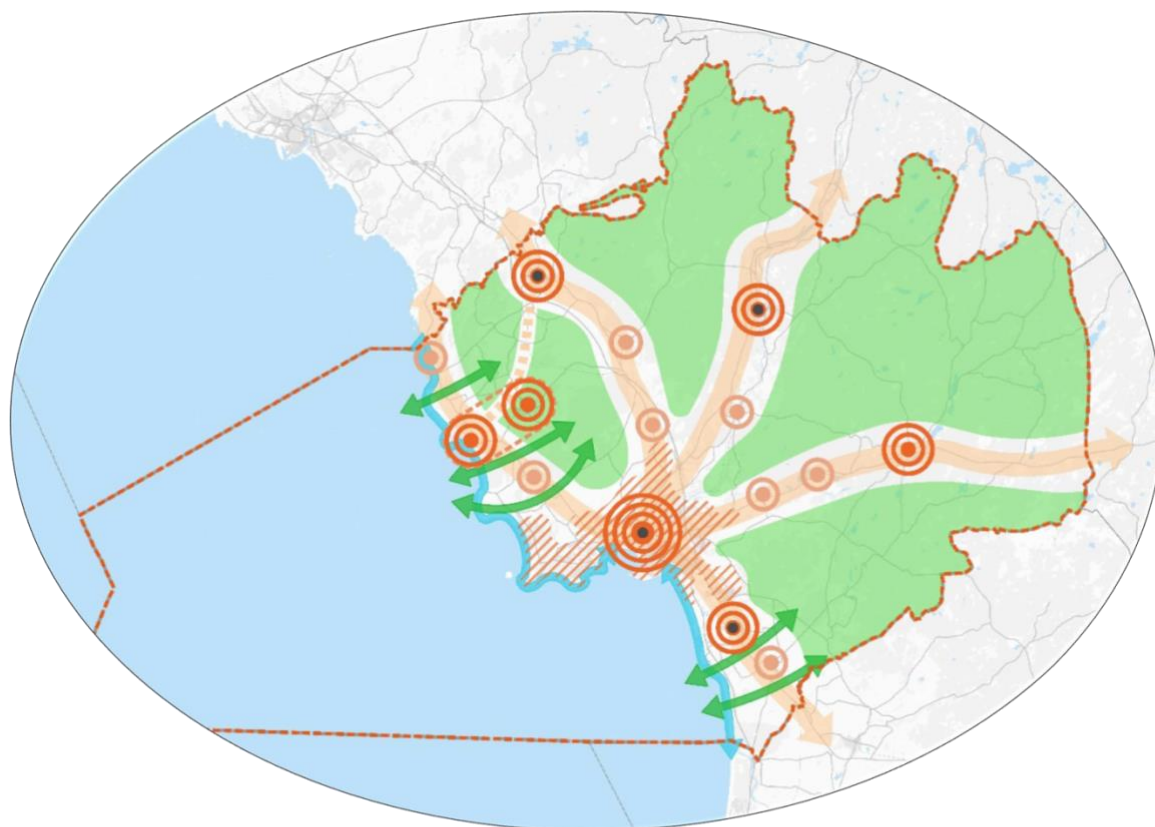


Konsekvensbedömning med MKB

Framtidsplan 2050

WSP 2020-10-13, reviderad av Halmstads Kommun

Beslutad av Kommunfullmäktige 2022-03-30 §27



Konsekvensbedömning med MKB

Framtidsplan 2050

Kund

Halmstads kommun

Konsult

WSP Samhällsbyggnad Sverige

Laholmsvägen 10

WSP Sverige AB

302 66 Halmstad

Besök: Laholmsvägen 10

Tel: +46 10 7225000

www.wsp.com

Uppdragsnamn

Strategisk konsekvensbedömning med MKB Halmstad kn

Uppdragsnummer

10301467

Författare

Maria Carlsson, Lars Nilsson, Sirje Pädam, Hanna Ljungqvist, Petra Sörman

Datum

2020-09-08

Reviderad enligt Kommunstyrelsens beslut 2021-09-21

Granskad av Oskar Wallgren

Kontaktpersoner WSP

Helena Klintström

Maria Carlsson

Lars Nilsson

Sirje Pädam

Hanna Ljungqvist

Julia Ederyd

Petra Sörman

Mailadress

Helena.klintstrom@wsp.com

Maria.b.carlsson@wsp.com

Lars.nilsson@wsp.com

Sirje.padam@wsp.com

Hanna.ljungqvist@wsp.com

Julia.ederyd@wsp.com

Petra.sorman@wsp.com

Sammanfattning

Denna strategiska konsekvensbedömning med miljökonsekvensbeskrivning tillhör samrådshandlingarna för Halmstads kommuns översiktsplan, Framtidsplan 2050. WSP tog fram konsekvensbedömningen till samrådshandlingen och därefter har kommunen kompletterat med bedömningar av konsekvenser utifrån de förändringar som har gjorts i granskningsförslaget. En rubrik "Förändringar i granskningsförslaget" tillkommer efter varje avsnitt där det beskrivs vilka förändringar i konsekvensbedömningen som har gjorts utifrån granskningsförslaget.

För att säkerställa att samtliga aspekter av hållbar utveckling integreras i planarbetet har kommunen valt att integrera miljöbedömningen i en bredare hållbarhetsbedömning, inkluderat de miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna. Syftet med en hållbarhetsbedömning är att bidra till en helhetssyn och hållbarhetsanpassning i framtagandet av Framtidsplan 2050.

Planförslaget i korthet – samråd

Framtidsplan 2050 behåller den övergripande visionen för kommunens utbyggnadsstruktur med förtätning utmed stråk med mellanliggande gröna kilar. Förtätning sker inom centrala Halmstad i form av omvandlingsområden, från verksamhetsområden till blandad stadsbebyggelse samt större och mindre utvecklingsområden bland annat vid Frösakull, Sofieberg och Fyllinge. Servicesamhällena, Trönninge, Getinge, Harplinge/Haverdal, Oskarström och Simlångsdalen växer särskilt med både bostäder och service. De servicesamhällena som ligger nära staden (Trönninge) och utefter kusten (Harplinge/Haverdal) växer mer än övriga servicesamhällena, vilket beror på högre efterfrågan och bättre förutsättningar för hållbara transporter. Bostadsorterna i stråken växer primärt med bostäder för att bibehålla tillräckligt serviceunderlag. Gång- och cykelnätet prioriteras, förstärkningar sker i befintligt cykelnät och i anslutning till nya tågstationer, nya vägar och vid centrumnoder – mötesplatser – där offentlig service koncentreras för att underlätta hållbara transporter.

Ytor för verksamhetsmark prioriteras på ytor mellan Kistinge/Trönninge utefter goda logistikmöjligheter till huvudväg och järnväg. Nya tågstationer i Trönninge, Getinge och Åled förstärker kollektivtrafiken till centrum och underlättar regionala kopplingar för studier och yrkesliv.

Ett antal vägreservat föreslås och kommunikationsreservatet kvarstår öster om Halmstad för att möjliggöra att järnvägen och motorvägen dras utanför Halmstads tätort.

Förutsättningar för turismutveckling samlas i knutpunkter för att ge mervärde genom att samla turistnäring och service i dessa punkter, så att samtidigt naturen värnas resten av sträckan.

Planförslaget redovisar drygt 24 000 nya bostäder, 18 000 av dessa inom Halmstad tätort. Därigenom möter Framtidsplan 2050 kommunens nya målsättning om en befolkning på 150 000 personer år 2050. Idag bor ca 70 % av kommunens invånare i staden, och genom liggande planförslag bedöms den relationen kvarstå.

Avgörande aspekter i Framtidsplan 2050 är klimatutmaningarna, jämlikhetsutmaningarna och infrastrukturen för en ny framtid - hållbara transporter.

Förändringar i granskningsförslaget

Granskningsförslaget har ett fördjupat resonemang kring bostadsförsörjningsfrågan som följer Boverkets byggbehovsberäkningar. Granskningsförslaget tar höjd för drygt 23 000 nya bostäder varav 22 300 pekats ut. Ytterligare 1000 bostäder förväntas tillkomma genom förtätning och spridd bebyggelse, än vad som försvinner vid efterföljande processer i utpekade områden. Samma proportioner bibehålls mellan staden, servicesamhällena och bostadsorterna varför minskningen har skett proportionerligt. I staden har antalet bostäder ökat i centrala Halmstad och minskat i de västra och norra delarna av staden. I centrala Halmstad tillkommer ytterligare 1400 bostäder medan de västra delarna minskar med drygt 2000 bostäder och de norra delarna minskar med drygt 1000 bostäder. Det har tillkommit ett verksamhetsområde intill motorvägen vid avfarten till Kvibille. Där utöver har områden motsvarande drygt 20 hektar tagits bort på jordbruksmark för att minska påverkan på denna. Av områdena på jordbruksmark har områden som främjar etableringar av tågstationer prioriterats att vara krav samt områden som är viktiga utifrån social hållbarhet.

Förändringar i det antagna förslaget

I jämförelse med granskningsförslaget har 1000 utpekade som "bostäder med tillhörande funktioner" i stadens västra delar utgått (område H4). Således har 21 300 bostäder pekats ut i översiktsplanen. Utöver det förväntas bostäder tillkomma som förtätning i linje med planeringsinriktningarna.

Förändringar i det antagna förslaget kommenteras endast vid de avsnitt som påverkas av förändringen i planförslaget.

Planförslagets konsekvenser

Konsekvenser för miljö

Utsläpp av växthusgaser har under lång tid orsakat klimatförändringar med konsekvenser som högre temperaturer, höjda havsnivåer, översvämningar och ökad erosionsrisk. Kommunen behöver därför ta ställning till hur samhället kan anpassas till dessa förändringar. Planförslaget har tagit stor hänsyn till översvämningsriskerna då nya utbyggnader undviks i översvämningsområden, men fler åtgärder kommer att behövas för centrala delen av Halmstad,

och eventuellt även för Oskarström utefter Nissan. I Getinge planeras ytor för att hantera översvämningssområden längs Suseån och Rävingsbäcken. Pågående arbete med klimatanpassningsplan och fördjupad översiktsplan för Halmstads centrala delar arbetar med översvämningssproblematiken knuten till höjda havsnivåer. På vilket sätt detta ger konsekvenser i stadsbilden går inte i samrådsversionen att bedöma mer än att högsta beräknade vattenstånd + 3,61 (2100) behöver klaras.

Förutom att anpassa kommunen för kommande klimatförändringar är det även av stor vikt att arbeta för att minska utsläppen av växthusgaser. Förtätning och utveckling av de befintliga servicesamhällena och bostadsorterna och ny infrastruktur kommer att medföra ytterligare stora utsläpp av växthusgaser vid byggande, anläggning och genomförande och det kommer krävas ett omfattande nytänk inom bygg- och anläggningssektorn för att begränsa dessa utsläpp. Mindre delar av kommunens skogsmark och grönområden kommer att försvinna i samband med byggnation, vilket innebär att delar av kommunens kolsänka försvinner. Kommunen har arbetat för att minimera andel värdefull mark som bebyggs inom kommunen och byggnation sker i första hand som förtätning, i andra hand på skogsmark och i sista hand på jordbruksmark. Av planförslagets totalt utpekade 22 000 nya bostäder, planeras i Framtidsplan 2050, 16 300 av dessa inom Halmstad tätort. Detta kan medföra minskad klimatpåverkan då stora satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik inom tätorten kommer att ske. Utanför Halmstad ligger utvecklingsområdena samlade i stråk vilket möjliggör resande med kollektivtrafik. För orterna som ligger långt bort från staden blir kollektivtrafiken ett mindre attraktivt alternativ eftersom restider blir längre och turtätheten låg. I huvudsak bedöms planen ha en struktur som möjliggör ökat resande med hållbara transportmedel.

I fullt utbyggt planförslag försvinner ungefär 3 % av jordbruksmarken, vilket medför risk om att jordbruksmarken inte går att återställa. Stora arealer jordbruksmark har under tidigare decennier tagits i anspråk för utbyggnad, vilket medför att den sammantagna effekten av tidigare och planerad utbyggnad blir stor. Förtätning av staden har eftersträvat men byggande på jordbruksmark har inte kunnat undvikas. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga till stora då en viktig framtidsresurs tas i anspråk.

Planförslaget som helhet medför ökad exploatering inom tillrinningsområden till vattentäkter, men inga områden pekas ut inom sekundär eller primär skyddszon. De negativa konsekvenserna genom minskad grundvattenbildning och ökad förorening blir sannolikt små om erforderliga utredningar och skyddsåtgärder genomförs och utbyggnader med stor påverkan stoppas. Utbyggnader medför generellt att riskerna för påverkan på grundvattnet ökar. Flera vägreservat ligger inom tillrinningsområde för grundvattentäkt och Förlängningen av

Nymansgatan ligger inom vattentäktens sekundära skyddsområde men utanför primärt skyddsområde. Sträckningen följer därmed kommunens riktlinjer.

Föreslagna utvecklingsområden berör några kulturmiljöer där främst de obebyggda gröna delarna påverkas. Denna typ av påverkan försvagar sambandet mellan bebyggelsen och den omgivning där den vuxit fram. Planerad utbyggnad inom riksintresset Övraby medför att den medeltida stadens omfång blir svårare att överblicka och utgör samtidigt intrång i fornlämning. Kulturmiljö Halland har rekommenderat att riksintresset utgår. Utbyggnaden i servicesamhällena medför en liten påverkan på utpekade kulturmiljöer.

Planförslaget har i stor utsträckning undvikit värdekärnor för naturmiljön. I Simlångsdalen har naturmiljöstråket längs Fylleån en funktion som stråk för fisk och landlevande djur som rör sig längs vattendraget. Utvecklingsområden i samhället medför intrång i skogsmiljöer i en liten omfattning sett till den totala ytan skog inom området. Påverkan på dessa värden bedöms därför som liten.

Framtidsplan 2050 har också utvärderats utifrån FN:s globala miljömål för hållbar utveckling, Agenda 2030 som redovisas som 17 huvudmål och 169 delmål. I utvärderingen¹ framgår att Framtidsplan 2050 har hög grad av uppfyllelse i 6 delmål och att ytterligare 26 delmål uppfylls. Kommunen har arbetat med Agenda 2030 under arbetets gång med översiktsplanen och gjort justeringar i planen för att säkerställa att planen uppfyller samtliga berörda delmål. Planförslaget anses ha god uppfyllelse gällande Agenda 2030.

Förändringar i granskningsförslaget

I granskningsförslaget har påverkan på grundvattnet minskat då bostadsbyggnation motsvarande 1000 bostäder vid Prästjordens vattentäkt tagits bort. Påverkan på kulturmiljö har minskats sedan område i fornlämningstäta har Holm tagits bort. Dessutom har området i Övraby utvidgats men innehåller ändå färre bostäder för att hänsyn ska kunna tas till fornlämningar och riksintresse för kulturmiljö i detaljplaneskedet. Planeringsinriktning har tillkommit som tydliggör att naturvärdesinventering sker i detaljplaneskedet och att områden som enligt svensk standard bedömts som högsta naturvärdesklass, NVI klass 1, undantas i sin helhet från exploatering. Områden med högt naturvärde, NVI klass 2 skyddas så långt det är möjligt. Färre bostäder i områden med naturvärdesklass 2 möjliggör för minskad påverkan på naturvärden genom att ha möjliggjort anpassning av bebyggelse i detaljplaneskedet. Påverkan på jordbruksmark har minskat sedan områden på motsvarande drygt 20 hektar jordbruksmark tagits bort. Planeringsinriktning för solenergi-parker syftar till att underlätta etableringen av

¹ Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050, 2020-04-30, WSP

dessa. Sammantaget är den negativa påverkan på miljömässig hållbarhet mindre i granskningshandlingen.

Förändringar i det antagna förslaget

I planförslaget har ianspråktagande av tätortsnära skogsmark utpekad för bostäder minskat med 35 hektar. Förändringen bedöms som marginell i ett kommunperspektiv. Då 1000 färre bostäder pekas ut i västra Halmstad kan det innebära att potentialen att ställa om till hållbart resande försämras något

Konsekvenser för människor

En av de utmaningar som sticker ut för Halmstads kommun är segregation och ojämlikhet inom kommunen. En av de övergripande strategierna i översiktsplanen är därför att bryta segregationen i kommunen. Planen har höga ambitioner att skapa en blandning av olika bostadstyper genom att planera för de bostadstyper som är underrepresenterade i en viss stadsdel och på så vis skapa större blandning av olika slags bostäder. Därmed skapas förutsättningar för att olika gruppers behov kan tillgodoses inom fler områden, vilket är positivt. Dock bedöms endast en liten del av beståndet komma att vara tillgängligt för betalningssvaga grupper och vissa gruppers bostadsbehov synliggörs inte i planförslaget. Vidare ska områden knytas samman och barriärer överbryggas med trygga tvärförbindelser för gång- och cykel.

På en övergripande nivå uppfylls denna strategi genom att fokus läggs på servicesamhällen, där vissa av dessa har en något sämre socioekonomi än kommunens genomsnitt. Genom att fokusera på och utveckla socioekonomiskt svagare områden kan ett helhetsgrepp inom dessa tas, vilket möjliggör för förändrade strukturer och sammansättningar. Detta kan öka attraktiviteten i dessa områden och bidra till att andra socioekonomiska grupper flyttar dit. Genom detta fokus skapas en mer blandad befolkning och segregationen kan motarbetas. Att bryta segregationen kräver dock mer än bara en blandad bebyggelse och utbyggd offentlig service, där ett flertal av åtgärderna inte kan hanteras av en översiktsplan eller annan fysisk planering, utan är av en annan karaktär, varför en fördjupad analys för respektive bostadsområde rekommenderas vid fortsatt planering. Vad som är av vikt i den fortsatta planeringen är också att sträva efter att möjliggöra en mer blandad befolkning även i de socioekonomiskt starkare områdena. Genom att förtäta med flerbostadshus och möjliggöra för hyresrätter i områden med övervägande bostadsrätter eller äganderätter kan ge fler möjligheten att bo i kommunens olika bostadsområden. Detta planeras i merparten av områden, dock kan de mer storskaliga utbyggnadsområdena som till exempel den planerade utvecklingen i Getinge bidra till att nya segregerade områden skapas. Här krävs i vidare planering tydliga strategier för hur detta skall motverkas och insatser som möjliggör för gemensamma mötesplatser och målpunkter för boende i hela Getinge.

Inom kommunens centrala delar kan det planerade omvandlingsområdet i Larsfrid och Vilhelmsfält bidra till att knyta samman de olika angränsande bostadsområdena, så som Andersberg och Linehed. Stadsdelen planeras bli ett blandat område med både verksamheter, bostäder och offentlig service. Högskolan är idag dominerande i området och dess utveckling prioriteras i planförslaget, vilket stärker Halmstad som regional kunskapsnod. För att ytterligare stärka högskolan pekas områden ut för studentbostäder. Boende i anslutning till omvandlingsområdet har en svagare socioekonomi än genomsnittet i kommunen. Planförslaget kan bidra till att skapa en större blandning av boendeformer och bostadsstorlekar vilket kan skapa en större socioekonomisk variation. Övriga utvecklingsområden som är planerade i centrala Halmstad är av mindre skala och i områden med starkare socioekonomi vilket kräver riktade insatser för att uppnå samma förändring.

Boende i Trönninge, Simlångsdalen, Haverdal, Harplinge, Eldsberga, Marbäck, Kvibille, Gullbrandstorp och Steninge har en stark socioekonomi. Det innebär att sett till genomsnittet i kommunen är de genomsnittligen mer utbildade, har en högre inkomst och färre personer är arbetslösa. För att säkerställa en utveckling som bidrar till en mer integrerad kommun kan därför insatser som bidrar till en varierad bebyggelseutveckling prioriteras i dessa områden. Detta genom att komplettera med andra typer av bostäder och upplåtelseformer än det dominerande beståndet, exempelvis flerbostadshus och hyresrätter. I Oskarström och Åled har de boende en lägre socioekonomi än kommunens genomsnitt. Ett högre fokus kring kompletterande bostäder och upplåtelseformer än befintligt bör prioriteras, vilket översiktsplanen också gör. Vad som är av vikt vid till exempel kompletterande villabebyggelse i ett område som domineras av flerbostadshus är att flertalet kopplingar mellan områdena tillskapas samt gemensamma mötesplatser och målpunkter. Detta kan bidra till att områdena blir mer integrerade med varandra. För att uppnå en sammanhållen struktur bör fördjupade analyser genomföras i ett senare skede kring hur den nya bebyggelsen ska integreras på platsen.

Då Larsfrid och Vilhelmsfält är av större skala och idag omgärdas av storskaliga barriärer i form av Laholmsvägen, verksamhetsområde och järnväg finns risk för att det planerade omvandlingsområdet blir isolerat och inte integreras i omkringliggande bostadsområden. För att skapa en mer sammanhållen stadsdel prioriteras det i översiktsplanens strategi att trygga och gröna kopplingar skapas för att knyta de östra stadsdelarna närmre havet. Vidare lyfts att områdets omvandling ska bidra till att barriärerna mellan stadens östra bostadsområden och Östra stranden ska brytas. För att skapa en sammanhållen stad behöver det nya bostadsområdet knyta an med gång- och cykelkopplingar och gröna stråk på flertalet platser till

alla omkringliggande bostadsområden. För att dessa ska bli trygga och säkra rekommenderas fördjupade analyser i ett senare skede.

Även i Oskarström och Getinge finns flertalet identifierade barriärer. I Getinge är en stor del av den planerade bebyggelseutvecklingen lokaliserad kring en eventuell framtida station söder om det befintliga centrumet. Det finns risk för att ett isolerat område skapas på grund av dess storskalighet till ytan samt motorvägen som skapar en barriär mot den befintliga bebyggelsen. Flertalet trygga och säkra kopplingar, gemensamma mötesplatser och målpunkter samt en sammanlänkad bebyggelsestruktur krävs för att inte skapa en uppdelad ort.

Vid framtagandet av planförslaget har målpunkter för barn analyserats och inkluderats i hållbarhetsbedömningen. Främst har koncentrationer av målpunkter analyserats sett till planerade utvecklingsområden och huruvida barriärer riskerar att göra det svårt för barn att ta sig till och från dessa målpunkter. Planförslaget lyfter att nya kopplingar ska tillskapas, dock krävs fördjupade analyser för att kunna säkerställa att dessa blir trygga och barnanpassade. Planförslaget har planeringsinriktning gällande tillgång till parker, dock kan fördjupad analys av grönytas kvalité samt sociotopkartering inkluderas i vidare planering för att säkerställa god kvalité gällande barns ute- och vistelsemiljöer.

Följande områden anses vara av extra vikt att analysera vidare:

- **Norr om Larsfrid och Vilhelmsfält**

Inom området finns en hög koncentration av målpunkter för barn och unga. Att skapa flertalet trygga och säkra kopplingar mellan omvandlingsområdet och dessa målpunkter är därför av vikt ur ett barnperspektiv. För detta område pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan för att säkerställa att dessa frågor fångas upp.

- **Oskarström**

I Oskarström finns flertalet målpunkter för barn och unga i den östra delen av orten. Då den planerade utvecklingen främst är planerad på den västra sidan av järnvägsspåret som går igenom samhället, behövs säkra och trygga kopplingar ur ett barnperspektiv för att barn ska kunna nå dessa målpunkter. Detta kan bidra till att stärka kopplingen mellan områdena och bidra till att orten knyts samman.

- **Haverdal och Simlångsdalen**

Även i Haverdal och Simlångsdalen återfinns en stor del av målpunkterna för barn och unga på ena sidan av den identifierade barriären som går genom områdena. Stora delar av den planerade bebyggelseutvecklingen är planerad till motsatt sida av barriären varför extra fokus bör läggas på att skapa trygga och säkra kopplingar ur ett barnperspektiv över dessa barriärer kopplat till utvecklingsområdena.

Buller förekommer i nuläget inne i Halmstad främst längs Västkustbanan, E6 och de stora trafiklederna som till exempel Kustvägen, Laholmsvägen, Växjövägen och Wrangelsleden. Kommunens befolkning planeras öka vilket kommer att generera mer trafik. Risken är stor att bullerstörningarna ökar längs de trafikerade gatorna. Detta kan motverkas genom att en ökad andel av trafiken sker med cykel, kollektivtrafik eller till fots istället. Den planerade förtätningen av staden samt föreslagna kompletterande gång- och cykelvägar underlättar sådana förändringar. Planförslaget har en inriktning att förtäta i staden och i stråk vilket underlättar för gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa trafikslag ska enligt planeringsinriktningarna prioriteras vilket innebär att det finns förutsättningar för ett ökat hållbart resande som även kan motverka risker knutna kring buller.

Mätningar visar att luften på mätplatser inne i Halmstad klarar miljökvalitetsnormerna i nuläget. Ökad trafik kan leda till att luftföroreningar i form av kväveoxider och partiklar ökar så att luftkvaliteten försämras. Åtgärder som motverkar ökad biltrafik när befolkningen växer har betydelse för att upprätthålla luftens kvalitet. Kommunen planerar för nya vägdragningar, vilket kommer att minska risken för överskridanden eftersom föroreningarna sprids ut i större utsträckning på fler alternativa sträckor.

Förändringar i granskningsförslaget

I granskningsförslaget har konsekvenserna på social hållbarhet blivit mer positiva av ett utökat resonemang kring bostadsförsörjningen. Bostadsbyggnationsbehovet har i granskningsförslaget räknats fram utifrån både befolkningstillväxt och befintligt underskott. En tillräcklig bostadsförsörjning som inte bara tar höjd för tillkommande befolkning, utan också har målsättningen att bygga ikapp underskottet så att trångboddheten kan minska är viktigt utifrån socialhållbarhet. Det ger positiva effekter på den sociala hållbarheten att planeringsinriktningar tillkommit som reglerar hur kommunen avser arbeta i efterföljande planeringsskeden, för att ett bredare bostadsutbud med blandad bebyggelse som bidrar till att bryta segregationen ska tillkomma. I granskningsförslaget pekas färre bostäder ut i socioekonomiskt starka områden såsom de västra delarna av staden samt Steninge. Att bygga mindre i de resursstarka områdena minskar planförslagets positiva konsekvenser på social hållbarhet, då en blandad bebyggelse inte tillkommer i samma omfattning och effekterna i Steninge uteblir. Ur ett systemperspektiv på hela kommunen bör kommunen prioritera att bygga så att resurssvaga hushåll kan få bostad i ett resursstarkt område. Då det är den strategi som bör ge störst effekt på att minska boendesegregationen (se utredning av Boendesegregation, WSP 2021-02-02).

Förändringar i det antagna förslaget

I antagandeförslaget pekas 1000 bostäder färre ut i socioekonomiskt starka områden i den västra delen av staden. Förändringen bedöms som svagt negativ för att minska segregationen men då förändringen är begränsad bedöms påverkan för staden som helhet liten.

Konsekvenser för ekonomin

En stor utmaning kommunen står inför är att säkerställa en god utveckling av hållbar infrastruktur. Detta är av vikt för bland annat näringslivet, klimatförändringar, boendattraktivitet, jämlikhet och att bryta segregationen i kommunen. Till viss del kan åtgärderna finansieras av att skatteunderlag ökar med befolkningstillväxten. Samtidigt innebär investeringarna ett initialt tryck på kommunens ekonomi.

Utvecklingen i områden med spårbunden kollektivtrafik bidrar till att skapa förutsättningar för hållbara resvanor och kan främja ett hållbart vardagsliv. Förslag till nya tågstationer i Trönninge, Åled och Getinge förstärker kollektivtrafiken till centrum och underlättar regionala kopplingar för studier och yrkesliv. Nya ytor för verksamhetsmark i anslutning till Kistinge ger goda logistikmöjligheter till järnväg och huvudväg.

Planförslagets tillskott av bostäder, kontorslokaler i goda lägen och med stärkta kommunikationer såväl lokalt som regionalt får positiva konsekvenser för näringslivet, inte minst prioriteringen av högskolans behov, Näringslivets utveckling påverkar förutsättningarna att nå andra mål i planförslaget, inte minst de som rör sysselsättning (ledande arbetsplatskommun) och social utveckling.

Tillgången till gång- och cykelvägnät är mycket god i anslutning till Larsfrid, Vilhelmsfält och till flertalet övriga utvecklingsområden i centrala Halmstad. Utvecklingsområdet i Frösakull har något sämre tillgång till både gång- och cykelvägnät och kollektivtrafik, vilket planeras att förbättras i och med bebyggelseutvecklingen i området. För att främja hållbara transporter bör denna utbyggnad ske innan bebyggelseutvecklingen för att säkerställa tillgång till hållbara transporter för befintliga boenden och inför inflyttning.

Förstärkningarna av gång- och cykelvägnätet kommer att knyta ihop ett flertal orter med centralorten Halmstad. Planen bedöms underlätta för cykelpendling i det närliggande omlandet snarare än mellan servicesamhällena och Halmstad. Förstärkningarna bedöms vidare ge bättre förutsättningar för cykelutflykter och för turister som vill utforska inlandet.

Halmstads kommun påverkas av ökad risk för översvämningar på grund av klimatförändringarna och de höjda havsnivåerna i centrala Halmstad och i Trönninge. Utvecklingsområden i Oskarström och Getinge berörs av förhöjda vattennivåer från vattendrag,

vilket kan hanteras genom anpassning av markens höjdnivåer eller invallning. De åtgärder som kommer att behöva vidtas påverkar kostnaderna för ny bebyggelse.

Förändringar i granskningsförslaget

De förändringar som gjorts i granskningsförslaget bedöms ge svagt positiva konsekvenser för ekonomin med anledning av att ytterligare verksamhetsmark har föreslagits vid Kvibillemotet och en turismutvecklingspunkt har tillkommit i Steninge.

Förändringar i det antagna förslaget

I antagandehandlingen pekas det ut 1000 bostäder färre i staden vilket inte bedöms påverka den ekonomiska hållbarheten.

Samlad bedömning

Konsekvenser för miljön

Halmstad växer i hög grad i och nära staden så byggande på jordbruksmark kan inte helt undvikas, vilket innebär att en viktig framtidsresurs tas i anspråk. Även tillrinningsområden för vattentäkter bebyggs men i en liten omfattning med erforderliga skyddsåtgärder som tar stöd i kommunens riktlinjer. Koncentrationen av tillväxt i Halmstad och i stråk på landsbygden möjliggör klimatvänliga transportlösningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt byggs nya vägar för biltrafiken som bedöms frigöra utrymme på befintliga vägar, vilket möjliggör en större prioritering av kollektivtrafiken.

En viktig fråga i det fortsatta planeringsarbetet bedöms vara införande av åtgärder för att stödja det hållbara resandet vilket också bidrar till frigörande av mark och minskade bullerstörningar. Utbyggnaderna anpassas till klimatförändringar och tar stor hänsyn till naturvärden.

Konsekvenser för människor

Planen kan på många sätt bidra till att minska segregation genom satsningar på att skapa en mer blandad bostadsbebyggelse. Genom strategier som har tydliga satsningar på kompletterande bostadsbebyggelse i flertalet områden som idag har ett ensidigt bostadsutbud kan en större blandning av bostadsformer och upplåtelse typer skapas.

Detta kan bidra till att olika socioekonomiska grupper bosätter sig inom kommunens olika områden vilket bidrar till att minska segregationen. Satsningar på att utveckla servicesamhällena med tillkommande service, förstärkt kollektivtrafik, nya centrum/mötesplatser och tillkommande gång- och cykelstråk, bidrar till en mer jämlik fördelning av kommunala resurser och ger fler förbättrad tillgång till viktiga målpunkter i vardagen. Närhet till målpunkter är en viktig aspekt ur ett barnperspektiv då barn inte reser i samma utsträckning som vuxna. Fördjupade analyser kopplat till barnperspektivet rekommenderas för att säkerställa barn och ungas tillgång till vistelse ytor och utemiljöer även i fortsatt planering. Satsningar nära

bostadsområden är därför bra även ur ett barnperspektiv. Genom förbättrad kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät kan fler grupper få tillgång till kommunens olika områden. Planering av tillkommande tågstationer bidrar till en mer jämlik möjlighet att resa och främjar hållbara transporter.

Konsekvenser för ekonomin

Planen svarar på många sätt upp mot de utmaningar kommunen står inför. Områden tillkommer för bostäder som kan ta emot den befolkningsökning som väntas till år 2050. Vidare tar översiktsplanen höjd för klimatanpassningsåtgärder. Exempelvis undviks ny bebyggelse på platser med översvämningsrisk och ökade krav ställs på dagvattenhantering.

Klimatanpassningsåtgärder är dock kostsamma och påverkar byggkostnaderna. De tillkommande kostnaderna för klimatanpassning behöver emellertid balanseras mot skadekostnader som kan undvikas. För att fördjupa beslutsunderlaget har kommunen inlett arbete med att ta fram en klimatanpassningsplan. En ekonomisk konsekvens av befolkningsökningen är att behovet av offentlig service och infrastruktur ökar. Översiktsplanen pekar ut platser där det tillkommer ny service. Den offentliga servicen behöver finansieras.

Befolkningsökningen ger förutsättningar för ett större skatteunderlag, men utgifterna för investeringarna kommer att belasta kommunens ekonomi. Utöver bostäder och service ger planen utrymme för nya arbetsplatser. För kunskapsintensiv verksamhet är prioriteringen av högskolan en av de viktigare. Verksamhetsområdena för logistik har pekats ut i lägen med god tillgänglighet till väg och järnväg. Områden i centrala Halmstad och logistiklägen har goda förutsättningar att locka till sig arbetsplatser. Nya kontor vid resecentrum och tillkommande väginfrastruktur samt bussprioriteringar stärker pendlingsmöjligheterna till Halmstad och bidrar till att Halmstad kan bibehålla rollen som regional "hubb". Föreslagna nya tågstationer är framåtsyftande för att öka andelen hållbara transporter, men kräver offentlig finansiering. Utpökande av strandområden för olika ändamål uppvisar en balans mellan restriktioner och uppmuntran till turistutveckling. För centralorten Halmstad och servicesamhället Trönninge finns goda förutsättningar för att uppnå planens intentioner. Detta gäller även övriga kustnära servicesamhällen såsom Harplinge-Haverdal. I servicesamhällena inåt landet är attraktiviteten lägre och här är det svårare att nå den tänkta tillväxten, annat än genom offentligt finansierad bostadsutbyggnad.

Innehåll

Sammanfattning	3
1. Inledning och bakgrund	15
2. Studerade alternativ	16
2.1. Motivering till val av alternativ	21
2.2. Konsekvenser av nollalternativet	22
3. Metod och avgränsning	24
4. Konsekvenser av föreslagen mark- och vattenanvändning	25
4.1. Förtätning av staden	26
4.2. Utveckling av servicesamhällena	39
4.3. Bostadsorterna breder ut sig	50
4.4. Utveckling av kommunikationer	53
4.5. Mark för näringslivet	57
4.6. Utveckling från industri till omvandlingsområden	59
4.7. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen	60
4.8. Miljö kvalitetsnormer	61
4.9. Riksinstressen	64
5. Betydande miljöpåverkan	67
5.1. Jordbruksmark	67
5.2. Vattenkvalitet och tillgång	69
5.3. Klimatpåverkan	73
5.4. Klimatanpassning	76
6. Måluppfyllelse	77
6.1. Kommunens framtidsbilder	77
6.2. Folkhälsomål	80
6.3. Miljö kvalitetsmål	83
6.4. Agenda 2030	85
7. Samlad bedömning	89

1. Inledning och bakgrund

Denna strategiska konsekvensbedömning med miljökonsekvensbeskrivning tillhör översiktsplanen, Framtidsplan 2050 för Halmstads kommun.

Behovet av att revidera den befintliga översiktsplanen, Framtidsplan 2030 som vann laga kraft 2015 har uppstått då Halmstads kommun de senaste åren haft en kraftig befolkningsökning och i april 2018 blev kommunen 100 000 invånare.

Framtidsplan 2050 planerar med en beredskap för 150 000 invånare år 2050. I Framtidsplan 2050 vidhålls den övergripande visionen för kommunens utbyggnadsstruktur med förtätning utmed stråk med mellanliggande grönkilar i form av en fingerstruktur.

Avgörande aspekter i Framtidsplan 2050 är klimatutmaningarna, jämlikhetsutmaningarna och infrastrukturen för en ny framtid.

Denna konsekvensbedömning har arbetats fram parallellt med pågående arbete kring en VA-plan, transportplan och en klimatanpassningsplan då dessa ämnesområden är av särskilt stor komplexitet och behöver behandlas i en mer detaljerad skala än vad översiktsplanen redovisar. Arbetet med de olika planerna och översiktsplanen har skett integrerat under hela processen. Dessa planer fokuserar särskilt på utmaningarna ”infrastruktur för en ny tid” och ”klimatutmaningen”. Kommunen har under perioden även tagit fram ”Kommunfullmäktiges plan för den inkluderande kommunen” som behandlar ”jämlikhetsutmaningen” i ett mer omfattande perspektiv, där översiktsplanen fokuserar på vad kommunen avser göra inom den fysiska planeringen.

I del B beskrivs strategin för en förtätad stad inräknat Tylösand/Frösakull samt strategier för de olika fingerstråken med prioriterade servicesamhällen och centrumnoder, bostadsorter med ortscentrum i varje stråk samt utpekade noder för kluster av offentlig service respektive turismutveckling.

- Södra stråket omfattar Trönninge, Eldsberga, Påarp/Laxvik och Gullbranna.
- Östra stråket omfattar Skedala, Marbäck och Simlångsdalen.
- Nordöstra stråket omfattar Älvasjö, Åled och Oskarström.
- Norra kuststråket omfattar Villshärad, Gullbrandstorp, Haverdal/Harplinge och Steninge.
- Nordvästra stråket omfattar Holm, Kvibille och Getinge. Därtill redovisas en ny koppling österut från Haverdal/Harplinge till Getinge.

Kommunens utbyggnadsstrategi – fingerstrukturen – ska även stödja kommunens framtidsbilder, den inkluderande kommunen, miljömässig och ekologisk hållbarhet, attraktivitet

och hållbar tillväxt samt framtidens välfärd, tillika fyra strategiska utvecklingsområden² som har identifierats som särskilt viktiga att utveckla för att uppnå kommunens vision.

Till hjälp för framtida avvägningar som rör mark- och vattenanvändningen och de avgörande utmaningarna rörande klimat, jämlikhet och infrastruktur för en ny tid finns därtill ett flertal planeringsstrategier med underliggande planeringsinriktningar³, dessa finns att läsa i samrådsförslagets del A. Planeringsstrategierna är desamma som i Framtidsplan 2030 men planeringsinriktningarna, som är mer detaljerade och syftar till hur planeringsstrategierna ska uppnås, skiljer sig. Dessa planeringsinriktningar avser även ligga till grund för ställningstaganden och beslut om planläggning, handläggning och överprövning av planbesked och bygglov utanför detaljplan samt ge generell vägledning gällande en hållbar utveckling för kommunen med hushållning av mark- och vatten och andra resurser.

Miljöbalken ställer krav på redovisning av den betydande miljöpåverkan av planen.

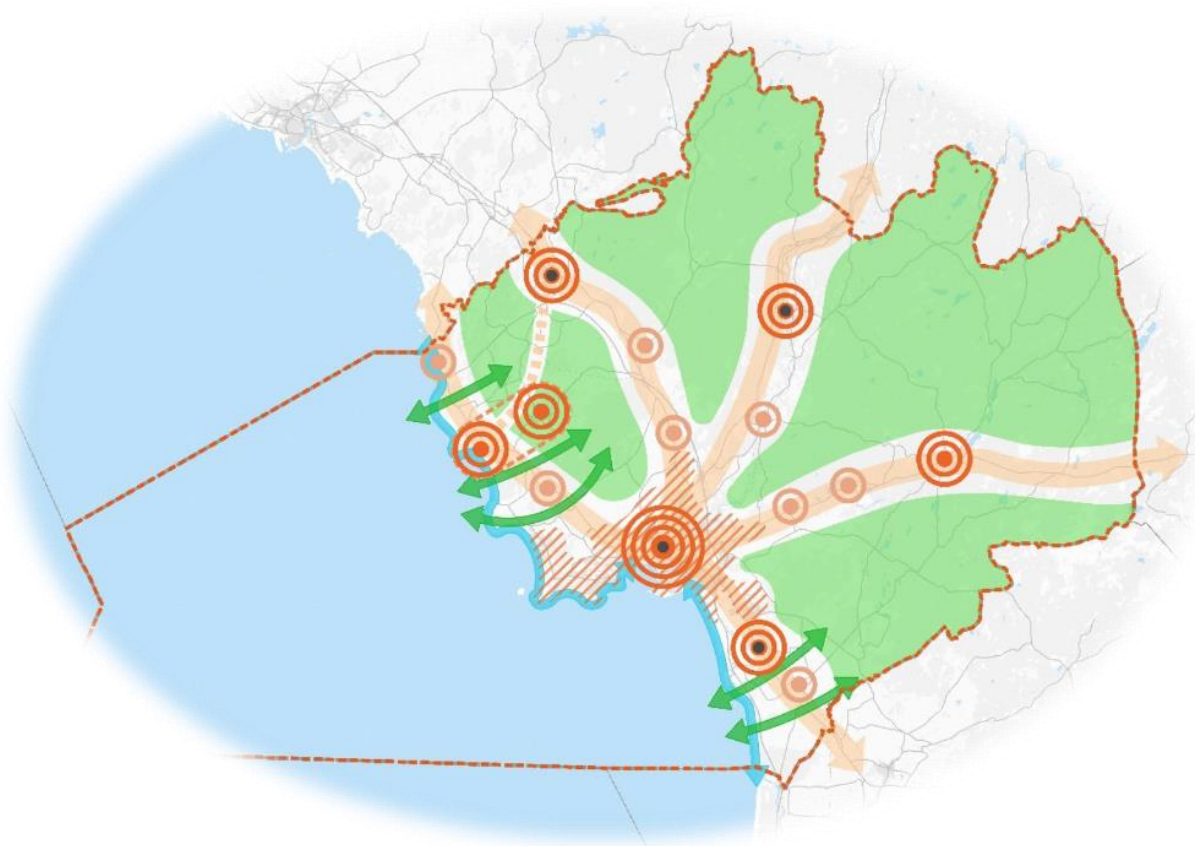
Konsekvensbeskrivningen lyfter fram vilka förslag som kan ge särskilt stor miljöpåverkan, så kallad betydande miljöpåverkan, och vilka konsekvenser dessa kan medföra. Tillsammans med alternativredovisning och beskrivningen av markanvändningens konsekvenser uppfylls därmed lagkraven på miljöbedömning.

2. Studerade alternativ

Översiktsplanens utbyggnadsstrategi, Framtidsplan 2050, utgör det huvudalternativ som konsekvensbedöms. I framtagandet av Framtidsplan 2050 har två alternativ jämförts mot nollalternativet där det ena alternativet av dessa har utvecklats till Framtidsplan 2050.

² Beslutade av KF 2019-04-25 i Strategisk plan

³ Framtidsplan 2050 del A



Figur 1, Strategikarta, Framtidsplan 2050. De större cirkklarna utgör Halmstad respektive servicesamhällena. De mindre cirkklarna är bostadsorter som ligger utefter stråken i kommunens fingerstruktur. Haverdal/Harplinge knyts samman med en koppling vidare till Getinge. Servicesamhällena med befintlig eller planerad tågstation har en svart punkt. Kommunikationsreservatet kvarstår öster om Halmstad för att möjliggöra att järnvägen dras utanför Halmstads tätort.

ÖP 2030 – Nollalternativ

I **Nollalternativet**, framskrivet nuläge som inträffar om den nya översiktsplanen inte antas, bygger den övergripande visionen för kommunens utbyggnadsstruktur på fingerstråk med tätorter i pärlband ut från Halmstad där tätortsutveckling och kollektivtrafik koncentreras. Tydliga släpp med grönstrukturkilar finns mellan fingrarna. Den befintliga översiktsplanen föreslår utbyggnad endast i begränsad omfattning för orter utanför Halmstad. Kusten fortsätter att attrahera och utvecklas på gott och ont, samtidigt som vissa kustpartier fredas från bebyggelse. Halmstad som residensstad utvecklas med en stark egen identitet.

Kvar att planlägga från Framtidsplan 2030:

- Staden +1500 bostäder.
- Trönninge +50 bostäder.
- Simlångsdalen +90 bostäder.



- Oskarström +260 bostäder.
- Getinge +130 bostäder.
- Harplinge/Haverdal +80 bostäder.
- Eldsberga +50 bostäder.
- Marbäck +0 bostäder.
- Skedala +0 bostäder.
- Åled +50 bostäder.
- Kvibille +80 bostäder.
- Gullbrandstorp +80 bostäder.
- Steninge +20 bostäder.

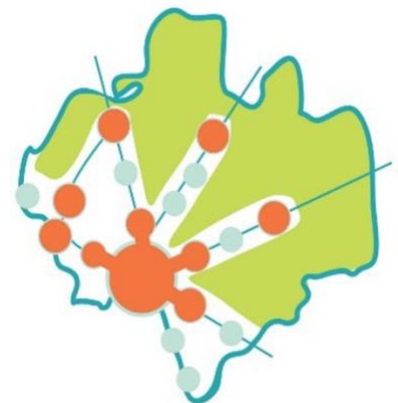
Fokus på centrum

I **Fokus på centrum** växer orterna i stadens krans kraftigt och växer då ihop med staden. Trönninge, Skedala och Holm blir istället stadsdelar där centrumnoder pekas ut med offentlig service och i viss mån kommersiell service förutsatt tillräckligt befolkningsunderlag. Goda förutsättningar för hållbara transporter ges både med kollektivtrafik och el-cykel, och områdena har en attraktivitet som lockar både invånare och byggaktörer.

Servicesamhällena växer även i detta förslag och i en omfattning så att serviceunderlaget är tillräckligt stort för en god och hållbar service. Ny kommunalservice etableras i servicesamhällena och förutsättningar för kommersiell service skapas. Bostadsorter i stråk växer i mindre omfattning och endast med bostäder.

Totalt växer:

- Staden +23 500 bostäder.
- Trönninge +500 bostäder.
- Simlångsdalen +150 bostäder.
- Oskarström +350 bostäder.
- Getinge +700 bostäder.
- Harplinge/Haverdal +700 bostäder.
- Eldsberga växer med förtätning.



- Marbäck växer med förtätning.
- Skedala växer ihop med staden och ingår i den siffran.
- Åled växer med förtätning.
- Kvibille växer med förtätning.
- Gullbrandstorp +200 bostäder.
- Steninge växer med förtätning.

Framtidsplan 2050

Det är **Framtidsplan 2050** som utgör Översiktsplanens huvudalternativ som konsekvensbedöms. I Framtidsplan 2050 vidhålls den övergripande visionen för kommunens utbyggnadsstruktur med förtätning utmed stråk med mellanliggande grönkilar.

Servicesamhällena, Trönninge, Getinge, Harplinge/Haverdal, Oskarström och Simlångsdalen växer särskilt och bostadsorterna förtätas i stråken. De servicesamhällen som ligger nära staden (Trönninge) och utefter kusten (Harplinge/Haverdal) växer mer än övriga servicesamhällen, vilket beror på högre efterfrågan och bättre förutsättningar för hållbara transporter. Bostadsorter växer primärt med bostäder för att bibehålla tillräckligt serviceunderlag.

Ytor för verksamhetsmark prioriteras på ytor mellan Kistinge/Trönninge samt vid andra områden som har goda logistikmöjligheter till huvudväg och järnväg. Nya tågstationer i Getinge och Trönninge förstärker kollektivtrafiken till centrum och underlättar regionala kopplingar för studier och yrkesliv.

Gång- och cykelnätet prioriteras, förstärkningar sker i befintligt cykelnät och i anslutning till nya tågstationer, nya vägar och vid centrumnoder – mötesplatser – där offentlig service koncentreras för att underlätta hållbara transporter.

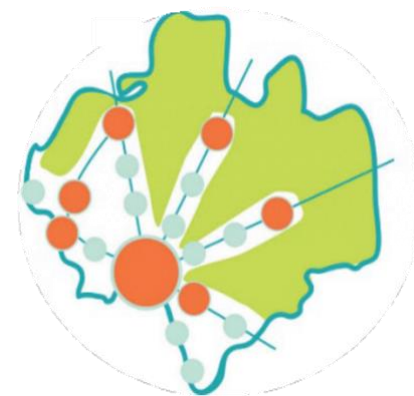
Ett antal vägreservat föreslås och kommunikationsreservatet kvarstår öster om Halmstad för att möjliggöra att järnvägen och motorvägen dras utanför Halmstads tätort.

Förutsättningar för turismutveckling utefter kusten samlas i knutpunkter och i inlandet som också har potential för turism. Genom turistutvecklingspunkter kan satsningar samlas och ge mervärden samtidigt som naturmiljön vid havskusten i övrigt kan bevaras.

Vid föreslagen mark- och vattenanvändning för exploatering har höga natur och kulturvärden undvikits liksom tillrinningsområden för grundvatten och potentiellt översvämningsdrabbade områden. Grönstruktur/parker och ytor för att hantera klimatpåverkan föreslås.

Social hållbarhet såsom jämlikhet, jämställdhet och trygghet betonas. I syfte att motverka segregation och socioekonomiska skillnader ska den övergripande fingerstrukturen och lokaliseringen av centrumnoder försöka knyta ihop kommunen och öka utbytet mellan stadsdelar. Placeringen av mötesplatser och offentlig service samt skola, förskola och högskola dit kommuninvånarna lätt kan ta sig ska utgöra navet i utvecklingen mot en social hållbarhet.

Näringslivets utveckling påverkas av utvecklingen av resecentrum och kopplingen till målpunkter/större arbetsplatser såsom försvaret, högskolan och sjukhuset, hamnen. Omvandlingsområden från verksamheter till integrerade bostadsområden föreslås för Larsfrid, Vilhelmsfält och i Getinge.



Totalt växer:

- Staden +17 200 bostäder.
- Trönninge +1500 bostäder.
- Simlångsdalen +350 bostäder.
- Oskarström +600 bostäder.
- Getinge +950 bostäder.
- Harplinge/Haverdal +1600 bostäder.
- Eldsberga +200 bostäder.
- Marbäck +150 bostäder.
- Skedala +100 bostäder.
- Åled +300 bostäder.
- Kvibille +300 bostäder.
- Gullbrandstorp +450 bostäder.
- Steninge +200 bostäder.
- Holm +100 bostäder.

2.1. Motivering till val av alternativ

Halmstads kommun genomförde under våren 2020 en hållbarhetsbedömning⁴ av alternativa förslag till Framtidsplan 2050. Två markanvändningsalternativ samt ett nollalternativ, framskrivet nuläge av Framtidsplan 2030.

Dessa alternativ analyserades utifrån en rad aspekter. Syftet var att kunna bedöma hur väl de olika alternativen mötte upp mot kommunens framarbetade planeringsstrategier och planeringsinriktningar, och de utmaningar kring klimat, jämlikhet och hållbara transporter som särskilt ska lyftas.

Aspekterna i konsekvensbeskrivningen och hållbarhetsbedömningen utgick från programmet till översiktsplanen "Framtidsbild 2050" antagen av Kommunfullmäktige 2019-10-31, se tabell 1 nedan.

Tabell 1. De 22 aspekter som utgör grunden för hållbarhetsbedömningen av de tre olika alternativen.

Social hållbarhet	Ekologisk hållbarhet	Ekonomisk hållbarhet
Likvärdig tillgång till privat och offentlig service. Tillgång till kommunikationer. Tillgång till parker med tillräcklig storlek nära bostadsområde. Överbrygning av barriärer. Socioekonomisk segregation. Mötesplatser.	Påverkan på naturvärden och biologisk mångfald. Översvämningsanalys. Påverkan på kulturmiljövärden. Vattenkvalitet. Hållbara transporter. Påverkan på jordbruksmark. Påverkan på gröna områden för ekosystemtjänster. Exponering för olägenheter som buller och luftföroreningar.	Transportinfrastruktur utifrån befolkningstillväxt. Offentlig service utifrån befolkningstillväxt. Försörjningssystem. Förutsättningar för näringslivet. Ledande arbetsplatskommun. Högskolan som kunskapsnod. Bostadsförsörjning-attraktivitet. Markens beskaffenhet.

I bedömningen framkom att vissa aspekter var särskilt framträdande och bidrog till skillnader mellan alternativen. Det gällde aspekterna:

- Socioekonomisk segregation.
- Vattenkvalitet.

⁴ Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050, 2020-04-30, WSP

- Hållbara transporter.
- Överbrygning av barriärer.
- Bostadsförsörjning-attraktivitet.

Analysen⁵ pekade ut det så kallade alternativ 1 (Framtidsplan 2050), som mer fördelaktigt än alternativ 2 (Fokus på centrum) då det på ett mer hållbart sätt bryter segregationen, överbryggar barriärer, bidrar till god vattenkvalitet och kvantitet och ger bättre tillgång till parker. Påverkan på vattenkvalitet vägde tungt då den annars skulle innebära betydande miljöpåverkan. Alternativ 1:s svaghet var i första hand en för stor planerad bostadsbebyggelse pekats ut i Getinge och Oskarström. Analysen visade på att den utpekade bostadsbebyggelsen i hög grad troligtvis uteblir till följd av låg efterfrågan och dålig lönsamhet för kommersiell utveckling.

Nollalternativet i hållbarhetsbedömningen överensstämmer med *ÖP Framtidsplan 2030* och Alternativ 2 överensstämmer med *Fokus på Centrum* (se kap 2).

Resultatet av analysen och förslag till val av alternativ lyftes för politisk behandling och KS fattade 2020-05-12 beslut om att *alternativ 1-Servicesamhällena växer kraftigt, bostadsorter i stråk växer*, skulle ligga till grund för samrådsförslaget med vissa justeringar.

”Kommunstyrelsen beslutade att alternativ 1 ”Servicesamhällena växer kraftigt, bostadsorterna i stråk växer” ska ligga till grund för samrådsförslaget. Justering i förslaget ska göras beträffande Getinge och Oskarström i enlighet med rekommendationerna i ”Nulägesanalys och hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050”. Justering i förslaget ska också göras för att öka antalet bostäder i staden. Vidare ska förslaget justeras så att mindre jordbruksmark tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Förslaget ska också justeras i avseende på verksamhetsmark där ytor mellan Kistinge och Trönninge ska prioriteras framför ytor vid Kvibillemotet.”

Framtidsplan 2050 är resultatet av den politiska justeringen av alternativ 1 där huvudalternativet och planförslaget innehåller drygt 24 000 bostäder.

2.2. Konsekvenser av nollalternativet

Eftersom de flesta utpekade områden i Framtidsplan 2030 redan är utbyggda är utvecklingsplanerna enligt nollalternativet av en relativt utspridd karaktär av förtättningsinsatser istället för mer sammanhållna satsningar i form av utvecklingsområden. Detta bidrar till att den planerade utvecklingen främst sker i redan etablerade bostadsområden. Tillgången till service, parker, kollektivtrafik och mötesplatser kan därför förväntas bli relativt god kopplat till den planerade utvecklingen.

⁵ Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050, 2020-04-30, WSP

Bullerkartering av staden visar att riktvärden överskrids längs större vägar och gator, med i nuläget begränsad konsekvens för bostäder. Risken är stor att bullerstörningarna ökar längs de trafikerade gatorna, vilket kan öka bullerpåverkan. Mätningar av luftkvalitet visar att miljökvalitetsnormerna klaras i nuläget.

Även gällande barnperspektivet kan en stor andel målpunkter för barn nära hemmet och relativt god tillgång till grönområde förväntas intill utvecklingsområdena vilket medför goda möjligheter för bra miljöer för barn.

Det finns dock en risk vid en mindre styrd utveckling att marknadsförutsättningarna leder till att nybyggnation endast sker i socioekonomiskt starka områden med tillägg av nya, dyra bostäder. En mer marknadsstyrd exploatering kan även medföra att ingen planerad exploatering sker i området med lägre attraktivitet. Eller att exploatering i dessa områden endast sker genom det kommunala bostadsbolaget, vilket kan medföra en ökad segregation genom ett ökat kluster av bostäder i liknande prisklass. Framtidsplan 2050 styr nybyggnationen genom att kommunen i detaljplaneskedet tar hänsyn till vilka områden som översiktsplanen pekar ut och vilken typ av bostäder som är önskvärda.

Framtidsplan 2030 anger utvecklingsområden inom skyddszon för vattenskyddsområde. Föreslagna bostäder söder om Holm kräver till viss del långtgående skyddsåtgärder och föreslaget verksamhetsområde söder om Holm bedöms som olämpligt enligt Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde från 2018.

Nollalternativet riskerar att ta ytterligare områden inom täkternas tillrinningsområde i anspråk och kan därför bedömas medföra risk för negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Den befintliga översiktsplanen föreslår utbyggnad endast i begränsad omfattning för orter utanför Halmstad. Utan tydliga riktlinjer för hur och var ny bebyggelse ska tillkomma utanför tätorterna finns det risk för att bebyggelsen sprids ut och minskar möjligheterna till effektiv kollektivtrafikförsörjning. Nollalternativet bedöms därför kunna bidra till en negativ utveckling för aspekten Hållbara transporter.

Nollalternativet antas medföra en mer oplanerad utbyggnad där markhushållningen blir sämre. Detta medför troligen en större påverkan på jordbruksmark. Ytor tas även i anspråk utanför staden. Det medför flera konflikter med gröna ytor som har betydelse för rekreation och ekosystemtjänster. Ett område öster om Kistinge påverkas av föreslaget verksamhetsområde. Utvecklingsområden i Simlångsdalen berör riksintresse för naturvård. Nollalternativet medför intrång i kulturmiljö kring Stjärnarp öster om Kistinge och Slottsmöllan-Övraby.

Fördelen med nollalternativet på den ekonomiska hållbarheten är att utvecklingen förutsetts ske där det finns utrymme i de tekniska försörjningssystemen, vilket minskar behovet av offentliga

investeringar i dessa system. Det finns även en förhoppning om att en tillväxt i serviceorterna ska ge underlag för kommersiell service.

Nollalternativet har bara delvis kunnat kanalisera utvecklingen till de utpekade serviceorterna. Sannolikt har attraktiviteten i serviceorterna inte varit tillräcklig för att locka nya invånare. En utveckling till 150 000 invånare till 2050 där tillväxten främst sker i de områden som hittills växt snabbast (Halmstads tätort och i stråket längs norra kusten) utmanar de förutsättningar som är utgångspunkter i nollalternativet.

Kommunens målsättning är att i planeringen ta höjd för 150 000 invånare år 2050 för att ha kapacitet att hantera en växande befolkning på ett bra och genomtänkt sätt. Detta innebär 48 000 nya invånare i kommunen fram till 2050, vilket innebär ett behov av cirka 23 000 nya bostäder. Nollalternativet innebär att det finns planering av knappt 2 000 nya bostäder, vilket innebär en planering av 21 000 för få nya bostäder. Konsekvenserna är att planeringen för bostadsförsörjningen inte räcker till för att uppnå målen.

Slutsatsen är att nollalternativet inte har den kapacitet som krävs för att klara av bostadsförsörjningen.

3. Metod och avgränsning

Genom att tidigt och kontinuerligt i planeringen diskutera möjliga konsekvenser av de förslag som ges för samhällets fysiska utveckling, kan mer hållbara lösningar identifieras. I arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Halmstads kommun har kommunen därför valt att redan från början och parallellt och integrerat med hela planeringsdiskussionen arbeta med konsekvensbedömningen. Inledningsvis lyftes de hållbarhetsaspekter som man då såg skulle behöva belysas i översiktsplanens konsekvensbeskrivning. Dessa aspekter⁶ har sedan legat till grund för val av alternativ och därigenom fått genomslag i konsekvensbeskrivning som nu redovisas.

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av översiktsplanen fokuseras analysen av segregation till hur den planerade bostadsutvecklingen kopplar an till befintlig bebyggelse på platsen och om det kompletterar befintligt bostadsutbud. Vidare analyseras barriärer samt hur dessa planeras att överbryggas och hur satsningar prioriteras inom kommunens olika delar i förhållande till vilken socioekonomi som boende i ett visst område har. I detta fall har GIS-analyser i Hållbarhetsbedömningen av alternativa förslag till Framtidsplan 2050⁷ använts som underlag. Dessa GIS-analyser jämför arbetslöshet, utbildningsnivå samt förvärvsinkomst i ett visst område med kommunens genomsnitt. Även rapporten Kartläggning och behovsanalys gällande

⁶ Se kapitel 2.1

⁷ Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050, 2020-04-30, WSP

insatser för att minska och motverka segregation⁸ legat till grund för den socioekonomiska analysen.

Den 22 april 2020 hölls ett möte med länsstyrelsen för att diskutera vilka miljöfaktorer som kan medföra en betydande miljöpåverkan. De frågor som då lyftes var:

- Påverkan på jordbruksmark.
- Klimat (hållbara transporter och översvämningar).
- Vattenkvalitet.

Länsstyrelsen betonade även vikten av att i konsekvensbeskrivningen lyfta frågor som vattenkvantitet, kulturmiljöfrågor, naturvärden och marina värden, förorenad mark, buller, vibrationer och luftföroreningar. Värdering av kulturmiljöer utgår ifrån värdebeskrivningar kopplade till kulturmiljöprogram och riksintressen. Enskilda fornlämningar har därför inte bedömts i konsekvensbeskrivningen. Vid framtagandet av planförslaget har en GIS-analys gjorts där fornlämningar har studerats för de områden som diskuterats för byggnation. Områden har därefter valts bort, justerats och i de fall byggnation föreslagits beskrivs problematiken i områdesbeskrivningarna.

Ekosystemtjänster har inte inventerats. Bedömning av påverkan på ekosystemtjänster bygger därför på ett antagande att skog och områden med rekreativvärden generellt innehåller dessa värden. Påverkan på landskap har också inkluderats liksom skog.

Jordbruksmark och värdefull naturmiljö utgör också ekosystemtjänster men de har bedömts som egna värden.

Miljöbedömningen är kvalitativ och bygger på bedömningar av rapporter, arkivmaterial och kartstudier.

4. Konsekvenser av föreslagen mark- och vattenanvändning

De övergripande konsekvenser som översiktsplanens förslag till användning av mark- och vattenområden kan leda till presenteras nedan. Redovisningen utgår från de särskilt viktiga strukturella ställningstaganden som kommunen gör i översiktsplanen och de aspekter som utgår från Framtidsbild 2050 och redovisas under följande rubriker.

- Förtätning av staden.
- Utveckling av servicesamhällena.
- Bostadsorterna breder ut sig.
- Utveckling av kommunikationer.

⁸ Adenfelt, M., Rudberg, A., mf. (2019) Kartläggning och behovsanalys gällande insatser för att minska och motverka segregation

- Mark för näringslivet.
- Utvecklingen från industri till omvandlingsområden.
- Landsbygdsutveckling i strandnära lägen.

Under varje rubrik citeras inledningsvis de kommunala planeringsstrategier som berörs (kursiverad text). För staden har de sex utpekade strategierna⁹ sammanfattats. I vissa fall är det samma planeringsstrategi som ligger till grund för det strukturella ställningstagandet och då markeras de delarna i blått. Såväl ekonomiska, som miljömässiga och sociala konsekvenser av framtida markanvändning redovisas i de fall dessa aspekter är relevanta för respektive strukturfråga.

4.1. Förtätning av staden

I Halmstad har vi brutit segregationen genom att satsa på större nya områden som förmår skapa ändring. Planläggningen ska prioritera underrepresenterade bostadstyper och jämförelsen avser stadsdelen. Barriärer överbryggas med trygga tvärförbindelser för gång- och cykel.

I Halmstad möts invånarna i vardagslivet då centrumnoder samlar service och skapar mötesplatser utefter huvudstråken nära kollektivtrafik. Framtida behov för ny offentlig service pekas ut i kluster.

Halmstad har anpassats efter klimatförändringarna och tar hänsyn till områden som riskerar att översvämmas från havet och åar. Stadens centrala delar behandlas i en fördjupad översiktsplan för att hantera den komplexa frågan att utveckla centrum, skydda översvämningsdrabbade områden och bygga nytt. Sammanhängande gröna stråk ges mångfunktionalitet. Riktlinjerna för dricksvattentäckers skyddsområde respekteras anpassad markanvändning utifrån känslighet. Hushållning av mark sker genom att bygga tätt i staden och på jordbruksmark med radhus, flerbostadshus och kedjehus i staden och friliggande villor i de mindre orterna.

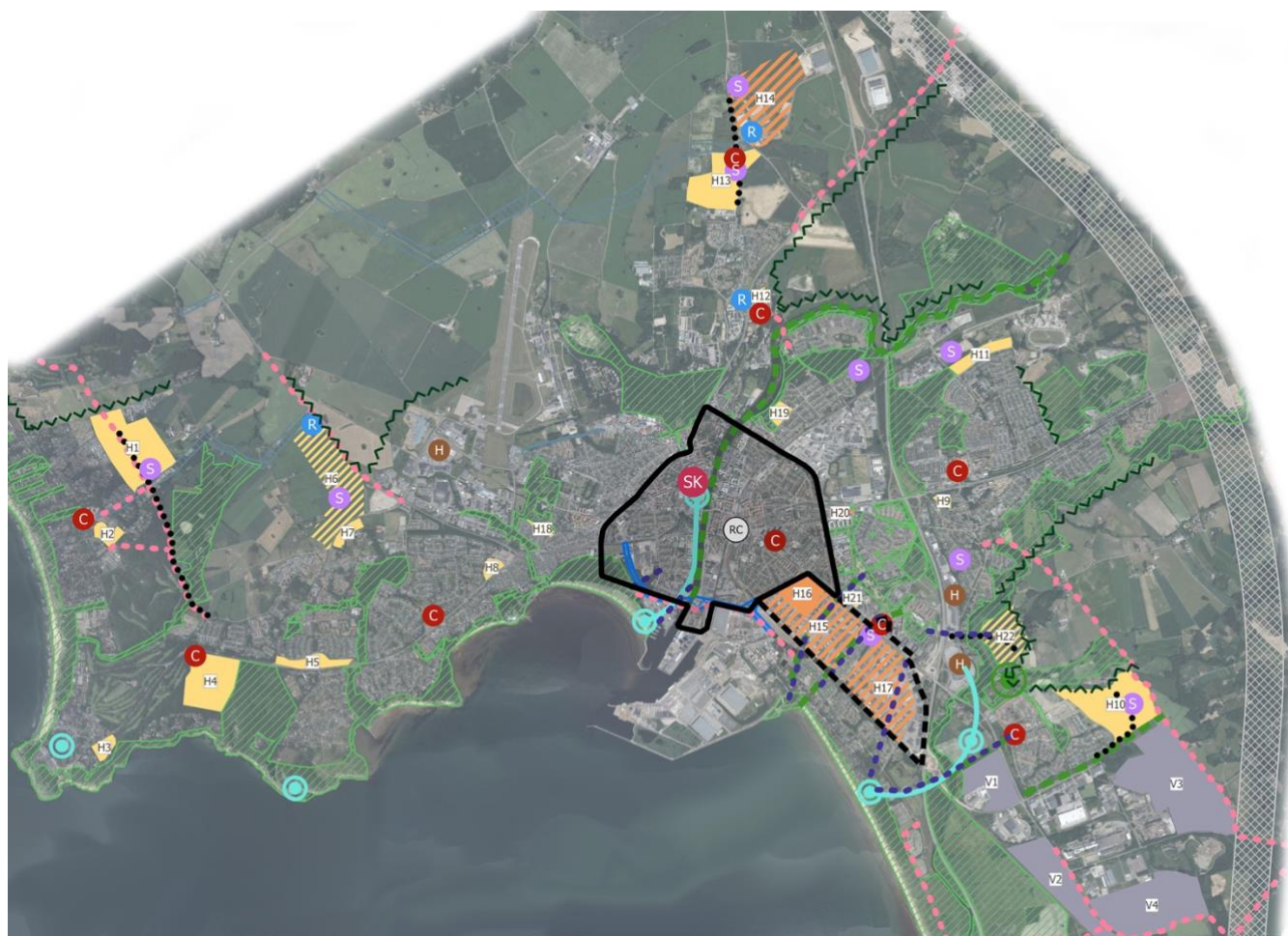
I Halmstad är det lätt att resa hållbart då bostäder placeras inom 400 meter från ny eller befintlig kollektivtrafik med sammanhängande kopplingar inom och utanför staden. Vägnät anpassas för att prioritera attraktiv kollektivtrafik och nya länkar ger plats för en växande befolkning.

Halmstad erbjuder en bredd av arbetstillfällen genom att skapa förutsättningar för olika typer av verksamheter samt prioritera verksamheter viktiga för Halmstads roll som regionhubb. Sjukhuset, försvaret och högskolan utvecklas i nuvarande lägen. Kontorslägen prioriteras före

⁹ Framtidsplan 2050. Del B. Strategier för hur vi växer

bostäder i attraktiva pendlingslägen. Verksamhetsmark pekats ut med god koppling till järnväg men placeras i huvudsak utanför staden.

Halmstad har utvecklats som destination genom fyra kustnära platser i staden som nischas med koppling till turistvänliga stråk och närliggande destinationer, Hallarna och centrum.



Figur 2. Framtidsplan 2050-samrådsförslaget. Markanvändning i staden.

Segregation och barriärer

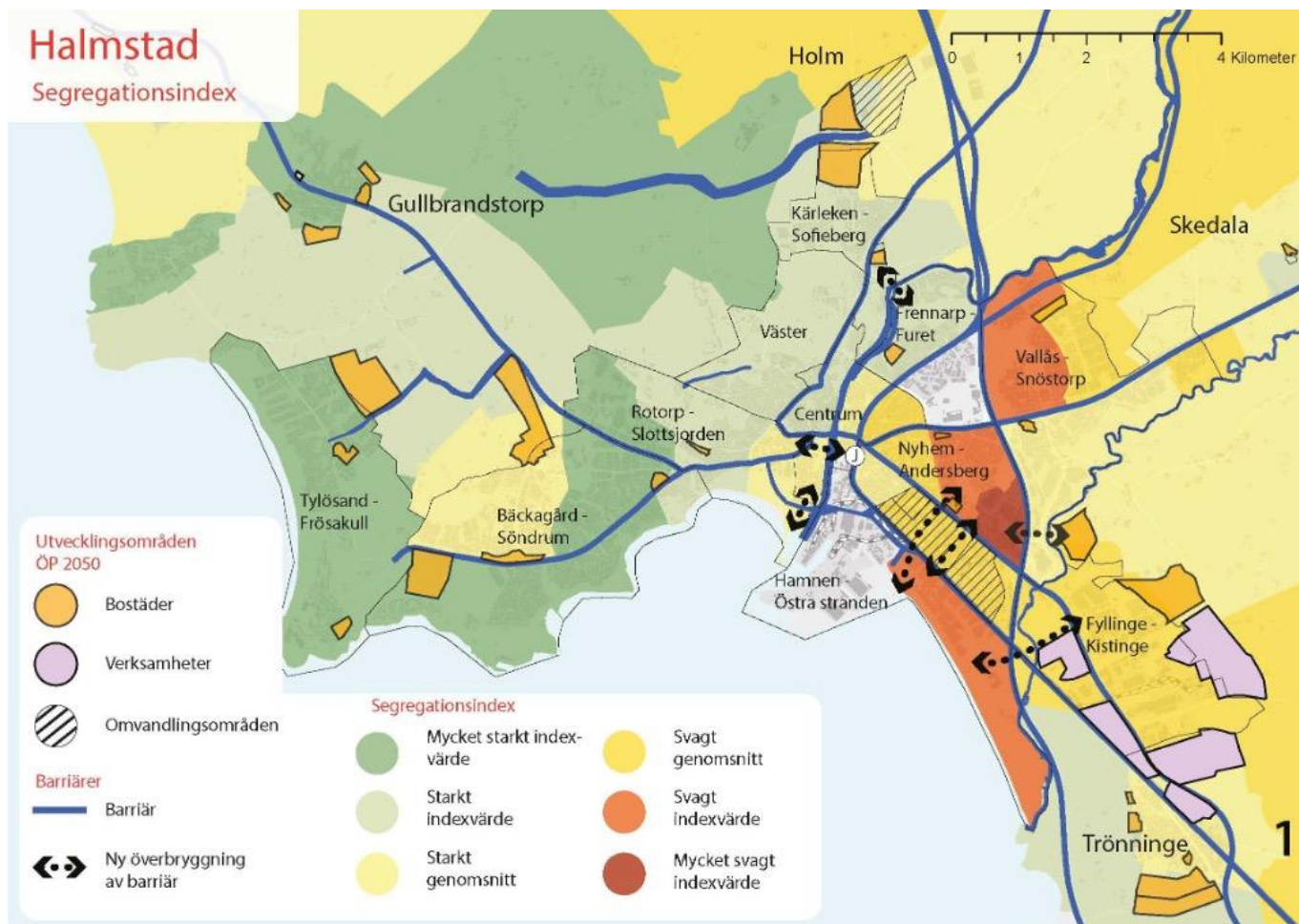
I översiktsplanens strategier för staden finns en målsättning att den planerade utvecklingen ska bryta segregationen. Detta planeras ske genom att för ny bebyggelse planera och prioritera de bostadstyper som är underrepresenterade i stadsdelen. På så vis ska en blandning av olika slags bostäder i stadens alla delar uppnås samt att satsningar görs på nya större bostadsområden som förmår skapa en större förändring i ett område. Vidare ska barriärer överbryggas med trygga tvärförbindelser för gång- och cykel samt lämpliga platser för "kluster av offentlig service" pekats ut för att kunna bygga nya skolor och annan offentlig service i strategiska lägen.

För att bryta segregation krävs ofta större insatser som behandlar boende och möjliggör för olika boendetyper inom olika områden och överbryggande av barriärer, men det krävs även

satsningar på skolor, satsningar för att minska arbetslöshet, brottslighet, trygghet, jämlik tillgång till olika typer av service med mera. Dessa frågor hanteras ofta utanför arbetet med översiktsplanering men för att bryta segregationen krävs samverkan mellan olika aktörer som är eller bör vara verksamma inom det aktuella området. I den fortsatta planeringen rekommenderas därför att sociala analyser som Socialt värdeskapande analyser och Sociala konsekvensanalyser genomförs för att säkerställa att rätt typer av insatser görs för de olika bostadsområdena.

Segregation och barriärer, område H15/H16/H17

Det planerade omvandlingsområdet i östra delen av Halmstads stadskärna i Larsfrid och Vilhelmsfält kan komma att bidra till att knyta samman de olika angränsande bostadsområdena. Stadsdelen planeras bli ett blandat område med både verksamheter, bostäder och offentlig service. Högskolan är idag dominerande i området och dess utveckling prioriteras. Det socioekonomiska indexvärdet kring omvandlingsområdet är svagare än genomsnittet i kommunen, se figur 3 nedan. I en kartläggning och behovsanalys gällande insatser för att minska och motverka segregationen i Halmstad kommun som genomfördes 2019 lyfts i det ekonomiska segregationsindexet att kommunens resursfattiga områden återfinns i Halmstad. Ett utvecklingsområde här kan bidra till att skapa en större blandning av boendeformer och bostadsstorlekar vilket kan skapa en större socioekonomisk variation. Då Larsfrid och Vilhelmsfält är av större skala och idag omgärdas av storskaliga barriärer i form av trafikerade Laholmsvägen, verksamhetsområde och järnväg finns risk för att det planerade omvandlingsområdet blir isolerat och inte integreras i omkringliggande bostadsområden. Vidare angränsar utvecklingsområdena till Andersberg som finns med på polisens lista över utsatta områden. För att skapa en integrerad stadsdel behöver extra fokus på trygghetsinsatser och integrationsinsatser därför genomföras i dessa områden. Inom ramen för översiktsplanen pekas ett stort antal kopplingar ut för att överbygga identifierade barriärer. För att säkerställa att utvecklingsområdet knyts samman med de omkringliggande bostadsområdena rekommenderas fördjupade analyser i senare skede för att säkerställa trygga och säkra kopplingar.



Figur 3. Segregation och det socioekonomiska indexet i Halmstad. Rött indikerar mycket svagt eller svagt socioekonomiskt index medan grönt indikerar högt socioekonomiskt index. Karta framtagen inför samråd.

Segregation i övriga utvecklingsområden

Övriga utvecklingsområden som är planerade i centrala Halmstad är av mindre skala och i områden med starkare socioekonomiskt indexvärde. Dessa utvecklingsområden förväntas därför inte påverka socioekonomin i området om inte riktade insatser görs. Exempel på sådana insatser kan vara att tillföra en större blandning av bostäder med fokus på studenter, socioekonomiskt svagare grupper, kollektivboenden och bostäder för äldre för att skapa en mer blandad stadsdel.

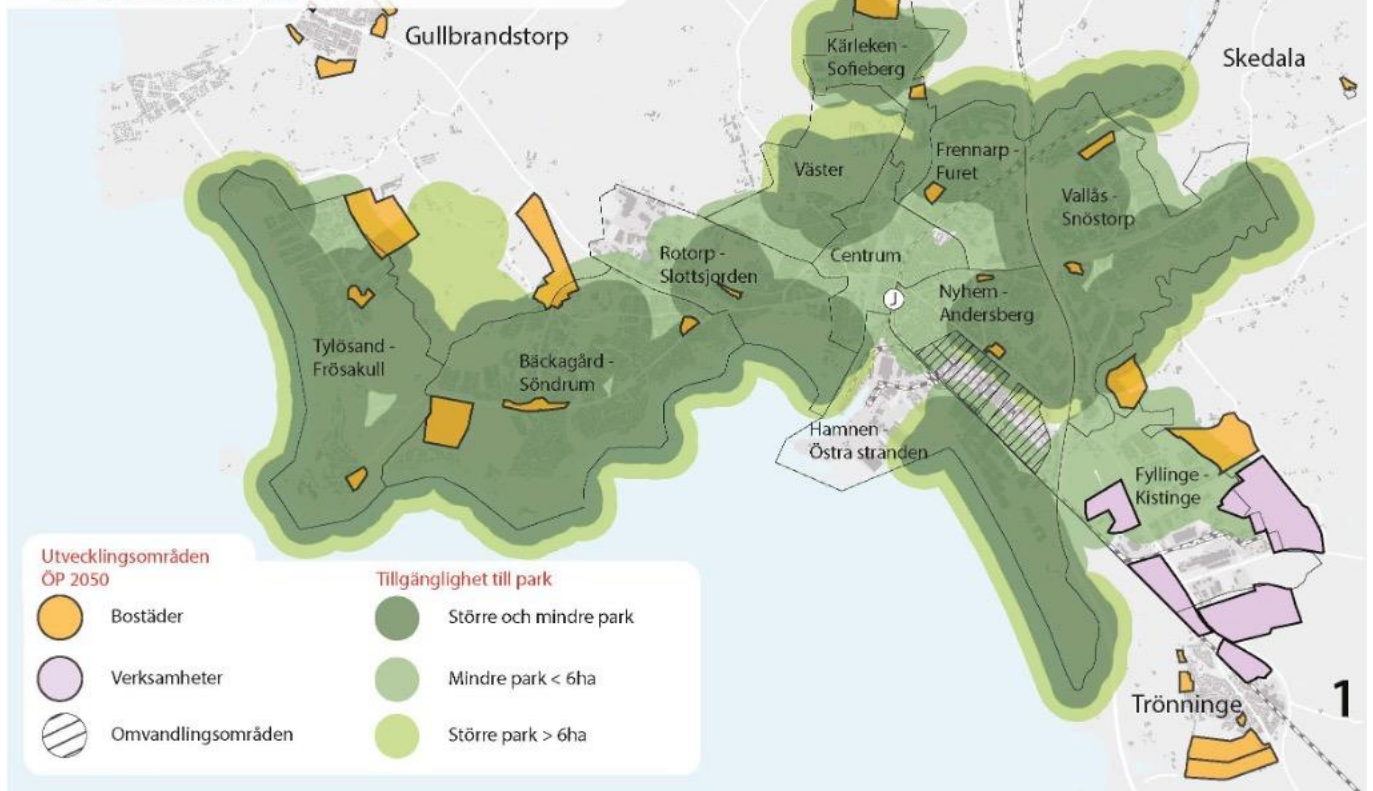
Tillgång till park i staden

Merparten av utvecklingsområdena i centrala Halmstad har god eller mycket god tillgång till park med max 300 meter till en mindre park och max 500 meter till ett större sammanhängande grönområde, se figur 4. Inom utvecklingsområdet Larsfrid och Vilhelmsfält finns dock områden med längre avstånd till närliggande park eller grönområde. Kompletterande insatser och särskilt fokus på dessa områden rekommenderas därför i samband med omvandlingsinsatserna för att säkerställa god tillgång till park och grönområden vilket hanteras vidare i kommande FÖP.

Halmstad

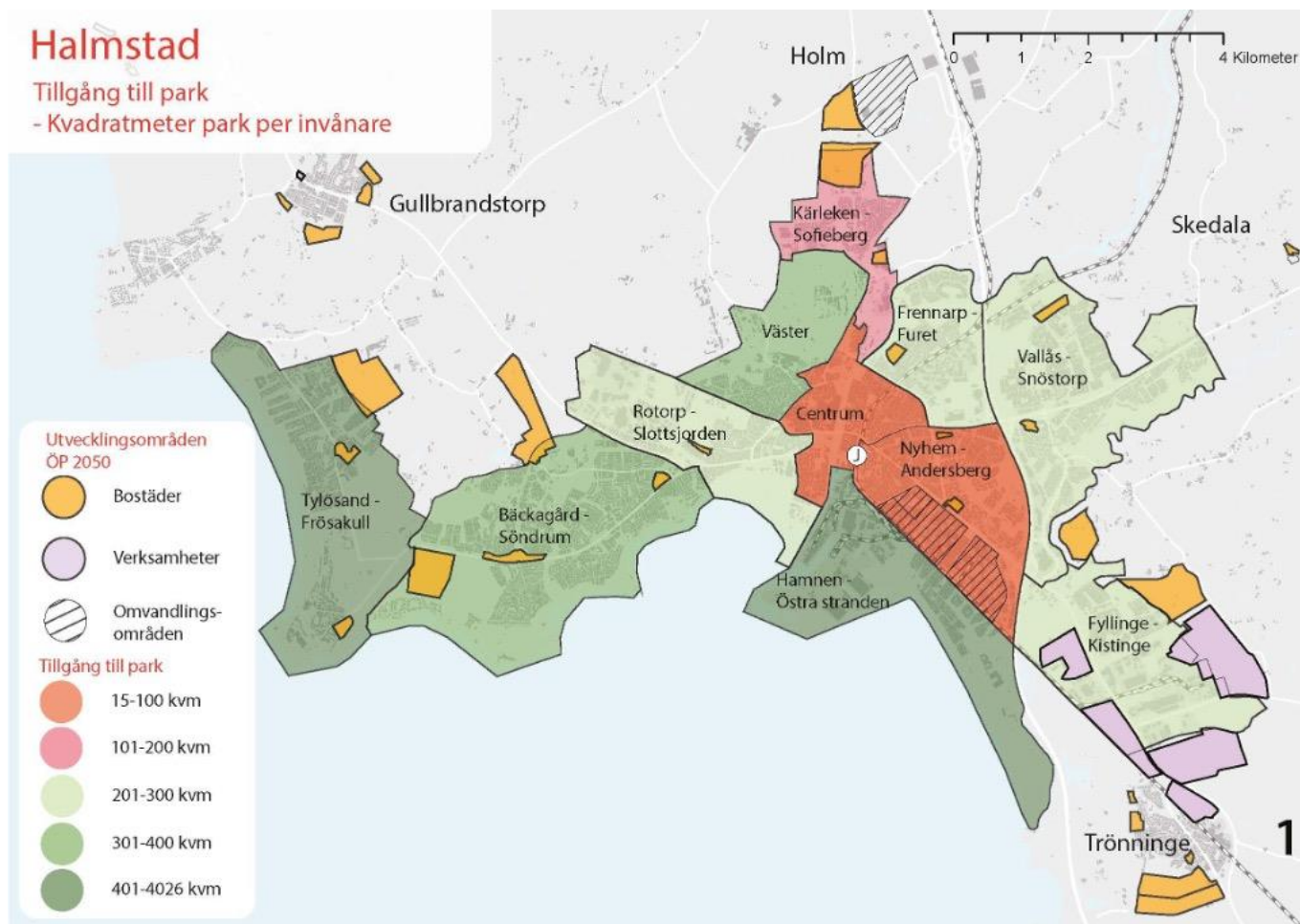
Tillgänglighet till park

- Avstånden är 500 m från större park och
300 m från mindre park



Figur 4. Tillgänglighet till park i centrala Halmstad där mörkare färg indikerar god tillgång till både mindre och större park, ljusare färg enligt förklaringen ovan indikerar nära till mindre park alternativt något längre till en större park. Karta framtagen inför samråd.

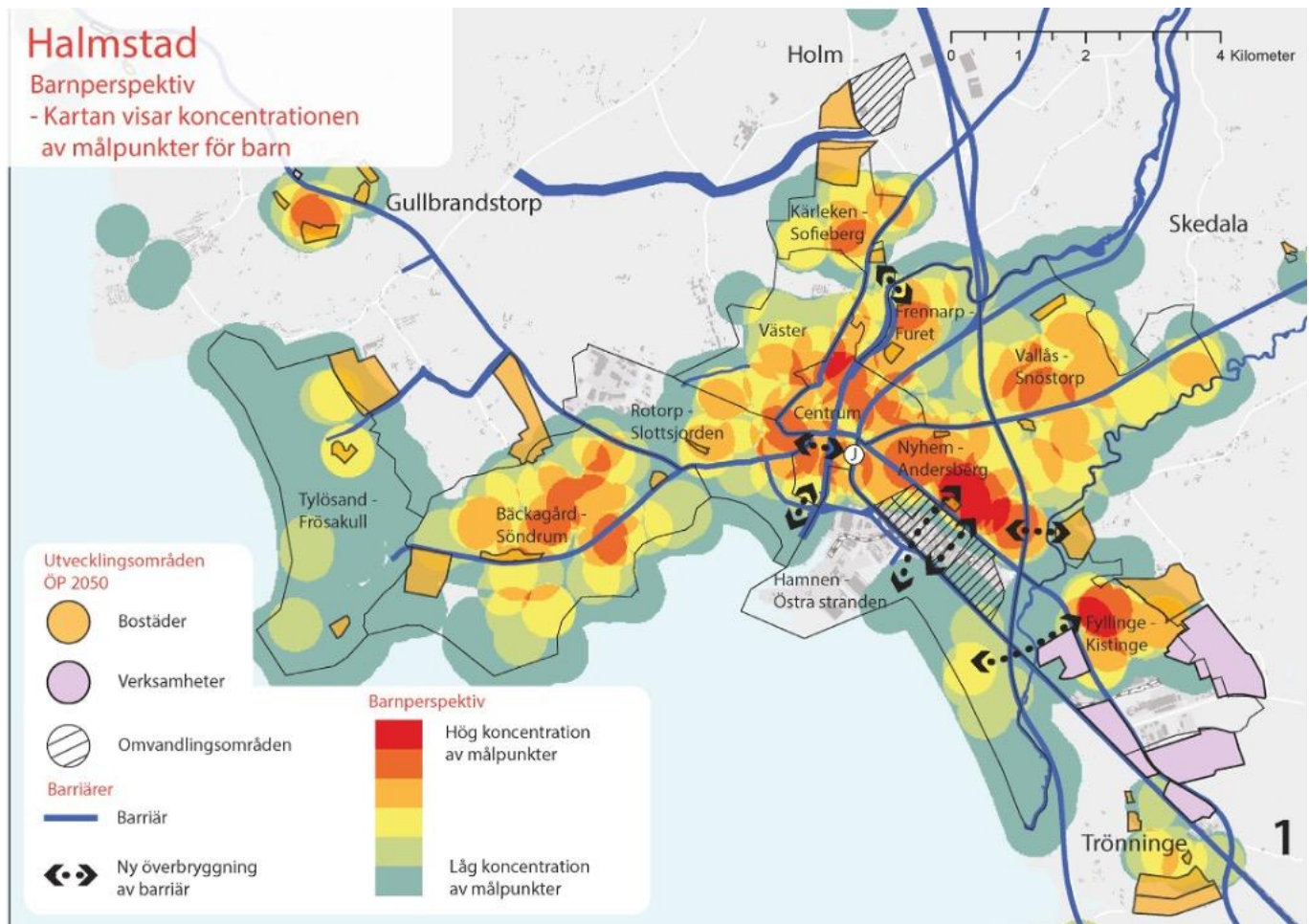
Tillgången till tillfredställande kvadratmeter grönyta per invånare är mycket olika i stadens olika delar där centrum och öster har betydligt lägre tillgång, se figur 5. Detta hanteras vidare i planeringsinriktningen under "Allas tillgång till grönt" samt att grönyta som ska bevaras i sin helhet har pekats ut, för att säkerställa att det inte förtätas på parker där tillgången till grönt är låg. För att fördjupa analysen vidare rekommenderas att även kvalitet och användningsområde på grönyta inkluderas i analysen där till exempel sociotopkartering över kommunens tätorter kan vara ett passande planeringsverktyg.



Figur 5. Tillgång till park i centrala Halmstad. Karta framtagen inför samråd.

Barnperspektivet i staden

Merparten av den planerade utvecklingen i centrala Halmstad planeras i Larsfrid och Vilhelmsfält varför analysen kring barnperspektivet fokuserar på dessa delar. Vid utveckling i övriga områden i de centrala delarna av staden rekommenderas att fördjupade analyser genomförs. Norr om Larsfrid och Vilhelmsfält finns en hög koncentration av målpunkter för barn och unga, se figur 6. Att skapa flertalet trygga och säkra kopplingar mellan omvandlingsområdet och dessa målpunkter är därför av vikt ur ett barnperspektiv. Vidare krävs fördjupade analyser och tydligare styrning gällande tillgång till parker och barns ute- och vistelsemiljöer vilket hanteras i pågående arbete med en fördjupad översiktsplan.

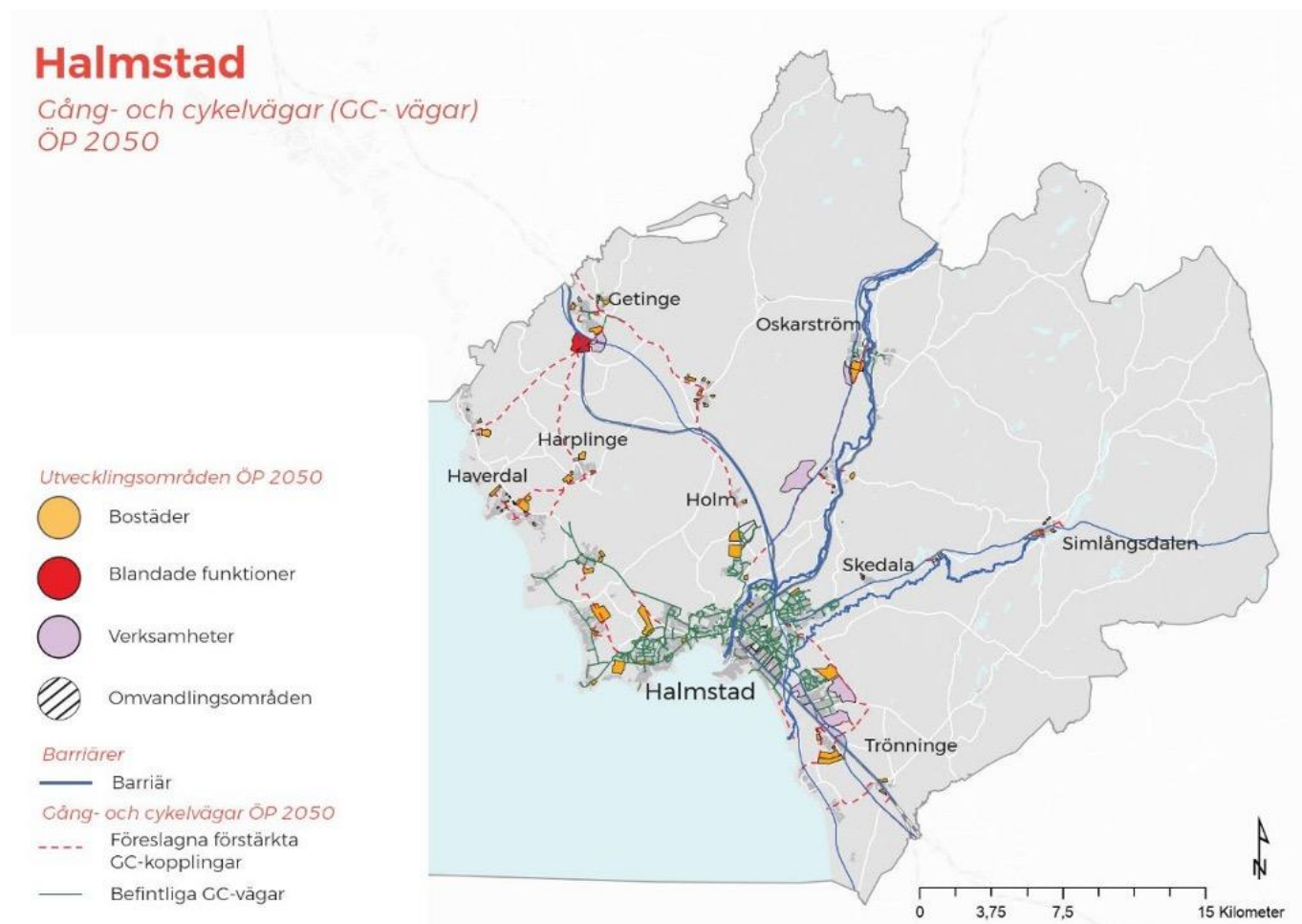


Figur 6. Karta som visar på koncentration av målpunkter för barn samt barriärer och planerade tillkommande kopplingar. Karta framtagen inför samråd.

Hållbara transporter i staden

I planeringsstrategin för Halmstads utveckling lyfts att kollektivtrafik är en avgörande planeringsförutsättning samt att bostäder placeras inom 400 meter från kollektivtrafik. Vid utbyggnad av nya områden krävs förlängning och utbyggnad av befintlig kollektivtrafik. Tillgången till gång- och cykelvägnät är mycket god i anslutning till omvandlingsområdet i Larsfrid och Vilhelmsfält idag med en planerad förstärkt koppling både norr och söderut samt genom området. Området har god tillgång till kollektivtrafik i form av flertalet busshållplatser både kring och inom området varför planeringsinriktningen kan förväntas uppfyllas, se figur 7. Även intill flertalet av övriga utvecklingsområden i centrala Halmstad är tillgången till gång- och cykelvägnät hög. Utvecklingsområdet i Frösakull (H1) har något sämre tillgång till både gång- och cykelvägnät och kollektivtrafik, vilket planeras att förbättras i och med bebyggelseutvecklingen i området och förväntas då uppfylla det framtida behovet. I planeringsstrategin lyfts att kollektivtrafikutvecklingen är en förutsättning för att området ska kunna byggas ut. Befintlig cykelväg planeras att förlängas från Ranagård och kopplar ihop dessa områden med varandra, vilket bidrar till att hållbara transporter gynnas. Förslagsvis

förläggs även en bussgata parallellt med föreslagen cykelväg vilket förlänger befintlig kollektivtrafik från Ranagård. Utveckling av kollektivtrafik med fler linjer och förbättrad tillgång kan bidra till att gynna hållbara transporter för området.

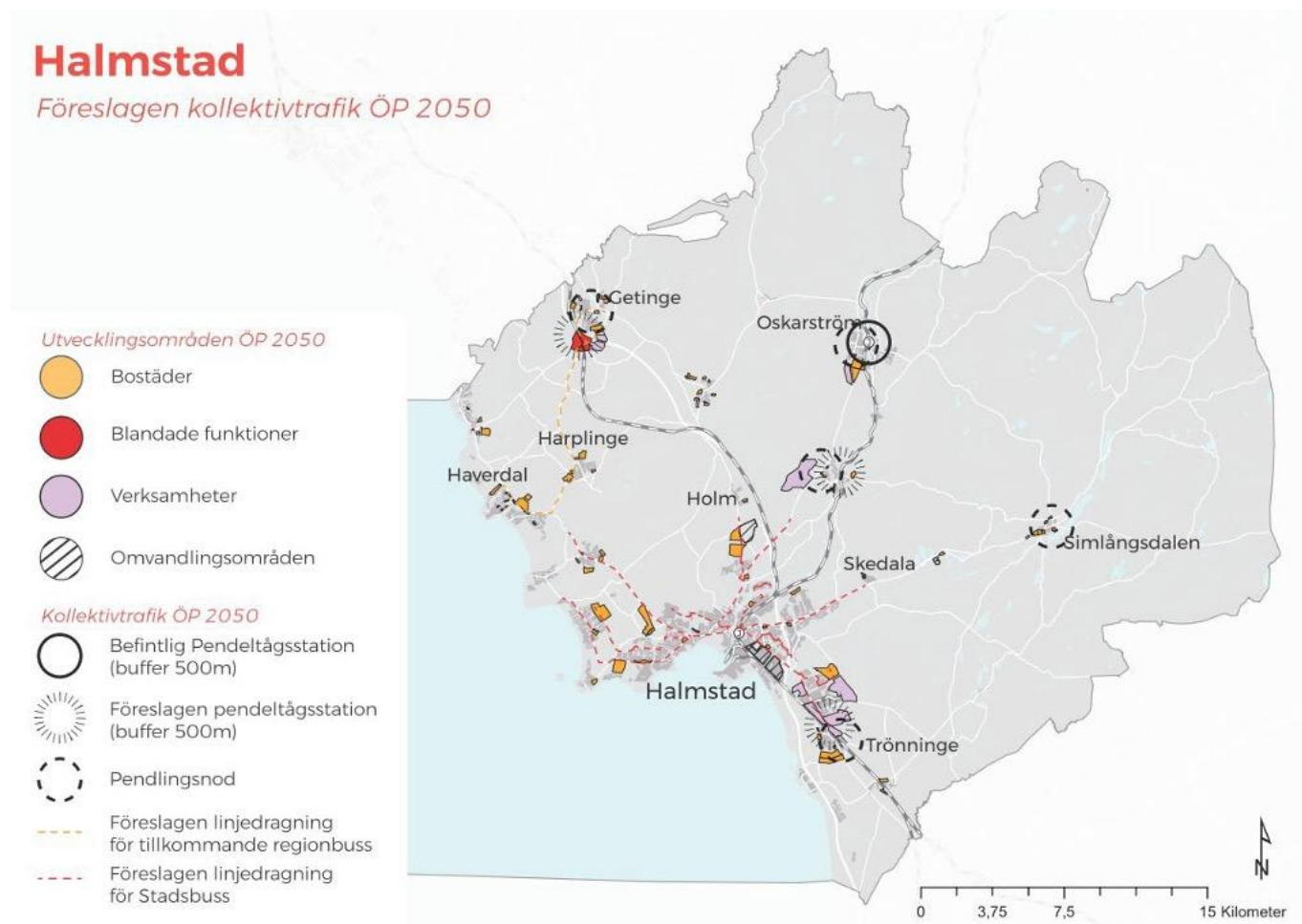


Figur 7. Planerade och befintliga gång- och cykelvägar i Halmstad. Karta framtagen inför samråd.

För att säkerställa god tillgång till kollektivtrafik i alla utvecklingsområden bör även områden som utvecklingsområdet söder om Kustvägen (H6 och H7), Sofieberg (H13) och Kårarp (H14) analyseras vidare för att säkerställa god tillgång även inom de framtida utvecklingsområdena. Fyllinge (H10) kräver att befintlig kollektivtrafiklinje förlängs, vilket är beskrivet och utpekad. Detta är ett av stadens starkaste kollektivtrafikstråk som också planeras få prioritering i körbanan, så förutsättningarna för kollektivtrafik här är mycket goda. Även Olofstorp (H22) kräver att befintlig kollektivtrafiklinje förlängs, vilket är beskrivet och utpekad, denna kräver en ny broförbindelse över Fylleån.

De tillkommande kontorslägena vid resecentrum bidrar till hållbara transporter genom att nya arbetsplatser i kollektivtrafikhöga lägen kan locka pendlare att i större utsträckning välja tåg istället för bil. Arbetsplatserna vid sjukhuset och försvaret nås även de enkelt med kollektivtrafik

från resecentrum för den arbetskraft som pendlar in från andra kommuner. De bussprioriteringar som föreslås i de centrala delarna möjliggör för ytterligare bättre framkomlighet. Figur 8 nedan visar föreslagen kollektivtrafik och pendeltågstationer i Halmstad.



Figur 8. Föreslagen kollektivtrafik och pendeltågstationer i Halmstad. Karta framtagen inför samråd.

Näringslivet/högskolan

Utveckling av näringsliv och högskola i staden möjliggörs på flera sätt av Framtidsplan 2050. Omvandlingsområdet Larsfrid och Vilhelmsfält (H15 och H16) i anslutning till högskolan förutses bli ett blandat område med både verksamheter, bostäder och offentlig service där högskolans utveckling prioriteras. En del av verksamheterna i omvandlingsområdet kommer att behöva omlokaliseras till nya verksamhetsområden. Planens prioritering av högskolan väntas bidra till att göra området attraktivt för kvalificerade kunskapsintensiva tjänster. De föreslagna stationsnära lägena för kontorsetablering stärker ytterligare förutsättningarna för att attrahera näringsliv inriktat på kvalificerade kunskapsintensiva tjänster. Sjukhuset och försvaret är andra stora arbetsplatser och de ska värnas i detaljplaneringen, vilket kan tolkas som att de stora offentliga arbetsgivarna ges möjlighet att utveckla sin verksamhet.

Besöksnäringens potential främjas på flera sätt. Centrum utvecklas för turism och ett stråk kompletteras och utvecklas mellan centrum och Västra stranden. Varumärket Tylösand utvecklas som destination och förutsättningarna stärks genom att service kan komma att tillåtas inom strandskyddat området. För logistikföretag tillkommer verksamhetsområden en bit från centrala Halmstad i anslutning till järnväg och väg 15 (V1-V5). I plandokumentet framgår att studentbostäder ska prioriteras inom delar av staden, något som högskolan och militärhögskolan har behov av för fortsatt utveckling. Områden för nya studentbostäder kommer att behövas för att bibehålla högskolornas attraktivitet för studenter. Planen rekommenderar att studentbostäder utgör en del av områden som består av olika bostadsformer, exempelvis Larsfrids, Östergård och Linehed. Sammantaget är bedömningen att näringslivets och högskolans behov tas om hand av Framtidsplan 2050.

Ledande arbetsplatskommun

Halmstad ska fortsatt utgöra en nod i Halland, med god koppling till storstadsregionerna i norr och söder. Ledande arbetsplatskommun innebär att det tillkommer nya arbetsplatser och att Halmstad bibehåller ett pendlingsöverskott. De tillkommande kontorslägena vid resecentrum är en inriktning som underlättar för pendling från andra kommuner. Även högskolans läge är gynnsamt ur ett pendlingsperspektiv. De stärkta målpunkterna bidrar till en trafikökning i de centrala delarna, vilket avlastas av en ny förbindelse tvärs Nissan på Söder enligt "Trafiksimuleringar 200814". Sjukhusets och försvarets behov värnas i detaljplaner. I Framtidsplan 2050 finns inga ytor avsatta, men bedömningen är att skrivningen i planförslaget kan tolkas som att de stora offentliga arbetsgivarna kan utveckla sin verksamhet. Tillkommande väglänkar över Vapnöslätten mellan Tiarpshallén och Kårarpsleden samt förlängningen av Nymansgatan bedöms förbättra bilpendlingsmöjligheterna till försvaret och sjukhuset.

Samlokalisering för offentlig service

Planen föreslår ett antal områden för samlokalisering. Genom samlokalisering är syftet att skapa mötesplatser och minska resebehovet i och med service lokaliseras till bestämda platser. I Frösakull (H1) föreslås ny offentlig service för skola och förskola. Här finns ytor för samlokalisering. Ytor för samlokalisering finns även i Sandhamn (H4) som föreslås få en ny centrumnod för kommersiell service som ett komplement till den kommunala servicen i Ranagård. Området domineras idag av villabebyggelse, men förslås få tätare bebyggelse. För att locka kommersiell service till Sandhamn (H4) kommer det att vara viktigt att se till att det finns ett tillräckligt befolkningsunderlag.

Förutom Sandhamn ingår Tylösand som idag saknar service och Bäckagård samt Stenhuggeriet som har låg servicenivå i upptagningsområdet. I centrumnoden föreslås högre flerbostadshus, men det går inte säga om det är tillräckligt.

Området som ligger söder om kustvägen (H6) pekas ut som utvecklingsområde. Här föreslås ny offentlig service för skola och förskola. Tillräckliga ytor för samlokalisering bedöms ha avsatts i översiktsplanen, vilket även gäller Fyllinge (H10), Sofieberg (H13) och Kårarp (H14). I Fyllinge tillkommer kluster för offentlig service som kompletterar befintlig service i Fyllinge centrum. Nybyggda Tegelbruket (H12) föreslås få en centrumnod. För utbyggnaden norrut tillkommer en centrumnod i Sofieberg med ytor avsatta för lokalisering av offentlig och kommersiell service. I Kårarp ryms cirka 1000 bostäder och här föreslås tillkommande offentlig service, med tillhörande yta för samlokalisering.

Det saknas ytor för offentlig och kommersiell service i Tylösand (H3) som försörjs Sandhamn (H4), se ovan. Ett begränsat behov av tillkommande offentlig och kommersiell service bedöms även gälla Söndrum kyrkby (H7), Snöstorp Hästhagen (H9) och Vallås (H11) där utbyggnaden är av relativt liten omfattning. I de områden där ytor saknas för samlokalisering kan kommersiella ytor i bottenplan vara tillräcklig.

Utbyggnaden av bostäder i Äventyrslandet (H8), är relativt sett större, och försörjs av service i Söndrums centrum.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden i staden

Föreslagna utvecklingsområden i Halmstad berör några kulturmiljöer där främst de obebyggda gröna delarna påverkas. Denna typ av påverkan försvagar sambandet mellan bebyggelsen och den omgivning där den vuxit fram. Söndrums kyrkby har växt samman med Halmstad men har i norr en utblick mot det öppna landskapet, som är värdefull enligt kommunens kulturmiljöprogram. Utblicken bedöms försvinna och det agrara sambandet försvagas. Intrång i betesmarkerna kring Bäckagård och i parkmiljö i Folkparken kommer att försvaga byggnadernas koppling till omgivningarna även om byggnaderna sparas.

Övraby kyrkoruin från 1100-talet är en lämning av Halmstads äldsta bebyggelse som idag omges av jordbruksmark. Området är en fornlämning. Miljön omkring ruinen utgör riksintresse för kulturmiljövård med motiveringen "Övraby stadsmiljö visar en medeltidsstads lokalisering och omfång". Planerad utbyggnad inom riksintresset medför att de obebyggda ytorna kring kyrkoruinen som utgör stadens lokalisering och omfång blir svåra att överblicka samtidigt som ett intrång görs i fornlämningen. De negativa konsekvenserna för kulturmiljön kan bli stora. Kulturmiljö Halland har gjort en bedömning att miljövärdena inte motiverar att området är riksintresse. Om miljön inte bedöms som riksintresse blir de negativa konsekvenserna mindre. Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet fattar detta beslut.

Fylleån utgör ryggrad i en av kommunens gröna kilar och är ett viktigt naturmiljöstråk som förbinder strandområdet med skogarna i öster och ligger i direkt anslutning till staden.

Utbyggnad i Villmanstrand (V1) och Olofstorp (H22) ligger nära Fylleån och i den fortsatta planeringen bör det därför beaktas att möjligheten för djur och människor att röra sig längs vattendraget inte försvåras. Ett par intrång görs i naturmiljöer vid Tyludden och mosaiklandskap vid Stjärnarp.

Gröna värden som antas utgöra ekosystemtjänster berörs vid Eketånga, Tylösands golfbana och mosaiklandskap kring Stjärnarp. Öster om Frösakull görs intrång i värdefull landskapsbild längs Onsjövägen.

Buller och luftkvalitet

Buller förekommer i nuläget inne i Halmstad främst längs Västkustbanan, E6 och de stora trafiklederna som Laholmsvägen, Växjövägen och Wrangelsleden. Kommunens befolkning planeras öka vilket kommer att generera mer trafik. Framtidsplan 2050 anger även nya trafikleder som kommer att leda stora trafikmängder genom södra Halmstad via södra infarten, ny förbindelse tvärs Nissan och vidare västerut mot Kustvägen.

Vägen passerar främst verksamhetsområden och redan störda områden men bostäder förekommer och ett område med fritidsstugor bedöms få högre bullernivåer. Vid utbyggnad med bostäder nära trafikerade gator i Larsfrid och Vilhelmsfält behöver utformningen anpassas så att bullerstörningar undviks. De nya trafiklederna avlastar samtidigt befintliga gator inne i Halmstad där trafikmängderna sjunker på flera gator.

Avlastningen blir påtaglig längs Laholmsvägen och Slottsbron i centrala staden vilket är positivt. I närheten till järnväg och vägar med tung trafik kan vibrationer förekomma vilket behöver utredas i det fortsatta planeringsarbetet. Buller uppstår huvudsakligen kring hjulen när dessa rör sig över vägbanan. En utveckling av däck som genererar mindre buller pågår vilket också kan bidra till minskat trafikbuller. Vid låga hastigheter har motorbullers betydelse och en ökad andel elbilar kan därför bidra till lägre buller.

Mätningar visar att luften på mätplatser inne i Halmstad klarar miljökvalitetsnormerna i nuläget. Ökad trafik kan leda till att luftföroreningar i form av kväveoxider och partiklar ökar så att luftkvaliteten försämras. Åtgärder som motverkar ökad biltrafik när befolkningen växer har betydelse för att upprätthålla luftens kvalitet. En ökad användning av elbilar bidrar till att minska utsläppen vilket bidrar till bättre luftkvalitet.

Planförslaget har en inriktning att bygga i staden och i stråk vilket möjliggör transporter med gång, cykel och kollektivtrafik. Dessa trafikslag kommer enligt planeringsinriktningarna att prioriteras vilket innebär ett fortsatt arbete för att motverka ökad biltrafik.

Förändringar i granskningsförslaget

Segregation och barriärer

Att fler bostäder föreslås i stadens centrum och färre föreslås i de västra delarna av staden som är socioekonomiskt starka ger konsekvensen att målet om att bryta segregationen påverkas. Då det fortfarande föreslås nya bostäder i de västra delarna bedöms dock konsekvenserna begränsade. I granskningsförslaget har planeringsinriktning om styrning av efterföljande skeden av byggprocessen tydliggjorts för att kunna få till exempelvis billigare hyresrätter även i socioekonomiskt starka områden. Detta bedöms förbättra möjligheterna till en minskad segregation.

Resonemanget om bostadsförsörjningsfrågan har utvecklats och förtydligats där antalet bostäder som planförslaget innebär även inkluderar att bygga ifatt nuvarande underskott av bostäder, vilket är mycket viktigt ur jämlikhetssynpunkt.

Tillgång till parker i staden

Med en ökad befolkning i stadens centrum innebär det också att tillgången på grönyta per invånare minskar. I planeringsinriktning styrs att nya bostäder inte får tillkomma på grönyta i staden för att säkra att tillgången inte blir ännu sämre. Det är i efterföljande skeden viktigt att innehåll och kvalitet ses över så att det behov av grönyta som finns i staden kan säkerställas. Planeringsinriktningarna har kompletterats för att tydliggöra behovet av ökad kvalitet på grönytor i stadsdelar med låg tillgång grönyta per invånare.

Barnperspektivet i staden

Bedöms inte påverkas av förändringar i granskningsförslaget.

Hållbara transporter i staden samt buller och luftkvalitet

I granskningsförslaget föreslås ett större antal bostäder tillkomma i stadens centrum och det har skett en minskning av antalet bostäder i stadens västra delar (Frösakull och Tylösand). I stadens centrum tillkommer 1400 bostäder jämfört med samrådsförslaget medan det minskar med drygt 2000 i stadens västra delar och drygt 1000 i stadens norra delar. Konsekvenserna av detta bedöms vara att fler kan få nära till kollektivtrafik, arbetsplatser och service och i högre grad kan gå, cykla och åka kollektivt. Det kan därmed bidra till en lägre klimatpåverkan.

Ledande arbetsplatskommun

Halmstads funktion som regional nod och arbetsplatskommun bedöms inte påverkas genom förändringarna som görs i granskningsförslaget. Inte heller påverkas näringslivet högskolan av föreslagna förändringar.

Samlokalisering för offentlig service

Störst förändring föreslås genom att omvandlingsområdet vid Kårarp tas bort och ytterligare 1000 bostäder försvinner vilket skapar ett minskat behov av kommunal service i området så ett kluster av offentlig service försvinner där. Centrumnoden vid H4 (Sandhamn) flyttas till Bäckagårdskrysset. Konsekvenserna för detta bedöms som små då service fortfarande finns kvar i området.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden i staden

Utbyggnadsområde i Eldsberga och Holm utgår till förmån att värna kulturmiljövärdet. Område vid Övraby utvidgas åt sydost men får samtidigt en lägre bebyggelsetäthet vilket skapar möjligheter för att i senare skeden anpassa området till kulturmiljön och undanta vissa områden från exploatering. Totalt blir påverkan på kulturmiljövärden mindre i granskningshandlingen. Påverkan på Fylleån-kompletteras utifrån slutsatser från mkb eller hänvisa till den. Planeringsinriktningar har tillkommit som tydliggör att naturvärdesinventering sker i detaljplaneskedet och att områden som enligt svensk standard bedömts som högsta naturvärdesklass, NVI klass 1, undantas i sin helhet från exploatering. Områden med högt naturvärde, NVI klass 2 skyddas så långt det är möjligt. Områden vid Kistinge och i Tylösand som berör områden med naturvärdesklass 1 har fått en tydligare beskrivning av att de behöver skyddas i kommande skeden.

Områden med naturvärdesklass 2 i Grönplan för staden har fått ett lägre antal bostäder.

Förändringar i det antagna förslaget

I antagandeförslaget pekas 1000 bostäder färre ut i socioekonomiskt starka områden i den västra delen av staden. Förändringen bedöms som svagt negativ för att minska segregationen. I planförslaget har ianspråktagande av tätortsnära skogsmark utpekats för bostäder minskat med 35 hektar. Förändringen bedöms som svagt positiv avseende gröna värden i staden. Då 1000 färre bostäder pekats ut i västra Halmstad kan det innebära att potentialen att ställa om till hållbart resande försämras något.

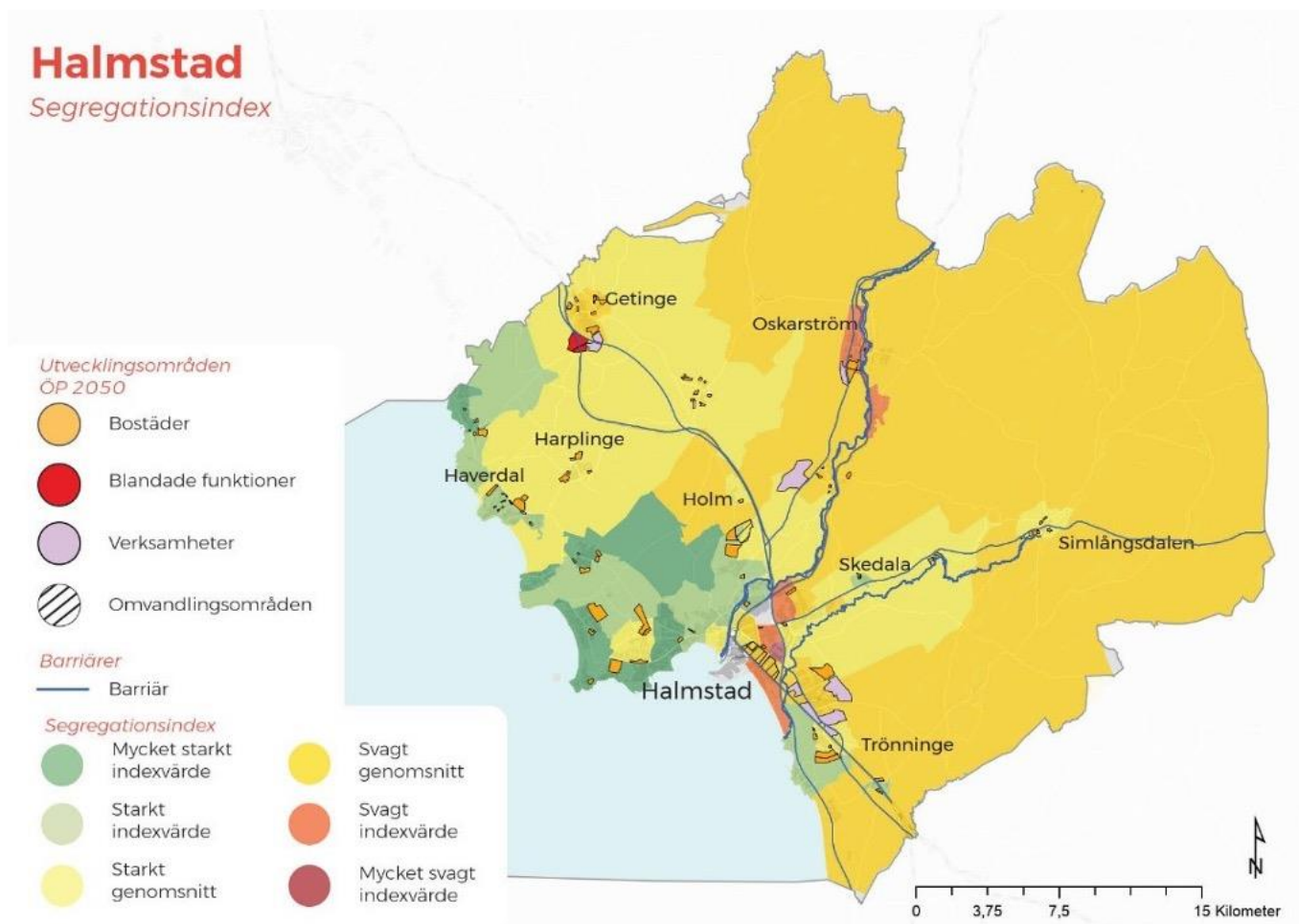
4.2. Utveckling av servicesamhällena

”Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter i rader likt pärlor på ett band ut från staden, där tätortsutveckling, offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik koncentreras. De fem stråken följer större vägar som fortsätter ut från kommunen och kopplar samman regionalt och nationellt. I varje stråk finns ett servicesamhälle som växer mycket kraftigt både med bostäder och service. Bostadsorterna längs stråk växer primärt med bostäder och i en mindre omfattning. Samhällena utmed fingerstråken är också beroende av den mellanliggande landsbygdens boende och samhällen

längs andra stråk. Inlandet binds samman av sociala stråk som Kvibille-Slättåkra-Oskarström och Oskarström- Simlångsdalen-Tönnersjö-Eldsberga. Mellan stråken finns höga landskapsvärden i skogen, slätten och kusten och här är det i högre grad landskapet som styr bebyggelseutvecklingen. Jord- och skogsbruksmark samt rekreationsmark prioriteras i de gröna kilarna, men även här behövs utbyggnad av bostäder för en livskraftig landsbygd. Kommunen arbetar medvetet med satsningar i inlandet för att stärka attraktionskraften i denna del av kommunen. Kusten fortsätter att utvecklas, samtidigt som den fredas från bebyggelse.”

Segregation och barriärer

Socioekonomin i områdena Trönninge, Simlångsdalen, Harplinge och Haverdal är god och är till stor del högre än kommunens genomsnitt, se figur 9. För att säkerställa en utveckling som bidrar till en mer integrerad kommun kan därför insatser som bidrar till en mer varierad bebyggelseutveckling prioriteras i dessa områden. I planeringsinriktningen Ett bredare bostadsutbud för att bryta segregationen lyfts det att satsningar ska genomföras på att förtäta med flerbostadshus och radhus i villaområden och vice versa. En strategi för utvecklingen i Trönninge är att områden nära centrumnoden (T2) främst innehåller flerbostadshus och resterande bebyggelse i T1 och T3 ska vara av blandad typ och upplåtelseform. Vid planering av dessa områden rekommenderas att extra fokus läggs på att säkerställa en sammanhållen bebyggelsestruktur.

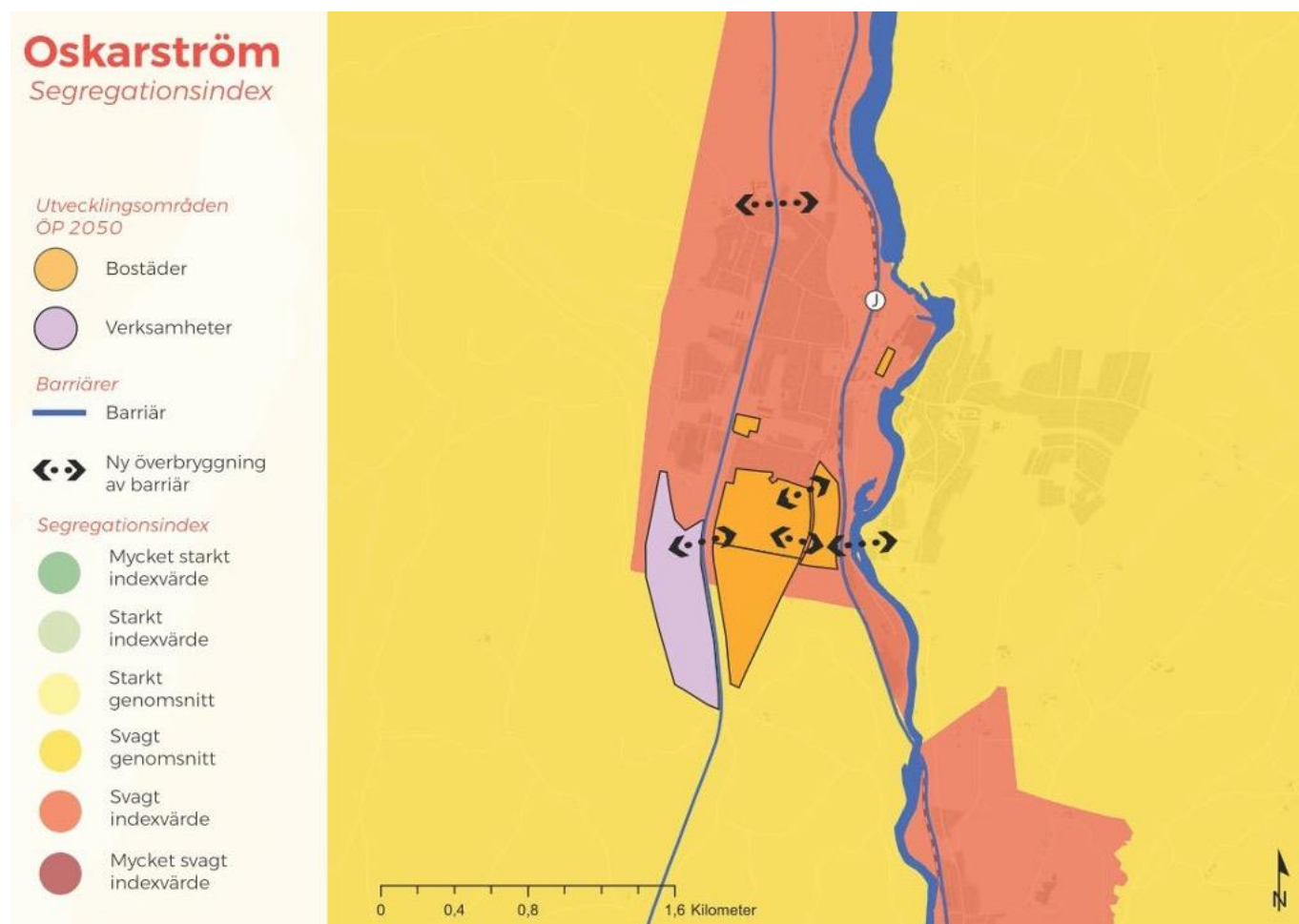


Figur 9. Socioekonomiskt index där rött indikerar svagt socioekonomiskt index och grönt ett starkt socioekonomiskt indexvärde. De blå linjerna visar barriärer i kommunen. Karta framtagen inför samråd.

I villaområdet Simlångsdalen är merparten av de föreslagna bostadsområdena inom natur- och sjönära områden som pekats ut för LIS. Orten består idag främst av villor och ska även främst växa med villor, men även med radhus, kedjehus och parhus i olika upplåtelseformer. För att skapa en integrerad utveckling rekommenderas att en blandning mellan bostadstyperna säkerställs i den lilla skalan, på kvartersnivå, för att inte skapa en uppdelning mellan boendeformer inom området.

I Oskarström har de boende en lägre socioekonomi än kommunens genomsnitt. Här prioriterar översiktsplanens strategi framförallt villor med större tomter för ett attraktivt boende. Detta bidrar till en större bostadsvariation vilket kan skapa en mer blandad socioekonomi, dock kan stora socioekonomiska skillnader inom området skapas varför ett högre fokus kring hur den nya bebyggelsen ska integreras på platsen kan krävas. Fördjupad analys i ett senare skede är därför att rekommendera. Vad som är av vikt vid utveckling här är att säkerställa att den nya bebyggelsen blir en integrerad del av den befintliga bebyggelsen genom förtätningsinsatser,

gemensamma mötesplatser och en sammankopplad bebyggelsestruktur med GC-kopplingar, vilket bedöms vara av extra vikt här. Det finns också flertalet identifierade barriärer att ta hänsyn till i utvecklingsskedet, se figur 10 nedan.

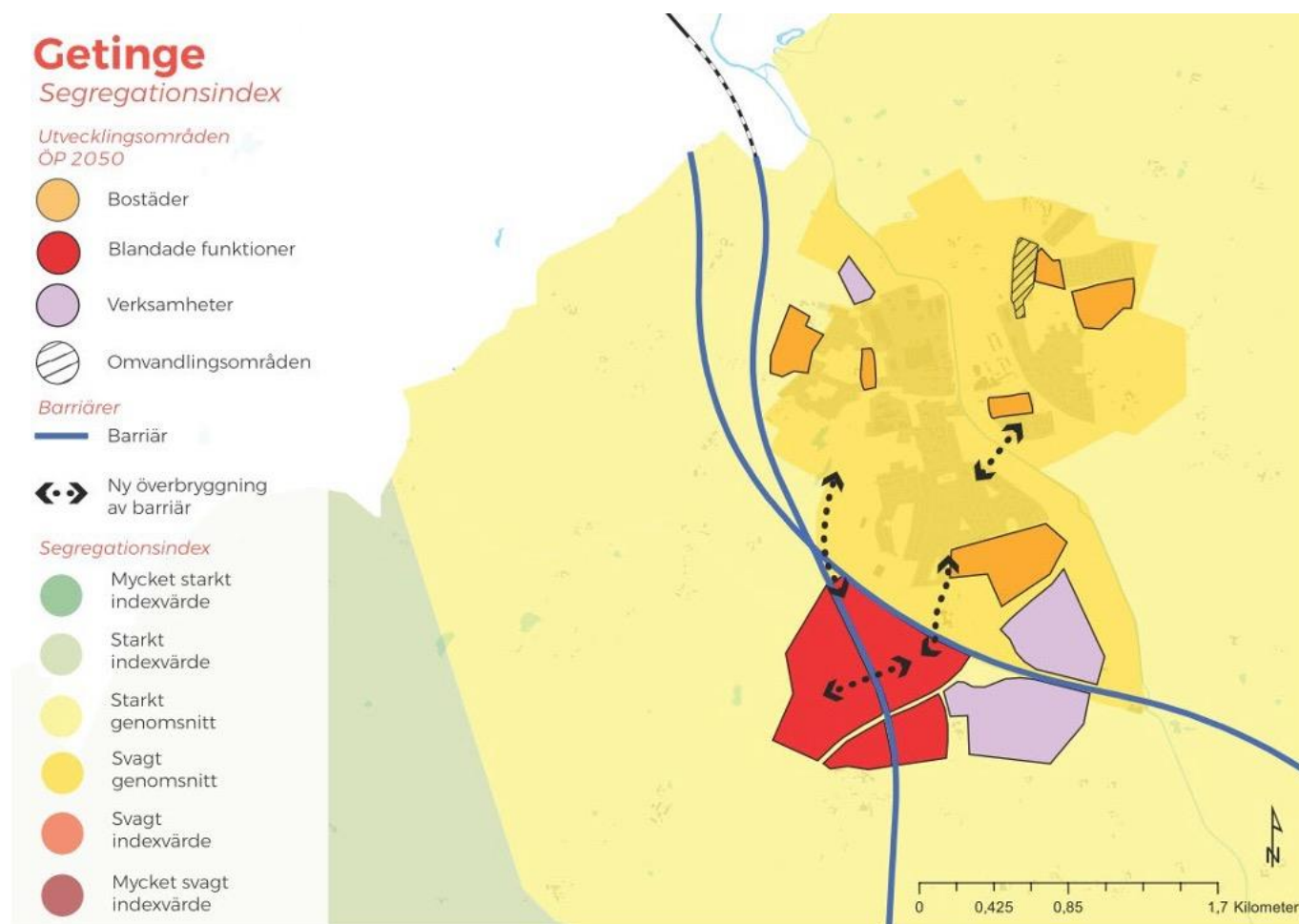


Figur 10. Socioekonomiskt index i Oskarström där rött indikerar svagt socioekonomiskt index och grönt ett starkt socioekonomiskt indexvärde. De blå linjerna visar barriärer i orten. Karta framtagen inför samråd.

Enligt strategin för den planerade utvecklingen i Getinge bör befintlig stadsstruktur förtätas med nya bostäder och verksamheter och nybyggnation bör ske mellan befintliga områden. Orten kan också förtätas genom att nya park- och grönstråk och andra offentliga platser tillkommer. I det presenterade planförslaget för utvecklingen är stora delar av den planerade utvecklingen placerad i utkanten av den befintliga stadsstrukturen och bidrar därför inte till den förtätning som strategin syftar till.

Omvandlingsprojektet (GE3), som är föreslaget i norra Getinge, kan bidra till att knyta samman bostadsområden på sikt, dock krävs att området kopplar an till andra bostadsområden om sammankoppling ska ske. Vidare är en stor del av den föreslagna bebyggelseutvecklingen planerad kring en eventuell framtida station söder om det befintliga centrumet (GE9 och GE10). Detta kan komma att bli ett isolerat område på grund av dess storskalighet till ytan samt

motorvägen som skapar en barriär mot den befintliga bebyggelsen, se figur 11 nedan. Flertalet trygga och säkra kopplingar, gemensamma mötesplatser samt en sammanlänkad bebyggelsestruktur krävs för att inte skapa en uppdelad ort.



Figur 11. Socioekonomiskt index i Getinge där gult indikerar svagt socioekonomiskt index. De blå linjerna visar barriärer i orten. Karta framtagen inför samråd.

I planeringsstrategin lyfts att Haverdal och Harplinge tydligare ska kopplas samman genom bra gång- och cykelförbindelser, men orterna ska inte byggas ihop. Orterna föreslås få en närmare koppling genom att deras respektive utbyggnadsriktningar tillåter orterna att närma sig varandra, de får en närmare koppling genom ett nytt stråk för gång- och cykel och på sikt även för kollektivtrafik. I utvecklingsstrategin för Haverdal anges goda möjligheter till att förtäta inom ortens nuvarande tätortsgränser.

Utvecklingsområdena i utkanten av orten lämpar sig väl för friliggande villabebyggelse, men i de centrala delarna bör flerbostadshus prioriteras. Den planerade utvecklingen stödjer placeringsstrategin med förtättningsinsatser inom tätortsgränsen, vilket bidrar till att en större blandning mellan villor och flerbostadshus skapas. Här är en stor del av den planerade utvecklingen riktad mot Harplinge för att stärka kopplingen i enlighet med strategin.

I planeringsstrategin för Harplinge anges att kopplingar ska stärkas inom området för att knyta samman olika centrumfunktioner på ett tydligare sätt. Vidare pekats ett antal utvecklingsområden ut där merparten av den planerade bebyggelsen är lokaliserad norr om befintligt område samt västerut. Den planerade utvecklingen är således inte fokuserad mot Haverdal i samma utsträckning som den övergripande strategin lyfter vilket kan motarbeta målet med att sammankopplingen ska stärkas. Det kan därför vara bra att tydligare fokusera bebyggelseutvecklingen i Harplinge mot Haverdal för att säkerställa att den planerade bebyggelsen planeras som en helhet och inte motarbetar planeringsstrategin. Vidare lyfter Harplinges planeringsstrategi en utveckling som främst fokuserar på radhus och villor. Genom att även tillskapa flerbostadshus kan en större blandning skapas vilket skulle bidra till den mer övergripande strategin i översiktsplanen med ökad bostadsblandning.

Barnperspektivet

I Oskarström finns flertalet målpunkter för barn och unga i den östra delen av orten. Då den planerade utvecklingen främst är planerad på den västra sidan av järnvägsspåret som går igenom samhället, behövs säkra och trygga kopplingar ur ett barnperspektiv. Detta kan bidra till att stärka kopplingen mellan områdena och bidra till att orten knyts samman. Ett flertal kopplingar över identifierade barriärer planeras vilket kan bidra till att motverka uppdelningen och minska barriäreffekten.

Även i Haverdal och Simlångsdalen återfinns en stor del av målpunkterna för barn och unga på ena sidan av den identifierade barriären som går genom områdena. Stora delar av den planerade bebyggelseutvecklingen är planerad till motsatt sida av barriären varför extra fokus bör läggas på att skapa trygga och säkra kopplingar ur ett barnperspektiv över dessa barriärer kopplat till utvecklingsområdena. Även vidare analyser gällande barns tillgång till parker och ute- och vistelsemiljöer rekommenderas för att säkerställa barns tillgång till vistelseytor och utemiljöer.

Hållbara transporter

Befintliga och nya tågstationer i Getinge, Trönninge, Åled och Oskarström planeras att trafikeras av pendlingståg in mot Halmstad samt regionalståg, som stannar i dessa punkter för en utvidgad regional arbetsmarknad. Den planerade utvecklingen i dessa områden bidrar till att skapa förutsättningar för hållbara resvanor och kan främja ett hållbart resande. Vad som är av vikt vid utveckling i dessa områden är att möjliggöra goda gång- och cykelvägnät samt cykelparkeringar vid stationerna så att även kopplingarna mellan hemmet och kollektivtrafiken är attraktiv, trygg och säker.

Planförslaget lyfter att effektiva busslösningar prioriteras i flertalet områden. Även här bör gång- och cykelvägnätet samt cykelparkeringar vara utformade så att de är attraktiva, trygga och säkra. På så vis gynnas hållbara färdsätt ur ett "hela resan" perspektiv.

I Trönninge föreslås extra satsningar för att stärka den hållbara transporten från orten in mot staden. Det är synnerligen viktigt då Laholmsvägen redan idag är en hårt belastad trafiklänk av bilar. Trönninge har mycket goda förutsättningar för bra hållbara transporter. Stationsläge pekas ut och kommunen verkar för en ny tågstation norr om bostadsområdet. Ett centrumstråk pekas ut med kommersiell service i bottenvåningen, torg och hållplats för buss med utökad resenärservice, vilken inte är lokaliserad invid tågstationen. Detta kan medföra att byten blir mindre smidiga och kollektivtrafikens attraktionskraft försämras. Kopplingen mellan kollektivtrafiknoden och tågstationen bör utredas vidare för att säkerställa en tydlig och stark koppling. Vidare planeras gång- och cykelvägar att byggas ut och förses med belysning för förbättrad arbetspendling vilket gynnar cykelns som färdmedel.

I Simlångsdalen planeras ett centrumstråk vilket ska stärkas av en utpekad nod för kollektivtrafik med utökad resenärservice, där också en offentlig mötesplats med torgbildning föreslås tillkomma. En central och lättillgänglig kollektivtrafikhållplats gynnar det hållbara resandet och bidrar till att kollektivtrafikens attraktionskraft stärks. Då området till stor del består av villor och friliggande hus, vilket även planeras med den framtida utvecklingen, är det av vikt att undersöka möjlig utveckling av kollektivtrafikkopplingar även inom framtida bostadsområden samt goda cykelvägar till hållplatser.

Även i Oskarström planeras för utveckling av en kollektivtrafiknod och en centrumnod som inte är sammankopplade med varandra eller med den befintliga tågstationen. Om kollektivtrafiknoden istället sammankopplas med befintlig tågstation kan kopplingen mellan olika trafikslag stärkas och kollektivtrafikens attraktionskraft förbättras. Byten mellan olika trafikslag skulle då gå smidigare och snabbare. Även en förstärkt koppling mellan kollektivtrafikhållplatser och den planerade centrumnoden skulle bidra till ett mer sammanhållet centrumområde och kan bidra till tryggare kollektivtrafikhållplatser. Stor vikt planeras att läggas vid att bryta barriärer genom att trygga förbindelser för gång- och cykeltrafik tillskapas. Detta kan bidra till att skapa ett mer sammanhållet område och gynna hållbara transporter.

Halmstad

Gång- och cykelvägar (GC-vägar)
ÖP 2050



Utvecklingsområden ÖP 2050

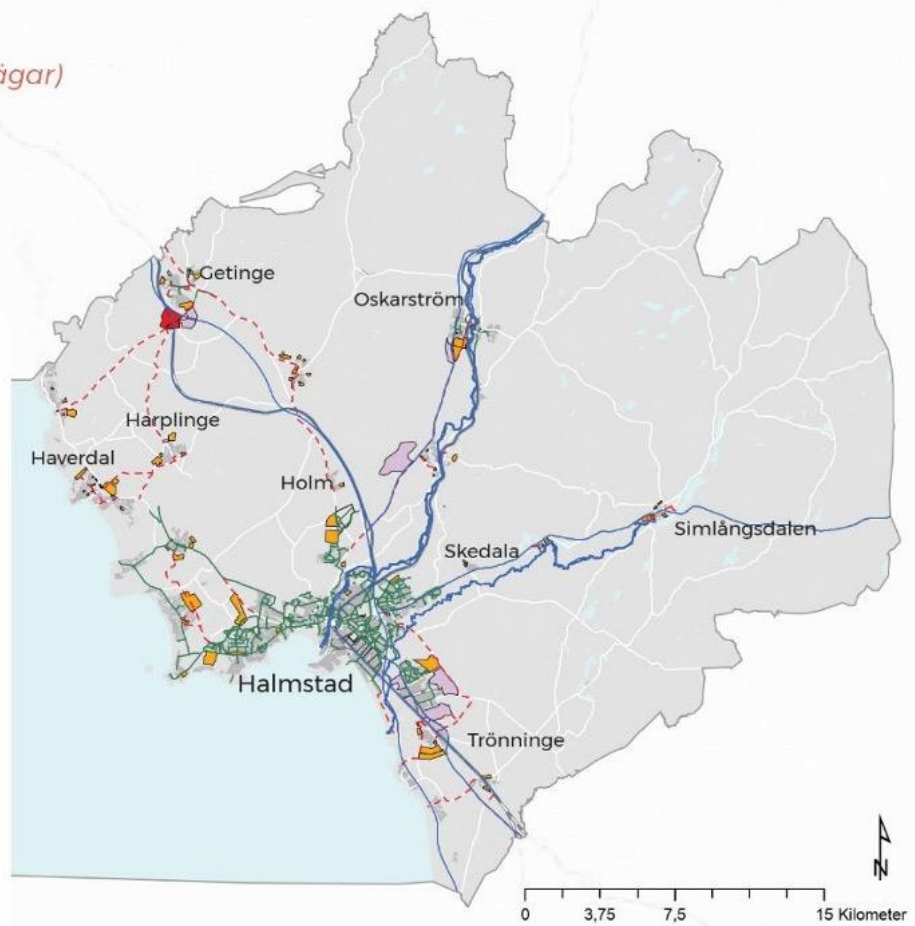
-  Bostäder
-  Blandade funktioner
-  Verksamheter
-  Omvandlingsområden

Barriärer

-  Barriär

Gång- och cykelvägar ÖP 2050

-  Föreslagna förstärkta GC-kopplingar
-  Befintliga GC-vägar

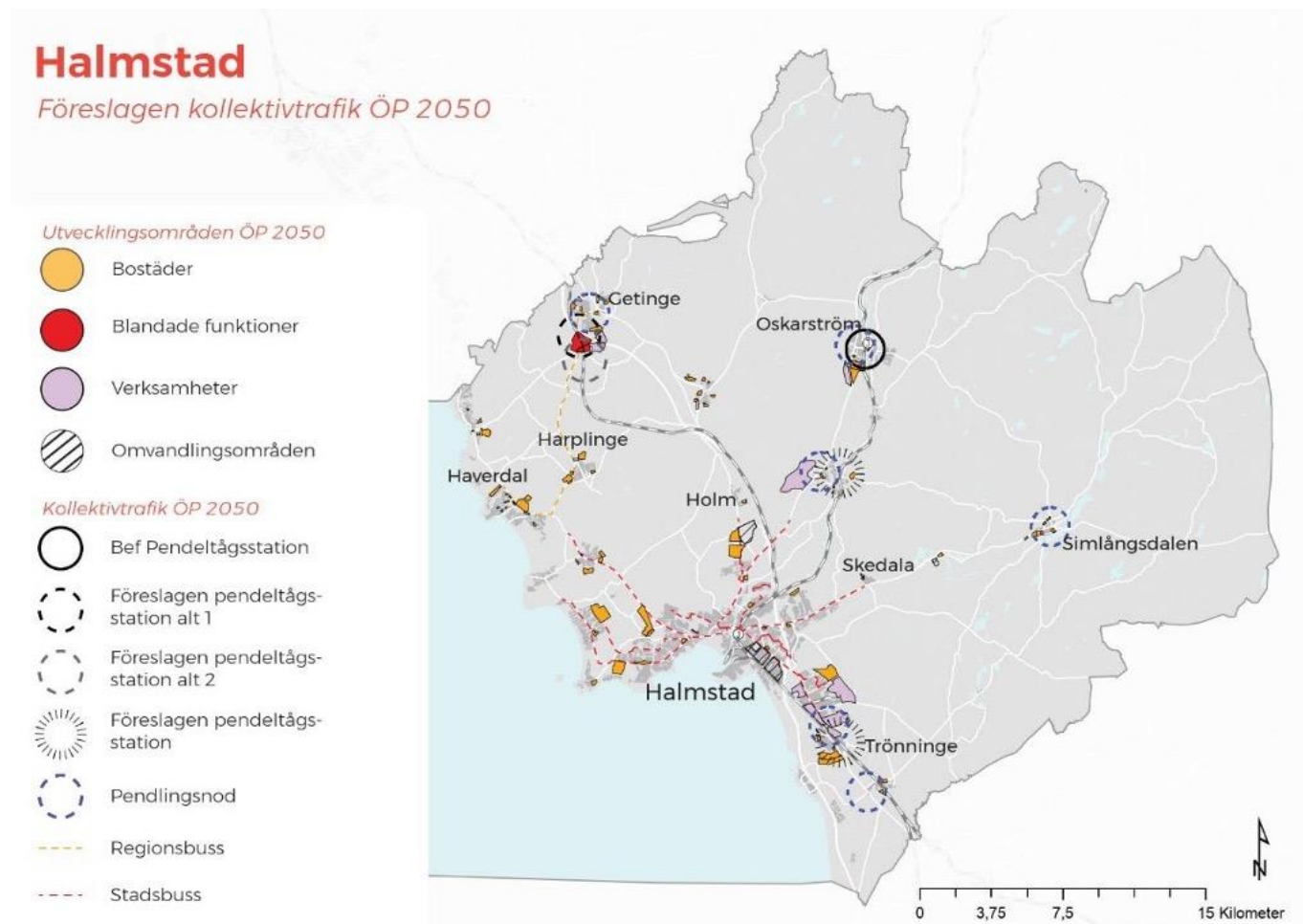


Figur 12. Befintliga och planerade gång- och cykelvägar i Halmstad. Karta framtagen inför samråd.

I Getinge finns idag många arbetsplatser och en stor inpendling till dessa. Flertalet av ortens arbetsplatser är belägna i verksamhetsområdet strax norr om centrum. En ny tågstation vid Getinge antas medföra ökad pendling och därigenom ökade möjligheter för utbyggnad av service, infrastruktur och bostäder. Vidare planeras orten att byggas ut mot det nya stationsläget samt att förtäta runt stationsområdet. Vidare planeras framtida bussturer via tågstationen och att anlägga gena gång- och cykelvägar för att underlätta för boende och arbetande i området. Den planerade tågstationen är lokaliserad söder om befintlig bebyggelse med en motorväg som skapar en barriär mellan nuvarande bebyggelse och det framtida området. Detta kan medföra att tillgängligheten till tågstationen för den nuvarande befolkningen blir låg med relativt långa avstånd mellan centrum, kollektivtrafikcentrum och den nya tågstationen. För att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft bör olika transportmedel samlokaliseras och ha god koppling till områdets centrum. För att stärka kopplingarna behöver framtida gång- och cykelstråk vara trygga och gena.

I utvecklingsstrategin för Haverdal ska gång- och cykelkopplingar stärkas mot kusten, in mot landet samt även koppla mot kollektivtrafik längs Kustvägen. En hållplats med utökad resenärsservice föreslås vid Kustvägen kopplat till centrumnoden. Att samlokalisera

centrumfunktioner med kollektivtrafik bidrar till att kollektivtrafiken kan bli tryggare och mer attraktiv. I Harplinge är offentlig service i form av skola och äldreboende beläget längre österut i orten än centrumområdet och den kommersiella servicen. I översiktsplanen lyfts vikten att koppla samman dessa delar med tydliga gång och cykelstråk. Invid centrumnoden föreslås en hållplats med utökad resenärsservice. Detta bidrar till att kopplingar mellan gång- och cykelvägnät och kollektivtrafikhållplatser stärks vilket skapar en sammanhållen struktur för områdets hållbara transporter.



Figur 13. Befintlig och planerad kollektivtrafik i Halmstad. Karta framtagen inför samråd.

Samlokalisering för offentlig service

I Oskarström tillkommer yta för samlokalisering i vilken kommunen placerar offentlig service och där ytor avsätts för lokalisering av annan service. Konsekvensen bedöms vara att befolkningen får bättre tillgång till kommunal service, men att tillkommande yta kan visa sig vara en otillräcklig förutsättning för att locka service på kommersiella grunder.

Haverdal har idag utbud av både offentlig och kommersiell service. För den tillkommande befolkningen förutses behov av ett utökat serviceutbud i det nya området öster om kustvägen. Bedömningen är att konsekvensen av planförslaget underlättar för ett utökat serviceutbud. I

Trönninge tillkommer ytor för samlokalisering och konsekvensen bedöms vara att det finnas goda möjligheter att försörja orten med både offentlig och privat service.

När det gäller Getinge och Simlångsdalen har det inte förslagits ytor för samlokalisering. I Getinge centrum finns idag tillgång till både offentlig och kommersiell service. Enligt planförslaget upprustas centrum. Konsekvensen är att behov av ny service till stor del kan tillkomma i centrum. Ett nytt område för bostäder föreslås i de södra delarna av Getinge vilket utvidgar orten i riktning mot det föreslagna stationsläget. I anslutning till det nya stationsläget föreslås verksamheter, inklusive service. Konsekvensen bedöms vara att service som lokaliseras i anslutning till stationsläget kan möjliggöra försörjning av det nya området i de södra delarna. Utbyggnadsplanerna i Simlångsdalen är av mindre omfattning än i övriga serviceorter. Område för offentlig service pekas ut av planen vid befintlig skola för eventuella framtida behov, vilket bedöms vara tillräckligt eftersom utrymme finns för offentlig service. Centrumnoden ligger dock i andra delen av orten. Områdena binds ihop med ett centrumstråk längs väg 25 och cykelväg.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden

Utbyggnad av servicesamhällen medför en liten påverkan på utpekade kulturmiljöer. I Oskarström planeras ny bebyggelse inne i den befintliga bebyggelsen som ingår i kulturmiljöprogrammet. Anpassning till omgivningens skala, proportioner och material bör eftersträvas för nya byggnader.

Naturmiljöstråket längs Fylleån har en funktion som stråk för fisk och landlevande djur som rör sig längs vattendraget. Utvecklingsområden vid Simlångsdalen medför intrång i skogsmiljöer i en liten omfattning sett till den totala ytan skog inom området. Påverkan på dessa värden bedöms därför som liten. Det finns i nuläget bebyggelse längs vattnet och strandområdet vid Simlångsdalen omfattas inte av strandskydd.

Utvecklingsområden kan skapa eller förstärka en barriäreffekt vid stranden om djur hindras att passera eller störs och skräms. Vid fortsatt planering bör därför strandområdets funktion för faunan beaktas så att ett stråk upprätthålls. Ny bebyggelse pekas endast ut norr om gång- och cykelstråket Banvallsleden. Tillgängligheten för människor till stranden bedöms därför inte beröras.

De ekosystemtjänster som skogen erbjuder i form av bland annat fördröjd vattenavrinning försvinner när marken bebyggs och hårdgörs. Vid Oskarström planeras bostäder och verksamheter i skog som bedöms innehålla ekosystemtjänster söder om samhället. Områden ligger i nära anslutning till Nissan. Åtgärder kan behövas för att inte bidra till snabbare dagvattenavrinning mot vattendraget som är utsatt för översvämningar. I Getinge planeras

översvämningssområden längs Suseån och Rävingsbäcken vilket innebär att ekosystemtjänster skapas. Dessa syftar till att minska översvämningar längs ån.

I det öppna jordbrukslandskapet finns på några platser värdefull landskapsbild som påverkas av planerad bebyggelse. Landskapsrum som i nuläget omges av grönska får en förändrad karaktär när bebyggelse läggs in. De värdefulla landskapsrum som påverkas när servicesamhällen byggs ut finns söder och öster om Getinge, öster om Haverdal och söder om Trönninge.

Näringslivet

Benämningen servicesamhälle innebär i första hand bostadsbyggande och tillskott av offentlig service. Samtidigt ger ett större befolkningsunderlag och offentlig service förutsättningar för lokalisering av företag i andra branscher. Större ytor för verksamheter tillkommer i Kistinge som ligger mellan staden och Trönninge, vilket motiveras av det goda logistikläget. Mot bakgrund av att verksamheterna i Larsfrid och Vilhelmsfält kan behöva omlokaliseras när verksamhetsområdena blir omvandlingsområden innebär det en fördel att Kistinge kan erbjuda ett närliggande alternativ. Sannolikt tillkommer även nya arbetsplatser i stråket mot Trönninge. En tågstation i Trönninge kan ytterligare stärka förutsättningarna för näringslivet.

Tillskottet av bostäder och offentlig service i Oskarström kan skapa förutsättningar för kommersiell service. Planförslaget pekar ut verksamhetsområden i Oskarström. Den tillkommande verksamhetsmarken ligger i anslutning till befintligt verksamhetsområde. Oskarströms lokalisering vid Väg 26 och tillgång till järnvägen kan innebära att verksamhetsmarken blir attraktiv för lokalisering för företag som inte är beroende av absolut närhet till Halmstad tätort. Vid Getinge, i anslutning till E6 tillkommer ett större verksamhetsområde. Befintligt näringsliv i Getinge och tillgången till E6 kan vara skäl för lokalisering, vilket innebär att det tillkommande verksamhetsområdet blir attraktivt för både nya företag och befintliga verksamheter som behöver expandera.

Verksamhetsområdena i Harplinge och Haverdal förslås främst för det lokala näringslivets behov. Bedömningen är att det är rimligt att i dessa orter peka ut mindre ytor. Även i Simlångsdalen avsätts en begränsad yta för verksamhetsmark för det lokala näringslivet. I likhet med nu gällande ÖP föreslås turistutveckling i Simlångsdalen, främst naturturism. De föreslagna områdena i Simlångsdalen för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) ger goda förutsättningar för utveckling

Förändringar i granskningsförslaget

Segregation och barriärer

Den minskning av antalet bostäder som skett i servicesamhällena bedöms inte påverka segregationen i stort jämfört med samrådsförslaget. I Getinge har ett mindre område pekats ut

som stationsnära ortsutveckling. I och med att en mindre del av utbyggnaden koncentreras till ett nytt stationsläge blir orten mindre splittrad och en större koncentration kan ske i nuvarande centrum.

Barnperspektivet

Bedömningen av konsekvenserna för barn bedöms inte påverkas av ändringar gjorda i granskningsförslaget.

Hållbara transporter

Bedömning av konsekvenserna för hållbara transporter bedöms inte påverkas av ändringar gjorda i granskningsförslaget eftersom områden som främjar etablering av tågstationer prioriterats att vara kvar.

Samlokalisering för offentlig service

Bedömning av konsekvenserna för samlokalisering av service bedöms inte påverkas av ändringar gjorda i granskningsförslaget. Centrumnoden i Oskarström har dock ändrat läge sedan samrådsförslaget till att istället för att föreslå ett nytt läge istället stärka upp centrumfunktionerna och ny bebyggelse i befintligt centrum. Orten bedöms som för liten för att både ha ett gammalt och ett nytt centrum.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden

I Getinge och Haverdal minskar föreslagen bebyggelse i granskningsförslaget som ligger inom områden som är värdefulla för landskapsbilden. Denna förändring bedöms ge en lägre påverkan på landskapsbilden. I övrigt bedöms inte konsekvenserna på naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden påverkas jämfört med samrådsförslaget.

Näringslivet

Bedömningen av konsekvenserna för näringslivet är att förutsättningarna blir något bättre av tillkommande verksamhetsmark vid Kvibillemotet och tillkommande turismutvecklingspunkten i Steninge samt planeringsinriktningar som främjar besöksnäringen vid leder.

4.3. Bostadsorterna breder ut sig

”Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter i rader likt pärlor på ett band ut från staden, där tätortsutveckling, offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik koncentreras. De fem stråken följer större vägar som fortsätter ut från kommunen och kopplar samman regionalt och nationellt. I varje stråk finns ett servicesamhälle som växer mycket kraftigt både med bostäder och service. Bostadsorterna längs stråk växer primärt med bostäder och i en mindre omfattning. Samhällena utmed fingerstråken är också beroende av den mellanliggande landsbygdens boende och samhällen

längs andra stråk. Inlandet binds samman av sociala stråk som Kvibille-Slättåkra-Oskarström och Oskarström- Simlångsdalen-Tönnersjö-Eldsberga. Mellan stråken finns höga landskapsvärden i skogen, slätten och kusten och här är det i högre grad landskapet som styr bebyggelseutvecklingen. Jord- och skogsbruksmark samt rekreationsmark prioriteras i de gröna kilarna, men även här behövs utbyggnad av bostäder för en livskraftig landsbygd. Kommunen arbetar medvetet med satsningar i inlandet för att stärka attraktionskraften i denna del av kommunen. Kusten fortsätter att utvecklas, samtidigt som den fredas från bebyggelse.”

Segregation

De boende i Eldsberga, Marbäck, Kvibille, Gullbrandstorp och Steninge har en stark socioekonomi sett till kommunens genomsnitt. För att uppnå en mer integrerad kommun kan ett möjliggörande av bostäder för socioekonomiskt svagare grupper övervägas.

Boende i Åled har istället en något svagare socioekonomi varför att kommunen föreslår blandad bebyggelse genom tillkommande kedjehus/radhus/villakvarter efter trädgårdsstadens ideal med blandade upplåtelseformer. Utbyggnaden sker främst vid skolan i syfte att knyta samman området mellan skola och tågstation. En större variation av boendeformer möjliggör att personer som vill byta boendeform kan bo kvar i samma område.

I Eldsberga planeras primärt villor, men även andra bostadsformer föreslås komplettera befintligt bostadsutbud. Marbäck planeras att växa primärt med villor. Då områdena idag främst består av villor bidrar inte detta till att skapa en större blandning av boendeformer inom områdena. Fortsatt arbete bör fördjupa analysen och utreda möjligheten samt om det är önskvärt med en större blandning av boendeformer. Vad som är av vikt att inkludera i den fortsatta analysen är att samma blandning i alla områden skapar en enhetlighet i det stora. Olika områden behöver därför analyseras för sig samt i ett större sammanhang så att olika områden tillsammans skapar en blandning med olika identitet och bostadssammansättning.

I Kvibille föreslås en blandning av olika boendeformer utspritt mellan olika områden i orten vilket bidrar till att en större bostadsblandning kan uppnås med större socioekonomisk variation.

I Gullbrandstorp föreslås både förtätning inom orten och kompletterande ny bebyggelse i dess anslutande tätortsgräns. I sydväst föreslås bebyggelse av flerbostadshus medan övriga områden redovisar en blandad bebyggelse med radhus/parhus, villor och mindre flerbostadshus. Planförslaget bidrar till att skapa en större bostadsblandning i området.

Även i Steninge föreslås ny bebyggelse komplettera befintligt bostadsutbud med olika typer av boendeformer såsom fler lägenheter och mindre bostäder. De största utbyggnaderna föreslås söder om Getingevägen och längs Hulabäcksvägen. För att undvika att områdena blir isolerade

krävs en fördjupad analys kring lämplig skala, karaktär och struktur för att möta det befintliga bostadsområdet och på så vis kopplas samman.

Tillgång till service och hållbara transporter

Den förtätning som föreslås i mindre orter kan möjliggöra en utveckling av närservice och bidra till att bilberoendet i dessa orter minskar. Med förbättrad närservice kan vardagslivet underlättas då en större andel av inköpen kan ske nära hemmet. En sådan ortsutveckling gynnar i synnerhet de utan tillgång till egen bil såsom äldre. Det begränsade befolkningsunderlaget i bostadsorterna är en omständighet som kan försvåra utvecklingen av närservice.

Ökat befolkningsunderlag kan motivera en utveckling av kollektivtrafiken. Genom att uppnå god och attraktiv kollektivtrafik och gena gång- och cykelnät till större målpunkter främjas möjligheten till hållbara färd sätt. Detta bidrar i sin tur till att fler kan nå fram och få tillgång till olika delar av kommunen med ett minskat bilberoende till följd.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden

Utbyggnad av bostadsorterna medför att agrara delar av kulturmiljöer tas i anspråk. Vid Kvibille planeras utvecklingsområden i agrar miljö vilket försvagar kontakten mellan jordbruksmarken och den gamla kustvägen genom sockencentrat. Vid Eldsberga planeras utbyggnad i anslutning till ett modernt villaområde.

Bostadsorterna kan medföra en liten påverkan på naturvärden då en mindre utbyggnad av Eldsberga planeras i jordbrukslandskapet på Eldsbergaåsen.

Utbyggnad av bostadsorter i skogslandskapet i öster bedöms medföra påverkan på ekosystemtjänster vilket bland annat kan leda till snabbare ytvattenavrinning. Vid Åled planeras ett större verksamhetsområde där flera fornlämningar finns. Fornlämningarna kommer att utredas i det fortsatta arbetet så att hänsyn kan tas. Vid Åled och Kvibille planeras mindre intrång i skog.

Påverkan på landskapsbilden blir troligen liten även om utbyggnad planeras inom områden med värdefull landskapsbild vid Kvibille och Eldsberga.

Förändringar i granskningsförslaget

Segregation och barriärer

Den största förändringen i granskningsförslaget som påverkar bostadsorterna är att föreslagna bostäder helt utgår i Holm och att förslaget antal bostäder i Steninge kraftigt minskas. Då dessa orter idag främst består av villor bidrar inte detta till att skapa en större blandning av boendeformer. I Steninge blir det ännu viktigare att de områden som föreslås för bostäder innehåller andra boendeformer än de som redan finns idag så att en blandad bebyggelse kan skapas.

Tillgång till service och hållbara transporter

Bedömning av konsekvenserna för tillgång till service och hållbara transporter bedöms inte påverkas av ändringar gjorda i granskningsförslaget.

Naturmiljö, kulturmiljö och gröna värden

I Eldsberga utgår det ena av de två föreslagna områden för bostäder. Likaså utgår utpekade område i fornlämningstäta Holm. Därför bedöms konsekvenserna på kulturmiljö bli lägre jämfört med samrådsförslaget. I övrigt bedöms inte konsekvenserna för tillgång till service och hållbara transporter påverkas av ändringar gjorda i granskningsförslaget.

4.4. Utveckling av kommunikationer

”För en hållbar utveckling av Halmstads kommun ska andelen resor och transporter med mer resurssnåla transportslag öka. För persontransporter ska den fysiska planeringen ta hänsyn till att gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning. För godstransporter ska den fysiska planeringen stödja möjligheten till transporter på järnväg och med sjöfart samt att övriga transporter ska ske så effektivt som möjligt.”

Ledande arbetsplatskommun – pendlingsmöjligheter

Den övergripande fingerstrukturen ger goda förutsättningar för hållbara transporter i den vardagliga pendlingen. Stadsbussarna som sammanstrålar vid resecentrum möjliggör pendling i stadens omedelbara omland. Hur pendlingsmöjligheterna med bil påverkas, beror bland annat på hur de tillkommande väglänkarna ligger i förhållande till viktiga målpunkter för pendling. Större arbetsplatsområden finns i centrala Halmstad och väster om stadscentrum ligger sjukhuset och Försvarsmakten. Tiarpssallén-Kårarpsleden förbättrar bilpendlingsmöjligheterna till arbetsplatserna väster om stadscentrum för dem som pendlar dit från omlandet i väster och norr. Anslutningarna med tåg är viktig för dem som ska till målpunkter i centrala staden. De föreslagna stationsnära lägena för kontorsetablering vid resecentrum bidrar till att stärka Halmstads roll som ledande arbetsplatskommun. Därutöver är resecentrum en viktig bytespunkt för tågpendlare som ska vidare med buss. Framkomligheten för busstrafiken västerut (mot sjukhuset och Försvarsmakten) samt på Laholmsvägen och Enslövsvägen förväntas främjas av ny förbindelse på söder tvärs Nissan och de bussprioriteringar i Halmstads centrala delar som föreslås i ”Handlingsprogram för hållbara transporter”.

Nya tågstationer har potential att stärka Halmstad som ledande arbetsplatskommun. Förslagen till nya tågstationer i Getinge och Trönninge är exempel på möjlig utveckling av järnvägssystemet som öppnar för nya pendlingsmöjligheter från orter utmed Västkustbanan. Behovet av utbyggnad i vägreservatet mellan Getinge-Harplinge bedöms av planförslaget uppkomma i samband med den nya tågstationen i Getinge. Det handlar inte om en ny koppling

utan om en breddning av befintlig väg. Konsekvensen av den förbättrade vägstandarden bedöms underlätta för bilpendling från söder. Vägen Getinge-Harplinge kompletteras med gång- och cykelväg. Konsekvensen av cykelvägen bedöms vara ökad cykelpendling, i synnerhet från startpunkter nära Getinge. Förslaget till tågstation i Trönninge bedöms förbättra förutsättningarna för pendling utmed Västkustbanan till arbetsplatser i de nya verksamhetsområdena. Redan idag är inpendlingen från Laholm till Kistinge betydande, vilket antyder att en tågstation i Trönninge är tillgodoser ett behov.

Hållbara transporter – kollektivtrafik, pendlingsnoder, GC-stråk, nya vägar

De nya väglänkar som utreds främjar visserligen bilåkande, men har samtidigt potential att avlasta det övriga vägnätet och därmed bidra till bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. Här är sannolikt nyttan för busstrafiken större ju närmare centrum länken tillkommer, vilket antyder att förbindelse tvärs Nissan på Söder kan vara den länk som i första hand främjar kollektivtrafiken. De nya kollektivtrafikprioriteringar som föreslås, bedöms underlätta för busstrafiken i centrum.

Förslaget till ny tågstation i Getinge innebär hållbara resmöjligheter till Getinge från orter utmed Västkustbanan. Tågstationen bedöms medföra ett behov av att förbättra vägen i stråket Harplinge- Getinge, vilket ökar tillgängligheten till tåg i hela stråket. Vägreservatet Getinge-Harplinge omfattar även gång- och cykelväg. Cykelresor till stationen främjas av att ny cykelväg tillkommer när vägen byggs ut. I synnerhet från startpunkter nära Getinge torde cykel kunna bli ett möjligt alternativ. Framtidsplan 2050 pekar även ut ett stationsläge i Trönninge. Utbyggnad av station skulle ge besökare och boende i Halmstad ytterligare möjligheter att välja hållbara transportalternativ.

De föreslagna förstärkningarna av GC-nätet knyter ihop orterna. Oskarström får GC- koppling med Halmstad, Getinge får GC-leder till Steninge, Harplinge-Haverdal och Holm. Nya kopplingar tillkommer mellan Halmstad och Gullbrandstorp och söderut stärks GC-nätet mot Trönninge. Planen bedöms underlätta för cykelpendling mellan närliggande punkter snarare än mellan serviceorterna och Halmstad (Trönninge- Halmstad undantaget). En annan konsekvens av förstärkningen bedöms vara bättre förutsättningar för cykelutflykter och för turister som vill utforska inlandet.

Vägreservatens påverkan på naturmiljö, kulturmiljö, gröna värden, vatten och jordbruksmark

Koppling Tiarpsallén-Kaggagård

Vägen tar jordbruksmark i anspråk. Den bedöms inte störa den värdefulla landskapsbilden. Vägen ligger inom tillrinningsområde för grundvattentäkt. Skyddsåtgärder kan bli aktuella vilket

behöver utredas vidare liksom risk för påverkan på grundvattnet. Vägen anses inte ha några större sociala konsekvenser för platsen.

Väg Tiarpsallén-Kårarpsleden

Vägen planeras inom ett flackt och öppet landskapsrum nordväst om Kärleken och bedöms möjlig att anpassa till landskapsbilden. Vägen passerar genom riksintresse för kulturmiljövård Vapnödalen som representerar storgods och introduktionen av 1800- talets kapitalistiska jordbruk. Jordbruksmark tas i anspråk men det sammanhängande åkerlandskapet kan ändå uppfattas. De negativa konsekvenserna bedöms bli måttliga.

Vägen ligger inom tillrinningsområde för grundvattentäkt. Infiltration och grundvattenbildning kan påverkas negativt. Vägen innebär en risk för att utsläpp av föroreningar från vägbanan och vätskor från olyckor kan nå vattentäkten. Fortsatta utredningar behöver därför göras enligt kommunens riktlinjer. Skyddsåtgärder i form av täta diken och dammar för uppsamling av större volymer kan bli aktuella. Orten Holm, vägar och delar av Halmstads flygplats ligger inom tillrinningsområdet. En ny väg och ökade trafikmängder kan innebära en ökad belastning på vattentäkten. Om trafik flyttas över från befintliga vägar kan det finnas en möjlighet att minska risken för utsläpp från trafik eftersom den nya vägen antas få en trafiksäker utformning med ett anpassat dagvattensystem.

Vägen anses inte ha några större sociala konsekvenser då den planerade sträckningen inte ligger intill befintliga bostadsområden. Vägen förväntas inte skapa barriärer mellan bostadsområden men kan dock skapa barriärer mellan bostadsbebyggelse och naturområden. Vägen kan bidra med att stärka gång, cykel och kollektivtrafikkopplingar mellan ytterområdena som vägen planerar att ansluta till. Nyttan anses dock vara begränsad utifrån befintlig bebyggelsestruktur då vägreservatet främst är beläget utanför befintliga bostadsområden och därför inte bidrar till en integrerad och gen gatustruktur för gående och cyklister. Beroende på utförande, planerad hastighetsbegränsning och vägbredd kan vägen istället skapa barriärer, främst för mindre gång och cykelkopplingar, i den befintliga strukturen.

Förlängning av Nymansgatan

Vattentäkten vid Galgberget är en av flera vattentäkter som försörjer Halmstad med vatten. Under sommaren är det särskilt viktigt att samtliga vattentäkter är i drift. Vägen går genom sekundärt skyddsområde, men utanför primärt skyddsområde för vattentäkt. Det finns redan en väg genom vattenskyddsområdet och verksamheter i närheten. En tillkommande väg kan öka belastningen på vattentäkten. Trafikolyckor som leder till utsläpp av farliga vätskor kan på kort tid orsaka stora skador. Det behöver därför utredas vidare vilka risker en utbyggnad innebär och vilka åtgärder som eventuellt kan möjliggöra en utbyggnad. En väg i ett så känsligt läge behöver

troligen utrustas med täta diken eller ledningssystem och dammar där större volymer kan samlas upp vid en eventuell olycka. Bostäder i vägens närhet kan bli bullerstörda.

Vägen kan med den planerade sträckningen inom ett befintligt område skapa barriärer vilket kan medföra negativa sociala konsekvenser. Beroende på utformning, lokalisering och hastighetsbegränsning kan den planerade vägen skapa positiva sociala värden genom att stärka kopplingar och skapa ett mer gent gatunät mellan olika områden.

Förbindelse tvärs Nissan

Föreslagen förbindelse tvärs Nissan och anslutande vägar syftar till att flytta ut trafik från centrala Halmstad så att kollektivtrafik kan prioriteras på befintliga gator. Därmed minskar också bullernivåerna i centrum. Vägen kan beroende på utformning tillföra buller i områden med bostäder och rekreation väster om Nissan där nivåerna i nuläget är låga, medan områdena öster om Nissan redan i nuläget är bullerstörda. Förbindelsen korsar riksintresse för hamn och den östra anslutningen korsar riksintresse för järnväg på bro. Anpassningar kan krävas.

Föreslagen väg väster om Nissan medför intrång i rekreationsområdet Alet enligt Halmstads gröna värden och grönplanen. I området finns också ett Natura 2000-område och ett naturreservat, dessa kan påverkas av ny förbindelse beroende på utformning främst för att hydrologin kan påverkas. Därför är det av stor vikt vid val av typ (tunnel/bro) och utformning av förbindelsen att påverkan på Natura 2000 undviks. Nissan är ett stråk som utgör riksintresse för friluftslivet och ingår Halmstads gröna värden. Vägen läggs i ett grönt stråk mellan Alet och Nissan som blir påtagligt påverkat. Det nordöstra hörnet av Alet skärs av från övriga området. Även naturvärden enligt Halmstads gröna värden påverkas vid Alet och Nissan. De negativa konsekvenserna på de gröna värdena bedöms bli måttliga.

Kring Nissan finns det stor risk för framtida översvämning. Klimatanpassningsåtgärder och väg föreslås i samma vägreservat. Beroende på utformning blir det olika påverkan på vägen av klimatförändringarna. Klimatanpassningsåtgärder och väg kan leda till att det bildas en barriär för centrums koppling till Alet och havet samt gångstråket längs Nissan. Barriäreffekterna riskerar även medföra negativa sociala konsekvenser genom försämrade rekreativa värden. Försämrade möjligheter till rekreation och tillgång till grönområden kan ha negativa effekter på människors hälsa och välmående. En bro kan dock även medföra positiva sociala värden genom stärkt koppling mellan områden som idag delas upp där Nissan skapar en barriär. En tunnel bidrar inte till detta, då den är svår att kombinera med en trygg cykelförbindelse. Förbindelsens utformning bör studeras vidare ur ett socialt perspektiv för att säkerställa att negativa konsekvenser som barriärer och intrång minimeras och sociala värden tillkommer genom trygga och säkra gång och cykelkopplingar.

Vägreservat mellan Getinge-Harplinge

Vägreservat Getinge-Harplinge tar jordbruksmark i anspråk.

Förbättrad koppling mellan Getinge och Harplinge kan bidra till stärkta sociala värden och främja hållbara transporter. Med en ny station i Getinge finns behov av gena och trygga gång- och cykelvägnät mellan bostadsområdena vilket utöver att främja hållbara transporter kan bidra till att barriärer överbryggas och sociala nätverk mellan områdena stärks.

Förändringar i granskningsförslaget

Förändringar som gjorts i granskningsförslaget är att gång- och cykelvägar tillkommer vid Trönninge mot havet och mot Gullbranna samt mellan Harplinge och Plönninge.

Konsekvenserna av detta är att möjligheterna att gå och cykla stärks och att möjligheten till säker skolväg för boende i Gullbranna förbättras. I stort bedöms dock konsekvenserna för utveckling av kommunikationer som små då inga större förändringar har gjorts i granskningsförslaget inom detta område.

4.5. Mark för näringslivet

”En god utveckling för näringslivet är viktig för samhällsutvecklingen. Ett väl fungerande näringsliv är en förutsättning för lokal tillväxt. Att människor har ett arbete är en förutsättning bland annat för att skapa ett socialt hållbart samhälle. Ett väl fungerande näringsliv är en del av en kommuns attraktionskraft. Halmstad har ett varierat näringsliv vilket värnas och utvecklas. Främst är Halmstad en regionhubb där verksamheter såsom sjukhuset, försvaret och högskolan är viktiga och ges goda förutsättningar. Attraktiva pendlingslägen för kontor, logiskt läge och lägen för turism tas till vara och förädlas. Jordbruk- och skogsbruk är viktiga näringar som värnas och ges möjlighet att utvecklas.”

Näringslivet i Halmstad har en betydande bredd med många små och medelstora företag. Goda kommunikationer utmed Västkustbanan och E6:an har bidragit till att Halmstad fungerar som en regional knutpunkt (”hubb”), med nettoinpendling av arbetskraft från andra kommuner. I staden dominerar större offentliga arbetsgivare. De branscher där Halmstad har ett pendlingsöverskott som kan knytas till arbetsplatser i staden är utbildning, offentlig förvaltning samt försvar och företagstjänster. Högskolan är en viktig tillgång för näringslivet, dels ur ett kompetensförsörjningsperspektiv, dels som samverkanspart. Tillgång till hamn, flyg, järnväg och större vägtransportleder gör Halmstad attraktivt för logistikföretag och handel. Även dessa branscher uppvisar ett pendlingsöverskott.

I staden har högskolans behov prioriterats i de tillkommande omvandlingsområdena Larsfrid (H15/H16) och Vilhelmsfält (H17). Bedömningen är att Framtidsplan 2050 genom detta ger högskolan goda förutsättningar för utveckling. För sjukhuset och försvaret pekas inga

markområden ut. Istället värnas deras behov i detaljplaneskedet, vilket är en tydlig prioritering. I vilken mån det innebär att företag som samverkar med försvaret eller sjukhuset riskerar att prioriteras ned är oklart. Genom att bostäder inte pekats ut inom påverkansområde för försvaret, vilket Framtidsplan 2030 gör, finns förutsättningar för att undvika intressekonflikter mellan bostäder och verksamheter.

Flygplatsen har en citynära lokalisering i anslutning till försvarets område. Riksintresse för flyg behandlas i avsnitt 4.9 Övriga riksintressen. Flygplatsen är av stor vikt för försvaret och ger dessutom en unik tillgänglighet till målpunkter för tjänsteresor. Ur försvars- och näringslivskäl finns det skäl att riksintresse för flyg prioriteras högre än riksintresse för vindbruk. Sammantaget bedöms planen stödja den regionala hubbfunktionen framöver.

Det tillkommer drygt 500 hektar verksamhetsmark. Verksamhetsmarken tillkommer huvudsakligen i det södra stråket med sammanlagt 270 hektar i Trönninge, Vilmarstrand och Kistinge. I Östra, Nordöstra och Nordvästra stråket tillgängliggörs verksamhetsmark utmed vägtransportlederna i anslutning till serviceorterna Oskarström, Getinge och Simlångsdalen. Ett nytt verksamhetsområde tillkommer även i Älvasjö. Genom dessa prioriteringar bedöms företag inom handel och logistik ha goda förutsättningar för utveckling.

Halmstad har mycket goda förutsättningar för turism: vacker kust med 45 km badvänlig strand och skogslandskap i inlandet. Tillgängligheten till Halmstad via väg och järnväg är god. Den stadsnära kuststräckan mellan Ringenäs och Östra stranden pekats ut för rekreation och turism, medan kuststräckan i norr och söder om kuststräckan prioriteras för skydd av natur. I planförslaget pekats nio områden ut för utveckling av turism där service kan tillkomma inom strandskyddat område. Fem av dessa områden ligger vid havet, övriga i inlandet.

Konsekvensen av planen är att den i vissa områden missgynnar, medan den i andra gynnar en utveckling av turistutveckling. Den kombination av utpekade områden och destinationsutveckling som föreslås, ger ytterligare styrning till de lokaliseringar som planen gynnar.

Förändringar i granskningsförslaget

I granskningsförslaget pekats totalt ca 650 hektar verksamhetsmark ut, utöver hamnområdet. Efter samråd har verksamhetsmark vid Kvibillemotet med närhet till motorvägen tillkommit (ca 90 hektar). I Getinge utvidgas ett verksamhetsområde i den norra delen av orten. Området vid Älvasjö utvidgas något för att anpassas till ledningsinfrastruktur. Området är en kompensation för de arealer som utgår för höga naturvärden i Kistinge och de områden som riskerar utgå under detaljplaneprocessen när platserna studeras fördjupat och hänsyn tas till kulturmiljövärden i Älvasjö och naturvärden i Oskarström.

Hamnen har pekats ut som verksamhetsområde i granskningsförslaget för att tydliggöra kommunens vilja till satsningar i hamnområdet. I översiktsplanen tydliggörs att det är verksamheter med behov av tillgång till hamn och hav som ska främjas här, för att tillvarata dess unika kvalitéer maximalt. En mindre utbyggnad möjliggörs, men denna måste konsekvensbedömmas och utredas noggrant i efterföljande planeringskedan.

En ny turismutvecklingspunkt föreslås i Steninge. I Haverdal flyttas föreslagen turismutvecklingspunkt till Skallkrokens hamn där större potential och utvecklingsmöjligheter bedöms finnas. Planeringsinriktningarna har kompletterats för att främja besöksnäringen vid vandrings- och cykelleder. Detta bedöms stärka besöksnäringen ytterligare.

4.6. Utveckling från industri till omvandlingsområden

”Boendet och livsmiljön har stor betydelse för människors vardag. Från att tidigare ha sökt sig till platser där det finns arbete är det idag viktigare för många att hitta en bra livsmiljö. Detta har i sin tur lett till att platser med bra livsmiljöer också drar till sig företag och arbetstillfällen eftersom det är där den attraktiva kompetensen finns. Goda och varierade boendemiljöer har blivit en mycket viktig konkurrensfördel för kommunerna. Målet är att hela kommunen och staden ska vara attraktiv och tillgänglig för alla. Kommunens olika orter och stadsdelar förses med ett bredare bostadsutbud för att motverka segregationen. Lämpliga lägen för service pekas ut så att denna samlas och ger mervärde såsom möten och att underlätta vardagspusslet.”

Antalet arbetsplatser inom industrin har minskat under en längre tid. Prognoserna för Hallands framtida rekryteringsbehov tyder på att trenden förväntas fortsätta (Region Halland, 2019). Det är därför rimligt att Framtidsplan 2050 pekar ut utveckling från industri till omvandlingsområden. Tidigare industriområden kan dock omfattas av föroreningsproblematik och kan behöva saneras, vilket ger ökade byggkostnader.

I staden där markpriserna är högre kan det finnas bättre möjligheter för fastighetsutvecklare att få betalt för högre byggkostnader. De tidigare verksamhetsområdena Larsfrid och Vilhelmsfält omvandlas till blandat område för bostäder, verksamheter och offentlig service. Det centrala läget är en fördel om byggkostnaderna visar sig vara högre än förväntat. Omvandlingen innebär att vissa företag som idag bedriver verksamhet i Larsfrid och Vilhelmsfält kommer att få flytta till tillkommande verksamhetsområden. I stadens norra utkant föreslås vidare att stora delar av verksamhetsområdet i Kårarp (H14) upplåts för bostäder och offentlig service. Eftersom området inte varit bebyggt tidigare förekommer inte problem med förorenad mark. Omvandlingsområdet har tillkommit mot bakgrund av ny avgränsning av Prästjordens vattentäkt. Genom att mark upplåts för bostäder och offentlig service kan området ges en

skonsammare markanvändning. För att ge ytterligare skydd för vattnet är det tänkt att det tillkommer parker.

I Getinge är markpriserna lägre än i centrala Halmstad. Där föreslås omvandling av ett område med verksamheter till bostäder. Lokaliseringsmässigt ligger omvandlingsområdet i anslutning till övriga utvecklingsområden för bostäder. I Marbäck i det östra stråket föreslås ett område för omvandling till bostäder av tidigare bruksmiljö. I dessa orter kan det vara svårare att få betalt för eventuellt ökade byggkostnader.

Förändringar i granskningsförslaget

Kårarp utgår som omvandlingsområde för bostäder och istället får en användning som inte påverkar vattentäkten negativt. Grönytor eller exempelvis solcellspark, kan bli aktuellt. Konsekvensen av denna förändring är att Prästjordens vattentäkt får ett större skydd i översiktsplanen. I övrigt bedöms konsekvenserna för utveckling från industri till omvandlingsområden som små då inga större förändringar har gjorts i granskningsförslaget inom detta område.

4.7. Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

”Halmstad är en kustkommun med både höga naturvärden och värdefulla kulturmiljöer. Det öppna landskapet och stränderna har ett stort värde för Halmstads kommuns identitet, liksom de unika kulturmiljöerna och det varierade skogslandskapet. Den övergripande gröna och blå strukturen har stor betydelse för den biologiska mångfalden men hyser också stora värden för rekreationen genom att öka människors hälsa och välbefinnande. I översiktsplanen ges rekommendationer och riktlinjer för hur dessa värden ska tillvaratas.”

LIS (Landsbygdsutveckling i strandnära läge) pekas ut vid Simlångsdalen, Marbäck och Gyltigesjön. Servicesamhället Simlångsdalen förväntas växa med 350 bostäder och bostadsorten Marbäck med 150 bostäder till år 2050.

I Simlångsdalen föreslås bostadsområden i anslutning till befintlig bebyggelse. Det utökade strandskyddet berör de utpekade bostadsområdena i de södra delarna av Simlångsdalen. För att öka ortens attraktivitet pekas dessa områden ut för LIS. Tillkommande bostäder sker en bit ifrån strandlinjen och avgränsas av cykelleden ”Banvallsleden”. Tillkommande bostäder utgörs i huvudsak av villor. Påverkan på tillgängligheten till strandlinjen bedöms därför vara ringa. I Marbäck, sydväst om Simlångsdalen vid väg 25 som ligger närmare Halmstad har två LIS-områden pekats ut. Omvandlingsområdet tillåter bebyggelse inom strandskyddsområde, vilket möjliggör modernisering av lägerverksamheten vid Gården Ön samt utveckling av rekreativområden. Mot bakgrund av den relativa närheten till Halmstad stad, kan LIS-områdena även bidra till att orterna blir pendlingsorter, vilket inte betyder att utvecklingen av

landsbygden nödvändigtvis uteblir. Andra orter vars utveckling kan främjas av LIS-områden skulle kunna vara Oskarström och Getinge, men i dessa serviceorter pekas inga LIS-områden ut.

I Simlångsdalen föreslås ett LIS-område för turistutveckling vid Brearedssjöns sydöstra sida. Det bedöms ge möjligheter för turistföretag att erbjuda tjänster som kopplar till den befintliga naturturismen i Fylleåns dalgång. LIS-område för turistutveckling pekas ut vid Gyltigesjön. Området utgörs av ett befintligt friluftsområde. Genom att peka ut det som ett LIS-område bedöms det finnas potential för upprustning och att det tillkommer ett förbättrat utbud av service för turister.

Förändringar i granskningsförslaget

Föreslagna LIS-områden har avgränsats genom att deras geografiska utbredning redovisas i översiktsplanen vilket ger en ökad tydlighet om vilket område som omfattas. Ingen reell förändring har gjorts i granskningsförslaget varför konsekvenserna bedöms vara desamma som för samrådsförslaget.

4.8. Miljökvalitetsnormer

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen, med stöd av miljöbalken, meddelat miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormer anger föroreningsnivåer eller störningsnivåer som inte får överskridas eller underskridas. De flesta av miljökvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. Det finns i dag normer för utomhusluft, vattenförekomster samt omgivningsbuller.

För att säkerställa en hög vattenkvalitet finns fastlagda miljökvalitetsnormer för både grundvatten-, ytvatten- och kustvattenförekomster. Enligt miljökvalitetsnormerna får inte kvaliteten på vattnet påverkas negativt. Tvärtom måste kvaliteten förbättras, särskilt i de försurade eller övergödda vattendragen och i kustvattnet.

Grundvatten

Grundvattenförekomsterna har ett lagstadgat skydd genom miljökvalitetsnormer som avser vattnets kvalitet och kvantitet, i kommunens VA-plan finns möjlighet att läsa mer om ämnesområdet. I Halmstad är statusen generellt hög för både kvalitet och kvantitet. Grundvattnet nyttjas därför i flera vattentäkter. Ett undantag är Galgbergets vattentäkt som inte uppnår god grundvattenkvalitet enligt miljökvalitetsnormerna till följd av höga halter av PFAS 11. Dessa härrör från brandövningsplatser där ämnet tidigare användes i brandskum.

Utbyggnad av nya områden medför ökad hårdgörning av mark vilket kan leda till en minskad grundvattenbildning. Den totala andelen av hårdgjord mark i anslutning till vattenförekomsterna blir liten i planerade utvecklingsområden och därmed blir påverkan liten. Det bedöms som

möjligt att klara miljö kvalitetsnormerna kvantitetskrav för god status. Uttag av grundvatten i täkter regleras genom miljödomar vilket innebär ett skydd mot överuttag av grundvatten. Utbyggnad medför också att dagvatten, innan det infiltreras, blir mer påverkat av föroreningar från trafikytor. Påverkan av detta bedöms bli liten. Miljö kvalitetsnormer för grundvatten bedöms därför möjliga att klara avseende kvalitet. Infiltration och rening av dagvatten i utbyggnadsområden kan bidra till att minska påverkan på grundvattnet.

Ytvatten

Flera större vattendrag i Halmstad omfattas av lagstadgade miljö kvalitetsnormer som ställer krav på vattendragen kemiska och ekologiska status. De föroreningar som uppstår vid utbyggnad är främst spillvatten som innehåller näringsämnen men även trafikytor bidrar med salt och andra föroreningar. Verksamheter kan också medföra utsläpp av föroreningar från industriprocesser men dessa prövas enskilt för varje verksamhet enligt miljöbalkens bestämmelser om miljöfarlig verksamhet. Vattendragen i Halmstads kommun är påverkade av försurning i skogsområden och höga halter av näringsämnen för de vattendrag som rinner genom jordbruksområden.

Laholmsbukten är recipient för en stor del av det vatten som släpps ut från reningsverk och enskilda avlopp i Halmstads kommun. Den ekologiska statusen är måttlig vilket innebär att miljö kvalitetsnormerna inte uppfylls. Höga halter av näringsämnen är en av anledningarna. Utsläpp får därför inte öka enligt regelverket.

Utbyggnad med nya bostäder medför en ökad belastning av näringsämnen i vattendragen. Utvecklingsområdenas lokalisering i anslutning till befintliga system möjliggör en anslutning till reningsverk som effektivt tar bort en stor del av näringsämnena. Ökade utsläpp till ytvatten bedöms ändå uppstå så att halter av näringsämne i Laholmsbukten ökar vilket inte är tillåtet enligt miljö kvalitetsnormerna. Sådana ökningarna behöver balanseras genom att utsläpp från andra källor minskar. Översiktsplanen föreslår att kommunala verksamhetsområden för spillvatten byggs ut och att lokal hantering av spillvatten bör utvecklas. Planen anger också att vattenkvaliteten ska upprätthållas genom rening av dagvatten. Exempel på sådana lösningar kan vara lokal hantering av dagvatten genom fördröjning eller infiltration. För vägar med måttlig trafik har vägens slänter och öppna diken en funktion för att rena vägdagvattnet. I nuläget finns kombinerade system där dagvatten och spillvatten leds genom samma ledningar. Detta medför att systemen bräddar över vid kraftiga regn så att orenat vatten rinner ut i vattendrag. Föreslagna hantering av dagvatten lokalt bidrar till att minska sådana problem. Föreslagna planeringsinriktningar bedöms möjliggöra utbyggnad som följer miljö kvalitetsnormerna. Uppföljning krävs så att ytterligare åtgärder kan sättas in om det behövs. Skydds zoner längs

vattendrag genom åkermark är en åtgärd som kan fånga upp näringsämnen innan dessa når vattendragen.

Utbyggnad med nya områden kan medföra en förändring av flöden i vattendragen genom snabbare dagvattenavrinning. Ökad befolkning leder också till ökade volymer av spillvatten vilket kan bidra till att påverka flöden genom ett högre normalflöde i reningsverkens recipienter. Planen anger att dagvatten ska hanteras hållbart.

Förändringar av flöden bedöms därmed inte bli betydande.

Anläggningar som innebär förändring av vattendragens morfologi, eller fysiska form, är korsande broar, ekosystemtjänster och utbyggnad på områden som redan är påverkade av människan. Föreslagna broar bedöms medföra en mycket begränsad påverkan på naturliga vattendrag och har därför inte betydelse för vattendragets ekologiska status.

Vissa broar och utvecklingsområden har en lokalisering till platser som redan har påverkad utformning med kajer och liknande. I dessa lägen medför utbyggnaden ingen försämring av status. Ekosystemtjänster planeras för att hantera översvämningsproblem. Dessa läggs i huvudsak på jordbruksmark. Suseåns närområden är påverkade av mänsklig verksamhet och att använda svämplanen till översvämningssområden och dagvattenfördröjning möjliggör en förbättring av den ekologiska statusen.

Det bedöms som möjligt att klara miljö kvalitetsnormer för ytvatten men åtgärder behövs troligen för att motverka ökade utsläpp av näringsämnen. Parallellt och integrerat med översiktsplanen har en VA-plan tagits fram där åtgärder för vatten framgår med en högre detaljeringsgrad. VA-planen går på remiss delvis samtidigt som översiktsplanens samråd.

Luft

Det finns miljö kvalitetsnormer för ett antal ämnen i utomhusluft där kvävedioxid och partiklar från trafik är vanliga. Normerna baseras huvudsakligen på krav i EU-direktiv. Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna. Mätningar i Halmstad visar att normerna klaras i nuläget. En ökande befolkning medför ett ökat transportbehov och en risk att miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas längs trafikerade gaturum. En sådan utveckling kan motverkas genom en ökad andel resande med cykel, kollektivtrafik eller till fots.

Buller

Buller ska kartläggas i alla större kommuner med fler än 100 000 invånare och vid större vägar, järnvägar och flygplatser enligt förordningen om omgivningsbuller och EU:s bullerdirektiv. Kartläggningen ska bland annat visa antalet exponerade personer och bostäder i olika bullerintervall, exponerad yta samt kartor över bullersituationen. Halmstad har genomfört en

kartläggning för staden. Den kommer att användas som ett underlag vid planering och byggande.

Förändringar i granskningsförslaget

Totalt har det i granskningsförslaget minskat med 2300 bostäder i utpekade områden jämfört med samrådsförslaget. 1000 bostäder beräknas tillkomma ytterligare som förtätning eller spridd bebyggelse vilket har kvantifierats efter samråd. Detta bedöms påverka miljökvalitetsnormerna marginellt. En större andel av bostäderna föreslås dock i centrala staden vilket ökar förutsättningarna för användning av de hållbara transportslagen. Detta bedöms kunna ge en viss minskad påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft, vatten och buller jämfört med samrådsförslaget.

Påverkan på vatten har minskat sedan utpekade bostäder och samhällsservice har utgått i H14 till förmån för användningar såsom jordbruksmark och natur som minskar den negativa påverkan på Prästjordens vattentäkt.

4.9. Riksinstressen

Miljöbalken anger att vissa bevarandevärden kan pekas ut som riksinstressen. Vid utveckling av samhället med ny bebyggelse och nya anläggningar får påtaglig skada inte uppstå på riksinstressena. Översiktsplanen berör områden som utgör riksinstress för miljövärden.

Kulturmiljövård

Översiktsplanen berör följande riksinstressen för kulturmiljövård:

- Slottsmöllan-Övraby.
- Kvibille.
- Eldsbergaåsen.
- Vapnödalen.

Negativa konsekvenser bedöms uppstå i Slottsmöllan – Övraby där en del av motiveringen för riksinstresset är ”Övraby stadsmiljö visar en medeltidsstads lokalisering och omfång”. Den medeltida staden utgör även fornlämning. Föreslagen utbyggnad kan medföra att medeltidsstadens lokalisering och omfång blir svårare att överblicka.

Negativa konsekvenser kan också uppstå i Kvibille där motiv för riksinstresset är ”Fornlämningsmiljö av bronsålderskaraktär samt bygde- och sockencentrum”. Uttryck för riksinstresset är ”flera monumentala bronsåldershögar samt tidigmedeltida kyrka, tingshus, gästgivaregård, skolor m m vid äldre sträckning av den gamla kusthuvudvägen”. Föreslagna utvecklingsområden berör jordbruksmark i den agrara miljön och försvagar sambandet mellan sockencentrat med kusthuvudvägen och jordbruksmarken med bronsåldershögar. Vägen

Kårarpsleden – Tiarpsallén passerar genom riksintresse för kulturmiljövård Vapnödalen som representerar storgods och kapitalistiskt jordbruk. Jordbruksmark tas i anspråk men det sammanhängande åkerlandskapet kan ändå uppfattas. Eldsbergaåsen berörs av ett utvecklingsområde i Eldsberga.

De negativa konsekvenserna kan bli stora för Slottsmöllan – Övraby och måttliga för Kvibille och Vapnödalen. Kulturmiljö Halland har dock gjort en rekommendation att miljövärdena i Övraby inte motiverar att området är riksintresse. Om miljön inte bedöms som riksintresse blir de negativa konsekvenserna mindre. Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet fattar detta beslut.

Naturvård och Natura 2000

Översiktsplanen berör följande riksintressen för naturvård:

- Laholmsbukten – Eldsbergaåsen – Genevadån – Lagan.
- Simlångsdalen-Tönnersjöheden.
- Bobergs udde – Ringenäs.

Fylleåns dalgång går genom båda områdena och berörs vid Villmanstrand, Olofstorp, Marbäck och Simlångsdalen. Fylleån utgör även Natura 2000-område med naturtypen mindre vattendrag och de bevarandevärda arterna lax och utter. Ån har en funktion som stråk för fisk och landlevande djur som rör sig längs vattendraget. Vid utbyggnader i åns närområde bör därför hänsyn tas så att nya barriärer och andra störningar undviks. Vid Simlångsdalen tas små delar av skogsområdet i anspråk i anslutning till samhället. Mindre utbyggnader i anslutning till Eldsberga berör Laholmsbukten – Eldsbergaåsen – Genevadån – Lagan.

Laholmsbukten – Eldsbergaåsen – Genevadån – Lagan berörs även av en inriktning mot prioritering av rekreation framför naturvärden mellan Tyludden och Västra stranden. Detta kan medföra störningar på områdets känsliga bottnar och värdefulla flora och fauna i strandområdet. Natura 2000-området Aleskogen har ett värdefullt fågelliv som antas vara känsligt för störningar under delar av året, samt en mycket känslig hydrologi. Riksintresse för friluftsliv omfattar delar väster om Grötvik men inte de inre delarna av bukten där översiktsplanen föreslår att rekreation ska prioriteras. Utveckling av rekreation begränsas främst till ett fåtal platser och värdena ska utvecklas.

Utveckling av turism vid stranden i Haverdal kan påverka området Bobergs udde – Ringenäs som utgörs av sanddyner med geovetenskapliga värden och värdefull vegetation. Natura 2000-området Haverdal utgör en del av riksintresseområdet. Naturen är känslig för slitage och ett ökat friluftsliv medför en risk för skador. En satsning på ökad turism kan kräva hänsyn genom att friluftslivet kanaliseras till stigar och begränsade områden så att värdena kan bevaras.

Konsekvenserna bedöms bli små om hänsyn tas till värdena.

Friluftsliv

Översiktsplanen berör följande riksintressen för friluftsliv:

- Nissan.
- Simlångsdalen – Fylleåns dalgång.
- Skrea strand -Tylösand.

Områden längs Fylleån utgör riksintresse även för friluftslivet. I den fortsatta planeringen bör det beaktas att möjligheten att röra sig längs vattendraget inte försvåras utan istället kan utvecklas med förbättrad tillgänglighet. Förbindelser tvärs Nissan kan medföra barriäreffekter vid korsning med vattendraget. Utvecklingsområden vid Tylösand berör Skrea strand – Tylösand och kan medföra negativa konsekvenser. Ett skogsområde i anslutning till bebyggelsen vid Eketånga och vid sidan av stråket längs stranden tas i anspråk. Hänsyn till landskapsupplevelser bör tas i den fortsatta planeringen. Övriga utvecklingsområden i Frösakull, Haverdal och Steninge ligger inom eller i anslutning till befintlig bebyggelse och bedöms inte medföra nämnvärd påverkan.

De negativa konsekvenserna bedöms bli små till måttliga.

Övriga riksintressen

Kommunen bedömer att riksintresse för vindbruk har en olämplig placering som står i konflikt med säkerhet för luftfart. Översiktsplanen anger istället andra områden där vindkraft är prioriterat.

Föreslagen väg Kårarp-Tiarpsallén ligger inom riksintresse för flygplats men bedöms inte påverka den pågående verksamheten.

Förbindelsen tvärs Nissan korsar riksintresse för hamn och den östra anslutningen korsar riksintresse för järnväg på bro.

Riksintressen för försvaret bedöms inte bli påverkade.

Kommunens kust omfattas i sin helhet av geografiskt utpekade riksintressen för rörligt friluftsliv. Översiktsplanen tar stor hänsyn till dessa värden och bedöms inte påverka riksintresset negativt. Riksintresse för högexploaterad kust anger restriktioner för fritidsbebyggelse och vissa större industrianläggningar. Översiktsplanen föreslår anläggningar för det rörliga friluftslivet och bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Förändringar i granskningsförslaget

Riksintresse för kulturmiljövård Eldsbergaåsen får ingen påverkan då föreslaget bostadsområde som ligger inom riksintresset utgår. Området vid Övraby har utvidgats åt sydost men minskat antal bostäder för att hänsyn ska kunna tas till kulturmiljö i detaljplaneskedet.

Turismutvecklingspunkten i Haverdal flyttas vilket gör att det inte blir någon påverkan på Natura2000 i Haverdal. Riksintresse för naturvård och Natura2000.

Ett minskat antal bostäder föreslås inom riksintresse för friluftsliv i Steninge, Frösakull och vid Sandhamn vilket gör att negativ påverkan blir lägre jämfört med samrådsförslaget.

Sammantaget bedöms granskningsförslaget ge en minskad negativ påverkan på ovan nämnda riksintressen jämfört med samrådsförslaget.

Förändringar i det antagna förslaget

Färre bostäder pekas ut inom riksintresse för friluftsliv (FN10) vilket gör att negativ påverkan på riksintresset förväntas bli lägre jämfört med granskningsförslaget.

5. Betydande miljöpåverkan

Den miljöpåverkan som kan anses vara betydande ska lyftas särskilt i

konsekvensbeskrivningen. För Framtidsplan 2050 bedöms ianspråktagandet av jordbruksmark, påverkan på vattenkvalitet och vattenkvantitet samt klimatfrågan vara särskilt betydande.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning enligt yttrande

2020-05-19. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande miljöpåverkan redovisas. Översiktsplanen kan inte garantera att åtgärder genomförs för att motverka negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för efterföljande beslut om planläggning och tillstånd. Genom att följa upp och utvärdera genomförande av översiktsplanen får vi kunskap om miljöutvecklingen och kan se eventuellt behov av ytterligare åtgärder.

5.1. Jordbruksmark

Exploatering av jordbruksmark är irreversibel och vi behöver se jordbruksmarken i större utsträckning som den ändliga resurs den är. Med ökad befolkning och minskning av odlingsbar areal i världen kommer Sveriges åkerareal bli allt mer värdefull. Detta är en fråga som kommer att få ännu större betydelse i och med klimatförändringarna.

Åkerarealen i Halmstad har under perioden 2009-2019 minskat med 4% enligt Jordbruksverkets statistik. Miljömålet anger att samtidigt som jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas, ska även den biologiska mångfalden och kulturmiljövärden bevaras och stärkas.

Jordbruksmark är en viktig naturresurs för produktion av livsmedel. Miljöbalken anger i 4 kap 3 § *”Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”*

Jordbruksmarkens värde består inte bara i att vara en produktionsresurs. Naturvärden, kulturvärden, rekreationsvärden och värdefull landskapsbild har fångats upp i separata inventeringar och program som är underlag till konsekvensbedömning av dessa värden. Jordbruksmark innehåller därutöver generellt förekommande natur- och kulturvärden som exempelvis stenmurar och småvatten i jordbruksmark vilka utgör värdefulla biotoper.

Den brukningsvärda jordbruksmarken som den definieras i översiktsplanen utgörs av:

- Odlingsmark enligt fastighetskartan.
- Jordbruksblock enligt Jordbruksverkets blockdatabas som bäst anger aktuell utbredning.
- Ängs- och betesmarksinventeringen enligt TUVA som visar marker med höga naturvärden och lång kontinuitet.

Den ekonomiska analysen enligt Nulägesanalys och hållbarhetsbedömning – alternativa förslag till ÖP2050 daterad 2020-04-23 visar att det är svårt att locka bostadsutvecklare i tillräckligt hög utsträckning till orter i den östra delen av kommunen. Nya utvecklingsområden har därför till största delen lagts i den västra delen av kommunen som domineras av jordbruksmark istället för i de östra delarna som är skogsdominerade.

Utveckling av kommunen innebär därmed en konflikt med jordbruksmark och kommunen har tagit fram planeringsinriktningar för att minska negativ påverkan:

- Spridd bebyggelse tillåts endast där den inte får negativa konsekvenser för de areella näringarna.
- Hög yteffektivitet eftersträvas genom att eftersträva att bygga på höjden i verksamhetsområden där så är möjligt.
- Byggnation sker i första hand som förtätning, i andra hand på skogsmark och i sista hand på jordbruksmark. Värdet på jordbruksmarken vägs mot andra värden.
- Verksamheter inom jordbrukssektorn ges goda förutsättningar att vidareutvecklas och fragmentering av mark undviks.
- En inriktning i planarbetet är att jordbruksmark endast tas i anspråk för väsentliga samhällsintressen om lämpligt alternativ lokalisering saknas. Väsentliga samhällsintressen är bostäder, lokalisering som stöder hållbara transporter, samhällsviktig verksamhet, infrastruktur och rekreation i strategiska lägen.

Konsekvenser

Den brukningsvärda jordbruksmarken i kommunen har i nuläget en yta av cirka 22 300 hektar. Planerade utvecklingsområden för bostäder, stationsnära områden och verksamheter på

jordbruksmark tar knappt 700 hektar i anspråk och planerade vägreservat ytterligare cirka 180 hektar. Byggnader och hårdgjorda ytor medför en irreversibel påverkan på jordbruksmark så att den inte går att återställa. 3 % av den värdefulla naturresursen jordbruksmark tas i anspråk. I den ytan ingår även grönytor som kan återställas. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga till stora då en viktig framtidsresurs tas i anspråk. Utbyggnad på jordbruksmark är ett led i en pågående process där stora arealer tagits i anspråk för utbyggnad under tidigare decennier så att den sammantagna effekten av tidigare och planerad utbyggnad blir stor. I den aktuella planen finns det utrymme för en ökning av befolkningen med 50 % vilket är en betydligt större ökning än i den förra översiktsplanen. Förtätning av staden har eftersträvats men byggande på jordbruksmark har inte kunnat undvikas. Planerade våtmarksområden vid bland annat Getinge tar jordbruksmark i anspråk men det bedöms som möjligt att dessa kan återställas till jordbruksmark i framtiden.

Förändringar i granskningsförslaget

Genom den minskning av antalet bostäder som gjorts i granskningsförslaget jämfört med samrådsförslaget kan drygt 20 hektar jordbruksmark sparas från exploatering. Totalt innebär det att knappt 3 procent jordbruksmark tas i anspråk för bostäder, verksamheter eller stationsnära ortsutveckling i översiktsplanen. I stort bedöms konsekvenserna fortfarande som stora då tas i anspråk för bebyggelse.

Förslag till åtgärder

I det fortsatta planeringsarbetet kan en del av jordbruksmarken inom utvecklingsområden sparas genom att byggnader placeras tätt och funktioner samlas så att hårdgjorda ytor minimeras. Om matjordslagret behålls i grönytorna kan dessa återgå till jordbruksmark i framtiden. Fragmentisering bör undvikas eftersom det försvårar brukandet.

Jordbruksmark bör bevaras i anslutning till orter så att inte dessa breder ut sig utöver de utvecklingsområden som avsatts i planen. Tätortsgränser har pekats ut för att inte bebyggelsen ska växa ut på jordbruksmark på ett okontrollerat sätt. Om jordbruksmark tas i anspråk bör främst små, fragmenterade ytor som blivit kvar efter tidigare exploateringar användas. Fragment av jordbruksmark och grönytor som inte har någon funktion kan bli koloniområden i anslutning till orterna. Sådana områden kan också få ett rekreativvärde.

Goda förutsättningar för jordbruk eftersträvas genom en kontinuerlig dialog med intresseorganisationer så att jordbrukets behov kan tillgodoses.

5.2. Vattenkvalitet och tillgång

Dricksvatten i Halmstads kommun kommer från grundvattentäkter som utgör en viktig naturresurs. I gällande vattenförsörjningsplaner finns vattenskyddsområden och

skyddsbestämmelser för alla allmänna vattentäkter. Halmstads kommun har tagit fram en "VA-plan, Del 1, VA-översikt" som bland annat tar upp frågor kring dricksvattenförsörjning. Inom Halmstads kommun finns det 13 tillståndspliktiga kommunala vattentäkter, som används för att förse cirka 92 000 personer med dricksvatten. Idag används endast grundvatten, med visst stöd av konstgjord infiltration, för dricksvattenproduktionen. Halmstads kommun har som mål att växa till 150 000 invånare år 2050. Ökningen förväntas främst ske i staden och tätorterna vilket medför att en högre andel av befolkningen är ansluten till allmän dricksvattenförsörjning.

Brytpunkten för när medelförbrukningen överskrider tillåtet medeldygnsuttag och vattenverkens produktionskapacitet förväntas till omkring år 2035, förutsatt att vattenförbrukning/person förblir samma som idag. Inriktningsbeslut i Kommunstyrelsen finns för att börja samverka och utredning att ianspråka den del av vattendomen i Bolmen som är avsedd för Halmstads kommun. Arbetet påbörjas under 2021 och beräknas ta ca 12-15 år innan systemet är utbyggt om alla tillstånd går igenom. I VA- planen anges åtgärder för att minska användningen av dricksvatten från 140 l/per/dygn till 100 l/person och dygn. Detta genom att skapa incitament eller alternativa vattenkällor i de fall hushåll och verksamhet använder vatten som inte behöver vara av dricksvattenkvalitet. Grundvattnet är påverkat av föroreningar. De vanligaste föroreningarna är förhöjda halter av nitrat, bekämpningsmedelsrester och PFAS. Nitrat och bekämpningsmedel härrör vanligtvis från intilliggande jordbruk. PFAS är en relativt ny förorening och där förekomsten är som högst är orsaken punktutsläpp från brandövningsplatser. Orsaken till PFAS-förekomsten hos övriga drabbade vattenverk, där koncentrationerna är lägre, är än så länge okänd. Flera av vattenverkens råvatten är så pass påverkade att extra reningssteg eller restriktioner har fått införas.

Som en del av översiktsplanen finns planeringsinriktningar för att skydda vattenresursen:

- Vattenförsörjningen ska säkras långsiktigt och områden av betydelse för dricksvattenförsörjning ska skyddas.
- Hållbar spillvattenhantering ska uppnås genom prioritering i vissa lägen och en prioritering av cirkulära flöden och åtgärder uppströms spillvattensystemet.
- Spridd bebyggelse tillåts endast om det inte påverkar vatten negativt.
- Åtgärder för en hållbar dagvattenhantering eftersträvas så att recipienternas vattenkvalitet kan upprätthållas och biologisk mångfald gynnas.
- Fritidsområden permanentas inte i områden där dagvatten- och spillvattenhantering inte kan lösas.

- Nya utvecklingsområden är placerade i anslutning till befintliga spillvattensystem vilket underlättar anslutning.

Kommunfullmäktiges plan för vatten och VA som innehåller de politiska inriktningarna i VA-planen antogs 2021-04-29. Det är uppbyggt kring fem viljeinriktningar och syftar till att uppnå god kvalitet för dricksvatten och naturligt vatten. Det finns samtidigt ett intresse av att utveckla kommunen med nya bostäder, verksamheter och vägar vilket ökar belastningen med föroreningar på yt- och grundvatten. Kommunfullmäktige har antagit "Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde" 2018-02-13. Riktlinjerna ställer krav på bedömningar av varje enskilt projekt baserat på utredningar. Skyddsåtgärder behövs i många fall.

Konsekvenser

Grundvatten

Vattentäkterna i Halmstads kommun hämtar sitt vatten från grundvattenförekomster. Täkterna har skyddsområden där det primära eller inre skyddsområdet har kraftiga restriktioner som skydd mot föroreningar. Tillrinningsområdet beskriver det område där den huvudsakliga grundvattenbildningen sker. Vissa täkter har också en sekundär skyddszon utanför den primära. Täkterna är känsliga för påverkan från föroreningar och minskad grundvattenbildning. Föroreningar kan komma från trafikytor och verksamheter. Mätningar i Prästjordens vattentäkt visar på halter av klorid och nitrat som kan antas komma från vägsalt och åkergödsel, där halterna ligger under gällande riktvärden.

Trafikolyckor som leder till utsläpp av farligt gods kan få stora konsekvenser om det når grundvattnet. Grundvattenbildningen kan påverkas negativt då infiltration av regnvatten minskar till följd av att mark hårdgörs. Mindre arealer grönyta ska efter utbyggnad med bebyggelse och hårdgjorda ytor klara samma infiltrationsvolym som den ursprungliga arealen före utbyggnad. I nuläget förekommer bebyggelse, verksamheter och vägar sparsamt inom tillrinningsområdena. Tillrinningsområden i slättområdet utgörs till stor del av jordbruksmark som kan läcka näringsämnen till grundvattnet. Tillrinningsområdena har generellt en hög sårbarhet.

Översiktsplanen föreslår utbyggnad med bostäder inom tillrinningsområden norr om Kärleken och vid Söndrum. Mindre utbyggnader föreslås vid Harplinge, Gullbrandstorp, Holm och Eldsberga. Vid fortsatt planering behöver ytterligare utredningar göras, enligt kommunens Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde, för att bedöma om exploatering kan göras. Då utreds påverkan på grundvattnets kvantitet och kvalitet. Åtgärder som kan bli aktuella för bostäder är omhändertagande av dagvatten för infiltration, utformning av ledningsgravar och krav på byggnadsmaterial. För centrum och handel krävs mer långtgående åtgärder.

Vid Kårarp föreslås omvandling av planlagt verksamhetsområde till bostäder och service vilket är positivt eftersom risken för påverkan på grundvattnet kan bli mindre.

Översiktsplanen föreslår även utbyggnad av nya vägar inom tillrinningsområden:

- Koppling Tiarpsallén Kaggagård.
- Väg Tiarpsallén-Kårarpsleden.
- Förlängningen av Nymansgatan.

Även för vägarna behöver ytterligare utredningar göras, enligt Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde, för att bedöma om exploatering kan göras.

Vägarna innebär en risk för att utsläpp av föroreningar från vägbanan och från trafikolyckor med vätskeläckage kan nå vattentäkten. Infiltration och grundvattenbildning kan påverkas negativt. Skyddsåtgärder i form av täta diken och dammar för uppsamling av större volymer kan bli aktuella.

Planförslaget som helhet medför ökad exploatering inom tillrinningsområden till vattentäkter. De negativa konsekvenserna genom minskad grundvattenbildning och ökad förorening blir sannolikt små om erforderliga utredningar och skyddsåtgärder genomförs och utbyggnader med stor påverkan stoppas. Utbyggnader medför generellt att riskerna för påverkan på grundvattnet ökar.

Ytvatten

Utbyggnad för bostäder, verksamheter och vägar påverkar ytvatten genom utsläpp av föroreningar och snabbare flöden av dagvatten till vattendragen. Ökade flöden kan leda till översvämning och beskrivs under avsnittet *Klimatanpassning*.

Påverkan på vattenkvalitet redovisas under avsnittet *Miljö kvalitetsnormer*.

Förändringar i granskningsförslaget

Konsekvenserna för vattenkvalitet och tillgång på vatten bedöms bli något bättre genom att områden H14 Kårarp utgår som bostadsområde och därmed får en användning som bättre skyddar vattenkvaliteten i Prästjordens vattentäkt.

Förslag på åtgärder

Följande åtgärder kan skydda grundvattnet. Detaljplaner inom tillrinningsområden som inte bebyggts bör avvecklas. Framtida områden för vattentäkter identifieras så att tydliga riktlinjer för dessa kan utformas. Antalet enskilda avlopp kan minskas genom att kommunens spillvattensystem byggs ut.

5.3. Klimatpåverkan

Koldioxidutsläpp under lång tid har medfört en pågående klimatförändring med högre temperaturer och följdkonsekvenser av detta. Kommunens inriktningsbeslut för transportstrategi från 2019 anger att 433 500 ton koldioxidekvivalenter släpptes ut i Halmstads kommun 2017 med Nationella emissionsdatabasen, juni 2019, som källa. Transportsektorn är den största utsläppskällan av växthusgaser som står för något mindre än hälften av utsläppen i kommunen.

Kommunstyrelsen har 2019-10-15 antagit ett inriktningsbeslut "Transportstrategi". Sex utmaningar har identifierats och strategier har tagits fram för att möta dessa. Utmaningen att "Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa" kan hanteras genom att hållbara transporter gynnas.

En samhällsstruktur som möjliggör bekväma transporter till fots, med cykel eller med kollektivtrafik har en liten klimatpåverkan jämfört med en struktur där resor med bil dominerar eftersom den orsakar klimatpåverkande koldioxidutsläpp. Framtidsplan för Halmstad har beaktat klimatfrågan på flera sätt:

- Utvecklingsområden är samlade i orter längs stråk där de flesta utvecklingsområden har mindre än 1000 meter till kollektivtrafik vilket möjliggör klimatvänliga transporter.
- Servicesamhällen blir noder för kollektivtrafik med utökad service.
- Utbyggnader av bostäder, service, offentliga verksamheter och infrastruktur koncentreras till Halmstad vilket ger korta resvägar och effektiv infrastruktur. Förtätning prioriteras. Halmstads resecentrum utvecklas.
- Spridd bebyggelse tillåts främst i anslutning till de utpekade stråken
- Service och verksamhetsområden kopplas till stråk för gång, cykel och kollektivtrafik samt bil.
- Gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning. Kollektivtrafik utvecklas längs stråk där busstrafiken blir prioriterad längs vissa stråk i staden.
- Planeringsinriktningar anger att energisystemet bör vara resurseffektivt och klimatsmart. Områden har avsatts för utbyggnad eller utredning av vindkraft. Användning av solenergi ska främjas i detaljplaneringen.
- Kommunen verkar för nya pendeltågsstationer i Getinge och Trönninge.

Konsekvenser

Planen har en tydlig strävan mot att minska klimatpåverkan med sin betoning på byggande i orter och satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär samtidigt utmaningar att

begränsa biltrafiken samtidigt som invånarantalet väntas öka med 50 % eftersom transportbehovet då ökar. Områden för drygt 24 000 nya bostäder pekats ut i samrådshandlingen och 23 000 planeras bli kvar i den färdiga översiktsplanen. 18 000 av dessa bostäder ligger i Halmstad tätort. Det är positivt att en stor del av utbyggnaden ligger i staden där avstånden är relativt korta och många boende ger underlag till en bra kollektivtrafik. De klimatvänliga alternativen får då goda förutsättningar att bli effektiva och bekväma för många av de dagliga resorna. Utanför staden ligger utvecklingsområdena samlade i stråk vilket möjliggör resande med kollektivtrafik. För orterna som ligger långt bort från staden blir kollektivtrafiken ett mindre attraktivt alternativ eftersom restider blir längre och turtätheten låg. Vid Oskarström och Åled ligger utvecklingsområdena och verksamhetsområdena på ett avstånd över 1000 meter från dagens kollektivtrafik vilket sänker attraktiviteten. På dessa platser bör busslinjernas dragnings studeras vidare vilket anges i del B i översiktsplanen. I huvudsak bedöms planen ha en struktur som möjliggör ökat resande med hållbara transportmedel. Det finns planer på en ny förbindelse tvärs Nissan med anslutande vägar mot Södra infarten och kustvägen för att flytta ut trafik från centrum och möjliggöra mer kollektivtrafik på befintliga gator. Ökad befolkning och nya vägar bedöms leda till ökad biltrafik vilket medför en ökad klimatpåverkan. Kommunen bedömer att riksintresse för vindbruk har en olämplig placering som står i konflikt med säkerhet för luftfart. Prioriterade områden för vindkraft har istället avsatts på andra platser i planen vilket möjliggör utbyggnad med en förnyelsebar energikälla. Översiktsplanen har planeringsinriktningar för att främja etablering av solenergi vilket är positivt.

Förändringar i granskningsförslaget

Förändringar i granskningsförslaget bedöms minska klimatpåverkan ytterligare genom att fler bostäder föreslås i centrala staden och att färre bostäder föreslås i stadens yttre delar och i servicesamhällena och bostadsorterna. Antalet bostäder är detsamma i de orter där det finns förutsättningar för goda pendlingsmöjligheter som i Trönninge.

En planeringsinriktning om solenergiparker har tillkommit i översiktsplanen vilket bedöms stärka möjligheterna till minskad klimatpåverkan. Det har även tydliggjorts i planeringsinriktning att vegetationens funktion som skydd mot UV-strålning är viktig.

Förslag på åtgärder

Biltrafiken kan på sikt bli mer klimatvänlig om fossila bränslen fasas ut och ersätts med hållbara alternativ. Nationell klimatpolitik syftar till att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70% mellan 2010 och 2030 och bilflottan elektrifieras i ökande omfattning. Biltrafiken genererar dock även buller och är ytkrävande och bör därför ändå minska. De hållbara alternativen tar mindre yta i anspråk och blir därför mer attraktiva i en stad där ytor behövs för att istället bygga nya bostäder och verksamheter.

Översiktsplanen anger en kraftigt ökad befolkning vilket leder till fler bilresor. Det är därför viktigt att andelen bilresor, som en del av det totala resandet, minskar för att motverka ökad klimatpåverkan. Kommunen har därför tagit fram ett handlingsprogram för hållbara transporter parallellt med översiktsplanen. Det kommer att krävas uppföljning av trafikutveckling och styrning till hållbara trafikslag genom kvantitativa mål och åtgärder. Val av transportslag kan påverkas genom parkeringstaxor, antal parkeringsplatser och trafiksystemets utformning. Utveckling av kollektivtrafiken samt gång- och cykelnätet bidrar till att hållbara transporter blir mer attraktiva. Det är också möjligt att förändra resvanor genom information och utbildning. Förtätning och funktionsblandning i den fortsatta fysiska planeringen kan minska transportbehovet.

I det fortsatta planeringsarbetet kan man stödja hållbar energiförsörjning genom att bygga ut en struktur med laddstationer för elbilar. Det är också möjligt att bygga solceller för energiproduktion på tak och andra platser. Byggnader kan utformas som passivhus som inte kräver uppvärmning och byggas i klimatvänliga material som exempelvis trä. Det finns också en möjlighet att använda planens uppbyggnad i stråk för att bygga ut ett system för fjärrvärme och fjärrkyla. Det pågår en allmän teknikutveckling vilket bör tas tillvara så att lokal produktion och klimatsmarta energisystem kan integreras i samhällsutvecklingen.

Behovet att hantera ökade temperaturer även på våra breddgrader och skapa mer resilienta städer kommer att öka i framtiden. Att bevara, utveckla och öka mängden grönska är ett effektivt sätt att minska risken för hälsoskadlig värme i en tätort. Vegetation som kyler genom skuggning, och genom växternas förångning av vatten som tar energi från omgivningen och minskar värmestress i utomhusmiljön. Optimal kyleffekt uppnås om vegetation placeras i solbelysta områden där vattentillgången är god men där grönskan saknas idag. Planering för dagvattendammar och anläggandet av nya parker och grönytor kan få en stor klimatreglerande effekt och även samla upp vatten vid översvämningar. Parker och urbana skogsområden kan sänka lufttemperaturen i en tätort med flera grader och kyleffekten kan sträcka sig flera hundra meter in i bebyggelsen. Ju större park- eller skogsområdet är, desto större blir kyleffekten.

Även större enstaka träd är betydelsefulla och kan ge värdefull svalka, bidra till bättre luftkvalitet, lägre exponering av skadlig UV-strålning och bättre ljudmiljö utöver betydelsen för biologisk mångfald. Skuggan från större träd som är integrerade i den byggda miljön minskar den direkta strålningstemperaturen som människor och bebyggelse utsätts för. Detta bidrar till att mindre värme lagras i till exempel gator och byggnader och bidrar på så vis med kylande effekter i stadsmiljön. Effekten av förändrat klimat och mer extrema vädersituationer kan begränsas av rätt planerad vegetation.

Vinden tillåts dämpas i blåsiga och utsatta lägen, runt hushörn, längs huvudstråk och gång- och cykelvägar samt på öppna platser i stadsmiljön som därigenom kan bli mer attraktiva vistelsemiljöer året runt.

5.4. Klimatanpassning

Med pågående klimatförändring kommer kommunen att påverkas av höjda havsnivåer, översvämningar, ökad erosionsrisk och värmeböljor. Kommunen behöver därför ta ställning till hur samhället kan anpassas till dessa förändringar. Halmstad kommun har låtit ta fram en klimatanalys. Enligt denna utredning är Halmstad utifrån sitt läge särskilt utsatt för höga vattennivåer i extrema väder- och vindsituationer. Exempel på konsekvenser som kan uppstå om klimatanpassningsåtgärder inte genomförs är bräddade spillvattenledningar, vilket kan leda till överbelastade reningsverk och att spillvatten tränger upp i golvbrunnar, dagvattenledningar kan bräddas och skapa översvämningar. Västkustbanan och E6 ligger lågt söder om Halmstad och riskerar att översvämmas. Likaså riskerar delar av centrala Halmstad att påverkas av översvämningar om inga åtgärder vidtas.

Klimatet är under förändring och vi går mot en framtid med fler och mer långvariga värmeböljor, mer nederbörd och periodvis höga nivåer i havet och vattendragen. Det finns en beräkning av nya extrema havsnivåer och nivåer i vattendragen Suseån och Nissan. Dessa visar att det finns översvämningssrisker i Halmstad centrum och i hamnen samt vid orterna Oskarström, Åled, Getinge och Trönninge. Kommunen har även tagit fram en skyfallskartering som visar vilka områden som är känsliga för översvämning vid skyfall.

- Översiktsplanen har anpassats efter klimatförändringarna på flera olika sätt:
- Bebyggelse har undvikits på platser med översvämningssrisk vilket även anges i planeringsinriktningarna.
- Klimatanpassningsåtgärder anpassas till förväntad situation år 2100.
- Samhällsviktiga verksamheter och räddningsvägar skyddas genom permanenta åtgärder.
- Dagvatten får inte skapa problem för andra fastigheter och ytor avsätts för att hantera skyfallsregn. Gröna ytor utformas så att de bland annat bidrar till klimatanpassning. Ytor för att hantera översvämning har föreslagits längs Suseån och vid Trönninge.

Konsekvenser

Planen har tagit stor hänsyn till översvämningssriskerna då utbyggnader undviks i översvämningssområden men åtgärder kommer att behövas för några platser. Vid Oskarström och Getinge ligger utvecklingsområden så att de berörs av förhöjda vattennivåer från

vattendrag. Detta kan hanteras i kommande planering genom anpassning av markens höjdnivåer eller invallning. Skyfallskarteringen visar att små lokala översvämningar kan uppstå på många platser. Dessa bedöms möjliga att hantera i den fortsatta detaljplaneringen genom justering av markens höjdförhållanden så att byggnader och räddningsvägar ligger högt medan parkytor läggs på lägre nivåer så att vatten samlas där. Ny bebyggelse medför att grön mark hårdgörs och bebyggs vilket leder till snabbare ytvattenavrinning. Detta är en process som pågått under lång tid och omfattat utdikning av våta områden för uppodling och utbyggnad med bebyggelse och infrastruktur där dagvattnet leds bort i diken och ledningar. Denna historiska utveckling bidrar till att förstärka översvämningar till följd av kraftiga regn som beror på klimatförändringar.

Förändringar i granskningsförslaget

Åtgärder som föreslagits i klimatanpassningsplanen har inarbetats i översiktsplanen så konsekvenserna för klimatanpassning bedöms ha blivit mindre i granskningsförslaget jämfört med samrådsförslaget.

Förslag på åtgärder

Ny bebyggelse innehåller hårdgjorda ytor vilket medför en snabbare ytvattenavrinning. En förebyggande åtgärd mot översvämning är därför att ta hand om dagvattnet lokalt genom infiltration eller fördröjning. Detta har särskilt stor betydelse för utvecklingsområden som avvattnas till vattendrag som riskerar att bli översvämmade som Suseån och Nissan. I Getinge finns redan planer på att anlägga översvämningssområden. Hårdgjorda ytor i den befintliga bebyggelsen har redan i nuläget en stor effekt på vattenflödena och åtgärder är värdefulla för att minska avrinningens hastighet. Klimatanpassningsfrågor är komplexa och kommunen har därför inlett arbete med att ta fram en klimatanpassningsplan.

6. Måluppfyllelse

6.1. Kommunens framtidsbilder

I programmet till översiktsplanen "Framtidsbild 2050" beslutad av KF 2019-10-31 framgår visionsberättelser för varje strategiskt område för den fysiska planeringen. Det är mot dessa visionsberättelser översiktsplanen strävar.

Kommunens "fyra framtidsbilder" visar en önskvärd inriktning för kommunens långsiktiga fysiska planering genom dessa strategiska utvecklingsområden. Nedan görs en kort bedömning av om den nu föreslagna översiktsplanen, Framtidsplan 2050 verkar i en riktning för att kunna uppnå framtidsbilderna. Dessa framtidsbilder kan inte ensamma infrias genom översiktsplanen men ger stöd och vägledning för översiktsplanens strategiska inriktning. Det krävs engagemang, insatser, initiativ och samverkan mellan olika aktörer för att uppnå framtidsbilderna, den

inkluderande kommunen, miljömässig och ekologisk hållbarhet, attraktivitet och hållbar tillväxt samt framtidens välfärd. Kursiv text nedan utgör beslutade framtidsbilder.



” I Halmstad 2050 har vi brutit segregationen. Det finns olika slags bostäder i våra orter och stadsdelar. Här kan människor bo som har olika förutsättningar och är i olika skeden av livet. På olika slags mötesplatser som finns i våra stadsdelar och orter möts invånarna över gränser, vilket ger samhörighet och trygghet. Miljöerna är trygga och tillgängliga för alla. Bostäder, skolor, service, arbetsplatser, kommunikation och platser för rekreation bildar tillsammans en helhet som underlättar vardagslivet. I Halmstad planerar vi inte bara för invånarna utan även med dem.”

Framtidsplan 2050 visar på en övergripande fingerstruktur och tydlig inriktning hur staden ska förtätas. Servicesamhällena ska prioriteras och utvecklas med andra typer av bostäder för att skapa en större blandning vilket kan bidra till att den socioekonomiska segregationen minskar. Vidare ska bostadsorterna leva vidare. Inom dessa planeras en utveckling som skapar en mer blandad bebyggelse. Detta bidrar till att fler grupper med olika bostadsbehov kan bosätta sig inom fler områden vilket främjar arbetet för en mer inkluderande kommun. Centrumnoder med god kollektivtrafik, närhet till offentlig service samt grönområden ska som mötesplatser ge förutsättningar till ökad jämlikhet/minskad segregation. Detta bidrar till att olika områden har likvärdig tillgång till grönområden och mötesplatser samt att offentlig service sprids ut och fördelas jämnt vilket kan bidra till att segregationen minskar.



”I Halmstad 2050 har staden och orterna växt på ett miljömässigt hållbart sätt. Kommunen är en motor i klimatomställningen. Vi hushållar med mark- och vattenresurser genom att bygga yteffektivt. Vi värna viktiga värden för kommande generationer såsom dricksvatten och jordbruksmark. Biologisk mångfald värnas när viktiga grönstråk bevaras och livgivande miljöer integreras i bebyggda miljöer. Halmstad har säkrats mot havshöjningen. Ytor för klimatanpassning är multifunktionella och ger ett mervärde. I Halmstad 2050 är det lätt att göra rätt. Det är smidigt att resa och vardagspusslet underlättas när hållbara transporter utgör en helhet tillsammans med service, bostäder och arbetsplatser.”

Halmstad växer i hög grad i och nära staden men byggande på jordbruksmark kan inte helt undvikas. Även tillrinningsområden för vattentäkter bebyggs men i en liten omfattning och med

erforderliga skyddsåtgärder. Koncentrationen av tillväxt i Halmstad och i stråk på landsbygden möjliggör klimatvänliga transportlösningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Utbyggnaderna anpassas till klimatförändringar och tar stor hänsyn till naturvärden.



”Halmstad 2050 är en levande plats med attraktiva boendemiljöer, effektiva hållbara kommunikationer och närhet till jobb, utbildning och service. Näringslivet har bra förutsättningar och växer hållbart. Skolan i allmänhet och högskolan i synnerhet är en central del av kommunens och regionens utveckling. Halmstad utgör en nod i Halland, med god uppkoppling till storstadsregioner i norr och söder. Det är lätt att resa hållbart både inom kommunen och längre bort. Stadskärnan är en naturlig mötesplats för invånarna. Den har utvecklats utifrån sin unika identitet och historia för att passa moderna krav. Kusten och de många stränderna har utvecklats utifrån sina olika kvalitéer. Vi värnar våra vackra och

variationsrika natur- och kulturmiljöer, de ger identitet, lockar turister och får invånarna att trivas.”

Halmstad kan erbjuda många attraktiva boendemiljöer, men servicesamhällen i inlandet har svårt att konkurrera med de kustnära orterna som ofta kan erbjuda bättre tillgång till jobb, hållbara kommunikationer och utbildning. Högskolan och näringslivet har fått goda förutsättningar att växa, vilket gör att Halmstad kan vidmakthålla sin roll som nod i Halland. Utvecklingen av logistikföretag ökar visserligen transportvolymerna, men de nya verksamhetsområdena har främst tillkommit i redan störda miljöer utmed befintliga större leder och järnväg. Halmstad försörjs med hållbara kommunikationer både på lokal nivå och till



storstadsregioner i norr och söder. Utpekande av strandområden för olika ändamål ger balans mellan bevarande av attraktiva naturmiljöer och turistutveckling.

I Halmstad 2050 vet invånarna att välfärden fungerar när den behövs. Äldre kan bo kvar hemma när miljöerna tillgänglighetsanpassas och våra orter och stadsdelar har bostäder för alla livets skeden. Den kommunala servicen är lättillgänglig, då det är lätt att resa till denna. Kommunens verksamheter är samlokaliserade och samarbetet mellan olika verksamheter underlättas av de flerfunktionella och flexibla miljöerna. Samarbetet både sparar resurser och ger invånarna ett mervärde. Servicen är

navet i utpekade orter och stadsdelar. Dit är det lätt att resa hållbart. Där möts människor med olika förutsättningar.”

Centrumnoder och områden för samlokalisering har pekats ut där service samlas och utvecklas utmed huvudstråken. Till centrumnoderna ska det vara lätt att resa kollektivt och i möjligaste mån placeras både kommersiell och offentlig service och offentliga mötesplatser här. I dessa flerfunktionella miljöer kan det i förlängningen skapas förutsättningar för samarbete mellan verksamheter. Genom att sprida ut service och mötesplatser får fler i kommunen nära till viktiga målpunkter vilket bidrar till att tillgången till dessa blir bättre för fler personer, även de som bor långt från stadskärnan. Detta skapar en mer jämlik offentlig service och underlättar för staden att växa i en polycentrisk struktur. Även satsningar på utveckling av kollektivtrafik och gång- och cykelvägar bidrar till att skapa en mer sammanhållen kommun där det är lättare för boende i olika orter att resa mellan dessa och in till stadskärnan.

6.2. Folkhälsomål

”Riksdagen beslutade i juni 2018 om ett omformulerat övergripande folkhälsomål och en reviderad målstruktur för folkhälsopolitiken. Syftet med förändringen var att skapa en mer långsiktig och förebyggande struktur för en mer jämlik hälsa i hela befolkningen och som underlättar folkhälsoarbetet på samtliga samhällsnivåer. Det övergripande nationella folkhälsomålet och målstrukturen syftar till att underlätta folkhälsoarbetet på alla samhällsnivåer genom en tydligare fördelning av ansvaret på nationell nivå. Samtidigt understryks vikten av att utvärdera folkhälsoarbetet med inriktning mot skillnader i fördelningen av hälsan i befolkningen.”¹⁰

Det nationella målet för folkhälsopolitiken är att ”Att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.” Detta mål är uppdelat på åtta målområden som utgör områden med stor betydelse för att kunna uppnå och visa inriktningen för arbete som främjar god och jämlik hälsa. Nedan listas de målområden som främst anses kunna påverkas inom ramen för den fysiska utvecklingen av en översiktsplan.

- Det tidiga livets villkor.
- Kunskaper, kompetenser och utbildning.
- Boende och närmiljö.
- Kontroll, inflytande och delaktighet.

¹⁰ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsoarbete/folkhalsopolitikens-mal/>

De målområden som inte lyfts inom ramen för översiktsplanen är inte mindre viktiga men kräver i större utsträckning insatser som inte faller inom ramen för en översiktsplan. Hur detta arbete avses bedrivas redovisas i "Plan för den inkluderande kommunen" beslutad av KF 200528.

Dessa är: Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö, Inkomster och försörjningsmöjligheter, Levnadsvanor och En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård.

Målområde 1. Det tidiga livets villkor

Målområdet: Att alla barn får en bra start i livet med goda uppväxtvillkor som stimulerar deras tidiga utveckling, inlärning och hälsa är avgörande för att uppnå jämlik hälsa som barn och som vuxen. Barn som haft möjlighet att utveckla de grundläggande förmågorna tidigt i barndomen har fått en mer stabil grund att stå på och i förlängningen bättre hälsa. Särskilt barn som växer upp i ekonomisk utsatthet får oftare sämre hälsa som vuxna.

Översiktsplanen förväntas bidra till att skapa förutsättningar för att målområdet uppfylls, dock till stor del genom fördjupad analys i ett senare skede av planprocessen. En strategi som är speciellt viktig för att planens genomförande också ska bidra till att målområde 1 uppfylls är strategin I Halmstad 2050 har vi brutit segregationen. Strategin fokuserar på offentlig service och utveckling i socioekonomiskt svagare områden samt fokuserar på att barriärer överbryggas med trygga tvärförbindelser för gång- och cykel. Detta bidrar till att skapa mer jämlika uppväxtförhållanden för barn och unga i olika områden. Barnperspektivet är en aspekt som är viktig att lyfta i den övergripande planeringen för att säkerställa att aspekter inkluderas, men många frågor som berör barn behöver också analyseras mer ingående. Barn och unga använder till stor del sitt närområde, varför barnperspektivet behöver genomsyra kommunens fortsatta planering. Tydligare styrning gällande tillgång på kvalitativa parker och barns ute- och vistelsemiljöer där målpunkter för barn analyseras i förhållande till befintliga och planerade bostadsområden rekommenderas för att säkerställa barns tillgång till dessa. För att säkerställa att alla aspekter av målområde 1 uppfylls behöver därför fördjupade analyser genomföras i ett senare skede vilket till stor del ligger utanför ramen för en översiktsplan. Denna kan därför anses bidra till att målområdet uppfylls på en övergripande nivå.

Målområde 2. Kunskaper, kompetenser och utbildning

Målområdet: Att utveckla människors kompetenser och kunskaper genom lärande och utbildning är väsentligt för att uppnå jämlik hälsa. Det finns ett starkt samband mellan utbildningsnivå och hälsa. Livsvillkor, levnadsvanor och andra förhållanden som bidrar till god hälsa är bättre och mer hälsofrämjande bland personer med högre utbildningsnivå. Förvärvade kunskaper och kompetenser genom utbildning ger möjlighet till högre status men också till att stärka psykologiska och sociala resurser samt reell möjlighet att påverka den egna situationen, vilket kan minska fysiska och psykosociala risker.

En rumslig utveckling av kommunen enligt Framtidsbild 2050 förväntas bidra till att delar av målområdet nås. I planen pekas områden ut för skola i anslutning till var bostadsbyggande tillkommer. Högskolans utveckling prioriteras genom att planen skapar utrymme för innovativa miljöer för utbildning och forskning. Framtidsplan 2050 bedöms bidra till en ökad tillgång till kunskap och utbildning för kommunens invånare.

Genom att säkerställa att det finns tillräckligt med studentbostäder och att arbeta med att informera olika grupper om utbildningsmöjligheter så kan en högre nivå av måluppfyllelse nås.

Målområde 5. Boende och närmiljö

Målområdet: Boende och närmiljö är en viktig komponent för en god och jämlik hälsa. Bostaden är en viktig plats för återhämtning, vila och rekreation. En sund, trygg och trivsamt boendemiljö är också ett grundläggande mänskligt behov och den som inte har rimligt goda boendeförhållanden har svårt att klara övriga delar av livet, såsom t.ex. utbildning och arbete, som i sin tur har stor betydelse för hälsan. Att känna sig trygg i sitt boende har också stor betydelse för viljan och lusten att vistas utomhus i närområdet.

Låg socioekonomisk position samvarierar med hög exponering för olika riskfaktorer i boende och närmiljön, och genom detta ökar risken för ohälsa, sjukdom och en ojämlik hälsa.

Den planerade utvecklingen förväntas bidra till att målområdet uppfylls. Genom att satsa på bostadsbebyggelse och utveckling i socioekonomiskt svagare områden kan insatser som bidrar till en tryggare och trivsammare närmiljö säkerställas. En utveckling i dessa områden kan bidra till ett bättre utbud av offentlig service och ökad attraktivitet i området, vilket kan skapa en mer integrerad stadsdel. Vidare säkerställer kommunen i planförslaget att flertalet bostadsnära grönområden bevaras vilket främjar välmående och rekreation. Här kan verktyg som grönytefaktor och GIS-analyser samt riktlinjer gällande närhet till grönytor säkerställa att grönområden tillskapas och bevaras även i ett senare skede av planeringsprocessen.

Målområde 7. Kontroll, inflytande och delaktighet

Målområdet: Att människor har kontroll över sitt eget liv, tillit till andra, inflytande och delaktighet i samhället är centrala områden för att uppnå jämlik hälsa. Sannolikheten är större bland personer med lägre socioekonomisk position att uppleva sig ha sämre kontroll och inflytande över sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället i stort, samt mindre gemenskap och delaktighet.

En stor del av översiktsplanens roll avseende målområde 7 Kontroll, inflytande och delaktighet kopplar an till dialog och i vilken grad medborgare bjuds in till att påverka, vara delaktiga i och ha inflytande över sin kommuns framtida utveckling. Under tidig invånardialog hösten 2019 som underlag till framtagandet av samrådsförslaget, samråd hösten 2020 och granskning sommaren

2021 ges medborgare möjlighet att lämna synpunkter på det förslag som finns framtaget vid dessa tillfällen. För att säkerställa att målområde 7 uppfylls rekommenderas att en dialogstrategi tas fram i samband med översiktsplanearbetet för att säkerställa att medborgare har delaktighet i och inflytande över kommunens framtida utveckling.

6.3. Miljökvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

Översiktsplanen bidrar till måluppfyllelse genom att bygga upp en struktur där klimatvänliga transporter möjliggörs och andelen som reser med kollektivtrafik kan öka. Vidare bidrar förtätningsstrategin och samlokaliseringen till att minska resebehovet.

Planeringsinriktningar anger att klimatvänliga transporter ska prioriteras. Samtidigt planeras en ny förbindelse på Söder tvärs Nissan med syfte att avlasta stadens mer centrala delar, såsom Slottsbron, Slottsjordsvägen och Laholmsvägen. Avsikten är att få kapacitet för att kunna göra prioritering av kollektivtrafik i nämnda sträckningar så att kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ, och en högre andel väljer att resa med denna. Det finns inga kvantitativa mål i översiktsplanen för hur resandet bör fördelas mellan olika transportslag, vilket innebär en risk för att klimatmålet motverkas. För att minska den risken bedriver kommunen för närvarande ett arbete med att ta fram ett "Handlingsprogram för hållbara transporter".

Grundvatten av god kvalitet

Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Utbyggnad i anslutning till grundvattenförekomster kan medföra något minskad infiltration och något ökad förorening men bedöms inte påverka dricksvattenförsörjning och livsmiljöer i vatten. Planen bedöms inte påverka måluppfyllelsen.

Ett rikt odlingslandskap

Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.

Planen motverkar målet genom att jordbruksmark tas i anspråk vilket också medför att dess övriga miljövärden försvinner.

Frisk luft

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Utbyggnad med förbindelse på Söder tvärs Nissan och anslutande vägar medför bättre luftkvalitet i känsliga områden inne i centrala Halmstad med mindre luftföroreningar längs utsatta gator. Eftersom planen föreslår mycket utbyggnad i staden skapas förutsättningar för resor med cykel, kollektivtrafik och till fots vilket kan bidra till en god luftkvalitet.

Ingen övergödning

Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.

Översiktsplanen medför risk för ökade utsläpp av näringsämnen då befolkningen ökar. Detta motverkas eftersom planerade utvecklingsområden ansluts till spillvattensystem och reningsverk och även bidrar till att närliggande enskilda avlopp kan anslutas. Det kan krävas ytterligare åtgärder för att minska utsläpp från bristfälliga avloppssystem och jordbruksmark.

God bebyggd miljö

Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Planen bidrar till måluppfyllelse genom att förstärka en bebyggelsestruktur som är samordnad med teknisk försörjning och möjliggöra miljövänliga transporter samt ge tillgång till grönområden. Ekonomi, miljö och sociala aspekter har beaktats. Målet motverkas av att kulturmiljöer tas i anspråk och genom att det finns risk för luftföroreningar och bullerstörningar till följd av trafikökningar i Halmstad.

Levande sjöar och vattendrag

Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.

Planen bidrar till måluppfyllelse genom att avsätta mark för våtmarker som ökar biologisk mångfald och motverkar översvämningar. I övrigt har planen liten påverkan på vattendrag och sjöar.

Levande skogar

Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.

Planen motverkar måluppfyllelse genom att skogsmark tas i anspråk för utvecklingsområden.

Ett rikt växt- och djurliv

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

Det finns en risk att planen motverkar målet genom att ekosystemtjänster och naturområden tas i anspråk. Nya ekosystemtjänster planeras vilket kan öka den biologiska mångfalden. Stor hänsyn har tagits för att undvika utpekade naturvärden vid lokalisering av utvecklingsområden.

6.4. Agenda 2030

FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030, består av 17 globala mål och 169 delmål och är riktlinjer för det globala gemensamma arbetet att uppfylla och balansera de tre dimensionerna av hållbar utveckling: de ekologiska, sociala och ekonomiska.

Agendan antogs 2015 av världens stats- och regeringschefer och syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar, minska ojämlikheter och orättvisor samt främja fred och rättvisa.

Flera av de globala målen kan ur en svensk synvinkel verka allt för övergripande, men det är den sammankopplingen, mellan den globala utvecklingen och de lokala prioriteringarna som behövs för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling.

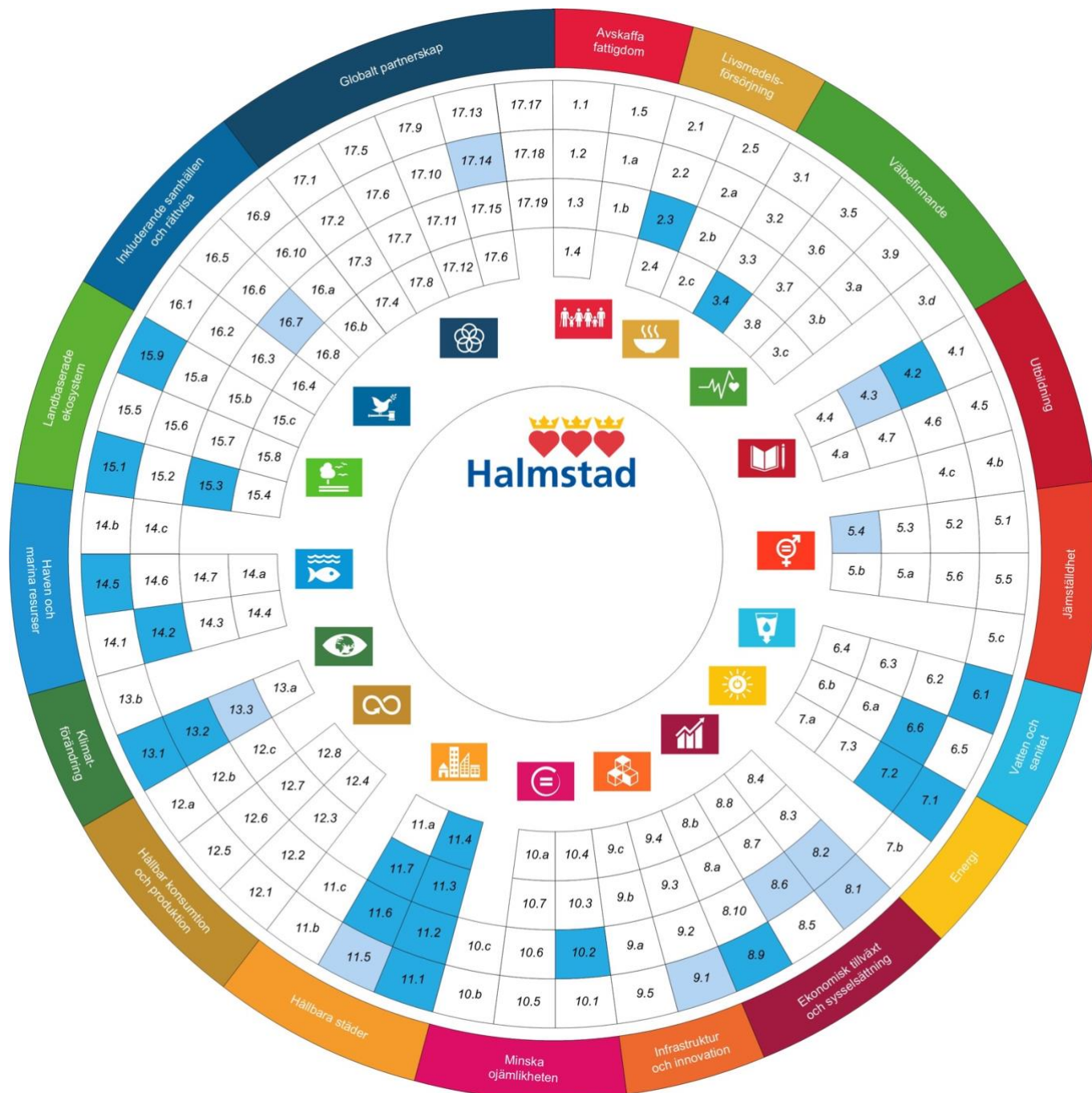
Halmstad kommun innehar därmed en viktig roll i att skapa en god balans mellan de olika dimensionerna. Kommunens Framtidsplan 2050 ska bidra till måluppfyllelse av alla mål i agendan. Dock har Halmstad kommun valt att prioritera ett antal av de globala hållbarhetsmålen utifrån lokala förutsättningar, utmaningar och möjligheter, samt vad framtidsplanen faktiskt kan påverka.

Utifrån kommunens ansvarsområde samt geografiska placering har Halmstad kommun ett särskilt ansvar för att främja målen:

2. Ingen hunger
3. God hälsa och välbefinnande
4. God utbildning för alla
5. Jämställdhet

6. Rent vatten och sanitet för alla
7. Hållbar energi för alla
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
10. Minskad ojämlikhet
11. Hållbara städer och samhällen
13. Bekämpa klimatförändringarna
14. Hav och marina resurser
15. Ekosystem och biologisk mångfald
16. Fredliga och inkluderande samhällen
17. Genomförande och globalt partnerskap

I figur 15 nedan redovisas samtliga 17 mål och 169 delmål. De delmål som är vita är de som kommunen anser inte berörs av Framtidsplan 2050. De ljusblå målen berörs indirekt av Framtidsplan 2050 och de mörkblå målen berörs direkt av Framtidsplan 2050.

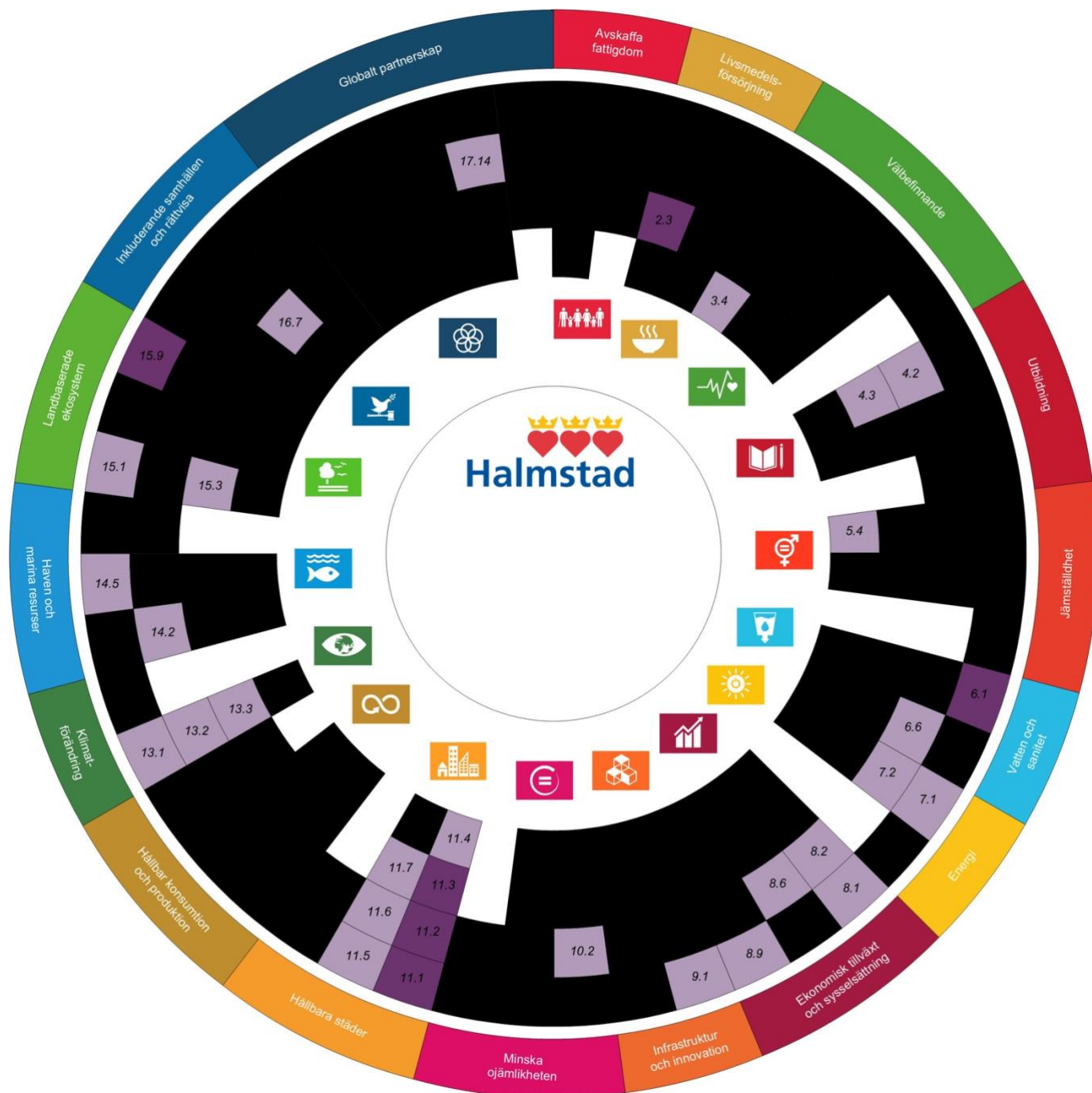


Figur 15, Redovisning av Agenda 2030:s beröringsgrad mot Framtidsplan 2050. De ljusblå målen berörs indirekt av Framtidsplan 2050 och de mörkblå målen berörs direkt.

Kommunen har även utvärderat samtliga delmål som berörs indirekt eller direkt av Framtidsplan 2050. Utvärderingen har grundat sig i huruvida Framtidsplan 2050 bidrar till:

- Försämrade möjligheter att uppnå delmålet.
- Att inte uppfylla delmålet.
- Att delvis bidra till att uppfylla delmålet.
- Att i hög grad bidra till uppfyllnad av delmålet.

Kommunen har arbetat med Agenda 2030 under arbetets gång och gjort justeringar i planen för att säkerställa att planen uppfyller samtliga berörda delmål. I figur 16 nedan redovisas resultatet från utvärderingen. Utvärderingen kan tolkas på så sätt att Framtidsplan 2050 delvis bidrar till att uppfylla 26 delmål (ljuslila) samt i hög grad bidrar till att uppfylla 6 delmål (mörklila). Inget av de delmål som Framtidsplan 2050 berör, försämrar möjligheten att uppnå målen i Agenda 2030.



Figur 16, Redovisning av Framtidsplan 2050 uppfyllandegrad gentemot Agenda 2030. De ljuslila målen bidrar delvis till uppfyllelsen av framtidsplan 2050 och de mörklila bidrar till hög uppfyllelse.

Framtidsplan 2050 berör på något sätt 15 av 17 mål i Agenda 2030 och samtliga av dessa mål bidrar till att uppfylla Agendan. Fyra av målen bidrar i hög grad till uppfyllelse av Agenda 2030,

medan elva mål bidrar till måluppfyllelsen, se figur 16. Planen försämrar inte möjligheten att uppfylla något mål eller delmål i Agenda 2030.

Inom mål 11 – Hållbara städer berörs sju av åtta delmål av Framtidsplan 2050. Detta mål är det som har flest beröringspunkter med planen och även flest mål som i hög grad uppfyller agendan, se figur 17. Att planen i hög grad bidrar till måluppfyllelse beror bland annat på den komplettering och utveckling av infrastrukturen som planeras. Nya kommunikationsstråk, broar som bryter barriärer och tågstationer planeras vilket bedöms gynna förutsättningarna för ett tillgängligt och hållbart transportsystem för fler inom kommunen. Detta är även en åtgärd som bidrar till att minska segregationen i kommunen då tillgängligheten till olika städer, orter och målpunkter ökar. Segregationen avses brytas genom flera olika åtgärder, bland annat genom ett högre utbud av blandade boendeformer och åtgärder för att bryta barriärer. I områden med hög socioekonomiskt index planeras exempelvis utbyggnad av hyresrätter, för att säkerställa att personer med olika förutsättningar och bakgrund kan bosätta sig i området. Större satsningar görs bland annat vid Larsfrid, Vilhelmsfält, Getinge och Oskarström för att höja det socioekonomiska indexet i dessa orter.

Både mål 11 och Mål 13 berör klimatförändringar och naturkatastrofer och Halmstad är inget undantagsfall när det kommer till påverkan från dessa faktorer. Konsekvenserna av såväl översvämningar som vattenbrist blir allt större och vanligare. I Framtidsplan 2050 har åtgärder tagits för att minska risken för översvämningar, parallellt har kommunen arbetat med en klimatanpassningsplan för att stärka motståndskraften inom kommunen. Kommunen har även tagit hänsyn till att vattenkvantitet och vattenkvalitet inte riskeras.

Framtidsplan 2050 bedöms till följd av detta och andra faktorer bidra positivt till möjligheten att uppfylla Agenda 2030.

7. Samlad bedömning

7.1. Konsekvenser på miljö

Halmstad växer i hög grad i och nära staden så byggande på jordbruksmark kan inte helt undvikas vilket innebär att en viktig framtidsresurs tas i anspråk. Även tillrinningsområden för vattentäkter bebyggs men i en liten omfattning med erforderliga skyddsåtgärder som tar stöd i planeringsinriktningarna. Koncentrationen av tillväxt i Halmstad och i stråk på landsbygden möjliggör klimatvänliga transportlösningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Samtidigt byggs nya vägar för biltrafiken som bedöms öka. En viktig fråga i det fortsatta planeringsarbetet bedöms vara införande av åtgärder för att stödja det hållbara resandet vilket också bidrar till frigörande av mark och minskade bullerstörningar. Dessa frågor hanteras genom

”Handlingsprogram för hållbara transporter” som tas fram parallellt med översiktsplanen. Utbyggnaderna anpassas till klimatförändringar och tar stor hänsyn till naturvärden.

7.2. Konsekvenser på människor

Planen kan på många sätt bidra till att minska segregation och skapa en mer blandad bostadsbebyggelse. Genom strategier som har tydliga satsningar på kompletterande bostadsbebyggelse i flertalet områden som idag har ett ensidigt bostadsutbud kan en större blandning av bostadsformer och upplåtelse typer skapas. Detta kan bidra till att olika socioekonomiska grupper bosätter sig inom olika kommunens olika områden vilket bidrar till att minska segregationen. Satsningar på att utveckla servicesamhällena med tillkommande service, förstärkt kollektivtrafik, nya centrum och tillkommande gång- och cykelstråk bidrar till en mer jämlik fördelning av kommunala resurser och fler får förbättrad tillgång till viktiga målpunkter i vardagen. Närhet till målpunkter är också en viktig aspekt ur ett barnperspektiv då barn inte reser i samma utsträckning som vuxna. Satsningar nära bostadsområden är därför bra även ur ett barnperspektiv. En tydligare styrning i planen rekommenderas för att säkerställa barn och ungas tillgång till kvalitativa vistelse ytor och utemiljöer för barn och unga även i fortsatt planering. Genom förbättrad kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät kan fler grupper få tillgång till kommunens olika områden. Planering av tillkommande tågstationer bidrar till en mer jämlik möjlighet att resa och främjar hållbara transporter.

7.3. Konsekvenser på ekonomin

Planen svarar på många sätt upp mot de utmaningar kommunen står inför. Områden tillkommer för bostäder som kan ta emot den befolkningsökning som väntas till år 2050. Vidare tar översiktsplanen höjd för ett förändrat klimat. Exempelvis undviks ny bebyggelse på platser med översvämningsrisk och ökade krav ställs på dagvattenhantering. Klimatanpassningsåtgärderna är dock kostsamma och påverkar byggkostnaderna. De tillkommande kostnaderna för klimatanpassning behöver emellertid balanseras mot skadekostnader som kan undvikas. En ekonomisk konsekvens av befolkningsökningen är att efterfrågan ökar på offentlig service och infrastruktur. Översiktsplanen pekar ut platser där det tillkommer ny service. Den offentliga servicen behöver finansieras. Befolkningsökningen ger förutsättningar för ett större skatteunderlag, men utgifterna för investeringarna kommer att belasta kommunens ekonomi. Utöver bostäder och service ger planen utrymme för nya arbetsplatser För kunskapsintensiv verksamhet är prioriteringen av högskolan en av de viktigare. Verksamhetsområdena för logistik har pekats ut i lägen med god tillgänglighet till väg och järnväg. Nya kontor vid resecentrum och tillkommande väginfrastruktur samt bussprioriteringar stärker pendlingsmöjligheterna till Halmstad och bidrar till att Halmstad kan bibehålla rollen som regional ”hubb”. Förslagna nya tågstationer är framåtsyftande för att öka andelen hållbara transporter. Utpekande av

strandområden för olika ändamål uppvisar en balans mellan restriktioner och uppmuntran till turistutveckling. För centralorten Halmstad och servicesamhället Trönninge finns goda förutsättningar för att uppnå planens intentioner. Detta gäller även övriga kustnära servicesamhälle såsom Harplinge-Haverdal. I servicesamhälle inåt landet är attraktiviteten lägre och här är det svårare att nå den tänkta tillväxten, annat än genom offentligt finansierad bostadsutbyggnad. Dessutom kommer klimatanpassningsåtgärderna att påverka kostnaderna för ny bebyggelse.

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

Vi är WSP

WSP Sverige AB

Laholmsvägen 10

302 66 Halmstad

Besök: Laholmsvägen 10

T: +46 10 7225000

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

wsp.com

