

Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050

Kommunfullmäktige

<input checked="" type="checkbox"/> Plan	<input type="checkbox"/> Riktlinje	<input type="checkbox"/> Rutin	<input type="checkbox"/> Handbok
Diarienummer: KS 2021/00406	Dokumentnamn: Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi 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: Kommunfullmäktige	Giltighet: <input checked="" type="checkbox"/> Gäller från och med 2021-10-28 <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	04
Mål och målbilder	05
Transportsystemet – ett medel för samhällsutveckling	05
Vision och strategisk plan	05
Målbild för transportsystemet i Halmstad	06
Andra mål, planer och program	07
Utmaningar	10
Utmaning 1: Att planera långsiktigt i en värld i förändring	10
Utmaning 2: En växande kommun där fler ska använda samma system	11
Utmaning 3: Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten	13
Utmaning 4: Stärk tillgängligheten för näringslivet	14
Utmaning 5: Halmstad – en del i tillväxtregionen Halland	15
Utmaning 6: Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa	16
Hur utmaningarna ska mötas	18
Ta tillvara digitaliseringens möjligheter	18
Gynna de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna	19
Hållbar samhällsutveckling med en hållbar biltrafik	22
Ökad tillgänglighet för näringslivet	24
Stärk Halmstad i regionen	26
Del 2: Transportplan mot 2050	26
Underlag	27
Bilaga 1: Samrådsredogörelse	

Plan för transportsystemet
Del 1: Transportstrategi mot 2050

Illustrationer av Klara Stenfeldt

Sammanfattning

Halmstads kommun växer, och det går fort. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och trafikplaneringen ska nu sikta mot att år 2050 ha beredskap för en växande befolkning med 23 000 nya bostäder. Detta påverkar transportsystemet i hög grad. I *Plan för transportsystemet, del 1: Transportstrategi mot 2050* ses transportsystemet som ett medel för utveckling och ett av verktygen i strävan mot visionen samt en viktig pusselbit för att uppnå de kvalitéer som beskrivs i den strategiska planen.

För transportsystemet i Halmstads kommun har sex utmaningar identifierats:

- 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 i tillväxtregionen Halland
- Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa

De identifierade utmaningarna följs upp med resonemang kring hur Halmstads kommun ska tackla de utmaningar kommunen står inför. Resonemangen är knutna till problematiken kring befolkningstillväxten och hur detta påverkar transportsystemet. Transportsystemet tar plats, och mest plats tar bilen. Teknikutveckling, digitalisering och automatisering kommer att påverka transportsystemet. Exakt hur och i vilken utsträckning som tekniken kan implementeras är osäkert. De hållbara färsätten, gång, cykel och kollektivtrafik, ska fortsatt prioriteras, inte minst på grund av att de är hållbara, men också på grund av att de är yteffektiva. Konkurrensen om ytan blir allt större i den växande staden Halmstad.

Ambitionen att gå från en stor småstad till en liten storstad påverkar hur resbehov och tillgänglighet ska tillgodoses. Det kommer att innebära utmaningar, men det skapar också möjligheter och ger tillfälle att skapa en sammanhållen hållbar kommun.

Plan för transportsystemet är en av pusselbitarna mot ett Halmstad år 2050 med 23 000 tillkommande bostäder. Plan för Transportsystemet består av två delar där del 1, *Transportstrategi mot 2050*, på ett övergripande sätt svarar på vad som behöver göras för att framtidssäkra transportsystemet i Halmstad. I del 2, *Transportplan mot 2050*, bryts utmaningarna ned ytterligare och blir än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar.





Mål och målbilder

I detta kapitel redovisas de mål som Transportstrategin bygger på och även den målbild som ska gälla för utveckling av transportsystemet i Halmstad.

Transportsystemet – ett medel för samhällsutveckling

Halmstads kommun har de senaste åren haft en kraftig befolkningsökning och de senaste åren har befolkningsökningen vuxit från ca 700 invånare per år till 1 200–1 500 invånare per år. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och utgångspunkten är att kommunen år 2050 ska ha beredskap för en växande befolkning med tillkommande arbetsplatser och 23 000 bostäder, vilket kommer att påverka transportsystemet i hög utsträckning. Halmstad ska gå från en stor småstad till en liten storstad, och detta påverkar hur resbehov och tillgänglighet ska tillgodoses. Det kommer att innebära många stora utmaningar, men det skapar också möjligheter och ger tillfälle att skapa en sammanhållen hållbar kommun. För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i kommunen behöver trafiksystemet fungera. *Plan för transportsystemet* pekar ut en riktning för hur arbetet med transporter ska ske i kommunen och hur de ökade resbehoven ska tillgodoses.

Vision och strategisk plan

Ambitionerna för transportsystemet i Halmstad bygger på kommunens vision och den strategiska planen. När vi beskriver framtidens Halmstad är det berättelsen om en kommun där människor möts, växer och utvecklas. Många år från nu ska vårt arbete för en atmosfär som ger livslust, möjlighet till livslångt lärande, innovation, kreativitet och trygghet ha lett oss till vår vision om att vara *Hemstaden*, *Kunskapsstaden* och *Upplevelsestaden*. Transportsystemet är viktigt ur alla tre perspektiven, inte minst då det kan bidra till tillgänglighet, närhet och möten. Transportsystemet ska ses som ett medel att förverkliga det som beskrivs i den strategiska planen och bidra till att vi i framtiden når vår vision om staden med tre hjärtan:

- ♥ HEMSTADEN
- ♥ KUNSKAPSSTADEN
- ♥ UPPELVESESTADEN

Som en länk mellan framtidens vision och dagens bild av Halmstad finns löftet ”*få ut mer av livet*” som kommunen ger omvärlden. De som bor och verkar i Halmstad och de som besöker staden ska få ut mer av livet. För att

leda kommunen in i framtiden antogs under 2019 en strategisk plan. Här pekar kommunen ut utvecklingsområden som är viktiga i arbetet med att uppnå visionen och löftet att få ut mer av livet. De utpekade utvecklingsområdena i den strategiska planen är: *Den inkluderande kommunen, Miljömässig och ekologisk hållbarhet, Attraktivitet och hållvar tillväxt* samt *Framtidens välfärd*.

Transportsystemet är ett av verktygen att arbeta med inom de strategiska utvecklingsområdena för att uppnå inriktningarna och de kvalitéer som beskrivs i den strategiska planen. Även *Framtidsbild 2050, program till kommunofattade översiktsplan* (beslutad i KF 2019-10-31) utgör utgångspunkt.

Målbild för transportsystemet i Halmstad

År 2050 är det en självklarhet att resa hållbart i Halmstad. Framtidens transportsystem kännetecknas av flexibilitet. Med vilket färd sätt resorna sker varierar. Tjänster har utvecklats och det är lätt att växla mellan olika trafikslag i ett sammanhängande system. För individen är det lätt att göra rätt och de hållbara valen är också de enklaste valen.

Att ha tillgång till bil behöver inte innebära att

äga en egen bil. Genom att gynna de hållbara färd sätten, gång, cykel och kollektivtrafik, har plats för människan skapats och de offentliga rummen bjuder in till liv och rörelse. Samhällsplaneringen bygger på principer om ett transportsnålt samhälle där daglig service finns i närområdet och avstånden är korta. Med hjälp av digital teknik underlättas vardagen. I barn och ungas närmiljö är det tryggt och trafiksäkert att förflytta sig till fots och med cykel. Resvanor grundläggs i tidig ålder och för unga år 2050 är det självklart att resorna sker på ett hållbart sätt. Miljömedvetenheten är stor.

Trafiksystemet i Halmstad kännetecknas av en balans mellan trafikslagen och gaturummet utnyttjas effektivt. Trygghet och tillgänglighet är utgångspunkter för den levande platsen Halmstad och så även för transportsystemet. Transportsystemet är tillgängligt för alla oavsett funktionsvariation. Miljöpåverkan från transportsystemet har minskat trots att rörligheten har ökat och att det är fler som rör sig till, från och i kommunen. De som bor och verkar i samt besöker kommunen ska ha tillgång till attraktiva, trygga, robusta, kapacitetsstarka och hållbara resalternativ som är anpassade till en växande stad. Enkelheten i transportsystemet år 2050 bidrar till att uppfylla löftet om att få ut mer av livet i Halmstad.

Halmstad har Sveriges bästa företagsklimat 2050 och det gynnsamma geografiska läget är

De fyra områdena i den strategiska planen



en viktig faktor till att företag väljer att etablera sig här. Tillgängligheten till övriga Sverige, Danmark, Norge och övriga Europa bidrar till det fördelaktiga företagsklimatet. Det är enkelt att pendla till andra kommuner för att arbeta. Snabbheten och flexibiliteten i resorna har inneburit att arbetsmarknaden är vidgad. För företag i Halmstad är det lätt att hitta rätt kompetens. Att rätt typ av företag är placerat på rätt plats skapar goda förutsättningar för företagare att bedriva verksamhet. Störningen från verksamheters transporter har minskat genom en effektiv samhällsplanering där verksamheter med stora godsvolymer fraktar stora delar av sitt gods via järnväg och sjöfart. Systemet är sammanbundet och effektivt, och de intermodala godsflödena sker med enkelhet.

Ett växande Halmstad

Genom denna transportstrategi tas ett omtag i planeringen av kommunens transportsystem. *Handlingsprogram för hållbara transporter 2030*, som antogs av kommunfullmäktige 2012, har bidragit till utvecklingen av kommunen och gett tydliga planeringsinriktningar för de olika trafikslagen. I och med denna uppdatering av programmet tas ett omtag mot ett hållbart Halmstad år 2050. Långsiktighet och kontinuitet är ledord när det kommer till planering av infrastruktur vilket innebär att mycket av innehållet som återfinns i handlingsprogrammet för hållbara transporter från 2012 också finns med här. Dock i en omarbetad och uppdaterad version så att kommunen ska stå bättre rustad att möta framtiden.

Samhällsutveckling består av flera delar och transportstrategin är en viktig bit i det pussel som nu läggs för att forma det framtida Halmstad. Parallellt med att uppdatera kommunens handlingsprogram för hållbara transporter pågår även uppdatering av den kommunomfattande översiktsplanen. Andra dokument som också har bäring på den fysiska planeringen är handlingsprogram för klimatanpassning, VA-plan, energi- och klimatplan och fördjupade översiktsplaner av vissa geografiska delar av kommunen. Dessa tillsammans utgör grund för kommunens strategiska

och långsiktiga planering.

Att utveckla transportsystemet kommer inte gå av sig självt. Det kommer att krävas mod och nytänkande då transporterna står inför stora förändringar som är tydligt kopplade till teknikutvecklingen, klimatfrågan och att Halmstadsborna blir fler.

Andra mål, planer och program

Regional nivå

Region Halland har stort inflytande på Halmstads kommuns möjlighet att utveckla kollektivtrafik och infrastruktur. Region Halland är länsplaneupprättare och sedan 2012 också regional kollektivtrafikmyndighet. Att Region Halland är kollektivtrafikmyndighet innebär att regionen har utvecklingsansvar och budgetansvar för kollektivtrafiken i länet. Den regionala infrastrukturplanen, den regionala cykelplanen samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet ligger inom Region Hallands ansvarsområde att ta fram. Alla tre dokument följer en tydlig struktur. Investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska bidra till att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och i den regionala tillväxtstrategin.

Nationell nivå

På nationell nivå finns de transportpolitiska målen med det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta är sedan nedbrutet i *Funktionsmål om tillgänglighet* och *Hänsynsmål utifrån säkerhet, miljö och hälsa*. Såväl funktionsmålet som hänsynsmålet preciseras och dessa ska finnas med i planeringen av transportsystemet på lokal nivå.

Utsläppsminskning från transportsektorn spelar en avgörande roll för att nå de klimatpolitiska målen för att begränsa den globala

medeltemperaturökningen. Riksdagens etappmål för inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) är att senast 2030 minska utsläppen med minst 70 procent jämfört med år 2010.

På nationell nivå finns även miljömålen som kommuner på lokal nivå bidrar till att uppfylla. Hur vi prioriterar och utformar vårt transportsystem får genomslag på hur stor måluppfyllnad Halmstad bidrar med.

Barnrättslagen trädde i kraft i januari 2020. Lagen innebär att barn och ungas rättigheter stärks. Barnperspektivet ska därmed vara utgångspunkt för hur kommunen utformar de offentliga miljöerna samt transportsystemet.

Global nivå

Agenda 2030 och de globala målen syftar till att skapa en hållbar utveckling. En hållbar utveckling innebär att dagens behov ska tillgodoses utan att äventyra kommande generationers möjlighet att få sina behov tillgodosedda. Agendan är global och detta innebär att den gäller för alla människor och länder. Det är ett gemensamt åtagande och det krävs ett gemensamt arbete för att nå målen.

Halmstads kommun använder sig av ett verktyg för att metodiskt analysera hur kommunen genom framtagna styrdokument bidrar till måluppfyllnad av Agenda 2030. Metoden genomförs i tre steg: 1) Identifiering av delmål, 2) Konsekvensanalys för uppfyllnad samt 3) Utvärdering och uppföljning.

För *Plan för transportsystemet* har en konsekvensanalys genomförts. Analysen visar vilka delmål i Agenda 2030 som berörs av *Plan för transportsystemet* och till vilken grad planen kan bedömas vara till hjälp för måluppfyllnaden. I princip alla mål berörs i någon uträkning men de mål som planen tydligast bidrar till måluppfyllnad är:

- Mål 8: Ekonomisk tillväxt och sysselsättning
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

- Mål 11: Hållbara städer

Plan för transportsystemets arbetsgrupp har identifierat att planen har möjlighet att påverka 41 av de existerande 169 delmålen. Utav de 41 identifierade målen kommer åtgärderna i denna plan påverka 24 av dem i rätt riktning, se figur 1 nedan. Mörklila rutor representerar delmål som bedöms att i hög grad bidra till kommunens uppfyllnad av delmålet och i ljusare lila till viss del bidra till kommunens uppfyllnad av delmålet.

I figur 1 nedan visualiseras hur stor påverkan planen bedömts ha på respektive delmål.

Mål 8 främjas genom fokus på näringslivets transporter med järnväg och sjöfart samt främjande av intermodala lösningar i stort. Turismen främjas genom fokus på gång- och vandringsstråk, cykellederna och möjligheter för båt. En mer hållbar konsumtion främjas även till följd av minskat behov av privat bilägande.

Mål 9 främjas även det genom fokus på näringslivets transporter med järnväg och sjöfart samt främjande av intermodala lösningar i stort. Stöttning när industrin ställer om till miljövänligare alternativ spelar även in. Satsningar på hållbara transportlösningar både för gods- och persontrafiken är grundpelarna.

Mål 11 främjas genom att planen har ett uttalat fokus på yteffektiva och hållbara transporter, samt att planen ämnar att möjliggöra enklare kopplingar till grön- och rekreationsområden.

Agenda 2030s övriga mål berörs i mer eller mindre stor utsträckning, framförallt gällande frågor som rör jämlikhet, utsläpp, miljö och tillgänglighet.



FIGUR 1. Analys över hur åtgärderna påverkar kommunens uppfyllnad av delmålen i Agenda 2030. Mörklila rutor visar delmål där åtgärderna i hög grad kommer att bidra till uppfyllnad av delmålet. Ljuslila rutor symboliserar delmål där åtgärderna kommer att bidra till viss del till delmålet uppfyllnad.

Utmaningar

Nedan listas de sex viktigaste utmaningarna som är identifierade för transportsystemet i Halmstad.

UTMANING 1

Att planera långsiktigt i en värld i förändring

Det sker en snabb teknikutveckling inom transportsektorn, samtidigt som det tar lång tid att planera och genomföra infrastrukturförändringar. En utmaning är att planera för en framtid med stor osäkerhet. Något kommer att hända, men det är svårt att förutse vad.

Paradigmskifte inom transportsektorn

En stor utmaning är att planera långsiktigt för en framtid med stor osäkerhet. Teknikutvecklingen går snabbt och så som resandet ser ut idag behöver inte vara norm 2040–2050. Klimatförändringar och miljömedvetenhet driver på teknikutveckling och utveckling av alternativa bränslen. Nya alternativ presenteras, men vad som i slutändan kommer att få genomslag är svårt att sja om i dagsläget. Att byta ut en befintlig bilpark tar tid och därmed kommer utfasning av bilar drivna med traditionellt bränsle ske under en längre tidperiod. Elbilar blir allt vanligare i vår fordonsflotta, vilket är positivt sett till att utsläppen är låga när de väl är i drift. Med eldrift sänks även bullernivåerna. Samtidigt tar elbilar lika mycket plats som en bil som drivs med traditionellt bränsle. Teknik

för självkörande fordon finns och dessa fordon är idag i en fas av piloter och tester. Hur de automatiserade fordonen ska integreras med övrig trafik samt anpassas till befintliga lagar och förordningar är en stor fråga som idag inte är löst. Detta gäller inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikflödena kommer inte att minska med självkörande fordon och elbilar, snarare tvärtom. Om bilen går på billigt bränsle – var finns då motivet att köra mindre?

Olika tidsepoker med andra planeringsideal än dagens har gett avtryck i samhället. Att planera och bygga ny infrastruktur innebär att planera långsiktigt, och investeringarna är ofta stora. Vad det ska planeras för och hur resemönster ser ut 2050 vet ingen, men de strukturer vi bygger idag kommer att finnas även i framtiden.

Redan idag finns koncept för resande och mobilitet som härstammar från delningsekonomin, och här kan den digitala tekniken göra resalternativen mer tillgängliga. Att genom en app kunna kombinera och abonnera på resor med bilpool, hyrbil, taxi och kollektivtrafik skulle kunna ersätta ägandet av egen bil. Likt utvecklingen som setts i andra branscher kan även resandet tjänstefieras och nya tjänsteföretag som säljer möjlighet till förflyttning utvecklas. På senare tid har det kommit företag som storskaligt introducerat nya fordon i transportsystemet, nu senast till exempel elscootern vilket fått påverkan på såväl staden och trafiksäkerheten som trafikflödet. Utvecklingen går snabbt, och det kan introduktionen av den nya tekniken eller de nya fordonen också göra.

UTMANING 2

En växande kommun där fler ska använda samma system

Halmstads kommun växer och invånarna blir fler. Fler ska förflytta sig till, från och inom kommunen, det vill säga fler ska nyttja systemet. Konkurrensen om ytan blir större. Samspelet mellan de olika transportslagen i kombination med samhällsutvecklingen i övrigt är en utmaning kommunen står inför. Transportsystemet tar plats, och mest plats tar biltrafiken.

Från stor småstad till liten storstad

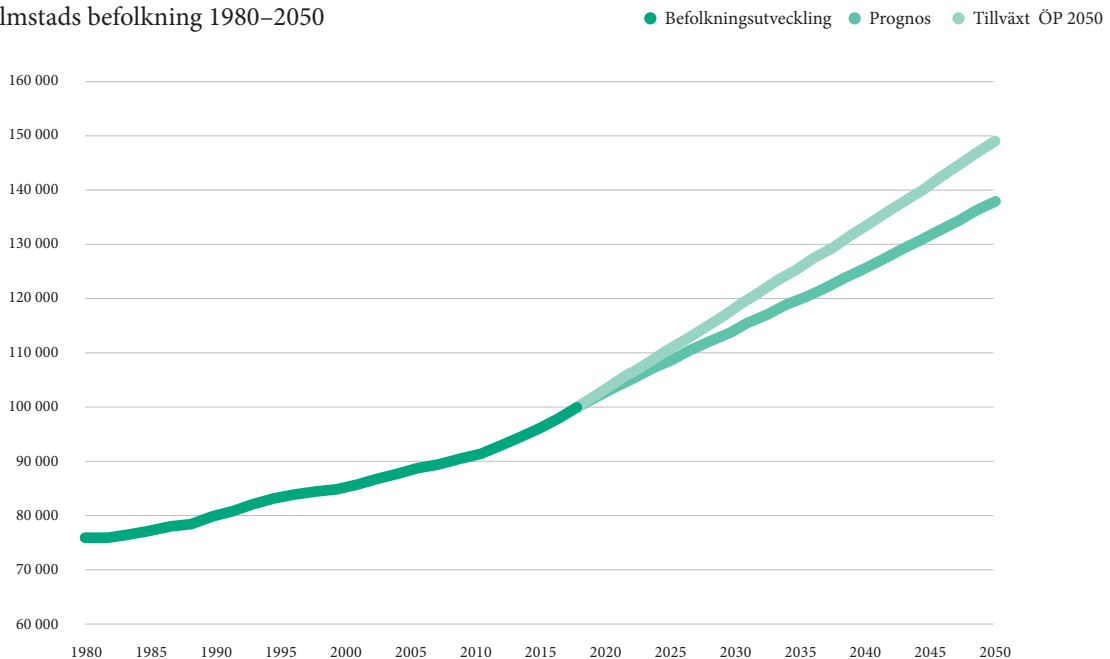
Halmstads kommun har de senaste åren haft en kraftig befolkningsutveckling och kommunen har vuxit mer än vad som tidigare förutspåddes. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och planeringsförutsättningen är nu att kommunen år 2050 ska ha beredskap för en växande befolkning med tillkommande arbetsplatser och 23 000 nya bostäder, vilket påverkar transportsystemet i hög grad. Fler invånare, näringsidkare och besökare innebär att fler också ska resa och förflytta sig. I takt med att Halmstad växer ökar också behovet av alla typer av transporter. Tåg, bil, buss, cykel och gång är alla färdslag som

tar plats, och vissa är mer ytkrävande än andra. Tillgänglighet och rörlighet på såväl lokal och regional som nationell nivå är viktigt, men hur och med vilket färdslätt som tillgängligheten ska tillgodoses är en knäckfråga.

I Halmstad sker en förflyttning från stor småstad till en liten storstad, vilket innebär att även resmönstren behöver anpassas därefter. I en småstad har bilen varit norm men det behöver den inte vara i en storstad. I storstaden ska samma yta användas av fler människor och som mest påtagligt blir detta i stadens centrum. Konkurrensen om ytan och det offentliga rummet blir större och behovet av grönytor, rekreationsområden, lekplatser med mera ökar. En utmaning är att anpassa såväl resvanor som system till den allt större staden. Halmstads kommun är en attraktiv boendekommun och styrkorna är bland annat närhet och korta avstånd. Bullerpåverkan och trängsel i transportsystemet kan få negativa effekter på upplevelsen av kommunen och boendattraktiviteten.

FIGUR 2. Befolkningsutveckling 1980–2017 med tillhörande framskrivning och prognos.

Halmstads befolkning 1980–2050



2018 bodde cirka 70 procent av kommunens totala befolkning i det som enligt översiktsplanen definieras som staden. Det är också här de flesta arbetstillfällena finns. Enligt siffror från SCB hade 23 000 personer både sin bostad och sitt arbete inom Halmstads tätort (vilket inte inkluderar tätorterna Tylösand och Frösakull). Avstånden är relativt korta och inom 5 km nås stora delar av staden. Resvaneundersökningen från 2018 visar att en stor del av alla bilresor i kommunen är kortare än 5 km. Här måste kommunen skapa tydligare incitament så att fler människor använder hållbara och yteffektiva transportslag.

På senare år har en förtätning av centrum skett. Det är mer folk i rörelse i samt till och från staden. Halmstads stadskärna präglas av en funktionsblandning där det finns mötesplatser, näringsidkare och bostäder. Staden växer, och genom bland annat exploatering av Österskans och området kring Resecentrum sker en utvidgning av stadskärnan, vilket kan bidra till att kommunens urbana värden stärks. Det är i stadskärnan och i centrum som trängselproblematiken från trafiken börjar bli som mest påtagligt.



5 km och 7 km radie från Stora torg

UTMANING 3

Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten

Vägnätet i Halmstad är grovmaskigt och präglas av barriärer, vilket gör systemet störningskänsligt. Tidvis finns problem med trängsel i kritiska flaskhalsar som börjar nå sina kapacitetstak. Utmaningen är att inte låta kapacitetsbristen i vägnätet hindra fortsatt utveckling av kommunen.

Trängsel i ett störningskänsligt system

Det är fortfarande relativt lätt att köra bil i kommunen och framkomligheten är god även om det på senare år börjat bildas köer i högtrafik vid flaskhalsar. Om inte resvanor förändras kan transportsystemet komma att begränsa möjligheterna till ytterligare bostadsproduktion och fortsatt utveckling av kommunen. Hur samhället utformas spelar stor roll för vilket färdssätt som väljs för resorna. En utmaning är att integrera planeringen av transportsystemet i samhällsplaneringen i stort, våga prioritera de hållbara och yteffektiva färdssätten och tänka nytt även vid genomförande.

Halmstads geografi med havet i en riktning, Galgberget med tillhörande vattentäkt i en annan, en flygplats i väster och med ett fåtal passager över Nissan medför begränsningar i hur trafiken kan spridas. Trafikflödena genom

Halmstad är stora. Det är i princip lika stora flöden på Slottsbron som det är på E6:an genom Halmstad. Detta innebär att trafiken på bron och vidare mot Slotts rondellen utgör en barriär i sig och skärmar av Slottet och stadsdelen Söder mot stadskärnan. Det finns få alternativa vägar för resor som kräver en passage över Nissan. Flödena fördelas på ett fåtal trafikleder som börjar nå kritiska nivåer av trafik. Även järnvägen genom Halmstad är en tydlig barriär som påverkar hur flödena kan fördelas. Att fylla på med fler bostäder och fler invånare innebär också att fler ska nyttja det befintliga vägnätets kapacitet. Konkurrensen om vägutrymmet är en utmaning.

Dagens vägsystem är inte dimensionerat för att hantera en allt större trafikmängd. Mycket tyder dessutom på att det finns en så kallad inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad. Inducerad trafikefterfrågan innebär kortfattat att om mer kapacitet tillförs kommer biltrafiken att öka. Det blir lättare att köra bil och därigenom blir de hållbara och yteffektiva färdssätten som gång, cykel och kollektivtrafik inte lika konkurrenskraftiga. För att Halmstads transportsystem i framtiden ska vara hållbart och klimatsmart är det avgörande att minska personbilstrafiken och utveckla samt öka kollektivtrafiken i staden. Att det finns en inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad är viktigt att ha med sig i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens transportsystem.

UTMANING 4

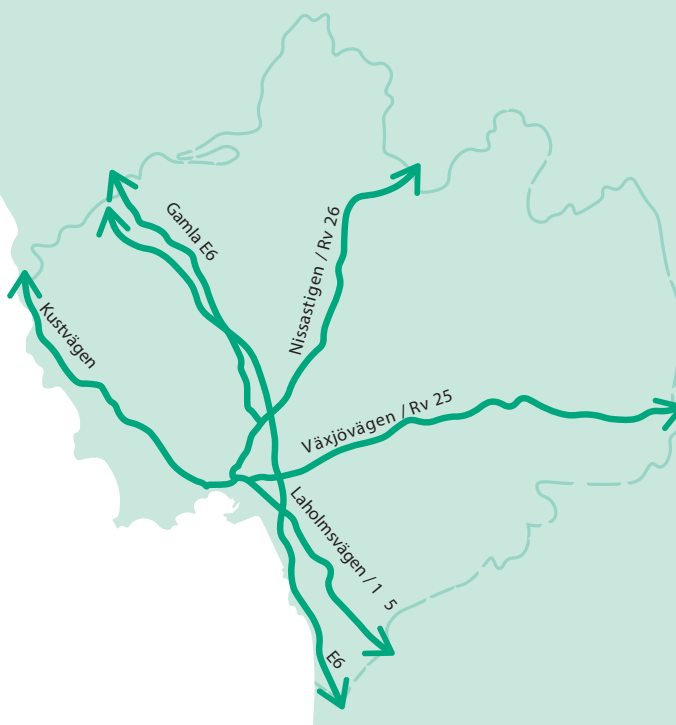
Stärk tillgängligheten för näringslivet

Verksamheters transporter, gods och tillgänglighet är ofta en förutsättning för att näringslivet ska fungera och vara konkurrenskraftigt. En utmaning är att hitta miljömässigt hållbara och effektiva alternativ för godstransporterna i kommunen samt att öka tillgängligheten till och från Halmstad. Att stärka tillgängligheten till och från Halmstad är relevant ur tre perspektiv: för att möjliggöra effektiva godsflöden, för en vidgad arbetsmarknad och för destinationsutveckling.

Såväl det privata som det offentliga näringslivet har behov av transporter. Verksamheters transportbehov varierar stort och det finns ingen universallösning för alla behov. Behoven kan röra sig om allt från tunga transporter av farligt gods till mindre leveranser till enskilda hushåll. Verksamheters krav på flexibilitet, tillförlitlighet och pris styr valet av trafikslag. Godsflödena kan utföras på väg, järnväg, flyg eller via sjöfart. I Halmstad finns alla dessa trafikslag att tillgå. De olika trafikslagen fyller olika funktioner genom att de tillgodoser olika typer av transportbehov. Utgångspunkten är att de olika transportslagen kompletterar varandra. Halmstad har en gynnsam geografi med god infrastruktur och tillgänglighet till ett flertal destinationer såväl nationellt som internationellt. Det logistiskt fördelaktiga läget avspeglar sig i kommunens näringslivsstruktur.

Godstransporter

Teknikutvecklingen bidrar till minskad miljöbelastning från godstransporter på väg. Minskad miljöbelastning kan även ske genom en överflyttning av gods från väg till järnväg samt sjöfart. Det måste finnas kapacitet i infrastrukturen att hantera ökade godsflöden. Samtidigt måste systemet vara effektivt då verksamheters val av transporter ofta baseras på marknadsmässiga grunder. Ökad miljömedveten hos såväl företag som kunder kan driva mot de mer miljömässigt hållbara trafikslagen. Redan idag ser vi en ökad efterfrågan på godstransporter på järnväg från



Karta över det övergripande vägnätet i Halmstad.

befintligt näringsliv i Halmstad. Hur framgångsrik kommunen blir i överflytten beror dels på om kapacitet finns i järnvägsanläggningen och dels på hur effektivt systemet kan utformas för att kombinera trafikslagen.

Mindre leveranser och e-handel har ökat stort de senaste åren. Det innebär i sin tur att fordon behöver leverera varor och produkter i miljöer som inte är anpassade för en ökning av tyngre trafik. Kommunen behöver arbeta för att detta ska kunna ske på ett samordnat, tryggt, effektivt och trafiksäkert sätt.

Kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad

Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag är beroende av och ställer krav på tillgänglighet och kontakt med regionala, nationella och internationella centra. Västkustbanan skapar tillgänglighet till storstäderna Göteborg, Malmö och Köpenhamn samt ett flertal andra växande kommunhuvudorter längs med Västkusten. För tågresor till och från Halmstad finns även Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg att tillgå. Dessa banor skapar tillgänglighet till såväl Kronoberg som Jönköping och dessutom kopplingar till andra järnvägar, bland annat Södra stambanan. Genom att sänka restiden kan arbetsmarknadsregionen vidgas, vilket bidrar till ökad matchning på arbetsmarknaden.

Att öka tillgängligheten ytterligare till Oslo och Hamburg skulle kunna öka utbytet med dessa internationella centra. Tåget till Stockholm tar lång tid och är sällan ett alternativ för dagsbesök. Här fyller Halmstad City Airport en funktion, samtidigt som flyget också medför negativa konsekvenser i form av utsläpp och buller. En utmaning blir att sänka restid och skapa tillgänglighet mellan dessa regionala, nationella och interregionala centra utan allt för stor påverkan på miljö och kommunens boendeattraktivitet.

Destinationsutveckling

Att skapa tillgänglighet till destinationen Halmstad kan bidra till att utveckla besöksnäringen i kommunen. Under 2020 flyttade en gammal färjeförbindelse tillbaka till Halmstad. Stena Line började återigen trafikera sin färjelinje mellan Halmstad och Grenå. Med färjan ges utökad tillgänglighet till Jylland och ytterligare en väg ut i Europa. Cykelturism och fortsatt utveckling av kommunens turistcykelleder, t.ex. Kattegattleden, är andra delar att arbeta vidare med för att stärka Halmstad som destination. Kollektivtrafiken bidrar med tillgänglighet till länet i stort men också med tillgänglighet till besöksmålen i sig. Att skapa upplevelsepaket och utveckla rutter kan även det stärka besöksnäringen i kommunen.

UTMANING 5

Halmstad – en del i tillväxtregionen Halland

Det är en fördel att vara en del i en region med tillväxt. I Halland växer i princip alla kommuner och behoven av infrastrukturinvesteringar är stora på många platser i regionen.

Tillgänglighet och tillväxt

Halmstad ligger i en gynnsam geografi mellan två storstäder samtidigt som avstånden är relativt långa. Daglig arbetspendling till dessa storstäder lockar inte den stora massan. Att koppla

upp sig och sänka restiden är viktiga faktorer att arbeta med för att kommunen ska komma närmre storstadsregionerna och de större städer som finns längs med Västkusten. Utifrån detta resonemang är kapaciteten på Västkustbanan en viktig parameter att arbeta vidare med.

Rörligheten och pendlingen har ökat både till och från kommunen, samtidigt som merparten av de boende i kommunen också har sitt arbete i kommunen. Idag utgör Halmstads kommun en funktionell arbetsmarknadsregion tillsammans med Laholms kommun och Hylte kommun. Det är även hit de största flödena av arbetspendling går. Den relation som på senare år ökat mest är den mellan Halmstad och Varberg. Även söderut från Halmstad har pendlingsflödena ökat och framförallt utbytet med Helsingborg. En utmaning här är kapaciteten på Västkustbanan till, från och genom Halmstad. Anläggningen måste vara framtidssäkrad för att utveckling av tågtrafiken ska kunna ske.

Liksom Halmstad växer många större städer av Halmstads typ, men vanligast är att de växer på bekostnad av det övriga regionala systemet. Urbaniseringen kan innebära att centrumkommunen utarmar omlandet, men så är inte fallet för Halmstad. På kort sikt finns argument för att det är till fördel för den större staden i mitten, men långsiktigt hindrar det till slut tillväxten. I Halmstad finns fördelen att även omlandet växer. Utmaningen är att påvisa behov av investeringar i Halmstad då behoven kan vara liknande, eller rent av större, i andra delar av regionen. Samplanering behöver ske och denna planering behöver ske i olika tidsperspektiv så att de investeringar som genomförs idag, oavsett om det sker på lokal, regional eller nationell nivå, inte hämmar framtida utveckling av något annat.

I Halmstads kommun består vägnätet till merparten av enskilda vägar (cirka 68 procent), därefter följer kommunalt vägnät (cirka 17 procent) och statligt vägnät (cirka 16 procent). Detta innebär i praktiken att kommunen har rådighet över en relativt liten del av helheten, vilket i sig är en utmaning.

UTMANING 6

Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa

Klimatfrågan är högaktuell och transportsektorns negativa konsekvenser på miljön är idag uppenbara. En utmaning är att hantera och minska de negativa konsekvenser som transportsystemet bidrar till.

Minska klimatpåverkande utsläpp

Effekterna av förbränning av fossila bränslen är globala, samtidigt som arbetet för att uppnå de globala målen och minska utsläppen till en mer hållbar nivå måste ske lokalt. Transportsektorn står för mer än hälften av de totala koldioxidutsläppen i Halmstad. 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.

Luft och buller

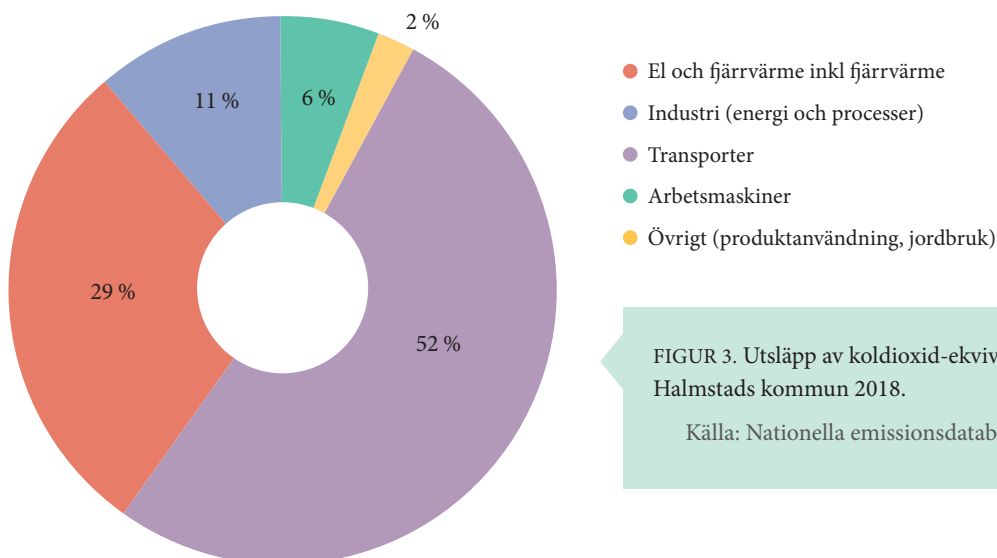
Vägtrafiken i Halmstad utgör den dominerande källan till luftföroreningar för Halmstads utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft uppfylls sedan länge i Halmstad, med avseende på alla luftföroreningar utom marknära ozon.

Under 2016 genomförde kommunen en bullerkartläggning i Halmstad. Kartläggningen visar tydligt att vägtrafiken är en betydande källa till bullerstörningar i kommunen. Boendemiljöer kan påverkas negativt av bullerstörningar från väg- och järnvägstrafiken. Utmaningen här är att styra över resor till de mer hållbara färdalternativen som ofta är både tystare och renare alternativ.

Ett förändrat klimat

Effekterna av ett varmare klimat kommer att få påverkan lokalt genom förändrade vädermönster. Detta innebär en förhöjd risk för extrema skyfall, ihållande värmeböljor och stigande havsnivåer. Den negativa miljöpåverkan från transportsystemet behöver minskas, samtidigt som vi behöver anpassa transportsystemet för att bättre klara utmaningarna från ett förändrat klimat.

Utsläpp av koldioxid-ekvivalenter



FIGUR 3. Utsläpp av koldioxid-ekvivalenter i Halmstads kommun 2018.

Källa: Nationella emissionsdatabasen, juni 2020

Förtätning av staden och utbyggnad av transportsystemet betyder ofta att den hårdgjorda ytan ökar vilket får effekter vid mer frekvent förekommande extremväder. Avrinningen på hårdgjorda ytor sker snabbt och därmed blir effekterna av de flödestoppar som kan uppstå kraftigare. Hårdgjord yta och infrastruktur förstärker även den urbana värmeö-effekten. Kortfattat innebär detta att tätbebyggda områden är varmare än sitt omland då den bebyggda miljön lagrar värme under dagen och avger värme under natten. Nerkyllning av städer sker därmed inte lika snabbt. Grönska, parker, vatten och natur sänker temperaturen lokalt och kan bidra till att dämpa den urbana värmeö-effekten. Med strategiskt utformade anpassningsåtgärder kan därmed andra värden tillföras.

Folkhälsa, trafiksäkerhet och jämlikhet

Stillasittande är ett folkhälsoproblem, och inte sällan benämns de hållbara transporterna också som aktiv mobilitet. Människor som rör på sig mår bättre. Forskning visar att fysisk aktivitet förebygger stress och minskar risken att utveckla mental ohälsa. En relativt liten mängd aktivitet, motsvarande promenader, cykelturer och trädgårdsarbete, är tillräckligt för att ha betydelse för den mentala hälsan. Personer som reser hållbart, det vill säga med gång, cykel och kollektivtrafik, rör sig mer i sin vardag än de som kör bil. En

utmaning blir att få fler att använda befintlig infrastruktur och börja välja färdssätt som bidrar till ökad fysisk aktivitet.

Trafiksäkerheten är ett av de största problemen kopplat till transporter. Sedan 2015, då Trafiksäkerhetsplanen antogs, har kommunen arbetat långsiktigt och löpande med att höja trafiksäkerheten i kommunen. Fokus har legat på olycksdrabbade länkar och korsningar samt barns möjlighet att ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt. Under 2018 rapporterades, enligt statistik från Strada, 2 dödsolyckor och 41 svårt skadade på de kommunala och statliga vägarna i Halmstad. För 2019 ser siffrorna bättre ut – då omkom ingen i trafiken, men 22 skadades allvarligt. Detta sammantaget tyder på att trafiksäkerheten måste öka ytterligare.

Ytterligare en utmaning är att skapa ett transportsystem som är tillgängligt för alla och som skapar möjlighet till rörelse och resor oavsett ålder, ekonomi, funktion och kön. Transportsystemet ska vara utformat så att både män och kvinnor, pojkar och flickor, ska kunna ta del av transportsystemet på lika villkor. Generellt gäller att kvinnor reser mer hållbart än män och detta påvisas också i Halmstads resvaneundersökning från 2018.



Hur utmaningarna ska mötas

Hur transportsystemet ska utvecklas och på vilket sätt utmaningarna ska mötas beskrivs i detta kapitel. Nedan redovisas fem grupperingar utifrån utmaningarna för transportsystemet i kommunen. För utmaningen *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljön och människors hälsa* återfinns inget eget kapitel utan resonemangen till denna utmaning har arbetats in under de övriga avsnitt i detta kapitel. I del 2 av *Plan för Transportsystemet*, det vill säga i *Transportplan mot 2050*, blir resonemangen än mer detaljerade och geografiska genom planeringsriktningar.

Ta tillvara digitaliseringens möjligheter

Resonemangen nedan är tydligt knutna till utmaningen *Att planera långsiktigt i en värld i förändring*. Digitaliseringen ger oss möjligheter att planera för ett smartare och mer användarvänligt transportsystem. Halmstad ska arbeta proaktivt och vara öppna för samarbeten gällande forskning och innovation inom digitaliseringsområdet. En digital mognad i samhället har skett snabbt och fortsätter att ske, vilket kan föra med sig ett minskat resebehov. Halmstad ska följa utvecklingen kring resfrihetens genomslag och konsekvenser för det fysiska resandet. För transportsystemet innebär detta mer än enbart automatiserade fordon.

Planera för ny teknik och ändrade förutsättningar

Ny teknik kan effektivisera transportsystemet och det kan vara ett kostnadseffektivt sätt att dela på det begränsade utrymmet som vägnätet består av. Att planera för ny infrastruktur innebär att planera långsiktigt. Att stanna upp och invänta den slutliga lösningen är inget alternativ. Halmstads kommun måste fortsätta att utvecklas till en attraktiv plats att bo, verka, vistas och leva på. De strukturer som byggs idag kommer att finnas kvar även i framtiden, men hur de

kommer att nyttjas är svårt att veta. Flexibilitet utgör ledord i planeringen av transportsystemet och hänsyn bör tas till att nya typer av fordon och drivmedel kan tillkomma. Dessa kommer att ta plats i systemet och introduktionen av dem kan gå mycket fort.

Planer med fyrstegsprincipen och smart teknik för kostnadseffektiva lösningar

Fyrstegsprincipen är framtagen av Trafikverket och bygger på tanken att hitta kostnadseffektiva lösningar på problemen och bristerna i transportsystemet. Att hantera brister i transportsystemet med hjälp av fyrstegsprincipen ökar möjligheterna att uppnå kostnadseffektivitet. Principer och tankegångar hämtade från fyrstegsprincipen ska också användas i planeringen av det kommunala vägnätet. Modellen bygger på fyra steg: *Tänk om*, *Optimera*, *Bygg om* och *Bygg nytt*. Första steget, *Tänk om*, innebär åtgärder som kan påverka behovet av transporter och

Trafikverkets fyrstegsprincip

1. TÄNK OM
2. OPTIMERA
3. BYGG OM
4. BYGG NYTT

resor samt påverka valet av färdstätt. Steg två, *Optimera*, innebär åtgärder för att mer resurseffektivt nyttja den redan befintliga infrastrukturen. Tredje steget, *Bygg om*, innebär begränsade ombyggnationer på befintliga strukturer. Sista steget, *Bygg nytt*, innebär nyinvesteringar och större ombyggnationer.

I fyrstegsprincipen bör perspektivet ligga på innovativa och smarta lösningar på brister och behov. Halmstad ska vara en innovativ kommun som använder smarta lösningar för att begränsa klimatpåverkan. Detta gäller även för

utformningen av kommunens transportsystem. Smarta och innovativa lösningar kan innebära kostnadseffektiva lösningar. Effektivisering med hjälp av smart teknik kan ske i olika planerings-skeden, t.ex. drift, underhåll, optimering och nyinvestering. Det finns behov av att våga pröva nya lösningar, inte minst digitala sådana.

Miljöanpassade fordon och drivmedel

Kommunen behöver arbeta för att skapa förutsättningar för införandet av fordon samt drivmedel med en minskad miljöpåverkan. Teknikutveckling sker hela tiden och den tydligaste trenden just nu är elektrifiering av fordonsflottan. Kommunen behöver fortsätta underlätta för att användningen av elbilar ökar och ett sätt att göra detta är att bevaka utbyggnaden av laddplatser i planeringen. Detta görs till exempel genom att underlätta för marknadsaktörer som vill bygga och driva såväl normal- som snabb-laddningsstationer. Största delen av laddning av elbilar sker vid hemmet och i planering av och vid nybyggnation av flerbostadshus bör denna aspekt finnas med.

Kommunen kan ta en stödjande roll i relationen till fastighetsägare och förvaltare av flerbostadshus om hur de ska gå tillväga för att installera laddplatser vid bostaden. Att laddning sker under natten är fördelaktigt utifrån ett elförbrukningsperspektiv. Att ha kapacitet i elnätet för ett ökat antal elbilar är en förutsättning för att detta drivmedel ska kunna slå igenom på bred front.

Kommunen har rådighet över arbetsplatser kopplade till den egna verksamheten och på parkeringsplatser i egen regi. Här kan kommunen själv investera i infrastruktur för laddning. Kommunen har även ett verktyg i den egna fordonsflottan. Genom att styra mot ett visst bränsle kan kommunen bidra till att volymerna på efterfrågan för marknadsaktörer ökar. Därmed kan också tillgängligheten till detta bränsle öka för allmänheten.

Vilket drivmedel som bussarna använder påverkar också luftkvalitet och bullernivåer i

Halmstad. Kommunen bör här vara förutsättningskapande för Region Hallands val i frågan och finns viljan är det tänkbart att kommunen kan användas som testbädd för nya typer av fordon och bränsle.

Gynna de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna

Till de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna räknas här gång, cykel och kollektivtrafik. Resonemangen här är tydligt kopplade till utmaningen *En växande kommun där fler ska använda samma system.*

Resvanor behöver brytas

Första steget i Trafikverkets fyrstegsprincip innebär att genomföra åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Målsättning är att främja hållbara transporter genom att påverka och bidra till att människor förändrar sina resvanor och attityder för att på så vis påverka resan innan den har börjat. För att omställningen till ett hållbart samhälle ska vara möjlig räcker det inte enbart med infrastrukturåtgärder, utan dessa kan behöva kompletteras med åtgärder som påverkar vårt resebeteende och val av färdstätt. Denna användning av beteendepåverkande åtgärder kan ses som ett kostnadseffektivt komplement till infrastrukturens åtgärder och tekniska lösningar. Att resa hållbart innebär dessutom ofta också att viss fysisk aktivitet ingår, vilket i sin tur kan ha positiv inverkan på folkhälsan.

Att arbeta med att stimulera för en ökad andel hållbart resande kan handla om att få invånare och företag att prova på att resa hållbart och



utnyttja det system som redan finns tillgängligt. Kommunen har också en möjlighet att stimulera och underlätta för hållbara resor som är kopplat till den egna organisationen, det vill säga gods knutet till den egna verksamheten, resor i tjänsten samt de anställdas arbetsresor.

Förbättra för de gående

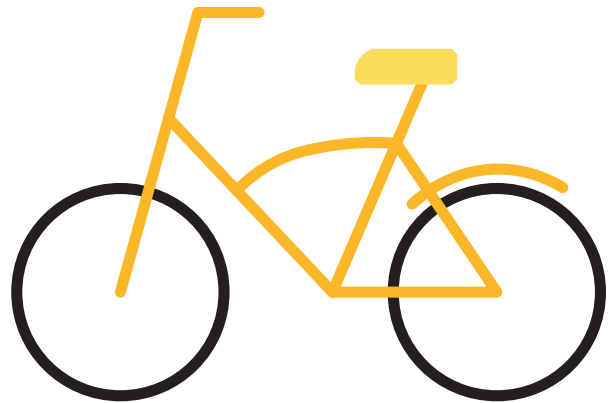
Att förbättra för gångtrafikanter bidrar positivt till upplevelsen av stadskärnan, staden och kommunen då gång är mer än bara ett trafikslag. Att hantera gång som eget transportslag belyser vikten av att de gående ska kunna förflytta sig på ett tryggt och säkert sätt i kommunen. Att förbättra förutsättningarna för de gående innebär även att attraktiviteten för cyklister och kollektivtrafikresenärer ökar då dessa resor påbörjas eller slutar med en gångresa. Trygga, tillgängliga och trafiksäkra gångvägar och stråk som bjuder in till rörelse är viktigt att arbeta vidare med. I en levande stad är gångtrafikanter ett självklart inslag. I den strategiska planeringen för gående bör gångvägar planeras där människor naturligt rör sig, i belysta områden med god siktbarhet och befolkade centrum.

Syftet med en gångresa kan variera, men sammanfattat är det ofta korta sträckor det rör sig om. Planeringen behöver fokuseras mot att en gångresa kan ha flera olika syften, där gång som transport är ett syfte och gång för rekreation ett annat.

Kommunen arbetar aktivt och fortlöpande med att trafiksäkra för de gående, och detta arbete ska fortsätta. Där större flöden av gångtrafikanter korsar större vägar ska kvalitetskraven på övergångställena/passagera vara högt ställda och hastigheten på övrig trafik vara låg. I staden finns många barriärer för de gående och kommunen behöver arbeta aktivt med att minska barriäreffekterna.

Fortsätt utveckla Halmstad till en cykelkommun

Cykel är ett eget trafikslag och utgör en naturlig del av transportsystemet. Cykel behöver en egen struktur och förutsättningarna för att arbeta med cykel har på senare år förbättrats.



Även förutsättningarna för att turista med cykel i kommunen har förstärkt i och med Kattegattleden. Genhet, separering och prioritering i gaturummet är avgörande för cykelns attraktivitet. Cykeln som trafikslag är också mer beroende av en helhetssyn än andra transportslag.

Planera för ökad cykling

Elcykel har fått brett genomslag på senare år. Cykling har därmed blivit ett alternativ för fler och har inneburit att längre sträckor blivit cykelbara. Hastigheten för cyklister har också ökat och trafiksäkerheten på cykelbanorna bör fortsatt vara i fokus. Cykelresan kan ha flera syften och det är viktigt att det finns kapacitet för såväl snabb arbetspendling som för cykelresor med rekreationssyften.

Att elcykeln slagit igenom innebär att cykling på det regionala och statliga vägnätet ökat i betydelse och blivit ett alternativ för fler. Cykelkopplingar mellan och inom orter på landsbygden, servicesamhällen och bostadsorter samt tätorter med cykelavstånd in till Halmstads tätort bör vara i fokus när investeringar planeras. Även belysning av cykelvägar är en viktig faktor att arbeta med då cykelvägar på det regionala vägnätet ofta går parallellt med de regionala vägarna, det vill säga vägar med tung trafik i hög hastighet.

Cykelparkering är något som måste få ta större plats i planeringen. Behovet av cykelparkeringar ökar hela tiden och det finns exempel runt om i staden där det etappvis skett utbyggnad av befintliga cykelparkeringar för att öka kapaciteten.

Stärk de kollektiva resalternativen

De kollektiva resmöjligheterna i kommunen består av stadsbuss, regionbuss och tåg. Även flyg, färja och samåkning kan ses som ett kollektivt färdmedel, men i denna del fokuseras på just de förstnämnda trafikslagen.

Busstrafik

I takt med att trafikflödena ökar så ökar också bussens behov av prioriterad framkomlighet. Bussen behöver bli mer konkurrenskraftig gentemot bilen och de köbildningar som börjar bli synliga i högt trafik påverkar också bussen då denna står i samma köer. Det finns en potential att flytta över resenärer från bil till kollektivtrafiken, men då måste restiden sänkas (i förhållande till bilen), framkomligheten öka och utbudet anpassas efter individen.

Många äldre och i vissa fall även personer med funktionsvariationer är beroende av kollektivtrafik för att kunna ha tillgång till samhället, särskilt om bilen inte är ett alternativ. Att resa med kollektivtrafiken är mer än att bara åka med bussen. Resan består av flera sekvenser, till exempel att planera resan, läsa tidtabell och kliva på bussen och ta sig till busshållplatsen. Alla dessa aktiviteter är en del av reskedjan och begreppet ”hela resan-perspektivet” inkluderar alla dessa delar. Planering av kollektivtrafiken ska ske med ett hela resan-perspektiv.

Hållplatsutbyggnaden har systematiserats och medel finns numer i såväl regional plan som i den kommunala budgeten för detta ändamål. Behoven är dock fortsatt stora. Hållplatsutbyggnaden behöver fortlöpa, växlas upp och förstärkas.

Stadsbuss

På senare år har en justering av linjenätet för stadsbusstrafiken skett, och inriktningen på arbetet har varit att antalet linjevarianter ska minska och att linjerna skulle renodlas, rätas upp och förenklas. Turutökningar har främst skett i de starka stråken med flest resenärer. För att ytterligare kunna utveckla stadsbusstrafiken och skapa en kapacitetsstark busstrafik som är anpassad till den allt större och tätare staden behövs ett bra turutbud på flertalet av linjerna, sänkt restid och

en tydligare prioritering i gaturummet.

Att fokus för stadsbusstrafikens utveckling de senaste åren legat på att sänka restiden har fått till följd att avståndet till hållplats har ökat då dessa glesats ut. För vissa resenärsgrepp har detta inneburit att systemet blivit mindre tillgängligt. Det sociala perspektivet kan behöva stärkas i kommande planering. Resbehoven behöver



tillgodoses för alla grupper. Som ett komplement till den snabba och effektiva busstrafiken avsedd för arbetspendling kan ett mer yttäckande och nära system behöva utvecklas. Närhet mellan hem och hållplats kan också bidra till att upplevelsen av trygghet ökar.

Regionbuss

Resan med regionbuss behöver även den utvecklas och restiden förkortas. Störst potential till att snabba upp restiden med regionbussarna finns inom tätorterna. Dels inom tätorterna längs med linjerna men framförallt resan in mot centrum. En knäckfråga här är närhet kontra snabbhet.

Regionbusstrafiken har också den utvecklats på senare år, och i stråken har linjevarianter renodlats och resan snabbats upp då antalet hållplatser längs med linjen minskat. Utvecklingen bör fortsätta med samma inriktning. Att sänka restiden och öka komforten, turutbudet, enkelheten och pålitligheten är faktorer att arbeta vidare med.

För att hela Halmstads kommun ska vara en attraktiv plats att bo på, och för att fler invånare ska få möjlighet att välja bostadsort, är det viktigt att också busstrafiken utökas till våra olika orter runt om i hela kommunen.

Tåg

Tågtrafik är ett tidseffektivt och bekvämt sätt att resa på. Genom att förkorta restiden kan arbetsmarknader vidgas. Utbyggnad av Halmstad resecentrum är här en viktig del. Samtidigt finns det en potential i att förstärka det hållbara resandet från tätorter utanför Halmstads centralort och koppla upp dessa ytterligare mot omlandet, både mot Halmstad och andra centralorter längs med Västkustbanan. Kommunen planerar för nya tågstationer i Getinge och Trönninge. Sedan tidigare finns även Åled utpekad för en stationsetablering, men detta är avhängigt Region Hallands långsiktiga inriktning för Halmstad-Nässjö järnväg. Planering för att införa tågtrafik på Markarydsbanan pågår.

Hållbar samhällsutveckling med en hållbar biltrafik

Resonemangen i detta avsnitt är tydligt kopplade till utmaningen *Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten*.

Samhällsplaneringen en viktig faktor

Transportsystemet är sammanlänkat med samhällsplaneringen och de olika trafikslagen samspelar i hög grad. Hur vi utformar samhället påverkar valet av resor. Ett nytt bostadsområde kan generera effekter långt utanför det enskilda planområdet och inte sällan är det en

korsningspunkt eller en redan kritisk flaskhals som påverkas. Därför bör utgångspunkten fortsatt vara att planera transportsystemet utifrån ett helhetsperspektiv och att ingångsvärden i denna planering bör vara målbaserad snarare än prognosbaserad. Alla transportslag ska samsas på samma begränsade yta, vilket också gör det breddade systemperspektivet nödvändigt. Det hållbara resandet ska prioriteras och följa som en röd tråd från *Plan för Transportsystemet* ner till genomförande.

Ett transportsnålt samhälle innebär bland annat att bebyggelsen är tät och funktionsblandad; daglig service ska finnas i närheten av bostadsområdet, avstånden ska vara korta och de hållbara färdsattna de smidigaste. Lösningar för de respektive transportslagen i utformningsskedet bör bygga på tanken att det ska vara lätt att göra rätt. I såväl detaljplan som bygglov finns stora möjligheter att styra mot de hållbara färdsattna. I detta planeringsstadium bestäms bland annat utformning samt hur och på vilken yta de olika transportslagen ska samspela. Möjligheterna att bo i området utan bil påverkas bland annat av vilken service som finns i närområdet, standard på och närhet till cykelparkeringar, tillgång till bil- och cykelpool och möjlighet att ta emot leveranser.



Prioriteringsordning mellan färdslag



1



2



3



4

Viktiga faktorer som kan komma att påverka valet av färdstätt är upplevelsen av trygghet samt hur tillgängligt det är. Därför är det viktigt att beakta dessa faktorer i det tidiga planeringsskedet. Genom en väl genomtänkt planering kan det rätta valet också bli det lätta och självklara valet.

Ett transportsystem för alla

Trygghet är ett komplext begrepp då det handlar om den enskilda individens upplevelse. Otrygghet kan påverka människors vardag och även påverka valet av färdstätt om vissa alternativ inte upplevs som säkra och trygga. Trygghet och tillgänglighet i transportsystemet är en viktig faktor som kommunen ska ha med i planeringen. Även barn och ungas möjlighet att fritt kunna röra sig i sitt närområde ska vägas in i planeringen av attraktiva boendemiljöer. Genom att planera för ett sammanhängande system med gång- och cykelbana mellan hem, skola och andra platser som unga vistas på så skapas förutsättningar för denna grupp att fritt förflytta sig i kommunen. Att etablera hållbara resvanor som ung kan innebära att resvanorna även tas med in i vuxenlivet. Barnrättslagen började gälla 2020 och därmed blev detta perspektiv tydligare. Satsningar med fokus på barn och ungas möjlighet till trygga och säkra förflyttningar leder också till att kommunen upplevs som en attraktiv boendekommun.

Transportsystemet ska vara jämställt, vilket innebär att det ska utformas på ett sätt som tillgodoser både kvinnors och mäns transportbehov. I Halmstad, likt övriga Sverige, reser kvinnor i större grad hållbart än män. Gruppen äldre invånare blir större och ett tillgängligt transportsystem är en förutsättning för att vissa grupper ska kunna använda det. Brister i tillgänglighet får störst konsekvenser för resenärer som går, cyklar eller åker kollektivt. Hur vi utformar transportsystemet spelar stor roll för hur tillgängligt det blir för personer med olika funktionsvariationer. Att planera för de svagaste trafikantgrupperna innebär att nyttan ökar för alla.

En hållbar biltrafik med tillräckligt god framkomlighet

Det finns inte en universallösning för allas resbehov. I delar av kommunen med långa avstånd och mindre utvecklad kollektivtrafik kommer bilen, och även eget ägande av bilen, fortsättningsvis vara en förutsättning för förflyttning inom och till/från kommunen. Biltrafiken är en viktig del av kommunens transportsystem och för många människor också en förutsättning att kunna förflytta sig. För att åstadkomma en hållbar trafikutveckling som är effektiv och fungerande behöver dock bilens roll förändras, bilresorna sorteras och resvanorna bli annorlunda.

Redan idag finns problem med trängsel, luftkvalitet, buller och barriäreffekter. Förbättrad luftkvalitet och minskat buller sker bland annat genom teknikutveckling, men det löser inte trängselproblematiken eller barriäreffekterna av biltrafiken. Oavsett vilket bränsle bilen går på så tar den plats i gaturummet.

Rätt fart i staden och en tydlig hierarki
Halmstads kommun var en av de första kommunerna i Sverige att implementera Trafikverkets riktlinjer *Rätt fart i staden*. Riktlinjerna bygger på principen att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar istället för det omvända. Detta arbete ska fortsätta, och klassificering av gaturummen utifrån funktion, karaktär och utformning samt hur den bör förhålla sig till den omgivande bebyggelsestrukturen ska ligga som grund i kommunens fysiska planering. Biltrafiken ska erbjudas god framkomlighet där det är önskvärt och begränsad framkomlighet där andra kvalitéer önskas. Blåjusorganisationens framkomlighet är viktiga bitar att ha med i detta arbete.

Kommande utbyggnad av vägnätet
Trimning av vägnätet har skett under senare år. Som en del av grunduppdraget pågår en kontinuerlig trimning och optimering av gatunätet. Detta ligger i linje med steg två i fyrstegsprincipen, optimering av vägnätet genom mindre ombyggnader och smärre åtgärder. Därutöver finns behov av nya väglänkar för att avlasta gator med stora trafikflöden redan idag och för att möjliggöra en omprioritering av gaturummen. I detta sammanhang ingår ytterligare en förbindelse

tvärs Nissan. I del 2 av *Plan för Transportsystemet, Transportplan 2050*, beskrivs dessa länkar mer ingående utifrån syfte och tänkt funktion i systemet.

Som tidigare nämnts tyder mycket på att det finns en inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad. Detta innebär i princip att om ny kapacitet tillförs systemet så kommer biltrafiken att öka. Bilen blir mer konkurrenskraftig gentemot de andra trafikslagen. Kapaciteten i vägnätet kan komma att behöva utökas och det blir viktigt att styra den tillkommande kapaciteten i önskvärd riktning.

Bilparkering ett sätt att styra
Det finns fortsatt god tillgång till parkering i Halmstads stadskärna eller i anslutning till den. Bilparkering är ett viktigt verktyg som kommunen har rådighet över. Tillgång till parkering och prissättning av densamma är viktiga bitar i hur konkurrenskraftigt bilägandet och bilkörandet upplevs gentemot andra färdsätt. 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. Prissättning och reglering spelar stor roll för efterfrågan på parkering och då också hur mycket biltrafik det blir till en viss plats. Att styra med prissättningen är också ett sätt att garantera plats för de som behöver den mest. Kommunen måste kunna erbjuda besökare av stadskärnan god tillgänglighet i parkeringshus för att undvika söktrafik på gator i stadens centrala delar.

Ökad tillgänglighet för näringslivet

Resonemangen nedan är tydligt kopplade till utmaningen *Stärk tillgängligheten för näringslivet*.

Tillgänglighet, kompetensförsörjning och vidgade arbetsmarknader

Tåg
Utifrån perspektivet kompetensförsörjning och vidgade arbetsmarknader är det viktigt att arbeta



för att sänka restiden för persontågstrafiken på Väst kustbanan. Genom att sänka restiden kan utbytet utökas med Göteborgsregionen och Öresundsregionen. Det måste finnas tillräckligt med kapacitet på Väst kustbanan för att kunna hantera tåg med olika snabbhet och syften. Kopplingarna österut är även viktiga att arbeta för, där såväl Markarydsbanan som Halmstad-Nässjö järnväg skapar tillgänglighet till och från Halmstad. En förutsättning för att lyckas är samplanering och dialog med såväl Trafikverket som Region Halland.

Resecentrum fyller en viktig funktion, och att erbjuda ett kapacitetsstarkt, attraktivt, tryggt och tillgängligt resecentrum är en pusselbit i att koppla upp sig mot omvärlden. Att arbeta med längre sträckor kan bli mer attraktivt om det är promenadavstånd mellan tågstation och arbetsplats. Att vika mark för kunskapsintensiva företag vid resecentrum kan öka upptagningsområdet för efterfrågad kompetens.

Flyg
Flygplatsen i Halmstad drivs och ägs av Halmstads kommun sedan 2006. Boende och verksamheter i Halmstad har mycket goda möjligheter att resa med flyg. Flygplatsen erbjuder bland annat linjetrafik till och från Stockholm och även en viss chartertrafik. För sträckan Halmstad–Stockholm möjliggör flygplatsen en resa över dagen utan allt för stor uppoffring. Det går att åka tåg till Stockholm över dagen, men resan tar lång tid vilket gör att det inte tilltalar ett större flöde av resenärer. Landvetter och Kastrup är flygplatser i närheten som erbjuder ett större utbud av flygdestinationer. Flyget är ett energikrävande transportslag med negativ klimatpåverkan. Halmstad City Airport har arbetat aktivt med att minska miljöpåverkan genom att bland annat erbjuda operatörer bränsle med inblandning av biobränsle. I flygbranschen pågår en teknikutveckling och mindre eldrivna flyg finns numer som försöksprojekt.

Flygplatsen används också av samhällsnyttiga flyg i form av samhällsskydd och beredskap samt sjukvård och försvar. Sveriges enda luftvärnsregemente Lv6 ligger i Halmstad och för denna verksamhet är flygplatsen en förutsättning. I juni 2020 fattade Kommunfullmäktige beslutet om att Halmstads kommun fortsatt ska bedriva flygplatsverksamhet.

Godstrafik på järnväg och väg
Halmstad har goda kopplingar till omvärlden genom såväl järnvägssystemet som vägsystemet. Västkuststråket är ett centralt transportstråk för näringslivets transporter i Sverige och en stor del av den svenska importen och exporten passerar det. Stråket utgörs av såväl Västkustbanan som E6 och här går de största godsflödena. Godsflödena på de övriga två järnvägarna i kommunen är också viktiga för godsets framkomlighet, men flödena är mindre jämfört med Västkustbanan. Dessa banor kan även fylla en funktion som omledning av godstrafiken vid störning på bland annat Västkustbanan och Godsspåret genom Skåne. Vid sidan av Västkuststråket har även väg 25 samt väg 26 betydande flöden av godstrafik. Kommunen har rådighet över anslutningsvägar och industrispår, och dessa delar bör fortsatt utvecklas för att skapa en god helhet.

Markplanering är därmed en viktig faktor för hur effektivt systemet blir. Företag med stora godsflöden behöver placeras på lämplig mark för att med enkelhet kunna ta del av systemet. Det ska finnas möjlighet att styra godsflöden ut mot det övergripande vägnätet och framförallt mot järnvägsnätet utan allt för stor påverkan på miljön och/eller kommunens boendeattraktivitet.

I takt med att kommunen växer blir transporter i den mindre skalan, det vill säga transporter i sista mil, allt viktigare att arbeta aktivt med. Detta inte minst i kommunens centrala delar där gaturummet inte är utformat för större leveransfordon. Trafiksäkerhetsaspekter och ett växande invånarantal driver på behovet av samordning. En ökad mängd leveranser kopplat till e-handel är också viktigt att ha med i detta perspektiv. Kommunen har sedan många år arbetat med att samordna sina egen varuleveranser för att effektivisera flödena.

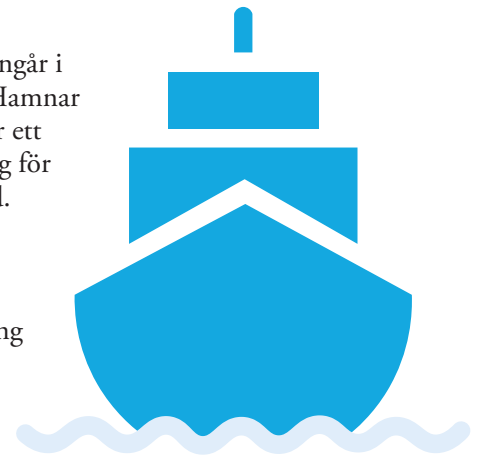
Sjöfart

Hamnen i Halmstad ingår i koncernen Hallands Hamnar AB som sedan 2012 är ett gemensamt hamnbolag för Varberg och Halmstad.

Den har ett attraktivt läge mellan Oslo och Hamburg samt en strategiskt god placering i Öresundsregionen.

Hallands Hamnar Halmstad är en fullservicehamn

som under de senaste åren har moderniserats och utvecklats betydligt. Hamnen är Sveriges största recyclinghamn, en av de större hamnarna för stål-metaller och en stor importhamn för bilar. Containerverksamheten är betydande och en viktig logistikfördel för det regionala näringslivet. Under de senaste åren har ett arbete pågått med att klimatanpassa hamnen genom en marknivåhöjning. Dessutom bygger och planerar kommunen för Södra infarten som ökar hamnens koppling till E6 och väg 15.



Det finns även planer på förbättringar i form av längre kajer och en djupare farled vilket skulle medge anlop med större fartyg i den så kallade Oceanhamnen. I och med Stena Lines återkomst i februari 2020 blev hamnen återigen en brohamn. På färjelinjen Halmstad–Grenå utgörs merparten av fordonen ombord av lastbilar, och genom färjeförbindelsen växlas nyttan av Södra infarten upp. Det finns fortsatta behov av utveckling av järnvägsinfrastrukturen till hamnen för att skapa effektiva järnvägskopplingar.

Hamnen ligger centralt, och genom den stadsutveckling som pågår kommer staden allt närmare hamnens verksamhet, vilket gör det tänkbart att hamnen på lång sikt kommer att behöva lämna hamnområdet längs Nissan. Platsbristen i hamnen kan medföra att omlastning mellan väg och järnväg kan behöva ske utanför hamnens område.

Att stärka Halmstad som destination

Som en del av destinationsutveckling är

tillgänglighet till platser en viktig del. Färjeförbindelsen mellan Halmstad och Grenå är ett exempel på hur destinationen kan stärkas. Färjan blir en del av kommunens transportsystem och därmed stärks tillgängligheten till kommunen, vilket kan bidra positivt till besöksnäringen i kommunen och regionen. Då Halmstad är en sommardestination som omges av vatten kan det vara intressant att utveckla ytterligare möjligheter att resa med båt, fast i en mindre skala och under sommarhalvåret.

Att fortsätta utveckla och möjliggöra för cykelturism i kommunen är ytterligare en åtgärd som kan stärka destinationen Halmstad och Halland. Kattegattleden går längs med Västkusten och numer ligger fokus på att driva leden som ett besöksnäringssamarbete snarare än som ett infrastrukturprojekt. Utöver Kattegattleden finns Cykelspåret/Hallands inland, Banvallsleden och Hylteslingan. Utveckling av dessa leder sker tillsammans med Region Halland och Trafikverket då delar av dem inte utgör kommunens vägnät. Utöver de stora cykellederna finns kortare alternativ i form av de lokala cykellederna Laxaleden och Tylösandsleden.

Att paketera besöksmål och utveckla rutter i kommunen, kanske även tillsammans med grannkommunerna, är ett annat sätt att stärka besöksnäringen. Här kan kollektivtrafiken fylla en viktig funktion, främst under sommarmånaderna. Även här krävs dialog med Region Halland som är kollektivtrafikmyndighet i länet.

Stärk Halmstad i regionen

Resonemangen nedan är tydligt kopplade till utmaningen Halmstad – en del av tillväxtregionen Halland.

Samverkan och samplanering

Transportsystemet består av flera delar, där det statliga och enskilda vägnätet är viktiga bitar att arbeta med. Då kommunen inte har rådgivning över det statliga vägnätet och inte heller över järnvägarna är det viktigt med fortsatt samverkan med såväl Trafikverket som Region Halland. Investeringar här är tydligt kopplade till den nationella och den regionala infrastrukturplanen och därmed också till kommande påverkansarbete.

Halmstads placering i en region där i princip alla de halländska kommunerna växer innebär att funktionen som residensstad inte är lika tydlig som för andra städer i samma storlek. Det finns ett behov av att tydliggöra brister, behov och åtgärder i transportsystemet som bidrar till fortsatt utveckling och tillväxt av Halmstad.

Sedan 2012, då Lag om kollektivtrafik trädde ikraft, är Region Halland kollektivtrafikmyndighet och ensam ägare med budget- och utvecklingsansvar för kollektivtrafiken i Halland. Detta innebär att kommunens roll och mandat för utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen har förändrats. För att bebyggelseplanering och kollektivtrafikutveckling ska gå i takt behövs ett långsiktigt, ökat samarbete mellan den lokala och regionala nivån.

För det enskilda vägnätet finns behov av att se över om nyttan är större än enbart enskild. Främst gäller detta vägar som är viktiga för gång, cykel och kollektivtrafik i orter där kommunalt huvudmannaskap inte råder. Här kan det finnas behov av att se över huvudmannaskapet på viktiga väglänkar för att kommunen ska kunna styra och utveckla i önskvärd riktning.

Del 2: Transportplan mot 2050

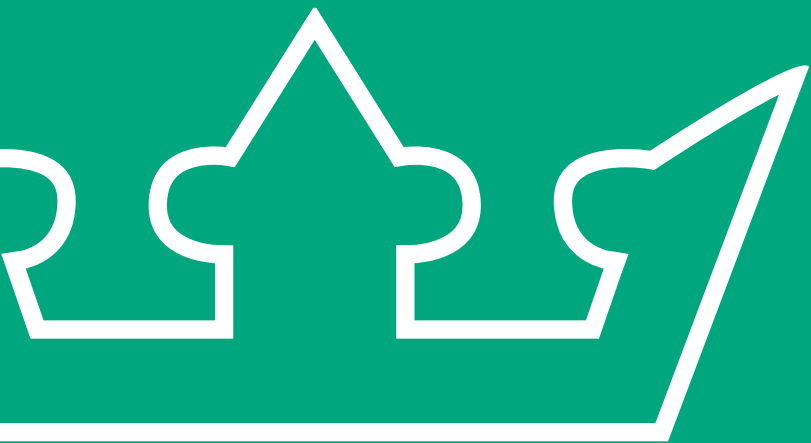
Plan för Transportsystemet består av två delar: del 1, *Transportstrategi mot 2050*, samt del 2, *Transportplan mot 2050*.

Denna första del av *Plan för Transportsystemet*, *Transportstrategi mot 2050*, identifierar dagens och framtidens utmaningar för transportsystemet i Halmstad. Här förs övergripande resonemang om hur de identifierade utmaningarna ska mötas.

I del 2, *Transportplan mot 2050*, fördjupas resonemangen, de blir mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar som beskriver utvecklingen per transportslag. Här specificeras vilken typ av åtgärd som rekommenderas och/eller om fortsatt utredning krävs för att beslut om genomförande ska kunna fattas.

Underlag

- Aktualitetsöversyn av framtidsplan 2030, Halmstads kommun 2018
- Barnombudsmannen.se – Barnrättslagen
- Boverket.se – Ekosystemtjänster
- Boverket.se – Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling
- Cykelplan 2017, Halmstads kommun 2017
- Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, Regeringskansliet 2018
- Extra.lansstyrelsen.se – Nationell-emissionsdatabas
- Fn.se/glokalasverige
- Fossilfritt-sverige.se/utmaningar/transportutmaningen
- Framtidsbild 2030 – strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, Halmstads kommun 2015
- Halmstad.se
- Handlingsprogram för Hållbara transporter 2030, Halmstads kommun 2012
- Näringslivets transporter i Halland – nuläge och framtidsutblick, Region Halland 2016
- Omvärldsanalys för Halmstads kommun, Kairos Future 2019
- Regeringen.se/artiklar/2019/03/ – Ett jämställt transportsystem
- Regional cykelplan för Halland 2015–2025, Region Halland 2015
- Regional Infrastrukturplan 2018–2029, Region Halland 2017
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019, Region Halland 2016
- Resvaneundersökning 2018 Halmstad, Koucky & Partners 2018
- Rätt fart i staden – hastighetsnivåer för en attraktiv stad, SKL och Trafikverket 2008
- Strategisk plan 2019–2023, Halmstads kommun 2019
- Styrmedelsbiblioteket – Verktyg för gods i tätort, SKL 2015
- Trafiksäkerhetsplan, Halmstad kommun 2015
- Trafikverket.se
- Transportstyrelsen.se – Strada uttagswebb
- Vgregion.se – forskning, fysisk aktivitet och stress



Halmstads kommun
Box 153, 301 05 Halmstad
035-13 70 00, direkt@halmstad.se
www.halmstad.se