

Halmstads kommun

Södra Infarten etapp 2

Social konsekvensbeskrivning



Sammanfattning/Slutsats

Denna sociala konsekvensbeskrivning (SKB) till detaljplan för Södra infarten etapp 2 kompletterar Norconsults SKB från 2015, som analyserar de sociala konsekvenserna av projektet Södra infarten som helhet. Etapp 2 inkluderar en ny passage över Västkustbanan för bil som ansluts till två cirkulationsplatser på vardera sida om järnvägen. Hela passagen (bron inklusive cirkulationsplats och påfart) inkluderar även en gång- och cykelbana som separeras från körbanan. Gång- och cykelbanan separeras delvis genom ett räcke, och har delvis en egen planskild sträckning med tunnlar under körbanan

Planförslaget är generellt positivt för Halmstads invånare och besökare då det bidrar med fler passager över Västkustbanan, binder samman stadsdelar och ökar människors närhet till rekreation. Det ger en positiv effekt för miljön runt Laholmsvägen som avlastas från trafik och farligt gods.

Miljön runt stora trafikområden brukar generellt upplevas som ogästvänliga och otrygga. Speciellt kvälls- och nattetid kan platsen upplevas mörk och otrygg för fotgängare och cyklister. Här är det viktigt att lägga stor vikt vid gestaltning och belysning av framför allt gång- och cykeltunnlarna. För trafiksäkerhetens skull bör man tydligt visa hur olika trafikslag ska röra sig i området och gärna även separera gång- och cykeltrafik från varandra genom exempelvis heldragen linje.

För barn kommer planområdet generellt inte bli ett område där man bör uppmuntra lek och vistelse. Barn har inte samma trafikmognad som vuxna och är på så sätt mer osäkra i trafikerade miljöer. Istället skulle man kunna satsa på ytor för lek i grönområdet som ligger utmed den nya gång- och cykelvägen mot Östra stranden, utanför aktuellt planområde.

PM SKB 2021-09-24	2021-09-24	Färdig PM	Veronika Jönebratt	Veronika Jönebratt	Veronika Jönebratt
Utkast efter kommunens kommentarer	2021-09-21		Paula Widmark/Veronika Jönebratt	Veronika Jönebratt	
Utkast	2021-08-25		Paula Widmark	Veronika Jönebratt	
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

1. Bakgrund och syfte

Denna sociala konsekvensbeskrivning (SKB) till detaljplan för Södra infarten etapp 2 kompletterar Norconsults SKB från 2015, som analyserar de sociala konsekvenserna av projektet Södra infarten som helhet. Efter att den första konsekvensbeskrivningen togs fram har inriktningen för etapp 2 delvis förändrats, med anledning av ändrade förutsättningar från Trafikverket. Halmstads kommun har därför beställt en uppdatering av SKB:n för etapp 2.

Denna komplettering av SKB:n fokuserar på att utvärdera de sociala konsekvenserna av planförslaget för Södra infartens etapp 2. Detaljplanen syftar bland annat till att koppla ihop E6 och väg 15 och befintliga och nya verksamhetsområden, samt avlasta Laholmsvägen från trafik och farligt gods. Laholmsvägen ligger öster om planområdet. Den nya leden kommer följa Västkustbanans sträckning. Planförslaget inkluderar bland annat en ny passage över Västkustbanan. Under projektets gång har det funnits olika utredningsalternativ för denna överfart. Planförslaget har nu landat i ett alternativ för överfart över västkustbanan som binder samman Larsfridsvägen och Stålverksagatan.

Förslaget innebär en överfart för bil som ansluts till två cirkulationsplatser på vardera sida om järnvägen. Hela passagen (bron inklusive cirkulationsplats och påfart) inkluderar även en gång- och cykelbana som separeras från körbanan. Gång- och cykelbanan separeras delvis genom ett räcke, och har delvis en egen planskild sträckning med tunnlar under körbanan. Gång- och cykelbanan kopplar samman befintlig gång- och cykelbana utmed Stålverksagatan, Larsfridsvägen och gång- och cykelväg mot Östra stranden.



Illustration över nordvästra delen av planområdet, föreslagen ny passage över Västkustbanan. Bilväg är markerad i ljusgrå och gång- och cykelbana är markerad i mörkgrå



Illustration över mellersta delen av planområdet. Idag finns en befintlig passage under Västkostbanan på Västervallvägen för både bil-, gång- och cykeltrafik. Södra infarten passerar Västervallvägen via en ny bro.

SKB:n bygger vidare på tidigare framtagen SKB från 2015 och analyserar förslagets konsekvenser utifrån temana *attraktiv stadsmiljö, sammanhållen stad, trafiksäker miljö, trygga stråk och platser samt god hälsa*. Rapporten fokuserar främst på fotgängare och cyklister, även om den generella tillgängligheten även ökar för dem med bil. Avslutningsvis ges rekommendationer till fortsatt arbete. Denna rapport ska läsas tillsammans med den tidigare framtagna SKB:n från 2015.

Rapporten fokuserar framför allt på den nordvästra delen av planområdet där den nya passagen över Västkostbanan planeras. Den befintliga passagen vid Västervallvägen, som behåller sin nuvarande utformning, och Västkostbanan som barriär vidrörs också. Den sydligaste delen av planområdet utgörs främst av en ny väg endast avsedd för biltrafik. Eftersom Västkostbanan redan idag går i samma sträckning och utgör en barriär för boende kommer planförslagets konsekvenser bli små i södra delen av planområdet. Denna del av planområdet är mer eller mindre oförändrad sedan SKB:n från 2015.

Nedan används ordet passage utan närmare precisering för hela nordvästra delen av planområdet, bilväg och gång- och cykelväg inkluderat (inte endast själva bron över Västkostbanan).



Vy över ny passage, sett från Larsfrid.

2. Sociala konsekvenser av förslaget

Attraktiv stadsmiljö

Ett genomförande av planförslaget innebär att Södra infarten kan avlasta Laholmsvägen, vilket i sin tur skapar ökade förutsättningar för att utveckla Laholmsvägen till en attraktiv stadsmiljö.

Till etapp 2 har ett kompletterande gestaltungsprogram tagits fram. Gestaltningen av trafikmiljön runt den nya överfarten föreslås brytas ner i olika delar för att minska skalan och binda samman området med närliggande platser. Det övergripande temat är "hav och hamn". Längs Stålverksgatan och Larsfridvägen förlängs befintlig allé. I övrigt planeras området gestaltas med strandskog, naturlika buskage och öppna rum med ängsgräs. Cirkulationsplatserna föreslås utformas med hög ambition som tydliga landmärken genom exempelvis konstprojekt.

För dem som rör sig genom området är det positivt med en väl genomtänkt gestaltning som är i en mänsklig skala. En varierande miljö är stimulerande för människor och bidrar positivt till människors upplevelse av platsen. Större konstprojekt i anslutning till cirkulationsplatsen ökar igenkänning för alla trafikslag.

Miljöer som domineras av trafik är svåra att göra attraktiva, och kanske är inte heller syftet att invånarna ska uppehålla sig en längre stund inom planområdet. För fotgängare och cyklister är det dock viktigt att platsen känns tillräckligt attraktiv för att man ska välja att röra sig genom området. En grön gestaltning med träd, buskar och blommor kan öka attraktiviteten eftersom människor generellt mår bra av natur och grönska. Enligt gestaltungsprogrammet har gång- och cykelvägarna utformats med gen linjeföring, god sikt och svaga lutningar.

Befintlig gokartbana söder om cirkulationsplats Hamnen försvinner i och med planförslaget. Banan är populär och nedläggningen får negativa konsekvenser för framför allt barn. Gokartbanan har idag en

egen bana som endast riktar sig till barn. Anläggning ligger nära Östra stranden och utgör ett viktigt besöksmål i närområdet. Gokartbanan söker ny plats men har ännu inte hittat någon.

Sammanhållen stad

Planförslaget möjliggör en ny koppling mellan verksamhetsområdet Larsfrid och Östra stranden, som består av en stor andel fritidshus och en mindre mängd året-runt-bostäder. I anslutning till Larsfrid finns även högskoleområdet. Ur ett socialt perspektiv är det framför allt gång- och cykelvägen som skapar positiva effekter, eftersom barriären som utgörs av Västkustbanan och Laholmsvägen överbryggas med ytterligare en gång- och cykelpassage.

I förlängningen innebär den nya infrastrukturen bland annat även att bostadsområdena Linehed och Andersberg får förbättrad tillgång till Östra strandens höga natur- och rekreationsvärden. I nuläget finns en koppling vid Västervallsvägen, så den föreslagna kopplingen gynnar framför allt boende i Linehed som slipper dagens omväg. Omvänt förbättras kopplingen mellan Östra stranden och övriga delar av staden, vilket gynnar året runt-boende och sommargäster på Östra stranden.

Enligt rapporten *Kartläggning och behovsanalys gällande insatser för att minska och motverka segregation* (Kontigo och WSP Advisory, 2019) präglas Halmstad i viss utsträckning av en socioekonomisk boendesegregation och det är framför allt områden i centrala Halmstad i närheten av planområdet som är socioekonomiskt svagare. Planförslaget bidrar till att socioekonomiskt svaga bostadsområden får förbättrad tillgång till Östra strandens rekreationsområde samt fler gång- och cykelkopplingar till övriga staden, vilket är positivt.

Sett ur ett barnperspektiv gynnas framför allt äldre barn som rör sig på egen hand i staden, eftersom ett förbättrat gång- och cykelnät generellt är positivt för äldre barns självständighet då de kan röra sig utan att vara beroende av att skjutas. Det är också positivt att projektet innebär förbättrad tillgång till rekreation vid Östra stranden som är en målpunkt för barn, både för äldre barn som kan ta sig dit på egen hand och för familjer som saknar tillgång till bil eller föredrar att cykla och gå.



Trafikplats Hamnen med gång- och cykeltunnel mot Östra stranden.

Trafiksäker miljö

Det kan upplevas otryggt att gå och cykla tätt intill motortrafik där trafikslagen endast separeras med räcke, trots att alla säkerhetskrav uppfylls. Risken är alltid att hastigheterna blir höga och som oskyddad trafikant kan man då känna sig utsatt. Det blir i synnerhet relevant eftersom Södra infarten planeras bli rekommenderad väg för farligt gods. Generellt ger planförslaget en positiv konsekvens gällande farligt gods. Detta eftersom det farliga godset leds bort från Laholmsvägen och Västervallvägen, som är omgivna av bostäder, till Södra infarten där människor endast avses befinna sig under kortare tid när de passerar gåendes eller med cykel.

Gång- och cykelbanan föreslås vara fyra meter bred, utan separation av trafikslagen gång och cykel eller separerade fält för de olika riktningarna. Det innebär risk för konflikter mellan de oskyddade trafikanterna som ska samsas om gång- och cykelbanan. En tydligare separation kan öka attraktiviteten att använda passagen.

Framför allt barn och unga gynnas av planskilda korsningar eftersom de generellt är mer utsatta i en trafikerad miljö. Barn har inte utvecklat en lika hög trafikmognad som vuxna, varför separation från biltrafik med höga hastigheter är positivt. För barn är det även positivt med en tydlig separation mellan gång och cykel för att minska risken för olyckor.

Den sociala konsekvensbeskrivning från 2015 ger rekommendationen *"Lyft fram barnperspektivet i detaljprojekteringen/fortsatta arbetet med genomförandet genom att satsa på förbättringar i området som främjar lek och kreativitet"*. Denna rekommendation togs fram till en analys av ett större område och projektet Södra infarten som helhet. Längs passagen över Västkustbanan bedöms det inte lämpligt att utveckla inslag som uppmuntrar till lek i anslutning till passagen, eftersom området är starkt trafikerat. Däremot är det lämpligare att utveckla lekfulla stråk till exempel i naturområdet längs med den separata gång- och cykelvägen mot Östra stranden, som ligger utanför planområdet.

Trygga stråk och platser

Vad som upplevs som ett tryggt stråk eller plats skiljer sig beroende på årstid, tid på dygnet samt befolkningsgrupp och individ. Trafikområden utan närliggande bostäder eller verksamheter upplevs generellt som mer otrygga, eftersom det minskar känslan av att det finns personer som ser om något händer. Framför allt nattetid kommer planområdet sannolikt att upplevas otryggt för många. Detta gäller framför allt kvinnor och ungdomar som generellt upplever offentliga miljöer som mer otrygga.

En konsekvens av gång- och cykelväg som går planskild från bilvägen kan vara att den upplevs otrygg, eftersom färre ögon ser vad som händer där än längs delar som bilisterna ser. Risken är att människor då undviker att använda hela passagen. Om många undviker att använda vissa vägar ökar den upplevda otryggheten.

För att öka känslan av att planområdet är ett tryggt stråk kan man se till att vägar är väl belysta, att det inte finns stora buskage eller andra mörka utrymmen nära gång- och cykelbanan, samt att man har god uppsikt långt framåt. Gång- och cykeltunnlar upplevs av många som otrygga varför det är extra viktigt att tänka på sikt och ljus här. Offentlig konst och annan omsorg om miljön kan öka känslan av att platsen är omhändertagen och på så sätt trygg.

Dagtid har den norra delen av planområdet stora möjligheter att vara ett tryggt och attraktivt stråk tack vare väl tilltagna grönytor. Kvälls- och nattetid kommer sannolikt Västervallvägen upplevas som en tryggare passage förbi Västkustbanan, eftersom det är en kortare sträcka som är planskild. Det är viktigt att det finns flera olika vägar att välja mellan, så att även den som undviker grönområdena kvällstid kan ta sig fram. Många, framför allt kvinnor och unga, upplever parker och andra grönområden som otrygga i mörker.

För föräldrar med mindre barn är uppsikten central i att känna sig trygg att låta barn röra sig mer fritt. Det är dock viktigt att miljöerna inte utformas så att de inbjuder till vistelse i området, utan enbart används som just passager över Västkustbanan.

God hälsa

Planförslaget medför en ökad tillgänglighet till Östra stranden, havet och rekreation. Västkustbanan är en barriär vars effekt minskar genom fler passager. Fler övergångar skapar möjligheter för fler att ta sig runt till fots eller med cykel, något som i sin tur främjar folkhälsan.

Genom en god grön gestaltning kan även trafikmiljöns grönstruktur bidra positivt då människors hälsa och stressnivå generellt sjunker av naturkontakt. Dock kan höga bullernivåer få motsatt effekt. Det är därför framför allt miljön runt den separata gång- och cykelvägen mot Östra stranden som har potential att bidra med positiv grönska. Dock ligger denna del utanför planområdet.

För Laholmsvägen blir miljön bättre med minskat buller och föroreningar från trafiken. Här bor många permanent och det är positivt att farligt gods leds bort från bostäder. Villorna och fritidshusen som ligger nära Västkustbanan har redan idag bullerskydd. På vissa ställen förstärks dessa.



Framtida gång- och cykeltunnel

3. Slutsatser och rekommendationer

Planförslaget är generellt positivt för Halmstads invånare och besökare då det bidrar med fler passager över Västkustbanan, binder samman stadsdelar och kan öka människors närhet till rekreation. För att öka planförslagets attraktivitet kan följande rekommendationer tas i beaktning.

- ❖ En genomtänkt gestaltning i mänsklig skala med fokus på gående och cyklister är positivt för den generella upplevelsen av platsen. Det handlar exempelvis om utformning och val av grönska och övriga material.
- ❖ Undvik stora buskage eller andra dolda utrymmen som skymmer sikten runt gång- och cykelvägen, i synnerhet i nära anslutning till gång- och cykeltunnlarna.
- ❖ Det är viktigt att främja barns lek. Dock bör man undvika att uppmuntra till vistelse och lek i nära anslutning till bil- och järnvägen. Satsa hellre på naturområdet runt gång- och cykelbanan mot Östra stranden, som ligger utanför planområdet.
- ❖ Kvälls- och nattetid kan planområdet upplevas som otryggt. Det är viktigt med bra belysning för att öka sikten.
- ❖ Underlätta för människors orientering genom exempelvis tydliga skyltar.