

Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050

<input checked="" type="checkbox"/> Plan	<input type="checkbox"/> Riktlinje	<input type="checkbox"/> Rutin	<input type="checkbox"/> Handbok
Diarienummer: KS 2018/00374	Dokumentnamn: Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050		
Framtagen av: <input type="checkbox"/> Avdelningen för ekonomi & upphandling <input type="checkbox"/> Avdelningen för ledningsstöd <input type="checkbox"/> HR-avdelningen <input type="checkbox"/> Tillväxtavdelningen <input type="checkbox"/> Kommunikationsavdelningen <input type="checkbox"/> Avdelningen för styrning & utveckling <input checked="" type="checkbox"/> Samhällsbyggnadskontoret <input type="checkbox"/> Kommunledningsförvaltningens stab	Beslutad av: Kommunstyrelsen	Giltighet: <input checked="" type="checkbox"/> Gäller från och med: 2022-04-05 <input type="checkbox"/> Gäller till och med: <input checked="" type="checkbox"/> Gäller tillsvidare	Gäller nämnder: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej Gäller styrelser: <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Utgångspunkter i planarbetet.....	5
Arbeta aktivt med alla Trafikslag.....	9
Gång - en upplevelse i sig	17
Cykel – en central roll i systemet.....	26
Buss – ett hållbart och yteffektivt sätt att resa.....	32
Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa	43
Biltrafik - med god framkomlighet.....	47
Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun.....	68
Flyg – för snabb uppkoppling	75
Båt – se vattnet som en möjlighet	76
Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser	78
Mot ett genomförande	81
Underlag	83
Bilaga 1: Exempel på livsrum	
Bilaga 2: Granskningsredogörelse	

Sammanfattning

Halmstad är en kommun som växer och för att kunna göra detta på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt planerar kommunen med en beredskap för 23 000 bostäder. Därtill ska också finnas en beredskap för funktioner såsom, arbetsplatser, samhällsservice och teknisk infrastruktur i den växande kommunen. Planeringsberedskap för 23 000 bostäder kommer påverka transportsystemet i hög utsträckning och därför tas också ett omtag på kommunens strategiska planering av transportsystemet genom Plan för Transportsystemet. Plan för Transportsystemet består av två delar, del 1 Transportstrategi mot 2050 och del 2 Transportplan mot 2050. Denna del är del 2 Transportplan mot 2050. Som utgångspunkt för dessa planer är att Halmstads kommun arbetar för att uppfylla sin del av Parisavtalet.

Framtagandet av denna Transportplan skedde parallellt med framtagandet av den kommunomfattande översiktsplanen, Framtidsplan 2050. Efter samrådet har delar och ställningstagande för stadens centrum förtydligats som en följd av framtagandet av Fördjupad översiktsplan för centrum, Centrumutvecklingsplanen. De föreslagna åtgärderna i Transportplanen baseras på de ytor avsedda för bostäder och verksamheter som finns i Framtidsplan 2050 och i Centrumutvecklingsplanen. En analys av förändrad markanvändning och omfördelningseffekter av motortrafik utifrån olika scenarier ligger till grund för förslagen. Trots att satsningar på nya vägar föreslås i denna plan så kommer vägkapaciteten inte att räcka för att tillgodose resbehov när Framtidsplan 2050 är utbyggd, om resvanorna ser ut som de gör idag. I den allt större staden blir det än viktigare att fundera på hur och till vad den gemensamma ytan ska användas. Att resa och förflytta sig innebär att ta plats, de olika färdställen tar olika mycket plats och genom en målstyrd trafikplanering kan kommunen möta framtiden på ett hållbart sätt. Mot 2050 är målet att hälften av invånarnas resor ska ske med yteffektiva och hållbara färdställen, så som gång, cykel och kollektivtrafik.

I del 1, Transportstrategi mot 2050 identifieras sex utmaningar för transportsystemet i Halmstad. I denna del, del 2 Transportplan mot 2050 bryts nu utmaningarna ned och blir än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar.

För gångtrafiken föreslås en ambitionshöjning. Barriärer ska överbryggas och förslag finns på hur Nissan och järnvägen i centrum ska hanteras för att barriäreffekterna ska minskas. Halmstad ska fortsatt utvecklas till en cykelkommun. Planering och en utbyggnad som tar höjd för cykelresor med olika syften och olika hastigheter behövs. Planen innebär en höjning av ambitionsnivån för stadsbusstrafiken utveckling. Här ska utveckling i ett stråk inspireras av spårvagn. Regionbusstrafiken ska fortsätta utvecklas. Två nya stationslägen utmed Västkustbanan har identifierats. För biltrafiken behövs ytterligare länkar tillkomma och dessa har ofta en avlastande effekt på gator som idag har stora trafikflöden eller så är de kopplade till nya ytor i Framtidsplan 2050. Genom att länkar tillkommer kan kapacitet frigöras som medger en omprioritering av gaturummet.

Hamnen och flygplatsen ska fortsätta utvecklas, vilket också beskrivs med hjälp av planeringsinriktningar. Även båt och färjetrafik finns med i planen. Kapitel om Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser ingår också som en del. Avslutningsvis identifieras vad som krävs för ett genomförande där ökad planeringskapacitet, investeringsmedel och ökade driftmedel är tydligt kopplat till den ambitionshöjning som Plan för Transportsystemet innebär.

Utgångspunkter i planarbetet

Kommunstyrelsen tog beslut om att uppdatera kommunens strategiska planering för transportsystemet under 2018. Plan för Transportsystemet består av två delar, del 1 Transportstrategi mot 2050 och del 2 Transportplan mot 2050. Plan för transportsystemet, i sin helhet, var ute på samråd under perioden nov-jan 2020/2021.

I Transportstrategin är sex utmaningar för transportsystemet i Halmstad identifierade:

- Att planera långsiktigt i en värld i förändring
- En växande kommun där fler ska använda samma system
- Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten
- Stärk tillgängligheten för näringslivet
- Halmstad – en del av tillväxtregionen Halland
- Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa

I Transportstrategin redovisas även målbild, samt resonemang kring hur de identifierade utmaningarna ska mötas. I denna plan, del 2, Transportplan mot 2050, bryts utmaningarna ned ytterligare och blir än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar. Planeringsinriktningar visar kommunens långsiktiga ambition för utveckling av transportsystemet mot år 2050.

Del 1 Transportstrategi mot 2050 ska antas i kommunfullmäktige under hösten 2021. Samtidigt skickas denna del, del 2 Transportplan mot 2050 på granskning.

Halmstad i sitt sammanhang

Halmstad är en del av tillväxtstråket i sydvästsverige. Till, från och genom Halmstad finns infrastruktur av god kvalitet som skapar tillgänglighet på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Västkuststråket är centralt och Västkustbanan den viktigaste järnvägen. Halmstad ligger strategiskt placerad mitt på sträckan och utgör en betydande målpunkt för resande. Samtidigt är järnvägen en viktig länk i den västsvenska transportinfrastrukturen. I Halmstads finns även kopplingar österut genom Halmstad-Nässjö järnväg och Markarydsbanan. Halmstad, har likt övriga Halland en god tillväxt men avståndet till en storstad är relativt långt, vilket sätter ramarna för utvecklingen. Att arbeta för att ytterligare koppla upp, vidga arbetsmarknaden och förstärka tillgängligheten är av vikt. Samtidigt behöver attraktiva boendemiljöer och mark för ytterligare verksamhetsetableringar skapas i kommunen. Transportsystemet är integrerad i samhällsutvecklingen och behöver anpassas till den allt större staden för att tillgängligheten även i framtiden ska vara god.



Figur 1: Halmstad i sitt geografiska sammanhang.

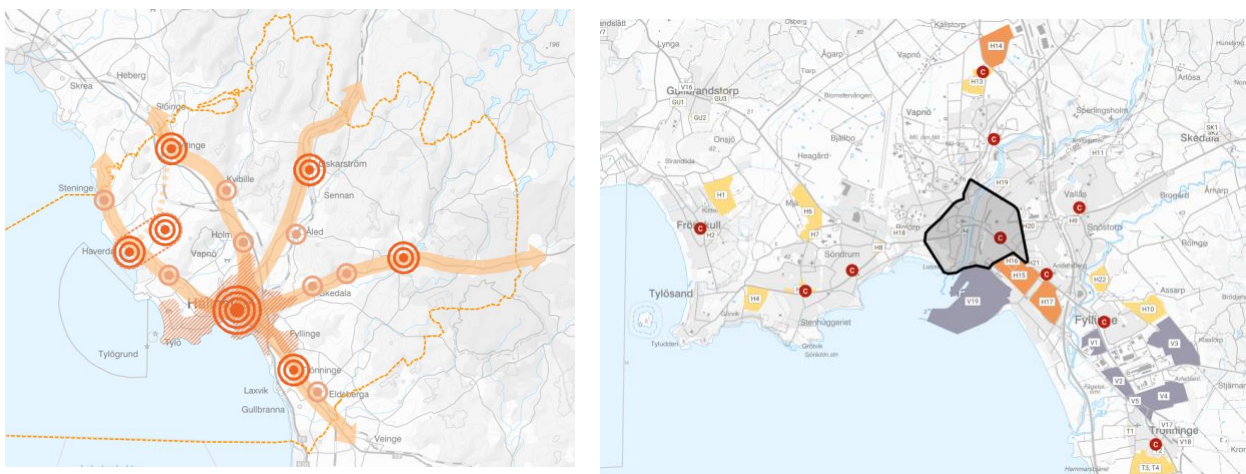
Framtidsplan 2050 - Kommunomfattande översiktsplan

Planeringsinriktningen för kommunen är tydlig. Halmstads kommun ska år 2050 beredskap för 23 000 bostäder och planera för ytterligare arbetstillfällen. Detta faller ut i nya områden för såväl bostäder som mark för verksamheter. Det ställer i sin tur krav på transportsystemet som ska hantera allt större flöden av såväl personresor som godstrafik.

Befintliga strukturer, det vill säga de bostäder och de platser där verksamheter finns idag kommer att utgöra en väsentlig del av framtidens samhälle. Framtidsplan 2050 (kommunomfattande översiktsplan) bygger vidare på det stråkstänk och den fingerstruktur som länge funnits med i kommunens långsiktiga planering. Denna struktur utgör även utgångspunkt för Transportplanen. Denna plan är framtagen parallellt med Framtidsplan 2050 och många av de åtgärder och investeringar som påvisas i denna plan är en direkt följd av att kommunen planerar för tillväxt.

Framtidsplan 2050 möjliggör byggnation av 23 000 nya bostäder, vilket beräknas motsvara behovet fram till år 2050. En stor del av denna ökning ska ske staden eller i anslutning till densamma. Samtidigt tas en Fördjupad översiktsplan för Centrum fram, där utvecklingen för stadens centrala delar specificeras och beskrivs närmre.

Det behövs prioriteringar och nytänk för att kunna möta befolkningstillväxten och för att bevara tillgängligheten inom, till och från Halmstad. Plan för Transportsystemet pekar ut en långsiktig riktning med syfte att år 2050 kunna erbjuda ett robust nät för mobilitet.



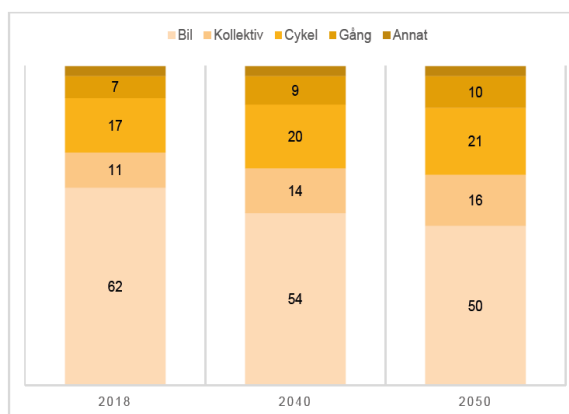
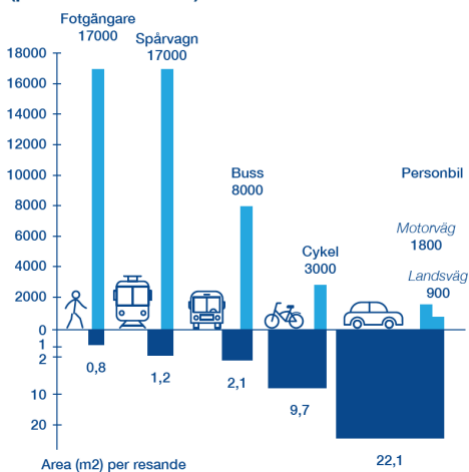
Figur 2: Kartbilder från Framtidsplan 2050, stråk, servicesamhällen och föreslagna ytor för exploatering i staden.

Yteffektiva och hållbara transporter i fokus

Som ett led i framtagandet av denna plan gjordes en genomlysning, samt analys av resvanorna hos invånarna i städer med liknande befolkningmängd som Halmstad. I jämförelsen kan konstateras att Halmstad ligger på en mellannivå, men att Halmstadborna cyklar i relativt stor utsträckning. Halmstad genomförde en resvaneundersökning (RVU) under 2018 och det är detta dokument som utgör grund för analyserna kring ambitionsnivån för resvanorna i kommunen. Inom ramen för RVU:n skickades 5 000 enkäter ut till slumpmässigt valda invånare i åldersspannet 18-84 år. Utifrån detta gjordes sedan en framskrivning av resvanorna. Uträkningarna bygger på att de 150 000 invånarna år 2050 i genomsnitt gör samma antal resor som idag, vilket är 2,6 resor per person och dag. Höjd tas inte för att vi i framtiden skulle resa mer eller mindre än idag.

Ganska snabbt kunde konstateras att kommunen inte kan tillföra vägkapacitet i samma utsträckning som skulle behövas för att tillgodose resbehov för 150 000 invånare om resvanorna ser ut som de gör idag. I den allt större staden blir det än viktigare att fundera på hur och till vad den gemensamma ytan ska användas. Att resa och förflytta sig innebär att ta plats, de olika färdställen tar olika mycket plats och genom en målstyrd trafikplanering kan kommunen möta framtiden på ett hållbart sätt.

Kapacitet (personer/timme)



Figur 3: Ytanspråk per trafikslag ställt mot transportkapacitet samt ambitionsnivå gällande färdmedelsandelar.

Källa tabell: Fakta om kollektiv transport (1995) Transportökonomisk institut, Oslo. Hämtad från SOU 2001:106.

Med detta som utgångspunkt innehar Transportplanen ett tydligt fokus på att stärka de hållbara och yteffektiva färdssätten, så att dessa blir än mer konkurrenskraftiga gentemot bilen. Biltrafiken kommer fortsatt utgöra en viktig del av kommunens transportsystem och för många människor också en förutsättning för att kunna förflytta sig. För att åstadkomma en hållbar trafikutveckling som är effektiv och välfungerande behöver dock bilens roll förändras. Ambitionen i denna plan är att skapa en balanserad utveckling av transportsystemet som går i takt med kommunens bebyggelseplanering. Halmstads kommun behöver arbeta aktivt med alla trafikslag för att lyckas med detta. Att styra över resvanor mot de mer hållbara och yteffektiva färdssätten är en tydlig inriktning för att Halmstad även i framtiden ska vara en attraktiv kommun att verka, vistas och leva i.

Underlag för att forma inriktning för kommunens målstyrda trafikplanering utgörs av den Strategiska planen, Framtidsplan 2050 och jämförelser med andra kommuner och organisationer. Utifrån detta har en bedömning gjorts att ovan ambitionsnivå är rimligt utifrån Halmstads förutsättningar. Ambition gällande färdmedelsfördelning utgör stommen för planeringsinriktningarna i denna plan. Sammanfattningsvis innebär detta att biltrafiken tillåts öka något, men inte i samma utsträckning som befolkningen och att den största ökningen tas med gång, cykel och kollektivtrafik. Sett till antalet resor, då befolkningstillväxten förväntas vara kraftig, är detta en relativt hög ambitionsnivå. Huvudfokus bör vara att styra över mot de hållbara och yteffektiva färdssätten och om det är gång, cykel eller kollektivtrafik som ökar i färdmedelsandelar spelar mindre roll, fokus ligger på att få ned andelen bilresor.

Fortsatt process och disposition

I denna granskningshandling av Plan för Transportsystemet redovisas en helhet och resonemang kring åtgärder. I nästa skede, när planen är antagen tydliggörs vilka investeringar som behövs för att komma till ett genomförande. I del 1, Transportstrategi mot 2050, redovisas hur Agenda 2030 integrerar i detta strategiska dokument.

I följande kapitel redovisas ambitionen kring den långsiktiga utvecklingen per trafikslag. Tillsammans ska dessa åtgärder bidra till den målstyrda planeringen av transportsystemet och den ambition som finns för marknadsandelar. Vidare återfinns här också ett kapitel om trafikmiljö så som luft och buller samt hur kommunen ska arbeta vidare mot ett genomförande.

Del 1 Transportstrategi mot 2050 antas i kommunfullmäktige under hösten 2021. För del 2, Transportplan mot 2050 har viss anpassning skett utifrån inkomna synpunkter samt att utredningar som genomförts under och efter samrådtiden färdigställts. Vidare har samrådsversion av den Fördjupade översiktsplanen för Centrum arbetats fram. Detta sammantaget innebär att föreslagna förändringarna i del 2, Transportplan mot 2050, motiverar att denna plan skickas ut på granskning.

Plan för Transportsystemet ska hållas aktuellt och en översyn av innehållet ska ske kontinuerligt och bör göras i samband med att en översyn av översiktsplanen sker.

Arbeta aktivt med alla Trafikslag

I detta kapitel redovisas planeringsinriktningar av mer generell karaktär som påverkar alla transportslag eller har en tydlig koppling till kommunens efterföljande fysiska planering. Här återfinns också beskrivning av Livsrumsmodellen som är trafikslagsövergripande.

Planeringsinriktningarna hakar an mot utmaningarna: *Att planera långsiktigt i en värld i förändring, En växande kommun där fler ska använda samma system, Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten och Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa.*

Planeringsinriktning – Arbeta aktivt med alla transportslag

- Planering av transportsystemet är målstyrd, långsiktig och planering sker med systemperspektiv
- De olika transportslagen knyts samman där hållbara och yteffektiva transporter prioriteras.
- Gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning
- Arbeta med parkering som ett verktyg att styra
- Marknadsför och arbeta med kommunikationsinsatser för att få fler att upptäcka de hållbara färdalternativen
- I planeringen ge stöd åt teknikutveckling och kombinerad mobilitet
- Ta tillvara på digitaliseringens möjligheter
- Planera med flexibilitet och avsätt yta för att möta framtiden
- Trafikens klimatpåverkan, utsläpp av skadliga ämnen och negativ påverkan i form av buller och störningar ska minska
- Transportsystemet ska vara trafiksäkert, tryggt och tillgängligt för samtliga grupper

Infrastruktur för en ny tid

Transportsektorn står inför stora utmaningar. Framtiden är oviss genom snabb teknikutveckling och en pågående klimatkris. Kommunen ska stödja teknikutvecklingen och stimulera utvecklingen genom att skapa goda förutsättningar för att introducera och testa ny teknik. Det kan röra sig om såväl smarta lösningar i samhällsplaneringen som att testa ny teknik i transportsystemet. Ofta innebär ny teknik rena och tysta alternativ, men oavsett är ytan fortsatt begränsad. Hur omvärldsfaktorer, trender och digitalisering långsiktigt påverkar människors val kring att resa är svårt att förutspå. Det är möjligt att behovet av fysiska möten i framtiden kommer att minskas.

Planering av transportsystemet behöver ta höjd för snabb teknikutveckling, samtidigt som införande av ny teknik tar tid och så även planering och byggande av infrastruktur. Att arbeta agilt är ett sätt att möta en osäker framtid, det vill säga att driva utveckling och succesivt utvärdera, för att ändra riktning om nya förutsättningar så kräver. Samtidigt behöver mark avsättas som medger handlingsutrymme i framtiden. De länkar vi bygger idag kommer finnas kvar även i framtiden men hur de kommer att användas är ovisst.

Teknikutveckling kan bland annat handla om fordon och om bränsleutveckling. Elektrifiering av fordonsflottan sker nu och framöver ses vätgas som ett bränsle som kan få stort genomslag. Teknik- och bränsleutveckling samt övrig samhällsutveckling kan få stor påverkan på vårt sätt att resa men också vårt sätt att förflytta gods, exakt vilken påverkan detta kan få, och vad som kommer att få störst genomslag, är svårt att sja om i dagsläget. Flexibilitet ska utgöra ledord i planeringen. Halmstad ska vara en innovativ kommun som använder smarta lösningar för att minska klimatpåverkan. Detta gäller även för utformning av kommunens transportsystem. Smarta och innovativa

lösningar kan innebära kostnadseffektiva lösningar. Digital teknik kan användas i olika skeden, till exempel vid drift och underhåll, i planeringen och även vid optimering och nyinvestering. Det finns behov av att våga testa nya lösningar, inte minst digitala sådana.

Samhällsplanering sätter ramar

Trafikplaneringen i Halmstad ska genomsyras av ett systemperspektiv. En åtgärd i systemet kan vara avhängigt en annan och inte sällan ger en utbyggnad trafikeffekter bortom själva planområdet. Ofta är det en korsningspunkt eller en redan kritisk flaskhals som påverkas. Kommunen behöver tänka effektivt vid användningen av infrastruktur och planera för närhet. Genom att ge plats och prioritera de hållbara färdstegen kan tillgänglighet och mobilitet för fler skapas. Samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att uppnå ett yteffektivt och hållbart transportsystem.

Utgångspunkten i planeringen ska utgöras av ett brett förhållningssätt, där trafiken och stadsmiljön samverkar till en önskad helhet. Hur vi planerar och strukturerar vår stadsmiljö påverkar hur vi förflyttar oss i staden.

Tidsmässigt ska det gå snabbare att resa med de hållbara färdstegen så att konkurrenskraften höjs.

Planeringsinriktningarna innebär att bebyggelsen bör struktureras och utformas så att cykel och buss prioriteras och placeras närmst för att enkelt kunna nå målpunkter, och att gena och smidiga kopplingarna skapas för dessa trafikslag. Planering sker med hela-resan perspektiv och gång utgör koppling sista biten för samtliga transportslag.

Planering av transportsystemet är målstyrd, långsiktig och planering sker med systemperspektiv

Transportsystemet består av flera delar och fler transportslag, vilka tillsammans utgör helheten.

Prioriteringsordningen mellan trafikslagen utgör en tydlig planeringsinriktning: gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik ska prioriteras i nämnd ordning. Denna inriktning innebär inte att bilen ska tänkas bort, bara att den får en lägre prioritering.

Transportsystemet består av målkonflikter. Framkomlighet för ett trafikslag kan försvåra ett annat. Tillgänglig yta att disponera är även den begränsad, vilket sätter ramarna för vad som är möjligt att åstadkomma. I centrum in mot stadskärnan är målkonflikten som störst. För att tydliggöra vilket trafikslag som ska vara i fokus i planeringen, sammanfattas prioriteringsordningen för stråken i centrum i figur 4. Detta för att de tillsammans ska bilda en god helhet.



Figur 4: Stråkens fokus sett till trafikslag i centrum.

Livsrumsmodellen

Halmstads kommun använder Livsrumsmodellen för att tydliggöra och styra utvecklingen i önskad riktning. Livsrumsmodellen är en metod för att analysera om gatans funktion stämmer överens med intilliggande bebyggelse. Syftet är att tydliggöra de olika gaturummens funktion i systemet. Hur gaturummet ska användas och vem som ska ha prioritet ska framgå tydligt. Utformning, separeringsgrad, reglering och trafikflöden är parametrar som ingår. Livsrumsmodellen kategoriserar systemet utifrån fem kategorier, dessa utgår från vilka trafikanter som ska ha prioritet i gaturummet. Frirum utgörs av gaturum där oskyddade trafikanter ges utrymme och i ett Transportrum är det motortrafiken som får platsen. Däremellan finns Integrerat frirum, Mjuktrafikrum och Integrerat transportrum i en stigande skala.

Till varje kategori finns beskrivet vilken funktionalitet länken ska fylla i systemet, vilken karaktär den har samt hur bebyggelsen ska haka an mot gatan, se bilaga 1, exempel på olika gaturum.



Figur 5: Livsrumsmodellens olika kategorier. Illustration Sweco.

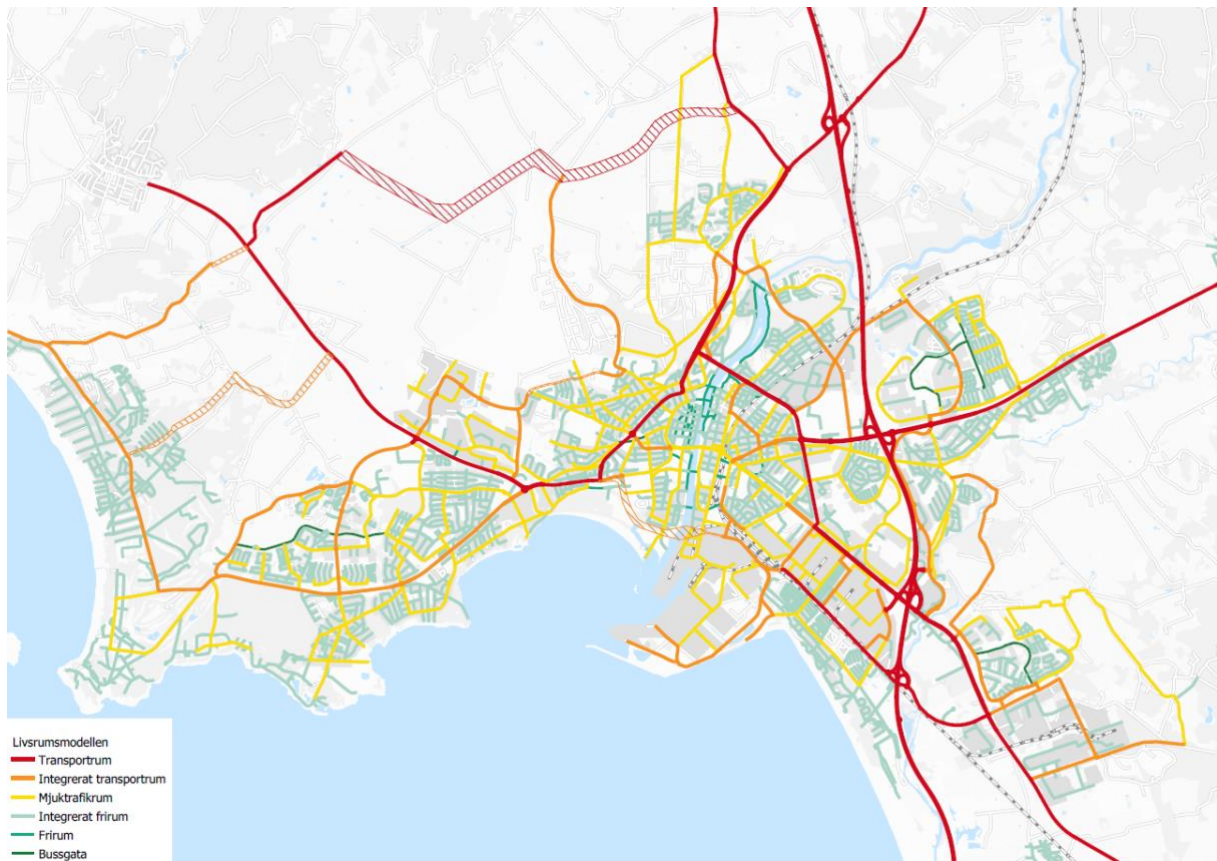
Ett mjuktrafikrum ska ses som en stadsgata med uppsamlande karaktär, där fasaderna tillåts vändas mot gatan och korsningspunkter tillåts ut mot gatan. Hur och om oskyddade trafikanter behöver separeras från körbanan och om korsningsmöjligheterna ska regleras bedöms från fall till fall. Trafiksäkerhet är en förutsättning vilket också sätter ramarna. En gata som utgörs av ett mjuktrafikrum kan trots karaktären ha höga trafikflöden och räddningstjänsten ska kunna komma fram men hastigheten är låg och uppmärksamheten hos bilister ska vara hög.

Även Integrerat transportrum utgörs av en glidande skala som innebär att vägar med hastigheter mellan 40 – 60 km/h kan ingå här. Funktionen är att skapa kopplingar mellan stadsdelar och dessa gator är en del av huvudnätet. Oskyddade trafikanter ska färdas på egen separerad väg och möjligheterna att korsa gatan sker kontrollerat, antingen genom upphöjd passage, signalreglerad korsning eller planskilt. För vägar med stora flöden av biltrafik är planskild passage att förespråka, men det är inte alltid möjligt att åstadkomma.

Framtagande av Livsrumsmodellen i Halmstad

Arbetet med att implementera Livsrumsmodellen i Halmstad inleddes med en nulägesanalys, vilken sammanfattningsvis resulterade i konstaterandet att trafiksystemet tar stor plats centralt i Halmstad på bekostnad av andra värden. Kommunen börjar växa ur sin trafik-kostym och relativt långt i stadens centrala delar färgas upplevelsen av Transportrum med höga flöden av motortrafiken och en prioritet av densamma. Det finns gatulänkar som är svårdefinierade, vilket bidrar till en otydlighet och en trafikmiljö som inte är självinstruerande för trafikanterna. Nulägesanalysen samt de trafiksimuleringar som gjordes med Framtidsplan 2050 ligger som grund för Livsrumsmodellens målbild. Målbilden visar vilka länkar som behöver omvandlas för att karaktär och funktion bättre ska samspela. Störst problem finns i staden, framförallt i centrum och det är också här Livsrumsmodellen appliceras i detta skede. Det är också här kommunen har störst rådighet, utifrån sitt huvudmannaskap.

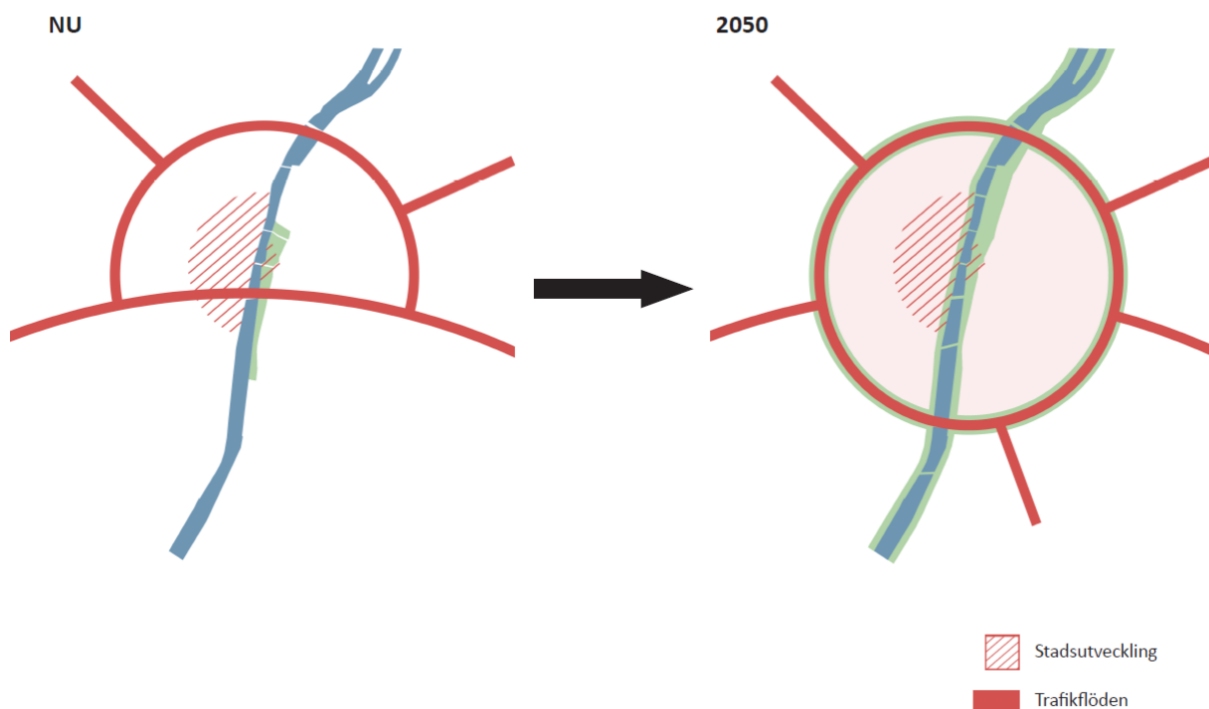
Även tillkommande länkar i form av vägreservat klassificeras med hjälp av Livsrumsmodellen för att påvisa vilken funktion dessa länkar förväntas fylla i ett framtida system. Livsrumsmodellens målbild tillsammans med uttryckningsvägarna utgör en viktig planeringsförutsättning för kommande fysiska planer i kommunen. Figur 6 nedan som visar målbilden och denna ska digitaliseras för att enkelt kunna användas som planeringsunderlag i kommande fysiska planer. Typsektioner ska arbetas fram och resonemang om Livsrumsmodellen kan med fördel arbetas in i Teknisk standard. Livsrumsmodellen kan även ligga till grund och utgöra stommen i resonemangen om blå, grå och gröna strukturer för klimatanpassning och omhändertagande av dagvatten och skyfall. Modellen utgör också en bra grund för ett strategiskt arbetssätt kopplat till miljö kvalitetsnormer för luft, buller och vatten.



Figur 6: Målbild Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Livsrumsmodellen i Halmstad mot 2050

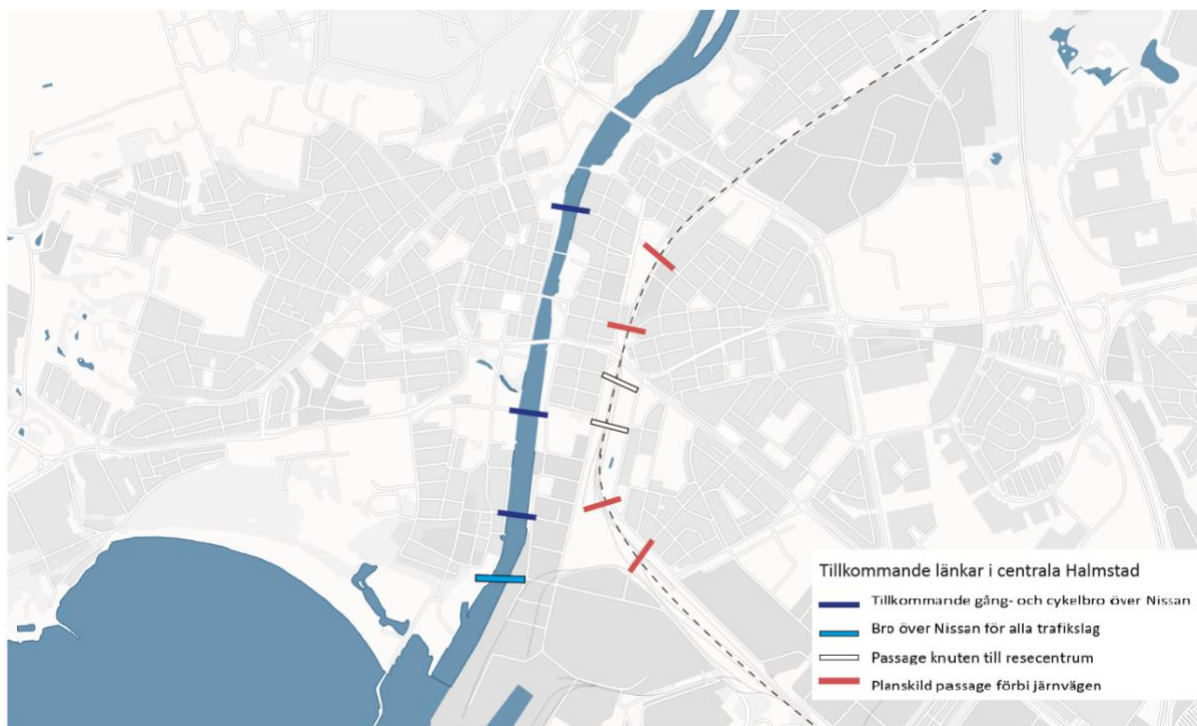
Ambitionen med Livsrumsmodellen är att kring stadskärnan ge mer utrymme till gående, cyklister och till kollektivtrafiken. Detta utrymme ska vara attraktivt och tryggt. För att uppnå detta behöver huvudvägnätet för biltrafik kompletteras, och den så kallade trafikkransen utvecklas. Trafikkransen består av Wrangelsgatan, Norra infarten och Järnvägsleden, länkar som både idag och i framtiden behöver bära mycket fordonstrafik. Dessa länkar är tydliga transportrum. Mot 2050 kompletteras denna krans med ett integrerat transportrum – en ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan. Denna länk är avgörande för utvecklingen då den ger möjlighet att avlasta stadskärnan från motortrafik, vilket i sin tur öppnar upp för stadsomvandling. De som inte har målpunkt i centrum ska kunna köra runt och de som har målpunkt centrum välkomnas tillsammans med andra trafikslag. Här finns en möjlighet att tona ned biltrafikens dominans och knyta Slottet närmre stadskärnan. Det är av största vikt att den kapacitet som frigörs i och med byggnation av bro i Söder styrs mot önskat ändamål, det vill säga mer utrymme till oskyddade trafikanter och till busstrafik i hjärtat av staden.



Figur 7: Schematisk skiss som visar önskad förflyttning av Trafikflöden mot 2050.

Infrastruktur avsett för cykel- och busstrafik behöver prioriteras upp och ges större plats i gaturummet. Busstrafiken räknas till motortrafik och kan därmed trafikera på gator som klassas som Transportrum, Integrerat transportrum, Mjuktrafikrum och i vissa fall även Integrerat Frirum, även om det sistnämnda bör undvikas. Busstrafiken behöver på sina ställen egna körfält för att bli ett reellt alternativ till bilen (läs mer om under kapitel Buss – *ett yteffektivt sätt att resa*).

Barriärer behöver brytas och detta görs genom nya kopplingar över Nissan och järnvägen. Bro i Söder ska vara öppen för alla trafikslag. Ytterligare tre nya broar över Nissan pekas ut, bro vid Norre Katts park, bro vid Stationsparken och bro vid Marinstugan. Dessa ska vara gång- och cykelbroar. Därtill föreslås ytterligare sex planskildheter förbi järnvägen, två av dessa avsedda för samtliga trafikslag (Margaretagatan och Linnégatan) samt fyra för oskyddade trafikanter, varav två är knutna till resecentrum. I kommande kapitel beskrivs de länkar som föreslås tillkomma och de länkar som föreslås omvandlas mer detaljerat.



Figur 8: Föreslagna tillkommande broar över Nissan och tillkommande planskilda passager förbi järnvägen.

Påverka resmönster och vanor

Ett av de verktyg som kommunen har att tillgå för att påverka resmönster och stärka de mer hållbara och yteffektiva transportslagen är parkering. Att aktivt arbeta med bilparkering som ett verktyg för att styra resvanor och beteenden är avgörande för hur framgångsrik kommunen blir på att bygga ett transportsystem för den allt större staden. Här behöver kommunen tänka nytt och använda parkering som det effektiva verktyg som det utgör för att påverka människors resval, mer om parkering under kapitel om biltrafik.

Att arbeta med gröna resplaner är ett sätt att strukturerat arbeta med resvanor. Kommunen ska undersöka möjligheterna att införa detta som en arbetsmetod i tidiga skeden av den fysiska planeringen.

Hållbart resande, eller Mobility Management har utvecklats under fler år och är numer en etablerad metod för att förändra resvanor. Halmstad ska fortsatt arbeta aktivt med detta och fokus ska ligga på att driva kampanjer och projekt som ökar ett hållbart resande. Genom information, uppmuntran och kommunikation kan resvanor påverkas och ändras. Vidare ska kommunen arbeta för att göra det lätt att kombinera färdssätten. Att ha tillgång till en bil ska inte innebära att du behöver äga en. Så kallad kombinerad mobilitet och tjänstefiering av mobilitet ska uppmuntras. Det är möjligt för kommunen att i samarbete med exploatörer eller annan aktör hitta lösningar för att stimulera det hållbara och yteffektiva resandet.

Ett hållbart transportsystem

Ett hållbart transportsystem ska vara hållbart ur alla tre hållbarhetsperspektiven, socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart. I den hållbara samhällsutvecklingen är det avgörande att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskas. Transportsektorn står idag för en betydande del av utsläppen i Sverige och så även i Halmstad. I denna plan finns en tydlig målstyrning mot de hållbara och yteffektiva transportslagen, vilket i sig innebär att planen bidrar till måluppfyllnad för hållbarhets- och miljömål på lokal, regional, nationell och internationell nivå.

Genom denna plan prioriteras satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, vilket också innebär att planen bidrar starkt till ett jämlikt transportsystem. Transportsystemet ska vara trafiksäkert, tryggt och tillgängligt för samtliga grupper oavsett kön, ålder, funktionsvariation, betalningsförmåga, eller bakgrund. Att transportsystemet är tryggt och säkert är en grundförutsättning. Kommunen arbetar kontinuerligt med trafiksäkerhetshöjande åtgärder och under 2021 uppdaterades Trafiksäkerhetsplanen som pekar ut riktning för genomförandet. För att fler ska välja cykeln krävs utöver ett väl utbyggt cykelvägnät att komforten och trygghet upplevs som god. Komforten kan exempelvis avse en väl underhållen beläggning fri från hål, sprickor och rötter, men det krävs även att driftåtgärder kan prioriteras för sopning, snöröjning och halkbekämpning. Ur en trygghetsaspekt är bra belysning och välskötta buskage och grönytor väsentligt.

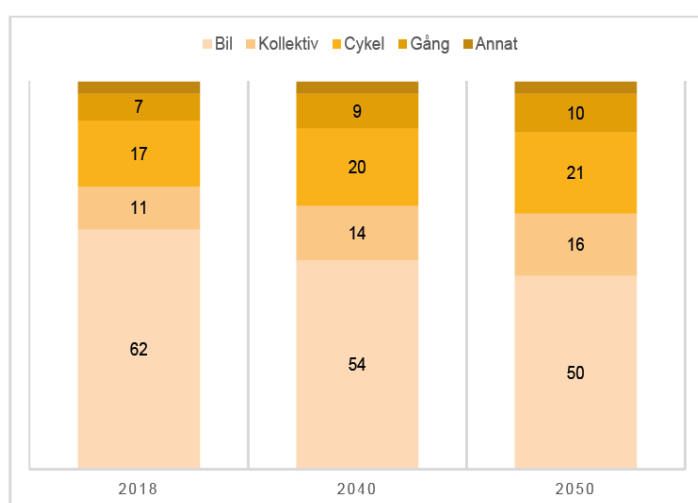
Att bygga och förändra infrastruktur är kostsamt, samtidigt kan det vara en förutsättning för kommunens tillväxt. Att vårda och underhålla befintlig infrastruktur är kostnadseffektivt. Både ny och befintlig infrastruktur måste underhållas och förnyas om värde och funktion ska kunna upprätthållas. I en stad som växer ökar slitaget snabbt på infrastrukturen. Idag har många delar av Halmstad en ålderstigen infrastruktur. Standarden på gator, gång- och cykelvägar, grönytor med mera har stor påverkan på hur attraktivt det är att använda infrastrukturen och påverkar även upplevelsen av kommunen. Det strukturella underskott som byggts upp under många år avseende infrastrukturens anläggningsvärde måste hanteras.

Att trimma befintligt system pågår systematiskt och är en del av grunduppdraget. Trimningsåtgärder kan vara kostnadseffektiva lösningar men då den planerade befolkningstillväxten är stor anses detta inte vara tillräckligt. Vissa länkar i systemet börjar, under vissa tidpunkter, kapacitetsmässigt slå i taket. Att styra mot yteffektiva transportslag är ett kostnadseffektivt sätt att hantera kommunens tillväxt, men även detta kommer att innebära ekonomiska åtaganden. Att planera med Fyrstegsprincipen som utgångspunkt och tänka in effektivisering med hjälp av smart teknik kan vara ett sätt att nå kostnadseffektivitet. Fyrstegsprincipen beskrivs närmre i del 1 av Plan för transportsystemet.

Gång - en upplevelse i sig

Att förbättra för gångtrafikanter bidrar positivt till upplevelsen av stadskärnan, staden och kommunen då gång är mer än bara ett trafikslag. Inriktningen att förbättra för de gående i Halmstad är starkt knutet till Halmstads attraktivitet.

I resvaneundersökning från 2018 uppgick gångresorna till en andel av 7 procent av invånarnas resor. Ambitionen är att gångresorna ska bli fler i kommunen och andelen ska öka. För 2040 är ambitionen att marknadsandelen ska uppgå till 9 procent och år 2050, 10 procent. Jämförs 2018 med 2050 så innebär detta en ökning på drygt 110 procent sett till antalet resor. Hur vi planerar vårt samhälle kommer få stor påverkan på hur framgångsrika vi blir på att uppnå ambitionen då närhet är en förutsättning för gående. Pågående förtätning av staden bidrar till uppfyllnad av ambitionen.



Figur 9: Ambitionsnivå färdmedelsandelar.

Gång är ett sätt att transportera sig och kan användas som verktyg för att uppnå flera av de utmaningar som är identifierade i Transportstrategin; *En växande kommun där fler ska använda samma system* och *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa*. Till viss del även utmaningen *Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten* då gång är ett yteffektivt sätt att förflytta sig.

Nedan följer ett urval av de planeringsinriktningar som är utgångspunkt för att förbättra för de gående i kommunen. En del av planeringsinriktningarna för Gång återfinns också i kapitel Cykel. Gång är ett eget trafikslag och redovisas därmed i eget kapitel. Trafiksäkerhet är avgörande för hur attraktivt det är att förflytta sig till fots. Denna aspekt hanteras separat och mer detaljerat i kommunens Trafiksäkerhetsplanen.

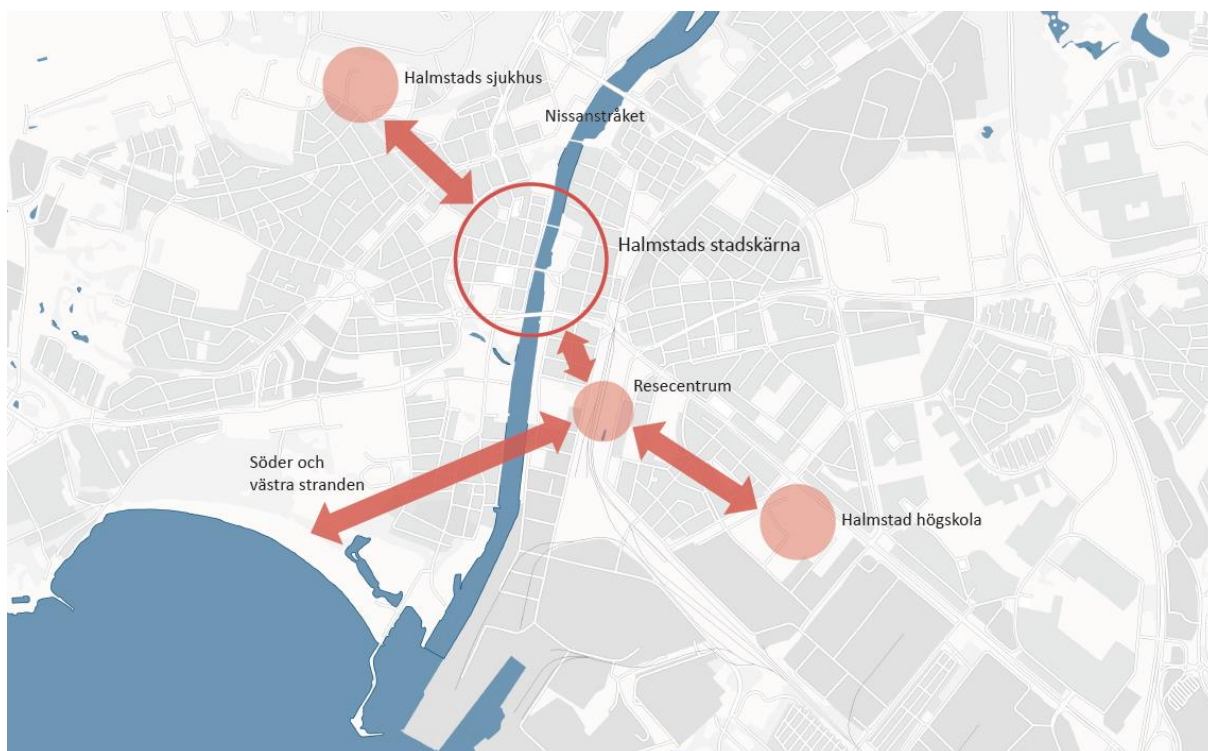
Planeringsinriktningar

- Utforma attraktiva gångstråk som bjuder in till rörelse
- Utforma gångstråken efter dess primära syfte och planera för olika typer av gångresor
- Prioritera gång högt och planera för sammanhängande, trygga, gena och tydliga gångstråk
- Planera för att koppla ihop målpunkter och stärk delresor med gång
- Planera för att tillgängliga och trafiksäkra gångstråk där barriärer överbyggs

Utforma attraktiva gångstråk som bjuder in till rörelse

Rörelse i fotgängarfart kräver mer av stadsrummet. En fotgängare har betydligt högre behov av synintryck, upplevelser och händelser än de lite snabbare trafikslagen. Inte minst behöver detta perspektiv lyftas in i planering och utformning av gaturummen som tydligt är prioriterade för de gående. En bra utgångspunkt i detta arbete är Centrumutvecklingsplanen vars resonemang bland annat utgår från propositionen "Politik för gestaltad livsmiljö". Att arbeta med gestaltad livsmiljö innebär att sätta människan i fokus och ta ett helhetsgrepp som innefattar flera olika yrkesområden. Även Barnrättslagen ska utgöra utgångspunkt, då barn- och ungas rättigheter har stärkts med denna lag, inte minst tillgången till det offentliga rummet. Att planera attraktivt för gående handlar om att öka statusen på det offentliga rummet och är ett sätt att göra staden attraktiv

Syftet med en gångresa kan variera men sammanfattat är det ofta korta sträckor det rör sig om. Fokus på planeringen med att förstärka gångstråk bör därmed ligga på stadskärnan, i centrum, centrumnoderna i staden och i orterna. Att planera i stråk innebär att kopplingar till och mellan målpunkter är en självklar del i planeringen. Halmstads centrum där många människor rör sig prioriteras högst. För planering för gångtrafikanter i centrumnoderna gäller samma inriktningar.

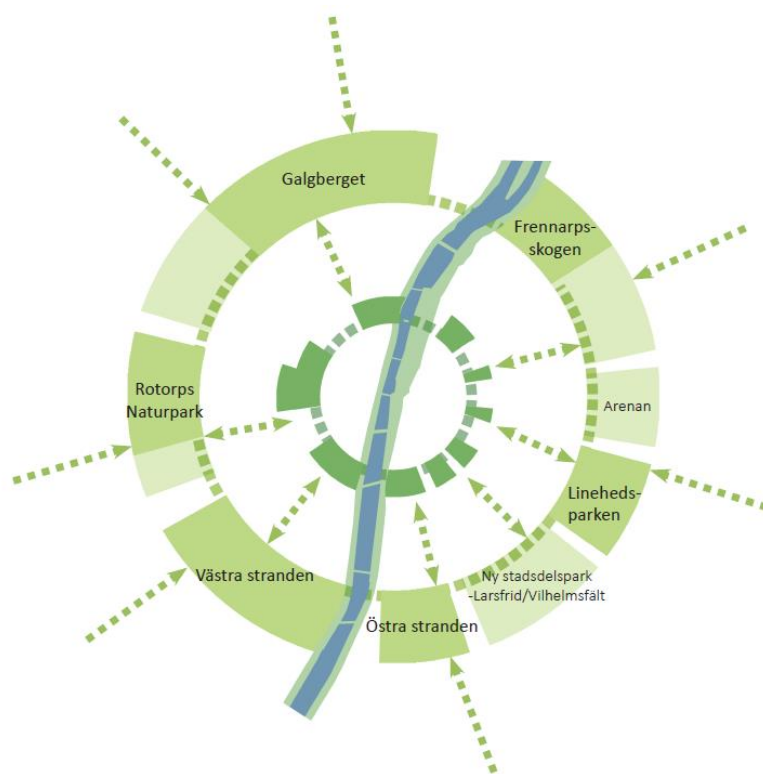


Figur 10: Schematisk skiss som belyser större målpunkter och stråk i centrum.

Utforma gångstråken efter dess primära syfte och planera för olika typer av gångresor

Fotgängare kan ha olika syften-med sin resa och förflyttning. Det kan dels röra sig om att ta dig från punkt A till B och dels om gångresor med mer rekreativa syften där resan består av att uppleva omgivningen. Många gånger flyter stråken ihop med varandra och det är viktigt att kombinera olika typer av funktioner längs stråken och att koppla upp dessa mot målpunkter, såväl i staden som i andra orter.

För de rekreativa gångresorna behövs goda kopplingar skapas till de grönytor och parker som finns i staden och orterna. Här utgörs målpunkterna av stadens parkstruktur samt de grönområden som i Framtidsplan 2050 benämns som grönytor viktiga att bevara. Till dessa gröna målpunkter behövs attraktiva gångstråk som kopplar närliggande bostadsområden och stadskärnan till större natur- och rekreationsområden. Även naturområden utanför staden och naturreservat utgör viktiga gröna målpunkter men troligtvis nås dessa med annat färdssätt än gång för merparten besökare. Här blir istället busshållplats, cykel- och bilparkering viktigt och promenaden från desamma till den gröna målpunkten. Det är även viktigt att arbeta med och förstärka de renodlade rekreativa stråken exempelvis Nissanstråket och Prins Bertil stig. Nissanstråket saknar passager i den södra delen vilket gör att det inte blir en sammanhängande slinga. Även utformningen av trafikmiljöerna på Slottsbron hindrar ett flöde av fotgängare främst längs Nissans västra sida. Mer om detta under stycket om barriärer.



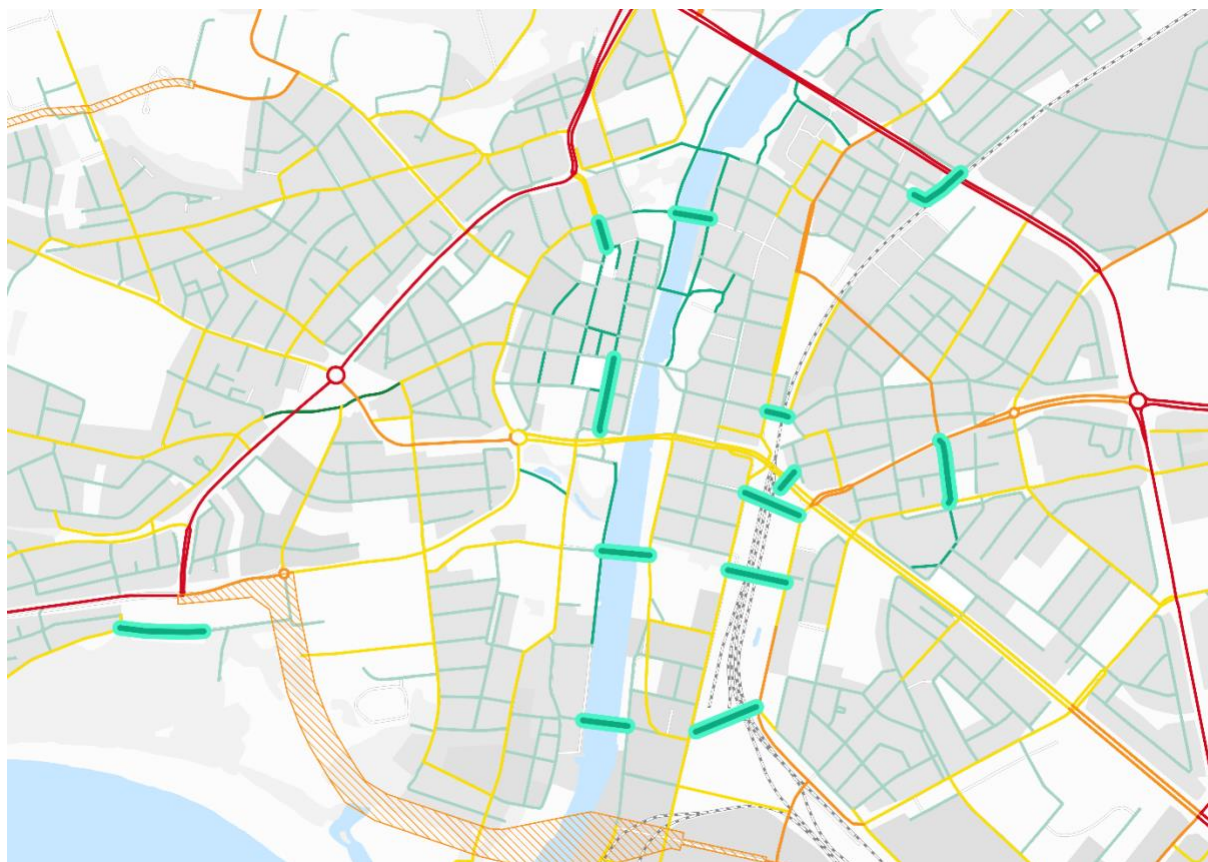
Figur 11: Skiss som belyser grönområden i centrum, staden och vikten av att skapa goda kopplingar mot dessa.

Prioritera gång högt och planera för sammanhängande, trygga, gena och tydliga gångstråk

Det ska synas att Halmstads kommun ser de gående som en viktig del i transportsystemet och detta görs genom att gångtrafikanter och dess framkomlighet prioriteras i de mest centrala delarna av staden och i orterna. Avsteg kan i undantagsfall göras för supercykelstråk och huvudstruktur för busstrafiken.

Gångstråken behöver vara gena, tydliga, självförklarande och inneha hög orienterbarhet. Det är ur ett trygghetsperspektiv som överblickbarheten och orienterbarheten är viktiga egenskaper för utformning av gångnätet. Att som gående ha möjligheten att välja alternativa vägar till en målpunkt är också av vikt för upplevelsen av trygghet. I arbetet med att klassificera gaturummen med hjälp av Livsrummodellen tydliggörs vilket trafikslag som ska prioriteras var. Frirum är det gaturum där de oskyddade trafikanterna ska prioriteras högst, i bilaga 1 Exempel på livsrum, beskrivs de olika gaturummen utifrån Livsrummodellen.

I Halmstad finns redan idag gaturum som helt är vrida åt oskyddade trafikanter. Nedan presenteras de nya föreslagna frirummen. Dessa är till för både gående och cyklister.



Figur 12: Utpökade frirum att omvandla i Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Del av Fredsgatan

Järnvägs korsningen vid Fredsgatan byggs om till en gång- och cykeltunnel. Del av Fredsgatan närmst järnvägsspåret görs om till Frirum. Stråket har stor betydelse för gång- och framförallt cykeltrafiken i staden och detta bör väga tungt i nästa planeringsstadium. Utformning och specificering sker inom detaljplan kopplat till Stationsstaden.

Del av Skolgatan

Lilla torg ska byggas om och i samband med detta föreslås även en del av Skolgatan omvandlas så att gående och cyklister får mer utrymme.

Del av Storgatan

Redan idag är Storgatan ett Frirum men gatan från Brogatan mot Rådhusgatan kan förstärkas i sin karaktär för att bli en mer inbjudande plats att vistas på för de oskyddade trafikanterna.

Kompletterande länk vid Åbergsgatan

För att binda ihop och ytterligare arbeta med att minska barriäreffekten av Wrangelsgatan föreslås en ny länk för gång och cykel mellan Åbergsgatan och befintlig gång- och cykelbro över Wrangelsgatan.

Del av Linnégatan vid Nyhem

Linnégatan, mellan Enslövsvägen och Järnvägsgatan blir nytt frirum. Idag består Linnégatan av två körfält för

motortrafik, med en tydlig separering i form av en grönyta som kan liknas vid en smal parkyta. Nu omvandlas ett av körfälten till ett grönskande frirum för gång och cykel. Det återstående körfältet enkelriktas.

Kompletterande länk vid Gentoftvägen

För att binda ihop gång och cykelstråket mellan väster och stadsdelen Söder föreslås en kompletterande länk som blir nytt frirum mellan Kopparmöllevägen och Gentoftvägen.

Utrymme på Gula Briggens gata

En ny gång- och cykelbro vid Stationsparken byggs för att knyta resecentrum närmare staden. För att få ett sammanlänkat attraktivt stråk över denna bro omvandlas delar av Gula Briggens gata till Frirum.

Upp till ovan länkar som beskrivs mer ingående i Centrumutvecklingsplanen finns Frirum i staden som är kopplade till nya utpekade områden i Framtidsplan 2050.

Koppling mellan Ranagård och Gullbrandstorp via Frösakull

I takt med att staden växer behöver också gång- och cykelbanor utökas. Stråk pekats ut i Framtidsplan 2050 som binder ihop nya bostadsområden med befintliga. Förstärkt koppling mot Frösakull ingår här.

Koppling Stjärnarp - Fyllinge - Olofstorp mot Snöstorp

Förstärkt gång och cykelväg som kopplar ihop olika stadsdelarna. Investeringen är knutet till de nya bostadsområdena som planeras i såväl Fyllinge som Olofstorp.

Utöver dessa frirum som föreslås i staden eller i anslutning till densamma föreslås cykelbanor utanför för att knyta ihop kommunen. Dessa stråk beskrivs i den kommunomfattande översiktsplanen Framtidsplan 2050 och finns listade i kapitel om cykel. På merparten av dessa sträckor är dock inte kommunen väghållare.

Planera för att koppla ihop målpunkter och stärk delresor med gång

Gående är känsliga för omvägar, vilket gör att gångvägsnätet behöver en tätare maskvidd än andra trafikslag. Gångvägsnätet måste också vara sammanhängande och passera nära målpunkter. Det finns olika typer av målpunkter och några av dessa är; skolor, större arbetsplatser, centrumnoder, målpunkt för service och handel, idrottsanläggningar och gröna rekreativa områden. I takt med att staden och orterna växer och förändras kan också målpunkter ändras, försvinna eller tillkomma. En gångplan ska arbetas fram, som ett följduppdrag till denna Transportplan. Kommande Gångplan tydliggör genomförandet av åtgärder för att förbättra för de gående i kommunen. Att färdas till fots är ofta en del i en längre resa. Gångresan utgör ofta en start och/eller ett avslut på resan. Att gå till och från busshållplatsen, tågstationen eller parkeringshuset kräver att fotgängarperspektivet finns med i ett hela-resan-tänk. Goda villkor för fotgängare är en förutsättning för att fler ska välja att cykla och åka kollektivt. Attraktiva och trygga gångstråk mellan bilparkering och stadskärnan minskar avståndet mentalt och gör stadskärnan attraktiv och befolkad. Parkeringspromenader är något som ska belysas i kommande Gångplan.

Planera för tillgängliga och trafiksäkra gångstråk där barriärer överbyggs

I Halmstad utgörs barriärerna främst av trafikytor i form av större vägar och järnväg men också vattendrag utgör barriärer. För att prioritera gående behöver barriäreffekterna minskas. Kommunens ambition kring hantering av barriärerna beskrivs i kapitel om Gång men berör också cykel, då de föreslagna åtgärderna är avsedda för oskyddade trafikanter, det vill säga såväl gång som cykel. I nästa planeringsskede specificeras utformning för respektive över- och underfart och här ingår trafiksäkerhet och åtgärder för suicidprevention.

Järnväg i centrum

Järnvägen är en stark barriär genom Halmstad, både mentalt och fysiskt. För att inte få en delad stad, med onödiga avstånd, behöver det finnas fler möjliga passager för fotgängare och cyklister med planskildhet. Nedan beskrivs kommunens inriktning för arbetet med att trafiksäkra järnvägsövergångarna i staden. Även om kommunen är tydlig i sin viljeinriktning kring plankorsningarna i staden kvarstår behov av fördjupade analyser. Detta ska ske för varje plats för att värdera problemen, beskriva tänkbara åtgärder och positiva effekter som kan uppnås samt även kostnadsuppskatta åtgärdsförslagen.

Fredsgatan

I närtid behöver Fredsgatan hanteras och ambitionen är att detta sker innan investeringen för etapp III av resecentrum genomförs. Här förespråkar kommunen planskildhet för gång och cykel och att passagen under järnvägen stängs för biltrafik. Befintlig parkering intill järnvägen kommer att påverkas. Samtidigt som ny bebyggelse planeras i anslutning till underfarten. Då tunneln är en viktig länk till stadskärnan är gestaltning viktig.

Linnégatan

För Linnégatan förespråkar kommunen en tunnel i fullhöjd för motortrafik, gång och cykel. Möjlighet för utryckningsfordon att använda tunneln är av vikt. Koppling mot parkeringsgarage vid Gamletull bör göra utgångspunkt i den fortsatta planeringen. Investeringen ligger på medellång sikt.

Margaretagatan

För Margaretagatan förespråkar kommunen en tunnel för alla trafikslag. Tunneln blir en del av stadens finmaskiga vägstruktur och flöden styrs mot Kristian IV:s väg och mot resecentrum via Bolmensgatan. Exakt lokalisering är viktigt att studera vidare. Investeringen ligger på lång sikt.

Passager vid resecentrum med perronganslutningar

Kommunen planerar tillsammans med Trafikverket och Region Halland för ytterligare planskilda övergångar med perronganslutningar som en del i projektet Halmstads resecentrum. Två perronganslutningar behövs och dessa finns med i planeringen, en bro i norr och en tunnel placerad i mitten av perrongerna. Tunnelpassagen blir ett också en del av ett viktigt gång- och cykelstråk förbi stationen i samspel med den planerade bron vid Stationsparken över Nissan. Mer om detta finns att läsa i kapitel om Persontåg, under avsnittet som berör resecentrum.

Passage i höjd med Båtmansgatan

För att binda samman stadsdelar på olika sidor om järnvägen, kan en gång- och cykelpassage behövas någonstans mellan resecentrums och Margaretagatans planerade underfarter. Denna föreslås ungefär i höjd med Båtmansgatan. Exakt placering, utformning, samt genomförbarhet behöver studeras närmre och samspela med utvecklingstankarna för Margaretagatan. Investeringen ligger på lång sikt.

Vattendrag i centrum

Samtidigt som Nissan är ett stråk utgör den även bitvis en barriäreffekt på grund av avsaknaden av korsningsmöjligheter. Söderut är korsningsmöjligheterna få, vilket delar staden i två separata delar – öst och väst. Norrut, i höjd med stadskärnan finns flera broar som gör det möjligt att korsa Nissan. Här upplevs Nissan inte som en lika stark barriär. Kommunen föreslår ytterligare tre passager över Nissan för oskyddade trafikanter, detta med

syfte att länka samman stadskvarteren, skapa närhet och tillgänglighet. Först ut är bron som skapar koppling mot resecentrum.

Bro vid Norre Katts park

En gång- och cykelbro över Nissan som föreslås mellan Järnvägsbron och Gamletullsbron. Nytt broläge knyter ihop Norre Katts park med Nissastrand och skapar koppling mot Linnégatan.

Bro vid Stationsparken

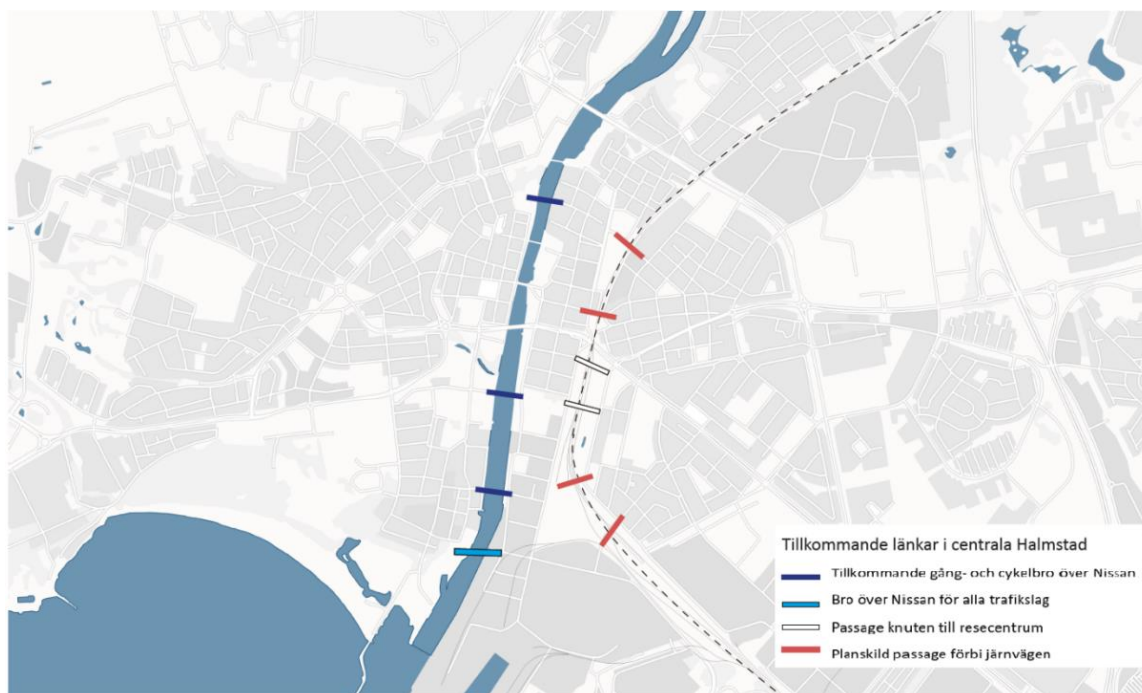
Söder om Slottsbron föreslås en förbindelse för oskyddade trafikanter. Bron ska vara väl tilltagen, det är lika mycket en plats som en bro. På bron ska finnas utrymme för såväl snabb cykeltrafik mot resecentrum som rekreativa promenader. Bron kommer inte vara öppningsbar och därmed flyttas gränsen för höga och mastade båtar cirka 300 meter söderut från dagens gräns, det vill säga Slottsbron.

Bro vid Marinstugan

En gång- och cykelbro som knyter samman Tullkammarkaj med Söder föreslås i höjd med Jungmansgatan. Fortsatt planering sker inom ramen för Tullkammarkajen och Stationsstaden. Ställningstagande behövs om denna bro ska vara öppningsbar eller inte.

Bro i Söder

Längst söderut i Nissan utgår planeringen från en tillkommande bro för alla trafikslag. Mer om denna bro under kapitel om biltrafik. Även här behövs ställningstagande kring öppningsbarheten.



Figur 13: Föreslagna tillkommande broar över Nissan och tillkommande planskilda passager förbi järnvägen.

Vägar

I staden finns ett antal vägar med stora flöden av trafik som skapar barriärer. I takt med att staden växer kommer trafiken att öka och barriäreffekterna att förstärkas ytterligare. Några att nämna är Laholmvägen, Slottsgatan, Järnvägsleden, Wrangelsgatan, Nya Tylösandsvägen och Växjövägen. Med karaktäriseringen av gaturummen utifrån

livsrumsmodellen ges en bild av gatans framtida funktion i systemet. Hur stora trafikflödena är på vägen spelar stor roll när det kommer till utformning av korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter. Planskild passage är att rekommendera där oskyddade trafikanter ska ta sig förbi en väg klassificerad som transportrum. Möjlighet för oskyddade trafikanter att passera dessa motortrafiktunga leder behöver utredas mer. I Centrumutvecklingsplanen pekas centrumtréer ut och dessa utgör utgångspunkt i det kommande arbetet.

Det pågår ett följduppdrag som ska specificera hur målkonflikten mellan gaturum med höga trafikflöden och oskyddades trafikanters behov av att korsa vägen ska hanteras i centrum. Uppdraget är starkt knutet till planerad stadsomvandling och kollektivtrafikens utveckling. Följande platser utreds:

- Slottsplatsen
- Laholmsvägen i mellan Nyhems centrum och Sturegymnasiet
- Korsning Laholmsvägen – Wrangelsgatan

Även Slottsjordsvägen mellan Kattegattgymnasiet och Västra förstaden är identifierad som problematisk och bör studeras mer ingående. Det kommer hända mycket kring Slottsjordsvägen från Slottsrondden mot korsning till Järnvägsgränd, inte minst då det finns planer på ny väg till Söder med tillhörande bro. Ett helhetsgrepp bör tas här.

Barriärer utanför staden

Längs det statliga vägnätet finns behov av åtgärder för att minska barriäreffekter och för att skapa en bra livsmiljö och tillgänglighet inom orter. Några tydliga barriärer att adressera är väg 26 i Oskarström där vägen redan idag skär av orten och försvårar tillgängligheten mellan viktiga funktioner i orten så som vårdcentral och serviceboende. Väg 25 är i detta avseende en betydande barriär där lägerskolan Ön som är en tydlig målpunkt för unga ligger på andra sidan vägen i förhållande till cykelvägen och därmed går inte lägerskolan att nå för oskyddade trafikanter på ett trafiksäkert sätt. Väg 25 skär också igenom Simlångsdalen och även här finns behov av åtgärder för att minska dess barriärverkan i orten. Väg 15 och kopplingen till verksamhetsområdet på den östra sidan är bristfällig redan idag, vilket också finns beskrivet i åtgärdsvalsstudien för väg 15.

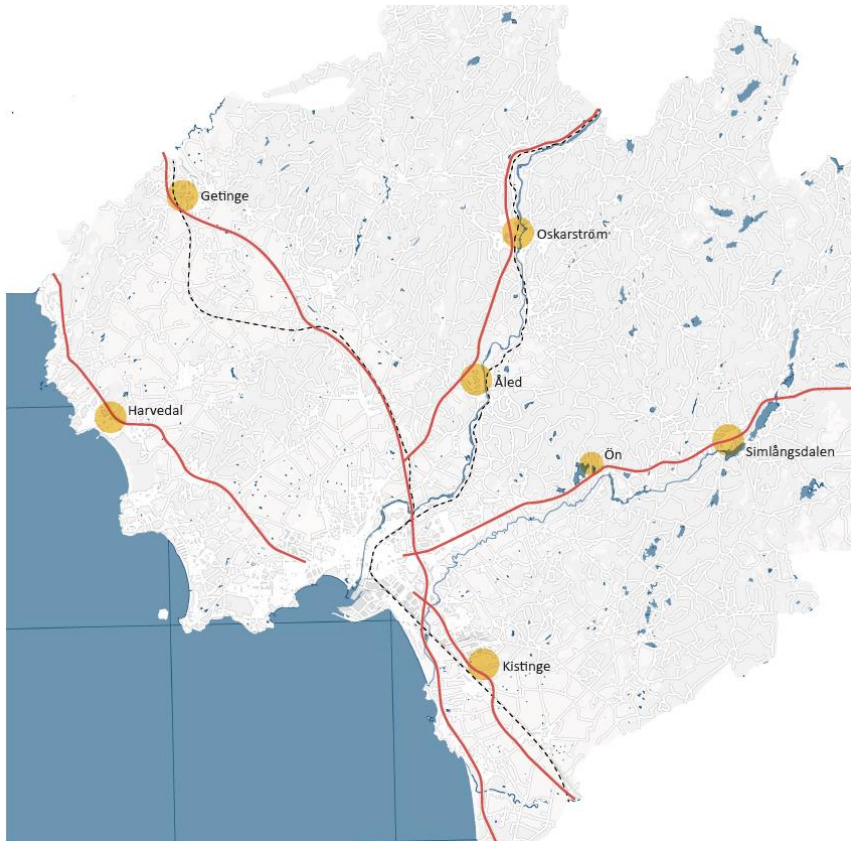
När en ort växer och växer över en större väg ska planskilda korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter ingå i planeringen. För orten Haverdal som enligt Framtidsplan 2050 tillåts utökas öster om kustvägen bör detta resonemang finnas med tidigt i planeringen.

Förbindelser över vatten utanför staden

Även i orter utanför staden finns vattendrag som skapar barriärer och dessa förstärks i takt med att orterna växer. I Åled och Oskarström utgör Nissan en barriär och i Getinge är det Suseån som skapar barriären. I såväl Getinge som Åled föreslås ytterligare passager över vattendragen för oskyddade trafikanter.

Barriärer statligt och regionalt vägnät

Även i orterna kan järnvägen utgöra en barriär, det vill säga där Markkraydsbanan, Halmstad-Nässjö järnväg och Väst kustbanan skär genom orten. I Oskarström utgör järnvägen idag en barriär och korsningen i plan vid Bruksgatan ska nämnas i detta sammanhang. Vid nyetablering av tågstationer ska barriäreffekten för oskyddade trafikanter ges extra fokus.



Figur 14: Kartbild som visar
barriärer utanför staden.

Cykel – en central roll i systemet

Cykeln har betydelse för pendlingsmönster, trängsel och folkhälsa. Cykeln är ett inkluderande färdssätt som också tar liten plats i förhållande till sin transportkapacitet. Andra fördelar är att den varken orsakar buller eller utsläpp. Att människor väljer att cykla handlar dels om det egna valet och dels om den yttre miljön. Varje överflyttning från bil till cykel större möjlighet att fortsätta utveckla kommunen, skapa goda livsmiljöer i en välfungerande kommun med hög tillgänglighet. Framtidsspaningen är att fordon av olika slag kommer att ta plats på cykelvägarna framöver. I detta kapitel hanteras cykel, men cykelns infrastruktur kommer också att användas av bland annat elscooters, elskateboards och andra mindre eldrivna fordon.

Redan idag finns goda förutsättningar för att cykla på många ställen i kommunen. Resvaneundersökningen från 2018 påvisar att cykeln har en marknadsandel på 17 procent, vilket är en relativt hög andel. Ambitionen är att fler ska välja cykel för sina resor och år 2040 ska kommunen arbeta för att andelen ska uppgå till minst 20 procent och år 2050 till minst 21 procent. Detta innebär att antalet faktiska resor ska öka med minst 80 procent från 2018 till år 2050.

Utveckling av cykeltrafiken i Halmstad kan användas som verktyg för att möta utmaningarna; *En växande kommun där fler ska använda samma system, Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten* och *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa* som är identifierade i Transportstrategin.

Nedan följer ett urval av de övergripande planeringsinriktningar som ingår i en framgångsrik cykelplanering. Dessa har valts ut då de är av strategisk karaktär och behöver förankras brett för att få genomslag. Andra delar av cykelplaneringen, och frågor på mer detaljerad nivå, hanteras i Cykelplanen.

Planeringsinriktningar

- Prioritera upp cykeln och låt den ta plats i planeringen
- Supercykelstråk som planeringsförutsättning
- Stärk tvärkopplingar inom och mellan stadsdelar och orter
- Arbeta för ett sammanhängande, säkert och tryggt cykelnät i hela kommunen även, där kommunen inte är väghållare
- Överbrygg barriärer och stärk cykelns potential för delresor
- Cykelvägnätet anpassas för olika typer av resor och cykeltyper
- Arbeta för fler och säkrare cykelparkeringar

Prioritera upp cykeln och låt den ta plats i planeringen

I detta stycke återfinns också planeringsinriktningen supercykelstråk som planeringsförutsättning. Cykeln som transportslag behöver stor hänsyn i samhällsplaneringen. Det handlar både om att avsätta ytor i tidigt skede, och dels om att våga prioritera utrymme för cyklisterna i omvandling av befintliga gaturum. Samhällsplaneringen ska verka för att cykeln blir det smidigaste och snabbaste färdmedlet för resor inom staden och i orternas centrala delar.

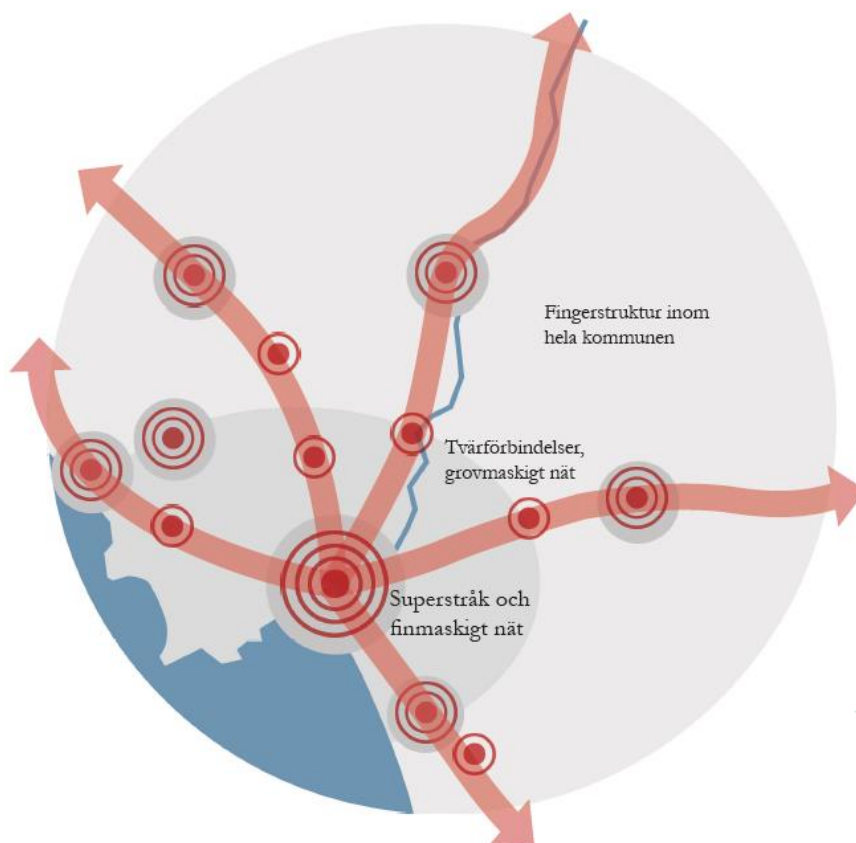
Utgångspunkten är att cykeln ska vara det mest attraktiva färdmedlet för resor upp till 1 mil. Ett sammanhängande tryggt och säkert cykelvägnät med god tillgänglighet till målpunkter är avgörande för att den ska kunna bli det.

Kommunen ska arbeta för att cykelvägnätet ska ha en välutvecklad fingerstruktur i hela kommunen, dock skiljer sig inriktningen åt för olika delar av kommunen. Inom staden, den delen närmst stadskärnan finns en fingerstruktur med

cykelvägar av högre kvalitet, så kallade superstråk. Superstråken utgör en planeringsförutsättning. Nya bostads- och verksamhetsområden som pekas ut i Framtidsplan 2050 ska anslutas till superstråken eller om det är möjligt så ska stråken förlängas för att nå nya områden. Upp till denna övergripande struktur av cykelbanor ska det finnas ett finmaskigt nät som kopplar samman olika delar av staden.

Det finns en potential för utökad cykling, inte minst genom elcykelns genomslag. Det ska finnas trygga, säkra och attraktiva kopplingar till alla orter inom fingerstrukturen, om än något mer grovmaskigt nät. Belysningsfrågan utgör här en central del i hur attraktivt det kommer vara att cykla på detta mer grovmaskiga nät. Ett första steg är att åtgärda så att belysning finns på cykelstråken som ligger i stadens krans med pendlingsavstånd till centrum. Dessa cykelstråk från centrum ut till kransorterna, övergår från kommunalt till statligt väghållaransvar. Därmed behövs samplanering med ansvarig aktör. Att kunna cykla på upplysta cykelbanor är också viktigt ur trygghetssynpunkt. Kommunen behöver ta ett större grepp om denna fråga. Planeringen ska också förbättra och skapa attraktiva tvärförbindelser mellan olika stadsdelar i staden, se mer om detta i nästa avsnitt.

Inom servicesamhällena ska det finnas ett finmaskigt cykelvägnät som når alla viktiga målpunkter och försörjer hela orten.



Figur 15: Schematisk bild som visar inriktning och ambition gällande cykelinfrastrukturen i Halmstad.

Stärk tvärkopplingar mellan stadsdelar

I takt med att staden växer behöver också alternativa och gena cykellänkar tillskapas i form av tvärförbindelser. Hur attraktivt det är att cykla och hur hög cykelns konkurrenskraft gentemot bilen blir, beror på om infrastrukturen tillåter genvägar för cykel i förhållande till bilvägen.

Figur 16 nedan visar befintligt cykelvägnät i staden. Fingerstrukturen är relativt väl utbyggd men tvärförbindelser saknas på många ställen och detta är ett tydligt utvecklingsområde för cykelinfrastrukturen i Halmstad. De streckade pilarna visar behov av nya kopplingar för att uppnå ett tillräckligt gent och finmaskigt nät.



Figur 16: Kartbild som visar behov av kopplingar mellan stadsdelar.

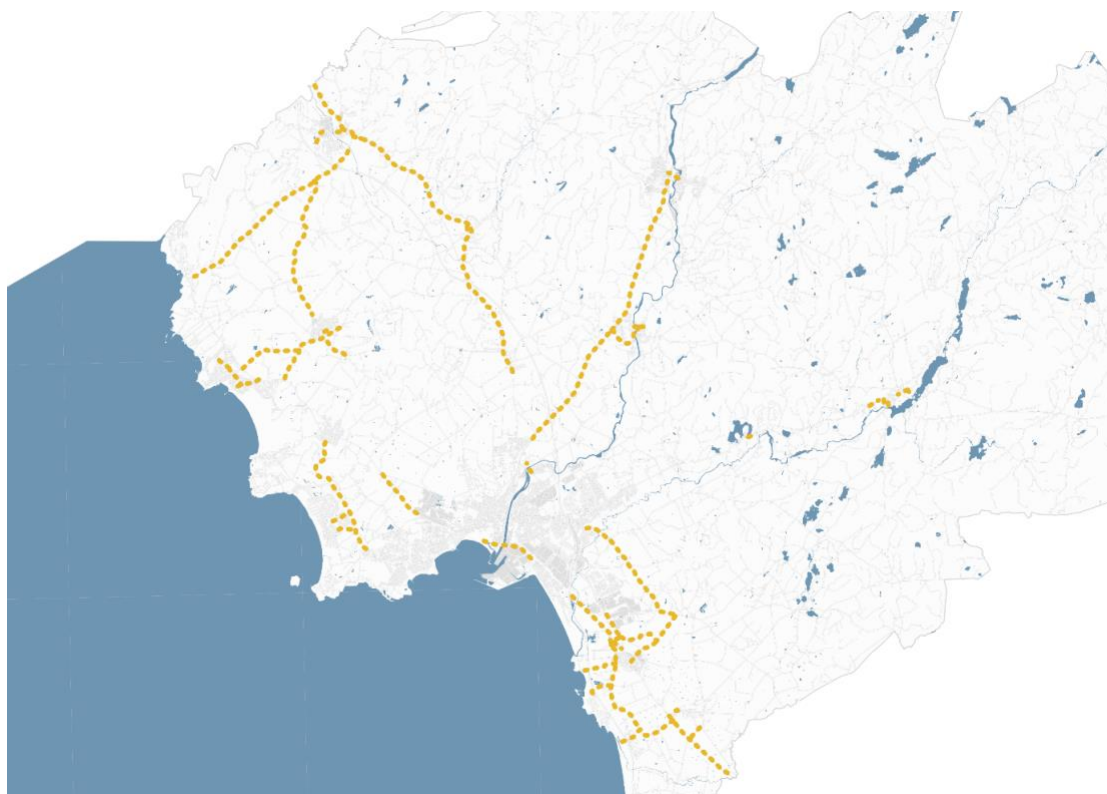
Arbeta för ett sammanhängande, säkert och tryggt cykelnät i hela kommunen även där kommunen inte är väghållare

Ett sammanhängande nät behöver inte alltid innebära separata cykelvägar. Det kan finnas olika standard på olika delar. Kommunen behöver tänka resurseffektivt och behov av separering för cykel kan se olika ut på olika ställen. Trafikslag kan behöva samsas om utrymmet, och så länge det kan göras på ett tryggt och säkert sätt ska en omprioritering med enklare medel av befintligt utrymme alltid utvärderas först, innan nya ytor anläggs.

Väghållaransvaret avgör vilken aktör som har ansvaret för att utveckla cykelinfrastrukturen i kommunen. Kortfattat kan sägas att längs med kommunala vägar har kommunen utvecklings- och budgetansvar. Längs det statliga vägnätet, på vägar som klassas som regionala bekostas utbygganden via den regionala infrastrukturplanen, om än med en 50 procentig kommunal medfinansiering. För cykelvägar längs det nationella vägnätet är det nationell infrastrukturplan som ska finansiera utbyggnaden. Detta sammantaget gör att kommunen i dagsläget inte har rådighet över helheten men ska påverka ansvariga aktörer för att få till en utveckling.

För att binda ihop kommunens orter, samt för att skapa tvärförbindelser mellan vissa stadsdelar, behöver cykelkopplingar ses över. I vissa fall är befintliga vägar fullgoda cykelkopplingar, och i vissa fall krävs anläggning av nya cykelvägar genom obebyggda områden. Cykelvägarna kan följa statliga eller enskilda vägar eller i vissa fall kan de bryta helt ny mark. Detta kan hanteras på olika sätt, antingen med vägplan, med detaljplan eller med frivilliga avtal. Ofta krävs samarbete med Trafikverket, Region Halland och privata markägare och det krävs att kommunen agerar långsiktigt. Kommunen behöver ta ställning till vilka cykelvägar som kommunen ska vara väghållare för och även tydliggöra bilden av vilka behoven är. Det behövs fortsatt utredning, där målbild och de juridiska förutsättningarna är viktiga ingångsvärden.

De cykelvägar som pekas ut i Framtidsplan 2050 är de som utgör utgångspunkt i dialogen med enskilda väghållare, Trafikverket och Region Halland om nya cykelvägar utanför staden:



Figur 17: Kartbild som visar cykelvägar som pekas ut i Framtidsplan 2050.

Överbrygg barriärer och stärk cykelns potential för delresor

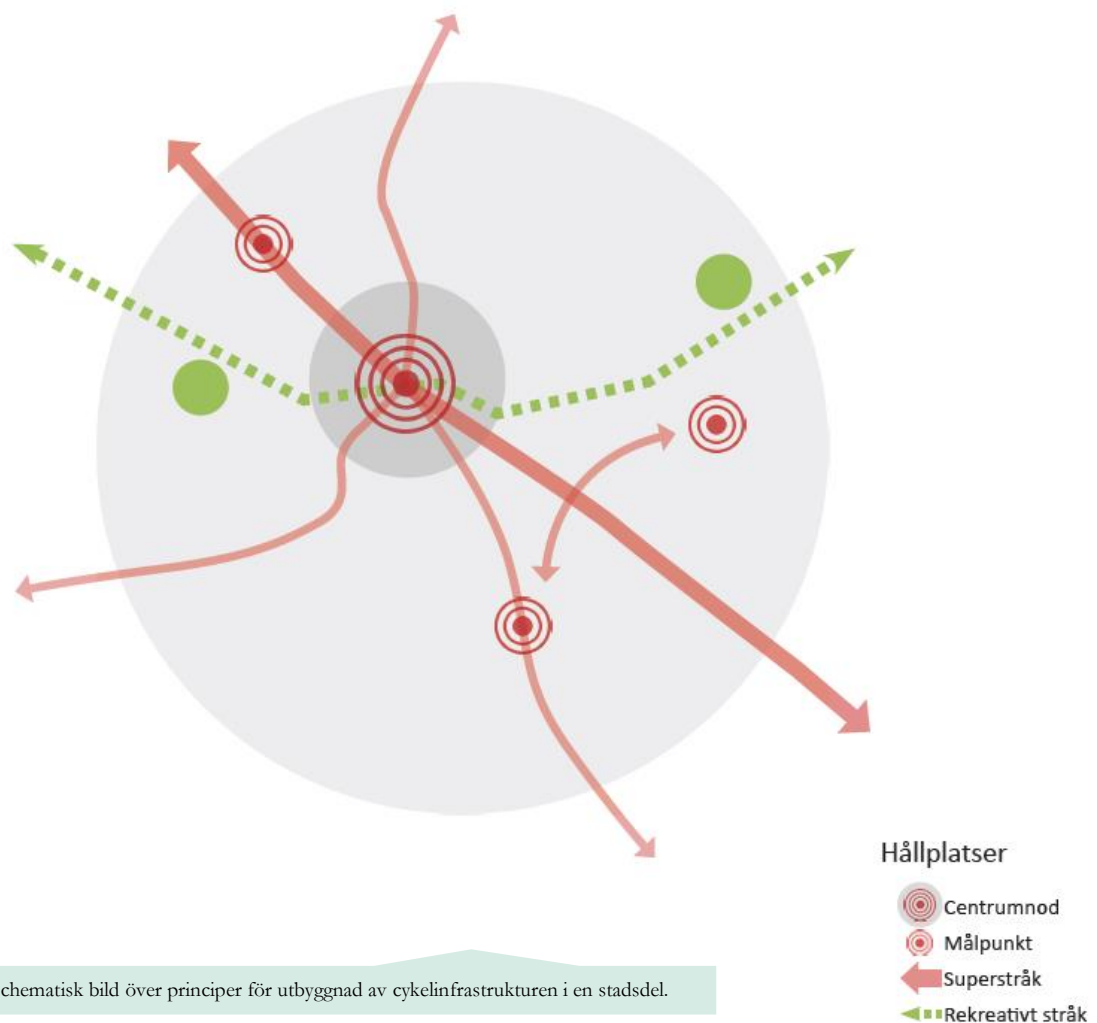
För att cykelvägnätet ska bli mer attraktivt på sikt behövs ett antal stora åtgärder, som är avgörande för nätets utveckling. I kommunen finns stora barriärer som gör att cykelvägarna blir mindre gena och som begränsar cyklisternas möjlighet att välja väg. Att skapa nya kopplingar som bryter dessa barriärer, till exempel genom att bygga broar och tunnlar, är kostsamma åtgärder men av största vikt för att kunna försörja framtidens Halmstad med cykelvägar. Under avsnittet om Gång finns kommunens ambition kring att minska barriäreffekterna beskrivna.

Cykeln används inte sällan som den första eller sista delen i en resa med tåg eller buss. Det är viktigt att cykelvägnätet ansluter på ett bra sätt till dessa bytespunkter. Cyklisten ska smidigt komma fram hela vägen. Att se till hela resan, minska barriäreffekter och underlätta för cyklisterna är en viktig pusselbit för att fortsätta utveckla Halmstad som cykelkommun.

Cykelvägnätet anpassas för olika typer av resor och cykeltyper

Cykelvägnätet ska vara sammanhängande och anpassat för olika typer av resor. Gruppen cyklister är långt ifrån enhetlig och de olika användarna ställer olika krav. Snabba cykelpendlare vill ha hög framkomlighet medan den som cyklar med barn framförallt efterfrågar trygghet och säkerhet. Resan att gå från vanebilist till att lite oftare vara cyklist börjar ofta med rekreativ cykling, där cykelturen kan behöva vara fylld av upplevelser. Alla dessa behov behöver mötas upp, men inte alltid på samma yta. Att ha ett cykelvägnät där länkar, ibland i samma stråk tillåts ha olika funktioner gör att kommunen kan skapa en bra helhet, minska intressekonflikter, öka trafiksäkerheten och öka cykelns attraktivitet.

Kommunen ska fortsätta att bygga cykelvägar både i gatumiljö och i parkmiljö. Vid planering av nya cykelvägar och upprustning av befintliga, ska behov av olika typer av cykelvägar för varje stadsdel eller tätort identifieras. En princip att utgå från är att det i varje stadsdel ska finnas ett superstråk som erbjuder en gen koppling mot centrum, huvudstråk som kopplar till intilliggande stadsdelar, god intern tillgänglighet till målpunkter och något stråk som har rekreativa värden. Detta illustreras i figur 18 nedan. Målpunkter är skolor, större arbetsplatser, centrumnoder, kollektivtrafiknoder, idrottsanläggningar och smultronställen. Genom att ha detta angreppssätt så möter kommunen en framtid där olika typer av fordon, med olika hastighet konkurrerar om platsen på cykelvägarna.



Figur 18: Schematisk bild över principer för utbyggnad av cykelinfrastrukturen i en stadsdel.

Kommunen ska också satsa på cykelleder, det vill säga rekreativa, skyltade leder. Genom att göra detta stärks Halmstad som cykeldestination och ger möjligheter för hållbara upplevelser för både invånare och turister. Satsningar på cykelleder, både vad gäller investering och drift, ska inte konkurrera med de löpande satsningarna på cykel utan bör ses i sammanhanget destinationsutveckling. Det är viktigt att se att en cykelväg till en skola eller större arbetsplats fyller en helt annan funktion än en cykelled avsedd för turism. Halmstad har goda möjligheter att skapa förutsättningar för såväl vardagscykling som semestercykling.

Arbeta för fler och säkrare cykelparkeringar

I dagsläget finns det relativt mycket cykelparkeringar i stadskärnan och dessa behöver succesivt bli fler i takt med att befolkningen växer och fler cyklar. Säkra cykelparkeringar är ett sätt att stimulera till ett ökat cyklande och utgör därmed en viktig förutsättning. Cykelparkering är något som måste få ta större plats i planeringen. Att kunna parkera sin cykel och veta att den står kvar när en ska cykla hem är ett basalt krav, men avgörande för hur attraktivt det är att använda cykel som färdmedel. På senare år har även cyklar, genom bland annat elcyklar blivit allt dyrare. Med detta ökar efterfrågan på att kunna parkera på ett säkert och tillgängligt sätt. Att låta cykelparkering ta mer plats i planeringen kan innebära att cykelparkering sker inlåst och inomhus. Främst bör detta ske vid målpunkter och viktiga noder, till exempel vid större busshållplatser och vid resecentrum. I anslutning till dessa strategiskt utvalda platser i kommunen kan det finnas behov av ökad service till cyklister i form av cykelpump, batteriladdning och låsningsbara boxar med mera. Detta marknadsför cykling, underlättar för befintliga och kan locka nya cyklister.

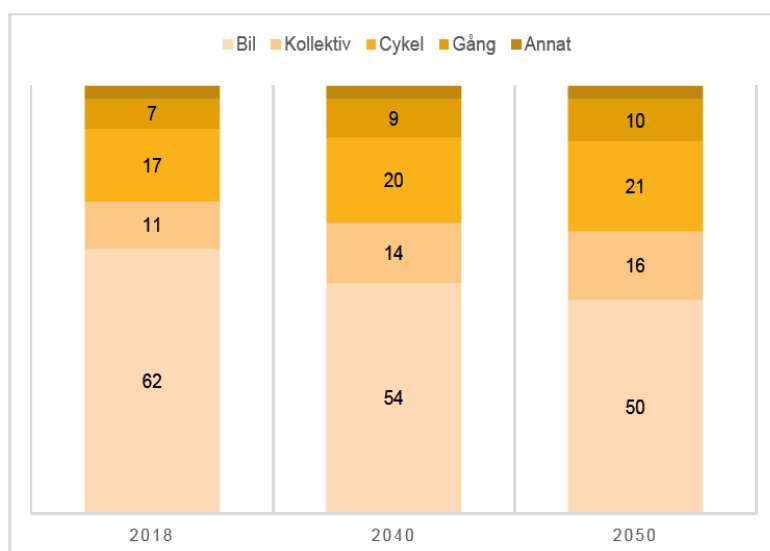
Buss – ett hållbart och yteffektivt sätt att resa

Busstrafiken och framförallt stadsbusstrafiken, har stor potential att ta en större andel av resorna i kommunen.

Busstrafiken behöver prioriteras upp i gaturummet så att bussens konkurrenskraft gentemot bilen stärks. I högtrafik när det är köer ska det gå snabbare att resa med buss i stadens centrala delar än med bil. De som reser tillsammans på ett hållbart och yteffektivt sätt ska premieras genom kort restid.

Sedan 2012 är Region Halland kollektivtrafikmyndighet och ensam ägare av Hallandstrafiken AB, vilket innebär att den organisationen har utvecklings- och budgetansvar för kollektivtrafiken i länet. Kommunen ansvar för det kommunala vägnätet och bestämmer därmed vilka investeringar och prioriteringar som ska göras på det. Detta sammantaget belyser vikten av att samverka och samplanera för att busstrafiken ska bli ett riktigt bra resalternativ. Region Hallands Trafikförsörjningsprogram beskriver den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Nedan följer kommunens syn på hur regionbuss- och stadsbusstrafiken i kommunen ska utvecklas på sikt.

Ambitionen är att fler resor ska ske med kollektivtrafik i kommunen. Enligt resvaneundersökning från 2018 framgick att kollektivtrafikens marknadsandel buss och tåg) stod för 11 procent. För att kommunen i framtiden ska ha ett fungerande transportsystem behöver denna andel bli större och kommunens ambition är hög. För år 2040 är ambitionen att resorna med kollektivtrafik ska stå för 14 procent av andelen resor och år 2050 utgör andelen 16 procent. Jämförs det faktiska antalet resor 2018 med 2050 är detta en ökning med drygt 110 procent.



Figur 19: Ambitionsnivå för färdmedelsandelar.

Busstrafiken i Halmstad behöver utvecklas och användas som ett verktyg för att möta de utmaningarna som identifierats i Transportstrategin; *En växande kommun där fler ska använda samma system, Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten* och *Trafikens negativa effekter på miljö och människors hälsa*. I punkterna nedan redovisas planeringsinriktningar som gäller för busstrafiken i Halmstad.

Planeringsinriktningar

- Planera kollektivtrafiknära där dagens busslinjer utgör stommen
- Planera långsiktigt för tillgängliga och attraktiva busshållplatser med Hela-resan i fokus
- Planera med systemperspektiv där buss- och tågutbud samverkar till en god helhet
- Planera för större bytespunkter vid centrumnoder, ortscentrum och andra strategiska platser
- Fokusera mot kollektivtrafikstråken och arbeta med olika koncept för busstrafik
- Prioritera framkomlighet och snabba upp bussresan inne i orterna och i staden

Övergripande inriktning för buss

Planera kollektivtrafiknära där dagens busslinjer utgör stommen

Dagens struktur på linjenätet, för såväl stadsbuss som regionbuss, utgör stommen även i framtiden. Översiktsplan 2050 bygger vidare på kommunens fingerstruktur och stråktänk. Därmed kommer de utpekade stråken att förstärkas ytterligare. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik krävs ett gott befolkningsunderlag och dagens linjenät utgör en tydlig utgångspunkt även för framtidens kollektivtrafik. Strukturen förändras inte med lätthet. Att skapa nya stråk och linjer kräver volym av tillkommande bebyggelse och detta ska undvikas, planering ska inte ske i satelliter. Fortsatt är utgångspunkten för kommunens fysiska planering att planera kollektivtrafiknära och för Halmstads kommun innebär detta 400 meter från hållplats i stadsbussystemet och för regionbussystemet 1 000 meter. Helst ska dock avstånden vara närmre än så.

För ett fungerande bussystem krävs en välfungerande bussdepå. Placering av dagens depå är inte framtidssäkrad. Halmstad växer och området kring dagens depå ska på sikt utvecklas, vilket kommer att leda till att platsen i framtiden kommer bli än svårare att nå. Kommunen ser att det är Region Halland i egenskap av kollektivtrafikmyndighet som bör ta initiativ till en lokaliseringsutredning av en framtida flytt av bussdepån. I denna utredning bör även ägarfrågan ingå. Kommunen konstaterar att funktionen depå är nödvändig att upprätthålla men är också en ytkrävande verksamhet. Det kan bli aktuellt med en lokalisering som inte är lika centrumnära som dagens placering.

Planera långsiktigt för tillgängliga och attraktiva busshållplatser med Hela-resan i fokus

Utbyggnaden av hållplatser ska takta med bostadsbebyggelsen samtidigt som en fortsatt upprustning av befintliga hållplatser ska fortlöpa. Inriktningen är att upprustning ska ske i stråk. Takten på genomförande behöver växlas upp och en objektspott med relativt färdigplanerade objekt bör finnas för fortsatt utbyggnad och upprustning. Hållplatser med mer än 20 påstigande per vardagsdygn ska vara tillgänglighetsanpassade. Hållplatser som byggs om ska ha belysning och laddmöjligheter inne i väderskyddet och där det är möjligt även belyst väg till och från hållplatsen. Bra anslutningsmöjligheter och säker cykelparkering är även viktiga bitar att förstärka. Hållplatserna utgör en viktig del av kollektivtrafiken och intrycket av platsen är betydelsefull då den marknadsför busstrafiken. Tillgänglighetsaspekterna är centrala och alla ska kunna kliva på och av bussen. Kollektivtrafiksystemet ska vara tillgängligt för alla resenärsgupper oavsett kön, ålder, funktionsvariationer, betalningsförmåga eller bakgrund.

En stor del av hållplatserna som regionbusslinjerna trafikerar ligger utmed regionalt vägnät och därmed är samplanering med Trafikverket av vikt. Standarden behöver höjas och takten för upprustning behöver öka. Även för

dessa platser är belysningsfrågan central. Kommunen ska arbeta för att ett större ansvar tas för belysningsfrågan längs med det statliga vägnätet för oskyddade trafikanter, detta gäller såväl vid busskurer som för anslutningsvägar.

Planera med systemperspektiv där buss- och tågutbud samverkar till en god helhet

Buss, såväl stadsbuss som regionbuss och tåg utgör tillsammans det totala kollektivtrafikutbudet som erbjuds invånarna. Planering av kollektivtrafiken ska ske med ett helhetsperspektiv och inriktningen är att de olika typerna av kollektivtrafik kompletterar varandra. Busstrafiken ska så långt som möjligt anpassas efter tågtrafiken, framförallt på Väst kustbanan, för att möjliggöra omstigning till tåg, och vice versa, enligt principer i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Även infrastruktur i anslutning till tågstationer ska planeras utifrån detta perspektiv, det vill säga en planering som medger smidiga omstigningsmöjligheter från andra trafikslag.

Att etablera en ny tågstation innebär att en ny tydlig målpunkt skapas och därmed kan befintlig regionbusslinje i stråket få ändrad karaktär. Såväl linjedragning som turutbud kan komma att justeras. Kommunen ser att i de stråk där nya tågstationer planeras fyller befintlig regionbusslinje fortsatt en viktig funktion då det finns fler orter i stråken som inte är aktuella för stationsetablering. Kommunen planerar för tillväxt dessa mellanliggande orter, vilket i sig innebär ett ökat resbehov. Det behövs en helhetssyn i planeringen. I konsekvensanalysen vid etablering av nya tågstationer behöver en analys av regionbusslinjerna ingå för att säkerställa att ett rimligt regionbussutbud i stråket till/från de orter som inte är aktuella för en station fortsatt kan erbjudas.

Planera för större bytespunkter vid centrumnoder, ortsentrum och andra strategiska platser

Hållplatser kan vara olika mycket använda men de kan också skifta i betydelse utifrån placering och funktion i systemet. För hållplatser, såväl för regionbussar som för stadsbussar, har tre nivåer identifierats och vid dessa platser ska frågan väckas i tidigt skede av planering om de motiverar utökade satsningar. Nedan ambitionsnivå är kommunens och den utgör kommunens utgångspunkt i dialog med ansvarig aktör. Vid förändring av linjedragning kan hållplatser skifta i betydelse och det är därmed av vikt att tänka in framtidsperspektivet vid investeringar på dessa platser.

Hållplats som är en gynnsam plats att byta färdstätt

Denna typ av hållplats har ett stort upptagningsområde och anslutningarna med cykel ska underlättas.

Anslutningsvägar ska hålla god standard och hållplatsen ska ha tillhörande cykelparkering. Här finns också möjlighet att byta mellan stadsbuss och regionbuss innan stadens centrala delar, vilket bör tydliggöras på ett visuellt tilltalande sätt. Därtill kan annan resenärsservice tillkomma, i form av realtid med mera. I framtiden kan det även bli aktuellt att utöka vissa av dessa platser med parkeringsmöjligheter för bil och plats, ska där det är möjligt, sparas för detta ändamål i framtiden. Se vidare resonemang om infartsparkeringar under avsnitt om parkering i kapitel om biltrafik.

Hållplatser med mycket resenärer

Hållplatser som används av många och med stora flöden av resenärer ska förutom att vara en effektiv bytespunkt också upplevas som en trevlig, trygg och inbjudande plats att visas på. Med större hållplats menar Halmstads kommun, hållplats med mer än 150 påstigande per vardagsdygn. Vädskydd kan vara större och annan resenärsservice, i form av realtid med mera bör placeras här. Upplevelsen av platsen är central. Framtida hållplatser för stombusslinjerna ingår här.

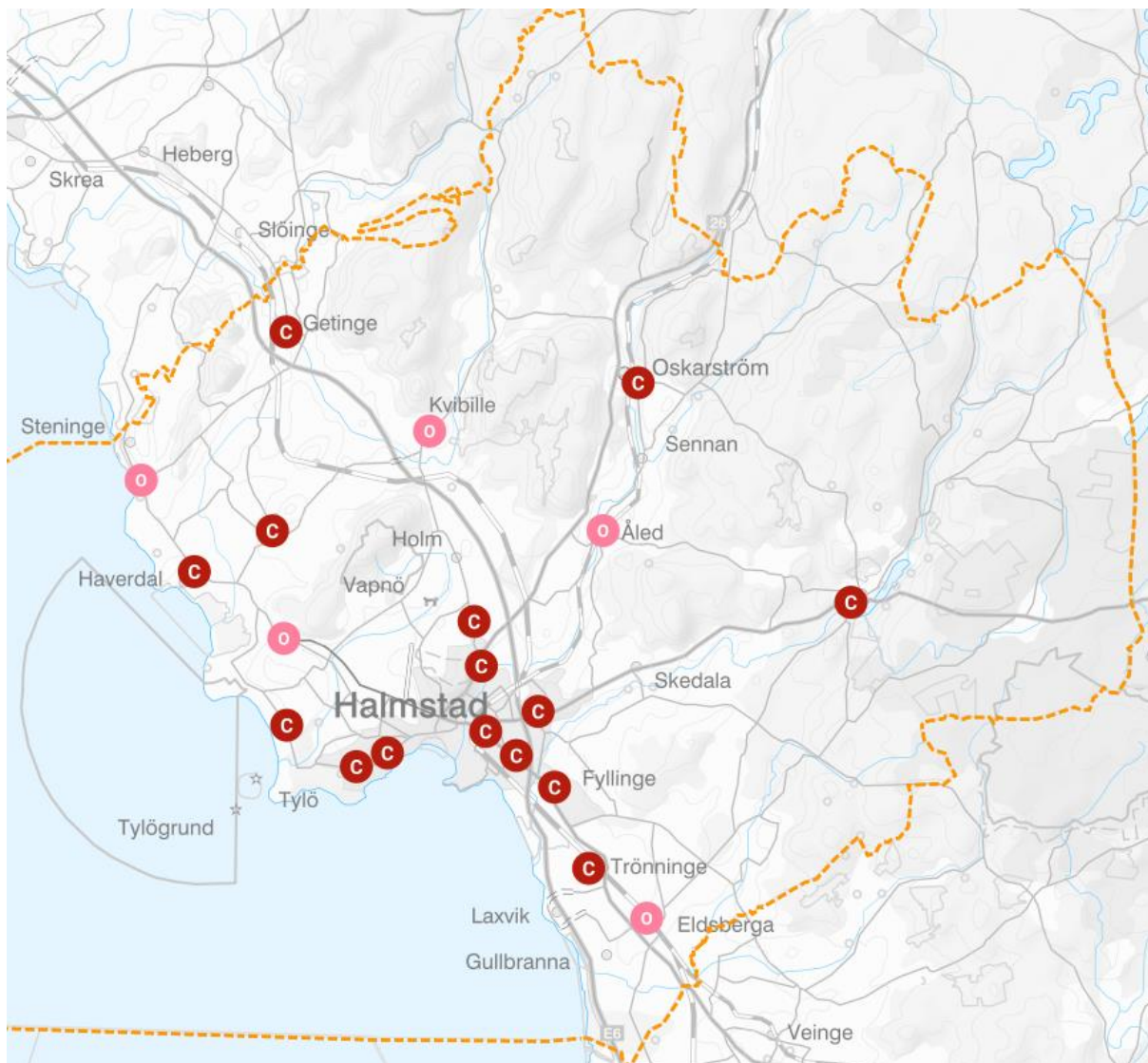


Figur 20: Viktiga hållplatser i staden idag och för framtida stombusslinje.

Hållplatser i anslutning till utpekade centrumnoder och ortscentrum

Utformningen av dessa platser ska harmonisera med övrig samhällsutveckling. Upplevelsen av platsen är central och kulturförvaltningen liksom exploatörer bör tidigt i planeringen tillfrågas kring samverkan om konstnärligt inslag vid platsen. För stadsbusstrafiken fokuseras på centrumnoderna i staden. Genom att tänka strategiskt och planera utifrån en helhet kan såväl platsen som möjligheterna att resa kollektivt stärkas. Flöden av resenärer till hållplatsen kan bidra till platsutveckling genom att liv och rörelser skapas. Rörelserna till och från denna hållplats blir en naturlig del av stadsdelarnas mötesplatser.

För regionbussar kan, där det är möjligt, denna typ av större hållplats placeras i anslutning till ortens centrum och därmed kan kollektivtrafiken bidra till att stärka upp och skapa rörelse på platsen. Detta innebär att kommunen styr utbyggnadstakten och att samplanering behöver ske såväl internt hos kommunen som med externa parter likt Hallandstrafiken och Trafikverket beroende på väghållaransvar. Vilka orter som är aktuella för denna typ av hållplats samt var i orten som är lämplig placering behöver utredas närmre och även här ska Kulturförvaltningen eller annan aktör tidigt i planeringen få frågan om samverkan. Tanken bygger på att hållplatser av denna typ ska vara en trevlig plats att visats på och idag finns en hållplats av denna karaktär och den är placerad i Getinge vid Olanders torg. I Region Hallands Trafikförsörjningsprogram kallas denna typ av hållplats bytespunkt med utökad resenärservice.

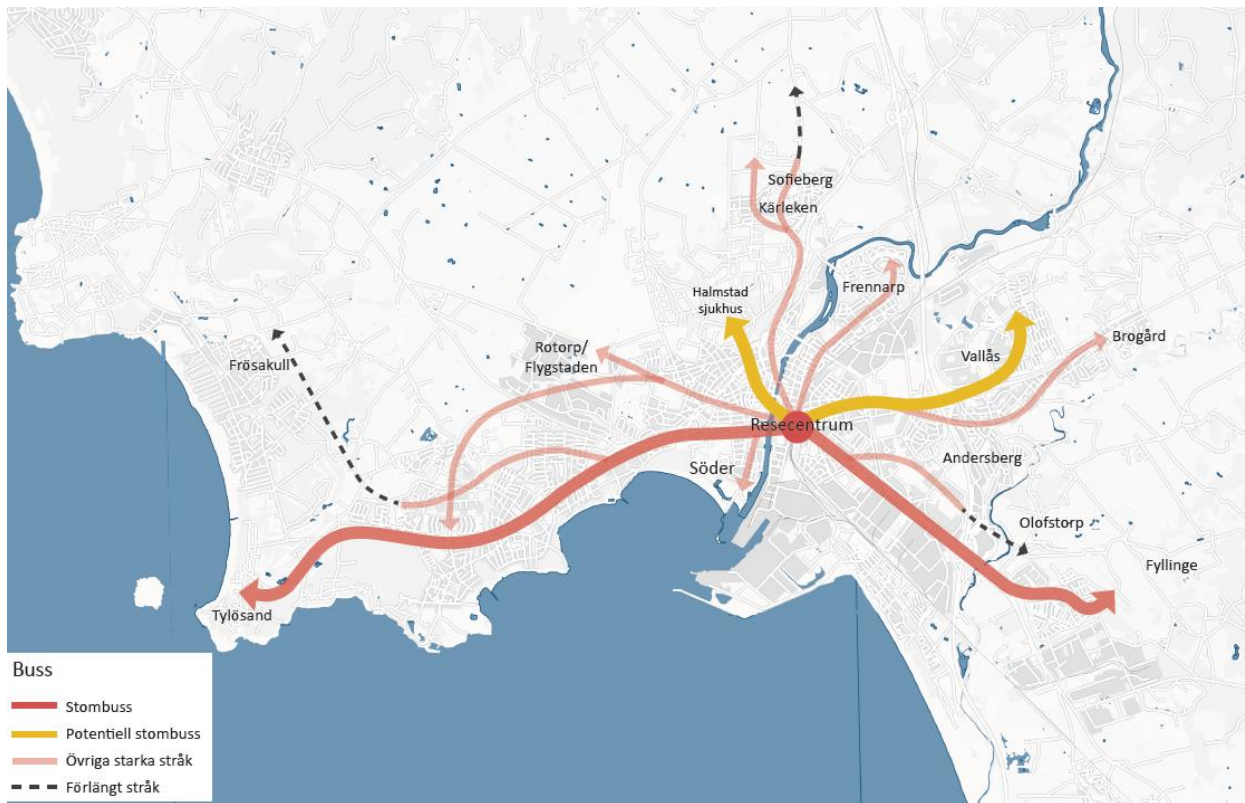


Figur 21: Kartbild från Framtidsplan 2050, utpekade ortscentra och centrumnoder.

Stadsbuss

Fokusera mot kollektivtrafikstråken och arbeta med olika koncept för busstrafik

Dagens linjestruktur utgör utgångspunkt och dessa ska nu byggas vidare på, utvecklas, förfinas och anpassas för den allt större staden. I detta stycke fångas även planeringsinriktningen; *Prioritera framkomlighet och snabba upp bussresan i staden*. Totalt finns 14 busslinjer i stadsbusstrafiken (med utökning av en linje sommartid). Att linjer kan ha olika syften, funktion och karaktär är ganska givet då detta är starkt knutet till vilket transportbehov de ämnar tillgodose. Även befolkningsunderlaget spelar in i vilket utbud som kan erbjudas. Att kommunen planerar tillkommande bebyggelse utmed kollektivtrafikstråken skapar goda förutsättningar för busstrafiken. Ny bebyggelse, leder till ökat resbehov, vilket i sin tur möjliggör för fler turer. Alla busslinjer har inte samma dignitet och kommunen ser att det finns tre nivåer av busslinjer i staden som trafikerar i; *Mycket starka stråk, Starka Stråk och Servicestråk*.



Figur 22: Föreslagen inriktning för starka stråk i staden.

Mycket starka stråk kan utvecklas till stombusslinjer

I de Mycket starka stråken finns stor potential att skapa en högkvalitativ busstrafik. Här ska planeringen utgå ifrån ett spårvagnstänk, vilket innebär att prioritera upp bussen likt en spårvagn i gaturummet. *Tänk spårväg – kör buss*. Ett helhetskoncept med stombusslinjer skapas med högkvalitativa och kapacitetsstarka bussar som erbjuder ett gott turutbud under större delen av dygnet. För ett lyckat system är framkomligheten och fordonen viktigt likväl som designen och detaljutformningar för infrastrukturen. Likt spårvagnsspåret kan det synliggöras i gatan att bussen går här och att det inte är enkelt att förändra körvägen.

Stombuss i Halmstad

Kommunen har tillsammans med Hallandstrafiken och Region Halland genomfört en övergripande utredning för denna typ av stombusstrafik. I ett första skede ligger fokus på sträckan Fyllinge – Tylösand. En överenskommelse kan komma att behövas som beskriver hur den gemensamma planeringen ska ske gällande målbild, ansvarsfördelning och samverkansform. Detta kan i senare skede behöva kompletteras med en överenskommelse för ett genomförande.



Figur 23: Föreslagen linjesträckning för stombuss i Halmstad.

Genomförd utredningen ger förslag på gemensam målbild för stombusslinje mellan Fyllinge och Tylösand och utredningen har på en övergripande nivå testat genomförbarheten för linjen. Inriktningen är att prioritera upp bussen med eget körfält längs med Laholmsvägen, prioritera upp bussen på Viktoriagatan samt separata busskörfält längs med Slottsbron och vidare mot Slottsrondden. För att detta ska vara möjligt behöver biltrafikflöden omfördelas och flyttas till ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder. Den kapacitet som frigörs på Laholmsvägen, Viktoriagatan och Slottsbron i samband med att den nya förbindelsen tillkommer ska vigras åt att förbättra för busstrafiken. Läs mer om föreslagen förbindelse över Nissan med tillhörande gata på Söder i kapitel om bil.

Genom att bredda Slottsjordsvägen kan även separata busskörfält skapas på denna väg mellan Slottsrondden och cirkulationsplats Flygaregatan. Cirkulationsplats Flygaregatan behöver byggas om i samband med att ny gata på Söder och ny bro över Nissan kommer till. Sträckan mellan Flygaregatans cirkulation och Järnvägsleden behöver breddas för att biltrafikflödena ska kunna styras och fördelas med syfte att avlasta centrum. Vid denna ombyggnation finns möjlighet att lägga till separata bussfiler för ökad framkomlighet även här. Från Järnvägsleden mot Tylösand finns inte möjlighet till separata bussfiler utan här föreslås att bussen framförs i blandtrafik, prioritering sker istället på andra sätt, t.ex. genom signalprioritering med mera. Sista biten på Nya Tylösandsvägen i höjd med Karlstorp via Tylösandsvägen mot Tylöhusvägen föreslår utredningen reversibelt busskörfält. Ändhållplats västerut blir Tylösand. På Tylöhusvägen framförs bussen i blandtrafik och en vändslinga kan behöva tillskapas vid nuvarande hållplats Tylösand. I Fyllinge trafikerar bussen i blandtrafik och på befintlig bussgata. Bussgatan behöver bli tvåfilig. Linjen förlängs och utökas i takt med att stadsdelen växer. Utredningen ger två alternativ för hur stombussen angör Fyllinge från väg 15 och detta behöver utredas mer tillsammans med Trafikverket som är väghållare för väg 15.

Investeringar i framkomlighetsåtgärder och prioritering av busstrafiken kommer att behövas. Även utryckningsfordon ska kunna använda bussens infrastruktur för ökad framkomlighet vid akuta situationer.

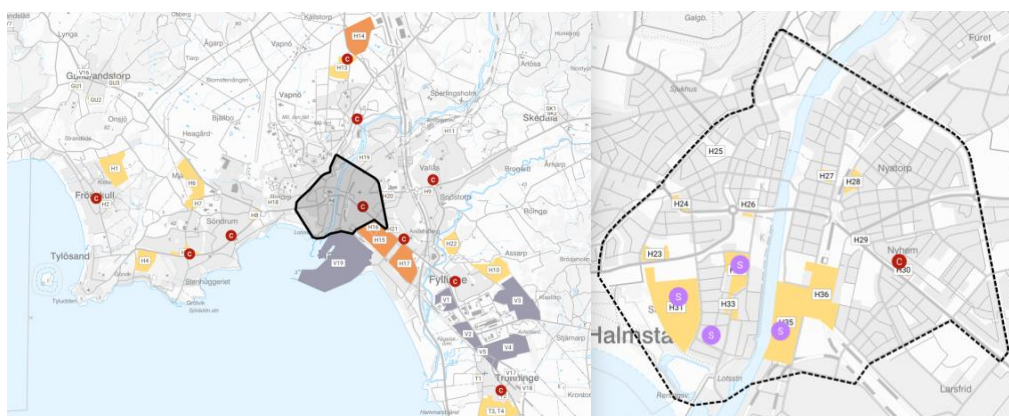
I ett första skede innan bron finns på plats läggs fokus på att påbörja anpassning av infrastrukturen genom breddning av befintliga bussgator, och/eller framkomlighetsåtgärder där utredningen föreslår att bussen även fortsättningsvis ska trafikera i blandtrafik. Framkomlighetsåtgärder längs med Laholmsvägen välkomnas, men kommunen ser inte att körfält kan vigras åt busstrafiken förrän ny bro över Nissan är på plats. De hållplatser som ska trafikeras av stombussen kan förstärkas med bra anslutningsvägar utifrån ett hela-resan-perspektiv kan tillskapas i ett tidigt skede, redan innan ett storskaligt införande.

Avståndet mellan hållplatserna kan behöva ökas men här krävs fördjupade studier utifrån ett ”hela resan-perspektiv”. Inriktningen är att indragningen av hållplatser sker först när det tydligt kan motiveras eller när ett storskaligt införande närmar sig. Inriktningen är att stombussen inte trafikeras Brogatan och därmed behövs ny större hållplats utanför Slottet med goda kopplingar och stråk mot såväl Söder som Stora Torg. Det kan det bli aktuellt att flytta ut mer busstrafik från Brogatan till Slottsplatsen, hela eller delar av dagens linjeutbud, men en fördjupad konsekvensanalys behövs som grund för detta ställningstagande. Konsekvensanalysen bör inkludera en analys av framtida bytesmöjligheter för bussar. Vidare bör detta ställningstagande också baseras på utvecklingstankarna för stadskärnan och framförallt Stora Torg. Stombussens hållplatslägen kommer vara sidoförslagna, vilket innebär att högersvängfält för biltrafik behöver tillkomma på flertalet korsningar där busskörfält planeras.

Ovan utveckling är tydligt knutet till de ytor som pekas ut i översiktsplanen Sandhamn (H4), Bäckagårdskrysset (H5), Äventyrslandet (H8), Larsfrid/Vilhemsfält (H15, H16 och H17) samt föreslagen yta i Fyllinge (H10).

Som ytterligare utvecklingssteg kan det bli aktuellt med stombusslinjer mellan Vallås och resecentrum samt mellan Sjukhuset och resecentrum. Dessa stråk är fortsatt klassade som Mycket starka och framkomlighetsåtgärder är av vikt även längs dessa linjers körväg. Extra utredningsfokus ska läggas på körvägen på Vallås övre delar, där nytt bostadsområde vid Kristinehedsgymnasiet (H11) ingår.

Linjen mellan Andersberg och resecentrum samt mellan Karlstorp och resecentrum ligger kvar som starka stråk men stombusslinjer är inte aktuellt här, utan dessa linjer ses som ett nära och bra komplement till stombusslinjen.



Figur 24: Till vänster: Kartbild från Framtidsplan 2050, föreslagna ytor för exploatering i staden. Till höger: Kartbild från FÖP centrum, föreslagna ytor för exploatering i staden.

Fortsätt trimma systemet i de starka stråken i staden

Kommunens ambition som också utgör utgångspunkt i dialogen med berörda aktörer är att, dagens starka stråk ska utvecklas som en mellannivå med busstrafik av hög kvalitet i staden. I takt med att staden växer behöver även dessa linjer utvecklas. Här ska utbudet vara gott, hållplatserna ska hålla hög standard och framkomlighet ska prioriteras där det är möjligt. Tänkbart är att dessa linjer, eller delar av, fortsatt trafikeras via Österskans och Brogatan.

Dagens linje 3 ska fortsätta utvecklas utifrån perspektivet som ett nära och bra komplement till stombusslinjen. Vid Andersberg och Hallarna förlängs linje 3 över Fyllån via ny bussbro för att nå nytt bostadsområde benämnt som H22 (Olofstorp) i översiktsplanen. Placering av denna bussbro behöver specificeras med berörda aktörer och detta görs inom ramen för detaljplanarbetet. Även cykling tillåts på denna bussbro.

Hur bussen ska angöra nytt område i Frösakull (H1) behöver klargöras i det fortsatta arbetet. Området förutsätter att ny bussförbindelse skapas hit då bostäder på föreslagen yta i Framtidsplan 2050 (H1) har längre än 400 meter till hållplats utifrån dagens linjenät. Kommunens inriktning i detta skede är att linje 3 förlängs och att område H1 då blir en del av upptagningsområdet för denna linje. Denna linjedragning skapar en genare busstrafik från Frösakull till centrum samt att en koppling skapas mellan nytt område och Ranagård som bland annat inkluderar en skola. Fortsatt utredning behövs, med en fördjupad studie förbi Nyrebäcken och Møllegårds naturreservat. Utredningen bör ske tillsammans med Hallandstrafiken och bör även inkludera en konsekvensanalys med alternativet att buss försörja området via nytt vägreservat som benämns *Förbindelse mellan Kustvägen och Frösakull*.

Nytt område i norr om Sofieberg (H13 och H14) förutsätter att dagens buss till Sofieberg förlängs. Kommunen anser att utbyggnaden också motiverar ett större turutbud.

I och med införandet av stombusslinjen utmed Nya Tylösandsvägen, som inte trafikerar Stenhuggeriet, kommer tvärförbindelsen mellan Stenhuggeriet/Söndrum till Flygstaden/sjukhuset att öka i betydelse. Därmed ser kommunen att denna tvärförbindelse växer i betydelse. Kommunen anser att detta tillsammans med föreslagen utveckling i anslutning till Flygstaden, väster om Kustvägen (område H6 och H7 i Framtidsplan) motiverar att detta stråk på sikt klassas som starkt stråk.

Servicestråk med lite andra syften

Det finns även linjer med karaktär av servicelinjer, sommarlinjer samt industriliner och även dessa bör fortsätta utvecklas. Möjligheterna att införa ett yttäckande system anpassat för äldre i stadens centrala delar bör utredas. Det sociala perspektivet är starkt för denna typ av busstrafik. Mötesplatser och boenden för äldre bör vara utgångspunkter för utredningen och framtagandet bör ske i dialog med användarna. Även bussresan i sig är ett sätt att mötas och tänkbart är att bussen trafikerar en del av året.

Utöver de linjer som trafikerar i stråk som enligt kartan klassas starka och mycket starka finns redan i dag busslinjer t.ex. till Östra stranden och Frösakull mot Gullbrandstorp. Kommunen ser att behovet av dessa linjer kommer kvarstå.

Planering av industriliner bör fortsatt ske i dialog med berörda företag så att busslinjerna anpassas efter de skift och arbetstider som gäller.

Halmstad är sommardestination och redan idag förstärks kollektivtrafiken till Tylösand och Östra stranden sommartid. Kommunen ska arbeta för fortsatt utveckling av denna typ av kollektivtrafik.

Som ett led i att utveckla busstrafiken i den allt större staden kan det bli aktuellt att införa fler tvärförbindelser mellan olika stadsdelar. Idag finns två tvärförbindelser i staden. Ovan nämnda mellan Stenhuggeriet/Söndrum till Flygstaden/sjukhuset samt mellan Vallås och Hallarna. Kommunen ser att det skulle vara intressant att på sikt införa tvärförbindelser mellan Kärleken/Sofieberg – Sjukhuset/Flygstaden, Vallås – Kristinehed – Frennarp – Kärleken, men detta bör utredas närmre.

Bussgator

Det finns gator som enbart är dedikerade till bussar i Halmstad redan idag och dessa länkar har funnits länge. I takt med att kommunen växt, har antalet turer med busstrafiken utökats och kapaciteten börjar på sina ställen att nå sitt tak. Det finns behov av en genomgång av bussgatorna så att de dimensioneras för fortsatt utökning av busstrafiken i staden. Ambitionen är att identifiera mötesbehov på bussgatorna och att justera befintliga bussgator för att kunna tillgodose behovet. Även möjligheterna att införa fler gator av denna typ behöver utredas och detta bör ingå i den övergripande översynen av stadsbussystemet i Halmstad. Tänkbara busstunnlar är under Wrangelsgatan samt under Bäckgårdsvägen.

Regionbuss

Fokusera mot kollektivtrafikstråken och arbeta med olika koncept med busstrafik

Utveckling av regionbusstrafik sker fortsatt i de identifierade kollektivtrafikstråken och dessa ska nu förfinas, utvecklas och utökas. Nya områden för bostäder föreslås även utanför staden, vilket motiverar ett ökat turutbud. Utifrån de nya bostadsområdena som föreslås i Framtidsplan 2050 kan eventuellt justeringar komma att behövas. Redan nu ser kommunen att en översyn behövs i Oskarström när orten expanderar söderut. I och med Framtidsplan 2050 sker en viss förskjutning av kommunens fingerstruktur då orterna Haverdal och Harplinge växer i betydelse, vilket borde påverka utbudet av busstrafik till dessa orter. Även Simlångsdalen har behov av utökad kollektivtrafik.

Enkelhet, punktlighet och taktfasthet är kommunens utgångspunkter när det kommer till utveckling av regionbusstrafiken i kommunen. Inriktningen är även att regionbusslinjerna ska trafikera de stora transportlederna in mot staden, omvägar ska undvikas. Den tekniska utvecklingen och automatisering av fordon kan revolutionera möjligheterna att kollektivtrafikförsörja landsbygden, då kostnaden att framföra bussen minskar markant om förarkostnaden tas bort. En utvecklingsmöjlighet för regionbusslinjerna är att snabba upp och skapa expressturer eller renodlade expresslinjer. Vilket är ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet och egen identitet samt med strukturbildande funktion. Kommunen ser detta som en möjlighet för stråk som Getinge – Harplinge/Haverdal i avvaktan på en persontågstation i Getingetrakten samt mellan Halmstad och Ljungby skulle detta koncept kunna vara intressant. Gemensam utredning med Hallandstrafiken och Region Halland behövs även här för att komma till ett genomförande.

Det finns potential att utöka busstrafiken till och från mindre orter i stadens krans. I orterna Gullbrandstorp, Holm, Åled, Skedala, Trönninge och till viss del även Haverdal/Harplinge finns en potential till ökat antal bussresor. Här hade ett nytt koncept varit möjligt som en mellanvariant av stadsbuss och regionbuss för att förstärka ordinarie regionbussutbud vid pendlingsläge morgon och eftermiddag. Gemensam planering med Hallandstrafiken behövs även här.



Figur 25: Kartbild från Framtidsplan 2050, stråk, kopplingar och utpekade orter.

Prioritera framkomlighet och snabba upp bussresan inne i orterna och i staden

För att snabba upp resan med regionbuss är det främst inne i orterna och körvägen in mot staden som behöver snabbas upp då det är här den största tidsförlusten sker. Att minska antalet hållplatser utmed linjen kan också förkorta restiden, men en avvägning mellan närhet till hållplats och bussresans snabbhet krävs. Att slå ihop hållplatser kan vara ett tillvägagångssätt att minska antalet hållplatser. Här behöver enskilda analyser göras för den aktuella hållplatsen. Resan in mot staden behöver analyseras tillsammans med stadsbusslinjenätet då de olika bussystemen ofta trafikerar samma väg in mot resecentrum.

Om linjesträckning förändras och boende får längre väg till hållplats är det av vikt att det på ett tryggt och säkert sätt går att ansluta med gång och/eller cykel till hållplatsen. För nya områden behöver en bedömning göras om busslinjen ska justeras eller om området behöver stärkt koppling till närmsta hållplats. Detta behöver studeras i detalj tillsammans med Hallandstrafiken, med Framtidsplan 2050 som planeringsunderlag.

Persontågstrafik – ett yteffektivt sätt att resa

Västkostbanan utgör ryggraden i kollektivtrafiken genom Halland och är även den järnväg som Halmstads kommun prioriterar högst. I kommunen ansluter även Markarydsbanan och Halmstad- Nässjö järnväg. Stationer utgör en väsentlig del av systemet med tågtrafik och här finns dels större stationer i kommunhuvudorter men också mindre stationer som öppnar upp för attraktivt boende i mindre orter med snabb och hållbar resa till den större staden för arbete och studier.

Ambitionsnivån för ett ökat resande med tåg ingår i kommunens ambition kring färdemedelsfördelning under kategorin kollektivtrafik. Ambitionen är hög, se mer under kapitel om buss. Ett förbättrat utbud av tågtrafik och/eller införande av ett nytt tågsystem tillsammans med ytterligare stationer är en del i att uppnå ambitionen kring ökad andel kollektivtrafikresor i kommunen.

Utveckling av tågtrafiken i, genom, till och från Halmstad kan användas som verktyg för att möta i princip alla utmaningarna som är identifierade i Transportstrategin. Nedan följer planeringsinriktningarna för persontågstrafiken.

Planeringsinriktningar

- Skapa ett nytt resecentrum med ökad resekapacitet och stärk stationsområdet som målpunkt
- Delta i påverkansarbete och driv mot förbättringar och utveckling av tågtrafiken
- Överbrygga järnvägen som barriär genom sammanlänkning och smidiga passager förbi järnvägen
- Arbeta för stationsetableringar i Getinge, i Trönninge och även i Åled för att möjliggöra för attraktiva stationssamhällen

Skapa ett nytt resecentrum med ökad resekapacitet och stärk stationsområdet som målpunkt

Som järnvägsnod utgör Halmstad en central knutpunkt, både för den regionala och för den interregionala kommersiella tågtrafiken. I enlighet med Trafikverkets och Region Halland prioriteringar behöver denna knutpunkt ha tillräcklig kapacitet för att kunna ta emot och skicka iväg, ett tillräckligt antal tåg per timme, med tillräcklig sittplatskapacitet för att matcha det resbehov som kommer med en växande kommun. I Nationell Infrastrukturplan 2018 – 2029 finns också åtgärden Halmstad Resecentrum etapp III med som ett objekt. Syftet med objektet är att ge järnvägen ökad kapacitet men också att bidra till ökad trafiksäkerhet i och förbi Halmstad.

Stationens viktigaste uppgift är att skapa ett nav för det regionala och lokala resandet med kollektivtrafik. Stationen ska underlätta för resenärer som färdas med tåg och buss samt bidra till att öka kollektivtrafikresandet. Det är därför viktigt att planeringen av Halmstads resecentrum genomsyras av ett resenärsperspektiv och att trygghets- och tillgänglighetsaspekter får hög prioritet. Byten mellan olika färd sätt ska underlättas genom en planering som ger goda och säkra förbindelser i nära anslutning till tågtrafiken. Utöver detta så har stationen också en roll som stadens skyltfönster där resenärer möter stadens centrala delar. Den fortsatta planeringen av nytt resecentrum i Halmstad bygger på tanken att området runt stationen ska utvecklas till att bli en naturlig del av stadskärnan. Planeringsarbetet framöver kommer att ske med stort stadsbyggnadsfokus koordinerat med kommunens övriga planer och projekt. Kommunens intentioner för stationsområdet presenteras i strukturplan för Stationsstaden som utgör underlag för framtida detaljplanering. Ny planläggning för området samplaneras med Trafikverkets spårplan som ska påbörjas under hösten 2022.

Halmstads kommun förordar att stationen förses med två förbindelser med anslutning till perrongerna. En bro i anslutning till stadsbusstrafiken för effektiva byten mellan tåg och buss samt en tunnelförbindelse mer i mitten av perrongerna, söder om befintligt stationshus. Två förbindelser är en grundläggande förutsättning utifrån ett tillgänglighetsperspektiv med avseende på perrongernas längd. Dessa ska klara av ett stort flöde av resande, samtidigt som de ska vara tillgängliga och trafiksäkra. Planering för ytterligare tågssystem på Markarydsbanan har tillkommit på senare år och därmed blir också avstånden för byten mellan de olika tågssystemen längre vilket i sig motiverar två perronganslutningar. Perronganslutningarna motiveras också för att undvika spårspring samt för att perrongerna ska vara tillgängliga för personer med funktionsvariationer och särskilda behov. Två anslutningar ger dessutom resenären möjlighet att på ett smidigt sätt ta sig till tågen från olika platser i staden och med olika färdsätt. Tunneln föreslås som en kombinerad gång- och cykeltunnel med perronganslutningar.

Delta i påverkansarbete och driv för förbättringar och utveckling av tågtrafiken

Region Halland som är Regional kollektivtrafikmyndighet har mandat och ansvar för hur den skattefinansierade tågtrafiken i Halland ska utvecklas och detta sker i samverkan med andra regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I Regionalt trafikförsörjningsprogram finns beskrivet hur tågtrafiken på sikt ska utvecklas. Kommunen anser att snabb restid, ett gott turutbud, pålitlighet och punktlighet är centralt för att tågtrafiken ska uppfattas som attraktiv.

Kommunen delar Region Hallands syn på att Öresundstågssystemet ska ha ett stopp per kommun och att restiden för detta tågssystem ska värnas. Kommunen menar att de nya stationslägena i Getinge och i Trönninge ska trafikeras med Västtåg och Pågatåg. Halmstads kommun ska samplanera och aktivt arbeta med påverkansarbete för att driva kommunens planering mot ett genomförande. För Markarydsbanan gäller fortsatt påverkansarbete för att tågtrafiken på banan så snart som möjligt och i närtid ska komma till stånd. Kommunen önskar även att Halmstad- Nässjö järnväg fortsatt ska trafikeras med persontåg och att denna bana utvecklas. Halmstad ser en potential i att stärka stråket Halmstad – Hyltebruk med persontåg på HNJ-banan och en pendel mellan dessa kommunhuvudorter är att förespråka, vilket också öppnar upp för ny station i Åled. På båda banorna är även godstrafiken viktig för hållbara flöden av gods.

På nationell nivå pågår planering av nya stambanor som på ett effektivt sätt ska binda ihop Malmö och Göteborg med Stockholm. Än råder mycket osäkerhet kring dessa banor, inte minst kopplat till finansiering. Klart är dock att ingen ny stambana planeras i Halland och därmed blir det viktigt att bevaka och arbeta för goda kopplingar till stationer avsedda för höghastighetståg. Kommunen ska bevaka och följa utvecklingen och i detta skede ses koppling i Göteborg via Västkustbanan och i Hässleholm via Markarydsbanan som mest de fördelaktiga anslutningsalternativen. Om de nya snabbtågen ska trafikera befintliga stationer eller om nya externa stationer ska byggas, kan få stor betydelse i bedömningen kring vilken station som blir mest fördelaktig för Halmstadborna.

Trafikverket äger järnvägarna och ansvarar därmed för drift, underhåll och investeringar. Inte sällan sam- och medfinansieras järnvägsinvesteringar av flera aktörer. Så är fallet i resecentrum etapp III som samfinansieras mellan Halmstads kommun, Trafikverket och Region Halland genom den Regionala Infrastrukturplanen. Resecentrum etapp III innebär att kapacitet tillförs järnvägen i anslutning till stationen men detta är inte tillräckligt utan ytterligare investeringar kommer att behövas för en framtidssäkrad järnvägsanläggning till, från och genom Halmstad.

Halmstads kommun ska aktivt driva för fortsatt utveckling av resecentrum i nästkommande nationella infrastrukturplan. Fortsatt utveckling innebär i korthet att investeringar behövs för att möjliggöra persontågsuppställning, att ytterligare förbigångsmöjligheter norr om Halmstad i höjd med Furet behövs. Som en

följdeffekt av persontågsuppställningen behövs också investeringar för att tillgodose godstrafikens behov vilket också är knutet till kommande infrastrukturplaner, mer om detta under kapitel om gods.

Överbrygga järnvägen som barriär genom sammanlänkning och smidiga passager förbi järnvägen

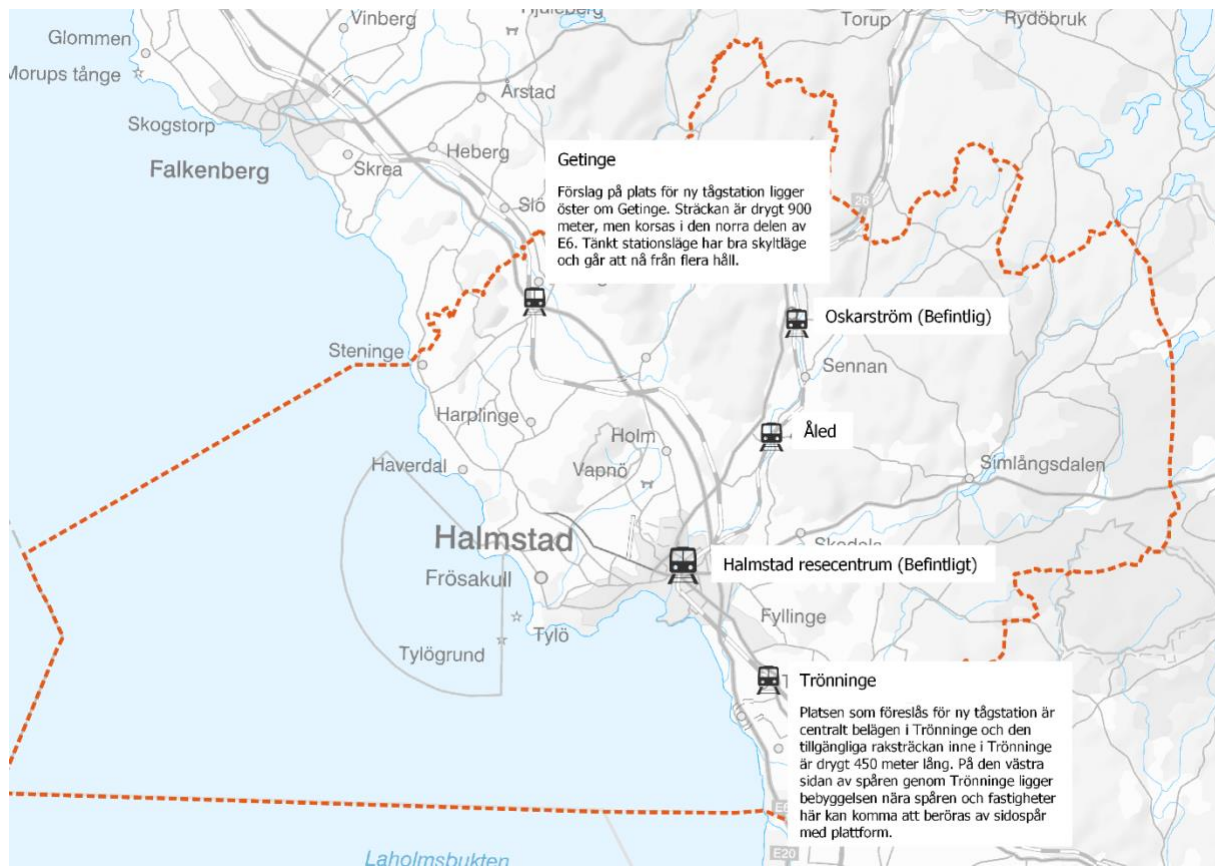
Vägar och järnvägar har byggts, och byggs, för att föra människor närmare varandra och för att transportera varor mellan olika orter. Dessa barriärer skapar tillgänglighet till städer och samhällen men kan också utgöra ett hinder för den lokala trafiken i en ort. Barriärerna kan med andra ord både förena och separera på samma gång. Järnvägen genom Halmstad är betydelsefull men är i sig självt en av de starkaste barriärerna genom centrala Halmstad, både mentalt och fysiskt. Utifrån trafiksäkerhetsperspektivet och att bomfällningstiden förlängs i takt med att tågtrafiken byggs ut, behöver de befintliga plankorsningarna vid Linnégatan, Fredsgatan och Margaretagatan hanteras. Trafiksäkerheten väger tungt och investeringar behövs för åtgärder ska vara möjligt.

Arbeta för stationsetableringar i Getinge, Trönninge och även i Åled för att möjliggöra för attraktiva stationssamhällen

I Framtidsplan 2050 pekas totalt fem servicesamhällen ut. Getinge och Trönninge utgör två av dem. En stor del av utvecklingen utanför staden ska ske i just servicesamhällena. För Getinge och Trönninge föreslås även nyetablering av tågstationer som taktar i med övrig samhällsutveckling. Restidskvoterna från dessa orter med tåg skulle bli mycket gynnsamma till ett flertal kommunhuvudorter längs med Västkustbanan. Att en stor del av resandet till/från dessa orter sker med tåg är också ett sätt att uppnå ambitionen kring färdmedelsfördelningen som redovisas inledningsvis i denna transportplan. Tågstationer kan bidra till att avlasta vägnätet i centrala Halmstad. Tre framgångsfaktorer för lyckade satsningar på stationsorter är identifierade; avstånd till storstad, stationen ligger vid dubbelspårig järnväg och har kustnära läge. Därmed är utgångsläget för såväl Getinge som Trönninge gynnsamt för en tågetablering och utveckling av nya stationssamhällen.

Då Trafikverket äger anläggningen och Region Halland ansvarar för tågtrafikeringen behövs här en samplanering så att den tillkommande bebyggelsen i dessa servicesamhällen hakar an och går i takt med investeringen i infrastruktur. Halmstads kommun ska driva för stationsetableringar i såväl Getinge som i Trönninge. I den fortsatta planeringen ska kommunen aktivt arbeta för att skapa samarbeten med aktörer som är ansvariga men också med andra till exempel med akademien.

I Framtidsplan 2050 finns även föreslagen stationsetablering i Åled men detta förutsätter att Region Halland pekar ut att det under överskådlig framtid kommer att gå persontågstrafik på HNJ-banan. I Oskarström finns redan idag en tågstation och resenärsunderlaget i denna ort kan komma att öka då Oskarström pekas ut som servicesamhälle i Framtidsplan 2050 och mark för ytterligare exploatering finns utpekad.

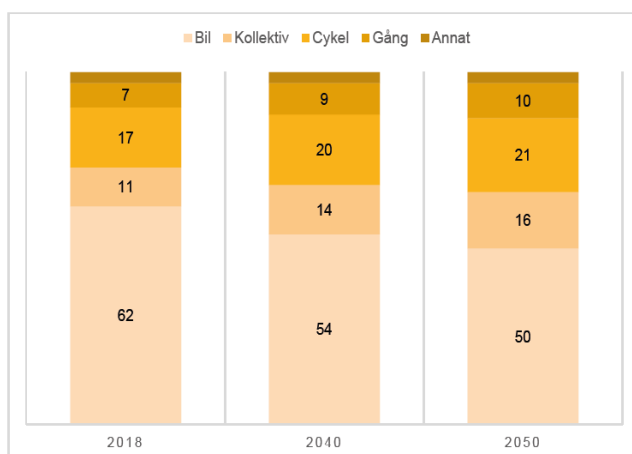


Figur 26: Dagens och framtidens stationslägen i Halmstads kommun.

Biltrafik - med god framkomlighet

Vägnätet i Sverige delas in i statliga vägar, som i sin tur delas in i nationella som regionala vägar, och kommunala vägar samt enskilda vägar. De olika vägtyperna har olika väghållare. Väghållaren ansvarar för drift och underhåll samt för utvecklingen av vägen. Halmstads kommun är väghållare för de flesta gator i staden, och inom Getinge samt Oskarström. Därtill finns ett antal cykelvägar utanför tätort som kommunen är väghållare för. Trafikverket ansvarar för E6 genom Halmstad samt alla större vägar utanför staden. Trafiksystemets huvuduppgift är att tillgodose behovet av tillgänglighet till samhället både för medborgare och för näringslivet. Biltrafiken, eller vägtrafiken, utgör en viktig del av transportsystemet.

Ambitionen är att biltrafikens marknadsandel år 2040 utgör 54 procent och år 2050 uppgår andelen till 50 procent, det vill säga, hälften av alla resor utförs med annat färdmedel än bil. Biltrafiken tillåts öka med knappt 20 procent mellan 2018 och 2050, sett till antalet faktiska resor. Ambitionen är inte en framskrivning utifrån hur utvecklingen sett ut hittills utan en tydlig målstyrning för en hämmad utveckling av biltrafiken mot 2040 och 2050.

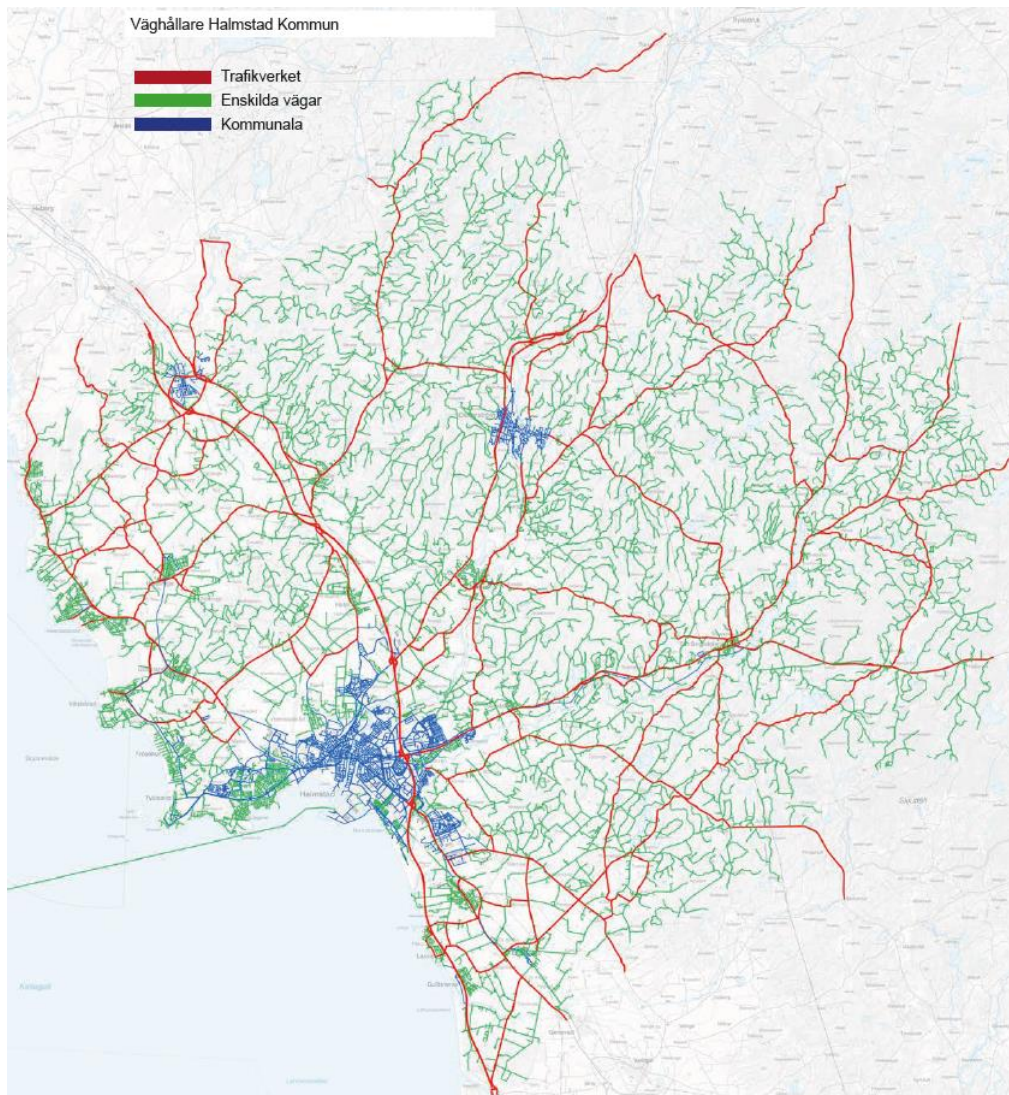


Figur 27: Ambitionsnivå för färdmedelsandelar.

Med detta som utgångspunkt har planeringsinriktningar utarbetats som ska påvisa hur kommunen ska möta utmaningarna; *En växande kommun där fler ska använda samma system, Stärk tillgängligheten för näringslivet, Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa* och *Halmstad - en del i tillväxtregionen Halland*. Nedan följer de planeringsinriktningar som utgör utgångspunkt för utveckling av vägnätet i kommunen.

Planeringsinriktningar

- Planering i staden och i orternas centrala delar sker med oskyddade trafikanter i fokus
- All planering stödjer minskad genomfartstrafik i staden och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i orternas centrala delar
- Planera för den allt större staden och tydliggör vägnätets funktion och karaktär
- Utpökade vägreservat ska hållas bebyggelsefria
- Utryckningsvägnät som planeringsförutsättning
- Styr mot det övergripande huvudvägnätet som erbjuder god framkomlighet
- Samplanera och driv för utveckling av vägnätet där kommunen inte är väghållare
- Parkering som verktyg för att styra trafikflöden och resvanor
- Allmänt behov av parkering är styrande men samutnyttjande är ledord
- Parkeringsmöjligheter för olika syften ska erbjudas



Figur 28: Väghållaransvar i Halmstads kommun.

Planering i staden och i orternas centrala delar sker med oskyddade trafikanter i fokus

När Halmstad växer och blir tätare ska fler människor samsas om samma yta. Detta innebär att behovet att prioritera rätt resa med rätt trafikslag på rätt plats inom kommunen ökar. Biltrafiken tar idag mycket plats och på vissa ställen ska det också få göra det, men på andra platser behöver andra trafikanter ges utrymme. Vem som ska tillåtas ta mest plats i gaturummet kommer att redovisas med Livsrumsmodellen, mer om Livsrumsmodellen som metod i kapitel *Arbeta aktivt med alla trafikslag*. I planeringen av centrum ska de oskyddade trafikanterna vara i fokus. Samma resonemang gäller för orterna och särskilt fokus ska läggas på de orter som enligt Framtidsplan 2050 klassas som servicesamhällen. Utanför staden är bristen på utrymme inte lika tydlig och trafikflödena uppgår inte heller till samma storleksordning som i stadens centrala delar.

All planering stödjer minskad genomfartstrafik i staden och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i övriga orter

Att minska genomfartstrafiken genom stadens centrala delar är en ambition som funnits i kommunen länge. För att lyckas med detta krävs att Södra infarten färdigställs och att ytterligare bro över Nissan i Söder tillkommer. Utifrån dagens struktur och väghållaransvar kommer stora trafikflöden behöva gå relativt nära centrum för att komma förbi

utan att passera igenom. Ny gata på Söder och bro bildar tillsammans med Järnvägsleden och Wrangelsgatan en krans av motortrafik runt centrum som behövs för att kunna styra trafikflöden och för att kunna prioritera annorlunda. Ett sätt att minska genomfartstrafiken och styra trafikflöden kan vara att omvandla gaturum, vilket också ger en möjlighet till stadsomvandling och omDispositionering av stadsmiljöerna.

Styr mot det övergripande huvudvägnätet som erbjuder god framkomlighet

Att förändra huvudstrukturen är inte en enkel sak att göra då en investering ofta är avhängig en annan, samtidigt som det tar tid att bygga ny infrastruktur. För att kunna omvandla en gata kan trafik behöva omfördelas till andra länkar och därmed blir det viktigt att peka på den vägstrutkur som har detta huvudsyfte. Trimningsåtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik är välkommet på de länkar som klassas som Transportrum. Transportrum tillsammans med de länkar som klassas som Integrerade transportrum utgör tillsammans huvudstrukturen för vägnätet i kommunen.

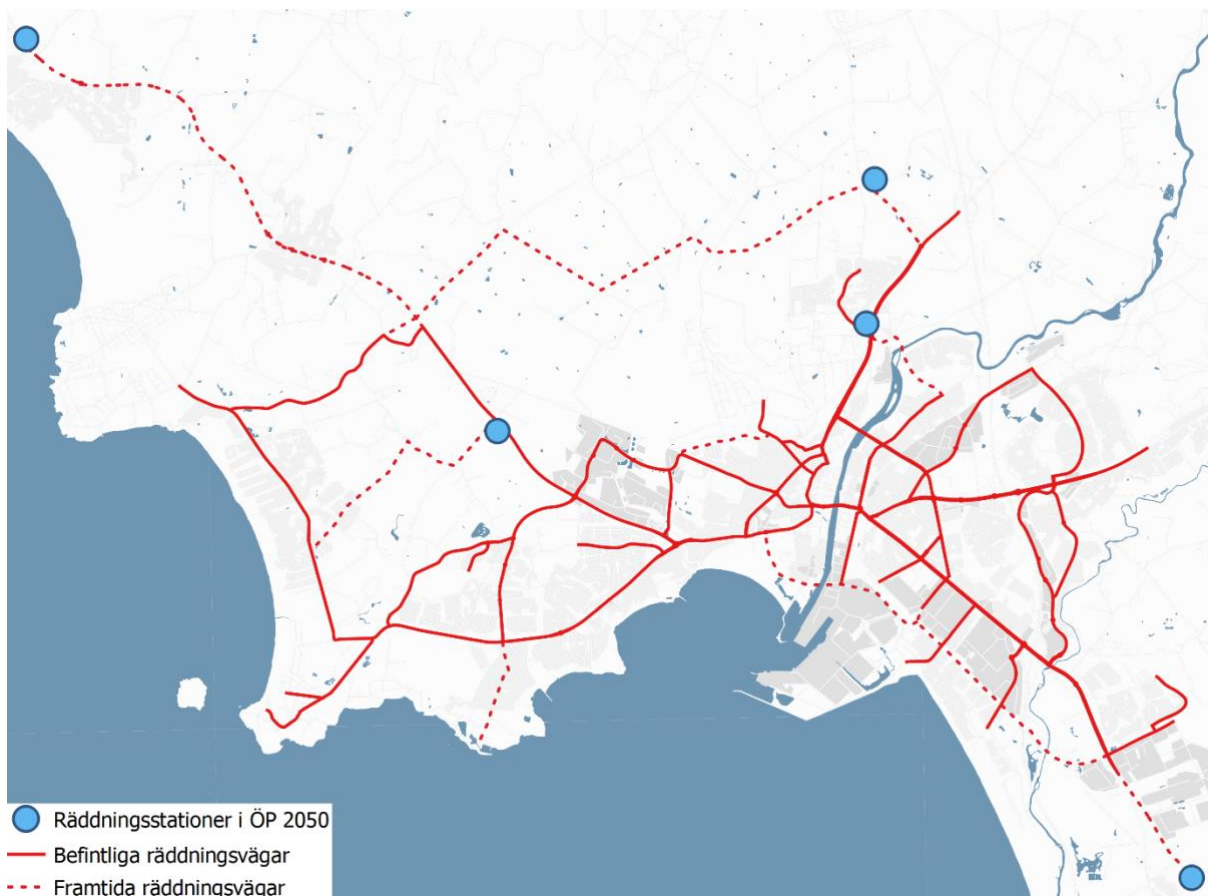
Kategorin Integrerat transportrum innehåller en rad olika typer av gator och vissa är av större vikt än andra. Länkar i denna kategori skapar tillgänglighet mellan stadsdelar och är viktiga ur det perspektivet. Se karta över huvudvägnätet där motortrafiken prioriteras.

Utryckningsvägnät som planeringsförutsättning

Vissa vägar är dessutom utpekade som utryckningsvägar, vilket betyder att dessa är extra viktiga för blåljusorganisationerna. Även blåljusorganisationer får försämrade framkomlighet när belastningsgraden på vägarna ökar. Räddningstjänsten ska enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO) kunna genomföra räddningsinsatser inom godtagbar tid och på ett effektivt sätt. Enligt bygglagstiftningen ska räddningstjänsten i flera fall kunna genomföra utrymning av byggnader och påbörja släckinsats inom en normal insatstid, det vill säga 10 minuter.

De utpekade utryckningsvägarna tillsammans med Livsrumsmodellen utgör planeringsförutsättningar för utveckling av vägnätet i kommunen. Blåljusorganisationens behov ska vägas in tidigt i planeringen och även vid mindre åtgärder ska framkomlighet säkerställas. Ett samspel med övriga trafikanter ska ske och fordon som rycker ut ska kunna använda busstrafikens infrastruktur, så som signalprioritering och busskörfält. Behovet av utryckningsväg kan också vara ett skäl att se över huvudmannaskap på enskilda vägar, och att aktualisera vägreservat. Digital teknik som till exempel medger styrning av signalljus har potential att ytterligare stärka framkomligheten för blåljusorganisationen.

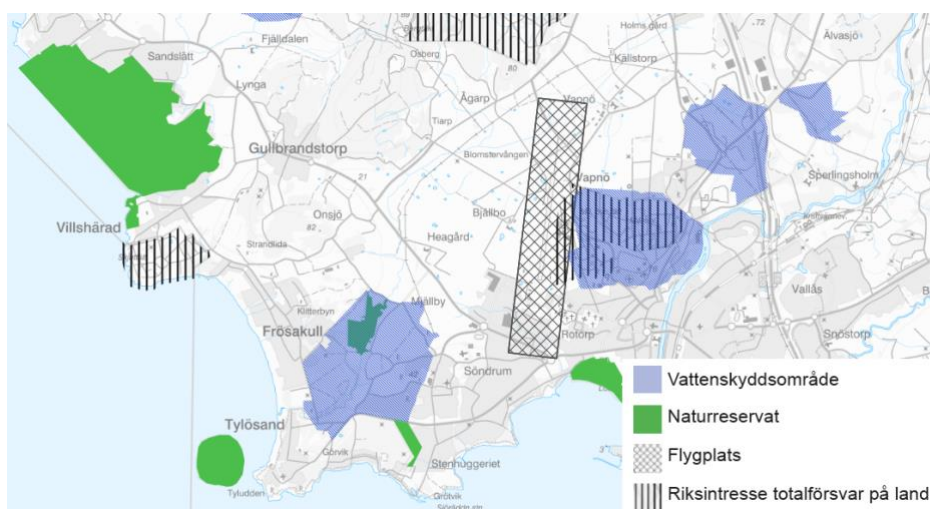
Utryckningsvägnät och placering av räddningsstationer är något som måste ses över i takt med att kommunen växer. I Framtidsplan 2050 pekas framtida läge för räddningsstation ut avsedda för brandkår, polis eller ambulans. Se dagens och framtidens utryckningsvägar samt ytor för räddningsstationer i Framtidsplan 2050 i figur 29 nedan. Kartunderlag med utryckningsvägnät i Halmstad tätort ska ajourhållas i takt med att utveckling sker. Det finns också möjlighet att förfina utryckningsvägnätet, och dela upp det i primära och sekundära utryckningsvägar för att förtydliga länkar som är extra viktiga.



Figur 29: Utpekade platser för räddningsstationer i Framtidsplan 2050 samt uttryckningsvägnät.

Planera för den allt större staden och tydliggör vägnätets funktion och karaktär

Halmstad har ett relativt grovmaskigt vägnät och en utmanande geografi med havet i en riktning, Galberget med tillhörande vattentäkt i en annan, en flygplats i väster och däremellan finns starka barriärer i form av Nissan och järnvägen. Detta utgör förutsättningar för planering av transportsystemet i Halmstad och skapar begränsningar i vad som är möjligt att åstadkomma.



Figur 30: Aspekter som påverkar möjligheter till exploatering.

Omfördelningsanalys som underlag

Som underlag till Plan för transportsystemet har ett omfattande analysarbete genomförts där trafikeffekterna av förändrad markanvändning enligt Framtidsplan 2050 simulerats och analyserats. De nya områdena, i Framtidsplan 2050, kommer att generera motortrafik och det behövs en beredskap för att hantera detta. I simuleringarna har det testats olika varianter av tillkommande länkar för att identifiera vilka effekter de ger. Länkarna har utvärderats mot ambitionen att minska genomfartstrafiken genom centrum och att värna boendemiljö och stadsliv. Samtidigt ska det övergripande huvudvägnätet ha tillräcklig kapacitet för att ta emot allt större flöden av motortrafik. Hela kommunen har ingått i simuleringarna, även det vägnät där kommunen inte är väghållare.

Resultat från omfördelningsanalysen slår fast att det inte finns någon enskild åtgärd eller tillkommande länk som löser kommunens trafikutmaning. Vidare noterades att det trots de länkar som föreslås kommer vara utmanande sett till vägkapacitet om inte resvanor förändras. Detta utifrån nuvarande struktur och dagens väghållaransvar.

Kommunen behöver arbeta aktivt med alla tillgängliga verktyg för att klara utmaningen. Detta inkluderar nya vägbyggen, samtidigt som konkurrenskraften för att resa med gång, cykel och kollektivtrafik stärks och projekt och informationskampanjer med syfte att påverka resvanor genomförs samt att styrning med hjälp av parkering sker. Upp till detta behövs ett aktivt arbete med att trimma befintligt vägnät. De länkar som redan idag har stora trafikflöden kan behöva ta emot än mer.

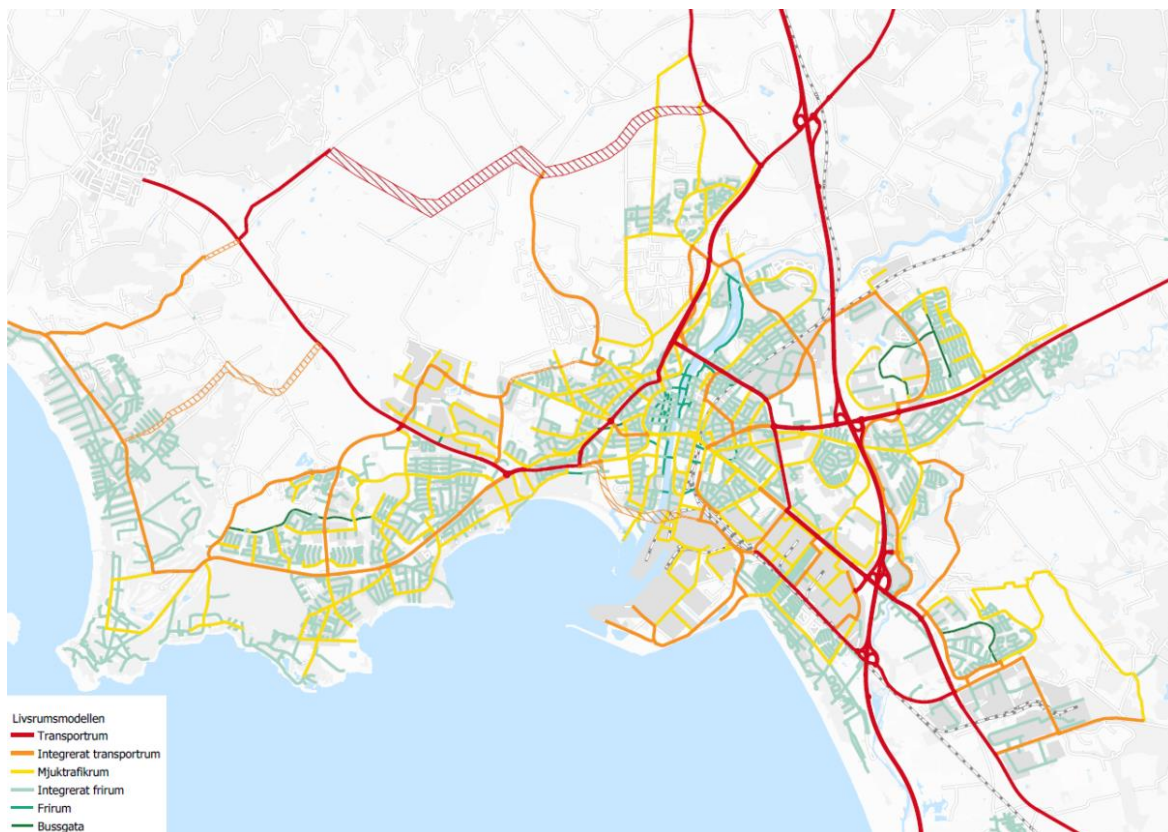
Trafiksimuleringarna visar att utmaningarna finns främst i staden, därför fokuserar denna plan på det geografiska området. Även bostadsområden utanför staden genererar trafik som leds in mot och belastar kritiska länkar inne i staden. Utvecklingen av vägnätet i staden behöver gå i takt med utbyggnaden i hela kommunen enligt Framtidsplan 2050.

Trafiksimuleringarna fokuserar på motortrafikflöden men transportsystemet består av fler trafikslag än så. Transportsystemet står inte heller för sig själv utan är en integrerad del i samhället. Detta sammantaget gör att kommunen valde att komplettera trafiksimuleringarna med en gaturumsanalys hur med hjälp av Livsrumsmodellen, läs mer om Livsrumsmodellen som metod under kap. *Arbeta aktivt med alla transportslag*.



Figur 31: Livsrumsmodellens olika kategorier. Illustration Sweco.

Kommunens ambition för vägnätet mot 2050 beskrivs med hjälp av livsrumsmodellen och i följande avsnitt redovisas vägreservatet samt de länkar där det finns behov av omvandling eller renodling. Frirummen behandlas under kapitlet Gång. Omvandling av befintliga gator eller utformning av tillkommande länkar sker med fördel i samband med annan exploatering. Livsrumsmodellens framtidsbild ska ses som en ambitionsnivå som sträcker sig mot 2050. Att omvandla ett gaturum är ett långsiktigt arbete som ofta förutsätter att andra alternativa länkar tillkommer för att möjliggöra en omfördelning av trafikflöden och funktionalitet.



Figur 32: Målbild Livsrummodellen Halmstad 2050.

Vägreservat - Utpekade vägreservat ska hållas bebyggelsefria

Nedan följer en redovisning av vägreservaten som ska möjliggöra framtida vägbyggen. Syfte samt funktion i systemet ingår i redovisningen. För vägreservat som är knutna till kommunens exploatering påvisas även sambanden mellan ytor i Framtidsplan 2050. Ambitionen är tydlig; utbyggnad av infrastruktur ska gå i takt med bebyggelseplaneringen.



Figur 33: Utpekade vägreservat samt kommunikationsreservat i Framtidsplan 2050.

Vägreservat: Ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan

I framtagande av denna Transportplan konstateras att ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan är en central länk för stadens utveckling. Länken avlastar de centrala delarna av Halmstad och möjliggör en omstrukturering och omprioritering av trafikflöden. Samtidigt ges tillfälle till en storskalig utveckling av stadsbusstrafiken som möjliggör en flytt av busstrafik, hela eller delar av, från Brogatan till Slottsgatan. Kapacitet som frigörs ska styras till att öka framkomligheten genom separata körfält för busstrafiken längs med Laholmsvägen, Viktoriagatan, Slottsgatan och till viss del även Slottsjordsvägen (läs mer om detta i kapitel *Buss – ett yteffektivt sätt att resa*). Gatan blir en länk i staden för personbilstrafik och ska vara ett attraktivt alternativ för bilister som inte har målpunkt i stadskärnan.

Utformningen måste göras med omsorg. Hastighetsgränsen kan vara olika på olika delar av sträckan, 40-60 km/h. Tung trafik ska undvikas och hänvisas istället till Södra Infarten och de statliga vägarna för ledning via moten till målpunkt.

Enligt beslut i KS 210316 §64 slogs det fast att den fortsatta planeringen ska utgå från att denna länk utförs som en bro och att öppningsbara alternativ ska prövas. I detta inriktningsbeslut ingick även en specifikation kring vad fortsatt planeringen ska utgå från:

- utveckla området i anslutning till brofästena till levande stadsmiljöer
- knyta ihop staden med havet
- inkludera klimatskydd
- hänsyn ska tas till oskyddade trafikanter
- inkludera ett framtidsperspektiv, det vill säga möjlighet att på sikt tillföra mer vägkapacitet på bron
- bron ska ges ett arkitektoniskt avtryck

Bron ska framtidsäkras och om det i framtiden finns behov av att ge mer plats för motortrafiken på bron ska detta kunna ske genom en omDispositionering av broytan. I ett första skede ska dock motortrafiken ges två filer, en i vardera riktning. Övrig yta disponeras av gång och cykel. I framtiden ska det vara möjligt öka kapaciteten på bron för motortrafiken genom ytterligare körfält, men detta förutsätter att övrigt vägnät i anslutning till bron också dimensioneras därefter och att ytterligare en bro bredvid bro i Söder tillkommer dit gång- och cykeltrafiken kan flyttas. Detta ligger längre fram i tiden och bedöms i detta skede inte vara aktuellt inom planperioden.

Länken ska utformas som ett Integrerat transportrum, då den skapar kopplingar mellan olika stadsdelar.

Trafikflödena kommer att bli relativt stora, men gott om utrymme ges till gång och cykeltrafiken. Gående prioriteras högst på havssidan och cyklister på stadssidan. Cykeltrafiken bör ledas längs Amiralsgatan på del av sträckan för en genare mer stadsmässig koppling. Gående och cyklister korsar vägen i närheten av en vägkorsning eller planskilt. Om trafiksäkerheten kan säkerställas, kan en passage i plan vara aktuellt istället för planskilt, detta behöver studeras vidare.

I väster kopplar länken upp mot Flygaregatan. Vägreservatet medger ytterligare körfält mellan Järnvägsleden och Flygaregatan, samt ökad kapacitet i cirkulationsplatsen vid Slottsjordsvägen. Detta för att möjliggöra styrning av trafikflöden hit och för att kunna ge busstrafiken mer plats.

I öster ansluter förbindelsen i ett första skede via Stålverksgatan mot Södra Infarten. I ett senare skede när staden växer söderut finns ambitionen att göra järnvägspassagen vid Margaretagatan planskild via ny underfart. Detta medger ökad finmaskighet för den lokala trafiken via Knäredsgatan mot Stationsstaden samt mot Kristian IV:s väg, vilket avlastar Laholmsvägen ytterligare.

Fiskaregatan kopplas upp mot denna länk för fortsatt framkomlighet till bland annat småbåtshamn och reningsverk. Ytterligare en påkoppling mot denna nya gata på den västra sidan om Nissan tillåts, vilket specificeras inom detaljplanarbetet för nytt område i Söder (benämnt som H31 i FÖP Centrum).

Tullkammarkaj (område H35) förutsätter denna länk. För att fullt ut kunna genomföra den utpekade marken avsedd för blandad bebyggelse på Söder behövs den också. Vidare planeras Stationsstaden (område H36) utifrån att trafikmatning från kommunens västra delar sker söderifrån.

Vägreservat: Förlängning av Nymansgatan:

Tidigare kallades detta vägreservat Mickedalaleden men då det är en gata i staden som utgör utgångspunkt justeras namnet. Länken anpassas efter Galgbergets vattenskyddsområde och justering av befintlig bebyggelse behöver ske för att genomförandet ska vara möjligt. Vägreservatet ansluter till Nymansgatan och bidrar till en förlängning som skapar en koppling från stadens västra delar till sjukhusområdet. Länken planeras som ett Integrerat transportrum, då den skapar tillgänglighet mellan olika stadsdelar. Tillåten hastighet planeras till 40 km/h.

Denna länk avlastar problematiska länkar så som till exempel Karlsovägen, Fogdegatan och Magnus Stenbocksväg. Förlängning av Nymansgatan ger möjlighet att styra trafikflödena så att Karlsovägen kan avlastas och därmed möjliggöra för att utveckla Karlsovägen mot ett Mjuktrafikrum. Vid exploatering av stadens västra delar bidrar denna länk till en viktig avlastning. I den fortsatta planeringen måste oönskade trafikeffekter, så som genomfartstrafik över Galgberget, studeras närmre och åtgärder identifieras. Dialog med Försvarsmakten behövs i denna planering.

Vägreservat: Nordvästpassagen med förlängning mot Tiarpsallén:

Nordvästpassagen har tidigare legat med som ett relativt kort reservat mellan Göteborgsvägen via Vapnö till Flottiljvägen. Vägreservatet förlängs nu utmed befintlig vägstruktur för att möjliggöra en framtida utbyggnad av en väg här. Den föreslagna länken fortsätter efter Nordvästpassagen förbi flygplatsen, relativt nära för minskad påverkan på jordbruksmark, och ansluter mot Kustvägen via Tiarpsallén.

Länken utformas som Transportrum. Hastigheten kan var hög mellan 60 till 80 km/h och oskyddade trafikanter separeras tydlig. Länken ska vara ett attraktivt alternativ för biltrafiken med syfte att avlasta vägnätet inne i staden. Fortsatt utredning behövs inte minst för att länken ska bli ett attraktivt färdval och för att genhet ska kunna uppnås. Delen av reservatet närmst Sofieberg kan eventuellt utformas som ett Integrerat transportrum där någon påkoppling tillåts. Detta kommer att fastställas i efterföljande planering av ny stadsdel norr om Sofieberg (område H13 i Framtidsplan 2050).

Vägreservat: Förbindelse mellan Kustvägen och Frösakull

I samband med Framtidsplan 2030 utreddes detta vägreservat och beslut togs för vägreservatets dragning mellan Kustvägen och Frösakull. Samma sträckning arbetas nu in i Framtidsplan 2050. Länken avlastar Nya

Tylösandsvägen, då den ger en alternativ väg för att nå Kustvägen och komma vidare i vägnätet. Vägen ger räddningstjänsten ökade möjligheter att nå områden som idag är problematiska.

Vägen utformas som ett Integrerat transportrum, tvåfilig väg. Tillåten hastighet kan variera mellan 40 och 60 km/h. I kommande utredningar behöver utformning och hastighet för hela sträckan mellan Kungsvägen och Kustvägen studeras mer ingående då restiden blir avgörande för hur attraktiv denna väg kommer bli i förhållande till Nya Tylösandsvägen. Länken är en förutsättning för den exploatering som i Framtidsplan 2050 föreslår i Frösakull och ska byggas ut i samband med denna.

Vägreservat: Del av Getingevägen mellan Harplinge och Getinge

Befintlig väg mellan Getinge och Harplinge är bitvis inte trafiksäker. Kommunen säkrar upp möjligheterna att rätta ut en del av sträckan genom att lägga in ett vägreservat. Kommunen klassar denna väg som ett integrerat transportrum och ser gärna att vägen mellan Harplinge och Getinge kompletteras med cykelväg. Trafikverket är väghållare och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägen hanteras av dem. Även korsningen i höjd med Rävinge kan behöva ses över för trafiksäker anslutning. Länken får ingen systempåverkan på kommunalt vägnät. Vägen skapar förutsättningar för en högkvalitativ busstrafik mellan Getinge och Harplinge/Haverdal och vidare in mot staden i avvaktan på en stationsetablering i Getinge.

Vägreservat: Förbättrad anslutning Tiarpsallén mot Onsjövägen:

Tiarpsallén och anslutningen mot Kustvägen är idag inte trafiksäker. Kommunen lägger här ett vägreservat som möjliggör att i framtiden rätta upp Onsjövägen. Detta skapar möjligheter att anlägga en cirkulationsplats med syfte att förbättra en trafiksäker anslutning till Kustvägen. Kommunen klassar denna väg som ett integrerat transportrum. Trafikverket är väghållare och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägen hanteras av dem. Länken får ingen systempåverkan på kommunalt vägnät.

Ytterligare utredning – kommunikationsreservat öster om staden

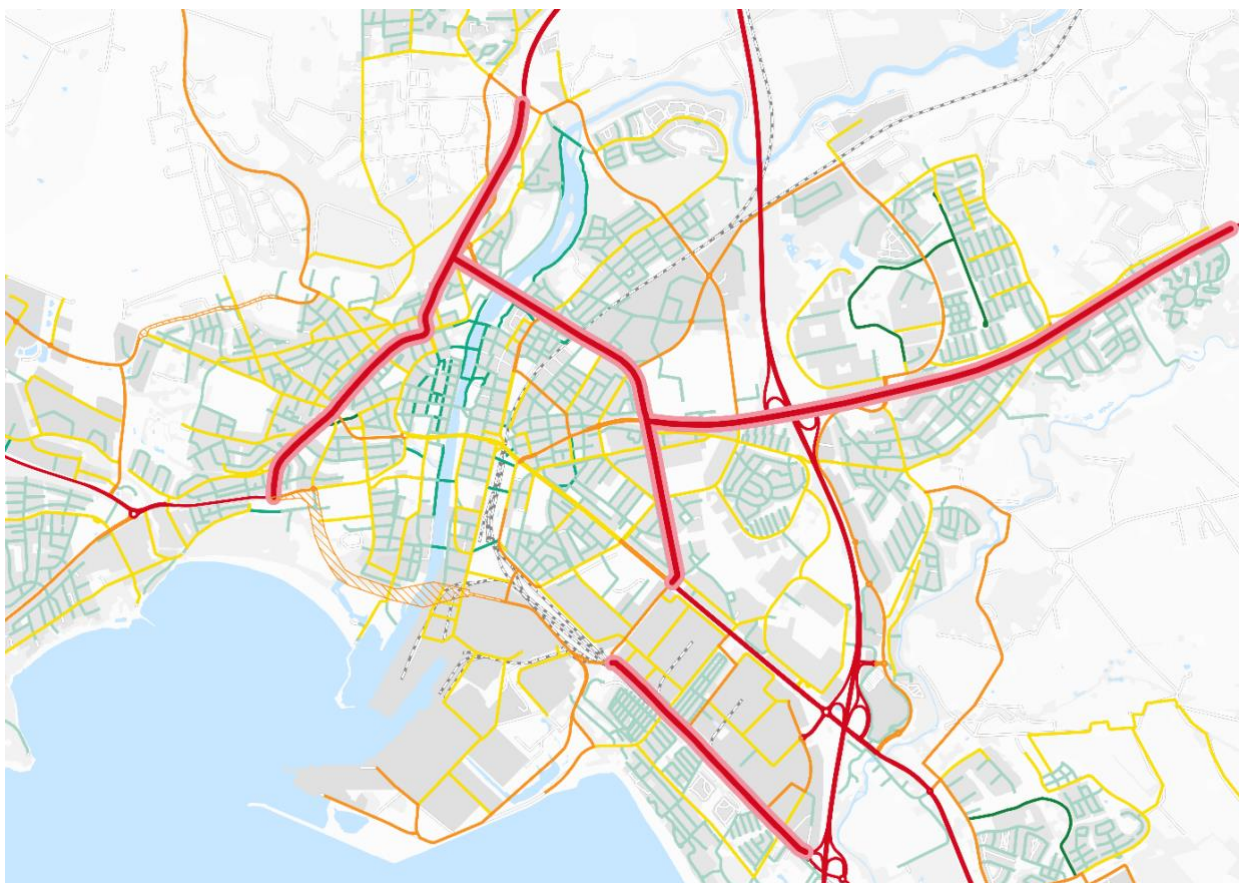
I översiktsplanen finns även ett kommunikationsreservat öster om staden utpekad. Detta reservat beskrivs under kapitel *Gods – hållbara godsflöden i en växande kommun*. Syftet med detta reservat är att i framtiden möjliggöra en byggnation av nytt järnvägsspår för gods och även möjliggöra en flytt av E6:an. För kommunikationsreservatets södra del behövs en översyn eftersom reservatets nuvarande sträckning inte är anpassad till motorväg. Med anledning av kommande klimatförändringar och stigande havsvattennivåer bör en översyn av detta reservat ske. I denna utredning bör också ingå en analys av vad en ändrad funktion av E6:an skulle innebära för kommunens transportsystem i stort.

Anpassade gaturum enligt Livsrumsmodellen

Nedan följer en redovisning av de gaturum som är i behov av förstärkningar eller av omvandling enligt Livsrumsmodellens målbild.

Förstärkning mot Transportrum

Ett gaturum där motortrafiken prioriteras och som kopplar upp kommunen för regional tillgänglighet.



Figur 34: Utpekade Transportrum i Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Järnvägsleden

Järnvägsleden är en betydelsefull länk i kommunens trafiksystem. Länken bär stora flöden av motortrafik redan idag. Motortrafiken är och kommer att vara dominerande på länken. Fokus här ligger på motortrafikens framkomlighet och trimningsåtgärder för ökad kapacitet och flöde är välkommet. Oskyddade trafikanter separeras tydligt.

Växjövägen

Väg 25 och Växjövägen fram till cirkulationsplats mot Wrangelsgatan är utformat som ett Transportrum idag och detta behålls. Separering av oskyddade trafikanter behöver stärkas och styrning av oskyddade trafikanter likaså för att undvika spring över vägen. Möjligheter att skapa ytterligare planskildhet vid korsning Frennarpsvägen/Carl Kuylenstjernas väg behöver studeras närmre. Trimningsåtgärder för bättre flöde välkomnas.

Wrangelsgatan

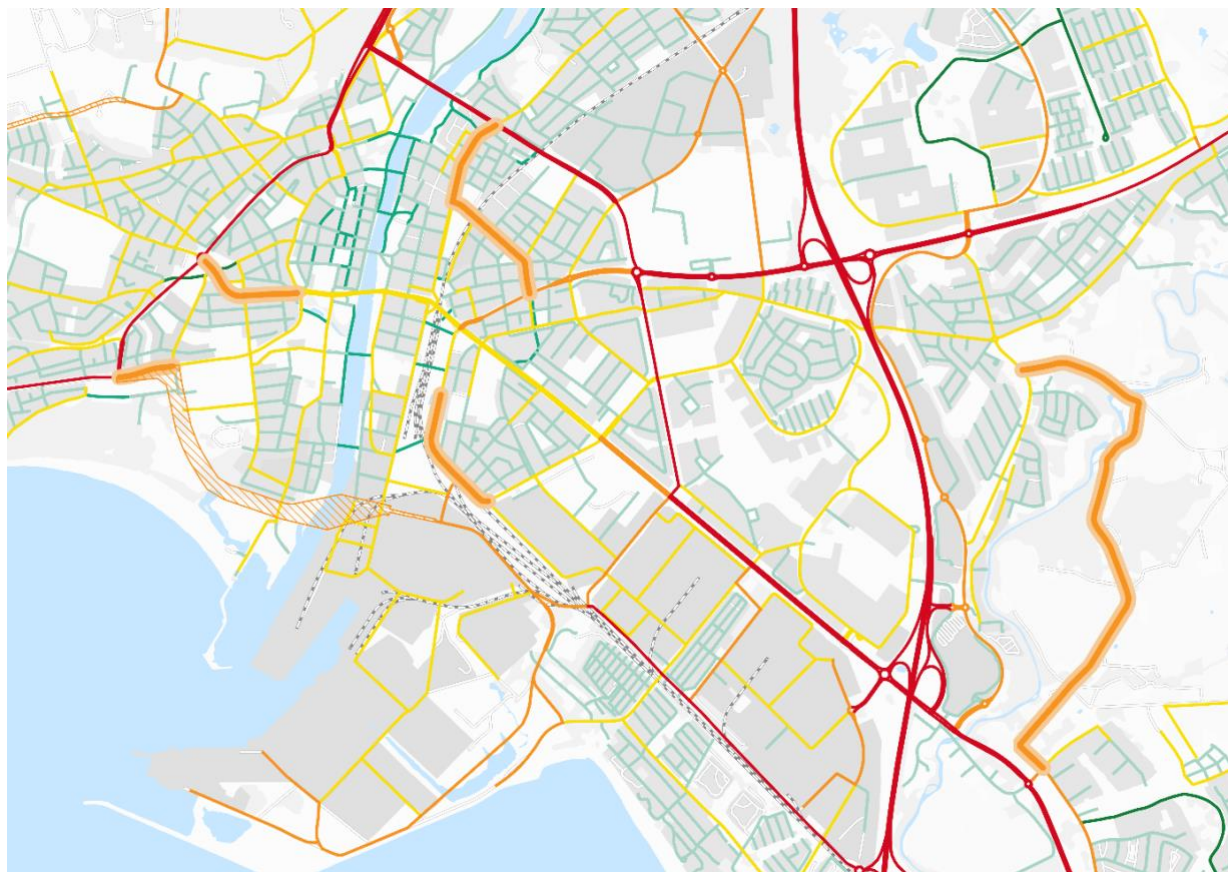
Wrangelsgatan är också identifierad som en viktig länk för motortrafiken och fokus är på motortrafikens flöden och oskyddade trafikanter separeras tydligt. Utifrån trafikflöden och funktionalitet så bör oskyddade trafikanter passera planskilt men platsbristen är här ett faktum och begränsar vad som är möjligt att åstadkomma. Trimningsåtgärder för bättre flöde välkomnas.

Södra Infarten

Denna länk byggs och planeras för att skapa stärkt koppling mellan hamnområdet och E6 samt väg 15, vilket avlastar en del av Laholmsvägen. Fram till Larsfridsvägen utgörs denna länk av ett transportrum och här prioriteras motortrafiken, de oskyddade trafikanterna separeras tydligt och där de korsar vägen måste detta göras planskilt.

Förändring mot Integrerat transportrum:

Ett gaturum som skapar tillgänglighet mellan olika stadsdelar.



Figur 35: Utpekade integrerade transportrum att omvandla i Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Timmermansleden

Timmermansleden är idag utformat som ett Transportrum. I samband med att vägkapacitet tillförs genom ny gata på Söder med tillhörande bro möjliggörs en omvandling av denna centrala länk med syfte att annonsera centrum.

Omvandling skapar möjligheter att exploatera i anslutning till vägen. Timmermansleden omvandlas från led till gata, fortsatt är länken viktig för motortrafik men tempot ska vara lägre och karaktären mer stadsmässig. Länken utformas som ett integrerat transportrum, dock i en mjukare variant där grönska inkluderas och tillåten hastighet är max 40 km/h. Biltrafik leds in mot nytt planerat parkeringshus, cykeltrafik leds mot superstråken längs Karl XI:s väg, Slottsgatan och Slottsjordsvägen. En ny väganslutning för antingen bil och/eller buss kan tillåtas mot Timmermansleden och en passage i plan för oskyddade trafikanter införs i anslutning till denna. I FÖP Centrum pekas nytt område ut för blandad bebyggelse (H24) där ett nytt parkeringshus ingår. Utformning specificeras inom ramen för detaljplanering av området.

Gamletullsgatan – del mellan Wrangelsgatan och Linnégatan

Gamletullsgatan är idag tidvis mycket högt belastad och korsning mot Wrangelsgatan begränsar. För att klara ytterligare exploatering i området behöver trafik fördelas på flera länkar. Styrning av flöden ska ske mot Linnégatan där kapaciteten förstärks genom en ny planskildhet under järnvägspassagen för samtliga trafikslag. Även i framtiden kommer denna del av Gamletullsgatan att vara belastad och gatan ska i största möjliga mån anpassas därefter. Fram till Linnégatan utformas vägen som ett integrerat transportrum.

Linnégatan

Befintlig Linnégatan förstärks mot ett integrerat transportrum, dock i en mjukare variant där grönska inkluderas och tillåten hastigheten är max 40 km/h. Linnégatans funktion i systemet stärks då en tunnel i fullhöjd planeras för järnvägspassagen. Gatan skapar kopplingar mellan olika stadsdelar och kopplar upp mot Enslösvägen. Uppkoppling mot Enslösvägen kan ske på två sätt. Antingen via en fortsättning av Linnégatan eller via Muraregatan och Snickaregatan. Vad som är möjligt behöver studeras närmre och det är tänkbart att motortrafiken har en väg och de oskyddade trafikanterna en annan mot och förbi Enslösvägen och Nyhem. Oskyddade trafikanter ges generöst med utrymme och korsningspunkter utformas med ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv. Denna investering behövs för att avlasta korsningspunkten vid Gamletullsgatan/Wrangelsgatan.

Förstärkt koppling mellan Fyllinge och Snöstorp via Olofstorp

I takt med att områden Fyllinge med omnejd växer och framförallt när nytt område vid Olofstorp (område H22 i ÖP) byggs ut behöver vägnätet öster om Fylleån stärkas. Idag har de flesta vägar i området enskilt huvudmannaskap, medan väg 567 mot Snöstorp har statligt huvudmannaskap. Förstärkning av vägnätet behövs, och kommunen kan behöva ta över berörda vägar och därmed få rådighet och ansvar för dem. Att förstärka kopplingen mellan Fyllinge, Snöstorp och vidare mot Vallås och väg 25 bidrar till ett robust transportsystem där biltrafiken kan fördelas flera länkar. Tänkbart är att Fyllinge, och framförallt Fyllinge IV:e kvadranten (område H10) även kopplas mot denna väg.

Slottsjordsvägen – del mellan Flygaregatan och Järnvägsleden

Det planeras och byggs mycket runt denna väg och denna del ska utformas som ett Integrerat transportrum. Sträckan mellan Flygaregatan och Järnvägsleden behöver förstärkas och körfält behöver tillföras, dels som ledning mot ny gata på Söder men även för att kunna prioritera upp busstrafiken. Denna delsträcka planeras som Integrerat transportrum. Cirkulationsplatsen vid Flygaregatan behöver byggas om och anpassas till de nya förutsättningarna. Även ökade möjligheter för oskyddade trafikanter att korsa vägen behövs. Fördjupad utredning behövs för hela Slottsjordsvägen och de olika trafikslagen behöver hanteras samlat. Detta blir ett följduppdrag som bör takta med planeringen av bro i Söder.

Del av Bolmensgatan samt Knäredsgatan

Bolmensgatan görs genomgående genom att den kopplas upp mot Knäredsgatan. Tillsammans med ny gata på Söder samt bro och Södra Infarten öppnas nya möjligheter att trafikmata resecentrum via denna väg. Samtidigt finns planer på att göra plankorsningen vid Margaretagatan planskild, dessa länkar tillsammans skapar kopplingar mellan stadsdelar och utformas som integrerat transportrum. Motortrafik på Bolmensgatan söderifrån styrs mot nytt parkeringshus och norr om parkeringshuset övergår gatan till ett Mjuktrafikrum. Knäredsgatan utformas som Integrerat transportrum och kopplas via Svetsaregatan mot Larsfridsvägen.

Förändringar mot mjuktrafikrum

Ett gaturum som fyller funktion av uppsamlande gata i staden och inom bostadsområden som leder mot den övergripande strukturen.



Figur 36: Utpekade mjuktrafikrum att omvandla i Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Slottsjordsvägen – del mellan cirkulationsplatserna vid Flygaregatan och Slottsgatan

Del av vägen mellan befintliga cirkulationsplatser vid Flygaregatan och Slottsgatan klassas som Mjuktrafikrum med fokus på busstrafiken. Slottsjordsvägen separerar Västra förstaden och stadsdelen Söder, vilka är två expansiva områden i staden. Vägens barriäreffekt kommer öka i takt med att bostäder byggs ut och oskyddade trafikanters behov av att korsa vägen likaså. Ytterligare korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter kommer att behövas. Vägen behöver även breddas för att ge ökad framkomlighet för busstrafiken. En ny större hållplats behövs där platsbildning bidrar till känslan av stad. Fördjupad utredning behövs för hela Slottsjordsvägen och de olika trafikslagen behöver hanteras samlat. Detta blir ett följduppdrag.

Stationsgatan

Del av stationsgatan, norr om lokstallarna, ingår i projektet Stationsstaden. Inom ramen för detta projekt finns det planer på att utveckla området i anslutning till befintligt stationshus och därtill finns utvecklingstankar för Tullkammarkajen. Gatan kommer vara en del av stadsmiljön och den behöver anpassas därefter. Utformningen kan variera sektionvis. Utanför dagens stationshus är det tänkbart att gatan blir del av en större torgyta. Mjuktrafikrum är utgångspunkt och en omvandling av gatan är möjligt först när Södra Infarten är på plats som då blir räddningstjänstens primära utryckningsväg till hamnområdet. Även om gatan i framtiden ges en stadsmässig karaktär ska det fortsatt vara möjligt för räddningstjänsten att komma fram. Även busskoppling mot färjeterminalen behöver

plats. Behovet för oskyddade trafikanter att korsa gatan kommer att öka i takt med att området utvecklas, inte minst genom ny gång- och cykelbro över Nissan vid Stationsparken. I takt med att vägnätet utvecklas kopplas Stationsgatan mot bro i Söder och mot ny planskildhet vid Margaretagatan, och blir en del av stadens finmaskiga nät.

Del av Bolmensgatan

Denna gata förlängs söderut och kopplas ihop med Knäredsgatan. Del av Bolmensgatan, från nytt parkeringshus till korsningen mot Laholmsvägen utformas som ett mjuktrafikrum där stadsmässighet är utgångspunkt. Genomfartstrafik mot Laholmsvägen ska försvåras eller omöjliggöras då busstrafikens framkomlighet vid korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan inte ska försämrats. Det är möjligt att Bolmensgatans relativt raka sträckning justeras för att skapa bättre förutsättningar för exploatering i anslutning till gatan, men detta specificeras inom ramen för Stationsstaden.

Gamletullsgatan del mellan Linnégatan och Stationsgatan

Då ny planskild underfart planeras vid järnvägsövergången vid Linnégatan samt att en förstärkning av denna väg planeras skapas möjligheter för att behålla den inre delen av Gamletullsgatan som ett Mjuktrafikrum. Gamletullsgatan passerar Fredsgatan och åtgärder kan komma att behövas här då de oskyddade trafikanterna förväntas bli fler i samband med att järnvägs korsningen byggs om och blir planskild.

Del av Laholmsvägen, Viktoriagatan, Slottsgatan och Slottsbron

När bro och ny gata i Söder finns att styra trafikflöden mot öppnas möjlighet upp för stadsomvandling och bussprioritering. Laholmsvägen är lång och sektionvis kommer den ha olika utformning och karaktär. Vid Väservallsvägen övergår vägen från Transportrum till Integrerat transportrum för att sedan gradvis från korsning mot Wrangelsgatan/Larsfridsvägen övergå till en mer stadslivskaraktär. Vid korsningen Laholmsvägen/Margaretagatan och vidare mot Slotts rondellen är ambitionen att utformningen och karaktären utgörs av Mjuktrafikrum med fokus på busstrafiken. Här är tempot lägre och de oskyddade trafikanterna mer närvarande. Som trafikant befinner du dig nu i centrala Halmstad och ökad uppmärksamhet krävs.

Fortsatt kommer denna vägsträcka vara viktig för motortrafiken och framförallt busstrafiken, vilket gör att utformning måste ske med omsorg så att en trafiksäker gatumiljö kan säkerställas. Genom den stadsutveckling som pågår är det naturligt att flytta ut busstrafiken, hela eller delar av den från Brogatan till Slottsgatan och detta kräver sin plats. Framkomligheten för Supercykelstråket längs med vägen ska inte försämrats samtidigt som korsningsmöjligheterna för de oskyddade trafikanterna ska öka. Oskyddade trafikanters behov av att korsa vägen har identifierats mellan Slottet och Stadskärnan samt mellan Nyhems torg och Sturegymnasiet. I anslutning till dessa platser placeras också större busshållplatser. Fördjupad utredning krävs för att en god trafikmiljö som helhet och för att möjliggöra denna stadsomvandling. Detta blir ett följduppdrag.

I anslutning till denna vägsträcka planeras för förtätning genom utpekade ytor för bostäder i Centrumutvecklingsplanen, område H30, H29, och H26. De utpekade områdena möjliggörs genom omvandlingen och bidrar till stadsomvandling.

Kristian IV:s väg

Redan idag har gatan delvis karaktär av mjuktrafikrum, där passagen över vägen i höjd med Högs skolan är upphöjd och oskyddade trafikanter bjuds in för att sig över vägen. Inriktningen är att även övriga delar av gatan utvecklas till en mer inbjudande miljö. Kristian IV:s väg tar mycket plats och mellan gatan och bebyggelsen finns mellanrum som

kan utnyttjas bättre. Bebyggelsen tillåts vända sig mot gatan, vilket den till viss del gör redan idag. Planering behöver takta med ambitionen att göra plankorsningen vid Margaregatan planskild. Hastigheten är låg och biltrafikanter behöver vara uppmärksamma längs sträckan. Trafikmatning till större målpunkter i området kan behöva förtydligas, korsningsmöjligheter för oskyddade trafikanter likaså.

Karlsrovägen

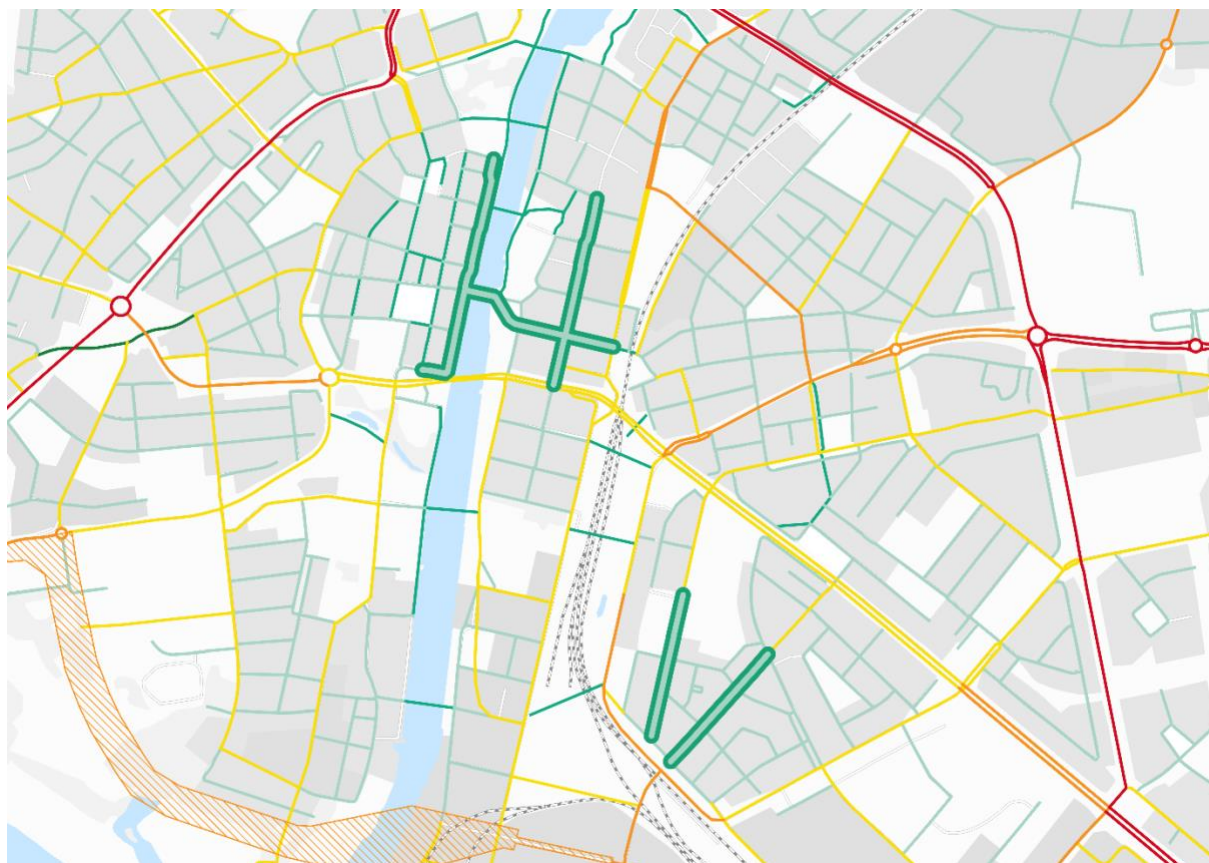
Denna gata har idag funktionen som ett integrerat transportrum men gata är utformat som ett Mjuktrafikrum. Inriktningen är funktion och karaktär ska stämma överens och mjuktrafikrum är målbilden. För att lyckas med detta behöver gatan avlastas och trafikmängderna minskas. Föreslaget vägreservat, Förlängning av Nymansgatan bidrar till alternativ väg och förväntas leda till minskade flöden. En förlängning av Nymansgatan samt åtgärder på Karlsrovägen, med syfte att minska framkomligheten för biltrafiken är en förutsättning för att omvandlingen ska vara möjlig.

Skepparegata och Fiskaregatan

Skeppargatan och Fiskaregatan renodlas till mjuktrafikrum och blir därmed uppsamlande gator som leder mot det övergripande vägnätet. I Fördjupad översiktsplan för Centrum finns ett stort område för blandad bebyggelse (benämns H31) utpekat längs Skepparegatan, samtidigt planeras för ny gata på Söder med tillhörande bro. Fiskaregatan och ytterligare väg från område H31 kopplas upp mot ny gatan på Söder med tillhörande bro. Skepparegatan gör det inte. Dessa nämnda länkar tillsammans med Södra vägen, utgör huvudstrukturen för stadsdelen Söder.

Förändringar mot Integrerat Frirum

Gaturum i tät miljö där alla trafikanter är välkomna men gående och cyklisters behov är dimensionerande.



Figur 37: Utpekade integrerade frirum att omvandla i Livsrumsmodellen Halmstad 2050.

Del av Fredsgatan

Fredsgatan, från korsning Gamletullsgatan och vidare via Strandgatan och Österbro renodlas till Integrerat Frirum. Mer plats ges åt de oskyddade trafikanterna. Vad som är möjligt att åstadkomma styrs av busstrafikens framtida frekvens på Strandgatan och Österbron. Idag är busstrafiken dominerade på Österbro men genom flytt av busstrafiken från Brogatan till Slottsgatan, öppnas möjligheter upp för annan disponering av detta stråk.

Del av Kungsgatan

Kungsgatan, mellan Viktoriagatan mot Stellan Mörnersgata klassas ned och blir ett Integrerat frirum. Här delas ytan mellan alla trafikslag. Förändringen innebär att gående och cyklister prioriteras upp och ges utrymme i gaturummet. Gatan blir en del av Kungsfreden.

Hamngatan

Omvandlas och får en förstärkt karaktär av ett Integrerat frirum där gående och cyklande ges mer plats. Kopplingen mellan Slottsbron och de centrala delarna av Halmstad förstärks. Utrymmen för gående och cyklande utökas och planering sker tillsammans med åtgärder för klimatanpassning. Korsningen vid Österbro justeras för säker passage vilket skapar ett sammanlänkat stråk längs Nissan som fortsätter norr om Hamngatan mot Norre Kattspark.

Del av Margaretagatan

Margaretagatan har redan i dagsläget karaktären av en småskalig villagata öster om järnvägen, men funktionen liknar ett Integrerat transportrum. Margaretagatan skapar idag en gen koppling mot hamnområdet. En ny planskildhet för järnvägspassagen vid Margaretagatan förespråkas där trafik styrs via Knäredsgatan mot Bolmensgatan och Kristian IV:S väg. Detta skapar ny väg för genomfart mot hamnen och ger möjligheter för att Margaretagatas funktion och karaktär bättre ska samspela framöver. Integrerat frirum är utgångspunkt på gatans södra del, gång och cykeltrafiken ges här mer utrymme och gröna inslag välkomnas i gaturummet.

Del av Engelbrektsgatan

Gatan södra del utvecklas som småskalig villagata och ges karaktären av integrerat frirum och parkrum med gott om plats för gående och cyklister. Alla trafikslag är välkomna men enklast är det för gående och cyklister att både ta sig fram längs med Engelbrektsgatan och att korsa den. I takt med att Stationsstaden och högskoleområdet utvecklas kommer gång- och cykeltrafiken i öst-västlig riktning förbi Engelbrektsgatan att öka.

Förändring i övriga orter

Transportsystemet består av en helhet och de statliga vägarna fyller en viktig funktion tillsammans med det kommunala och enskilda vägarna. Enligt Livsrumsmodellen skulle troligtvis stora delar av det statliga vägnätet klassas som transportrum och vissa länkar även som Integrerat transportrum. Trafikverket har pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet och klassningen kallas Funktionellt prioriterat vägnät. Denna klassning belyser vägarna funktion, med stor fokus på motortrafiken. För orterna längs med det statliga vägnätet är det inte ovanligt att större vägar skär igenom samhällena och det blir en konflikt mellan vägen som barriär för de oskyddade trafikanterna med motortrafikens framkomlighet. Kommunen ska arbeta för god boendemiljö genom minskad barriäreffekt och ökad trafiksäkerhet. Detta tillsammans med behovet av regional tillgängligheten utgör utgångspunkt i dialogen med Trafikverket.

I denna version av Transportplan valde kommunen att enbart klassificera vägnätet i staden med hjälp av Livsrumsmodellen. I Oskarström och Getinge är kommunen väghållare men dessa behandlas likt övriga orter och

klassas inte enligt Livsrumsmodellen även om kommunen har rådighet och ett mer uttalat ansvar här. Det är tänkbart att utveckla arbetet med Livsrumsmodellen och att klassificera fler områden i kommunen enligt denna metod.

Samplanera och driv för utveckling av vägnätet där kommunen inte är väghållare

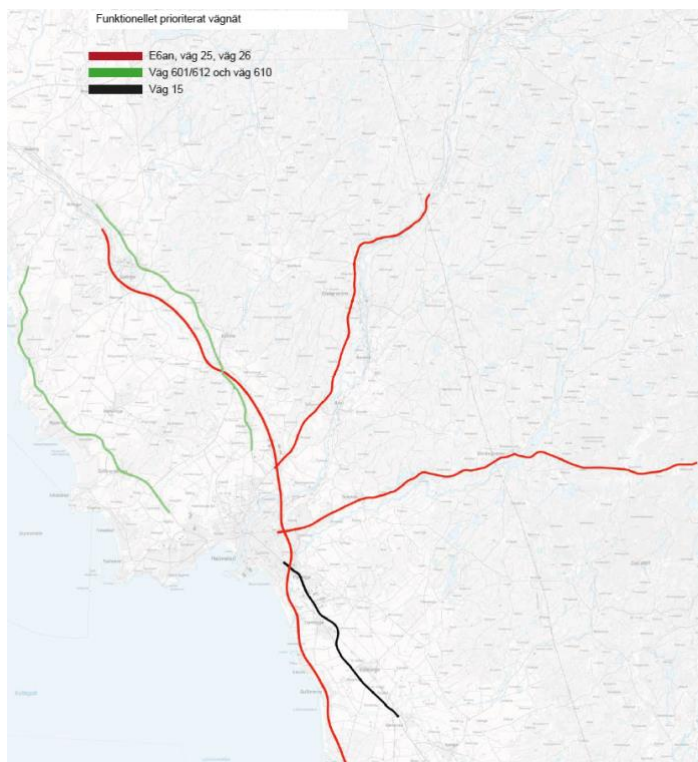
Statliga vägar

Trafikverket är väghållare för majoriteten av de större vägarna utanför staden och de större tätorterna. Ofta är de även väghållare för gång- och cykelvägar i anslutning till en statlig väg. Trafikverket har pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät och i Halmstad utgörs dessa vägar av; E6, väg 15, väg 25, väg 26, väg 601/612 och väg 610, se figur 38 nedan.

Att Trafikverket är väghållare innebär att de ansvarar för investeringar på vägarna, vilket fastställs inom ramen för de nationella och regionala infrastrukturplaner som tas fram av Trafikverket respektive Region Halland. Halmstads kommun har inget namngivet vägprojekt med i den nationella eller den regionala infrastrukturplanen under perioden 2018-2029. I Regional infrastrukturplan finns dock medel i pottar som kan användas för trimnings- och trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. I Halmstads kommun finns flera tänkbara objekt för denna typ av finansiering, bland annat cirkulationsplatser längs med väg 15 och cirkulationsplats på Kustvägen.

Åtgärderna i infrastrukturplanerna identifieras genom ett etablerat arbetssätt, så kallade åtgärdsvalsstudier (ÅVS). I ÅVS:er skapas förståelse för situationen, problem och brister identifieras och sedan ska effektiva lösningar hittas. Studier kan drivas för små och lokala problem likväl som för stora, komplexa och strategiska utvecklingsfrågor, men gemensamt är att de bygger på fyrstegsprincipen.

Halmstads kommun ska arbeta aktivt med att belysa brister och meddela trafiksäkerhetsproblem på det statliga vägnätet även om kommunen själv inte har mandat att åtgärda dem. De åtgärder som föreslås för de statliga vägarna är sådana som kommunen i olika sammanhang ska verka för att Trafikverket utreder enskilt eller tillsammans med kommunen för att generera åtgärdsförslag. Halmstads kommun ska även aktivt samverka med grannkommuner och regionen samt delta i framtagandet av den regionala infrastrukturplanen. Här ska kommunen bland annat föreslå lämpliga förslag till ÅVS:er inom kommunen och verka för att föreslagna åtgärder möjliggörs genom anslag i den regionala infrastrukturplanen.



Figur 38: Trafikverkets klassning – funktionellt prioriterat vägnät.

I Halland ska en ÅVS för väg 25 påbörjas under hösten 2021, vilket kommer peka på dagens behov och brister och sedan föreslå åtgärder för dessa. Vidare ser kommunen behov av ÅVS:er kopplat till nya tågstationer i såväl Getinge som Trönninge samt Kustvägen som helhet.

Fortsatt arbete utgörs av en strategisk översyn av huvudmannaskap som bör göras i dialog med Trafikverket och Region Halland. I de fall där samhällsutvecklingen hade tjänat på ett kommunalt huvudmannaskap, ska kommunen arbeta för detta. Översynen bör innefatta både bilvägar och gång- och cykelvägar. Ett första steg vore att analysera vägarna inom kommunens utpekade servicesamhällen, både gällande vägar med statligt och enskilt huvudmannaskap, för att fastslå lämpligt huvudmannaskap. När det gäller det enskilda vägnätet i tätorterna är detta endast en fråga för kommunen och berörda vägföreningar, när det gäller statliga vägar är detta en fråga att diskutera med Trafikverket och Region Halland. Detta arbete hade även kunna inkludera en klassning av vägnätet enligt Livsrumsmodellen. Det behövs en samsyn kring vägarnas funktion, om funktionen är av lokalt, regionalt eller nationellt intresse.

Enskilda vägar

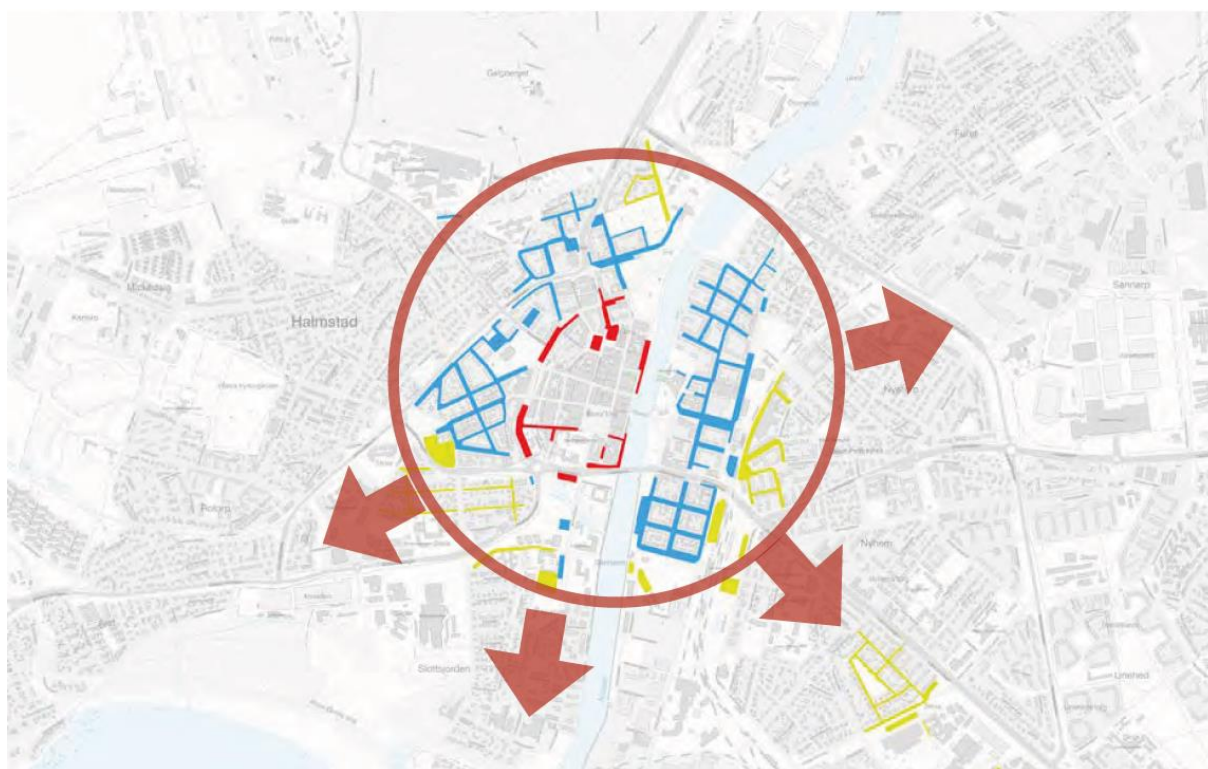
Enskilda vägar underhålls av vägföreningar, samfälligheter, enskilda personer eller av andra typer av sammanslutningar. Enskilda vägar finns framför allt på landsbygden men också i tätorter, se figur 28 inledningsvis i detta kapitel. Enskilda väghållare kan söka bidrag från staten och kommunen. Bidraget är ett stöd för att underhålla vägen. För att en enskild väg ska få bidrag krävs bland annat att vägen ska hållas öppen för allmänheten och att den ska hållas i ett farbart skick. Halmstads kommun har tagit på sig driften av vägar inom vägföreningsområde, enligt lokal föreskrift 1973. Detta gäller i princip alla enskilda vägar inom mindre tätorter i kommunen.

Trafikregler på enskilda vägar beslutas normalt sett av kommunen eller av Länsstyrelsen. Enskilda vägar utan bidrag, har inte krav på att hållas öppna för allmänheten. Ägaren till enskild väg har möjlighet att utforma vägen med exempelvis farthinder. I denna plan har kommunen valt att ej lyfta brister på det enskilda vägnätet. I framtiden kan

det dock finnas behov av att se över väghållaransvaret på viktiga väglänkar som idag är enskilda för att kommunen ska få större möjlighet att styra utvecklingen, detta främst kopplat till utveckling för gång, cykel och kollektivtrafik.

Parkering som verktyg att styra trafikflöden och resvanor

Ett av kommunens viktigaste verktyg för en målstyrd trafikplanering är parkering. Genom parkering kan beteenden och trafikflöden styras och påverkas. Kommunen bestämmer i vilken grad parkering ska erbjudas på allmänna platser (på gator och i parkeringsanläggningar), genom parkeringsnormen (på kvartersmark), och styrning kan även ske via taxan. I takt med att staden växer och områden utvecklas så kommer mark som idag används till parkering behövas tas i anspråk för bostäder och stadsliv. Inriktningen är att markparkering tas bort först när annan markanvändning motiverar det. I figur 39 nedan visas parkeringszoner idag och hur de schematiskt bör utvecklas framåt.



Figur 39: Inriktning för utveckling av parkeringszoner i centrum.

Parkeringsnormen verkställer kommunens målstyrda trafikplanering och styr parkeringsbehovet på kvartersmark för invånare, verksamheter och besökare. Den ger även möjlighet att reducera antalet parkeringsplatser för bilar och den möjliggör även för parkeringsköp. För nya bostadsområden, centralt i staden kan så kallade Gröna resplaner vara ett strukturerat sätt att arbeta med parkerings- och mobilitetsfrågor för att stimulera hållbara resvanor. Det är av central betydelse att parkeringsnormen hänger ihop med hanteringen av de befintliga parkeringarna och stadens utveckling, då de påverkar varandra i allra högsta grad. Parkeringsnormen kan behöva uppdateras för att bättre spegla förhållandena i staden.

Allmänt behov av parkering är styrande men samutnyttjande är ledord

Bilparkering är en service som skapar tillgänglighet till målpunkter för bilister, ju enklare det blir att hitta parkering desto attraktivare blir detta trafikslag. Samtidigt är inriktningen att söktrafik ska undvikas. Därmed blir det viktigt att noga utreda vilket utbud som ska erbjudas, var den placeras och hur prissättningen ska se ut. Utifrån den utveckling som pågår, kan parkering i framtiden få en förändrad roll. Automatisering och nya smarta mobilitetstjänster, kan

förändra behovet av parkering. De parkeringshus vi bygger idag bör planeras så att den framtida funktionen av byggnaden kan omvandlas i takt med att behoven förändras.

Det är inte kommunens ansvar att tillgodose parkeringsbehov kopplat till bostaden men genom att planera utifrån en helhet kan markanvändning effektiviseras. Dagtid kan parkeringar användas för besökare och personer som arbetar i staden och kvällstid kan samma plats användas för de boende. Att tidigt tänka in samutnyttjande vid planering av nya parkeringsanläggningar där också kommunen ser ett allmänt behov av parkering är effektivt, både sett ur markåtgång men också ur en ekonomisk aspekt då flera aktörer kan dela på kostanden. I det fortsatta arbetet ska det också identifieras om parkeringsanläggningarna ska utformas som ett mobilitetshus istället för traditionellt parkeringshus. Mobilitetshus bygger på delningsekonomi, istället för att parkera en egenägd bil i ett parkeringshus erbjuder ett mobilitetshus möjligheter att låna och/eller hyra fordon som tillförser mobilitet. Det är framförallt samutnyttjande anläggningar som har potential att bli så kallade Mobilitetshus.

Parkeringsmöjligheter för olika syften ska erbjudas

I den allt större och tätare staden är det naturligt att en överflyttning sker från markparkering till större och mer yteffektiva anläggningar. Samtidigt finns fortsatt behov av nära markparkeringar, längs gatan, för snabba besök, som ger tillgänglighet till bostäder och för personer med funktionsvariationer.

Fler och fler elbilar tas i drift och en stor del av laddningen kommer ske vid hemmen, men publika laddstationer behövs också. I Halmstad tillhandahåller kommunen idag ett antal allmänna parkeringar med laddmöjligheter för elbilar, exempelvis i parkeringshus Svartmunken och Gamletull. Till det finns även privata aktörer som erbjuder laddplatser. Inriktningen är att kommunen ska uppmuntra och stimulera övergången till nyare och renare teknik och möjlighet att publikt ladda elbilar är en del av detta. En helhetssyn behövs och kommunen ska underlätta för aktörer som avser att bygga ut laddinfrastruktur och andra hållbara drivmedelslösningar i kommunen. Marknaden styr efterfrågan, kommunen ska underlätta för etableringar.

Infartsparkering, stationsnära parkering, pendelparkering och centumparkering är olika typer av parkeringsbehov som identifierats. Figur 40 visar platser för nya parkeringsanläggningar och infartsparkeringar i eller i anslutning till centrum.



Figur 40: Föreslagna nya parkeringsanläggningar i centrum.

Placering av nya parkeringsanläggningar ska ske strategiskt och sammanlänkat med transportsystemet i stort. Att utforma attraktiva gångstråk från de centrumnära anläggningarna till stadskärnan skapar mervärden.

Parkeringspromenaderna specificeras i kommande gångplan.

Infartsparkeringar kan vara ett sätt att tillföra god tillgänglighet till målpunkten centrum, men minska genomfartstrafiken. Dessa placeras med fördel i anslutning till en busshållplats som möjliggör en bussresa sista biten i mot centrum. Även någon form av delningstjänst kan med fördel kopplas till infartsparkeringarna för att underlätta hela resan. Biljetsamverkan mellan parkering, delningstjänst och/eller buss kan öka attraktiviteten för denna typ av kombinerad resa.

Idag finns ett fåtal pendelparkeringar där funktionen till stor del består av samåkningsparkering (bil till bil). Dessutom finns stationsnära parker kring Resecentrum som används för byte mellan bil och tåg. Inriktningen är att dessa platser ska komplettera kollektivtrafiken snarare än att konkurrerar med densamma. Dessa typer av parkeringsbehov bör ses över och utvecklas. Samplanering med Trafikverket kan vara en förutsättning vid vägar som kommunen inte är väghållare för. Pendelparkeringar av denna typ bör placeras i anslutning till kollektivtrafikstråk som har ett gott turutbud. Denna typ av parkering kan öka upptagningsområdet för busslinjen.

Gods – hållbara godstransporter i en växande kommun

Bakgrund

Verksamheters transportbehov varierar stort. Det finns ingen universallösning för allas behov, utan det kan röra sig från tunga transporter av farligt gods till mindre leveranser till enskilda hushåll. Kommunen har rådighet över anslutningsvägar och industrispår och dessa delar ska utvecklas tillsammans med den statliga infrastrukturen för att skapa en god helhet. Transportsystemet måste ha kapacitet för att ta emot de långväga transportererna men också kunna hantera flöden i det lokala nätet.

Att aktivt arbeta och planera för godsflöden innebär att arbeta för att skapa goda förutsättningar för näringslivet i kommunen. Att även prioritera hållbara godsflöden innebär minskad klimatpåverkan. Detta sammantaget gör att arbetet med hållbara godstransporter kan användas som verktyg för att uppnå de flesta av utmaningarna som är identifierade i Transportstrategin; *En växande kommun där fler ska använda samma system, Stärk tillgängligheten för näringslivet, Halmstad - en del i tillväxtregionen Halland* och *Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa*. Nedan följer de planeringsinriktningar som utgör utgångspunkt för arbetet med hållbara godstransporter i Halmstad.

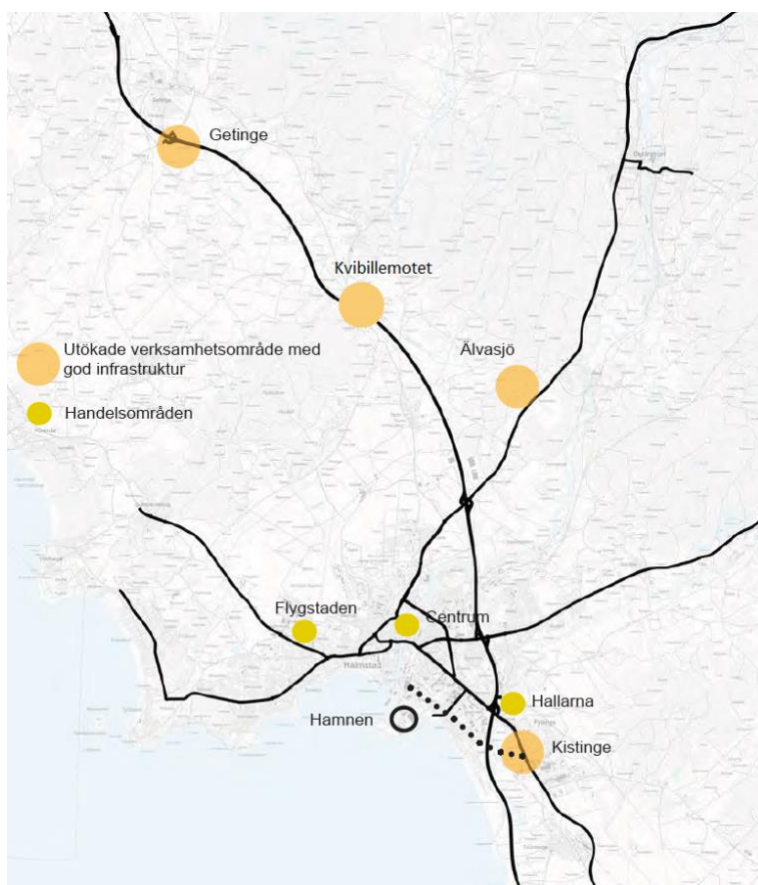
Planeringsinriktningar

- Stöd hållbara godstransporter genom effektiv markanvändning
- Fortsätt utveckla hamnen och styr godsflöden mot hamn, järnväg och statligt vägnät
- Planering som stödjer utvecklingen av lastbilsuppställning och kombiterminal i Halmstad.
- Planera med flexibilitet och i nära dialog med befintligt näringsliv
- Planera den kommunala järnvägsinfrastrukturen utifrån hållbarhet, effektivitet och marknadsmässighet
- Kommunikationsstråket öster om Halmstad hålls bebyggelsefritt
- Planera och styr för att minska tung trafik på gator där boendemiljö och stadsliv prioriteras högst
- Vid ny bebyggelse tas hänsyn till rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods alternativt vidtas erforderliga skyddsåtgärder
- Vid planläggning av verksamhetsområden ska lämplig väg för farligt gods föreslås om den typen av verksamhet är aktuell.

Stöd hållbara godstransporter genom effektiv markanvändning

I takt med att Halmstad och orterna växer blir konkurrensen om ytan allt större. I den fortsatta utvecklingen av såväl infrastruktur som verksamhetsmark utgör effektiv markanvändning ledord. Halmstad bygger Södra infarten och genom denna länk stärks kopplingen mellan E6, väg 15 och hamnen. För de föreslagna verksamhetsområdena i Kistinge finns närhet till väg, hamn och järnväg och här kommer finnas mycket goda möjligheter till intermodalitet, det vill säga att transporter av gods sker med fler än ett transportsätt. Transportintensiva företag kan med fördel placeras här, vilket skulle innebära att nyttan med infrastrukturinvesteringarna växlas upp och stora flöden av gods kan förflyttas utan allt för stor områdespåverkan. För att stödja järnvägsinvesteringar avsedda för gods bör inriktningen vara att få balans i transportflödena in och ut genom Halmstad för att på så vis få effektivitet och robusthet i anläggningen. Mer om kommunens ambition kring järnvägsinvesteringar i avsnitt nedan.

Hållbara transporter kan innebära mer än enbart godsflöden på järnväg. En stark trend för tillfället är elektrifiering av fordonsflottan och så även för de tyngre transportererna. Laddning sker då i samband med lossning och lastning och kapaciteten i elnätet blir en fråga att hantera.



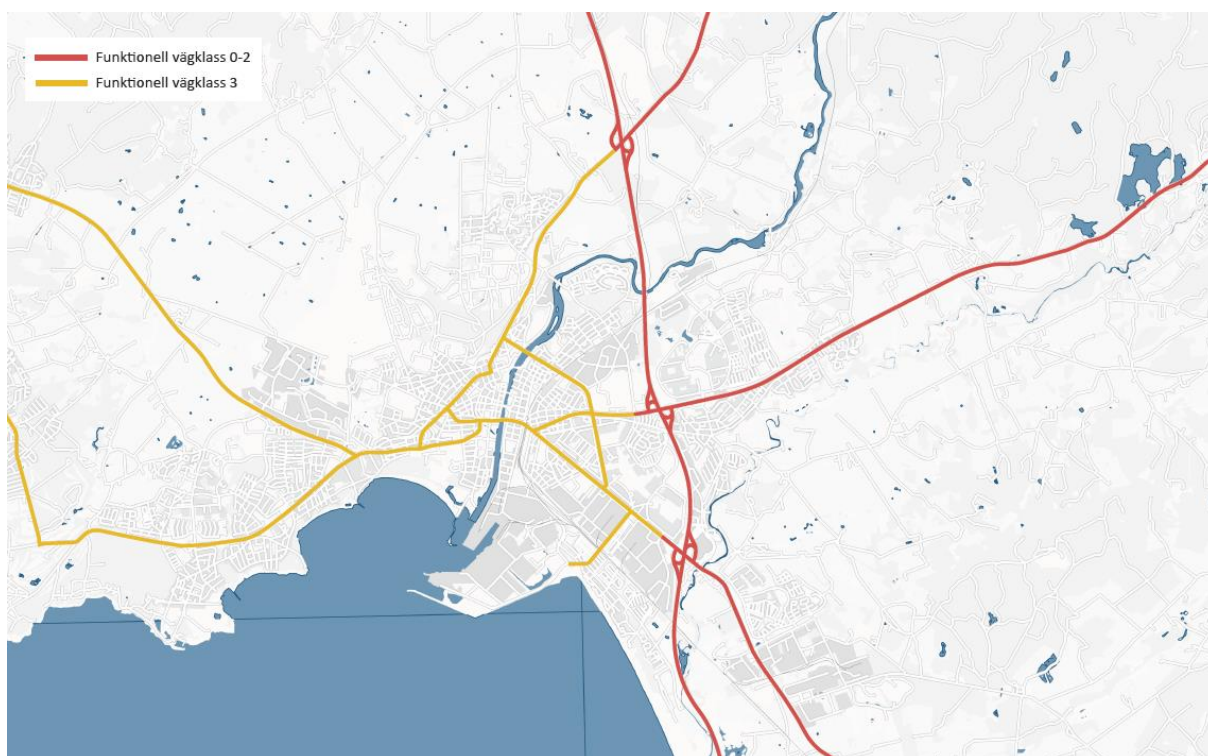
Figur 41: Utpekade verksamhetsområden med god infrastruktur i Framtidsplan 2050.

Fortsätt utveckla hamnen och styr godsflöden mot hamn, järnväg och statligt vägnät

Hamnen är en tillgång för Halmstad och Halland, samtidigt utgör hamnen också en del av en nationell och även europeisk transportinfrastruktur. Hamnen är en fullservicehamn som under de senaste åren har moderniserats och utvecklats betydligt. Planeringen ska framöver möjliggöra för fortsatt utveckling av hamnen. Hamnen i Halmstad ligger centralt och genom den stadsutveckling som pågår kommer staden allt närmre hamnens verksamhet och det är tänkbart att hamnen på sikt kommer att lämna hamnområdet längs Nissan. Hur kommunen planerar och strukturerar upp funktionerna i hamnen är avgörande för hur framtiden kan mötas. Kommunen har rådighet över anslutningsvägar där kommunen är väghållare och kommunala industrispår och dessa delar bör fortsatt utvecklas för att skapa en god helhet.

Transportsystemet måste ha kapacitet för att ta emot de långväga transportererna men också kunna hantera dessa flöden i det lokala nätet. Då Trafikverket genomför ett arbete med att öka bärighetsklassen på delar av det statliga vägnätet för att kunna hantera tyngre lastbilar kan delar av det kommunala vägnätet behöva anpassas därefter. Planeringsinriktningen är att styra den tunga trafiken mot leder där områdespåverkan kan minskas. För godsflöden på väg gäller att de i första hand ska styras mot det statliga vägnätet (funktionell vägklass 0-2). På lokal nivå ska de styras mot huvudvägnätet (funktionell vägklass 3). Vid behov kan regleringar användas för att styra den tunga trafiken mot den större vägen. Detta görs redan idag och är ett av de verktyg som kommunen har att styra med. I takt med att nya länkar tillkommer så är det viktigt att klassningen av vägar hålls uppdaterad. Större

infrastrukturprojekt som Södra infarten eller en ny förbindelse tvärs Nissan skapar möjlighet att prioritera om. Vid uppdatering av vägklasser ska gods på väg samt uttryckningsvägar tas med i bedömningen. Samma inriktning gäller för alla kommunens orter, reglering görs först om och när behov uppstår.



Figur 42: Funktionell vägklass 0-3 i och i anslutning till staden.

I Framtidsplan 2050 pekas nya områden ut för verksamhetsmark. De större områdena som finns utpekade är i Kistinge, vid Getingemotet, i höjd med Åled och i närheten av Oskarström längs med väg 26. Vid Getingemotet bedöms kapacitet finnas. För verksamhetsområden längs med väg 26 behöver säker anslutning till statliga infrastrukturen ingå i den fortsatta planeringen. Redan nu planeras och byggs förbättringar av infrastrukturen kring Kistinge och väg 15.

Planering som stödjer utvecklingen av lastbilsuppställning och kombiterminal i Halmstad.

Kringfunktioner av typen lastbilsuppställning är en brist i kommunen idag. Trafikverket har mellan 2018-2029 ett regeringsuppdrag där bland annat utvecklingen kring behovet av säkra uppställningsplatser ska studeras. Detta avgränsas till nationella stamvägnätet, vilket för Halmstads del innefattar E6, väg 25 och väg 26. Kapacitetsbrist för uppställning har pekats ut för E6 mellan Malmö och Göteborg. Dessa typer av uppställningsplatser samspelar med lokala uppställningsplatser vid målpunkter. I Halmstad är hamnen en tydlig målpunkt för lastbilar. I den fortsatta planeringen av hamnområdet ingår lastbilsuppställning där också servicefunktioner kan ingå. Kommunen följer Trafikverkets uppdrag och lärdomar härifrån skulle kunna appliceras nere i hamnområdet utifrån ökad säkerhet vid uppställning. I den fortsatta planeringen bör ställning tas om denna uppställningsplats även ska avse uppställning för farligt gods vilket då ställer speciella krav på platsens utformning. Det ska vara möjligt att avgiftsbelägga användandet och anläggningen ska kunna drivas kommersiellt. Samtidigt riktar sig anläggningen mot en priskänslig målgrupp. Redan idag finns problematik med lastbilsuppställning som sker på gator som inte är avsedd för detta samt att oönskad nedskräpning sker vid dessa platser.

Vad gäller kombiterminal och funktionen omlastning är inriktningen att börja i mindre skala nere i hamnområdet för att bedöma efterfrågan. I dagsläget är närmsta omlastningsmöjlighet längs med västkuststråket belägna i Helsingborg och i Göteborg. Att etablera denna funktionalitet i Halland och Halmstad ser gynnsamt ut. Inriktningen är att marken i Kistinge som pekats ut för detta ändamål i Framtidsplan 2050, ligger kvar. Om det i framtiden finns behov av att ytterligare utöka kapaciteten för intermodala transporter så ska det vara möjligt. Utveckling i Kistinge sker först när efterfrågan ökar och den initiala satsningen i hamnen inte längre kan tillgodose behovet. Även här ska utbyggnaden ske succesivt. Funktionen i hamnen övergår då till att tillföra behovet av omlastning där lyft med sjöfart ingår, eller till annan typ av verksamhet. Utveckling sker behovsstyrt och i nära dialog med näringslivet.

Ambitionen är en etappvis utveckling av omlastningsfunktion i Halmstad som medger möjlighet att växla upp planeringen i takt med att efterfrågan ökar. Med detta som utgångspunkt kan kommunen möta framtiden med flexibilitet samtidigt som utvecklingen stödjer befintligt näringsliv.

Planera den kommunala järnvägsinfrastrukturen utifrån hållbarhet, effektivitet och marknadsmässighet

De kommunala industrispåren behöver utvecklas för att skapa en god helhet tillsammans med den statliga järnvägsinfrastrukturen. Det är längs med Västkustbanan som den största potentialen för gods på järnväg finns. Även HNJ-banan och Markarydsbanan skapar kopplingar som kan användas för gods på järnväg, men flödena är mindre här. Kommunen har rådighet över industrispår och planering pågår för att förbättra järnvägsinfrastrukturen ner till hamnen.

I och med nationell plan 2018-2029 förändrades kravställningen på järnvägsanläggningen i Halmstad. Detta innebar kortfattat att om anläggningen i Halmstad fortsatt ska utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ så behövs kapacitet för att kunna ta emot långa tunga tåg, vilket enligt Trafikverket är godståg med en längd på minst 740 meter. En konsekvens av detta var att kommunens planering från 2009 för ett nytt hamnstampår omarbetades i dialog med Trafikverket. I maj 2018 påbörjades en ÅVS för järnvägsanläggningen till/från och genom Halmstad, med målsättningen att skapa en framtidssäkrad järnvägsanläggning. I arbetet identifierades brister i såväl det nationella som den kommunala järnvägsinfrastrukturen. I samband med etapp III av resecentrum minskar kapacitet för godstrafiken då det femte spåret kommer förses med perrong. Därmed behöver kapacitet tillföras i form av ytterligare förbigångsspår norr om Halmstad.

Inom ramen för ÅVS:en intervjuades företag i Halmstad med omnejd. En potential att föra över mer gods från väg till järnväg identifierades men då behöver anläggningen vara ändamålsenligt och marknadsmässig. Att föra över mer gods från väg till järnväg ligger helt i linje med den nationella godsstrategin från 2018 och därmed finns ett nationellt intresse i frågan. Med detta som utgångspunkt behöver planeringen från 2009 omarbetas och inriktningen är att planera med en möjlighet att i framtiden fortsatt möjliggöra en utveckling av hamnen och dess verksamhet. Nedan följer kommunens långsiktiga ambition kring utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen i hamnen, vilken också stämmer överens med Hallands Hamnar Halmstad verksamhetsplan. Genomförandet av ambitionen förutsätter dock att finansiering finns och då investeringen innebär att nytta skapas lokalt, regionalt och nationellt och är gynnsam för flera aktörer bör finansiering och affärsmodeller också utgå från detta. Kommunens förutsätter att den del av anläggningen som är signalreglerad av Trafikverket också är Trafikverkets ansvar, gällande såväl investering som drift och underhåll enligt gällande praxis avseende ägande av spåranläggning. Kortfattat är kommunens syn att

spåransläggningen nere i hamnområdet är kommunens ansvar och att dessa klassas som kommunala industrispår fram till Trafikverkets växlar som kopplar upp mot Västkustbanan. Investeringar i denna typ av infrastruktur kan ge positiva följeffekter genom att fler företag väljer Halmstad som etableringsort, vilket i sin tur ger fler arbetstillfällen, vilket motiverar kommunens del av investeringen.

I korthet går kommunens ambition ut på att nytt hamnstamspår blir en del av en kapacitetsstark spårösning med ett triangelspår från Västkustbanan ner till hamnen. Investeringen möjliggör en framtida utveckling av såväl infrastruktur som verksamhetsmark. Hamnstamspåret ska då ansluta via Vågbrytaregatan och väginfrastrukturen i hamnen ska anpassas därefter. Investeringen skapar också utrymme att förstärka tågkopplingen mellan befintliga företag i Kistinge och hamnen. Redan idag finns här godsflöden som går på väg men som skulle kunna föras över till järnväg om järnvägsinfrastrukturen hade medgivit detta, vilket anläggningen inte gör idag.



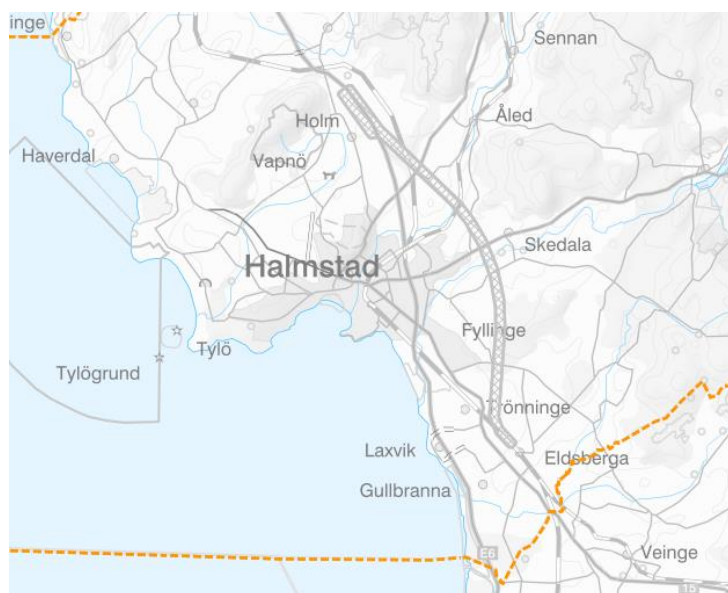
Figur 43: Ambition för hamnområdet utveckling mot 2050.

Kommunikationsstråket öster om Halmstad hålls bebyggelsefritt

Sedan länge finns i kommunens långsiktiga planering ett kommunikationsstråk öster om Halmstad, från Holm till Eldsberga. I Framtidsplan 2050 behålls denna korridor. Syftet med reservatet är att i framtiden avlasta järnvägen genom Halmstad från godstrafik, i synnerhet trafik med farligt gods. Tänkbart är även att korridoren kan möjliggöra för en ny sträckning av motorvägen.

Reservatet behålls i sin nuvarande sträckning men en uppdatering behövs, inte minst för dragningen söderut mot Laholm. Här är kommunikationsreservatet inte anpassat för motorväg. Klimatförändringar med översvämningar från havet samt erosion kan göra att det i framtiden kan komma att uppstå behov av att flytta järnväg och/eller motorvägen genom Halmstad. Detta perspektiv behöver utredas närmre och då såväl järnvägsinfrastrukturen som väginfrastrukturen är av regionalt och nationellt intresse bör fler aktörer involveras. Att storskaligt förändra befintliga strukturer kräver mycket lång framförhållning och innebär ett stort ekonomiskt åtagande. Byggnation i reservatet

öster om Halmstad är inte realistiskt innan 2050. Marken behålls bebyggelsefritt för att i framtiden möjliggöra förändring av infrastrukturen genom denna del av Halland.



Figur 44: Kommunikationsreservat öster om staden.

Planera och styr för att minska tung trafik på gator där boendemiljö och stadsliv prioriteras högst

Genomfartstrafik i de centrala delarna av Halmstad ska undvikas, detta gäller inte minst tung trafik. Att styra godsflöden mot hamn, järnväg och nationellt vägnät och även det lokalt utpekade huvudvägnätet är en tydlig planeringsinriktning.

Godstransporter är en viktig del för en fungerande stadskärna. Kommunen ska fortsatt arbeta för ökad verksamhet i stadskärnan men leveranser styrs i tid för att minska störningar och otrygghet. Leveranstiderna styrs redan idag för ett antal gator i stadskärnan. Samma strategi kan användas på ytterligare gator i takt med att stadskärnan utvecklas. Vid utformning av gatumiljön är det viktigt att ta hänsyn till de stora fordon som krävs för leveranser, avfallshantering och räddningstjänst. Vid behov kan även typ av fordon regleras.

Låga hastigheter och stor hänsyn är en förutsättning och utformningen ska signalera att fordon vistas där på de gåendes villkor. Om behov uppstår kan samma angreppssätt användas på andra handelsområden och centrumnoder i kommunen.

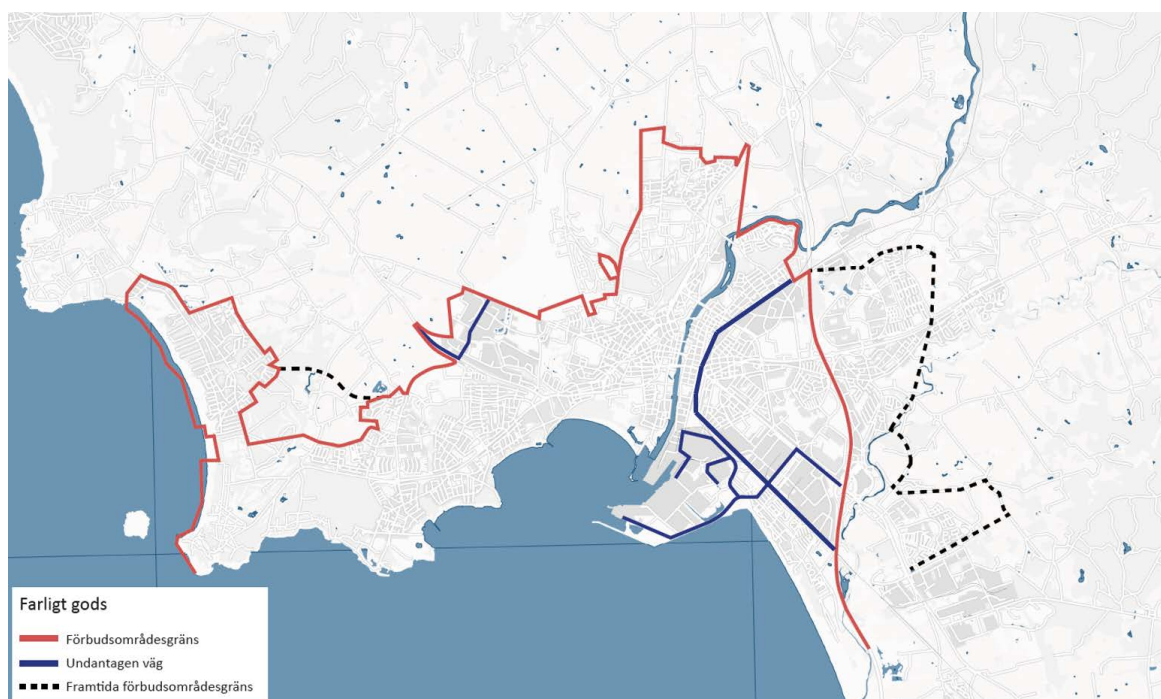
Farligt gods i planeringen

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras på rätt sätt under en transport.

Halmstads geografiska läge innebär att stora transportleder för väg, järnväg- och sjötransporter samt även gasledning löper genom kommunen. E6 och Västkustbanan är frekvent trafikerade med farligt gods och här går även flöden i form av transittrafik. I princip alla statliga vägar i Halmstad är rekommenderade transportleder för farligt gods. När Södra Infarten är på plats skapas möjligheter till förändring av de rekommenderade vägarna för det farliga godset. Rekommenderade vägar för farligt gods ska ajourhållas och vid planläggning av verksamhetsområden ska lämplig väg för farligt gods föreslås om den typen av verksamhet är aktuell.

I staden finns en förbudszon för farligt gods, vilken utgörs av större delen av staden, väster om E6. Inom förbudszone finns några undantagna leder, vilka har koppling till hamnens och flygplatsens verksamhet. Även järnvägen är undantagen. I takt med att staden växer behöver förbudszone uppdateras. Kommunen anser att förbudszone ska innefatta hela det område som enligt Framtidsplan 2050 klassas som staden och justering bör göras löpande i takt med att dessa områden byggs ut. Om hela staden klassas som förbudszone kan även ytterligare leder med undantag komma att behövas, vilket måste utredas närmre.

Transportsystemen är en integrerad del av samhället, vägar och järnvägar måste vara tillgängliga och särskilda separata transportleder för farligt gods är kostnadsmässigt inte rimliga däremot ska hänsyn tas till farligt gods i planeringen. Planering utgår från de skyddsavstånd som Länsstyrelsen i Halland rekommenderar för en robust samhällsplanering. I fall då avsteg från riktlinjerna bedöms motiverade ska riskreducerande åtgärder vidtas för att minska risken för en olycka med farligt gods. Vilken typ av åtgärder som är motiverade får bedömas från fall till fall, då typ av bebyggelse med flera andra faktorer spelar in. För planering av nya verksamhetsområden ska lämplig väg för farligt gods föreslås om den typen av verksamhet är aktuell. Utgångspunkt för detta är Länsstyrelsens rekommenderade transportleder för farligt gods.



Figur 45: Dagens förbudsområdesgräns för farligt gods, undantagna vägar samt framtida utveckling av gränsen.

Flyg – för snabb uppkoppling

Flygplatser utgör en viktig del av transportinfrastrukturen i samhället. Flygplatsen i Halmstad erbjuder bland annat linjetrafik till och från Stockholm och därtill finns även andra samhällsnyttiga flyg. Omvärldsfaktorer kan komma att påverka behovet av fysiska möten. Minskar behovet av effektiva resor så bryts årtionden av stabila utvecklingssamband och detta kan i sin tur påverka behovet av kommersiella flygresor. För övriga samhällsfunktioner är det svårt att se något annat än ett fortsatt och växande behov av effektiva flygtransporter.

I juni 2020 fattades beslutet i kommunfullmäktig att Halmstads kommun fortsatt ska bedriva flygplatsverksamhet genom Halmstads Flygplats AB. Då beslut finns för att fortsatt bedriva flygplatsverksamhet i kommunen ska hänsyn tas till detta i planeringen.

Flyget är en del av transportsystemet och skapar tillgänglighet och snabb uppkoppling. I Transportstrategin har utmaningar för transportsystemet identifierats och följande är relevanta för flyget; *Stärk tillgängligheten för näringslivet, Halmstad - en del i tillväxtregionen Halland* och *Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa*. Nedan följer de planeringsinriktningar som är ska utgöra utgångspunkt för arbetet med flygtransporter i Halmstad.

Planeringsinriktningar

- Stärk flygplatsen för samhällsnyttiga flyg, försvarets verksamhet och för tillgänglighet till Stockholm
- Arbeta för bättre tåganslutningar till den internationella flygplatsen Kastrup

Stärk flygplatsen för samhällsnyttiga flyg, försvarets verksamhet och för tillgänglighet till Stockholm

Flygplatsen fyller flera funktioner där kommersiella linjeflyget till Stockholm, charter och frakt är en funktion. Därtill finns de samhällsnyttiga flygen i form av samhällsskydd och beredskap, sjukvård och försvar. Det finns starka samband mellan regional utveckling och tillgänglighet med flyg. I Framtidsplan 2050 finns planeringsinriktningen att stärka Halmstad som regionalt centrum och här återfinns inriktningen att stödja verksamheter som bidrar till Halmstads funktion som regionhubb. Verksamheter av denna typ är sjukhuset, högskolan, försvaret och andra statliga verksamheter. Sveriges enda luftvärnsregemente Lv6 ligger i Halmstad och för denna verksamhet är flygplatsen en förutsättning. Idag uppgår antalet arbetstillfällen som är knutna till försvaret till dryga 1 000 tjänster. Flygplatsen i Halmstad ska fortsätta utvecklas med en helhetssyn på användning, där såväl det kommersiella som de samhällsnyttiga flygen ingår, flygplatsen genererar nytta för ett flertal aktörer, på lokal, regional som nationell nivå. De negativa aspekterna av flygplatsverksamhet i Halmstad så som klimatpåverkande utsläpp och även lokal miljöpåverkan i form av buller ska så långt det är möjligt minskas. Flygplatsen arbetar redan idag aktivt med omställning till biobränslen och ligger i framkant bland svenska flygplatser i det avseendet.

Arbeta för bättre tåganslutningar till den internationella flygplatsen Kastrup

Landvetter och Kastrup är flygplatser i närheten av Halmstad som erbjuder ett större utbud av internationella flygdestinationer. Fortsatt ska kommunen arbeta för att stärka kopplingar till en internationell flygplats och fokus ska riktas mot Kastrup. Det finns idag goda möjligheter att ansluta till Kastrup med Öresundstågen, men tågutbudet kan utvecklas ytterligare. Framförallt finns förbättringspotential tidig morgon och kvällar på helger där inte alla tåg går hela vägen till Halmstad.

Båt – se vattnet som en möjlighet

I Halmstad är vattnet ständigt närvarande och används redan idag som farled för persontransporter. Detta genom att Stena Line under 2020 återupptog sin färjeförbindelse mellan Halmstad och Grenå. Med färjan ges utökad tillgänglighet till Jylland och ytterligare en väg ut i Europa. Södra Infarten och E6 skapar tillsammans goda anslutningsmöjligheter till färjeläget för de större vägarna som möts i Halmstad. Idag består en stor del färjetrafiken av fraktrafik och med färjan blir hamnen i Halmstad återigen en brohamn med RoRo-trafik.

Utveckling av båt- och färjetrafik, inom samt till och från Halmstad, bidrar till att möta utmaningarna; *En växande kommun där fler ska använda samma system* och *Stärkt tillgänglighet för tillgänglighet för näringslivet*. Därtill bidrar utvecklingen av båt- och färjetrafik till att stärka Halmstad som destination och regional tillväxtmotor.

Båt och färja är en del av transportsystemet och då Halmstad är omgivet av vatten finns här möjligheter att ytterligare utveckla de vattenburna transporterna. Nedan följer de planeringsinriktningar som gäller för utveckling av båt och färja i Halmstad.

Planeringsinriktningar

- Arbeta för fler turer på färjeförbindelsen Halmstad - Grenå
- Utnyttja närheten till vattnet och arbeta för ökade möjligheter för vattenburna transporter

Arbeta för fler turer till på färjeförbindelsen Halmstad – Grenå

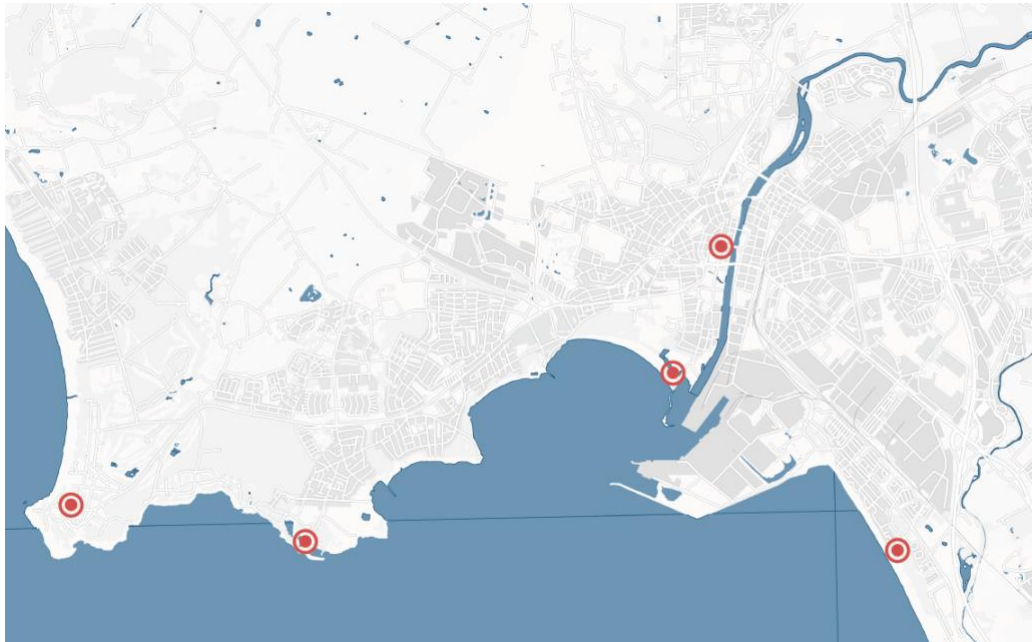
Stena Line började trafikera mellan Halmstad och Grenå, februari 2020 och därmed öppnades en ny möjlighet att resa sträckan Halmstad– Grenå över havet. Färjan skapar tillgänglighet till Jylland och Århus som ligger ca 7 mil från Grenå. Färjelinjen har inneburit nya möjligheter för Halmstad att stärka sin position som en regional nod och bidrar till en tydligare koppling mot Danmark och ett internationellt sammanhang. I samband med färjelinjen har Halmstads kommun byggt upp ett samarbete med Norrdjurs kommun i syftet att skapa nya och förbättrade förutsättningar för näringsliv och besöksnäring på båda sidor av Kattegatt. Kommunen ska arbeta för att det på sikt blir ytterligare turer på färjeförbindelsen mellan Halmstad och Grenå kopplat till destinations- och näringslivsutveckling.

Utnyttja närheten till vattnet och arbeta för ökade möjligheter för vattenburna transporter

Olika typer av färjor, erbjuder olika typer av tillgänglighet via vatten. Det finns flera goda exempel på detta runt om i Sverige. Dels finns möjligheten att erbjuda färjetrafik som kollektivtrafik och dels finns färjetrafik kopplat till turismutveckling. I Göteborg finns till exempel båtar som är en del av ordinarie kollektivtrafikutbud. Båten går efter fast tidtabell, året om och cyklar kan tas med ombord. I Varberg finns exempel på båttur som riktar sig mot turism. Dessa båtar trafikerar också efter en tidtabell men körs enbart under sommartid.

Halmstads läge vid havet skapar möjligheter och kommunen ska utreda förutsättningarna för att skapa någon form av båtförbindelse med Nissan som inlöp. I ett första skede ska inriktningen vara mot turism och destinationsutveckling. De platser längs med kusten som är utpekade för turismutveckling i Framtidsplan 2050 är tänkbare målpunkter. Att införa en båtförbindelse till populära badorter sommartid kan minska trycket på bilparkering vid dessa platser. Detta perspektiv ska också ingå i kommande utredning. Ytterligare broar över Nissan och om dessa ska vara öppningsbara eller inte påverkar de framtida möjligheterna att inför denna typ av båtrafik.

Inriktningen är att denna båttrafik utgår från Nissan och i planering av bro vid Stationsparken över Nissan, ska angoring av denna båt tänkas in.



Figur 46: Utpenade platser för turismutveckling i närheten av staden i Framtidsplan 2050.

Trafikmiljö, klimat och miljökonsekvenser

Transportsystemet bidrar med tillgänglighet men det har också en rad negativa konsekvenser kopplat till sig. I detta avsnitt samlas påverkan i form av buller, luftkvalitet och klimatpåverkande utsläpp. Här återfinns även kortfattat viktiga aspekter utifrån transportsystemet som kommunen behöver ta med i arbetet med klimatanpassning framöver.

En av utmaningarna i Transportstrategin är; *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa*. I det inledande kapitlet i denna plan under Arbeta aktivt med alla transportslag, återfinns planeringsinriktningen; Trafikens klimatpåverkan, utsläpp av skadliga ämnen och negativ påverkan i form av buller och störningar ska minska. Hur transportsystemet och den fysiska miljön utformas har stor betydelse och denna plan ger en tydlig riktning, de hållbara och yteffektiva färdställen ska gynnas. Genom att gynna dessa färdställen kan luftkvaliteten förbättras, bullret minskas samt att det leder till begränsad klimatpåverkan. Transportplanen är en pusselbit, men kommunens strategiska inriktning för att minska påverkan på klimatet och för klimatanpassning hanteras främst i styrdokumentet; Plan för energi och klimat samt Plan för klimatanpassning.

När det gäller människors hälsa, är trafiksäkerhet en viktig aspekt. Kommunen ska hela tiden arbeta för ökad trafiksäkerhet, i enlighet med Nollvisionen. Nollvisionen beslutades av Sveriges riksdag 1997 och innebär att alla aktörer ska göra vad de kan för att nå visionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Kommunen tar regelbundet fram en trafiksäkerhetsplan för att identifiera vilka åtgärder som krävs kommande år.

Luft

Vägtrafiken i Halmstad utgör den dominerande källan till luftföroreningar för Halmstads utomhusluft. Marknära ozon som huvudsakligen orsakas av mer långväga utsläpp av kolväten utgör ett undantag. Även halten av finare partiklar (PM_{2,5}) och svaveldioxid har periodvis en betydande långväga andel. Vägtrafikens utsläpp av kväveoxider, svaveldioxid, partiklar och kolväten har generellt minskat kraftigt sedan 1970-talet och till grund för detta ligger renare bränsle och bättre avgasrening. Arbetet med luftkvalitet i kommunen bygger på gällande lagstiftning och sedan 2007 mäter kommunen kontinuerligt luftkvalitet på Viktoriagatan. Under denna tidsperiod märks en tydlig minskning av kvävedioxid i luften. Även en minskning av partikelhalt (PM₁₀) har skett om än inte lika stor. De senaste åren visas dock partikelhalten på en ökande trend. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft uppfylls sedan länge i Halmstad, med avseende på alla luftföroreningar utom marknära ozon. Luftkvalité runt gator påverkas av intilliggande bebyggelsestruktur. En allt för tät placering av fasader mot gatan kan ta bort möjligheterna för luften att cirkulera och därmed bidra till försämrad luftkvalitet. Detta perspektiv ska finnas med i planeringen, men kan i sig utgöra en målkonflikt med förtätning av staden och upplevelsen av gaturummen.

Buller

Arbetet med buller i kommunen bygger på gällande lagstiftning och under 2016 gjorde kommunen en bullerkartläggning i Halmstad. Kartläggningen inkluderade det kommunala vägnätet, Trafikverkets vägar och järnvägar samt vissa industrier. Kartläggningen visar tydligt på att vägtrafiken är en betydande källa för bullerstörningar i kommunen. Buller påverkar möjligheten att planera, placera och producera bostäder på vissa platser i kommunen. Det finns en tydlig koppling mellan buller, hälsa och möjlighet till en god livskvalitet. Motortrafik är det som genererar det mesta omgivningsbullret i Halmstad.

Kommunen behöver här arbeta proaktivt med bullerfrågan framförallt i de centrala delarna av staden. En ökad trafikmängd på redan hårt belastade vägar kommer att bidra till ökat buller. Här behövs ett samlat grepp kring de

större trafiklederna i staden för att minimera bullerpåverkan, detta istället för att det ska lösas i varje enskild detaljplan. Livsrumsmodellen kan utgöra en grund för detta arbetet. Hur bebyggelsen ansluter mot vägen har betydelse, då byggnader också kan utgöra bullerskydd.

Klimatpåverkan

För att se hur Halmstad linjerar med Parisavtalet har kommunen låtit göra en lokal koldioxidbudget för det territoriella Halmstad. En koldioxidbudget visar på det utsläppsutrymme (fossil koldioxid som kan släppas ut till atmosfären) som finns kvar för att klara temperaturmålet. Fortsätter utsläppen i Halmstad i nuvarande takt är det utrymme förbrukat år 2026, vilket innebär att arbetet behöver snabbas upp. Transportsektorn står för mer än hälften av de totala koldioxidutsläppen i Halmstad och personbilarna är den enskilt största utsläppskällan. Med energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen har utsläppen minskat de senaste åren, men för att nå riksdagens mål till 2030 krävs ytterligare insatser. Hur vi utformar våra fysiska miljöer eller vilka färdsätt som prioriteras kan få stor påverkan på kommunens totala utsläpp av klimatpåverkande gaser.

Förutom att minska själva utsläppen som bidrar till klimatförändringar behöver kommunen anpassas till ett förändrat klimat. Redan idag klimatsäkras Getinges infrastruktur mot översvämningar från Suseån och delar av hamnen för att kunna stå emot perioder med höga havsnivåer. Kritiska punkter för transportsystemet behöver identifieras och skyddas vid extremväder. Utryckningsvägar är prioriterade i arbetet med att klimatanpassa befintligt transportsystem. På andra ställen kan transportsystemet konstrueras som barriär och användas som skyfallsled, eller utgöra fördröjning av ökat ytvatten vid skyfall. I arbetet med nya länkar i transportsystemet ska hänsyn tas till klimatförändringar. Vid planering och vid byggnation av nya vägar är det viktigt att ha med instängningsproblematiken vid skyfall då det måste finnas passager för skyfall i de fall transportsystemet konstrueras som barriär. Utmaningen är att planera utifrån en helhet och samordna investeringarna samt att identifiera vilka funktioner som behövs var utifrån aspekten att vårt klimat kommer att förändras.

Konsekvensbedömning

Transportsystemet är en del av kommunens fysiska struktur och utgör en viktig del i den fysiska planeringen. Var bostadsområde och verksamhetsområde planeras påverkar trafiksystemet och förutsättningarna för att övergå till hållbara transporter. Framtagandet av kommunens Plan för Transportsystemet har skett integrerat med framtagningen av kommunens översiktsplan Framtidsplan 2050. Plan för transportsystemet är ett kommunalt styrdokument men är inte styrt av Plan- och bygglagen och därmed beskrivs eller redovisas inte eventuella konsekvenser gällande riksintressen för infrastruktur och transport här. Dessa hanteras istället i sin helhet i Framtidsplan 2050 samt i Centrumutvecklingsplanen (Fördjupad översiktsplan för centrum)

Att underlätta för en utveckling av hållbara och yteffektiva transporter är centralt i kommunens översiktsplan. Planering av såväl nya bostäder som verksamhetsmark sker i stråk vilket underlättar för en utbyggnad av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Utbyggnaden sker främst i orterna längs stråken, naturvärden och jordbruksmark prioriteras i de gröna kilarna mellan stråken men även här tillkommer utbyggnad av bostäder för en livskraftig landsbygd. De orter som har potential att utvecklas till stationssamhällen med nya tågstationer växer mycket, för att kunna dra nytta av och motivera en etablering. Då transportplanen är en precisering av översiktsplanen i avseende transportsystemet bör konsekvenserna bedömas för översiktsplanen så att konsekvensbedömningen görs av helheten. Transportsystemet kan inte tillkomma utan kontext och bör inte heller konsekvensbedömmas separat eftersom det är en del av en helhet. Konsekvensbedömningen av översiktsplanen

inkluderar konsekvensbedömning av transportsystemet. Läs mer i rapporten *"Strategisk konsekvensbedömning med MKB Framtidsplan 2050 granskningshandling"* 2021-08-03 WSP.

Mot ett genomförande

Denna Transportplan visar kommunens viljeinriktning gällande utveckling av transportinfrastrukturen i kommunen. Då utgångspunkten för kommunen är att planera för stark befolkningstillväxt innebär detta att transportsystemet kommer att påverkas i hög grad. Att planera infrastruktur tar tid och kräver lång framförhållning, samtidigt innebär investeringarna ofta stora ekonomiska åtaganden.

Tre tydliga behovsområden kopplat till transportinfrastrukturen är identifierade för att kommunen ska kunna driva Transportplanen mot ett genomförande. Dessa är: Kapacitet i organisationen gällande planering och samordning, ekonomiska investeringsmedel samt utökade resurser för drift och underhåll. Transportplanen är en ambitionshöjning och inriktningen är att aktivt arbeta med alla trafikslag för att skapa en bra balans med betoning på utveckling av de hållbara och yteffektiva transportslagen. En del av åtagandena i denna plan har kommunen inte rådighet över och därför är samplanering identifierad som en förutsättning. Samplanering och att driva genomförandeprocesser tar tid.

Transportplanen pekar ut en riktning och anger planeringsförutsättningar som ska användas för att bygga ut transportsystemet och möta befolkningstillväxten i ett flertal år framöver. Ambitionen är hög och planen pekar ut investeringar för såväl väginfrastrukturen, infrastruktur kopplat till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och för att göra de offentliga rummen trevliga att vistas och promenera i. Detta innebär ekonomiska åtaganden. Projektmedel, samfinansiering och medfinansiering kan utgöra en del av finansieringen och kommunen behöver framöver arbeta än mer aktivt med dessa bitar. I planen finns en tydlig koppling till den tänkta exploateringen som finns beskriven i Framtidsplan 2050. Genom bostadsförsörjningsprogram och lokalförsörjningsprogram förtydligas sedan utbyggnadsordningen. Genom transportplanen och andra strategiska styrdokument som tas fram ges nu en möjlighet att tydligt koppla behovet av investeringar i teknisk infrastruktur till utbyggnaden av kommunen. Därför ska ett program för större infrastrukturinvesteringar, med samma tidshorisont och upplägg som bostadsförsörjningsprogrammet arbetas fram. Genom detta tydliggörs sambanden mellan infrastrukturinvesteringar och samhällsutveckling på en övergripande nivå och kopplingen mot budgetprocessen blir tydligare.

I takt med att staden växer och investeringar görs behöver också dagens och framtidens offentliga platser tas omhand. Intentionen är att Transportplanen ska stärka Halmstads kommuns attraktivitet och detta innebär att de platser som vi har idag och imorgon behöver skötas, utvecklas och trimmas. I takt med att Halmstad blir fler invånare kommer också de allmänna platserna att användas av fler. Kapaciteten för drift och underhåll måste förstärkas så att Halmstad även i framtiden är en attraktiv kommun att verka, vistas och leva i.

Precisering av åtgärder

Denna Transportplan utgör en samlad bedömning och pekar på en relativt övergripande nivå ut riktning för utvecklingen av transportsystemet. Utifrån denna behövs en eller flera konkreta planer, likt cykelplan 2017, som mer i detalj beskriver vilka faktiska åtgärder som krävs för att genomföra den ambition som finns i denna plan. I dessa planer bör föreslagna åtgärder tidsättas, prioriteras samt kostnads- och effektbedömmas. Här behöver även driftkostnader för ny infrastruktur uppmärksammas.

Uppföljning

Då ambitionsnivå i Transportplanen samt att föreslagna åtgärder bygger på en förändring av resvanor ska också detta mätas genom resvaneundersökningar (RVU). Att förändra resvanor och infrastruktur tar tid, vilket innebär att

genomförandet av RVU ska ske med några års mellanrum. Inför en större revidering av Plan för Transportsystemet ska en RVU genomföras. Som ett komplement till genomförande av RVU ska indikatorer för uppföljning arbetas fram och specificeras när Plan för transportsystemet är antagen. Indikatorerna ska bygga på statistik för cykel, kollektivtrafik, olycksstatistik, trafikflöden med mera. Detta som ett led i Kommunledningsförvaltningens uppdrag att leda, samordna och följa upp.

Underlag

- Analys av förändringar och omfördelning av motortrafik utifrån ny markanvändning i ÖP 2050, Sweco 2020
- Centrumutvecklingsplan (samrådsversion), Halmstads kommun 2021
- Cykelplan 2017, Halmstads kommun 2017
- Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godsstrategi, Regeringskansliet 2018
- Framtidsbild 2050 - program till kommunomfattande översiktsplan, Halmstads kommun 2019
- Framtidsplan 2050 (granskningsversion), Halmstads kommun 2020
- Folkhalsomyndigheten.se – Buller och höga ljudnivåer
- Gaturumsanalys Halmstad Tätort, Sweco 2020
- Konsekvensbedömning med MKB Framtidsplan 2050, WSP 2020
- PM Ambitionsnivå i Transportstrategi och Transportplan, Sweco 2019
- PM Hamnområde Halmstad - Järnvägs- och väganslutningar, WSP 2020
- Politik för gestaltad livsmiljö
- Rapport, Halmstad Norra station – utredning av station i norra Halmstad, Sweco 2019
- Rapport, Halmstad station Trönninge/Eldsberga – utredning av station i Södra Halmstad, Sweco 2020
- Rapport, Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten, Trafikverket 2018
- Rapport, Kollektivtrafikutredning – Linjedragning av stombussen ”Halmstad Expressen”, Sweco 2021-09-03
- Rapport, Omlastningscentral Södra Vilmanstrand – utredning av områdets lämplighet för omlastningscentral inklusive spåranslutning, Sweco 2018
- Rapport, Stråkutredning Halmstad-Hyltebruk, Sweco 2021
- Rapport, Trafiksimulering av åtgärder i gatunätet i Halmstad, Sweco, 2021
- Rapport, Utvärdering av Halmstad flygplats, Sweco 2019
- Regional Cykelplan 2020-2029, Region Halland 2020
- Regional Infrastrukturplan 2018–2029, Region Halland 2018
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 (samrådsversion), Region Halland 2020
- Resvaneundersökning 2018, Koucky & Partners 2018
- Riskanalys av farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen 2011
- Samhällsnyttan av infrastrukturinvesteringar, strategisk järnväg, Sweco 2020

- Stationers roll för mindre orter och dess omland, sammanfattningsrapport, Västra Götalandsregionen, Region Halland, Trollhättans stad m.fl., 2016
- Strategisk plan 2019-2023, Halmstads kommun 2019
- Trafiksäkerhetsplan, Halmstads kommun 2015
- Trafikverket. se - nationell Infrastrukturplan 2018-2029
- Vägar i Halland – sammanställning 2020, Länsstyrelsen, 2020