell service i det södra området av H35, utan att formuleringen för den delen blir för detaljerad för ett så översiktligt plandokument som detta. En kulturinstitution i det södra området av H35 skulle hjälpa till att bygga samman Kulturstråk Nissan med Stationsstaden på ett naturligt sätt, det skulle dessutom binda samman och skapa ett östvästligt band med Kulturhuset Najaden – som plötsligt hamnar i centrum på ett helt nytt sätt i och med den planerade bron, samt ett nord-sydligt band med stadsbiblioteket och de övriga institutionerna i kulturstråket – som här skulle hjälpa till att förlänga stadskärnan. Att det på H35 planerade grönområdet skulle kunna planeras utanför kulturinstitutionen och bli en skulpturpark skulle dessutom binda samman Picassoparken och Baertlingmodellerna på högskoleområdet på ett sätt värdigt en konststad som Halmstad. Det kan också bidra till att minska den barriärverkan som orsakar oro i planen samt bli en bra målpunkt för kulturstråket.

Centrumutvecklingsplanen lutar sig något mot mötesplatser som är attraktiva under sommarsäsongen – ett kulturkvarter kan göra stadskärnan attraktiv även på vintern, även kopplat till framtida klimatskydd.

Gällande kulturinstitutioner vid vattnet finns många platser att inspireras av. Vi vänder blicken mot vårt grannland Norge och ger några exempel som kan inspirera Halmstad till en klok användning av Nissan och bli kronjuvelen i Halmstads stråk och samtidigt bidra till klimatskydd i framtiden.



Operahuset i Oslo (Snøhetta arkitekter), där kajkanten har blivit en välbesökt skyddsvall utan närmare barriäreffekt

<p>Kistefos museum (BIG arkitekter), byggt över Randselva</p>	<p>Restaurangen Under (Snøhetta arkitekter) i Lindesnes</p>
<p>Interiörbild från Under (Snøhetta arkitekter) i Lindesnes Museet MAAT,</p>	<p>Museum of art, architecture and technology, i Lissabon (arkitekt Amanda Levete)</p>

Gällande Stationsstaden är det en välkommen formulering när planen uttalar att effekterna som eftersträvas kan nås ”genom en intressant stadsmiljö och spännande arkitektur”, att man skriver ut att det gäller ”både bebyggelse, offentliga platser och grönstruktur samt konstnärlig gestaltning” och att man vill ge ”området en identitet och genom en välgjord och spännande arkitektur bli ett nytt landmärke i staden” (s.76). Det låter lovande!

Vi ser fram emot att som kommuninvånare vara en del av det fortsatta utvecklingsarbetet och önskar arbetets alla parter lycka till i den fortsatta processen.

#### **Kommentar:**

*Tack för ert gedigna arbete med att samla ihop inspiration och bidra med inspel i detta arbete. Materialet är värdefullt framför allt att ta med i fortsatt planering i både det långa och korta perspektivet. Nedan bemöter vi några av era inspel mer konkret. Övriga tar vi med oss i kommande arbete med bland annat centrumutveckling.*

*Planens inledande text kompletteras med innovation och kultur: ”På västkusten, längs med pärlbandet av städer mitt emellan Oslo och Köpenhamn är Halmstad beläget. Böljande sanddynor och långsträckt stränder är en del*

*av varumärket, men Halmstad har så mycket mer att erbjuda. Med en genuin stadskärna och ett centrum som samlingspunkt, motor och hjärta i kommunen. Kvaliteterna finns här; stadsliv och gemyt, **innovation och kultur**, offentliga platser, lummiga parker och det samlande vattendraget Nissan.”*

*Tack för fina inspel till det som markerats ut som mobilitetshus, byggnader som över tid kan ha olika utseende och funktion och bidra till det offentliga rummet*

*Planen stöder tanken om att se nutidens tillägg till stadsbilden som framtidens kulturmiljö. I det nyligen uppstartade arbetet med arkitekturpolicy finns det möjlighet att fördjupa denna inriktning. Planen stödjer även inriktning om blandad bebyggelse i centrum.*

*Utvecklingsstrategin Synliggöra är kompletterad med formuleringen: ”Väl avvägda tillskott av samtida arkitektur och konst.”*

*Text i kapitel Näringsliv kompletteras med följande: ”Möjligheten att arrangera evenemang underlättas. Evenemang bidrar till omsättning och sysselsättning i andra branscher, inte minst besöksnäringen i form av resor, logi, måltider och shopping.”*

*Möjligheten att lokalisera ett kulturkvarter hanteras inom ramen för lokalförsörjningsstrategi och utbyggnadsplan.*

*Kommunledningsförvaltningen fick i september 2023 uppdrag av kommunstyrelsen att bereda och ta fram ett förslag på en arkitekturpolicy för Halmstads kommun. Vid beredningen av arkitekturpolicyn kommer hållbarhetsfrågor och helhetsaspekter för den bebyggda miljön att vävas in, och gestaltad livsmiljö förblir ett centralt begrepp i alla skeden av stadsutveckling. Flera av de frågor som nämns i yttrandet blir aktuella att arbeta in.*

*Tack för fina konkreta inspel, tankar och idéer avseende kultur som en del av näringslivet och ekosystemtanken att allting hänger ihop och stöttar varandra med människan i centrum. Planens uppgift är att fastlägga strukturer och inriktningar för fortsatt utveckling. Nu återstår att göra resten av arbetet tillsammans!*