

**Fördjupad översiktsplan för centrum
- Centrumutvecklingsplan 2050**

Samrådsredogörelse

Kommunstyrelsen 2023-04-11



Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Redogörelse för samrådet.....	10
Tidig Dialog.....	10
Avgränsningssamråd.....	12
Samråd – formell remiss av planförslaget	15
Inkomna muntliga synpunkter vid samrådsmöten	16
Inkomna skriftliga synpunkter i samrådet	23
Yttranden från statliga myndigheter.....	23
Länsstyrelsen	23
Trafikverket.....	50
Remissinstanser utan erinran.....	52
Försvarmakten	52
Yttranden från region och grannkommuner.....	52
Region Halland	52
Laholms kommun	54
Remissinstanser utan erinran	55
Yttranden från kommunala nämnder och bolag.....	55
Barn- och ungdomsnämnden	55
Byggnadsnämnden	59
Destination Halmstad.....	61
Hallands hamnar AB.....	64
Halmstads Energi och Miljö AB (HEM)	65
Hemvårdsnämnden.....	66
Kommunala funktionsrättsrådet	67
Kommunala pensionärsrådet.....	67
Kulturnämnden	68
Laholmsbuktens VA AB.....	79
Miljönämnden	81
Räddningstjänsten	81
Servicenämnden.....	82
Socialnämnden.....	83
Teknik- och fritidsnämnden	83
Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden.....	86

Remissinstanser utan erinran	87
Övriga remissinstanser och andra organisationer	88
BK Najaden.....	88
Fastighetsägarna.....	90
Fastighetsägare i Centrum Halmstad.....	91
FIKA - Fantastiskt Intressant Kultur åt Alla	95
Halmstads City Utvecklings AB.....	97
Halmstads Roddklubb	102
Halmstads Segelsällskap	103
Klimataktion Halmstad	105
Högskolan i Halmstad	107
Kulturmiljö Halland.....	108
Skrivelser från företag	110
Cityfastigheter i Halmstad AB.....	110
Fastighetsstaden AB.....	111
Klövern AB.....	112
Entergate AB	113
Pansell & Wannem Fastigheter AB	114
Skrivelser från privatpersoner	118
Inkomna synpunkter från politiska partier.....	126

Inledning

Fördjupad översiktsplan för centrum har varit på samråd mellan den 5 november 2021 till den 16 januari 2022. Synpunkter på planförslaget, muntliga och skriftliga som framförts vid samrådet presenteras och besvaras i denna samrådsredogörelse.

Sammanfattning

En sammanfattning av de inkomna synpunkterna följer nedan:

Länsstyrelsen anser att:

- Planområdets avgränsning behöver motiveras tydligare.
- Kommunen bör fundera på om det överhuvudtaget är lämpligt med nybyggnation inom de riskutsatta områdena för översvämning.
- Länsstyrelsen efterfrågar ett tydligt ställningstagande kring hur kommunen avser skydda reningsverket långsiktigt.
- Planen bör uttrycka en tydlig strategi för hur kulturmiljövärdena inom riksintresseområdena långsiktigt ska förvaltas och hur kommunen konkret planerar att arbeta med utveckling och bevarande av den kulturhistoriskt värdefulla byggda miljön.
- Kommunen behöver redogöra tydligare för hur kulturmiljövärdena ska tillgodoses i planeringen och inte enbart hänvisa till kommande detaljplaneläggning.
- Kommunen bör tydligare lyfta och förstärka de värden som Nissan skulle kunna bidra med, så som ökad rekreation och förbättrad folkhälsa.
- Riksintresse kommunikationer - Länsstyrelsen råder kommunen att beakta hamnens möjlighet till fortsatt drift och utveckling.
- Natura 2000 Aleskogen - påverkan på området behöver tydliggöras och fördjupas
- Länsstyrelsen välkomnar intentionen att planen ska medverka till att minska klimatpåverkan men befarar att biltrafiken kommer att öka när en ny bilförbindelse anläggs över Nissan.
- Länsstyrelsen anser att det tydligt framgår hur kommunen avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder. Länsstyrelsen anser dock att kommunen skulle tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjningen i ett första skede för att sedan lägga dem som ett planeringsunderlag till översiktsplanen.
- Länsstyrelsen anser att den fördjupade översiktsplanen för Halmstad centrum är en lämplig plats att formulera de stora dragen för det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet.
- Länsstyrelsen lyfter att risker såsom värmebölja, ultraviolett strålning, radon och elektromagnetiska fält behöver beaktas.

Trafikverket lyfter att tidsperspektivet är en viktig faktor att ta hänsyn till vid åtgärder som involverar järnvägsinfrastruktur då denna typ av åtgärd har behov av lång framförhållning. Finansiering och kostnadsfördelning behöver hanteras i separata forum i dialog mellan Trafikverket och kommunen.

Region Halland anser att det är väldigt positivt att kollektivtrafiken tar en tydlig plats och har hög prioritet i planen. De framför synpunkter på hur vissa stråk lyfts fram och deras påverkan på kollektivtrafiken.

Laholms kommun anser att det inte framgår av planen hur eventuella klimatåtgärder, som ett yttre storskaligt skydd, i Halmstad eventuellt skulle kunna påverka kustområdet i Laholms kommun.

De flesta yttranden från **kommunala nämnder och bolag** har konstruktiva kommentarer kring formuleringar och tolkningar av planen som tydliggör planen utifrån respektive ansvarsområde.

Barn- och ungdomsnämnden, Hemvårdsnämnden, Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden och Socialnämnden lyfter behov av att det finns tillräckligt med plats för respektive offentlig service inom centrumområdet.

Byggnadsnämnden och miljönämnden framför synpunkter om att bullernivåer och riskfrågor beaktas inför fortsatt planering och önskar att det tydliggörs i handlingen.

Kulturnämndens synpunkter berör frågor om kulturmiljöer, ett levande kulturliv och platser för kulturell service.

Teknik- och fritidsnämnden framför synpunkter om etappindelning av de föreslagna åtgärderna i planen. De har också synpunkter på detaljeringsgraden i planen och på olika frågor om gång- och cykelvägar, underfarter och grönstruktur.

Laholmsbukts VA anser att det behöver finnas ett utökat resonemang angående dricks-, spill- samt dagvatten.

Organisationer inom båtlivet framför synpunkter på föreslagna broar gällande både att de byggs och hur de konstrueras vilket på olika sätt påverkar olika typer av båtar. Framförallt lyfts det att det två föreslagna broarna längst i söder påverkar båtlivet mest då de riskerar att begränsa framförallt segelbåtar och större motorbåtar och fartyg att komma in i centrala Halmstad.

Samverkansgrupper och organisationer för fastighetsägare framför att de önskar en större tydlighet kring så kallad vertikal förtätning, en ökad tillgänglighet för biltrafik till stadskärnan och de efterfrågar också en strategi för laddning av elfordon i stadskärnan. Vidare lyfts problematiken kring dagsekonomi och behov av hur den lyfts samt att Nissan bör lyftas som en tydligare tillgång i centrum.

Näringsidkare i centrum lyfter att nöjeslivet måste ges utrymme och samexistera med bostäder. Kommunen behöver ta hänsyn till och jobba proaktivt och förebyggande kring hur boende och nöje kan placeras nära varandra. Vidare lyfts synpunkter kring utformning och belysning av Norre katts park.

Klimataktion Halmstad lyfter synpunkter om att kommunen bör ha ett längre perspektiv gällande skydd mot havsnivåhöjningarna och vidare framförs synpunkter om de olika typerna av klimatskydd som föreslås samt de ekonomiska aspekterna till följd av klimatskydden.

Fyra fastighetsägare i centrum har framfört synpunkter dels på hur deras egen fastighet hanteras i planen och dels ges förslag på ny bebyggelse.

Ett företag ger förslag på att omvandla området där reningsverket ligger idag till bostäder. De menar att det skulle skapa en ny attraktiv stadsdel samtidigt som det skulle generera stora inkomster för kommunen att sälja marken till exploatörer.

Privatpersoner har framförallt framfört synpunkter om att det är negativt att planera för en ny trafikled på söder och en ny bro över Nissan då det kommer att skapa en stark barriär mellan staden och havet samt Alets naturreservat. Frågor som ställs handlar om hur en ny bro ska utformas och hur båtlivet kommer att påverkas.

Ställningstagande

De ändringar som har gjorts i den fördjupade översiktsplanen inför granskning sammanfattas nedan:

Administrativa förändringar

- Efter samråd har dokumentets omfattning minskats genom att texter har setts över och kortats ned i den mån som ansetts möjlig. De geografiska områdesbeskrivningarna har lagts som en bilaga sist i pdf-dokumentet för att öka läsbarheten och förståelsen.
- Läsbarhet och färgval har setts över i den digitala kartan och en länk till en beskrivning kring hur den digitala planen är uppbyggd har lagts till.
- Inledningen kompletterats med motivering över vald avgränsning av översiktsplanen.
- Objekt i kartan som ligger utanför planområdet har tagits bort för att tydliggöra vad som omfattas av planen.

Planområdets avgränsning

- Planområdet har utökats till att även omfatta de ytor som hamnen på sikt planerar att lämna öster om Nissan. Därmed tas ett helhetsgrepp i den fördjupade översiktsplanen kring entrén till Halmstad från havet. Planområdet har också utökats marginellt i väster så att hela Alevallen omfattas.

Övergripande

- Handlingen har kompletterats med en beskrivning av hur planen kopplar till övergripande regionala och nationella mål.
- Under avsnittet "Stadsbebyggelse" har information om hur den fördjupade översiktsplanen är en del av kommunens bostadsförsörjning lagts till.
- Nytt kapitel "Tekniska system för en hållbar stad" är framtaget. I detta finns planeringsinriktningar för hållbar vattenförsörjning, elförsörjning, avfallshantering och digitalisering.
- Beskrivning av befintlig byggelse och strukturer har lagts till med utgångspunkt i Boverkets översiktsplanmodell. En genomgång och anpassning av planen till denna har genomförts.

Trygghet

- Ett nytt avsnitt som tydligare beskriver utmaningen med trygghet i centrumområdet och stadskärnan specifikt har lagts till. En genomgång av hela planen med avseende på trygghet har också genomförts och tillägg och förtydligande har gjorts i vissa avsnitt.

Planförslag - Stadsbebyggelse

Varierad stadsbebyggelse

- Kartlager som omfattar befintlig bebyggelse har tillkommit; blandad stadsbebyggelse och central stadsbebyggelse, för att ge en ökad tydlighet kring fortsatt hantering av befintlig bebyggelse både utifrån kulturmiljövärden och förtätningspotential.
- Område H25 har utökats för att tydligare visa att området behöver studeras i sin helhet i kommande planering.
- Område H26 har tagits bort av hänsyn till riksintresse för kulturmiljö.
- Område H30 har utökats enligt beslutat planbesked.
- Avgränsningen av område H31 har anpassats så att planerad grundskola söder om Kattegattgymnasiet inte är med då den planeras utifrån gällande detaljplan.
- Område H33 har efter samråd utökats till att även omfatta fastigheterna Blocktyget 7, 8 och 9 som ligger söder om Bilan 21.
- Område H35 utökas till att även omfatta Orkanen 1 och 2 i den norra delen.
- Avgränsningen av område H36 har justerats för att tydligare motsvara vad som föreslås inom projektet Stationsstaden.
- Område H39 har tillkommit efter att fastighetsägaren har gjort inspel till riktlinjer för bostadsförsörjning.

Näringsliv

- Hamnområde öster om Nissan och kv Ostkupan läggs till som utredningsområde för förändrad markanvändning.
- Näringslivskapitlet liksom kapitlet om mötesplatser är kompletterat med planeringsinriktningar för att levandegöra centrum året om och dygnet om.
- Kapitel Näringsliv är kompletterat med förtydligande om vikten av goda förutsättningar för nattekonomi.
- I syfte att säkerställa en flexibel användning och möjligheten till variation i användning över tid har Planeringsinriktning i kapitel Näringsliv förtydligats.

Offentlig service

- Kartlager som omfattar befintliga skolområden har tillkommit; offentlig service, för att ge en vägledning inför framtida förändringar kopplat till både kulturmiljövärden, påverkan av trafikbuller och förtätningspotential.
- I föreslagna kluster av offentlig service har beskrivningen av vilken typ av verksamheter som ska finnas utrymme för gjorts mer generell. Detta för att tydliggöra att frågan snarare ska styras i lokalförsörjningsplan och anpassas till aktuellt behov.

- Avsnittet om offentlig service är kompletterat med information om behov av lokaler för idrotts- och fritidsverksamhet.

Kulturmiljö

- Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljö Halmstad tagits fram. Resultatet har inarbetats i planen i riktlinjer både generella som gäller för hela planområdet men också specifika konkreta riktlinjer för de geografiska områden som berörs.
- Planeringsinriktning om kulturmiljö är kompletterad så att det är tydliggjort när kommunen avser att ta fram kunskapsunderlag och hur det är tänkt att användas.
- Geografiska beskrivningar för berörda områden har kompletterats med information om att kulturhistoriska värden ska uppmärksammas i planprocessen.
- Ny planeringsinriktning för mötesplats Österskans finns framtagen som tydligt beskriver att hänsyn ska tas till befintliga kulturmiljövärden.
- Vid byggnation av klimatanpassningsåtgärder kommer hänsyn tas till stadsbilden och riksintresse Halmstads centrum (KN35). Detta är förtydligat i aktuella områdesbeskrivningar.

Planförslag - Rekreation och mötesplatser

Grönstruktur

- Beskrivning och utbredning av alla grönytor har setts över och uppdaterats. Texterna är mer utzoomade och flexibelt beskrivna. Avgränsningen av respektive område är justerade i kartan för att lämna större frihet till kommande mer detaljerade skeden.
- Grönskans vikt i stadskärnan är förtydligad i planeringsinriktningarna.
- Grönområden utanför planområdet har tagits bort från kartan.

Mötesplatser

- Detaljeringsgraden i områdesbeskrivningarna har lyfts så att de nu är mer flexibelt utformade för att skapa tillräckligt med stöd och vägledning inför kommande skeden.

Klimatanpassning

- Långsiktigt skydd av reningsverket är breddat för att också kunna skydda reningsverket mot 2200. Detta är tydliggjort i kartunderlag och riktlinjer. I den fördjupade översiktsplanen är mark reserverad för klimatsäkring i två steg; mot 2070 och mot 2200 vilket också är förtydligat i handlingen.
- Ytor för omhändertagande av skyfall och översvämning från havet har justerats i kartan utifrån framtagna utredningar.

Båtliv

- I kapitel Båtliv har en beskrivning tillkommit avseende riksintresse för kulturmiljö; hamnstaden som förutsättning för utveckling. Till kapitel Båtliv är också fördjupade formulerade avseende utredning av Nissans båt- och kajliv, respektive utredning av broarnas öppningsbarhet.

- För respektive tillkommande broar har en skrivning avseende lägsta höjd och placering av brostöd tillkommit: "Höjden över Nissan ska vara minst lika gångbron vid biblioteket för att ge förutsättningar för lägre båtar att passera. Höjd över vattnet och placering av stöd i vattnet ska samrådats med aktuella båtföreningar".

Planförslag - Trafik och kopplingar

- En hydrogeologisk utredning har tagits fram som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen som översiktligt bedömer planens påverkan på Natura 2000 Aleskogen. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats och uppdaterats avseende detta.
- Sedan samrådet har fördjupade studier av lokalisering av gata på söder genomförts. Beskrivningen återfinns nu i områdesbeskrivningen för vägreservat. Vägreservatet har därför breddats på sträckan mellan Skepparegatan och strax söder om Gentoftvägen för att möjliggöra två alternativa vägsträckningar på denna del kopplat till utbyggnadsområde H31.
- Öst-västliga och nordsydliga stråk har ändrats till förstärkt kollektivtrafikstråk respektive förstärkt gång- och cykelstråk för en ökad läsbarhet och att tydliggöra stråkens föreslagna funktion.
- En översyn av områdesbeskrivningarna har gjorts där detaljeringsgraden har lyfts för att skapa en större handlingsfrihet till senare skeden.

Planeringsförutsättningar

Klimatförändringar

- Ett stycke om ras, skred och erosion är tillagd i kapitlet med klimatförändringar, likaså är beskrivande kartlager tillagt.

Risker och störningar

- För de föreslagna områden som berörs av trafikbuller har behovet av ytterligare utredningar i detaljplaneskedet tydliggjorts i respektive områdesbeskrivning.
- Information om att järnvägen är en farligt gods led uppdateras i avsnitt "Risker och störningar" och lagts till på kartan under risker och störningar.
- Befintliga skyddsrum läggs till som ett skikt i kartan som visar risk och sårbarhet och en planeringsinriktning gällande skyddsrum har införts.
- En värmekartering utförts över staden Halmstad som visar var risk för värmeöar är som störst. Underlag och planeringsinriktningar har inarbetats.
- Elektromagnetiska fält – Ny planeringsinriktning tillagd i kapitel Risker och störningar.

Riksintressen

- Avsnittet om riksintresse för friluftslivet har kompletterats med en beskrivning kring hur Nissan kan utvecklas för friluftslivet.
- Kommunens förslag till förändring av riksintresse kulturmiljö har uppdaterats med utgångspunkt i framtaget fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse kulturmiljö.

- MKB är kompletterad med en mer komplett beskrivning av hur kommunen avser att tillgodose riksintresset Natura 2000 området Aleskogen.

Redogörelse för samrådet

Samrådet är en stor del av processen och arbetet med den fördjupade översiktsplanen och startar när den första tidiga dialogen inleds och avslutas när samrådsredogörelsen är skriven. Inom ramen för samrådet sker även avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivningen och samråd om den.

”Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.” (Boverket)

”Eftersom samrådet bedrivs genom successiva kontakter med myndigheter och andra som berörs av planen, kan det ofta vara praktiskt att avsluta samrådsfasen med en remiss av planförslaget där så många som möjligt bereds tillfälle att ge synpunkter på det sammanvägda förslaget. När kommuner och myndigheter refererar till samrådet är det vanligtvis detta avslutande tillfälle som åsyftas, medan samrådet i PBL:s mening inleds redan vid den första tidiga dialogen.” (Boverket)

Samrådet för Centrumutvecklingsplan 2050 - Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum är uppdelat i tre faser:

1. **Tidig dialog** med kommunens medlemmar
2. **Avgränsningssamråd** om miljöbedömning
3. **Samråd** - remiss av planförslaget

Samrådet omfattar fullständiga handlingar för:

- Centrumutvecklingsplan 2050 - Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum
- MKB med hållbarhetsbedömning för ovanstående plan.

Tidig dialog

Kommunen har genomfört ett flertal tidiga dialoger. De tidigare dialogernas främsta syfte var att samla information om planförslagets innehåll och få vägledning i vilka frågor som är aktuella att belysa.

Från det att planuppdraget beslutades 9 maj 2017 till att planförslaget kom ut på samråd nov 2021 hölls ett flertal dialoger. Samtliga genomförda dialoger har berört funktioner och trivsel i stadskärnan där medborgarnas inspel kontinuerligt fångats upp.

Även innan uppdraget gavs fördes dialog med medborgare. En diskussion om foodtrucks i centrum uppkom plötsligt i januari 2017 och i samband med detta togs tillfället i akt att ställa fler frågor om centrumets utveckling. Mer omfattande beskrivningar och redogörelse av vad som kommit fram framgår av underlag som finns att tillgå i planuppdraget.

Svarsfrekvensen är inte tillräcklig hög för att vara representativ avseende kommunens sammansättning av olika åldrar, samhällsklasser och geografi.

De olika tillfällena framgår av tidslinjen och beskrivs i punktform nedan.

1. Digital invånarenkät, januari 2017 på kommunens hemsida. Cirka 2000 svar inkom.

2. På uppdrag av Stadens hjärta, kommunens genomfördes det danska konsultföretaget Reteam en stråk- och handelsanalys av Halmstads stadskärna. Den bestod av tre delar:

- a) *"Mind 16"* Fysiska intervjuer med invånare tillfrågade på Storgatan, en regnig och blåsig vecka i november. Cirka 400 intervjuer genomfördes ute. Cirka 700 invånare svarade på samma frågor digitalt.
 - b) *"Retail mapping"* Projektledaren besökte och intervjuade 369 verksamheter i bottenplan inom centrala stadskärnan.
 - c) *"Replacemaking"* Stråkanalys där begreppen "moving", "meeting" och "marketing" belystes. Moving har fungerat som inspiration till att peka ut stråk med olika prioriterade transportslag. Meeting har fungerat som bekräftelse på att kommunens påbörjade satsning på kulturstråk Nissan är klok och värd att befästa och arbeta vidare med. Meeting har också fungerat som inspiration till det andra identitetsskapande stråket Vallgravsstråket. Marketing har i arbetet givit upphov till shoppingloopen.
1. Under mars 2020 genomfördes en medborgardialog, digitalt och fysiskt vid ett tillfälle på 035. Nästan 900 svar inkom.
 2. Under påsklovet 2021 genomfördes med hjälp av projektanställda ungdomar på kulturförvaltningen inom ramen för Unga stadsutvecklare ett dialogprojekt där 400 röster om Halmstads centrum hämtades in.

Avgränsningssamråd

Framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning(MKB) med hållbarhetsbedömning är en integrerad del av planprocessen. MKB med hållbarhetsbedömning är framtagen parallellt och samråds parallellt med planförslaget för att verka kvalitetshöjande, med en tydlig målsättning att öka hållbarheten både inom miljömässig-, social- och ekonomisk hållbarhet.

Förslag på upplägg och innehåll Hållbarhetsbedömning Centrumutvecklingsplan 2050 med tillhörande bilagor samråddes med länsstyrelsen 2020-11-05. Därefter inkom nedan yttrande som varit vägledande för arbetet med MKB med hållbarhetsbedömning.

Länsstyrelsens yttrande vid avgränsningssamråd 2020-12-07

Allmänt

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en strategisk MKB ska tas fram i arbetet med en ny fördjupad översiktsplan. Länsstyrelsens yttrande är en del i det samråd som enligt 6 kap 10 § Miljöbalken ska hållas angående avgränsningen av MKB. Kommunen ska redovisa miljökonsekvenser i planen på ett sätt som uppfyller kraven i 6 kap. 11 och 12 §§ miljöbalken.

Länsstyrelsen har lämnat ett yttrande om avgränsningen av MKB för den kommuntäckande översiktsplanen i maj 2020. Länsstyrelsen har tidigare gjort en övergripande sammanfattande redogörelse för Halland 2017 samt även lämnat en kommunspecifik sammanfattande redogörelse för Halmstad kommun i mars 2018. Båda redogörelserna finns att hämta på planeringskatalogen.se. Även andra i sammanhanget användbara planeringsunderlag finns att hämta där.

Många av frågorna som ska behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning behandlas bäst i en större skala och kan då främst behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen för den kommuntäckande översiktsplanen. Men av aktuell miljökonsekvensbeskrivning bör ändå alla frågor som normalt tas upp i en MKB behandlas, men på en anpassad nivå.

Länsstyrelsen anser att kommunens underlag och förslag till inriktning och avgränsning av MKB i stort är bra. Punkterna som bedöms kunna innebära betydande miljöpåverkan håller länsstyrelsen med om. I inskickade handlingar saknas uppgifter om vilken tidshorisont som ska behandlas i den kommande miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen samt vilka alternativ som ska jämföras.

Riksintressen

Den fördjupade översiktsplanen omfattar områden med riksintressen. Det är viktigt att hantera hamtliga riksintressen som berör planområdet i MKB:n för att utreda eventuella påverkan på dem.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att MKB:n ska innehålla en beskrivning av vilka vattenförekomster som påverkas, hur miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten kan påverkas och hur möjligheten att uppnå MKN påverkas av planerade åtgärder. Vilka skyddsåtgärder som vidtas för att undvika negativ påverkan på MKN för vatten bör också beskrivas och likaså eventuella kumulativa effekter. Det är även viktigt att utreda MKN för vatten med avseende på dagvattnets påverkan på Natura 2000-området Aleskogen.

Miljökonsekvensnormer för buller

Miljökonsekvensbeskrivningen bör behandla bullerfrågan och analysera i vilka områden det finns problem med buller. Det vore intressant med ett resonemang om buller inte bara i bostäder, utan även vad det finns för friluftsområden och platser i staden som är tysta.

Klimatutmaningar

Det är bra att kommunen har identifierat klimatet som en av de stora utmaningarna då centrala delarna av Halmstad är lokaliserad till en känslig plats ur detta hänseende. De centrala delarna av staden är kanske också de delar som är mest hårdgjorda. Hur vatten kan infiltreras eller fördröjas även i staden finns flera exempel på från de senaste åren. Ett exempel är förstas Köpenhamn som efter stora översvämningar har arbetat hårt med vattenhantering inne i staden. Den fördjupade översiktsplanen för centrum är en bra skala att studera frågan i. Vilka områden har förutsättningar att fungera som vattenmagasin vid större regn? Hur bör man tänka på dagvattenavledning när man bygger om gator inne i staden? Värmeböljor beräknas också bli allt vanligare med ett förändrat klimat och även den frågan bör finnas med.

Kulturmiljöfrågor

MKB:n bör innehålla en beskrivning av planens påverkan på de områden av riksintresse för kulturmiljövård som finns inom planområdet. MKB:n bör även innehålla en beskrivning av planens påverkan på de särskilt värdefulla kulturmiljöer och de byggnader av kulturhistoriskt värde som finns utpekade i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad från 2020. De nära kopplingarna mellan kulturhistorisk karaktär och stadsbild bör framgå.

Klimatanpassningsåtgärder kan komma att ha stor påverkan på både kulturmiljöer och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Kommunen bör därför även ta upp denna aspekt i MKB:n.

Sett ur fornlämnings- och kulturmiljösynpunkt vill Länsstyrelsen tydligt framhålla den stora betydelsen av att fornlämningar och fornlämningsmiljöer uppmärksammas redan i MKB:n till den fördjupade översiktsplanen. Kommunen bör redan i nämnda skede urskilja och lokalisera viktiga fornlämningsmiljöer i syfte att bevara områdena, hushålla med nämnda miljöer och tillgängliggöra dessa för kommunens invånare.

Fornlämningar med fornlämningsområden, såväl kända som ännu okända dylika dolda under mark, uppbär lagstadgat skydd enligt 2 kap 1-2 §§ kulturmiljölagen (1988:950), KML. Enligt kulturmiljölagens skrivningar ska strävan vara att så långt som möjligt bevara fornlämningar, men att Länsstyrelsen får lämna sådant tillstånd endast om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse enligt 2 kap 12 § KML.

I ett tidigt skede som i en MKB till en översiktsplan bör därför fornlämningar och känsliga fornlämnings- tillika kulturmiljöer urskiljas och därmed i möjligaste mån kunna bevaras. Detta även i syfte för att underlätta planeringen av angelägna bostads- och verksamhetsområden, så att fornlämningar bevaras och omfattande arkeologiska undersökningar undviks.

Kulturmiljöfrågor i stort ska behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen – inte bara kulturmiljöer av riksintressen. Länsstyrelsen tipsar kommunen om att ta del av Boverkets webbutbildning om kulturvården i översiktsplanen. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/pbl-akademien/pbl-webbutbildningar/kultur/>

Naturvärden

Även inne i staden finns naturvärden som bör beskrivas och tas hänsyn till, t ex riksintresset Natura 2000 (främst Aleskogen), strandskyddade områden och biotopskyddade objekt. Den gröna infrastrukturen bör beskrivas både i nuläge och eventuella utvecklingsplaner. Hur förhåller sig stadens gröna områden med varandra och vidare ut från staden?

Intressekonflikter

Det är bra om miljökonsekvensbeskrivningen kan vara tydlig med vilka konflikter som finns, tex om det finns miljöfarlig verksamhet eller förorenade områden i anslutning till utbyggnads eller förädlingsområden.

Dammsäkerhet

Riskerna och konsekvenserna av ett dammhaveri i någon av Nissans dammanläggningar uppströms området bör beskrivas som en risk för området.

Övriga synpunkter inför arbetet med ny översiktsplan

Ett levande centrum

Med anledning av den senaste tiden allt fler tomma skyltfönster i Halmstad centrum vore det intressant med ett resonemang om hur man med hjälp av stadsplanering kan planera för att bibehålla aktivitet och attraktivitet i centrum.

Samråd – formell remiss av planförslaget

Samråd i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken har enligt beslut av kommunstyrelsen 2021-10-12 § 250 genomförts av planhandlingen och miljökonsekvensbeskrivning med hållbarhetsbedömning under tiden 5 november 2020 till den 16 januari 2022. Statliga myndigheter, berörda regioner, grannkommuner, organisationer, kommunens medlemmar och alla andra som har ett intresse har beretts tillfälle att yttra sig.

Planförslaget har under hela samrådstiden varit tillgängligt på:

- På Halmstads kommuns webbplats. Fördjupad översiktsplan för centrum har varit tydligt synlig på webbplatsens startsida (www.halmstad.se) under hela perioden. På sidan om den fördjupade översiktsplanen (www.halmstad.se/centrumutvecklingsplan2050) har handlingen funnits tillgänglig med planförslag och konsekvensbedömning både som pdf-format och direkt-länk till den digitala översiktsplanen. På hemsidan har dessutom funnits en beskrivning i planförslaget i text, upplysning om hur yttrande lämnas, upplysning om samrådsträffar och vanliga frågor med svar.
- På plats i Rådhusets entréplan har samtliga handlingar funnits i pappersformat. Centrumutvecklingsplanens samråd har annonserats genom:
 - Kungörelse i lokaltidningen (Hallandsposten, papperstidningen)
 - Annons i lokaltidningen (Hallandsposten, papperstidningen)
 - Digitala annonser i den digitala Hallandsposten
 - Utskick till remissinstanser enligt Plan- och Bygglagen, se separat sändlista.

Under samrådet genomfördes informations- och samtalsträffar i ett flertal forum. Transportplanen var utsänd på granskning under samma tidsperiod. Vid tillfällena nedan har dessa båda planer presenterats och diskuterats.

Föredrag med fokus näringsliv

- Båtrådet 28/10
- Styrelse Halmstad city 16/11
- Frukostmöte Stadens Hjärta 17/11
- Nätverket för lokaldemokrati (sambandsföreningarna) 22/11 Teams
- Handelsföreningen 14/12

Invånare

- Samrådsmöten drop-in på rådhuset – 2 tillfällen 26/11 och 5/12
- Samrådsmöte på Teams 13/1– 1 tillfälle, ersatte planerat fysiskt drop-in (ICA Maxi Högskolan)

Inkomna muntliga synpunkter vid samrådsmöten

Vid informationsträffar och möten har många inspel på planen inkommit och uttryckts. Nedan finns inspelen uttryckta och tematiskt grupperade.

Generellt

- Varför går det så långsamt i Halmstad? Varför är alla så rädda för förändring och håller på att överklaga hela tiden? Till exempel Österskans och Folkparken. Vi behöver utvecklas.
- Hur får kommunen in synpunkter från en bredd av folk - hur når ni dem som normalt inte hör av sig med synpunkter
- 2050 är långt fram och vi kan inte tänka att allt kommer EFTER de stora insatserna. Centrum måste leva och utvecklas succesivt. Vad händer i närtid? Vilka små insatser görs längs vägen?
- Är högskolan knuten till projektet? Kan centrum dra nytta av högskolan?

Kommentar:

Kommunen har inte ett färdigt svar på varför förändring inte tas emot positivt men arbetar på olika sätt med att i högre utsträckning aktivt inkludera medborgare och förklara varför utveckling behövs. Det görs ett kontinuerligt arbete med riktade insatser för att fånga upp fler invånare. En genomförd insats har varit podden Halmstad växer. Poddformatet har mottagits positivt av lyssnare som är överens om att det är ett trevligt format med kvalitativ kommunikation.

Även med genomförda insatser är det svårt att nå ut till alla olika grupper i samhället, Kommunen har uppdrag att utveckla former för dialog för att nå de som normalt inte och hör av sig med synpunkter. Samråd i öppet hus form, samråd ute på plats eller på platser där vi vet att vi når tex socioekonomiskt svaga grupper eller ungdomar är exempel på sådana insatser.

Under tiden för arbetet med FÖP har projektet Unga Stadsutvecklare genomförts där ungdomar anställts för att samla in önskemål från invånare om vilken utveckling som önskas i centrum. Många värdefulla inspel har kommit in. Underlaget har varit ett väldigt bra sätt att få in synpunkter ungdomar. Pandemirestriktioner har begränsat möjligheterna att göra insatser i just detta projekt, genomfört i denna tid.

Kommunen arbetar kontinuerligt med att genomföra projekt i centrum. Gå gärna in på kommunens hemsida www.halmstad.se och läs mer under "halmstad växer". Kommunen samverkar med fastighetsägarna och näringsidkare i centrum för att säkerställa att det är rätt insatser som

Kommunen samverkar och träffar representanter för högskolan i olika former. Centrum kan absolut dra nytta av högskolan och studenterna. Dock har inget utpekat samarbete skett i just detta översiktsplanearbete.

Gata på söder och bro över Nissan

- Istället för bro på Söder, bygg en tunnel längre norrut, under järnvägen och under Nissan, passera Nissan ungefär i höjd med Stationsparken.
- Bygg en fyrfilig väg strax söder om Slottet istället, och stäng Slottsbron för biltrafik.

- Bygg en tunnel för biltrafik genom Galgberget och två körfält längs Wrangelsgatan. Säkerställ mycket god framkomlighet ut mot Växjövägen och E6.
- Planera väg med anslutning till Patrikshillsvägen istället med kajplatser och promenadstråk på södra sidan där en gästhamn kan ligga med centralt. Bron kan ersätta Slottsbron som kan bli en härlig bro för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Slottet kan knytas ihop med stadskärnan.
- Utveckling av Söder är viktig med ett i princip oexploaterat område som ligger nära centrum, skog och hav, men en väg som följer skogskanten är förödande.
- Skapa inte en barriär mot Alets naturreservat och Alevallen. Säkerställ att det är lätt att ta sig till ner mot havet.
- Påverka inte Alevallen och Alets naturreservat.
- Viktigt att väg som ansluter till bron blir en härlig alle/esplanad/aveny och inte upplevs som en motorled. Gäller båda sidor bron.
- Gata på Söder är inte lämplig att bygga pga geotekniska skäl. Risk för ras ut i hav, när man pålar för vägen och bron.
- Positivt med ny väg på Söder, det behövs.

Kommentar:

En ny länk för trafik på söder finns med i Halmstads utvecklingsplaner sedan länge. Olika lägen och lösningar har diskuterats. Gata på söder och bro över Nissan handläggs utifrån de beslut som fattats vilket i nuläget är en bro och gata i ett sydligt läge på söder. Farhågor, påverkan och konsekvenser kommer att utredas inom ramen för det fortsatta arbetet med detta projekt.

Trafik och parkeringar

- Varför grävs inte järnvägen ner?
- Ta vara på det vi har istället för att bygga nytt. Ex använd HNJ-banan istället för att satsa på höghastighetsbana.
- Stryk reservatet för järnväg i östra delen av kommunen. Anpassa vilka tider man får köra farligt gods istället.
- Bygg gång- och cykelväg längs Tiarpshallén och knyt ihop med GC mot Holm. Då möjliggör vi för en halvmara helt utan biltrafik, kan bli attraktivt för arrangörer. Kärleken-Vapnö-Kustvägen
- Varför arbetar vi vidare med förlängning av Nymansgatan, och inte en mer rejäl ringled längre ut? Ser risk för mer biltrafik på Galgberget, det blir en smitväg mellan väster och Slottsmöllan och risk för trafik mot Flygstaden.
- Wrangelsgatan borde gjorts fyrfilig hela vägen. Man borde åtminstone anpassat GC-tunnlarna för detta, så att det var möjligt.
- När man bygger bort trafikotrygghet intill järnvägs korsningar i plan skapas en ny typ av otrygghet som är minst lika skadlig, kopplad till dålig stadsbyggnad: Otäcka mörka vägtråg.
- Fordonsutveckling ger tystare bilar, vilket gör att störningar från trafikbuller minskar och vi kan bygga bostäder närmare stora vägar.

- Tänk på tillgängligheten för varuleveranser
- Varför är Linnégatan utpekad som integrerat transportrum? Det är en villagata, nära bostäder och borde ha en lägre klassning. Linnégatan är enda villagatan som görs om till en del av huvudvägnätet.
- Wrangels- och järnvägsleden är överdimensionerade, förfulande trafikleder som är väldigt konstiga, utveckla dem.
- Hur resonerar kommunen kring parkering? De enkla snabba parkeringarna är viktiga för verksamheter i centrum.
- Önskar p-skiva.
- Bättre information om vilka parkeringar som finns behövs. Det behövs ett samordnat enkelt system. För kunden spelar det ingen roll om det är privat eller kommunalt p-hus.
- Utrymmet för bil behöver minskas, annars kommer vi aldrig att få minskad biltrafik
- Vilka flöden dimensionerar vi gång- och cykelbroarna för? Vi har alldeles för dålig koll på gång- och cykelflöden. Vet vi verkligen vilka åtgärder som ger ökad cykeltrafik
- Varför finns ingen text om supercykelstråk? Det är för övrigt inga superstråk, det är för trångt. Behöver breddas för att göra plats för lådcyklar och dylikt
- Det finns nu ett nytt trafikslag; elcykel, med annan hastighet. Finns det tankar om att ha olika banor för elcyklar respektive vanliga cyklar?
- Kommunen säger att gångtrafiken ska öka men har vi någon plan för gångstrukturen?
- Det är kaos med cykelparkering i centrum nu. Säkra cykelparkeringar behövs i centrum, cyklar stjäls.

Kommentar:

Av framförda synpunkter är det några som inte ligger inom ramen för fördjupad översiktsplan för centrum.

Liknande synpunkter som frågeställningar har inkommit i framtagandet av översiktsplanen och finns besvarade i samrådsredogörelsen respektive särskilt utlåtande för översiktsplanen.

Gällande trygghet i underfarter finns planeringsinriktningar som handlar om upplevd trygghet att ta stöd i kommande planering.

I kommande planeringsskeden när trafikbullersfrågan utreds mer i detalj kan en allt tystare fordonspark komma att påverka möjligheterna att bygga bostäder nära vägar positivt.

Behovet av varuleveranser nämns i fördjupad översiktsplan för centrum men är i första hand en fråga för kommande planeringsskeden.

För att säkerställa tillgänglighet till befintliga och tillkommande områden; Gamletull, Lundgrens trädgårdar och Östras bageri behöver Linnégatans roll i trafiksystemet förändras. Framkomligheten begränsas idag av järnvägens passage i plan och gatan kan inte hantera önskad trafik. Fortsatta arbeten och utredningar om hur gatans utformning kan förändras kommer att ske i kommande planering. Då det är en villagata idag behöver hänsyn tas bland annat till befintliga utfarter.

Sedan samrådet har inriktning om hur befintlig vägstruktur ska utvecklas lagts till. Inom ramen för den inriktningen finns möjlighet att utveckla Wrangels- och Järnvägsleden i positiv riktning.

Avseende parkering vill kommunen ha större omsättning på de platser som är närmast för att få "rätt bil på rätt parkering". Exempel från andra städer visar att P-skiva inte är rätt metod för ett arbete i denna riktning. Halmstad kommun har i nuläget inga planer på att införa P-skiva. Förbättrad och samordnad information avseende var det finns tillgängliga platser är en fråga man arbetar med.

Riktigt nära kantstensparkering finns för tillgänglighet och korta ärenden. Utpekade nya mobilitetsbus fyller olika funktion; infartsparkering eller centrumnära parkering. Yta som idag är markparkering kommer att få ändrad användning i syfte att göra staden attraktiv och skapa mervärden för allmänheten. Markparkeringar som riskerar att försvinna finns beskrivna i respektive område.

Kommunen har numer både en gångplan och en cykelplan, båda antagna under 2022. Mer detaljerad utformning och dimensionering av gång- och cykelstråk styrs i dessa båda planer som också beskriver inriktningen för åtgärder under kommande femårs period. Viss utökad mätning av flödena har genomförts i dessa arbeten. Sedan införandet av begreppet supercykelstråk har fordonsparken för cykel och skoter förändrats varför ny högre standard kan bli aktuell i kommande planeringflöden. I fördjupad översiktsplan detaljstyrs inte detta. Inte heller frågan om ordning och reda med cykeluppställning och säkra cykelparkeringar.

Klimat

- Gröna inslag på bland annat Lilla torg behövs, kopplat till värmeöar, gröna inslag för ekosystemtjänster. Plantera träd!
- Den smarta staden, hur jobbar kommunen med det?
- Biologisk mångfald är viktigt. Fler insatser i stil med blommande välganter behövs. Avskyr hårdgjorda trafikmiljöer, vill se med biodivers äng, ej skötselintensiv gräsmatta.
- Kommunen borde testa vattenkvaliteten även på Västra stranden.
- Bygg ett Naturrum till Alets naturreservat
- Önskar vid val av yttre skydd i yttre läge att den skapade bukten utformas lika Port-Grimou, nära St Tropes i Frankrike. Förslag; Marin artipellagen

Kommentar:

Klimatutmaningen är en av kommunens viktigaste utmaningar. Inriktningar för hur vi gör det på en övergripande nivå i fördjupad översiktsplan för centrum. Bland annat beskrivs i kapitel klimatanpassning och grönstruktur planeringsinriktningar för ökade gröna inslag och säkerställande av biologisk mångfald. I planen återfinns skrivningar för att underlätta satsningar på den smarta staden. Samordning och samnyttjande genom stärkt kommunikation och digitalisering möjliggörs även om det inte är en direkt fysisk planfråga för att vilken mark som skall nyttjas till vad.

Att bygga ett naturrum och testa vattenkvaliteten på västra stranden är goda idéer men inget som planen styr.

Marin artipellagen i Grimou är ett inspirerande exempel att ta del av inför kommande planering av ett yttre klimatskydd för staden. Planering av yttre skydd beräknas behöva påbörjas cirka 2050 när vi har bättre kunskap om hur klimatförändringarna kommer att påverka Halmstad.

Näringsliv - stadsliv - trygghet

- Kvällsekonomi - hur skyddar vi den med FÖP:en? Behöver utmana lagstiftningen, så att inte bostäder i centrala lägen omöjliggör kvällsekonomi
- Shoppingstråk känns mest dag- och sommarfokuserat
- Slottsplatsen - vad tänker vi göra där? Läk ihop Slottet med Stora torg
- Det behövs fler bänkar på Stora torg. Bänkar med ryggstöd, så att äldre kan vila ryggen en stund. Helst träbänkar, de är inte lika kalla att sitta på som sten.
- Rännstensbrunnar borde rensas oftare
- Bygg en boulehall vid stationen
- Önskar väderskyddad överbyggt perrongområde. Hög kupol med glas och stål lika huvudbanegården i Köpenhamn eller Gare du Nord i Paris
- Trygghet och säkerhet är viktigt! Personal som jobbar kvälls-/natttid väljer bort vissa vägar, ex. genom parker för att de känner sig otrygga. Belysning?
- Hämta inspiration från Vallarna i Falkenberg - skapa miljöer som välkomnar barnfamiljer
- Peka ut strategiska kommunala och regionala "besöksintensiva" verksamheter som kan bidra till stadsliv. Peka ut vilka dessa är och lämpligt sätt att placera ut dem för att gynna helheten.

Kommentar:

Beskrivna planeringsinriktningar i kap Näringsliv har sedan samrådet tillkommit och bearbetats i syfte att tydliggöra hur kvällsekonomier och året runt verksamheter ska stärkas.

Trygghet och säkerhet är viktigt. Sedan samrådet har på politiskt initiativ aspekten trygghet lyfts i planen. Arbetet har resulterat i en tydligare beskrivning av utmaningen trygghet och en genomgång av dokumentet med de glasögonen på. Skrivningar ibland annat kapitel mötesplatser har gjorts tydligare.

Sedan samråd har en utredning tagits fram med förslag på hur Slottsplatsen kan utvecklas för att binda samman slottet och stortorget. Kontakta Halmstad direkt och be att få ta del av Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/ Sture – Linebed/Larsfrid, Halmstad kommun/ SWECO, 2022-03-04.

Behov av bänkar detaljstyrs inte i planen men är liksom behovet av att tömma rännstensbrunnar ett behov uppmärksammat av kommunens teknik- och fastighetsförvaltning som ansvarar för senare mer konkret planering av det offentliga rummet. Tipset om att inspireras av Vallarna i Falkenberg är också förmedlat till dem.

Boulehall vid stationen liksom väderskyddad överbyggt perrongområde är önskemål vidarebefordrat till ansvariga för pågående planering med stationsområdet.

Kommunen har i den fördjupade översiktsplanen för centrum inte pekat ut strategiska, kommunala och regionala, besöksintensiva verksamheter som kan bidra till stadsliv.

Nissan - båtliv

- "Vända centrum mot Nissan" - vad innebär det i praktiken?
- Ta bättre vara på båtlivet i Halmstad. Möjliggör för båtar så långt upp som möjligt.
- "Knäcken" på Nissan gör att det är lugnare vatten norr om denna, viktigt att få plats med tillräckligt många båtplatser norr om knäcken.
- Båtplatser är mest attraktivt på den östra sidan, där det är kvällssol.

- Båtliv önskas närmare centrum, inte längre ifrån. Viktigt att vissa båtar ändå kommer förbi bron vid Stationsparken, exempelvis restaurangbåt som hade kunnat bidra mycket till stadslivet.
- Gör en bassäng inom Tullkammarkajen - kan bli ett häftigt inslag för restauranglivet.
- Ta med området kring Söderpiren för båtutveckling. En del av helhetslösningen för båtliv. Hämta inspiration från andra städer som lyckats inkludera båtliv väl i stadsutveckling, broar och klimatskydd, ex Köpenhamn, Malmö, Amsterdam.

Kommentar:

Det finns i nuläget inget kommunalt projekt med den rubriken "Vända centrum mot Nissan". Begreppet ska ses som en vision, ett samlingsbegrepp för att alla verksamma i centrum tillsammans ska arbeta i samma riktning. Ett sätt för uppkomna initiativ att få stöd i sitt genomförande.

Många kloka inspel avseende båtlivet har kommit in under samrådet. I bemötande av båtklubben Najadens yttrande längre fram i denna samrådsredogörelse har vi samlat besvarat flera av frågorna kopplat till båtliv, bland annat frågan om att möjliggöra för båtar så långt upp som möjligt i Nissan. Fördjupad översiktsplan för centrum har också formulerat två följduppdrag där frågan om framtida båtliv ska utredas ytterligare:

- *Utveckling och förutsättningar för båtliv, användning av mark och kajer längs med Nissan behöver utredas inför kommande planering av nya broar, nytt stadsbebyggelseområde Tullkammarkajen samt utredningsområdena Beckbrännaren och hamnen Östra sidan.*
- *I den fortsatta planeringen av de nya broarna behöver det utredas och tas ställning till om bro i söder och bro vid Marinstugan ska vara öppningsbara eller ej.*

Frågan om en eventuell hambassäng på Tullkammarkajen kan eventuellt bli aktuellt att utreda i något av följduppdragen även om det inte specifikt formulerats som en utredningsfråga.

Sedan samrådet har planområdet utvidgats till att också innefatta området längs Nissans båda kajer hela vägen ut till havet. Inriktningen är att området kan utvecklas som stadens port till havet.

Bostäder och arkitektur

- Bostäder i centrala delar av Halmstad, framförallt på Söder, har problem med grundvatten som tränger upp. Många har pumpar i sina källare, som pumpar direkt ut i avloppssystemet. Ställ krav på att nya bostäder inte får ha källare och ersätt fastighetsägare att fylla igen källare. Noggranna geotekniska och hydrogeologiska utredningar krävs.
- Bostäder på Söder har problem med reningsverket. Hitta ny placering för reningsverket.
- Orolig för att område H34 kommer att ha för hög bebyggelse. I ett tidigare förslag var det alldeles för höga hus, alldeles för nära befintliga villor.
- Tror att det finns ett dagvattenmagasin under grusparkeringen i område H34. Kolla upp det vid detaljplaneläggning.
- Hur tänker vi med klimatanpassning, och hur undviker vi att det blir byggnader med höga socklar, stängda bottenvåningar och så?
- När kommer arkitekturpolicyn? Kommer den att inarbetas i FÖP:en eller bli ett fristående dokument? Vad kommer det att innebära?

Kommentar:

Ytligt förekommande grundvatten framförallt på söder är ett uppmärksammat problem och kommunen har medvetenhet om att fastighetsägare har pumpar i sina källare. I kommande planering kommer frågan att utredas och förslag på åtgärder föreslås och genomförs.

Kommunen har påbörjat en utredning om en eventuell flytt av reningsverket till ett nytt läge. Utredningen är inte klar.

Avseende område H34 säger planen att: ” Inom området föreslås flerbostadshus i 3-5 våningar. Höjderna bör anpassas efter intilliggande bebyggelse med högre byggnader mot Södra vägen och Patrikshillvägen och lägre bebyggelse mot villorna i väster”. Norr om område H34 finns ett utjämningsmagasin för vatten under grusparkeringen och delar av parken.

Risk för höga socklar och stängda bottenvåningar är en aspekt att studera vidare i kommande mer detaljerad planering av föreslagen stadsbebyggelse i översvämningsdrabbade områden.

Arkitekturpolicy är formulerad som ett förtydligande till planen och kommer att vara ett fristående dokument. När den kommer och vad den kommer att innebära är ännu så länge frågor utan svar.

Inkomna skriftliga synpunkter i samrådet

Kort sammanställning av vilka som inkommit med skriftliga yttranden i samrådet och deras respektive fokusfrågor.

- Remissinstanser enligt PBL Länsstyrelsen, kommunala nämnder och bolag
- Organisationer *Fastighetsägare, näringsidkarföreningar och båtöreningar*
- Exploatörer *HMS-området, norra station, reningsverk/söder*
- Invånare *7 yttrande som i huvudsak berör gata på söder*

Skriftliga yttrande: remissinstanser , 7 invånare och ett politiskt parti (Centerpartiet)

Samrådsträffar på rådhuset: 120 personer

Samrådsträff på Teams: 3 personer

Hemsidan: 1 668 unika besökare 1 872 visningar

Digital FÖP: 1380 besök

Yttranden från statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Inledning

Samrådshandlingar för fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum har översänts till länsstyrelsen i Halland för yttrande. Samrådshandlingarna har redovisats på länsstyrelsens plangrupp den 24 november 2021 med företrädare för kommunen, Trafikverket och länsstyrelsens olika sakområden.

Beslutet att upprätta en fördjupad översiktsplan togs av KS i januari 2019. Samrådsförslaget är beslutat av KS 12 oktober 2021 § 250.

Översiktsplanens roll

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska översiktsplanen ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas.

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa de förhållanden som med hänsyn till de allmänna intressena i 2 kap. kan ha en väsentlig betydelse för sådana beslut som avses i 2 § andra stycket. Riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken ska alltid redovisas.

I översiktsplanen ska framgå grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden, kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,

hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer.

Vidare ska det redovisas hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen, hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder samt ange sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket MB.

Översiktsplanen ska även redovisa kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

Länsstyrelsens roll i processen

Länsstyrelsen ska under samrådet enligt 3 kap 10 § i PBL

1. ta tillvara och samordna statens intressen
2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. PBL som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,
3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap MB tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18e § första stycket MB,
4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Enlig plan- och byggförordningen 2 kap. 1 och 3 §§ ska länsstyrelsen under ett samråd om förslag att anta, ändra eller upphäva en översiktsplan på lämpligt sätt hålla berörda statliga myndigheter underrättade om planarbetet. Om förslaget rör skogsmark ska länsstyrelsen inhämta Skogsstyrelsens yttrande. Om en statlig myndighet under samrådet har synpunkter på ett planförslag ska myndigheten framföra synpunkterna till länsstyrelsen.

Länsstyrelsens yttrande nedan disponeras så att avsnitt:

- I. behandlar övergripande frågor
- II. behandlar de frågor som staten ska bevaka
- III. innehåller rådgivande synpunkter

I. Övergripande synpunkter

Handlingar och disposition

Handlingen är digital och länsstyrelsen anser att planen har ett bra upplägg där man som invånare i kommunen enkelt kan ta del av det man är intresserad av.

Det är positivt att man kan skriva ut handlingen till ett dokument men som utskrivna version är dokumentet nästan 350 sidor, vilket är mer än den kommunomfattande översiktsplanen (277 s). Det är väldigt många sidor vilket gör att den genast uppfattas som tung och svår att hantera. Även om planen är digital behöver man använda sig av den utskrivna versionen för att få ett grepp om helheten. Upplägg och antal sidor lämpar sig klart sämre i utskrivet format. Den digitala översiktsplanen fungerar främst vid sökande efter information om ett visst område vilket kanske är så många kommuninvånare tar del av översiktsplanen. För att läsa och förstå översiktsplanen i sin helhet fungerar pdf-versionen.

Det hade varit bra med ett informationsmaterial kring hur den digitala planen är uppbyggd.

Vissa av markeringarna i kartan är röda. När dessa ska markeras för ”aktuellt ” område görs detta med rött. Det är många gånger svårt att se vad som faktiskt markeras. På flera platser hänvisas till andra beslut och underlagsmaterial. Dessa bör för läsbarhetens skull länkas i en digital plan.

Kommunen har pekat ut ett antal områden för nya bostäder. Det är tydligt och bra att det för varje område framgår riktlinjer för utveckling liksom vilka förutsättningar som finns för respektive område.

Övergripande synpunkter på den fördjupade översiktsplanen

Planens avgränsning är oklar. I text beskrivs planförslaget som en utvecklingsplan för Halmstads centrum. Mer naturligt hade kanske varit att göra en fördjupad översiktsplan för Halmstad stad. Detta för att få med de olika sambanden mellan centrum och stadens olika delar. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver motivera avgränsningen.

Den fördjupade översiktsplanen för Halmstads centrum har till viss del tagits fram parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen. Det är därför oklart huruvida den baseras på den kommunövergripande planen eller om det är en ”egen” produkt. När den kommuntäckande översiktsplanen ändras är det viktigt att sambanden med och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas. (3 kap. 27§ PBL.)

Kommunen beskriver i handlingarna att de tagit hänsyn till riksintressena och att de ”så långt möjligt ska tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsgivning”. Länsstyrelsen påminner om att kommunen är skyldig att planera på ett sätt så att riksintressen inte påtagligt skadas. Riksintresset måste med andra ord alltid tillgodoses.

Halmstad liksom hela Halland växer. Det gör det naturligt att kommunen planerar för att växa och man planerar för bostäder som ska täcka kommande behov. Länsstyrelsen anser att det tydligt framgår hur man avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder. Men länsstyrelsen påminner om att bostadsförsörjning inte enbart handlar om att bygga nytt utan även om att utveckla befintligt bostadsbestånd.

Enligt 3 kap 2 § plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen redogöra för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Trots att kulturmiljöprogrammet för staden är en del av den fördjupade översiktsplanen så kan kommunen förtydliga hur de konkret planerar att arbeta med utveckling och bevarande av den kulturhistoriskt värdefulla byggda miljön inom planområdet.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att en fördjupad översiktsplan över centrum har tagits fram där robusthet och anpassningsmöjligheter för att hantera ett framtida förändrat klimat är en viktig del. Området kommer att bli utsatt för flera klimatrelaterade risker när klimatet förändras framöver. Ur ett långsiktigt klimatanpassningsperspektiv bör kommunen dock fundera på om det överhuvudtaget är lämpligt med nybyggnation inom de riskutsatta områdena för översvämning.

Det saknas ett tydligt ställningstagande kring hur kommunen avser skydda reningsverket långsiktigt. Reningsverket är en samhällsviktig funktion som måste skyddas för människors hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen betonar att ny bebyggelse inte kan tillkomma om reningsverket inte är skyddat.

Kommunen redogör för att de vill att riksintresset för hamnen ska avgränsas till föreslagen bro i söder. Länsstyrelsen kan konstatera att riksintresset för hamnen idag inte är preciserat. För att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till riksintressets utbredning behöver en precisering av riksintresset ske. Länsstyrelsen anser att en sådan process ska inledas.

Övrigt

Länsstyrelsen erinrar om att yttrandet inte är något ställningstagande avseende de i den fördjupade översiktsplanen föreslagna verksamheter och åtgärder för vilka det krävs prövning enligt miljöbalkens bestämmelser. Detta kan bl.a. röra sig om frågor som gäller områdesskydd enligt 7 kap. (t.ex. biotopskydd, strandskydd och Natura 2000-områden), vattenverksamhet, buller, påverkan på mark och vatten, med mera.

Kommentar:

Handlingar och disposition

Efter samråd har dokumentets omfattning minskats genom att texter har kortats ned. De geografiska områdesbeskrivningar har lagts som en bilaga sist i pdf-dokumentet så för att öka läsbarheten och förståelsen.

Läsbarheten och färgval har setts över i den digitala kartan.

Ett avsnitt Underlag har lagts till där länkar till det underlagsmaterial som finns på kommunens hemsida finns samlat. Här finns också en komplett lista över underlag och en instruktion om hur man går tillväga för att få tag i övrigt underlag.

En länk till en beskrivning kring hur den digitala planen är uppbyggd har lagts till.

Övergripande synpunkter på den fördjupade översiktsplanen

Efter samråd har inledningen kompletterats med motivering över vald avgränsning av översiktsplanen.

Den fördjupade översiktsplanen för centrum har tagits fram parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen. Samråd av fördjupad översiktsplan för centrum ägde delvis rum parallellt med granskning av den kommunomfattande översiktsplanen. Båda planerna har samordnats så att de inte är motsägande. Den

kommunomfattande översiktsplanen vann laga kraft 2022-08-12. Den fördjupade översiktsplanen för centrum kommer att ersätta översiktsplanen i det aktuella geografiska området som den fördjupade översiktsplanen omfattar.

Det förs resonemang om sambanden mellan antagen översiktsplan och fördjupad översiktsplan för centrum i MKB för ÖP. Konsekvenserna för kommunen som helhet beskrivs i MKB för ÖP. I MKB tillhörande fördjupad översiktsplan för centrum förs ett fördjupat resonemang om hur förändringar i centrum påverkar översiktsplanen.

Länsstyrelsen har synpunkter på formuleringen att inriktningen är att "så långt möjligt ska tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsgivning" och påminner om att kommunen är skyldig att planera på ett sätt så att riksintressen inte påtagligt skadas. Formuleringen har ändrats efter samråd så att det tydliggörs att kommunen är skyldig att planera på ett sätt så att riksintressen inte påtagligt skadas.

Länsstyrelsen påminner om att bostadsförsörjning inte enbart handlar om att bygga nytt utan även om att utveckla befintligt bostadsbestånd. Efter samråd har inriktningar även för befintlig bebyggelse tillförts planen.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur de konkret planerar att arbeta med utveckling och bevarande av den kulturbistoriska värdefulla byggda miljön inom planområdet. Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljö Halmstad tagits fram. Resultatet har inarbetats i planen i riktlinjer både generella som gäller för hela planområdet men också specifika konkreta riktlinjer för de geografiska områden som berörs.

Länsstyrelsen anser att kommunen ur ett långsiktigt klimatanpassningsperspektiv bör fundera på om det överhuvudtaget är lämpligt med nybyggnation inom de riskutsatta områdena för översvämning. Halmstads kommun förstår Länsstyrelsens synpunkter om bostäder i område för klimatrelaterade risker, men kommunen menar att genom anpassning och skydd kommer Halmstads stad att kunna utvecklas på samma plats i minst 100 år framöver. En motivering kring varför kommunen satsar på att Halmstad ska ligga kvar är tillagd i kapitel Klimatanpassning.

Resonemang om hur klimatskydd planeras i två steg är tydliggjort i planen. Klimatskydd av reningsverket är breddat för att också långsiktigt mot 2200 kunna skydda reningsverket. Detta är tydliggjort i kartunderlag och riktlinjer

Sedan den fördjupade översiktsplanen varit på samråd har Trafikverket inlett en process kring revidering av riksintresset för hamnen där Halmstads kommun, Hallands hamnar, Region Halland och länsstyrelsen deltar.

Övrigt

Halmstads kommun är medveten om att prövning enligt miljöbalken kommer att behöva ske längre fram i planeringen.

II. De frågor staten ska bevaka

Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken (MB)

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och exploatering. Riksintressen ska behandlas och redovisas i den kommunala översiktsplaneringen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen men också för att avvägningar mellan

oförenliga riksintressen ska kunna göras. Av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen anser att riksintressena tillgodoses.

Termen tillgodose är kopplad till hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Dessa krav innebär bl.a. att områden som är av riksintresse för exempelvis naturvården ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön (3 kap. 6 § andra stycket miljöbalken). Kommunen är alltså skyldig att planera på ett sätt så att riksintressen inte påtagligt skadas. Denna skyldighet innebär att kommunen i princip inte kan ge uttryck för uppfattningen att riksintresset inte behöver beaktas vid efterföljande planering och prövning. Kommunen beskriver att de tagit hänsyn till riksintressena och kommer generellt att ”så långt som möjligt, tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsgivning” Länsstyrelsen påminner därför om att riksintressen alltid ska tillgodoses.

Det ska observeras att i texten under rådgivande synpunkter kan förekomma synpunkter som påverkar riksintresseområden.

Kommentar:

Efter samråd har formuleringen ändrats så att det tydliggörs att kommunen är skyldig att planera på ett sätt så att riksintressen inte påtagligt skadas.

Riksintressen enligt 3 kap 6 § MB

Kulturmiljövård

Avsnittet om kulturmiljö hade blivit ännu tydligare om även riksintresset för kulturmiljövård hade nämnts i texten. För att riksintresset ska anses tillgodosett bör planen uttrycka en tydlig strategi för hur kulturmiljövårderna inom riksintresseområdena långsiktigt ska förvaltas. Generellt kan detta förtydligas i planen.

I kommunens ställningstagande står att riksintresset tillgodoses genom att tillkommande bebyggelse utformas med hänsyn till värden i riksintresseområdet för kulturmiljövården och att planen föreslår planeringsinriktningar vilka syftar till att arkitektoniska värden, höjder och skala ska förhålla sig till stadskärnans historiska arv samt att det historiska arvet ska lyftas fram och tydliggöras i utvecklingen av området. För att detta ska vara möjligt är det önskvärt att kommunen tar fram en strategi och ett fördjupat kunskapsunderlag som synliggör hur riksintresset yttrar sig konkret i staden. Ett aktivt arbete med att förtydliga och formulera strategier för hur riksintressets uttryck ska tillgodoses på lång sikt underlättar för både fastighetsägare, allmänhet, näringsliv och för kommunens egen planering och handläggning.

Kommunen anser att den geografiska avgränsningen av området av riksintresse för kulturmiljövården, Halmstad - innerstaden och östra förstaden (KN35) ska regleras. Länsstyrelsen har påbörjat ett arbete med att se över områdena av riksintresse för kulturmiljövården i länet. Arbetet har varit vilande under en period på grund av en pågående översyn och revidering av kriterier för riksintresseområden hos centrala myndigheter. Tills dess att riksintresset för Halmstad stad eventuellt har reviderats ska det framgå i den fördjupade översiktsplanen hur riksintresset ska tillgodoses.

Kommentar:

I avsnittet om kulturmiljövård har riksintressen nämnts i texten så att skillnaden mellan riksintressen och andra områden av särskilt värde för kulturmiljön har tydliggjorts.

Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag kring riksintresset för kulturmiljö tagits fram. Resultatet har inarbetats i planen i riktlinjer både generella som gäller för hela planområdet men också specifika konkreta riktlinjer för de geografiska områden som berörs.

Halmstad kommun anser inte att fördjupad översiktsplan är ett dokument där beskrivning av konkreta arbetsprocesser kopplade till arbetet med riksintresse ska finnas.

Friluftsliv

En del i arbetet med en översiktsplan är att redovisa hur mark- och vattenområden bör användas i framtiden och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Nissan är en central del i Halmstads centrum och är av riksintresse för friluftsliv (FN 11). Nissans värde för friluftsliv och rekreation beskrivs mycket kortfattat och länsstyrelsen anser att det är synd att kommunen endast ser på Nissan som recipient med måttlig status, en barriär, samt ett vattenhinder som ska överbyggas. Länsstyrelsen anser att kommunen istället bör lyfta och förstärka de värden som Nissan skulle kunna bidra med, så som ökad rekreation och förbättrad folkhälsa. Föreslagen plan fokuserar på att försöka kompensera för försvunna grönytor.

De nya planerade gång- och cykelbanorna är tänkta att bidra till att gynna området och stärka värdena kopplade till friluftslivet. Kommunen planerar även för att ytterligare stärka stråken utmed Nissan. Detta är positivt men länsstyrelsen anser att det finns risk för att den nya bilbron i söder kommer att skapa en barriär för friluftslivet och hindra allmänhetens rörlighet i området. Hur riksintresset påverkas av bilbron och om det tillgodoses behöver framgå av den fördjupade översiktsplanen.

Laholmsbukten -Eldsbergaåsen - Genevadsåsen – Lagan är av riksintresse för naturvård (NN 19). En liten del av området berör Aleskogen och markerna öster därom. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att bostadsområde H31 kan komma att påverka riksintresset och att utformningen av området kan komma att behöva ses över.

Det framgår även att den vall (klimatreservat) som planeras längs kusten för att skydda Halmstad mot ökade havsnivåer kan påverka både natur- och marinmiljön. Det framgår av handlingarna att detta inte är tillräckligt utrett. En utredning föreslås som ytterligare åtgärd i MKB:n. Länsstyrelsen påminner om att påverkan på riksintresset behöver beskrivas och konsekvensbedömmas inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

Kommentar:**Riksintresse för friluftsliv (FN10)**

Kommunen anser att Nissans funktion för rekreation och friluftsliv har stor vikt för staden och har stor potential att utveckla framåt. Avsnittet om riksintresse för friluftslivet kompletteras med en beskrivning kring hur Nissan

kan utvecklas för friluftslivet. Några av de delar som beskrivs är förstärkta stråk och broar längs Nissan, utveckling av verksamheter i planområdets södra del.

I miljökonsekvensbeskrivningen är förtydligat att bostadsområde H31 i kommande planeringsskeden kommer att behöva anpassas för att inte påverka riksintresset och att utformningen av området kan komma att behöva ses över. Riksintresse naturvård (NN19), Alets naturreservat och Natura 2000 Aleskogen.

Efter samråd har ytterligare utredningar tagits fram avseende ny väg på söder och ny bro över Nissan. En hydrogeologisk utredning har tagits fram som underlag till miljökonsekvensbeskrivningen som översiktligt bedömer planens påverkan på Natura 2000 Aleskogen. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats och uppdaterats.

Riksintressen enligt 3 kap 8 § MB

Kommunikationer

Halmstads hamn

Halmstads hamn är av riksintresse vilket innebär att den ska skyddas både på kort och lång sikt. Riksintresset är dock inte preciserat. Om kajer försvinner och broar, bostäder med mera byggs på dessa områden finns inte möjligheten för framtida förändringar för sjöfarten kvar. När hamnverksamheter, boende och övrig blandad bebyggelse kommer närmare varandra finns även risk för problem med bullernivåer. Ny bebyggelse och nya funktioner behöver således planeras så att hamnens verksamheter kan fortsätta även framöver.

Det är oklart vad kommunens gräns för riksintresset hamn kommer ifrån. Halmstads hamn är utpekad som riksintresse samt även utpekad av EU i TEN-T nätverket (transeuropeiska transportnätet). Däremot är riksintresset inte specificerat och någon utpekad gräns för riksintresset finns således inte idag. Möjligen kommer kommunens gräns från Sjöfartsverkets författningssamling över allmänna hamnar och farleder (SJÖFS 2013:4). Där finns hamnens utbredning enligt kommunens karta.

Kommunen önskar att riksintresset för hamnen avgränsas till föreslagen bro i söder. För att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till riksintressets utbredning behöver en precisering av riksintresset ske. Länsstyrelsen anser att en sådan process ska inledas med berörda parter.

Vägnät

Länsstyrelsen har inte några synpunkter på Trafikverkets förslag att ta bort riksintresset från E6 till flygplatsen via centrum. Gällande riksintresset anslutning mellan E6 och hamnen tar länsstyrelsen inte ställning då frågan inte ingår i nuvarande förslag till FÖP. Frågan kan eventuellt aktualiseras vid ett arbete med hamnens precisering.

Kommentar:

Halmstads hamn - Sedan den fördjupade översiktsplanen varit på samråd har Trafikverket inlett en process kring revidering av riksintresset för hamnen där Halmstads kommun, Hallands hamnar, Region Halland och länsstyrelsen deltar. Öster om Nissan föreslås ett utredningsområde där renodlad hamnverksamhet föreslås ersättas

av blandade verksamheter. Kommunen är införstådd med att riksintresset för hamn behöver tillgodoses i denna del, vilket kommer vara en förutsättning i fortsatt planering.

Synpunkt angående riksintresset anslutning mellan E6 och hamnen noteras.

Riksintresse enligt 4 kap MB

Natura 2000

Planområdet angränsar till och går till viss del in i Natura 2000-området Aleskogen. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att utredning av eventuell påverkan på Natura 2000 området behöver ske, tex avseende hydrologi och påverkan på områdets grundvattennivåer samt eventuell bullerpåverkan. Det framgår vidare att den vall som planeras för att skydda Halmstad mot ökade havsnivåer kan påverka både natur- och marinmiljö. Länsstyrelsen anser att eventuell påverkan behöver utredas och redovisas inom ramen för denna plan. I annat fall går det inte att bedöma planens påverkan på riksintresset. Vid risk för betydande påverkan behöver kommunen ansöka om Natura 2000 tillstånd.

Länsstyrelsen kan av planhandlingarna inte se hur kommunen avser att tillgodose riksintresset Natura 2000 området Aleskogen.

Kommentar:

Efter samråd har en översiktlig hydrogeologisk utredning tagits fram som visar på planförslagets påverkan på Natura 2000 området Aleskogen. MKB är också kompletterad med en mer komplett beskrivning av hur kommunen avser att tillgodose riksintresset Natura 2000 området Aleskogen.

Miljö kvalitetsnormer

Den översiktliga och strategiska nivån i översiktsplaneringen är av stor betydelse för att hantera MKN i efterföljande detaljplanering. I översiktsplaneringen kan konsekvenserna av enskilda utbyggnadsområden analyseras i ett större sammanhang. Även den sammantagna effekten som flera olika utbyggnadsområden har kan bedömas.

Mer information om MKN i översiktsplanering finns exempelvis på Boverkets webbplats.

[Miljö kvalitetsnormer - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

MKN vatten

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att miljö kvalitetsnormer för vatten inte uppfylls i de aktuella recipienterna för dagvatten och spillvatten. Vidare konstaterar kommunen att utbyggnad med nya bostäder medför en ökad belastning av näringsämnen. Kommunen konstaterar sedan att halterna av näringsämnen i recipienterna inte kommer att öka, vilket länsstyrelsen uppfattar som en konstig slutsats. Resonemanget om vad den kumulativa effekten av en utbyggnad enligt översiktsplanen innebär för utsläpp av näringsämnen och andra förorenade ämnen behöver förtydligas avseende påverkan på de vattenförekomster som fungerar som recipienter.

MKN utomhusluft

Kommunen mäter utomhusluften på några platser i staden. Översiktsplanen ska innehålla en beskrivning av dagens situation gällande MKN för utomhusluft, samt vad som görs för att MKN

för utomhusluft ska följas. Detta saknas i planförslaget. Kommunen har en planeringsinriktning gällande MKN luft vilket är bra men länsstyrelsen anser att frågan behöver utvecklas mer. Även om fler invånare kommer att åka kollektivt kan en ökad befolkning ändå innebära att luftkvaliteten blir detsamma som idag eller sämre. På Naturvårdsverkets hemsida finns information kring MKN för utomhusluft. [Miljökvalitetsnormer för utomhusluft \(naturvardsverket.se\)](http://naturvardsverket.se)

Kommentar:

MKN vatten

I konsekvensbedömningen som tillhör den fördjupade översiktsplanen redogörs för hur miljökvalitetsnormer för vatten påverkas av förslaget (sid 50-51); "Utbyggnad med nya bostäder medför en ökad belastning av näringsämnen i vattendragen. Utvecklingsområdenas lokalisering i anslutning till befintliga system möjliggör en anslutning till reningsverk som effektivt tar bort en stor del av näringsämnena. Ökade utsläpp till ytvatten bedöms ändå uppstå så att halter av näringsämne i Labolmsbukten ökar vilket inte är tillåtet enligt miljökvalitetsnormerna. Sådana ökningar behöver balanseras genom att utsläpp från andra källor minskar. Översiktsplanen föreslår att kommunala verksamhetsområden för spillvatten byggs ut och att lokal hantering av spillvatten bör utvecklas. Planen anger också att vattenkvaliteten ska upprätthållas genom rening av dagvatten. Exempel på sådana lösningar kan vara lokal hantering av dagvatten genom fördröjning eller infiltration. För vägar med måttlig trafik har vägens slänter och öppna diken en funktion för att rena väg dagvattnet. I nuläget finns kombinerade system där dagvatten och spillvatten leds genom samma ledningar. Detta medför att systemen bräddar över vid kraftiga regn så att orenat vatten rinner ut i vattendrag. Föreslagen hantering av dagvatten lokalt bidrar till att minska sådana problem. Föreslagna planeringsinriktningar bedöms möjliggöra utbyggnad som följer miljökvalitetsnormerna. Uppföljning krävs så att ytterligare åtgärder kan sättas in om det behövs. Skydds zoner längs vattendrag genom åkermark är en åtgärd som kan fånga upp näringsämnen innan dessa når vattendragen."

Halmstads kommuns bedömer det som möjligt att klara miljökvalitetsnormer för ytvatten men åtgärder behövs för att motverka ökade utsläpp av näringsämnen. Plan för vatten och va för Halmstads kommun (beslutad av KF, 2021-04-29) anger åtgärder för att minska samhällets negativa påverkan så att vi får en bättre vattenmiljö i våra sjöar, vattendrag och kustvatten. Efter att den fördjupade översiktsplanen har varit på samråd har även riktlinjer för dagvatten godkänts av kommunstyrelsen. Här ges styrning kring hur dagvatten ska planeras för att förbättra vattenkvalitet, klimatanpassning, ekosystemtjänster osv.

MKN utomhusluft

En beskrivning av dagens situation gällande miljökvalitetsnormer för buller har lagts till i kap miljökvalitetsnormer.

Hälsa, miljö- och riskfaktorer

Inom detta område finns mkt generell information och fakta som kan vara ett bra underlag i arbetet med översiktsplaneringen. Se Yttrande från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Riskhantering

Undersökningar av risker, förekomst av föroreningar mm behöver hanteras översiktligt i en översiktsplan. En samlad bild av risker bör redovisas och ett strategiskt ställningstagande i översiktsplanen ger långsiktighet i kommunens riskhantering och riskvärdering och utgör ett bra stöd för att hantera riskfrågor i kommande detaljplaner, bygglov och övriga tillståndsärenden.

Kommunen bör i arbetet med riskfrågor även resonera kring hur olika redovisade riskfaktorer kan påverka och eventuellt förstärka varandra.

Aktuella händelser i Norge, Tyskland och Sverige har under året aktualiserat ett utökat samhällsbehov av att analysera klimat- och georisker som tex. översvämning, skyfall samt skred och ras. Mål är att identifiera förekommande risker för att förebygga, hindra eller mildra effekter och ev. skador.

I riskbedömningen behöver exempelvis reningsverket och tekniska anläggningar för energiförsörjning mm behandlas med avseende på klimatförändringarna. Det saknas ett tydligt ställningstagande kring hur kommunen avser skydda reningsverket långsiktigt. Reningsverket är en samhällsviktig funktion som måste skyddas för människors hälsa och säkerhet. Ny bebyggelse kan inte tillkomma om inte reningsverket är skyddat. Möjligheten att förtäta Halmstad stad är således beroende av möjligheten att skydda reningsverket för påverkan från översvämningar och erosion långsiktigt.

Viss redovisning kring kommunens tankar finns fram till 2070 men ny bebyggelse förväntas ha en längre livslängd än så.

Kommentar:

Anseende risker som kan påverka och ev förstärka varandra är ett resonemang om risker och kombinationsscenario tillagt i kap klimatförändringar.

Långsiktigt skydd av reningsverket är breddat för att också kunna skydda reningsverket mot 2200. Detta är tydliggjort i kartunderlag och riktlinjer. I den fördjupade översiktsplanen är mark reserverad för klimatsäkring i två steg: mot 2070 och mot 2200 vilket också är förtydligt i handlingen.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att det är bra att en FÖP över Halmstad centrum har tagits fram där robusthet och anpassningsmöjligheter för att hantera ett framtida förändrat klimat är en viktig del. Området kommer att bli utsatt för flera klimatrelaterade risker när klimatet förändras framöver.

Halmstad kommun har använt flera bra underlag i arbetet med att ta fram planen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att det ständigt sker en kunskapsutveckling inom klimatanpassning och att underlagen som används i det fortsatta arbetet bör anpassas efter den utvecklingen, exempelvis kan klimatfaktorer behöva justeras i framtiden.

Kommunen har angivit att nivån + 3.61 minst behöver användas, men länsstyrelsen vill också uppmärksamma kommunen på att eventuella kombinationseffekter kan uppstå genom skyfall, höga flöden i vattendrag, stigande havsnivå samt hög grundvattennivå som gör att ännu högre nivåer kan krävas. Kommunens underlag sträcker sig fram till 2100, men havet kommer att fortsätta stiga efter 2100. Länsstyrelsen anser därför att hela byggnadens livslängd bör tas i beaktande vid planläggning av ny bebyggelse och att utredningar som utförs bör innefatta detta tidsperspektiv.

Det ska observeras att de översvämningsskydd (murar, m.m.) som föreslås längs stora sträckor kan kräva dispens från markavvattningsförbudet samt tillstånd enligt 11 kap. Miljöbalken.

Kommentar:

Planen är förtydligad med resonemang om ny kunskap, kombinationseffekter, byggnaders livslängd. Kommunen är medveten om att dispens och tillstånd kan komma att krävas i den fortsatta planeringen. Detta hanteras inom klimatanpassningsprojektet.

Översvämning och climateffekter

Grönstrukturer kan direkt påverka effekter av exempelvis skyfall eller extrem värme. Även om detta sannolikt ger kraftigare effekt i större städer är faktorerna relevanta att beakta även för Halmstad. I enlighet med Boverkets riktlinjer (2018) kan det av dessa skäl vara värdefullt att i planarbetet verka för en ökad andel grönstruktur i stadsmiljö. Väl planerade och placerade grönstrukturuområden kan till exempel möjliggöra lokalt omhändertagande av dagvatten som dagvattenfördröjning, ökad infiltration och därigenom minska översvämningssrisk vid skyfall. Vegetation i grönstrukturer kan även medverka till att ökad markstabilitet i utsatta områden.

Förordning (2009:956) om översvämningssrisker syftar till att minska ogynnsamma följder av översvämningar. Arbetet sker genom att systematiskt kartlägga översvämningsshot och översvämningssrisk och sedan ta fram riskhanteringsplaner. Halmstad har identifierats som ett område med betydande översvämningssrisk där en riskhanteringsplan ska tas fram. Kommunen behöver förtydliga kopplingen mellan översiktsplanen och riskhanteringsplanen.

Att identifiera åtgärder i den kommunala planeringen som sedan kan redovisas i riskhanteringsplan är en viktig uppgift för översiktsplanen. Kommunens översiktsplan kan exempelvis identifiera riskområden, ge strategiska inriktningar för lokalisering av ny bebyggelse, fastställa planeringsnivåer, och pekar ut område för särskilda skydds och riskreduceringsåtgärder. Med god samordning kan riskhanteringsplanen vara ett stöd för översiktsplanen och vice versa.

Under ”risk och hänsyn” redovisas ”Översvämning” Kommunen bör förtydliga vilket översvämningsscenario som redovisas i kartan? I planhandlingens text nämns beräknat högsta flöde som bildtext till denna karta, men i onlinekartan tappas denna information. För ökad användarvänlighet kan kommunen i texten på s313 något mer utförligt berätta vad detta översvämningsscenario egentligen innebär. Även i angränsande text om skyfall nämna vad som avses med ett 100-årsregn. Alla läsare är inte insatta i dessa teman. Läsförståelse ökar om dessa tex. kan relatera valt skyfallsscenario till X mm regn under X timmar och bättre förstå innebörden.

Kommentar:

Kommunen arbetar med en riskhanteringsplan. Det är första gången en riskhanteringsplan tas fram för Halmstad. Den har inriktats på kunskapsförhöjande åtgärder. Underlagen som tas fram i riskhanteringsplanen används i planeringsskedet. Förhoppningen är att i nästa cykel ska den fördjupade översiktsplanen och riskhanteringsplanen kunna få mer betydelse för varandra.

Scenariobeskrivning och vad som avses med skyfallsregn är tillagt i planen.

Det skikt som visar översvämning i kartan är följande: "Områden som kan komma att översvämmas vid böga flöden (beräknat högsta flöde) eller av höjda havsnivåer (beräknat högsta havsvattenstånd) vid extremväder år 2100." Information om vilket översvämningsscenario som finns med i kartan redovisas då man klickar på skiktet i kartan.

Ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar

Under "Risk och hänsyn" redovisas en rad relevanta teman, men kommunen går inte in på eventuell risk för erosionskänslig mark i anslutning till Nissan. Även om dessa områden i stadens centrum sannolikt utgörs av hårdgjorda eller strandskodda/erosionsskyddade ytor bör de naturliga förutsättningarna redovisas vid diskussion om lämplig markanvändning.

Statens geotekniska institut och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har utifrån sitt regeringsuppdrag pekat ut tio riskområden med komplexa, klimatrelaterade hot för ras, sked, erosion och översvämning. I rapporten ges förslag på hur riskerna kan minskas. Skåne – Hallandskusten är ett av de tio utpekade områdena. [SGI och MSB 2021, Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning, Redovisning av regeringsuppdrag enligt regeringsbeslut M2019/0124/Kl, Statens geotekniska institut, SGI, Linköping och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, Karlstad.](#)

Kommentar:

Ett stycke om ras, skred och erosion är tillagd i kapitlet med klimatförändringar, likaså är beskrivande kartlager tillagt.

Ny bebyggelse

Ur ett långsiktigt klimatanpassningsperspektiv bör kommunen fundera på om det överhuvudtaget är lämpligt med nybyggnation inom de riskutsatta områdena för översvämning. Att exploatera området Söder ytterligare innebär att kommunen bygger in större ekonomiska värden och ytterligare risker, även om det redan finns befintlig bebyggelse som behöver skyddas. Kommunen bör noga överväga lämpligheten i att exploatera delar som kan översvämmas inom närtid.

Ny bebyggelse ska lokaliseras på mark som inte riskerar att översvämmas. Områdena H31, H33, H34, H35, som är utpekade för utveckling av bostäder är samtliga lokaliserade på ytor som riskerar att översvämmas. Åtgärder som skyddar mot förändrat klimat är en förutsättning för att exploatera dessa områden. I område H35 är det inte tydligt i handlingarna om området kräver skyddsåtgärder innan exploatering kan ske. Länsstyrelsen anser att det behöver kompletteras.

Den stadsnära kopplingen till havet kommer att skäras av när en väg och en vall anläggs. Framförallt blir det ett hinder för det tätortsnära friluftslivet, och upplevelsen av närhet till havet försvinner. Ytterligare en aspekt är att när havet stiger behöver Alets naturreservat få möjlighet att förflytta sig bakåt. I kommunens klimatanpassningsplan beskrivs även det stora attraktionsvärde som finns kopplat till en tillgänglig och levande kuststräcka. Hur strandlinjen kommer att förflytta sig och vilka konsekvenser det kan få behöver utredas ytterligare.

Skyddsåtgärderna måste i detaljplaneskedet vara genomförbara, tydligt preciserade samt beskriva vilka effekter de kan ge. Länsstyrelsen kan komma att pröva planläggning inom dessa områden och utgår i sin bedömning från Boverkets tillsynsvägledning för naturolyckor.

Kommentar:

Kommunen instämmer i Länsstyrelsens beskrivning att klimatförändringarna förväntas påverka kommunens kuststräcka. Vad gäller Alets naturreservat är effekterna av erosion från havet dock litet då det här ackumuleras sand. Behovet av att flytta upp Alets naturreservat bedöms som litet och möjligheten begränsas av befintlig bebyggelse norr om reservatet. Kommunens kuststräcka utreddes år 2017, där erosion och framtida strandlinje framgick, något som redovisats i den kommunövergripande översiktsplanen. Ytterligare erosionsutredningar planeras inte inom arbetet för fördjupad översikts centrum utan tillkommer i planeringskedet där det finns behov.

Enligt de utredningar som genomförts i arbetet med klimatsäkring för Halmstads centrum är skyddsåtgärderna genomförbara.

Områdesbeskrivning för område H35 har kompletterats med att det kommer att behövas skyddsåtgärder innan byggnation sker samt att det är möjligt att antingen lägga bebyggelsen på en ej översvämningskänslig marknivå eller att kajerna skyddar hela området.

Befintlig bebyggelse

Enligt 3 kap 5§ p 4 PBL ska kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade redovisas. Därutöver ska framgå hur sådana risker kan minska eller upphöra. Länsstyrelsen anser att kommunen har redovisat detta på ett bra sätt. Länsstyrelsen har dock följande synpunkter gällande den befintliga bebyggelsen.

Den befintliga bebyggelsen på området Söder kommer att behöva skyddas i ett förändrat framtida klimat. Skydden längs med Nissan är viktiga att få till i närtid eftersom det redan nu finns områden som ligger i ett utsatt läge. Kombinationen av skydd längs Nissan samt de planerade åtgärderna för skydd mot stigande hav gör att området Söder blir mer eller mindre invallat. Länsstyrelsen uppmanar därför till etiska resonemang kring hur upplevelsen för de boende kommer att bli när området vallas in, både när det gäller instängdhet som risken för att översvämningskydden riskerar att brista. Länsstyrelsen instämmer i att förutsättningarna för ett storskaligt skydd bör utredas vidare för att området ska vara säkrat på längre sikt.

Länsstyrelsen ser positivt på gröna och blå lösningar som kan avsättas för att skapa utrymme för den ökande mängd nederbörd samt de extrema nederbördstillfällena som förväntas komma oftare i ett förändrat klimat. Det blir ännu viktigare framöver att inte förtäta i området utan låta de blå och gröna ytor som är obebyggda få finnas kvar. De befintliga fastigheterna får inte riskera att översvämmas när ny bebyggelse tillkommer.

När havet stiger kan även grundvattennivåerna i området stiga och det finns även risk för saltvatteninträngning. Hur detta påverkar risken för översvämning och teknisk infrastruktur bör beaktas i det vidare arbetet.

Med en stigande havsnivå och ökad årsmedelvattenföring i vattendragen ökar risken för stranderosion och erosion längs med vattendragen. Områden som tidigare inte varit utsatta för

erosion kan påverkas. Med mer nederbörd kan riskerna öka för ras och skred i slänter som idag betraktas som stabila. Hänsyn och åtanke bör speciellt tas till placeringen av skyddsåtgärder utmed Nissan och kring Reningsverket.

Kommentar:

Ett etiskt resonemang kopplat till hur förändrat klimat påverkar framtiden centrumområde har lagts till i avsnittet Klimatanpassning. I kommande planering kommer fördjupade resonemang och konsekvensbedömningar att behövas kontinuerligt. Hur en eventuell förändrad strandlinje kommer att påverka är en av de frågor som behöver utredas ytterligare.

Likaså är ett stycke om ras, skred och erosion är tillagt i kapitel "klimatförändringar". Grundvattennivåer och saltvatteninträngning i teknisk infrastruktur kommer att utredas vidare med kommande planering.

Störningar från industri

De bostadsområden som planeras vid järnvägsstationen och söderut längs Nissan nära miljöfarlig verksamhet som Höganäs Sweden AB, Hallands hamnar, Viking Malt, m.fl. kan komma att störas av buller och lukt från tung industri. Om industrierna med tillstånd för miljöfarlig verksamhet kan få svårigheter att klara sina bullervillkor vid bostäder, när bostäder planeras närmare industrin. Bullerberäkningar för industribuller bör vara ett underlag vid planering av bostäder närmare tung industri. Även risken för luktstörningar bör utredas innan det går att avgöra om dessa platser är lämpliga för bostäder.

I Boverkets allmänna råd (2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär, sägs att bostadsbyggnader inte bör medges om ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostadsbyggnads fasad överskrider värdena i tabell 1, enligt zon C. Se vägledning på Boverkets webbsida [Industribuller vid planläggning - PBL kunskapsbanken - Boverket](#) I zon B kan bostadsbyggnader medges upp till ljudnivåer som anges i tabell 1 (60 dBA Leq dag kl. 06-18, 55 dBA Leq kväll kl. 18-22, 50 dBA Leq natt kl. 22-06), förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas. På ljuddämpad sida och uteplats får den högsta ekvivalenta ljudnivån vara 45 dBA Leq dag kl. 06-18, 45 dBA Leq kväll kl. 18-22, samt 40 dBA Leq natt kl. 22-06.

Länsstyrelsen kan i miljökonsekvensbeskrivningen inte se om kraven enligt Boverkets zon B klaras, eller om bostäderna hamnar i zon C.

Buller från trafik

Om buller från spårtrafik och vägar överskrider den ekvivalenta ljud-nivån 60 dBA eller 65 dBA för bostäder upp till 35 m² vid en bostadsbyggnads fasad, bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad, enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Länsstyrelsen kan inte se i miljökonsekvensbeskrivningen om kraven i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid nya bostadsbyggnader klaras.

Förorenade områden

För områden som kan komma att bebyggas, förtätas eller där markanvändningen på annat sätt kan ändras, bör de förorenade områdena beskrivas kortfattat i planen. Generell problemställning rörande risker förenade med markanvändning inom förorenade områden, eventuell påverkan på markanvändning och möjliga åtgärder kopplade till problematiken bör tas upp. Förekomst av potentiellt förorenade områden belägna inom aktsamhetsområde för skred eller riskområde för översvämning kan påverka spridningsrisk och riskvärdering. Det är en fördel att i tidiga skeden utreda förutsättningarna kring förorenade områden. Detta för att undvika svårigheter i ett senare planeringsskede.

Beredskap

Totalförsvaret och samhällets robusthet är viktiga frågor att belysa i översiktsplanen. Samhällets beredskap bör framgå i den mån den fysiska planeringen berörs, exempelvis gällande reservvattentäkter och viktig infrastruktur i övrigt.

Kommunens tillgång till befintliga skyddsrum är en fråga som behöver belysas i översiktsplanen. De är också ett allmänt intresse enligt 2 kap. PBL. Skyddsrummen kan påverkas av exploatering av mark i närheten.

Kommentar:

Störningar från industri

Kommunen har tagit fram en bullerutredning för verksamheter i hamnområdet samt för reningsverket som gjordes i samband med bullerkartläggningen 2016. Resultatet från kartläggningen är inte helt lätt att använda, bland annat eftersom man inte har använt sig av samma bullermått som de riktvärden som finns i Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (dygnsekvivalent värde i stället för värden för dag, kväll och natt). Det finns även en osäkerhet i beräknat buller då det är en nulägesberäkning och inte en beräkning som tar hänsyn till maximalt utnyttjade tillstånd för verksamheterna.

Kommunens bedömning utifrån den bullerkartläggning som är gjord är att bostäder inte är lämpligt vid högre ljudnivåer än 60 dB(A) vilket bör motsvara zon C enligt Boverkets vägledning om Industribuller vid planläggning. De områden som då berörs är mindre delar i den södra delen av område H35 Tullkammarkajen. I områdesbeskrivningen anges att bostäder troligen inte är lämpligt längst i söder och att fördjupade utredningar behöver göras i detaljplaneskedet både gällande industri- och trafikbuller.

Buller från trafik

Det finns planeringsinriktningar om buller som anger följande:

- *”Sträva efter bästa möjliga boendemiljö för kommunens invånare, även ur ljudsynpunkt.”*
- *”För att kunna förtäta och utveckla centrum vidtas åtgärder för att skydda bostäder och verksamheter såsom skolmiljöer från buller. Utredningar och åtgärder ska göras för att skydda såväl befintliga som nytillkommande bostäder och skolmiljöer från höga ljudnivåer från trafiken. För befintliga miljöer utgår utrednings- och åtgärdsbehovet från vägnätets funktion och karaktär samt tidigare känd bullerproblematik. För nya bostadsområden, skolmiljöer och vägar görs utredningar, åtgärder och regleringar i detaljplaneprocessen.”*

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

Förorenade områden

Inom flertalet av de områden som föreslås för ny bebyggelse finns identifierade markföreningar.

Områdesbeskrivningarna har uppdaterats med information om att det för nya detaljplaner som berörs av potentiellt förorenade områden krävs utredning och riskbedömning. Där markförening konstaterats ställs krav på de sanerings- eller skyddsåtgärder som behövs för att marken ska anses vara lämplig för ändamålet och för att förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna kan i vissa fall kopplas till bestämmelser med villkor för lovgivning eller startbesked.

Beredskap

Befintliga skyddsrum läggs till som ett skikt i kartan som visar risk och sårbarhet. För att tydliggöra behovet av skyddsrum lyfts en planeringsinriktning in från kommunomfattande översiktsplanen om skyddsrum: "Vid detaljplanering och bygglovgivning ska hänsyn tas till om skyddsrum berörs av exploatering. Skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion."

III. Rådgivande synpunkter

Klimatomställning

Länsstyrelsen välkomnar intentionen att planen ska medverka till att minska klimatpåverkan. Ambitionen om korta avstånd till vardagens målpunkter och till kollektivtrafik ligger väl i linje med denna intention. I enlighet med kommunens transportplan finns också en tydligt uttalad planeringsinriktning om att de hållbara och yteffektiva transportslagen ska prioriteras. Detta är positivt och Länsstyrelsen välkomnar också satsningen på stombusslinjer och att busstrafik ska prioriteras, exempelvis längs Laholmsvägen, Viktoriagatan, Slottsgatan och Slottjordsvägen.

Länsstyrelsen befarar dock att biltrafiken kommer att öka när en ny bilförbindelse anläggs över Nissan. Länsstyrelsen menar att det borde vara möjligt att införa stombussar och att prioritera busstrafik även utan en ny förbindelse över Nissan. Detta som ett led i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Länsstyrelsen vill understryka att åtgärder för busstrafiken bör göras redan nu. Tex skulle slottsbron redan nu kunna göras om för mer busstrafik. Slottsgatans - Timmermansledens barriäreffekter kan då minskas. Effekterna av pandemin som innebär att medborgarna arbeta mer hemifrån kanske innebär att behoven för biltrafiken minskar. I sammanhanget vill Länsstyrelsen påminna om Plan för energi och klimat som antogs av kommunfullmäktige sommaren 2021. I den planen finns tydligt formulerade mål om att utsläppen av växthusgaser ska minska i en takt som bidrar till att Parisavtalet uppnås och att koldioxidutsläppen från vägtrafik minskar med 70 procent perioden 2010–2030. Fram till 2019 har transportutsläppen i kommunen endast minskat med 20 procent. Därav krävs omfattande åtgärder för att reducera utsläppen från vägtrafiken de kommande åren.

Kommentar:

Kommunens ambition, som beskrivs i bland annat Transportplanen, är att fram till år 2050 förändra färdmedelsfördelningen och minska bilens andel från idag ca 62% till 50%. Detta görs genom att prioritera och satsa på utbyggnad och förbättringar av mer hållbara och yteffektiva färdmedel som gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Samtidigt har kommunen ambitionen att växa och Framtidsplan 2050 ger utrymme för en befolkning på ca 150.000 invånare vilket är en stor utmaning. Även om bilandelen kan minska enligt ovan kommer satsningar på väginfrastruktur för bilar också att krävas. Dagens vägnät är redan hårt belastat och dessutom sårbart med endast två större bilbroar över Nissan. Dagens situation vid högtrafik med köbildning drabbar inte bara biltrafikanterna utan även bussresenärer då utbyggda separata busskörfält saknas på de mest trafikerade gatorna i staden. Överbelastningen på vägnätet riskerar dessutom att drabba framkomligheten för räddningsfordon. En relativt stor andel av de nya bostadsområden som pekas ut i fördjupad översiktsplan för centrum är förlagda till de södra delarna av centrala Halmstad. Även om dessa placeringar skapar förutsättningar för att en stor andel av dem som flyttar in här kan använda hållbara färdmedel så är bedömningen att en ny bro över Nissan är en förutsättning för att bebygga dessa områden.

Satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik görs löpande i kommunens gatunät. Via klassningen av stadens gator enligt den så kallade livsrumsmodellen har ett antal gator pekats ut där ombyggnad kommer att ske som gynnar oskyddade trafikanter på bekostnad av framkomligheten för bilar. Tre platser har pekats ut på vårt hårdast bilbelastade trafikavsnitt där ambitionen är att skapa trygga busshållplatser och gångpassager över Laholmsvägen respektive Slottsgatan.

Att införa busskörfält fullt ut längs Laholmsvägen, Slottsgatan med flera gator bedöms i dagsläget inte som rimligt då det ger för stora effekter för framkomligheten för bilar och dessutom riskerar att omfördela biltrafik till gator som inte är dimensionerade för detta.

Det pågår diskussioner med Region Halland (Hallandstrafiken) om att starta en ny stombusslinje som är tänkt att gå mellan Fyllinge och Tylösand, den så kallade "Halmstadsexpressen", innan ny bro på Söder/ busskörfält på Laholmsvägen har byggts. Införandet av denna linje med dagens trafiksituation måste vägas mot nackdelen av att satsningen får dåligt mottagande då den inte kommer vara lika effektiv och snabb som efter att busskörfält införts. Satsningar i vägnätet för att förbereda införande av denna busslinje ska göras parallellt med planering/ genomförandet av ny bro över Nissan/ gata på söder så att man samtidigt som man inför ny vägkapacitet tar bort motsvarande kapacitet på befintligt vägnät. Detta för att minska risken att den nya vägförbindelsen ger den oönskade effekten att öka biltrafikandelen.

Bebyggelseutveckling

Bostadsutveckling

Halmstad växer och kommunen planerar en beredskap på totalt 23 000 nya bostäder mot år 2050. Drygt 3000 av dessa föreslås inom centrumutvecklingsplanens planområde. Kommunen redovisar vilka planeringsinriktningar som gäller för bostadsutvecklingen. Länsstyrelsen anser att det tydligt framgår hur kommunen avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder.

Länsstyrelsen anser dock att kommunen skulle tagit fram riktlinjer för bostadsförsörjningen i ett första skede för att sedan lägga dem som ett planeringsunderlag till översiktsplanen. I lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383) framgår att de riktlinjer som kommunerna ska ta fram för bostadsförsörjningen ska vara vägledande vid tillämpningen av PBL 2 kap. 3 § p 5. Riktlinjerna ska särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, av efterfrågan på bostäder, bostadsbehovet för särskilda grupper och marknadsförutsättningar. Detta saknas av handlingarna till planen. Bostadsförsörjning handlar inte enbart om att bygga nytt utan även om att utveckla befintligt bostadsbestånd. Exempelvis är ofta tillgängligheten begränsad i de äldre delarna av bostadsbeståndet och det kan då behöva göras åtgärder för att anpassa bostäderna.

Bebyggelseområden

Flertalet av områdena för föreslagna bostadsbebyggelse ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården, inom kulturmiljöprogram eller har kulturhistoriskt värdefull bebyggelse antingen inom eller i anslutning till området. Detta bör framgå i beskrivningarna av förutsättningarna för utveckling för varje enskilt område. Kommunen behöver också redogöra tydligare för hur kulturmiljövårderna ska tillgodoses i planeringen och inte enbart hänvisa till kommande detaljplanläggning.

Ny bostadsbebyggelse tillkommer i centrum både genom förtätning inom befintliga kvarter och i form av nya utpekade områden. Det kan förtydligas hur kommunen tänker arbeta med förtätning och befintliga kulturvården. Det vore lämpligt att kommunen i samband med den fördjupade översiktsplanen tog fram kunskapsunderlag som belyser hur olika typer av förtätning kan göras utan att det sker på bekostnad av kulturmiljövården.

Bostadsområde H26 planeras på nuvarande parkeringsplatser samt dels i direkt anslutning till slottsparken. Flerbostadshus med upp till fyra våningar planeras. Länsstyrelsen ser en risk att höga byggnader kan påverka de gamla värdefulla träderna som står i anslutningen till parkeringen negativt. Höga byggnader riskerar att försämra trädens kondition genom minskad solstrålning och ändrat mikroklimat. Höga byggnader kan även innebära en förändring av den fria sikt som idag finns ner mot parken. Även utblicken mot slottet kan komma att påverkas.

Bostadsområdet H31 har minskats i söder och i sydväst till förmån för bevarande av grönområde närmast Aleskogen. Tanken med den nya grönytan inom H31 (Kattegatt) är god. Storleken och utformningen av den blir viktig för att skapa konnektivitet mellan stadens grönytor och Aleskogen. Om Söderstråket ska byggas kommer det att skapa en barriär för både människor och övrigt liv. Genom att bygga både ny trafikled och bostadsområde mellan Söderstaden och Alet kommer barriäreffekten att öka.

Kommentar:

Bostadsutveckling

Kommunen tog 2017 fram "Handlingsprogram för bostadsförsörjning 2016-2030", i detta konstateras att Halmstads kommun har behov av 750 nya bostäder årligen. Därefter, 2018, togs "Aktualitetsöversyn av Framtidsplan 2030" fram. Här konstaterades att utpekade områden i då gällande översiktsplan, Framtidsplan 2030, inte räckte till och att en ny översiktsplan med ett längre tidsperspektiv och fler utpekade bostäder behövdes. Vidare rekommenderades i aktualitetsöversynen att fördjupad översiktsplan för stadens centrala delar behövde tas fram. Således var Bostadsförsörjningsprogrammet från 2017 del av initieringar av detta uppdrag om Fördjupad översiktsplan. Bostadsförsörjningsfrågan är ett kontinuerligt arbete för kommunen. I kommunens nya översiktsplan, Framtidsplan 2050, finns en beredskap för en ökad befolkning som baseras på Boverkets bostadsbyggnadsberäkningar. Där baseras behovet både på att kommunens befolkning växer och nuvarande underskott av bostäder. Utbyggnadstakten kommer att regleras i kommunens utbyggnadsplan som tas fram tillsammans med kommunens nya riktlinjer för bostadsförsörjningen som håller på att tas fram. Dessa dokument ska uppdateras oftare än översiktsplan med fördjupningar, varför utbyggnadstakten kan anpassas efter aktuellt behov och luta sig på nyare analyser av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningar och bostadsbehov.

Efter samråd har inriktningar tillkommit för befintlig bebyggelse i centrum vilket tydliggör möjligheten att utveckla befintligt bostadsbestånd.

Bebyggelseområden

Kulturmiljö: Sedan samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för kulturmiljö Halmstad tagits fram. Detta kunskapsunderlag har tagits fram med syfte att tydliggöra på vilket sätt riksintresset konkret kommer till uttryck i staden. Ökad kunskap om de riksintressanta kulturmiljöerna är ett viktigt stöd i olika typer av stadsbyggnadsprojekt när Halmstad ska utvecklas.

Utifrån utredningen har kommunen också konkret inom respektive områdesbeskrivning lagt in "Riktlinjer för utveckling" som beskriver vilken hänsyn som ska tas till respektive kulturmiljö- och riksintressevärden. Varje område har också kompletterats med information om området omfattas av värdefull kulturmiljö, riksintresse etc. Detta finns beskrivet under "Förutsättningar för utveckling". Med nytt underlag och tillämpade inarbetningar har kommunen fått en tydligare vägledning kring var förtätningsprojekt är lämpliga.

Område H26 utgår från förslaget då det påverkar både riksintresse för kulturmiljö och parkmiljön negativt.

Barriäreffekt; Gata på söder-Alet: Sedan samrådet har fördjupade studier av lokalisering av gata på söder genomförts. Beskrivningen återfinns nu i områdesbeskrivningen för Vägreservat. Hur barriären upplevs för både människor och övrigt liv har varit centralt i detta arbete.

I arbetet har kunskapsläget i kommunen uppdaterats utifrån att stadsbyggnadsidealen förändras och att denna länk funnits med i planeringen länge. Möjligheten att förlägga gatan mellan bebyggelsen och Alet eller utforma efterfrågad länk som en integrerad gata i staden har studerats.

Arbetet har kartlagt och diskuterat vad efterfrågad länk ska fylla för funktioner sett både i ett trafik- och ett stadsbyggnadsperspektiv. Utöver lokalisering har hastighet, antal anslutningar, sektionerutformning och läge för planskilda passager diskuterats. Under hand har tydligare skisser avseende förutsättningar och målbilder tagits fram och kommunens viljeinriktning justerats utifrån uppdaterad fakta och kunskap. I pågående arbete diskuteras också översiktligt konsekvenserna för olika alternativ.

Pågående arbete har landat i att bredda vägreservatet på sträckan mellan Skepparegatan och strax söder om Gentoftvägen för att möjliggöra två alternativa vägsträckningar på denna del kopplat till utbyggnadsområde H31.

Parallellt med arbetet med gatans lokalisering och utformning har kommunen påbörjat arbetet med en strukturplan för Kattegattområdet, område H31. Kommunen arbetar vidare med strukturplanen, utformningen av gatan och därmed också frågan om barriärverkan. Arbetet kommer att utvärdera vilken barriärverkan de olika alternativen har och potentialen för att utforma vald lösning så att vägens barriärverkan minimeras.

Planering utifrån det sociala perspektivet

Den fördjupade översiktsplanen för Halmstad centrum är en lämplig plats att formulera de stora dragen för det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet, genom att exempelvis definiera vad som menas med begreppen och klargöra olika gruppers (barn, äldre, kvinnor och män) olika behov av åtgärder. Risken är annars att man missar "trygghet för alla" och arbetar med dessa frågor ur endast ett perspektiv och utifrån det i lokalsamhället rådande normerna som sällan gynnar alla i samhället, vilket är en trygghetsutmaning, och är också en av utmaningarna som ni lyfter i planen i samband med centrumspecifika utmaningar. Vidare återkommer det i planen

begrepp och förklaringar kring trygghet, trygghetsskapande, upplevd trygghet/otrygghet etcetera och det lyfts även flera trygghetsskapande åtgärder, vilket är bra. Däremot saknas begrepp och definitioner kring brott och förebyggande av brott med ett inkluderings- och tillgänglighetsperspektiv som vidare är angeläget att lyfta i centrumaspekter.

För dessa frågor finns inspiration att hämta hos Boverket, vägledning och kunskapsstöd finns här: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/>

Hur stadsplaneringsprocessen kan bidra i arbetet mot brott och för ökad trygghet relaterat till utsatthet för brott och ordningsstörningar samt social hållbarhet finns att läsa i följande dokument från regeringen.

[Tillsammans mot brott - ett nationellt brottsförebyggande program - Regeringen.se](#)

[Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling - Regeringen.se](#)

[Den hala tvålen – verktyg och metoder för social hållbarhet i fysisk planering - Regeringen.se](#)

Barnperspektivet

Länsstyrelsen påminner om att man är barn fram tills man är 18 år. Formuleringar i planen ger en antydning till att generellt avse mindre barn. Fokus ligger på att ordna säkra skolvägar och att locka barnfamiljer till parker, vilket förstås är positivt. Men även äldre tonåringar med andra behov omfattas av barnperspektivet och behöver involveras i planen.

Kommentar:

Nytt kapitel Utmaningar är tillagt där trygghet beskrivs som en av centrumområdets specifika utmaningar. Här sammanfattas kort kommunens syn på trygghet med grund i Boverkets definition. Kommunen har gjort en prioritering av trygghetsperspektivet och kort nämnt det brottsförebyggande perspektivet som en viktig del i arbetet med att öka tryggheten.

Planeringsperspektivet äldre barn och tonåringar är förtydligat i planeringsinriktningar för mötesplatser och grönytor, där grupperna nämns som exempel.

Risker

Värmebölja

Med ett förändrat klimat och fler antal varma dagar ökar risken för urbana värmeöeffekter i städer, med mycket höga temperaturer som följd. Det kan bland annat leda till negativa effekter för riskgrupper, samhällsviktiga sektorer och funktioner, påverka energianvändningen och luftkvaliteten, öka växthusgasutsläppen och bildandet av marknära ozon. Kartläggningar av urbana värmeöar kan ge en första indikation på vilka områden som löper risk att få höga temperaturer och är en viktig del i planeringsarbetet och bör implementeras i planen när underlag finns.

Radon

All mark i Sverige är att betrakta som potentiellt radonförande. Vid nybyggnation gäller Boverkets gränsvärde (BBR 2011:6) som är 200 bq/m³, uttryckt som årsmedelvärde. Vid befintlig bebyggelse gäller referensnivå som anges i Strålskyddsförordningen (SFMFS 2018:506).

Ultraviolet strålning

Samtliga cancerformer som har koppling till UV-strålning har ökat i Sverige det senaste decenniet, områden i de södra delarna av Sverige och i synnerhet kustområden har större hudcancerincidens. Resonemang kring UV-strålning är viktiga vid samhällsplanering för att på sikt bidra till ett minskat antal hudcancerfall. Eftersom exponering i barndomen anses spela en särskild roll bör man planera utemiljöer där barn vistas, exempelvis kring skolor och förskolor, så att det blir en variation vad gäller områden med sol och skugga. Information som finns på Strålsäkerhetsmyndighetens hemsida kan användas som ett stöd för kommuner och andra inför planering av skolgårdar, förskolegårdar och parker. Boverket har en vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö som tar upp skydd mot UV-strålning.

Elektromagnetiska fält

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar och transformatorstationer. Elektriska fält avskärmas bra av vegetation och byggnadsmaterial och orsakar därför inte betydande fält inomhus. Magnetfält avskärmas däremot inte på samma sätt, yttre källor kan signifikant höja magnetfältsnivån inomhus.

Kommunen bör redovisa magnetsfältsnivåer vid placering av nya elektriska anläggningar där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd. Särskilt bör man vid planeringen beakta teknikval och placering för att begränsa barns exponering för magnetfält. Det gäller också vid exploatering nära befintlig järnväg. Det är sedan Miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder. Strålsäkerhetsmyndigheten har informationsmaterial om magnetfält och hälsorisker.

Kommentar:

Värmebölja - Efter samråd har en värmekartering utförts över staden Halmstad som visar var risk för värmeöar är som störst. Underlag och planeringsinriktningar finns inarbetade i kapitel Planeringsförutsättningar/ klimatförändringar.

Radon – Synpunkten noteras.

Ultraviolet strålning – Synpunkten noteras.

Elektromagnetiska fält – Ny planeringsinriktning tillagd i kapitel Risker och störningar. ”Vid planering av nya elektriska anläggningar där magnetfältsnivån förväntas bli förhöjd ska barns exponering för magnetfält begränsas vilket gäller särskilt vid skolor och förskolor. Exponering av magnetfält bör även begränsas nära befintlig järnväg.”

Teknisk infrastruktur

Dricksvatten

Den regionala vattenförsörjningsplanen är klar. Kommunen bör om möjligt ta del av denna.

Elförsörjning

Information om lagar, föreskrifter, förordningar och vägledning kopplade till för elberedskapsverksamheten återfinns på Svenska kraftnäts webbplats, <https://www.svk.se/aktorsportalen/elberedskap/regelverk/>

Kommentar:

Dricksvatten

Kommunen tackar för information om ny regional vattenförsörjningsplan.

Elförsörjning

Kommunen tackar för informationen.

Kommunikationer

Flertalet nya passager föreslås över eller under Västkustbanan för att bryta den barriär som järnvägen utgör. Passagerna föreslås med olika tidsperspektiv. Just tidsperspektivet är en viktig faktor att ta hänsyn till vid åtgärder som involverar järnvägsinfrastruktur då denna typ av åtgärd har behov av lång framförhållning. Finansiering och kostnadsfördelning behöver hanteras i separata forum i dialog mellan Trafikverket och kommunen.

Hamnen

Regeringen har i sin godsstrategi pekat ut överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg som viktig. För att kunna genomföra det krävs en god transportinfrastruktur med såväl väg, järnväg och sjöfart. I ett scenario där fler nationella transporter sker med fartyg är det kanske främst det mindre tonnaget som är aktuellt. Halmstads hamn har idag, utöver Oceanhamnen, goda möjligheter att vid kajerna uppströms Nissan hantera den typen av omlastning som godsstrategin förespråkar.

Nära 90 procent av all import och export till och från Sverige går via sjöfart. Varje år anlöper cirka 11 000 fartyg Göteborg hamn, vilket gör hamnen till Skandinavians största. Cirka 30% av svensk in- och utrikeshandel går via Göteborg hamn och cirka 50% av all containertrafik. Det gör sjöfarten till en kritisk del i svensk import och exporten. Detta är sårbart och det behövs därför reservalternativ till det stora tonnage som vanligtvis hanteras av Göteborg hamn.

Halland har fortfarande några sådana viktiga hamnar, där Hallands hamnar Halmstad och Varberg samt hamnen i Falkenberg kan vara reservalternativ. Redan idag trafikeras dessa flitigt och det är just denna kapacitet som även krävs vid en större kris eller höjd beredskap, då landet behöver fortsätta sin import och export av varor och förnödenheter.

Sverige har också ett samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd. Värdlandsstödet omfattar både militärt och civilt stöd och ställer krav på samhällets samlade resurser – nära samverkan mellan Försvarsmakten, ett fyrtiotal olika myndigheter och aktörer. Avtalet om värdlandsstöd innebär att Sverige lättare kan stödja och ta emot stöd från Nato vid en kris eller ett krig i Sverige eller i närområdet. Vid dessa tillfällen kommer hamnar och flygplatser vara nödvändiga att få tillgång till, för att klara införsel av stora volymer personal och materiel. Ett exempel på detta skulle kunna vara händelser som den stora skogsbranden 2018.

Länsstyrelsen råder därför kommunen att beakta hamnens möjlighet till fortsatt drift och utveckling.

Kommentar:

Kommunen noterar länsstyrelsens synpunkter om att tidsperspektivet behöver vägas in vid planering av passager över/ under järnvägen. Det pågår planering för passager i pågående planering för Stationsstaden, stationsområdet i Halmstad. Där förs en tät dialog mellan Halmstads kommun och Trafikverket. Ytterligare passager kommer att planeras in i tid längre fram och ingår i kommunens utbyggnadsplan.

Hamnen

Större delen av hamnområdet ingår inte i fördjupad översiktsplan för centrum. I den kommunomfattande översiktsplanen ges hamnen möjlighet till utveckling genom mindre utbyggnad åt öster. Det pågår ett arbete med en detaljplan för hamnområdet som för omstrukturering och optimering av hamnområdet. I arbetet med denna beaktas hamnens möjlighet till fortsatt drift och utveckling liksom kapacitet i samband med kris. Den del av hamnen som ingår i FÖP Centrum är längs den östra sidan av hamninloppet. Denna del har Hallands hamnar för avsikt att lämna för att flytta verksamheten längre ut i hamnen. Området föreslås i FÖP Centrum som utredningsområde från renodlad hamnverksamhet till blandade verksamheter med behov av att ligga i närheten till vatten för att öppna upp möjligheten.

Kulturmiljö

Det är positivt att kommunen ser kulturmiljön som en tillgång i stads- och samhällsbyggnadsprocessen och att kulturmiljö är värdefullt för stadsmiljön och medborgarna och en oumbärlig del i att skapa en gestaltad livsmiljö. Det är också positivt att kommunen fastslår att det ska göras antikvariska utredningar inför detaljplaneprocesser innan förslag på förtätning och ombyggnad tas fram inom kulturhistoriskt värdefulla miljöer samt att kulturmiljöer av stort värde ska skyddas i detaljplan i samband med planläggning. Det bör dock framgå hur kommunen planerar att använda utredningarna och vilken status de får i planläggningen.

I planhandlingen står att tillkommande passager ska placeras strategiskt och integreras i det offentliga rummet så att de bidrar till en levande stadsmiljö. Det framgår inte hur planeringen och utformningen av passagerna förhåller sig till befintliga kulturhistoriska värden i stadsmiljön.

I beskrivningen av vägreservatet på Söder och den nya förbindelsen över Nissan nämns att vägreservatet löper genom områden med höga naturvärden, men det nämns inte att vägreservatet löper strax intill Lotskolonin som är utpekad som en kulturmiljö av särskilt värde i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad. Det behöver framgå hur negativ påverkan på kulturmiljön som en följd av den nya passagen ska förhindras.

I beskrivningen av resecentrum och stationsstaden och föreslagna planeringsinriktningar bör kulturmiljöaspekterna synliggöras eftersom området ligger inom både område av riksintresse för kulturmiljövärden och en kulturmiljö av särskilt värde i det kommunala kulturmiljöprogrammet för staden. Kommunen bör redan i den fördjupade översiktsplanen redogöra för hur de planerar att konkret ta hänsyn till befintliga värden i det fortsatta arbetet.

Det är lämpligt att kommunen redogör tydligare för vad utvecklingsstrategin Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum innebär i förhållande till riksintressets uttryck, hur man arbetar med att beakta och synliggöra historiska värden samt framförallt vilka befintliga underlag som visar vilka värden och uttryck det är som ska beaktas och synliggöras.

Det är positivt att en planeringsinriktning är att estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden ska tas till vara och utvecklas när staden växer samt att ny bebyggelse ska förankras på platsen

och i dess historia samt att unika lokala kvaliteter ska uppmuntras. Det är dock otydligt hur kommunen tänker sig att detta ska ske i praktiken. En arkitekturstrategi ska tas fram som ett följduppdrag och det hade varit bra om denna strategis syfte, inriktning och status vid planering hade framgått i den fördjupade översiktsplanen.

I resonemanget kring höjd och skala bör framgå hur och när utredningar ska tas fram och vilka faktorer som finns att ta hänsyn till förutom de som anges i planbeskrivningen. Höjd är, liksom andra karaktärsdrag hos bebyggelse, något som kan verka förvanskande och orsaka skada på allmänna intressen beroende på var, hur och med vilka planeringsunderlag bebyggelsen uppförs.

I planeringsinriktningarna för ledordet Synliggöra - Höjder och skala nämns varken karaktär, kulturmiljö eller kulturhistoriskt värde, trots att stadskärnan ligger inom riksintresse och även rymmer flera kulturmiljöer av särskilt värde samt många enskilda byggnader med höga kulturhistoriska värden. En av planeringsinriktningarna är att ny bebyggelse tar hänsyn till befintliga miljöer. Det behöver framgå hur detta ska ske.

Kommentar:

Planeringsinriktning om kulturmiljö är kompletterad så att det tydliggjorts när kommunen avser att ta fram kunskapsunderlag och hur det är tänkt att användas.

I det fall utformningen av passagerna påverkar befintliga kulturhistoriska värden i stadsmiljön är detta förtydligt i planeringsinriktningarna för respektive områdesbeskrivning, avser broar över Nissan och ny mötesplats Slottsplatsen.

Förutsättning om att påverkan på Kulturmiljön Lotskolonin ska förhindras är tillagd i områdesbeskrivningen för Vägreservat. Hur det ska förhindras kommer det att ta ställning till i kommande planeringsskede; detaljplan.

Beskrivningarna för Resecentrum och Stationsstaden är kompletterade med beskrivning av hur hänsyn till befintliga kulturmiljö och riksintressevärden ska tas.

I texten för utvecklingsstrategin Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum är bedömningen att det inte passar att beskriva vad detta innebär i förhållande till riksintressets uttryck. Frågan är förtydligad i andra delar av planen.

Att ta fram en Arkitekturstrategi är fortsatt ett beskrivet följduppdrag.

Länsstyrelsen anser att det saknas vägledning om hur hänsyn ska tas till befintliga miljöer, kulturmiljöer och riksintressanta miljöer när ny bebyggelse planeras. Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag kring riksintresset för kulturmiljö tagits fram. Resultatet har inarbetats i planen i riktlinjer både generella som gäller för hela planområdet men också specifika konkreta riktlinjer för de geografiska områden som berörs. Genom att ha inarbetat tydligare riktlinjer kopplat till kulturmiljö i planen är det tydliggjort hur befintliga värden ska tillvaratas på en lämplig nivå för en fördjupad översiktsplan.

Arkeologi

Översiktsplanen för Halmstad centrum syftar till att vara vägledande för detaljplaneläggning och utgöra bedömningsunderlag för kommun och andra aktörer. I denna plan ingår, utöver planer för stadens centrumnära utveckling på såväl övergripande som detaljerad nivå, även ett syfte att förhålla sig till stadens kulturhistoria. Halmstads kulturhistoriska djup bidrar till att ge staden dess karaktär och bidrar till att ge såväl dagens invånare som kommande generation ett historiskt sammanhang. Lagstiftningen formulerar i

Kulturmiljölagen 1 kap 1 § att ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljö”, samt i tredje stycket att ”bestämmelserna i denna lag syftar till att tillförsäkra nuvarande och kommande generationer tillgång till en mångfald av kulturmiljöer”. I planförslaget finns en medvetenhet om dessa aspekter och ett ansvarstagande förhållningssätt till stadens kulturhistoria i relation till stadens planerade utveckling, något som bl.a. exemplifieras genom planens motivering för ”vallgravsstråket” utmed Halmstads befästningsverk och vallgrav. Ambitionen är ur ett kulturmiljöperspektiv lovvärd och har potential att stärka stadens historiska intryck för framtida generationer. Kommunens plan för att utveckla staden och åstadkomma en attraktiv livsmiljö för halmstadborna kommer i varierande grad ställa krav på arkeologiska insatser för att tillvarata stadens historia. Det är i det här sammanhanget även viktigt att framhålla att denna arkeologi starkt kommer bidra till berättelsen om stadens historia

Ur ett arkeologiskt hänseende ställer stadsutveckling i en stad med en så rik medeltida historia som Halmstads långtgående krav på arkeologiska insatser enligt 2 Kap Kulturmiljölagen. De i lag skyddade arkeologiska lämningarna, framförallt inom den forna vallgraven, finns i princip inom hela stadens centrala delar. Fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagens 2 kap 1 § och det är förbjudet enligt Kulturmiljölagen 2 kap 6 § ”att utan tillstånd enligt detta kapitel rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Lag (2013:548)”. Länsstyrelsen kan ge tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt Kulturmiljölagen 2 Kap 12-13 §§ mot antingen skäliga krav på arkeologisk undersökning eller vidtagande av särskilda åtgärder för att bevara fornlämningen. De arkeologiska åtgärderna ska avgöras från fall till fall inför en byggnation där länsstyrelsen ska kontaktas och Tillstånd till ingrepp i fornlämning ska ansökas av den som avser att utföra en byggnation/markarbete inom en fornlämning. Detta innebär att i princip all byggnation inom Halmstads stadslager (fornlämningen L1997:3939) kan komma att förmedlas av en arkeologisk insats enligt 2 kap Kulturmiljölagen och ska förgås av samråd med Länsstyrelsen. Planen presentera flera möjliga nybyggnationer som kommer behöva arkeologiska insatser såväl inom bostadsområden, mötesplatser i det offentliga rummet, nya broar, översvämningsskydd etc. De i planen redovisade ytor som kan komma att beröras av nybyggnation och som ej innehåller kända fornlämningar kan komma att vara i behov av arkeologiska utredningar enligt Kulturmiljölagen 2 kap 11 §. Platser där krav på arkeologisk utredning kan ställas är exempelvis H31 samt inför nybyggnation av söderstråket med tillhörande förbindelse över Nissan.

Kommentar:

Halmstads kommun noterar att i princip all byggnation kan komma att förmedlas av en arkeologisk insats enligt 2 kap Kulturmiljölagen och ska förgås av samråd med Länsstyrelsen. Områdesbeskrivning för område H31 och Vägreservatet kompletterat med information om att krav på arkeologisk utredning kan bli aktuellt.

Mål, planer och program

Enligt 3 kap 5 § PBL ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Detta saknas i handlingarna.

Kommentar:

I hållbarhetsbedömningen beskrivs måluuppfyllelse mot Agenda 2030 samt mot Sveriges 16 miljö kvalitetsmål. I inledningskapitlet av planen har en text tillkommit som beskriver kopplingen till dessa och andra relevanta övergripande mål.

Naturvärden

Det är positivt att kommunen planerar för nya grönytor inom planområdet. Länsstyrelsen konstaterar att grönytorerna ändå, åtminstone i delar av området, är fåtaliga vilket påverkar möjligheten att leverera nödvändiga ekosystemtjänster negativt. Något som kommunen själva nämner i

miljökonsekvensbeskrivningen är problem med bullerstörningar i grönområden. Åtgärder för att minska bullerstörningar är en viktig för att öka kvaliteten i grönområden.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på 3-30-300-regeln som ett verktyg för att konkretisera och följa upp behovet av urban grönska. Regeln säger att om man kan se 3 träd från sitt fönster, att 30 % av stadsdelen har krontäckning och att det är max 300 meter till närmaste grönområde som är minst ett hektar stort ger det stora positiva effekter för bland annat människors hälsa, bättre mikroklimat och bättre luftkvalitet.

Strandskydd

Halva område H35 kommer att behöva strandskyddsprövas vid upprättandet av en ny detaljplan.

En begränsad del av det nya vägreservatet för söderleden ligger inom 300 m meter från havet och kan eventuellt bli föremål för ett beslut om utökad strandskydd. Anledningen till att området idag inte omfattas av utökad strandskydd är att området var planlagt när beslutet om utökad strandskydd fattades.

Kommentar:

Kommunen är medveten om att det finns brist på grönytor inom hela planområdet och särskilt öster om järnvägen. För att förhindra att dessa gröna ytor ytterligare minskar finns en planeringsinriktning som anger följande: "Förtätning på park- och grönområden får inte ske i centrumområdet". Vidare pekas ett antal grönstråk ut för att stärka kopplingarna mellan olika gröna områden i staden och knyta samman dem med större sammanhängande naturområden utanför planområdet.

Inriktning för att minska bullerstörningar och sträva efter god ljudmiljö i även grönområden är inarbetad som planeringsinriktning i miljökvalitetsnormer.

Kommunen har i nuläget valt att inte arbeta med 3-30-300-regeln, den då den är svår att följa upp konkret. I planen anges istället följande planeringsinriktning för att säkerställa tillräcklig tillgång till grönområden som uppdaterats till att bättre överensstämmer med 3-30-300-regeln: "Riktlinjer för avstånd till olika typer av grönområden i centrumområdet är 300 m till park eller grönområde och tillgång till större sammanhängande park- och naturområde inom 500 m."

Strandskydd

Kommunen noterar information om strandskydd. Områdesbeskrivningen för område H35 kompletteras med information om att området kommer att behöva strandskyddsprövas vid upprättandet av ny detaljplan.

Belysning

En väl upplyst stad är viktigt för tryggheten och skapar visuella mervärden för stadens flanörer. Artificiellt ljus har dock visats vara ett växande problem för många arter som antingen skyr undan det eller attraheras av det. Djurlivet störs om områden som normalt är mörka blir upplysta. Detta är extra viktigt utmed sträckvägarna som måste hållas öppna för att djuren ska kunna röra på sig i landskapet. Särskilt viktigt kan det vara att inte glömma påverkan på arter då man belyser broarna över Nissan.

Vid planering av stadens belysning behöver både människors och flora och faunas behov vägas in.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkten. Bedömningen är att planeringsinriktningar för belysning är för detaljerat att ta

upp i en fördjupad översiktsplan. Kommunen arbetar redan med hur man vid planering av belysning behöver ta hänsyn till både människors och behov hos flora och fauna.

Referenser

Generellt kan det vara lämpligt att i plandokument redovisa underlag, dokument, länkar som använts i ett avslutande kapitel. Förslagsvis kan det vara lämpligt att då även ange webbadresser för vidaregående information, exempelvis till respektive myndighets karttjänster: MSB:s översvämningsportal, SGUs olika karttjänster mm. Planhandlingens kartor har tagits fram av Halmstads kommun, men källa bör anges då externt innehåll används.

Kommentar:

Handlingen har kompletterats med ett nytt avsnitt "Underlag". Källhänvisningar har tillkommit med adress till respektive hemsida för kartskikt med externt innehåll.

Miljökonsekvensbeskrivningen

I stycke 7.6.1.3 i miljökonsekvensbeskrivningen anges att det 2050 ska finnas sammanhängande rekreativstråk med kultur i fokus utmed Nissan hela vägen upp förbi Slottsmöllan. Här är det viktigt att också lyfta fram områdena runt Slottsmöllan med de värdefulla naturområdena som finns där utmed Nissan och deras värde för rekreationen. Dessa är dock inte del av planområdet utan ligger utanför. De är dock del av samma stråk.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att klimatanpassningsåtgärder kommer att ske med hänsyn till kulturhistoriska värden i staden. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur kommunen konkret ska arbeta med detta och vilka eventuella underlag som styr arbetet.

Kommentar:

MKB kompletteras med skrivning om att värdefulla miljöer finns i anslutning till Slottsmöllan och att de är en del av Nissanstråket.

I fortsatt planeringen av klimatskydd ska erforderliga underlag för kulturmiljö tas fram. Detta är inarbetat som förutsättning för utveckling under respektive berört område.

Trafikverket

Finansiering/ utpekande av åtgärder på statlig infrastruktur

I centrumutvecklingsplanen föreslås flertalet nya passager över eller under Västkustbanan för att bryta den barriär som järnvägen utgör. Passagera planeras och föreslås med olika tidsperspektiv. Just tidsperspektivet är en viktig faktor att ta hänsyn till vid åtgärder som involverar järnvägsinfrastruktur då denna typ av åtgärd har behov av lång framförhållning.

Finansiering och kostnadsfördelning behöver hanteras i separata forum i dialog mellan Trafikverket och kommunen. Det är därför viktigt att det tydligt framkommer att utpekanden av åtgärder som berör statlig infrastruktur i den fördjupade översiktsplanen är kommunala och inte något som Trafikverket arbetar aktivt för om inget annat är överenskommet mellan Trafikverket och kommunen. Trafikverket hänvisar även till tidigare yttrande över Plan för transportsystemet (TRV2020/126491) där vi skrivit utförligare om de åtgärder som studerats i samband med ÅVS järnvägssystemet i Halmstad.

Slutligen vill Trafikverket poängtera att bara för att berörd anläggning är statlig betyder det inte att Trafikverket i alla lägen har finansieringsansvar, detta är istället avhängigt föreslagen åtgärd och/eller brist.

Förtätning

Trafikverket ser positivt på kommunens ambition att genom förtätning möjliggöra för fler bostäder. Viktiga aspekter att beakta vid förtätning nära järnväg är risken för buller- och vibrationsstörningar.

Stationsstaden

Trafikverket hänvisar till det yttrande vi lämnat över den strukturplan som tagits fram för stationsområdet och där vi framfört våra synpunkter.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och regioner kan söka finansiellt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till:

- En ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik.
- Hållbara godstransportlösningar.

Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet främjar särskilt innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs. För mer information samt hålltider för årlig ansökan se länk:

<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-bidrag/statligt-stod-for-hallbara-stadsmiljoer---stadsmiljoavtal/>

Kommentar:

Halmstads kommun tackar för synpunkter.

Finansiering/ utpekande av åtgärder på statlig infrastruktur

Kommunen håller med om att tidsperspektivet behöver vägas in vid planering av passager över/ under järnvägen. Det pågår planering för passager inom projektet Stationsstaden, stationsområdet i Halmstad, där en tät dialog sker mellan Halmstads kommun och Trafikverket. Ytterligare passager kommer att planeras in i tid längre fram och ingår i kommunens utbyggnadsplan.

Halmstads kommun är medveten om att finansiering kräver särskilda avtal.

Förtätning

Halmstads kommun noterar att Trafikverket ser positivt på förtätning ambitionen i planen. Buller och vibrationer är viktiga aspekter att beakta vid planering av ny bebyggelse i anslutning till järnväg. Områdesbeskrivning för varje område som berörs har uppdaterats med information om att det behöver utredas vidare. Fördjupade studier görs i detaljplaneskedet.

Stationsstaden

Fördjupad översiktsplan för centrum har tagit hänsyn till Trafikverkets yttrande på strukturplan Stationsstaden.

Stadsmiljöavtal

Halmstads kommun tackar för informationen.

Remissinstanser utan erinran

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende. Försvarmakten bedömer att berörda riksintressen presenteras på ett korrekt sätt och har inget att tillägga.

Yttranden från region och grannkommuner

Region Halland

Region Halland lämnar härmed synpunkter på remiss Centrumutvecklingsplan 2050-fördjupad översiktsplan för Halmstad centrum.

Synpunkterna är utformade i samråd med Hallandstrafiken.

Bakgrund

Planförslagets syfte är att peka ut hur kommunens mark- och vattenområden i centrumområdet ska användas och visa på hur kommunens fysiska utveckling ska inriktas fram till år 2050. Planen visar vilka samband som är viktiga, hur olika funktioner ska lokaliseras i relation till varandra, hur stråk och platser ska utvecklas, vilka hänsyn som ska tas, och vilka värden och kvaliteter som ska lyftas fram. Frågor om gestaltad livsmiljö, transporter, bostäder, stadsliv, integration, gröna värden och så vidare landar i en fysisk form. Planen omfattar bland annat att mark för 3200 nya bostäder pekas ut, liksom olika typer av åtgärder för att klimatsäkra centrumområdet. Satsningar på grönytor och mötesplatser beskrivs också i planen. Vidare pekar planen ut stråk för alla transportslag med lägen för nya broar över Nissan och trygga förbindelser över eller under järnvägen. Halmstad kommun har identifierat tre utmaningar som behöver strategier för att hanteras: klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar och utmaningar med infrastruktur för en ny tid. Planförslagets ska medverka till att förbättra, och göra positiva förflyttningar inom de tre identifierade utmaningarna.

Synpunkter

Centrumutvecklingsplan 2050 är ett gediget och välstrukturerat dokument. Region Halland anser det väldigt positivt att kollektivtrafiken tar en tydlig plats och har hög prioritet i planen. Kollektivtrafiken kan anses vara ett verktyg för att göra positiva förflyttningar inom alla tre identifierade utmaningar: klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar och utmaningar med infrastruktur för en ny tid. Halmstad kommun har tillsammans med Hallandstrafiken och Region Halland genomfört en kollektivtrafikutredning för Halmstad busstrafik. Syftet med utredningen var att beskriva det befintliga utbudet av stadsbussar på en övergripande nivå för att fånga upp problembilden och behovet av åtgärder för stadsbusstrafiken i Halmstad centrum. Förslaget i utredningen omfattar införande av ett nytt kollektivtrafikslag, en stombusslinje Halmstad

Expressen. Utgångspunkten är Halmstad kommuns Transportplan där inriktningen är att i de Mycket starka stråken planera utifrån ett spårvagnstänk, vilket innebär att prioritera upp bussen likt en spårvagn i gaturummet. Tänk spårväg – kör buss. Detta helhetskoncept med stombusslinjer skapas med högkvalitativa och kapacitetsstarka bussar som erbjuder ett gott turutbud under större delen av dygnet. Region Halland och Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt gott samarbete med Halmstad kommun för att öka attraktiviteten och antalet resenärer som väljer kollektivtrafiken framför bilen.

Stråken

Planen pekar ut stråk för alla transportslag med lägen för nya broar över Nissan och trygga förbindelser över eller under järnvägen. Sett till kollektivtrafiken har Region Halland inga invändningar i de öst- västliga stråken utan ser positivt på prioritet busstrafik på Slottsgatan. Stråken och dess exploatering är beskrivna och definierade på ett rimligt och tydligt sätt.

Kopplat till de nord- sydliga stråken finns det mer att önska, främst väster om Nissan där en högre prioritet av busstrafiken är nödvändig för regionbusstrafiken i dom mycket starka stråken Hylte-Halmstad och Getinge-Halmstad. I planen på s.176 framgår hur Halmstad kommun ser på det nord-sydliga stråket benämnt som Storgatanstråket. Region Halland vill här poängtera att om dagens kollektivtrafik ska kunna utvecklas bör det ske en tydligare prioritet för buss i det nord-sydliga stråket Storgatanstråkets norra del. Fram till Norreport från norr i det stråket, trafikerar Hallandstrafiken idag tre stycken stadsbusslinjer samt fem stycken regionbusslinjer. Denna del av stråket är en viktig sträcka för kollektivtrafiken in mot staden. Vidare saknas en tydligare beskrivning av prioritering av trafikslag på Karl XI:s väg där det är av stor vikt att kollektivtrafik prioriteras. Främst för regionbusstrafiken som kommer in till staden från Oskarström, Getinge, Åled, Kvibille samt grannkommunerna Hylte och Falkenberg. Som en del i arbetet med att skapa attraktiva och trygga stadsmiljöer där många olika trafikslag ska samspela, ser Region Halland att det är av stor vikt att det tydliggörs i gaturummet vem som är prioriterad i de olika stråken.

Övriga synpunkter

Planen är gedigen men det hade varit intressant om det fanns en inledning som beskriver hur dokumentet är kopplat till andra kommunala planer, strategier och visioner. Exempelvis genom att koppla planen till befolkningsprognos och bostadsförsörjningsstrategi, hur svarar bostadsutbyggnaden i planen mot tillväxttakten i kommunen? Förslagsvis på ett liknande sätt som nämns kopplat till näringslivets utveckling på sidan 48. Där beskrivs att "Uppskattningsvis behöver omkring 80 000 kvm kontorsyta tillkomma i Halmstad fram till år 2050. Attraktiva lägen för kontor och arbetsplatser är, i och omkring resecentrum, samt i och omkring stadskärnan." Företag letar idag alltmer efter lokaler som har goda helhetslösningar med närhet till kollektivtrafik, förskola, mataffär, grönytor/rekreation. Kopplat till den gemensamma utredningen för stadsbusstrafik kan det finnas åtgärdsalternativ för att genom exempelvis kollektivtrafikstråk förstora de attraktiva områdena ytterligare?

Region Halland hade gärna sett mer information om bredband och digitalisering. Det står inte så mycket om energi- och elförsörjning samt om elfordon och laddstationer. Troligtvis finns andra dokument och strategier som berör dessa frågor. Men då det är kopplat till så väl klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar samt infrastruktur för en ny tid och kan komma att

påverka stadens utveckling i stor utsträckning, hade det varit intressant om det berördes i den fördjupade planen.

Kommentar:

Halmstads kommun tackar för synpunkter.

Förtydligande har gjorts för att det tydligare framgår att stadskärnan såväl som Nyhem är centrumnoder där goda belösningslösningar med närhet till kollektivtrafik, förskola, mataffär, grönytor/rekreation finns. Resecentrum har liknande men ännu mer extremt goda förutsättningar för bra belösningslösningar.

Gällande synpunkter om tydligare prioritet för buss längs Karl XI:s väg och Norra vägens norra del är förtydliganden inlagda i respektive Vallgravs- och Storgatsstråket.

Gällande synpunkt om koppling till kommunala mål. Handlingen har kompletterats med en beskrivning av hur planen kopplar till mer övergripande regionala och nationella mål. Under avsnittet "Stadsbebyggelse" finns också information om hur den fördjupade översiktsplanen är en del av kommunens bostadsförsörjning.

Planen har kompletterats med nytt kapitel Tekniska system för en hållbar stad där planeringsinriktningar för framväxande digitalisering finns inarbetade. Strategi för elfordon och laddinfrastruktur är inarbetat i kap Tillgänglighet och parkering.

Laholms kommun

Kommunstyrelsen har tagit del av Halmstads kommuns Centrumsutvecklingsplan 2050 och anser att påverkan från föreslagna klimatanpassningsåtgärder på grannkommuner behöver utvecklas.

Ärendebeskrivning

Halmstad kommun har fördjupad översiktsplan för Halmstad centrum, Centrumutvecklingsplan 2050, ute på samråd till den 16 januari 2022. Planen redovisar hur kommunens mark- och vattenområden i centrum ska användas och visar på utvecklingen fram till 2050. För planen redovisas tre utvecklingsstrategier; Variera - ett blandat centrum, Länka - ett nära centrum och Synliggöra - ett karaktärsrikt centrum. Planen omfattar ca 3200 nya bostäder, satsningar på grönytor och mötesplatser samt åtgärder som behövs för att klimatsäkra centrum. Stråk för olika trafikslag pekas ut samt nya lägen för broar över Nissan samt trygga förbindelser under och över järnvägen.

Halmstad kommun arbetar parallellt med flera översiktsplaner. Det finns höga tillväxtmål för 2050 där en fjärdedel av kommunens bostäder är belägna i centrum. En stor del av förslaget för centrum är variation av flerbostadshus. Förtätning i centrala Halmstad bedöms inte påverka bostadsutvecklingen i Laholms kommun. Halmstad är fortsatt en viktig ort för arbetspendling och service för Laholms kommun.

Det som inte framgår av planen är hur eventuella klimatåtgärder, som ett yttre storskaligt skydd, i Halmstad eventuellt skulle kunna påverka kustområdet i Laholms kommun. Om ett skydd uppförs kan det påverka vattnets flöde i de norra delarna av Laholms kommun?

Kommentar:

Halmstads kommun noterar synpunkter om att påverkan från föreslagna klimatanpassningsåtgärder på grannkommuner behöver utvecklas. Förslag om storskaligt skydd i ett av de tänkta lägena, det inre läget finns

med i den fördjupade översiktsplanen. Det andra läget, det yttre läget, för ett yttre skydd ligger utanför planen. Vidare utredning om när det behövs och var det ska placeras behövs framöver.

Remissinstanser utan erinran

Region Kronoberg, Hylte kommun, Ljungby kommun

Yttranden från kommunala nämnder och bolag

Barn- och ungdomsnämnden

Barn- och ungdomsnämnden lämnade ett yttrande över granskningshandling för Framtidsplan 2050, 2021-10-20. Flera av de synpunkter som lämnades då, är aktuella även för detta yttrande.

Planförslaget redovisar utvecklingsstrategier för centrum med ”ett attraktivt och levande centrum för alla – boende, besökare och verksamma”. Centrum ska vara attraktivt för alla oavsett livssituation. Under utredningstiden har tjänstepersoner från barn- och ungdomsförvaltningen vid flera tillfällen varit delaktiga vid möten och i delutredningar. Nedan följer en sammanfattning av de synpunkter som barn- och ungdomsförvaltningen lämnat under utredningstiden:

- Service i form av förskolor, grund- och grundsärskolor måste byggas i takt med ökat bostadsbyggande och kommunens befolkningsprognos
- Byggmöjligheter inom serviceområdena måste tydliggöras. Om byggmöjligheterna är osäkra behövs fler alternativa platser.
- Hållbara och realistiska tidsplaner, med tillräckligt antal förskole- och elevplatser, måste redovisas.

Området berör en mindre geografisk del än vad barn- och ungdomsnämnden organisatoriskt betraktar som centrum när det gäller elevområde för grundskolan. Det är nödvändigt att det finns ett övergripande helhetsansvar så att det finns tillräckligt med förskole- och elevplatser totalt sett.

Barn- och ungdomsnämnden har inga synpunkter på antalet bostäder i olika områden. Det är däremot mycket viktigt att det finns tydliga tidsplaner och att det prioriteras i vilken ordning nya bostadsområden byggs samt att klara lägen för förskolor, grundskolor och grundsärskolor finns. Tydlig kommunikation och samordning krävs för att det ska bli en väl fungerande process framöver.

Kommunen kan inte fortsätta att bygga nya bostäder utan att i samma takt bygga nya förskolor och grundskolor. Halmstad har idag ett stort underskott av förskole- och grundskoleplatser med mycket stor del i tillfälliga lokaler. Flera av de nya samlokaliseringsplatserna för offentlig service behöver därför planläggas och byggas i närtid. De ger fler elevplatser, bidrar till att minska tillfälliga lokaler och underlättar för evakueringar under planerade stora åtgärder utifrån myndighetskrav. Om inte elevplatser kan tillskapas inom centrum i närtid måste nya elevplatser tillskapas på annan plats för att kommunen ska klara den ökning som redovisas i kommunens befolkningsprognos.

Under åren fram till 2050 växer centrala Halmstad mycket kraftigt med bostäder. Service måste tillskapas i samma takt som befolkningsökningen samt för de förskole- och elevplatser vi idag har i tillfälliga lösningar. De tydligt markerade samlokaliseringstorna för offentlig service är en

förutsättning för att förskolor och skolor ska finnas på plats när befolkningen ökar. I nästa steg behöver även detaljplaner finnas klara i god tid inför planerad exploatering av bostäder. Barn- och ungdomsnämnden ser gärna samverkan med andra nämnders verksamheter om gemensamma investeringar i lokaler. Samlokalisering och samordnad service för verksamheter med olika inriktning där till exempel tillagningskök står för stora investeringar kan minska både investeringar och driftbudget.

Ytorna för samlokalisering av service i centrala Halmstad måste vara så väl tilltagna att det finns utrymme för den service som behövs i området. De behöver även vara säkerställda utifrån de myndighetskrav som finns för förskola och skola. Under avsnitt Offentlig service s 55–62 berörs barn- och ungdomsnämndens verksamheter. Här nämns att det är en självklarhet att den offentliga servicen är belägen i närheten till bostäder.

Barn- och ungdomsnämnden står bakom inriktningarna. Elevområdet för centrala Halmstad omfattar en betydligt större geografisk yta än det berörda området i samgranskningshandlingen. Det är viktigt att ha en övergripande plan för alla Halmstads centrala delar. Barn och ungdomsnämnden behöver se faktiskt startade projekteringar och planerade förskolor samt grundskolor/ grundsärskolor i en omfattning som motsvarar befolkningsprognosen och med lokaler som har en godkänd arbetsmiljö.

I grundskolans elevområde för centrala Halmstad ingår även Furet, Linehed, Rotorp, Mickedala och Kärleken. Totalt sett finns idag ett stort underskott på permanenta förskole- och grundskoleplatser.

Barn- och ungdomsnämnden redovisar behov av förskole- och elevplatser. Ansvaret för att anvisa plats, projektera och bygga dem ligger på andra nämnder. Det behöver snarast redovisas hur föreslagna platser tidsmässigt och i vilken omfattning de är möjliga att bygga på. En hållbar och övergripande tidsplan för nya förskole- och elevplatser som motsvarar behovet behövs. På de redovisade platserna finns förbehåll om att de kan vara osäkra för genomförande. Är de osäkra behövs fler alternativa platser

De centrala delarna av Halmstad beräknas växa med över 16 000 bostäder enligt Framtidsplan 2050. I denna samrådshandling anges kluster av ny offentlig service enligt kartan ovan. Barn- och ungdomsnämnden måste återigen peka på vikten av att noga precisera realistiska platser samt tidsplaner för den nya servicen i ett helhetsperspektiv för ett större område. De ska också klara myndighetskrav om ytor/barn, buller, partiklar och vibrationer.

Barn- och ungdomsnämndens verksamhetsplan lyfter fram vikten av att långsiktigt bryta skolsegregationen. Det är ett allvarligt hinder att barn och elever med svaga socioekonomiska förutsättningar koncentreras till ett fåtal förskolor och skolor. Skolsegregationen riskerar att leda till att vissa skolor får stora svårigheter att kompensera för elevers olika behov och förutsättningar. Nämnden kan med olika styrmedel försöka minska effekterna av befintlig segregation, men behöver stöd i att bostadsområden blir attraktiva för alla samhällsgrupper så att kommunen får en naturlig, jämlik och blandad barn- och elevsammansättning i förskolor och grundskolor.

De nya serviceområdena som planeras kan bidra till mötesplatser för de olika stråken. För att bryta skolsegregationen och få mer likvärdiga förhållanden kommer det att krävas ytterligare åtgärder. Positiva satsningar planeras ske, bland annat i form av nya broar och transportförbindelser som gör mötesplatser tillgängliga från olika stadsdelar samt bidrar till att bryta gränser mellan bostadsområden.

För barn- och ungdomsnämnden är barnperspektivet den centrala frågan. Barn har rätt till förskola och skola med goda förhållanden, vilket innefattar tillgång till grönytor, bra och tillgängliga ute- och vistelseytor, samt en säker och trygg miljö.

Kommentar:

Barn- och ungdomsnämnden anser att service i form av förskolor, grund- och grundsärskolor måste byggas i takt med ökat bostadsbyggande och kommunens befolkningsprognos.

I fördjupad översiktsplan för centrum föreslås tre kluster av offentlig service där det totalt inryms platser i skola och förskola för den tillväxt som föreslås inom centrumområdet. En översiktsplan är långsiktig och det finns ännu inget specificerat yrkebehov då det behovet med största sannolikhet kommer att förändras över tid. En mer detaljerad planering av nya områden för bebyggelse och behovet av offentlig service i förhållande till andra användningar som bostäder, arbetsplatser och grönstruktur kommer att ske efterföljande planering, inom framtagande av detaljplaner. Utbyggnadstakten hanteras inom det arbete som pågår med riktlinjer för bostadsförsörjning, lokalförsörjning och plan för teknisk infrastruktur. Dessa sammanfattas i en utbyggnadsplan där etappindelning för bostäder, offentlig service och teknisk infrastruktur ingår. Inom ramen för utbyggnadsplan respektive lokalförsörjningsplan kommer behovet av offentlig service att definieras och planeras med utgångspunkt i såväl den kommunomfattande översiktsplanen som fördjupad översiktsplan för centrum. Tidshorisonten är mot år 2050 med en indelning av utbyggnaden i femårsperioder. Utbyggnadsplanen revideras varje mandatperiod och mindre uppdateringar sker årligen. På detta sätt kan de olika utbyggnadsprojekten takta i tid och det säkerställs att kommunal service tillkommer i rätt tid i förhållande till utbyggnad av bostäder och annan infrastruktur.

Barn- och ungdomsnämnden anser att byggmöjligheter inom serviceområdena måste tydliggöras. Om byggmöjligheterna är osäkra behövs fler alternativa platser. Ett led i att skapa en större flexibilitet i planeringen av skolplatser är att även se över möjligheterna för utökad kapacitet för befintliga skolområden. Vid ombyggnad eller nybyggnad kan marken utnyttjas mer effektivt och skolans utemiljöer kan även skyddas på ett bättre sätt från trafikbuller. Ny bebyggelse kan hellre byggas i flera våningar vilket också följer inriktningar i översiktsplanen om en mer tät och koncentrerad stadskärna.

Barn- och ungdomsnämnden anser att hållbara och realistiska tidsplaner, med tillräckligt antal förskole- och elevplatser, måste redovisas. Tidsplaner för nya skolor och förskolor konkretiseras allt eftersom med utgångspunkt i utbyggnadsplan och lokalförsörjningsstrategi. Om detaljplan behöver tas fram sker det i tid för att säkerställa att projektet kan bli klart i tid då behov av service finns. Samhällsutvecklingsavdelningen vill dock påminna om att detaljplaneskedet är en prövning om markens lämplighet för avsedd användning. Det finns därför flera osäkerhetsfaktorer som kan påverka tidsplaner för detaljplaneprojekten. Det är också en demokratisk process vilket också kan påverka tidsplanerna tex med den möjlighet till överklagan som finns i olika skeden.

Barn- och ungdomsnämnden påpekar att området berör en mindre geografisk del än vad barn- och ungdomsnämnden organisatoriskt betraktar som centrum när det gäller elevområde för grundskolan. Samhällsutvecklingsavdelningen noterar synpunkten. Det är inte nödvändigt att det behov av service som genereras

av de föreslagna bostäderna inom centrumområdet också uppfylls inom centrum utan ett utbyte bör kunna ske mellan områden som angränsar centrumområdet.

Byggnadsnämnden

1. De ställningstaganden som görs i den fördjupade översiktsplanen och de planeringsinriktningar och planeringsförutsättningar som lyfts fram är i huvudsak är bra och genomarbetade.
2. I den planeringsinriktning som avser verksamheters påverkan bör förutom bostäder även skolor, förskolor och vårdlokaler anges som verksamheter som kräver hänsyn när det gäller skydd från störningar från verksamheter med miljöpåverkan.
3. Trafikbullerpåverkan på platser för offentlig service behöver utredas i ett tidigare och mer övergripande sammanhang än vid detaljplanläggning. Att en sådan utredning ska göras ska lyftas fram som ett följduppdrag till den fördjupade översiktsplanen. De platser för offentlig service som berörs är OS4, OS5 och OS6.
4. Flera områden där bostäder planeras är lokaliserade nära befintliga eller planerade vägar med förhållandevis höga trafikflöden, järnväg eller verksamheter. Risker för att olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller ska uppkomma och att detta behöver utredas och förebyggas bör lyftas fram i beskrivningen av respektive område under rubriken ”förutsättningar för utveckling” De områden som berörs är H24, H26, H27, H28, H29, H30, H31, H35 och H36.
5. I den täta staden finns risk för att värmeöar uppstår och inom centrum är denna risk stor och bör tydligare utredas samt beaktas vid omgestaltning och planering av kvarter, platser och stråk. Hur klimataspekten beaktas vid utveckling av våra torg och mötesplatser behöver utredas och preciseras tydligare i planen. Placering, utformning samt materialval kan ha stor betydelse för om risk för att värmeöar uppstår eller ej.
6. Byggnadsnämnden ser behov av ett ställningstagande/en strategi för framtida planändringar i centrum. Detta för att säkerställa en flexibel användning och möjligheten till variation i användning över tid. Hur shoppingloopen definieras, dess syfte och vad som ska säkerställas här behöver tydligt pekas ut i planen. Bedömningen är att centrumfunktioner ska finnas i bottenvåningen. Det finns även en brist på ex samlingslokaler i staden vilka skulle rymmas inom en vidare centrumfunktion. Nämnden vill även påpeka att husbåtar och serveringsbåtar som ska placeras stadigvarande kräver bygglov och därför en ändring av detaljplan för att möjliggöras.
7. Attraktiva och trygga mötesplatser är av stor vikt för både boende och besökare. Planen fokuserar till stor del på mötesplatser som upplevs som attraktiva under sommarsäsongen men möjliggör inte så mycket på vinterhalvåret. Det är av vikt för ett levande centrum att också lägga särskild fokus på vintersäsongen. Även de variationer som kan finnas behov av över dygnet bör beaktas vid utveckling av centrums funktioner, mötesplatser och allmänna ytor. Exempel på platser inom centrum där detta bör tydliggöras bättre i planen är Hamngatan, och denna även kopplat till Nissan och framtida klimatskydd. Förvaltningen ser även ett behov av att tydliggöra platser inom centrum där det är lämpligt med kluster av uteserveringar sommar- respektive vintersäsong.

8. Som ett följduppdrag till den fördjupade översiktsplanen för centrum föreslås en arkitekturstrategi tas fram. Förvaltningen är mycket positiv till förslaget och ser ett stort behov av en liknande strategi. Dock skulle en arkitekturstrategi inte bara behöva gälla för centrumområdet utan snarare för kommunen som helhet.
9. Det är av största vikt att utbyggnaden av samhällsservice såsom skola och omsorg är proportionerlig med den ökande befolkningmängden i centrum. Förtätning, inflyttning och förändringar i befolkningssammansättningen kommer skapa ett mycket högre tryck på välfärden vilket måste noggrant beaktas i planeringen. Från byggnadsnämndens perspektiv kan detta bli avgörande då nämnden i framtiden ska behandla bygglovsansökningar för dessa verksamheter. Nämnden ser att tidigare angivna möjliga förändringar kan komma att starkt påverka planeringen. För att upprätthålla en kvalitativ samhällsbyggnadsprocess bör det beaktas att förändringar kan ske i storlek, placering och antal av inrättningar för samhällsservice

Kommentar:

1. *Kommunledningsförvaltningen tackar för positiv feedback.*
2. *Synpunkten tillgodoses. Planeringsinriktningen avseende verksamheters påverkan kompletteras med att hänsyn ska tas även till skolor, förskolor och vårdlokaler.*
3. *Att skapa goda skolmiljöer som uppfyller gällande riktvärden för buller är nödvändigt i kommande planering. Bullersituationen påverkas av byggnaders placering och även byggteknik kan anpassas för bullerstörningen vilket är faktorer som inte styrs i den översiktliga planeringen. För OS4 Kattegatt tas en strukturplan fram där bullersituationen kommer att studeras övergripande inför detaljplaneskedet. För OS6 Tullkammarkajen kommer ett planprogram att tas fram som också har en mer övergripande karaktär. Bullersituationen kommer därmed att kunna studeras på en mer övergripande nivå än först i detaljplaneskedet. För OS5 Bakladdaren görs fördjupad bullerkartläggning i detaljplaneskedet.*
4. *Synpunkten tillgodoses. Beskrivningen av dessa områden kompletteras så att bullersituationen tydligt uppmärksammas i kommande skeden.*
5. *En värmekartering har genomförts och är nu en del av centrumutvecklingsplanen. Denna ska användas som underlag vid planering av gröstruktur och allmän plats och i arbetet med nya detaljplaner.*
6. *I syfte att säkerställa en flexibel användning och möjligheten till variation i användning över tid har Planeringsinriktning i kapitel Näringsliv förtydligats; "Näringsverksamheter utvecklas och bidrar till aktiva stråk i stadskärnan. Gatuplan ska företrädesvis innehålla publika verksamheter i form av handel, caféer, restauranger. Även andra besöksintensiva verksamheter såsom förenings- och samlingslokaler, dansstudio, hotell, vandrarhem, och annan service som bidrar till folk och rörelse i centrum är lämpligt.". Även planeringsinriktning och beskrivning av markanvändning för Shoppingloopen har skärpts.*
7. *Kapitel Näringsliv är kompletterat med förtydligande om vikten av goda förutsättningar för nattekonomi, dock är inga specifika kluster utpekade då detta bedömts svårt kopplat till gällande lagstiftning. Näringslivskapitlet liksom kapitlet om mötesplatser är kompletterat med planeringsinriktningar för att levandegöra centrum året om och dygnet om.*
8. *Den strategi för gestaltad livsmiljö med arkitekturstrategi som tas fram är tänkt att vara kommunomfattande.*

9. *I den fördjupade översiktsplanen föreslås ett antal kluster av offentlig service. Barn- och ungdomsnämnden har i sitt yttrande haft liknande synpunkter. Se svar till Barn- och ungdomsnämnden tidigare i denna samrådsredogörelse.*

Destination Halmstad

Inledningsvis, Centrumutvecklingsplanen är väl sammanhållen och ger en bra bild över ett utvecklat centrum utifrån de utvecklingsstrategier som är bärande: Variera - Länka – Synliggöra

Variera

Tanken med ett blandat centrum som lever över dygnets alla timmar och året om ställer vi oss mycket positiva till. Det skapar så väl trygghet som liv och rörelse. Det ger som det beskrivs i planen, förutsättningar för att kunna möta och hantera utveckling i en omvärld som förändras allt snabbare.

Ytor och mötesplatser som är tilltalande och erbjuder möjlighet till små och stora arrangemang och evenemang är en väsentlig del av ett levande centrum.

Vidare är tanken med en shoppingloop som ett starkt handelsstråk är ett tydligt grepp som också gör det enkelt för besökare att ta del av utbudet. Likaså att utveckla kulturstråk som lyfter fram Halmstads historia och synliggör alla konstskatter på ett tilltalande sätt är bra ur ett besöksperspektiv. Fler utifrån kommande besökare ger ett mer livskraftigt centrum.

Vi vill särskilt lyfta vikten av att city lever utanför kontorstid. Möjligheten för kvällsekonomin att utvecklas på ett vitalt sätt. Musik och annan underhållning behöver ha en naturlig plats och där det blir ett positivt inslag i city, gärna under större delar av året.

Mötesplatser

Att verka för att centrum blir den självklara mötespunkten främjar både trivseln för invånarna och attraktiviteten för besökarna. Platser för småskaliga arrangemang och evenemang beskrivs väl och ska utgöra en del av grundutbudet, ju mer som händer desto fler besöker stadskärnan. Centrum så som det avgränsas i planen är också bäst lämpat för större evenemang som är öppna för alla. Vi ser det som väsentligt att ta med i planeringen att göra det enkelt att arrangera större evenemang på ett kvalitativt och hållbart sätt. Det bör innefatta tankar kring infrastruktur för el, vatten, fiber etc samt säkra till-och utrymningsvägar: för blåjusgruppen m fl.

Lilla torg är ett exempel på mötesplats som kan göras mer levande i samråd med fastighetsägare och näringsidkare runt torget. Planförslaget säger att uteserveringarna ska placeras på torget och fastigheterna hållas fria. Här föreslår vi det omvända, uteserveringarna placeras i direkt anslutning till restaurangerna och torget öppnas upp mötesplats och för evenemang. Det gör att näringsidkarna har möjlighet att lösa logistik för personal mm på ett hållbart och effektivt sätt samtidigt som torget öppnas upp för mer flexibla lösningar kring evenemang, tillfälliga utställningar mm.

Halmstad har en stor potential som en ledande mötesstad. Det vi saknar idag är en citynära mötesanläggning och rumskapacitet för affärsturism. Med ett citynära hotell, i nära anslutning till Halmstads teater, ges möjligheten att konkurrera med destinationer med samma storlek som

Halmstad. Teatern har stor potential och kapacitet att bli en varierad mötesplats under hela året och spritt över fler timmar på dygnet. Tillsammans med ett citynära hotell, som vi gärna ser blir ett nytt landmärke, kan Halmstad bli en mötesstad med kvalitet och känsla.

Beskrivningen av Norre Katts park som en mötesplats för många grupper, över året och över dygnet är positivt, inte minst att arbeta tillsammans med redan etablerade aktörer i parken som kan driva och underhålla en mer fast scen är en viktig del av attraktionen.

Det sätt som grönytor är tänkta att bevaras, utvecklas och anläggas nya, gör att helhetsuppfattningen av centrum blir attraktiv, ger möjlighet till avkoppling och en skön atmosfär.

Länka

Att Nissan varit en barriär för att koppla samman centrum är väl känt. Med de förslag som presenteras på nya kopplingar över vattnet sammanförs centrumets olika delar på ett bra sätt. Väsentligt är dock att värna om möjligheten att ta sig nära centrum med båt och att också möjligheten till vattennära evenemang finns med i planeringen. De kopplingar som är beskrivna väster om Slottsbron bör särskilt ses över och samplaneras med trafikplanen för att inte skapa hinder i stället för möjligheter.

En rad bra lösningar för att ta sig till centrum presenteras, till viss del visas på förslag på hur man enkelt och tillgängligt transporterar sig inom centrum och på så vis skapar möjligheter till tillgänglighet och rörelse. Det vi ser kan komplettera är mer moderna lösningar kring smart mobilitet där du kan parkera din cykel och andra framtida miljövänliga transportmedel säkert och samtidigt erbjudas möjlighet till uppladdning av ditt fordon och varför inte som betaltjänst?

Framtidens servicebyggnader-ett signum för Halmstad?

Likaså saknar vi tankar kring servicebyggnader med hög klass med flera användningsområden. En tanke kan vara att möjliggöra det tillsammans i servicebyggnader med toaletter, där centrumbesökarna har möjlighet att fixa till sig efter cykel- eller skoterfärd in till stan, dagtid som kvällstid och också kunna låsa in och ladda batterier, och parkera sitt moderna fordon tryggt och säkert. Dessa byggnader skulle kunna ha ett speciellt signum som känns igen, och placeras på de större mötesplatser som pekats ut: Stora Torg, Lilla Torg, Norre Katts park, Resecentrum för att nämna några. Tänk om Halmstad kan göra sig binda som staden med igenkänningsbara snygga moderna, fräscha servicebyggnader som inbjuder till toppmodern service, trivsel och hållbara transporter både för miljö och individ.

Attraktiva hållplatser

Vikten av att vi tar oss mellan olika platser på ett så hållbart sätt är avgörande, och att de kollektiva färdmedlen, förenklar och tilltalar oss som resenärer. För att skapa trivsel och atmosfär kan de centrumnära hållplatserna bli en del av resan. Platser som erbjuder fräscha toaletter, musik och grönska. Är det möjligt att utforma dem för popup utställningar mm som gör resan till en helhetsupplevelse?

Resecentrum

Ett utvecklat och tilltalande resecentrum som varmt välkomnar våra besökare och gör det enkelt att ta sig vidare är avgörande för vår attraktivitet. Centrumutvecklingsplanen lyfter upp

Resecentrum och dess omgivningarna som ett viktigt utvecklingsområde, det ser vi mycket positivt på då det är en avgörande faktor för att Halmstad ska kunna vara en evenemangs- och mötesstad som konkurrera med jämförbara destinationer.

Båtliv

En stad med centrum så nära vatten och hav ska erbjuda möjligheter till ett bra båtliv och för turism. Vi önskar endast poängtera vikten av att överfarterna som beskrivs på annat ställe i planen inte blir ett hinder.

Synliggöra

Vi ser positivt på tankarna kring Gestaltad livsmiljö- tanken att modernt möter historia kommer att ge ett centrum med karaktär, samt att framtida byggen kan ge en känsla av innovation och utveckling till centrum.

Identitetsskapande stråk

Det är en mycket tilltalande idé med identitetsskapande stråk som Kultursstråk Nissan och Vallgravstråket. Att ta tillvara närheten till Nissan och skapa ett promenadstråk har diskuterats länge, och tillsammans med tanken att koppla istället för att dela centrum via Nissan, där konst och kultur sätter sin prägel ser vi som en av de viktigaste åtgärderna för ett attraktivt och besöksvänligt centrum.

Med Vallgravsstråket kan Halmstad historia lyftas fram på ett smart sätt. Tillsammans med kultursstråk Nissan kan Halmstads centrum bli en tydlig reseanledning i sig själv och kombinerat med andra fördelar bidra till Halmstads attraktionskraft

Kulturmiljöer

2007 firades stadens 700-årsjubileum, i god tid till 800-årsfirandet finns det, om denna centrumutvecklingsplan blir verklighet, goda chanser att staden har bevarade kulturmiljöer men också moderna inslag som kan bli till nya kulturmiljöer. Det gamla möter det nya, som var utgångspunkten för 700-årsfirandet, bör vara ledstjärnan. Halmstads centrum har alla chanser att bli en estetiskt tilltalande mötesplats för såväl invånare som besökare.

Sammanfattningsvis, Styrelsen för Destination Halmstad ser mycket positivt på centrumutvecklingsplanen med tillägg av de förslag som vi lämnat. Historia som möter en modern framtid och detta i närheten till vatten blir en oslagbar kombination som ger förutsättningar för en mycket attraktiv och omtalad centrumdestination.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter och positiv feedback. Synpunkt avseende förutsättningar för kvällsekonomin att utvecklas på ett vitalt sätt är inarbetat i form av ny planeringsinriktning i kap Näringsliv; ”Gynnsamma lägen för kvällsekonomi tas tillvara, utvecklas och stimuleras. Genom god planering, dialog arbetar kommunen aktivt för att ge näringsidkare goda förutsättningar.”

Synpunkt avseende göra det enkelt att arrangera större evenemang på ett kvalitativt och hållbart sätt är tillgodosedd med en ny planeringsinriktning i kap Mötesplatser; ”I centrum ska det vara enkelt att arrangera större och mindre evenemang på ett kvalitativt och hållbart sätt. Tankar kring infrastruktur för el, vatten, säkra till- och utrymningsvägar med mera ska finnas med när mötesplatser i det offentliga rummet planeras.”

Synpunkten avseende smart stad och mobilitet är förtydligade i kapitel Tillgänglighet och parkeringar med bland annat planeringsinriktning om säkra cykelparkeringar, mobilitetsbus och säkerställande av tillgång till framtida fordon och resetjänster.

Planeringsinriktningar för Lilla torg är ändrade, ett nytt förslag har tagits fram där näringsidkare i högre utsträckning tillåts nyttja yta intill fasad.

Österskans planeras inte längre för hotell i enlighet med resultat i folkomröstning. Annan användning och eventuell byggnation kan komma att prövas längre fram. Nya planeringsinriktningar med bättre beskrivna förutsättningar utifrån befintliga kulturmiljövärden har tagits fram.

Avseende servicebus och hållplatser som signaturbyggnader. Inspelet ligger i linje med den fördjupade översiktsplanen men bedömningen är att det inte bör beskrivas här utan detaljstuderas i senare skede.

Gällande synpunkter om båt- och kajliv längs Nissan har förtydliganden gjorts och arbetats in i kapitel Båtliv såväl som i respektive beskrivning av broar. I kapitel Båtliv har en beskrivning tillkommit avseende riksintresse för kulturmiljö; hamnstaden som förutsättning för utveckling. Till kapitel Båtliv är också fördjupade formuleringar avseende utredning av Nissans båt- och kajliv, respektive utredning av broarnas öppningsbarhet.

Hallands hamnar AB

Hallands Hamnar har tagit del av samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum. I förslaget finns det flera delar som direkt eller indirekt berör hamnens verksamhet.

Den del av hamnens som ytterst berörs av förslaget är det så kallade inre hamnområdet, utmed Nissan. Inom detta område bedriver hamnbolaget hamn- och järnvägsverksamhet som för hamnen, näringslivet och i förlängningen samhället är en mycket viktig verksamhet.

Denna verksamhet kommer påverkas av en ökad exploatering i området uppströms Nissan. Dels kommer den föreslagna förbindelsen över Nissan innebära att järnvägstrafiken måste ledas om eller plockas bort, dels uppstår det i regel intressekonflikter när bostadsexploateringar sker i anslutning till en verksamhet likt den hamnen bedriver.

Bolaget har tillsammans med Halmstad kommun under en tid verkat för att hamnens verksamhet ska förflyttas mot det yttre delarna av hamnområdet (yttre vågbrytaren). I takt med att ny infrastruktur och ytor tillskapas kommer bolagets behov av området utmed Nissan att minska och eventuella intressekonflikter undanröjas. På sikt skulle detta kunna innebära att bolaget kan lämna vissa delar av området till förmån för andra, mindre känsliga verksamheter så som till exempel småbåtshamn.

En förutsättning för att detta ska kunna ske är att arbetet med att tillskapa ytor och infrastruktur i det aktuella området fortgår, färdigställs samt att dessa ytor används för verksamheter kopplade till sjöfart och hamnverksamhet. Under förutsättning att så sker hyser bolaget ingen oro över den exploatering som sker utmed Nissan.

I övrigt har Hallands Hamnar inget att erinra mot förslaget.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. Detaljplan för utökning av hamnens yttre delar pågår och

planeras att vara klar i början av 2025. Fördjupad översiktsplan för centrum har därför utökats till att även omfatta de ytor som hamnen på siket planerar att lämna öster om Nissan. Området pekas ut som utredningsområde från renodlad hamnverksamhet till blandade verksamheter.

Halmstads Energi och Miljö AB (HEM)

Inledning

Energi- och klimatfrågan är en av de största utmaningarna som världen och även Halmstads kommun står inför, och den omställning som krävs för att vi ska nå våra klimatmål och fossilfrihet till 2045 ställer allt högre krav på både vår energiförsörjning och på det sätt vi förbrukar den. Det ökade behovet av framförallt elenergi resulterar samtidigt i en effektbrist i vårt elnät, där vi redan idag är nära att nå taket för våra utökningsmöjligheter. Situationen kommer att ta flera år att hantera och är inget vi kan påverka, då processen för utbyggnad av regionnät är mycket lång.

El som primärenergi kommer behöva finnas tillgängligt för de områden i vårt samhälle som redan nu förändras, så som laddinfrastruktur, digitalisering och industriella processer. Vår oerhört användbara elresurs bör till exempel främst användas till mer avancerade användningsområden så som belysning eller drift av maskiner, fordon och datorer, snarare än till mindre krävande behov som uppvärmning eller kylning av lokaler där mer lågvärdiga energiresurser med fördel kan användas.

Fjärrvärme och fjärrkyla är en del av ett energismart samhälle, nu mer än någonsin kopplat till kapacitets- och effektbrist på elnätssidan. Kommunens strategiska investering i kraftvärme och fjärrvärmenät står idag för kostnadseffektiv och till stora delar förnybar uppvärmning och kylning av fastigheter och industrier i Halmstad. Denna väletablerade infrastruktur borde i denna centrumplan behandlas som modern och miljösmart, optimal att byggas vidare på för att möta kommunens utmaningar med den brist på elkapacitet och eleffekt som vi riskerar att stå inför.

Vi ser fjärrvärme och fjärrkyla som en del av vårt framtida energisystem, både pga. kommunens strategiska riktning kring förtätning, och för att det är ett hållbart val att använda de resurser och infrastruktur som redan finns. Det finns också stora möjligheter att utveckla detta energisystem och att arbeta för ett resurseffektivt energisystem som kan ta vara på allt ifrån spillvärme, lågtempererade energiresurser till förnybara energikällor.

En storskalig elektrifiering av transporter kan dramatiskt reducera kommunens klimatavtryck. Transporter står idag för 1/3 av Sveriges växthusgasutsläpp och det bör läggas ett större fokus på storskalig elektrifiering av fordonsflottan. Både stationär och dynamisk laddning av fordon bör utforskas och hållas i åtanke i centrumutvecklingsplanen.

Vi på Halmstad Energi och Miljö ser att man i all typ av översikts- och detaljplanering kopplat till centrumutvecklingen tidigt inkluderar både samhällsbyggande, energiarkitekt och byggherrar vilket skapar förutsättningar för genomtänkta och långsiktigt klimatsmarta lösningar. En planerad förtätning av staden ger möjligheter att använda sig av den infrastruktur som redan finns, ett hållbart val vilket även betyder att man tar vara på befintliga resurser.

Även avfallshanteringen måste i samband med planläggning hanteras på bästa möjliga sätt och man bör i ett tidigt skede hantera frågan. Möjligheter att tömma kärl bör redovisas och ökade krav på fastighetsnära insamling av avfall skall beaktas. Då man förespråkar förtätning av redan befintliga områden måste avfallshanteringen lösas på ett yteffektivt sätt så att det inte uppkommer problem kring logistik och tömning för sent in i planeringsskedet.

I en växande stad som ska göra plats för fler invånare behöver kommunen även ta hänsyn till de samhällsviktiga funktioner som idag och i framtiden får vår stad att fungera. Både avfallshandling och tillgång till energi är något som idag tas för givet, och det behövs att man ser till dessa intressen vid en vidare planering av bebyggelse i centrum. Bostadsutveckling nära befintliga anläggningar kan medföra att verksamheten påverkas negativt och kan kräva lösningar som inte är genomförbara. Vi ser med fördel att man tar större helhetsgrepp i detaljplanarbetet för att utbyggnaden av infrastrukturen skall ske på ett så effektivt sätt som möjligt.

HEM ser positivt på centrumutvecklingsplanen som helhet.

Sammanfattningsvis vill vi säga att det finns stora möjligheter framöver, men för att möjliggöra detta behövs en efterfrågan på bra och nya lösningar, samt att förutsättningar i tidigt skede skapas för att dessa ska kunna tas i bruk.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för kloka inspel. Nytt kapitel "Tekniska system för en hållbar stad" är framtaget. I detta beskrivs planeringsinriktningar för hållbar vattenförsörjning, elförsörjning, avfallshandling och digitalisering översiktligt. Utgångspunkten har varit inarbetade planeringsinriktningar i översiktsplan. Dessa har bearbetats, utvecklats och gallrats för att passa centrumutvecklingsplanens format.

Hemvårdsnämnden

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

De centrala delarna av Halmstad är något som påverkar Hemvårdsnämnden verksamhet väldigt mycket. Då många äldre bor i de delarna så har vi ett antal hemtjänstgrupper som täcker centrum. Vi har även ett stort behov av fler särskilda boenden fram till 2050 och då är det viktigt att även det kan beskrivas i den fördjupade översiktsplanen. När nämnden nu granskar planen så står det beskrivet många områden där skolor och förskolor ska byggas för att täcka det behovet som barn och ungdomsförvaltningen har. Det står inte nämnt någonstans att det ska planeras för hemtjänstlokaler eller särskilda boenden. Hemvårdsnämnden anser att det är något som måste med i den här planen. Det kommer att bli många nya bostäder som ska byggas och då behöver hemtjänstens verksamhet följa med och få ändamålsenliga lokaler att bedriva sin verksamhet i.

Enligt nämndens behovsprognos behöver vi bygga ett nytt särskilt boende vartannat år framöver. Något vi har skickat in och beskrivit i Lokalförsörjningsplanen. Därför anser vi att det är viktigt att det även beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Centrum. Likt så som det beskrivs i Framtidsplan 2050.

H31 är ett område där förvaltningen anser att det vore lämpligt med tomt för ett kombinerat särskilt boende och en hemtjänstlokal. De kan med fördel placeras på samma tomt då det finns samordningsvinster att göra med att personalen kan dela på vissa utrymmen.

Även området H30 vore bra för en hemtjänstlokal medan H35/H36 hade varit bra för ett särskilt boende. Nämnden vill även påtala vikten av att gator och torg görs tillgängliga så att även äldre invånare kan ta sig fram på ett enkelt sätt.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. I den fördjupade översiktsplanen föreslås ett antal kluster av offentlig service. Barn- och ungdomsnämnden har i sitt yttrande haft liknande synpunkter. Se svar till Barn- och ungdomsnämnden tidigare i denna samrådsredogörelse.

Kommunala funktionsrättsrådet

Kommunala Funktionsrättsrådets främsta uppgift är att möjliggöra att personer med funktionsnedsättningar ska få möjlighet till inflytande i frågor som berör tillgänglighet och delaktighet. Därför fokuserar Kommunala Funktionsrättsrådet i yttrandet på dessa områden.

Det är av största vikt att synsätt från diskrimineringslagstiftningen och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar uppmärksammas. Detta för att samhället ska vara användbar och tillgänglig för personer med varierande förmågor och fungera för så många som möjligt utan särskilda anpassningar.

Kommunala Funktionsrättsrådet ser positivt på Centrumutvecklingsplanens ambitioner. Särskilt glädjande är det att läsa i Centrumutvecklingsplanen att hela det offentliga rummet ska ha en hög nivå av tillgänglighet och att både den offentliga och kommersiella servicen ska vara tillgängliga för alla.

I Centrumutvecklingsplanen 2050 lyfts bland annat tillgången till grönytor. När det gäller grönytor vill Kommunala Funktionsrättsrådet ställa sig bakom planens ambitioner att grönytor ska finnas i närheten till människors vardag, men även att de både är tillgängliga och trygga, oavsett individuella funktionsförmågor. Det samma gäller för så väl kollektivtrafik som gång- och cykelvägar samt de bostäder som kommer att byggas.

Kommunala Funktionsrättsrådet vill särskilt betona vikten av att tillgodose behovet av särskilda parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga, så de finns i närheten till centrumets alla besöksmål.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. Den fördjupade översiktsplanen anger mål och inriktningar samt förslag för den fysiska miljön på en övergripande nivå. Förtydligande har gjorts i planen avseende tillgängliga parkeringar och tillgängliga, trygga grönytor.

Kommunala pensionärsrådet

- Det är viktigt med kommunal service i kommunens alla delar för att motverka bostadssegregation och för att värna om att det ska vara jämlikt att bo och leva.

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

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter och positiv feedback. Att gröna värden säkerställs i planeringen på Öster är noterat liksom utveckling av goda mötesplatser utomhus.

Förtydligande har gjorts av behov av små och stora aktivitetslokaler i planeringsinriktningar kapitel Offentlig service. Förtydligande har gjorts av behov av bänkar i planeringsinriktningar för kapitel Stråk, broar och kopplingar; "Bänkar behövs, att kunna slå sig ner och vila på en bänk är en viktig del för att göra stråken attraktiva och tillgängliga för alla åldrar och funktionsvariationer; barn och äldre."

Kulturnämnden

Kulturnämndens yttrande är strukturerat utifrån planförslagets tre utvecklingsstrategier för centrum: variera – ett blandat centrum, länka – ett nära centrum och synliggöra – ett karaktärsrikt centrum. Yttrandet utgår från kulturnämndens ansvarsområden och berör frågor om kulturmiljöer, ett levande kulturliv och platser för kulturell service.

Variera – ett blandat centrum

Bostäder

Ett viktigt utvecklingsområde för kulturnämnden är Tullkammarkajen (H35) som, när broarna är på plats, kopplas samman med området söder, Kulturstråk Nissan och Kulturhuset Najaden. FÖP-centrum föreslår att området, utöver bostäder, ska innehålla mindre verksamheter, skola och platser inom- och utomhus för kultur vilket är positivt. Här ser vi fram emot att vara aktiva i detaljplanearbetet.

Näringsliv

Planförslaget är svagt när det kommer till att beskriva hur centrum ska uppnå ett attraktivt näringsliv med en ökad dagbefolkning. Enligt förslaget behöver ca 80 000 kvm kontorsyta skapas för arbetsplatser i centrum (s.46) men det saknas information om den kontorsmarknadsanalys som ligger till grund för siffran.

Eftersom kulturella- och kreativa näringar (KKN) nämns som viktiga besöksanledningar till centrum (s.47) och finns med som planeringsinriktning: *Kultur utgör en viktig del av stadens attraktivitet, inte minst när handelns villkor förändras. Nya etableringar kan bidra med goda förutsättningar för ett rikare kulturliv* (s.48) vill vi konkretisera planförslaget genom att lägga till att det också kommer att behövas lokaler för KKN och kulturverksamheter fram till 2030 (X antal kvadratmeter).

2015 gjordes utredningen: *Kartläggning och analys av Halmstads kulturella och kreativa sektor*, som visar att det finns stor potential för Halmstad som innovativ stad, där KKN-näringarna är en viktig del i omställningen av stadskärnan.¹ Kulturförvaltningen föreslår att kartläggningen från 2015 följs upp och uppdateras samt att sakkunniga på de myndigheter som har i uppdrag att driva utveckling på området kontaktas (ArkDes, Boverket, Statens konstråd, och Riksantikvarieämbetet). Förslagsvis anmäler kommunledningsförvaltningen Halmstad som pilot i något av deras utvecklingsprojekt.

Turism

Det är positivt att kulturförvaltningens tidiga förslag har kommit med i stycket gällande turism: *Utmed Kulturstråk Nissan finns Hallands konstmuseum och flera internationellt erkända konstnärers verk. och 2050 lockar det dansk-svenska kulturarvet mängder av danska turister som anländer via färjeförbindelsen Halmstad-Grenå* (s.47).

Konceptet med shopping-loopen, som omnämns som strategi i FÖP-centrum, är bra och skulle med fördel också kunna kopieras kring andra teman såsom konst- eller nöjesliv. Looparna bidrar till ett levande stadsliv. Det är positivt att vägen förbi konstmuseet fått benämningen museistråket.

Utredningsområde: förändrad markanvändning Krönleins verksamhetsområde, Bryggaregatan (s.52)

Halmstads näringsliv är också en del av stadens kulturarv. Planen föreslår att utlokalisera Östras bageriförening och Krönleins bryggeri, som båda är lokala identitetsskapande verksamheter. Appeltofftska bryggeriet, numera Krönleins Bryggeri, har funnits sedan 1836. A.J. Appeltofft köpte fastigheten på Wester Katt 1849 då där fanns en kraftig källåder med vatten. Vattnet kördes i tunnor med häst och vagn till bryggeriet, som då fanns i huset Tre Hjärtan. År 1870 anlade bryggeriet Halmstads första vattenledning från Wester Katt till Tre Hjärtan och husägare längs med sträckningen kunde få indraget vatten och en kran, mot ett 10-årsabonnemang a 24 riksdaler per år.²

Bryggeriet har funnits på sin nuvarande plats sedan 1897, efter att hela verksamheten flyttades dit. Vattnet hämtas än idag från denna åder och platsen och dess byggnader (flera uppförda 1897–1898) är en stark identitetsmarkör för Halmstad. Enligt Kulturmiljöprogram för Halmstads stad utgör bryggeriet en unik kulturmiljö, som enda kvarvarande industriella anläggningen i stadskärnan men även då anläggningen är uppförd ovanpå resterna av Västre kavaljeren, en del av 1600-talets befästningsverk.³

Området är utpekad som miljöstörande verksamhet och potentiellt förorenat område i FÖP-centrum (s.307) vilket behöver omvärderas, då branschen har genomgått ett omställningsarbete med stora förändringar de senaste åren. Bryggerier, äldre industrimiljöer, är idag populära

¹ Kartläggning och analys av Halmstads kulturella och kreativa sektor, Alfiero Zanotto, 2015

² Årsbok, Gamla Halmstad, 1990, s.185

³ Kulturmiljöprogram Halmstads stad, 2020, s.60

besöksmål (ex. Åbro bryggeri i Vimmerby) och området har stor potential som framtida besöksmål.

Området är privatägt och omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare. Med planens vision *Tillsammans som ledord* (s.8) finns möjlighet att samarbeta, med kulturmiljön i fokus. Kanske kan någon del öppnas upp för besökare?



Appeltofftska bryggeriet, Hallands konstmuseum HS0001532 & T000079.

Offentlig service

Det är positivt att ett tidigare medskick: *"Lokalbehov från föreningslivet, studieförbunden och civilsamhällets organisationer tas tidigt med i planeringen"* har kommit med i planförslaget (s.56). Dock har följande tillägg inte kommit med: *"Vissa äldre oömma lokaler bevaras och används för att tillgodose oplanerade uppkomna behov för till exempel konstnärligt skapande och kulturevenemang"*. Kulturnämnden ansvarar för att se till att kulturaktörer (föreningsliv, studieförbund och civilsamhällets organisationer) har goda möjligheter att verka i kommunen. Lokaler för kulturverksamhet behöver inkluderas i begreppet offentlig service samt konkretiseras gällande kvadratmeterbehov. Planen tar i dagsläget inte höjd för kommunens- och civilsamhällets framtida behov av lokaler för kulturverksamhet. Kulturnämnden genomför just nu en utredning gällande framtida behov av kulturell service och önskar återkomma när resultatet har presenterats.

Vid nybyggnation av skolor och förskolor är det positivt att nyttja marken bättre genom att bygga på höjden samt skapa flexibla lokaler som kan nyttjas av fler intressenter på ett långsiktigt hållbart sätt som tar höjd för framtida behov. Detta kräver mycket tät samverkan mellan BUF, KUF och UAF vilken behöver uppgraderas. Hur kulturnämndens målgruppers behov ska kunna få gehör tidigt i planeringen återstår att hitta strategier för.

De platser som föreslås för nya grundskolor är: Kattegatt (OS4), kvarteret Bakladdaren (OS5) och Tullkammarkajen (OS6). Platser för nya förskolor: kv. Bagaren (OS7). Den nya grundskolan i kvarteret Bakladdaren (s.60) blir granne med Kulturhuset Najaden, och utgör ett bra tillfälle att tänka större och mer strategiskt för att få synergieffekter. Personal från kulturförvaltningen, bör tidigt inkluderas i detaljplanarbetet.

En annan aspekt med kv. Bakladdaren är den verksamhet som inryms i de gamla fabrikslokalerna idag, välgörenhetsorganisationen Amnesty: *Byring & Bråte*. Platserna där civilsamhället kan bedriva sin verksamhet på ett kostnadseffektivt sätt blir färre och färre. När utveckling av platsen påbörjas försvinner ytterligare en av de oömma lokaler som tidigare omnämnts. *Byring & Bråte* är både ett populärt besöksmål som drar många besökare och en viktig kugge i övergången till en alltmer cirkulär ekonomi.

Vi saknar att FÖP-centrum pekar ut alternativa platser för de verksamheter som idag hyr lokaler genom rivnings- eller tillfälliga kontrakt. När de tvingas flytta behöver ersättningslokaler, och långsiktigt hållbara lösningar pekas ut. Ingen stad bygger en positiv ryktbarhet på pop-up-verksamheter och tillfälliga lösningar. Synsättet behöver förändras, och vi behöver se bredare på vilka verksamheter som drar besökare till Halmstad. *Byring & Bråte* är en reseanledning för många och har ett stort upptagningsområde med besökare bland annat från Småland, Västra Götaland och Skåne. Destination Halmstad har gedigen kunskap kring vilka verksamheter som fungerar som besöksmål idag och som har potential att utvecklas. Strategin för besöksnäringen bör beaktas. Den vision som avges i början av FÖP-centrum, att: *"Mångfald och variation eftersträvas även vad beträffar tillgång till lokaler, det finns något för alla oavsett ekonomiska muskler"* (s.13) behöver få konkreta förslag.

Mötesplatser i det offentliga rummet (s.63)

Gestaltad livsmiljö har kommit med som en viktig del av planeringsinriktningen vilket vi är mycket positiva till. Dock kan planen bli tydligare kring vad som menas med mötesplatser i det offentliga rummet (s.63) i detta sammanhang. Vad är mötesplatsernas syfte? Vilka ingredienser har en bra mötesplats? Vad menas med ett "brett utbud"? Vad vill vi att människor ska mötas kring?

Genom att i en karta peka ut platser där infrastrukturen för kulturarrangemang kan stärkas (möjligheten till att ställa upp scener, tillgång till el, parker som tar större publik osv.) kan mötesplatserna bli tydligare. Planeringsinriktningen *Kulturen integreras i det offentliga rummet och möjligheterna till kulturellt deltagande stärks* behöver konkretiseras i en plankarta.

Kulturnämnden ansvarar också för kommunens unga mötesplatser där ett viktigt kärnbegrepp är "trygga mötesplatser". Under rubriken *Att mötas i vardagen* (s.64) föreslår vi att planen förtydligar

behovet av just trygga mötesplatser, både som ett verktyg för samhällsutveckling och för att attrahera besökare.

Vi föreslår även att planeringsinriktningarna på s.65 kompletteras med punkten:

- Konst är en naturlig del av stadsrummet

Vallgravsstråket

Följduppdraget att ta fram ett gestaltungs-koncept för befästningsresterna längs Karl XI:s väg är positivt. Här rekommenderar vi att tidigt i processen inkludera kulturförvaltningens samhällsbyggnadsgrupp, Kulturmiljö Hallands antikvarier, Region Hallands kulturarvsutvecklare, Länsstyrelsens antikvarier och pedagoger på Hallands konstmuseum. Tillsammans får vi starkare genomslag.

Lilla Torg

Det är positivt att restaurangvimmel och evenemang är i fokus på Lilla Torg. Planen för Lilla Torg är försenad och kulturförvaltningen inväntar besked för att påbörja processen med konstnärlig gestaltning. När Lilla Torg görs vid behöver torgets tillgång till el stärkas för att möjliggöra evenemang av elkrävande karaktär. Ytterligare ett medskick är att utvecklingen av angränsande platser så som Köpmansgatan och Kv. Klostret behöver bidra till helhetsintrycket.

Norre Torg

Visionen för Norre Torg är otydlig och rimmar inte helt med de verksamheter som finns runt torget. Framförallt saknas riktlinjer för framtida användning av Norre Port, som är ett av Halmstads få byggnadsminnen (totalt har vi 12st). Byggnaden innehåller inomhus- och utomhusytor i kommunens ägo. De tillbyggda vallarna och utomhusytorna är i behov av åtgärder. Ett gestaltungs-koncept bör tas fram även för Norre Port/Norre Torg tillsammans med en plan för användning av lokalerna. Vi föreslår att riktlinjerna för utveckling kompletteras med en punkt angående att torgets gestaltning bör bidra till att knyta samman torget med Norre Katts park.

Stora torg

Det är positivt att planen avser att utveckla och tydliggöra Storgatans sträckning, och visuella kontakt, förbi torget i form av ett sammanhängande stråk från Norre port mot Slottet. Denna siktlinje, med Rådhuset i mitten är en av Halmstad citys största styrkor.^{4, 5} I samband med detaljplaneringen bör även kopplingen till Kyrkogatan och byggnadsminnet Brooktorpsgården stärkas.

Den unika skulpturen, Europa och Tjuren av Carl Milles, är i behov av bättre effektbelysning, en mer respektfull och gestaltad möblering runt skulpturen. De tillägg som planen beskriver bör gestaltas av namnkunniga konstnärer och arkitekter, då Stora torg är stadens mest framstående och centrala plats, och således bör alla tillägg till platsen bidra till att skapa en plats som människor vill resa till och därmed stärka Halmstad som besöksmål.

Den grönska som planen önskar tillskapa bör vara av flyttbar karaktär, annars förstörs möjligheterna att använda torget för större evenemang, samt de siktlinjer som beskrivs önskvärda. Torgets tillgång till el behöver stärkas för att möjliggöra evenemang av mer elkrävande karaktär.

Hamngatan

Det är positivt att planen uttrycker att utformningen av klimatskyddens gestaltning ska bidra till det offentliga rummets helhet. Vi håller med om att det är en god idé att: *”Vi spanar bakåt i tiden för att finna inspiration till framtidens planer”* (s.170) då det finns en hel del lärdomar att dra från det förflutna. Samtliga riktlinjer för utveckling, visionerna om flanörer längs en kajpromenad (s.73),

⁴ Kulturmiljöprogram för Halmstads stad

⁵ Sveriges Radio P1, Stadsinspektionen, *Halmstad – ett paradiset som behöver planeras om*, 2020-09-03
<https://sverigesradio.se/avsnitt/1562229>

och även de klimatanpassnings-åtgärder (s.148) som Hamngatan behöver, kan sammanfattas i en bild från förr:



1. Hamngatans gamla esplanad, Hallands konstmuseum FGH000018.

En aspekt gällande utveckling av Hamngatan gäller de klagomål om ljudnivåer som kommunen hanterar. Å ena sidan anger utvecklingsplaner att uteserveringar och evenemang ska levandegöra stråket, å andra sidan får verksamheterna klagomål på just levandegörandet. Här behövs ett konsekvent förhållningssätt.

Österskans

Österskans, (s.76) (s.131), är en komplex plats och fortsatt detaljplanering behöver ske i synk med de utvecklingsplaner som Destination Halmstad AB /Halmstads Teater framfört. Viktigt att bebyggelse här inte försämrar den upplevda tillgängligheten till stadsbiblioteket och värnar om stadsbibliotekets arkitektoniska läge.

Följduppdraget att ta fram konstprogram för platsen är bra, kulturnämnden vill att planen kompletteras med ett konstprogram tas fram för alla offentliga platser som beskrivs i planen.

Slottsplatsen

Slottsplatsen (s.78) är viktig utifrån flera olika perspektiv. Kulturförvaltningen försöker, tillsammans med Destination Halmstad AB, starta upp ett kulturhistoriskt besöksmål på Halmstad slott. Det är viktigt att platsen utreds i samverkan med *Samordningsgrupp Levande Plats* för att skapa så bra förutsättningar som möjligt att dra besökare till vårt fina byggnadsminne och ikoniska slott. Det är positivt att planen siktar på att de översvämningsskydd som behöver finnas på platsen integreras för att upplevas som en naturlig del av torgytan (s.146). En arkitektävling kan med fördel utlysas för att lösa denna komplexa uppgift, något som dessutom bidrar till stadens attraktionsvärde.

Resecentrum

I projektgrupp och referensgruppen för stadsbyggnadsprojektet: *Stationsstaden - Strukturplan för resecentrum och stationsområdet* har ingen från KUF varit kallad. Vi önskar hädanefter vara aktiv medlem i det fortsatta arbetet med utvecklingen av området, och väntar på återkoppling från projektledare.

Grönstruktur

Visualiseringen av hur inre och yttre grönstruktur ska utvecklas är tydlig och bra (s.82–83). Så även beskrivningen av riktlinjer gällande tillgång till grön- och rekreationsområden samt vikten av biologisk mångfald och god dagvattenhantering. Bilden på centrums grönstruktur (s.87), visar särskilt hur beroende stadskärnan är av de större naturområden som ligger strax intill.

Laxöns (Halmstad 10:12) potential som angränsande rekreativområde är stort, och samtal gällande samverkan med fastighetsägaren bör intensifieras för att samverka kring gemensamma mål. I sitt granskningsyttrande gällande detaljplanen för Folkparken skriver *Slottsmöllans Fastighets AB* (som äger marken) att ambitionen är att Laxön förblir (i större utsträckning än vad som erbjuds idag) en plats att mötas på och att dess potential utnyttjas bättre.

Norre katts park

Avsnittet är strukturerat på ett annorlunda sätt gentemot resten av planförslaget. Här delas riktlinjerna för utveckling in i tre kategorier: synliggöra, koppla och aktivera. Det är positivt att Rotundans verksamhet finns med som viktig i utvecklingen av parken. Ett medskick är att förstudien för Norre katts park behöver ta höjd för de åtgärder som krävs för att Rotundans verksamhet ska kunna fortsätta blomstra, samt för eventuella framtida kulturverksamheter i parken och på Bastionen. Parkens tillgång till el behöver stärkas för att möjliggöra evenemang av mer elkrävande karaktär.

Slottsparken

Planförslaget säger emot sig självt då rubriken lyder: *grönyta särskilt viktig att bevara* samtidigt som texten anger: *om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras* (s.97). Det är svårt att ta ställning till planförslaget när det använder bevarande som en relativ term. Parken, som bär tydliga spår av vallgraven och vällen runt staden, är en viktig identitetsbärare i nära anslutning till Halmstad slott. Platsen behöver inkluderas i slottsplatsen för att bättre ta vara på kulturhistoriska värden och skapa en helhet som bevarar stadens befästningsform.

Järnvägsparken

Det är positivt att göra parken mer attraktiv och flerfunktionell i samband med stationsstadens och tullkammarkajens omvandling (s.107).

Stadsdelspark Tullkammarkajen

Denna nya park (s.130) är ett spännande projekt där vi kan tänka utanför boxen!

Kulturstråk Nissan (s.139)

Vi är glada över att det för flera utpekade grönområden står att: *Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.*

Klimatanpassning

Det är viktigt att klimatanpassningsåtgärder (tex kajskydden +3,15m), blir estetiskt gestaltade för att bidra till en bättre gestaltad livsmiljö samt till att stärka Halmstad som besöksmål. Förslag till tillägg i planen: klimatåtgärder ska om möjligt gestaltas av namnkunnig arkitekt och konstnär i samarbete. En ytterligare aspekt i klimatanpassningsarbetet bör vara att använda ekologiskt hållbara material.

Länka – ett nära centrum

Strategin *Länka – ett nära centrum* handlar om att utveckla stadens infrastruktur och bryta upp de barriärer som finns i staden genom broar, underfarter, mer attraktiva gaturum, platser för rörelse/rekreation och att försöka vända staden mot Nissan. Förslagen på hur sammanlänkning av stadens delar ska ske är sammanfattningsvis bra, men här finns gott om utvecklingspotential, då planen behöver fyllas med innehåll.

Kulturnämnden föreslår att planeringsinriktningarna kompletteras med tillägget att inte bara broarna utan all ny bebyggelse i stadskärnan ska vara identitetsskapande och ett arkitektoniskt tillskott till stadsmiljön (s.173).

Rutnätsstaden?

FÖP-centrums stråk och kopplingar utgår till stora delar från idén om rutnätsplanen. Den beskrivs som klassisk, och som en strategi att inspireras från, men den är inte oproblematiserad.

Befintliga rutnät finns kvar som historiska spår, viktiga och värda att bevara, men när vi planerar nya områden kan vi i stället inspireras av samtida arkitekturideal. Myndigheterna ansvariga för politikområdet gestaltad livsmiljö har samlat en mängd kunskapsunderlag för oss i kommunerna att inspireras av och använda i vår planering.

Söder och broar till söder

Söderstråket (s.188) med en ny bro (s.195) är ett välbehövligt tillskott för framkomligheten. Att den nya bron prioriterar biltrafik, kommer dock få negativ påverkan för miljön på söder och riskerar att skapa en ny barriär mot Aleskogen och västra stranden. Om bron ska kunna bli ”omsorgsfullt utformad” och ”ge ett arkitektoniskt avtryck” (s.208–212) behöver en arkitekttävling utlysas vilket har potential att bidra till Halmstads varumärke som besöksmål. Det behövs också andra åtgärder för att minska biltrafiken genom centrum. Kollektivtrafiken till Kulturhuset Najaden behöver förbättras. Busslinje 12, som stannar utanför, går 1–2 gånger i timmen och sträckningen täcker inte stadens östra delar. Kulturskolans elever behöver byta till buss 12 från andra anslutningar. De bär på sina instrument och behöver en smidig resa till lektionerna varför många föräldrar skjutsar sina barn. Bussförbindelsen behöver också stärkas med tanke på ett ökande antal konserter och kulturarrangemang i huset.

Omvandlade gaturum och vägreservat

Det är positivt att Hamngatans södra del omvandlas till integrerat frirum och planeras tillsammans med Slottsplatsen (s.225, 254). *”Det finns behov av att tydliggöra funktion, att våga tänka nytt och omgestalta vissa gaturum i centrum för att göra miljön trevlig att vistas i”* (s.206). Planeringsinriktningarna bör kompletteras under punkten *”Gatans utformning ska tydligt signalera önskvärd hastighet och vilket färd sätt som har prioritet framför något annat.”* med en skrivelse om att detta kan gestaltas tillsammans med namnkunniga konstnärer (s.209). Detta har gett goda resultat i andra städer, och fungerar varumärkesbyggande.

Entréer

Det är i planförslaget oklart vad som menas med entréer och hur mycket kraft som ska läggas på detta (s.228). Vad menar man till exempel med att *”förstärkta entréer”* anges som förutsättningar för utveckling för Storgatanstråket? (s.177). Kulturnämnden är dock positiv till att följande mening kommit med: *”Upplevelsen av platsen är central och kulturförvaltningen liksom exploatörer bör tidigt i planeringen tillfrågas kring samverkan om konstnärligt inslag vid platsen”* (s.231). Förslagsvis skärps planeringsinriktningen *”Öka ambitionsnivån med utformning av gång- och cykeltunnlar in till centrumområdet”* till: *”Öka ambitionsnivån med arkitektoniskt modig och trygghetsbyggande gestaltning av gång- och cykeltunnlar in till centrumområdet”* (s.229).

Parkering och transportservice

Planförslaget visar hur många parkeringsplatser som faller ifrån, men inte hur många som tillkommer i de inplanerade parkeringsanläggningarna.

Två platser, Stora torg och resecentrum, är specifikt utpekade som strategiska för cykelparkeringar. Förslaget nämner även att platserna med fördel kan utvecklas mot att innehålla cykelservice eller försäljning kopplad till cykling (s.236). Det är otydligt vad förslaget innebär på denna punkt, om man tänker skapa en kommunal service kring detta eller om det handlar om lokalplanering. Kulturnämndens verksamhetens besökare efterfrågar säkra el-cykelparkeringar med möjlighet att ladda batteriet.

Gunillaparken/Radioplan (s.242)

Radioplan/Gunillaparken är en utpekad kulturmiljö av särskilt värde i Kulturmiljöprogram för Halmstads stad. Området runtomkring, i funktionalistisk stil, är tongivande och bör beaktas.⁶

⁶ Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2020, s.100

Båtliv (s.263)

Nissan är en barriär som behöver överbryggas, men också en tillgång och identitetsmarkör. Med de broar som planeras byggas kommer båtlivet att begränsas. Bron vid stationsparken (s.191) kommer att förflytta gränsen för mastade fartyg från slottsbron 300 meter söderut. Om det även blir en bro vid Marinstugan, Sjömansbron, flyttas gränsen längre söderut (öppningsbarhet ska dock utredas). Om Halmstad ska lyckas uppmärksamma sina identitetsskapande platser och stärka det specifika (som föreslås i avsnittet *Synliggöra*) är hamnen/sjöfarten/båtlivet, det marina, en viktig del. Planen saknar visioner för hur båtlivet ska kunna ta plats längs Nissans kajer, efter att broarna är på plats. Vilka utrymmen kommer mängden av mastade båtar som lägger till längs Nissans kaj i framtiden disponera?

Temporär och/eller stadigvarande flytande bebyggelse kan fylla olika behov och funktioner.

Temporära objekt bidrar dessutom till känsla av förnyelse och ger staden ett levande intryck där människor kommer närmare vattnet (s.264).

Visioner om söder

Planförslaget bör även uttrycka större visioner när det kommer till hela den södra delen av planområdet. Denna del angränsar till och innehåller hamn-mark som har intressanta egenskaper och värden. Aarhus är ett bra exempel där man förvandlat sitt hamnområde från containerhamn till attraktiva områden med både bostäder, kultur och rekreation.



2. Aarhus hamnområde, bilder: visitdenmark.se

Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum

Det texttillägg som kulturförvaltningen tidigare föreslagit, har kommit med: *"Halmstad har i sitt centrum en rik konstskatt med verk som tex. Carl Milles Europa och Tjuren, Picassos Kvinnobuvud och Lena Cronqvists Flicka i balja. 2050 har den kompletterats med en bred representation av konstnärskap"* (s.17) vilket innebär att planen nu uttrycker en utvecklingsstrategi. Förslagsvis skrivs även följande in som planeringsinriktning:

- Konstprogram för de olika stråken/platserna i stan (ska vara lika självklart som att ha ett gestaltungsprogram för varje plats)

Det är positivt att planeringsinriktningen syftar till att lyfta historien samtidigt som utveckling sker: *”Att värna kulturhistoriska miljöer och byggnader år 2050 en självklar utgångspunkt vid utvecklingen av stadens centrala delar. Kulturmiljöerna är kompletterade och har förstärkts med väl avvägda tillskott av modern arkitektur”* (s.17). Vi föreslår dock att ordet modern byts ut mot samtida, eftersom man inte menar modernistisk arkitektur. Inriktningen blir också konkret gällande spåren från stadsmuren: *”Resterna av stadsmur, vall och vallgrav är synliggjorda till en framträdande kulturmiljö vi är stolta över”* (s.17) vilket är glädjande.

Gestaltad livsmiljö

Kulturförvaltningen har tidigare föreslagit att FÖP-centrum fokuserar på Gestaltad livsmiljö för att skapa goda förutsättningar för en ökad kommunal samverkan i samhällsbyggnadsprocessen. Det är därför positivt att *Gestaltad livsmiljö* är ett eget kapitel. För att driva frågan framåt, föreslår vi att följduppdraget (s.271) omformuleras till att ta fram en strategi för Gestaltad livsmiljö, som i sin tur innehåller en arkitekturstrategi.

För att uppnå planförslagets visioner behöver den kommunala medvetenheten kring kulturhistoriska värdens roll i samhällsbyggnadsprocessen öka och inrättandet av en stadsantikvarietjänst bör utredas. En stadsantikvarie har förvaltningsövergripande ansvar för kulturmiljövård med uppgift att lyfta in kulturmiljöfrågor i samhällsplaneringen för att uppnå de nationella kulturmiljömålen. Genom deltagande i strategisk planering, planärenden samt remisshantering fungerar stadsantikvarien även som en brygga mellan kommunen, museerna och arkiven. Genom att sprida kunskap om kulturmiljöfrågor, både inom organisationen och riktat till allmänheten (tex. programverksamhet, utställningar, digital närvaro) på ett pedagogiskt sätt bidrar tjänsten även till att tillgängligheten till Halmstads historia ökar.

Stadsantikvarier är ofta utbildade byggnadsantikvarier eller bebyggelseantikvarier och behöver vara delaktig i arbetet med gestaltad livsmiljö, framtagandet av en arkitekturplan samt implementering.

Identitetsskapande stråk (s.275)

Kulturstråk Nissan

Det är inte bara broar som behövs för att vi ska komma närmare Nissan. Människor behöver kunna ha kontakt med vattnet för att Nissan ska kännas mer sammanbindande och mindre barriär. Det gör man med exempelvis konst, belysning, brygg-öar eller annan arkitektur som tillåter människor att sitta eller vistas i vattennivå. Vi är glada att nyckelbegreppet ”sömlöst” används i beskrivningen, då det är av stor vikt att det upplevs som så av besökare (s.280).

Kulturnämnden föreslår att riktlinjerna för utveckling av Kulturstråk Nissan (s.280) kompletteras med:

- Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner och bidra till att stärka Halmstads identitet som kulturstad.
- Nya broar över Nissan är en förutsättning för att skapa en sammanhängande rekreations-loop längs vattnet samt att klimatskyddens utformning bidrar till att föra människor närmare vattnet.
- Att lägesrapporten kring Kulturstråk Nissan från 2019 läggs till i listan med underlag.

Vallgravsstråket

Vi föreslår att detta ”gröna stråk”, i stället beskrivs som ett ”grönt och blått stråk”, alltså ett stråk som består av både parker och vatten. Detta skulle bättre gestalta den historiska kopplingen till vallgraven. Vatten kan utgöras av vattenspeglar, fontäner, synliga dagvattenlösningar, konstverk och andra vatteninslag som inte nödvändigtvis ser ut som en vallgrav, utan självständiga element i

stadsrummet som påminner om att här en gång var vatten. Detta kan bidra till ”vattenminnet” och ge en känsla av att vallgraven lever kvar (s.277).

Under planeringsinriktningar (s.279) föreslår kulturnämnden följande tillägg:

- Centrums identitetsskapande stråk ska bidra till ett levande kulturliv

Kulturmiljöer (s.282)

Syftet med att ge samtliga utpekade kulturmiljöområden ett eget avsnitt är oklart, eftersom det ändå inte skrivs något om hur områdena kan utvecklas/lyftas/förstärkas (s.285–303). Första meningen i tredje stycket på s.282 antyder att bevarande står i kontrast till ett ”positivt förhållningssätt”. Vi föreslår att hela meningen stryks, alternativt att ordet ”positivt” stryks. Planen bör markera ut vilka av centrums kulturmiljöer som har särskild utvecklingspotential, på samma sätt som grönområden. Menar vi allvar med att *”historien ska användas som riktväisare”* och *”historiens spår är en viktig del av vår framgång”* behöver kulturmiljöerna beskrivas utifrån hur vi ska ta vara på dess potential till 2050. Fokus ska vara på användning, och ska komplettera *Kulturmiljöprogram för Halmstads stad*.

Slutligen. När städer växer fort är det viktigare än någonsin att dokumentera och bearbeta förändringarna. Detta hjälper också när det är omtvistade förändringar. Närmre samarbete med Stiftelsen Hallands läns museer kring dokumentationsprojekt är därför önskvärt och en plan för detta bör tas fram.

Formalia

- När konstverk porträtteras i FÖP-centrum, måste upphovsperson uppges.
- Stycket *”Låt fotgängare både upplevelsemässigt och fysiskt ta större plats än idag, då bilarna dominerar gatan”* på s.74 är en upprepning som redan finns på s.73.
- Meningar som denna: *”Länkar mellan parker och grönområden i den inre gröstrukturen utformas med målbilden att upplevelsen ska vara grön och göra det gröna sammanhanget läsbart som helhet”* (s.81) behöver omarbetas ur tillgänglighetssynpunkt.
- Norre katts park benämns som ”stadsparken” s.94 och s.96, vilket ej är vedertaget.
- ”utveckla i Nissan” (s.139)
- Språkbruk och historiemedvetenhet i våra kommunala strategidokument är en viktig tillgänglighetsfråga. Använd inte ordet ”livsrummodellen” okommenterat. Ordet togs upp i det svenska språket år 1939 som en direktöversättning av det tyska ordet ”lebensraum”. Det beskriver områden som en nation anser sig behöva, och ha rätt till, för den egna befolkningens intressen och liv.⁷ Ta bort, eller åtminstone minska ner, användningen av ordet.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för gedigna inspel. Flera texter och riktlinjer har tillkommit och justerats och arbetats in i planen. Andra inspel, väl detaljerade för denna plan, har tagits vidare in i genomförandeprojekt. Kort sammanfattning följer nedan.

Underlag saknas för att arbeta in en siffra för hur mycket lokaler kulturverksamheter kräver. En planeringsinriktning har tillförts kapitel offentlig service: ”Lokalbehov från föreningslivet, studieförbunden och civilsamhällets organisationer tas tidigt med i planeringen. Vissa äldre oömma lokaler bevaras och används för att tillgodose oplanerade uppkomna behov för till exempel konstnärligt skapande och kulturevenemang”.

⁷ https://svenska.se/saob/?sok=livsrum&pz=2#U_L799_124986

Planeringsinriktningar för utredningsområde Krönleins bryggeri har kompletterats med förutsättningar, bland annat; "fördjupad utredning av kulturbistoriska värden som tydliggör vilka förutsättningar respektive begränsningar de kan ge en utveckling av kvarteret ska tas fram." Likaså har följande riktlinje tillkommit: "Verksamheten behöver anpassas för att inte vara miljöstörande. Annan användning kan bli aktuell".

Planeringsinriktning avseende att tillvarata möjliga samlokaliseringssynergier med Kulturkolan Najaden OS5 är tillagd.

Planeringsinriktning för att skapa förutsättningar för utveckling av kvällsekonomi är inarbetad i kapitel Näringsliv.

Syftet med Mötesplatser har tydliggjorts; "Centrums mötesplatser har möjligheten att länka samman staden så att olika människor kan träffas i vardagen och segregation motverkas. Möten och mötesplatser utgör därmed en viktig del i en socialt hållbar och blandad stad"

Skrivning avseende arkitekturtävlingar och konstprogram har lagts till i kapitel Gestaltad Livsmiljö.

Projektet med att klimatsäkra Halmstads centrum har startats upp. En förstudie för första etappen; klimatskydd längs med Nissan pågår. I uppdragsbeskrivningen beskrivs att gestaltungsfrågorna ska tydliggöras genom till exempel gestaltungsprogram eller tävling om skyddens utformning. Synpunkter från kulturnämnden kommer att tas med i gestaltungsdiskussionen framöver.

Begreppet och arbete med livsrumsmodellen har gjorts transportplanen. En genomgång av denna plan, FÖP har gjorts för att begreppet används så lite som möjligt och att där det förekommer i möjligaste mån inte står okommenterat

Laholmsbuktens VA AB

Laholmsbuktens VA är positiv till att centrum utvecklas i enlighet med de intentioner som finns i den fördjupade översiktsplanen. Men det måste ske med säkerställande av förutsättningar för en hållbar vattenhantering. Därför finns delar som måste utvecklas innan FÖP:en uppnår tillräcklig kvalitet avseende förutsättningar för hållbar vattenhantering.

I Halmstads centrum, och tillika många andra äldre områden, är dagvattensystemet dimensionerade efter tidigare krav för att avbörda nederbörd. Dessa tidiga krav motsvarar inte längre den kapacitet som dagens och framtidens läge kräver när regnen blir kraftigare och mer lokala. Detta behöver beskrivas i FÖP-Centrum.

Lagstiftningen delar upp ansvaret för hantering av dagvatten i bebyggda miljöer i olika delar. För den "normala" nederbörden är det huvudmannen för den allmänna va-försörjningen som svarar för utredning, anläggning och drift av dagvattenanläggningar. Dimensioneringsmässigt är va-huvudmannen ansvarig för att dagvattensystemen ska klara av att hantera regn mellan 10 och 30-års återkomsttid. För nederbörd som överstiger den nivån är det kommunen i sin roll som ansvarig för att planering och användning mark och vatten som ska säkerställa förutsättningar för så kallad skyfallshantering, dvs nederbörd som överstiger 10 till 30-års regn. Detta behöver belysas i FÖP-centrum.

I stora delar av Halmstads centrum sker avledningen av spill- och dagvatten i samma ledningssystem, det vill säga kombinerade system. Kombinerade system medför utmaningar vad gäller fördrojning av dagvatten, vilket kräver ett resonemang i FÖP-Centrum.

De utpekade områdena för exploatering/förtätning saknar beskrivning angående VA-kapaciteten. Beskrivning angående nuvarande kapacitet och hur erforderlig kapacitet för tillkommande bebyggelse skall kunna tillskapas genom olika åtgärder behöver vävas in i FÖP-Centrum.

Beskrivning angående invallning av områden, för att förhindra översvämning vid havshöjning och ökade vattennivåer i Nissan, behöver utvecklas. Ytor för exempelvis magasinering av vatten samt pumpning över vallar och barriär behöver noggrant beskrivas.

Även förändrade rinnvägar för ytvatten vid invallning och påverkan av befintliga dagvattenledningar som mynnar i havet eller Nissan är utmaningar som kommungemensamt behöver lyftas in i FÖP-Centrum.

Under rubriken *Planeringsföresättningar* behöver ett utökat resonemang angående dricks-spill- samt dagvatten föras. Vattenskyddsområdena är väl beskrivna och på samma sätt behöver även ovanstående samt vattenanvändning, hållbara och robusta system etc. beskrivas.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för inspel.

Dimensionering av dagvattensystemet - Begränsad kapacitet i befintligt ledningssystem är och kommer att bli ett större problem i och med klimatförändringarna. Kapitel Klimatförändringar är uppdaterat med en beskrivning anseende detta.

Skyffallshantering – Synpunkten är tillgodosedd. I den fördjupade översiktsplanen pekas preliminära skyffallsstråk och översvämningssytor ut. Utredningar pågår som kan komma att leda till mindre justeringar av förslaget innan antagande. Ansvaret för skyffallsvatten är förtydligt i planeringsinriktningarna i kapitel för klimatförändringar.

Kombinerade system - Synpunkten är viktig ur både ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv. Synpunkten är tillgodosedd genom tydligare hänvisning till Kommunstyrelsens riktlinjer för hållbar dagvattenhantering i planeringsinriktningen för miljö kvalitetsnormer för vatten. Förklaringen hyder som följer; ”Att kunna sanera spill- och dagvattenhantering är ett långsiktigt arbete som bör ske i takt med ombyggnad eller förnyelsebehov. Vid förtätning ska rening av dagvatten ske genom att fastighetsägaren har ansvar för viss rening, gata för de föroreningar som uppstår där samt Laholmsbukens VA för ledningssystemet”.

VA-kapacitet – Här saknas underlag för att arbeta in detta som en del av den fördjupade översiktsplanen.

Beskrivning av tillkommande ytbehov för invallade ytor – Utredning av var ytor för magasinering av vatten och lägen för pumpning över vallar och barriär pågår. Resultat kan komma att leda till mindre förändringar av planförslaget.

Förändrade rinnvägar - Frågan utreds vidare inom åtgärdsplan för klimatanpassning samt inom projektet skydd av centrum och kan komma att leda till mindre förändringar av planförslaget.

Utökat resonemang angående dricks-spill- samt dagvatten - Vid nybyggnation ska infrastrukturen ta höjd för att förändrat klimat och byggas robust. I nytt kapitel Tekniska system för en hållbar stad finns planeringsinriktningar för hur detta ska göras.

Miljönämnden

1. De ställningstaganden som görs i den fördjupade översiktsplanen och de planeringsinriktningar och planeringsförutsättningar som lyfts fram är i huvudsak bra och genomarbetade.
2. I den planeringsinriktning som avser verksamheters påverkan bör förutom bostäder även skolor, förskolor och vårdlokaler anges som verksamheter som kräver hänsyn när det gäller skydd från störningar från verksamheter med miljöpåverkan.
3. Trafikbullerpåverkan på platser för offentlig service behöver utredas i ett tidigare och mer övergripande sammanhang än vid detaljplaneläggning. Att en sådan utredning ska göras ska lyftas fram som ett följduppdrag till den fördjupade översiktsplanen. De platser för offentlig service som berörs är OS4, OS5 och OS6.
4. Flera områden där bostäder planeras är lokaliserade nära befintliga eller planerade vägar med förhållandevis höga trafikflöden, järnväg eller verksamheter. Risken för att olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller ska uppkomma och att detta behöver utredas och förebyggas bör lyftas fram i beskrivningen av respektive område under rubriken ”förutsättningar för utveckling” De områden som berörs är H24, H26, H27, H28, H29, H30, H31, H35 och H36.
5. För områden som kan påverkas av lukt från Västra strandens avloppsreningsverk bör inget värde på luktenheter anges för när exploatering är lämplig. I stället bör en mer allmän formulering om luktstörningar anges. De områden som i första hand berörs är H31 samt kluster för ny offentlig service OS4 och OS5. Ett förslag till alternativ formulering är:
”Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att finns risk för att luktstörningar uppkommer. Exploatering bör inte ske i områden där det finns risk för att olägenhet för människors hälsa på grund av lukt kan uppkomma. För att möjliggöra exploatering inom området kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.”

Kommentar:

1. *Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter.*
2. *Synpunkten tillgodoses. Planeringsinriktningen kompletteras med att hänsyn ska tas även till skolor, förskolor och vårdlokaler.*
3. *OS4, OS5 och OS6 (Kattegatt, Bakladdaren och Tullkammarkajen). Att skapa goda skolmiljöer som uppfyller gällande riktvärden för buller är nödvändigt i kommande planering. Bullersituationen påverkas av byggnaders placering och även byggteknik kan anpassas för bullerstörningen vilket är faktorer som inte styrs i den översiktliga planeringen. För OS4 Kattegatt tas en strukturplan fram där bullersituationen kommer att studeras övergripande inför detaljplaneskedet. För OS6 Tullkammarkajen kommer ett planprogram att tas fram som också har en mer övergripande karaktär. Bullersituationen kommer därmed att kunna studeras på en mer övergripande nivå än först i detaljplaneskedet.*
4. *Synpunkt tillgodoses. Beskrivningen av dessa områden kompletteras så att bullersituationen tydligt uppmärksammas i kommande skeden.*
5. *Synpunkt tillgodoses. Beskrivningen av de områden som ligger nära avloppsreningsverket kompletteras.*

Räddningstjänsten

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

Komplettering önskas:

Räddningsnämnden ser gärna att man kompletterar planen med information om att järnvägen är en sk. farligt gods led och att man bör beakta risker kopplat till det vid byggnation i anslutning till spåren.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. Information om att järnvägen är en farligt gods led uppdateras i avsnitt "Risker och störningar" och läggs till på kartan under risker och störningar.

Servicenämnden

Servicenämnden ställer sig bakom förslaget till centrumutvecklingsplan 2050 och anser att planen är väl genomarbetad. Tillsammans med transportplanen ger den utrymme för stadens tillväxt.

Yttrandet avser nämndens verksamhetsområden, primärt måltidsservice, FM-service och kommuntransport.

I området finns det ett flertal skolor, förskolor och äldreomsorgsenheter. Slottsjordsskolan är en äldre byggnad, köket är bristfälligt och är i behov av renovering. Slottsjords södra är en tillfällig skola (paviljonger). Vi förordar att man gör ett helhetstag och även inkluderar förskoleverksamhet för området. Generellt bör kommunen samla barnomsorg (skolor och förskolor) och äldreomsorg i närheten av varandra för att nyttja volymfördelar och bygga färre kök där möjlighet finns. Enheterna bör vara större. För att måltidsverksamheten ska få ekonomisk balans bör förskolor vara fem avdelningar eller fler. Om skolor och förskolor ska byggas i flera våningar ska kök och alla matsalar vara på markplan och i angränsade rum. Här rekommenderas en tvärfunktionell analys av Aleskogens förskola och deras erfarenheter kring hur de ser på driften med matsalar på flera plan.

För att minska ensamheten för de äldre rekommenderas fler naturliga träffpunkter samt närheten till måltider. Den kommunala servicen måste spridas ut på fler timmar som kvällar och helger för att ensamheten ska minska. Fler äldre bor hemma och möjligheten att få måltider till hemmen kommer bli alltmer efterfrågat.

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

De framtida ekonomiska förutsättningarna kommer att ge svar på hur väl planen kan realiseras. Redan nu bör en parallell plan för investeringar och underhåll tas fram som harmonierar med förslaget.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. I den fördjupade översiktsplanen föreslås ett antal kluster av offentlig service. Barn- och ungdomsnämnden har i sitt yttrande haft liknande synpunkter. Se svar till Barn- och ungdomsnämnden tidigare i denna samrådsredogörelse.

Socialnämnden

Socialnämnden anser att det är viktigt att behov av boende med funktionsnedsättning alltid beaktas i de utvecklings- och utredningsområden som anges i översiktsplanen. Vi finner även att tillgänglighetsaspekten skall förtydligas att det är tillgänglighet för alla oavsett funktionsförmåga.

Socialnämnden anser även att trygghetsaspekten ska beaktas vid planeringen och utformningen av centrum för att skapa en trygg stadsmiljö.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. I samband med beslut om samråd beslutade kommunstyrelsen att ett avsnitt om trygghet skulle tillföras planen. Ett nytt avsnitt som tydligare beskriver utmaningen med trygghet i centrumområdet och stadskärnan specifikt har därför lagts till. En genomgång av hela planen med avseende på trygghet har också genomförts. Utmaningen med en tillgänglig stad för alla bedöms vara en del av detta.

Teknik- och fritidsnämnden

Teknik- och fritidsnämnden har tagit del av samrådsförslaget av Fördjupad översiktsplan för centrum, FÖP Centrum. Det är ett väl genomarbetat förslag som antaget kommer att bidra till en positiv utveckling av Halmstads centrala delar. Planen kommer att underlätta för kommunen att arbeta strategiskt, systematiskt och målinriktat.

Nämnden vill framföra följande synpunkter och förbättringsförslag:

- Mötesplatserna har alltför detaljerade beskrivningar, med risk för att skapa låsningar för kommande skeden när platserna ska utvecklas och projekteras. Det måste finnas en flexibilitet för projektet så att bästa möjliga lösning kan hittas. Sådant som trafikregleringar, uteserveringar mm. är för detaljerat för en FÖP, se särskilt Lilla torg, Stora torg, Hamngatan och Österskans.
- Förslag kring offentlig service måste vara synkroniserade med LOFS, lokalförsörjningsplanen. Här vill nämnden också betona att behovet av idrottshallar i anslutning till skolor måste beaktas, idrott och fritid bör nämnas i beskrivningen av den offentliga servicen (s 55) samt i resonemangen kring flexibilitet och samlokalisering (s 56).
- Förslag kring teknisk infrastruktur måste vara synkroniserade med TOFS, tekniskt försörjningsprogram. I detta arbete ingår att kostnadsberäkna och att prioritera bland åtgärder. Att planering och utbyggnad går i takt är en ambition och ett arbetssätt som kommunen önskar och arbetar utifrån.
- Förslag kring grönstruktur bör fångas in i en separat handlingsplan, som förslagsvis tas fram av teknik- och fastighetsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen tillsammans. Vi behöver säkerställa att de fina förslagen förverkligas. Detta blir ett följduppdrag, utanför själva FÖP:en.
- Tydliggör vilka grönytor som ska bevaras i sin helhet. Texten är densamma för alla grönytor, trots att vissa kommer att minskas med anledning av exploateringar. Vissa grönytor måste verkligen bevaras i sin helhet, som exempelvis Ankarparken som behövs för skyfallshantering samt skulle bli försvinnande liten om delar av den exploaterades, och det bör framgå. En fördjupning kring detta bör göras mellan samråd och granskning.

- Grönytor på Söder behöver utredas. Det finns allmän plats park som bör bevaras vid kvarteret Blåklockan. Det finns grönytor på kvartersmark vid Klyvaregatan och Propellergatan som kan bli värdefulla tillskott längs det utpekade grönstråket, om de görs allmänt tillgängliga. Dessa ytor bör utredas mellan samråd och granskning.
- Grönskans vikt framgår inte tillräckligt, när det gäller stadskärnan. Här har vi ett stort behov av mer grönska och behöver arbeta för att spränga in mer grönt där det finns möjlighet.
- Lek- och barnperspektivet behöver belysas mer, och bör utredas för hela centrum. Det är inte säkert att Österskans är den bäst lämpade platsen för en lekplats. Det bör finnas strategier för hur vi ska inkludera lek i utformningen av offentlig plats inom centrum, och på andra sätt beakta barnperspektivet.
- Grönområden som ligger utanför planområdet bör beskrivas mindre. Nämnden förstår vikten av att peka ut och förstärka kopplingar till dessa, men de behöver ingen utförlig beskrivning.
- Föreslagna tunnlar under järnvägen vid Båtsmansgatan och Margaretagatan bör få en samlad behovsbedömning. Kan önskad funktion uppnås med endast en tunnel istället för två? Dessa ligger relativt nära varandra och tunnlar under järnvägen innebär dyra och komplexa projekt. Behovet av skyfallshantering i området bör också tas i beaktande. Ett sätt att hantera det kan vara att inkludera hela detta område i en och samma detaljplan.
- Ta bort skrivningar om att vissa klimatanpassningsåtgärder ska utföras omgående. Det är en skrivning som platsar bättre i en handlingsplan/åtgärdsplan. Andra åtgärder som FÖP:en föreslår är inte rangordnade eller tidsatta. Nämnden vill också understryka vikten av att teknik- och fastighetsförvaltningen tidigt involveras i klimatanpassningsåtgärder, dels för att säkerställa ett bra genomförande, dels för att få till en utformning som är funktionell och tilltalande all den tid det inte är höga vattenflöden.
- Aktivitetsytor måste inkluderas. Det bör finnas en allmän text om att även aktivitetsytor för idrottsändamål så som spontanidrott, utegym m.m. ryms inom beteckningen grönyta. Vad gäller Engelbrektsplanen saknas beskrivning om att den innehåller en aktivitetsyta idag.
- Båtlivets behov måste beaktas, placering av båtramp och båtmack bör utredas. Tillgång till båtplatser och båtnäring måste säkerställas vid planering av broar över Nissan. Möjlighet till en centralt placerad båtramp bör studeras. Detsamma gäller en centralt placerad båtmack. I förslaget är området längst ner på Söder utpekat för båtliv, men fler möjligheter bör studeras.
- Alevallens funktion är viktig. Det innebär att gång- och cykelvägen genom området ska planeras på så sätt att verksamheten inte påverkas negativt, att intrång på området med anledning av vägreservat ska kompenseras och att alternativa åtgärder för skyfallshantering ska belysas för att säkerställa tillgänglighet och funktion på idrottsplatsen.
- Halmstad Arena är en unik och attraktiv anläggning som måste säkerställas för idrott och aktivitet. Om ytor som idag används för markparkering frigörs, ska dessa användas för idrott och aktivitet. Med tanke på de behov inom idrott- och fritidsområdet nämnden ser kopplat till befolkningsutvecklingen med en allt större andel barn och unga, är det av yttersta vikt att bibehålla och utveckla Halmstad arena som plats för en aktiv fritid.

- Schematiska skisser över broar och underfarter ska inte låsa oss i kommande projekt. Förtydliga att utformning hanteras i nästa skede.

Slutligen vill nämnden framföra att förslaget är omfattande och innehåller stora mängder text. Kommunen bör sträva efter att korta ner denna typ av dokument, att få in mer information i mindre textmassa, för att göra dem mer tillgängliga.

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter.

Mötesplatser – Synpunkten tillgodoses. En översyn är genomförd och beskrivningarna är nu mer flexibelt utformade för att projekten ska kunna utföras på bästa vis i kommande mer detaljerade skeden.

Offentlig service – Avsnittet om offentlig service är kompletterat med information om behov av lokaler för idrotts- och fritidsverksamhet.

Utbyggnad av teknisk infrastruktur - Efter översiktsplanens antagande kommer arbetet gå vidare till nästa skede i samhällsbyggnadsprocessen. Etappindelningen och tidsättning av utbyggnadsområden sker i riktlinjer för bostadsförsörjning, riktlinjer för lokalförsörjning och Plan för teknisk offentlig infrastruktur. Dessa dokument tas fram parallellt med ett nära samarbete där utbyggnadsområdena för bostäder, offentlig service såsom skolor och förskolor samt infrastruktur samordnas. En prioritering av vilka åtgärder som ska göras i vilken tid behöver göras i detta arbete.

Grönstruktur – Uppdrag om att ta fram en blågrön strukturplan håller på att startas upp.

Beskrivning av grönytor – Efter samråd har beskrivningen och utbredning av alla grönytor setts över och uppdaterats. En översyn är genomförd och beskrivningarna är nu mer utzoomade och flexibelt beskrivna och angivna i kartan för att lämna större frihet till kommande mer detaljerade skeden. Arbetet med en blågrön strukturplan är ett första steg.

Grönytor på Söder har setts över och grönytor vid fastigheten Blåkllockan och vid Propellergatan har lagts till som grönyta viktig att bevara.

Lek- och barnperspektivet – I den fördjupade översiktsplanen fastställs inte var lekplatser ska finnas utan det sker i senare skeden.

Grönskans vikt i stadskärnan är förtydligat i planeringsinriktningarna.

Grönområden utanför planområdet har tagits bort från kartan.

Gångtunnlar under järnvägen – Kommunledningsförvaltningens bedömning är att båda dessa tunnlar är viktiga för att minska järnvägens barriäreffekt och koppla samman staden bättre. Planen möjliggör därför passager förbi järnvägen både vid Båtsmansgatan och Margaretagatan. Genomförandet kommer att ske på lång sikt, en i taget.

Åtgärder för klimatanpassning – Teknik- och fastighetsförvaltningen är involverade i arbetet med att klimatsäkra Halmstads centrum. Ett förstudiearbete är igång som bland annat innebär att hitta lösningar som är funktionella och tilltalande all den tid det inte är höga vattenflöden. Framöver kommer det att vara viktigt att visa invånare och intressenter att klimatskydden behövs i närtid för att kunna fortsätta utvecklingen av centrum. Idag är flera detaljplaner är pausade på grund av översvämningsrisken. Tidsaspekten borttagen ur FÖP.

Aktivitetssytor - Synpunkt tillgodoses. Beskrivningen är kompletterad, både en allmän beskrivning och specifikt för Engelbrektsplanen.

Båtlivets behov – Ett nytt utredningsområde längs Nissans östra kaj är tillagt. Nytt följduppdrag är tillagt: “Utveckling och förutsättningar för båtliv, användning av mark och kajer längs med Nissan behöver utredas inför kommande planering av Tullkammarkajen”.

Alevallen – Alevallen kommer att påverkas både i samband med tillkommande av ny väg och ny gång- och cykelväg. Även behov av skyfallsytor pekas ut här. I kommande arbete med strukturplan Kattegatt ska möjligheten att kompensera för detta ses över.

Infartsparkering vid Arenan är borttagen då denna ligger utanför planområdet.

Ytterligare förtydligande är gjort i kapitel Stråk, broar och underfarter att skisserna är tidiga inspel.

Textmassan har setts över och kortats ned i den mån som ansetts möjlig. Områdesbeskrivningar läggs separat för att förbättra överskådligheten.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Under Planförslag och avsnitt Bostäder:

Område H 31, Kattegatt, i riktlinjer för utveckling beskrivs det ett behov av grundskola och förskola samt bebyggelse mellan skolor och gymnasieskolan. Delar av området kan komma att behövas för en utbyggnad av befintlig gymnasieskola om inga andra ny- och tillbyggnadsmöjligheter ges för kommande utbyggnad av gymnasieskolan. I den kommande planeringen av området bör det heller inte placeras någon form av bostadsbebyggelse eller grundskola/förskola i direkt anslutning till befintlig gymnasieskola, allt för att inte begränsa skolans tillgång till uteyta för eleverna eller skolans behov av idrottsanläggningar i anslutning till skolan. I kommande planering bör det också beaktas exempelvis parkeringsmöjligheter till Halmstads kommuns största arbetsplats, Kattegattgymnasiet, med 1 600 elever och 200 personal.

Område H 34, Kvarteret Bagaren, beskrivs utveckling av området med ny bostadsbebyggelse. I kvarteret finns i dag gymnasieutbildning, Byggskolan, och det förutsätter att lokalisering med ny tomt fastställs och byggnation färdigställs innan denna gymnasieutbildning kan flytta.

Under Planförslag och avsnitt Offentlig service:

OS 4, Kattegatt, bör det framgå att offentlig service även innefattar en möjlig utbyggnad av befintlig gymnasieskola.

Offentlig service, generellt, i utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens elevprognoser fram 2050, vilka ligger till grund för de äskanden avseende fastighetsinvesteringar som gjorts, visar att det finns behov av två nya gymnasieskolor fram till år 2050. Den första för 1 000 elever behöver vara på plats 2028 och vara centralt belägen, och den andra gymnasieskolan behövs 2045 - 2050. Det gör att det i något, eller några, av de beskrivna områdena för offentlig service möjliggörs för kommande och beskrivna gymnasieskolor i perioden.

I övrigt har utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden inget att erinra

Kommentar:

Kommunledningsförvaltningen tackar för synpunkter. I en översiktsplan görs en avvägning mellan olika allmänna intressen. För område H31, Kattegatt, görs en fördjupad studie genom att en strukturplan tas fram.

Strukturplanen har som syfte att klargöra den övergripande fysiska strukturen för området utifrån inriktning i översiktsplanen. Inom området ligger idag flera skolverksamheter både permanenta och tillfälliga. Även bostäder och en ny vägkoppling planeras här och i strukturplanen ska tydliggöras hur området disponeras på bästa sätt.

Behovet av parkering för olika verksamheter studeras i allt detaljplanearbete. Behovet för varje verksamhet finns angivet i Halmstads kommuns parkeringsnorm. Området har ett centralt läge och god tillgänglighet till kollektivtrafik vilket påverkar behovet av p-platser. Antalet parkeringar är tillgodosett enligt P-norm är tillgodosett i bygglovet.

En viktig förutsättning för att kunna bygga ut område H 34, kvarteret Bagaren, är att Byggskolan flyttar till en ny plats. En detaljplan för en ny gymnasieskola där Byggskolan kan inrymmas håller på att tas fram för ett område vid Vallås/ Kristinebed. Kvarteret Bagaren kommer därför inte att byggas ut förrän skolan har kunnat flytta från platsen.

OS4 – Kommunledningsförvaltningen har efter samråd haft avstämningar med lokalstrateger och UAF om behovet av gymnasieplatser.

Resonemang om hur planen hanterar utbyggnad av offentlig service i relation till andra styrdokument finns att läsa i svaret till barn och ungdomsnämnden tidigare i detta dokument.

Remissinstanser utan erinran

- Fastighetsnämnden
- Kommunala lantmäterimyndigheten

Övriga remissinstanser och andra organisationer

BK Najaden

INLEDNING: Bk Najden huserar på Nissans östra sida där vår brygga börjar vid Slottsbron och löper ca: 500 m söderut. Vår klubblokal ligger vid sidan om Sjömanskyrkan och innefattar samlingslokal, kök samt toaletter och duschar. Vi förfogar också över en mindre tvättstuga mot Strandgatan. Klubben som bildades 1985 har ett 150 tal medlemmar samt 102 platser mellan bommar.

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

I somras hade vi besök av Varberg Cruise Line med Restaurangbåten Stella Polaris. Kapten Christian Mellgren som varit i kontakt med Destination Halmstad visar stort intresse att etablera en ”systerbåt” i Nissan. Ombord serveras färska skaldjur från västkusten som kombineras med en kortare kryssning längs med kusten. Denna etablering är tänkt vid BK Najdens kajsträcka.

KONSEKVENSANALYS:

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

Bk Najadens styrelse och dess medlemmar känner stor oro för att nuvarande Marina liv av fritidsbåtar, samt Flottbesök, Segelfartyg m.m upphör med tanke på antalet nya broar och dess utformning.

Vid senaste Båtråd med representanter från Kommunen och Halmstads båtklubbar framkom att de planerade gångbroarna skulle få en ”seglingshöjd” på ca: 2,5 meter (Typ Slottsbron) 60% av vårt båtbestånd klarar inte passage under tänkta broar.

VINTERFORVARING OCH RANGERING:

Det föreligger ett stort behov av att kunna lyfta och rangera båtar i storlek upp till 20 m och vikter på 40 ton.

Våra båtar lyfts till stor del i dag av Mobilkranar samt större truckar och tunglyftande lastbilar på en kajsträcka som är förstärkt, strax innan flytbryggan längre söderut vid kajen.

Efter lyft vinterförvaras 80% av båtbeståndet på Östra sidan. Ca: 130 båtar förvaras under vinterhalvåret i byggnader med rivningskontrakt.

BÅTLIV:

Halmstad = Vatten

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

Nissan = Farled

Med dom tänkta broarnas utformning vid Marinstugan , Stationsbron samt Bilbron vid Söder upphör i princip nuvarande marin verksamhet för BK Najadens medlemmar samt 7-800 båtgäster. Öppningsbarhet ska prövas står skrivet i förslaget.

SJÖMACKEN:

Vid senaste båtrådsmöte med bla Magnus Sjöberg informerades om att sjömacken kommer att driftas under (t.o.m.) 2022.

Arbetet med mål att flytta macken och hitta en mer långsiktig lösning önskar kommunen göra i samarbete med båtklubbarna. HSS och BK Najaden deltar i arbetsgruppen står att läsa i senaste båtrådsnoteringar 2021-10-28. Finns det någon plan för flytt till Västra sidan ? 2022 står för dörren och frågan blir om kommunen kan fortsätta driften tills vidare, i och med dom stora förändringar som kommer att ske inom en snar framtid.

Längre fram i processen och innan beslut fattas önskar om möjligt representanter för BK Najaden att delta i utformande förslag.

Kommentar:

Kommunen tackar för fina inspel från båtklubbarna längs Nissan. Denna kommentar sammanfattar svar på samtliga inspel utifrån inkomna yttranden men också utifrån uppföljande möten som genomförts för att ge kommunen ökad kunskap och förståelse för verksamheterna och förutsättningarna för båtlin längs Nissan

Sedan planen var ute på samråd har fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse Kulturmiljö tagits fram. Hamnstaden är en av de riksintressanta aspekterna och ny förutsättning för utveckling har lagts till i kapitel Båtliv: "Kajerna i centrala staden är ett av uttrycken för Halmstad som riksintressant kulturmiljö, och båttrafiken bidrar till förståelsen för Halmstads historia som viktig hamnstad".

Följduppdrag finns om att den fortsatta planeringen av nya broar behöver utredas och det behöver tas ställning till om bro i söder och bro vid Marinstugan ska vara öppningsbara eller ej. Därutöver har ytterligare ett följduppdrag formulerats: "Utveckling och förutsättningar för båtlin, användning av mark och kajer längs med Nissan behöver utredas inför kommande planering av Tullkammarkajen". I detta uppdrag bör det ingå att se över behovet av nya kajplatser och båtlinets behov av ytor på land för att fortsatt kunna verka.

Passage för gående längs kajen båda sidor om Nissan under planerad ny bro i Söder bedöms behöva ha en fri höjd på minst 3 meter. Det gör att segelfri höjd för båtar blir nära 6 meter beroende på vattennivå.

För respektive tillkommande broar har en skrivning avseende lägsta höjd och placering av brostöd tillkommit: "Höjden över Nissan ska vara minst lika gångbron vid biblioteket för att ge förutsättningar för lägre båtar att passera. Höjd över vattnet och placering av stöd i vattnet ska samrådas med aktuella båtöreningar".

Planområdet har utvidgats för att inkludera småbåtshamnen. Nytt utredningsområde för utveckling av centrum har tillkommit längs Nissans östra kaj söder om planerad ny bro i Söder. Utvidgningen möjliggör en entré till staden från Nissan. Utformning med eventuellt bättre vågbrytarskydd av Nissans inlopp så att även kajer söder om åns "knäck" skyddas förväntas bli aktuellt att utreda inom ramen för följduppdraget.

Att fortsätta att bedriva och utveckla båtmacken ligger i linje med planen. Att hitta lämplig placering ingår i formulerat följduppdrag Utveckling och förutsättningar för båtlin, användning av mark och kajer längs med Nissan.

Fastighetsägarna

Fastighetsägarna GFR är en av fyra regioner inom den rikstäckande branschorganisationen Fastighetsägarna, med regionhuvudkontor i Göteborg och åtta lokalkontor. Inom regionen finns över 5 000 medlemsföretag. Lokalkontoret i Halmstad betjänar medlemmar i Varberg, Falkenberg, Hylte, Halmstad och Laholm. Medlemmarna i Halmstads kommun äger och förvaltar tillsammans nära 450 fastigheter.

Fastighetsägarna Halmstad verkar som partner till Fastighetsägare i Centrum Halmstad (FCH) och yttrandet har beretts i samråd med dess styrelse samt även med Halmstads City och HFAB.

Inledningsvis vill vi framhålla vår uppskattning för Halmstad kommuns ambitiösa arbete med att ta fram förslaget till ny centrumutvecklingsplan. Fastighetsägarna är i stora delar positiva till förslaget. Vi har dock – särskilt inom ramen för olika samverkansmöten inom Stadens Hjärtaprojektet - framfört att fastighetsägarna, handlarna och krögarna måste beredas möjlighet att delta i processen i ett långt tidigare skede. I många fall är det omöjligt att göra en fullödig bedömning och analys av planerade åtgärder under den korta remisstiden (som dessutom i detta fall i praktiken förkortas ytterligare genom jul- och nyårshelgerna). Förutom samråd mellan näringslivets olika delar kan det ibland uppstå behov av att anlita extern konsult hjälp (exempelvis för en ”second opinion”)

Med detta sagt vill vi dock framhålla några vägande invändningar enligt följande.

Vertikal förtätning

Centrumutvecklingsplanens ansats att väsentligt öka antalet boende i eller nära stadskärnan är i sig lovvärd. Planen ger emellertid inga som helst direktiv för att tillvarata möjligheterna att förtäta i stadskärnan genom att bygga på höjden. Fastighetsägarna har även belyst denna brist i remissyttrande (daterat 2021-01-11) över fördjupad översiktsplan 2050.

För att stadskärnans attraktionskraft som mötesplats ska öka behövs ännu fler boende och arbetsplatser. Dagens begränsningar inom byggt teknik kontra ekonomi gör att det kan vara svårt att få lönsamhet i projekt gällande vertikal förtätning. Men vi har redan sett framgångsrika exempel i city och det måste finnas en beredskap att fånga upp kreativa idéer och förslag från fastighetsföretagare när de dyker upp, oavsett om det är i dag eller i framtiden. Självklart behöver det i enskilda fall göras en samlad bedömning av lämpligheten. Den föreslagna centrumutvecklingsplanens extensiva fokus på exempelvis kulturmiljöer av särskilt värde riskerar dock hämma möjligheterna till vertikal förtätning även i fall då det rör sig om spännande och vacker arkitektur som tillförs.

Sammanfattningsvis anser Fastighetsägarna att centrumutvecklingsplanen bör kompletteras med en policy och riktlinjer för vertikal förtätning.

Biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan

Det är viktigt med goda miljömål och att stadskärnan upplevs som en trygg och avkopplande plats att vistas i. Kommunens ambitioner att lyfta fram miljövänliga kollektiva sätt att ta sig till city samt att förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafik är lovvärda.

Fastighetsägarna anser dock att bilens roll är felaktigt underprioriterad. Elbilar kommer inom relativt kort tid att helt ersätta dagens fossildrivna fordon. Utsläppen kommer då inte att vara ett problem. Det är utomordentligt viktigt att värna om tillgängligheten till stadskärnan via bil, både för boende och besökare. Då måste även kapaciteten avseende centrumnära parkeringshus och markparkeringar vara tillräcklig. Även om kollektivtrafiken sannolikt ökar i framtiden kommer även biltrafiken att öka istället för att minska. Människor vill ha friheten att bestämma sina avresor och välja när det passar bäst att ta (den miljövänliga) bilen eller åka kollektivt. Om stadskärnan ska kunna omformas till en ”mötesplats” där upplevelser, handel och övrigt utbud blomstrar är flödet av besökare helt avgörande. Då måste det – sammanfattningsvis - finnas kapacitet att enkelt och smidigt ta emot besökarna med alla de färdmedel och fordon som efterfrågas och används.

Strategi för laddning av elfordon i stadskärnan

Fastighetsägarna anser, i anslutning till vad som anges ovan angående biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan, att Halmstads kommun bör ta fram en tydlig strategi för laddning av elbilar/elfordon i stadskärnan där det tas höjd för att efterfrågan på elfordon kommer att öka drastiskt och med utgångspunkten att sådan biltrafik välkomnas.

Kommentar:

Kommunen tackar för fina inspel.

Vertikal förtätning - Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljö Halmstad. Detta ger ett bra underlag vid kommande förfrågningar om förtätning i stadskärnan. Inriktningar kring bebyggelsens höjd finns i kapitlet ”Skala, höjder och täthet”. Här anges bland annat följande: ”Vid planering av höga hus ska det alltid motiveras med ett syfte. Ett sådant syfte kan vara att utgöra landmärke, att betona entrépunkt, ett centrum eller allmänna funktioner av stor vikt. Andra syften kan vara att markera en målpunkt, utgöra fondbyggnad, vara symbol- eller identitetsskapande.”

Ett antal platser har sedan samrådsförslaget identifierats som lämpliga för högre bebyggelse inom centrumområdet. Dessa är kopplade till utpekade omlandsentréer till centrum, resecentrum som målpunkt samt Österskans som kulturell nod och markering av stadens port från öster.

Biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan - Oavsett miljövänliga bilar eller ej är det ont om utrymme/ mark i centrum. Parkeringsplatserna i markplan för bil planeras att ta bort när marken behövs i annat syfte för att öka centrumets attraktivitet; bostäder, mötesplats osv. Vad som är tillräckligt och attraktiv parkering är en ständigt aktuell fråga men inget som i detalj styrs i denna plan. Inspelet tas med inför kommande planeringskedan.

Strategi för laddning av elfordon i stadskärnan - Flera lägen för nya mobilitetsbus pekas ut i planen. Tillgänglig laddinfrastruktur planeras som service i dessa. Kommunen samverkar gärna för att skapa förutsättningar för en utvecklad laddinfrastruktur men detta är inte ett kommunalt ansvar.

Fastighetsägare i Centrum Halmstad

Fastighetsägare i Centrum Halmstad, FCH, är samverkansgruppen för fastighetsägare i Halmstad centrum för att tillsammans med Halmstad kommun och Halmstad City utveckla centrum på ett sätt vi fastighetsägare ser gynnar centrum.

FCH som grupp äger tillsammans ca 70% av centrum.

FCH delar inställningen i FÖP:en (s.7) att vägen till framgång för centrum är ett konstruktivt samarbete mellan kommun, fastighetsägare, näringsliv och invånare. Ledordet ”tillsammans” delar vi. Vi ser det som att vi är i början av en process där de olika parterna inte ännu har hittat den slutgiltiga samverkansformen.

Vi hade önskat att vi som grupp hade släppts in i ett tidigare skede för framtagande av denna översiktsplan.

Utvecklingsstrategier, som vi ser det.

Ett externt köpcentrum har en funktion, dagsekonomi. Ett externt köpcentrum maximerar således förutsättningarna endast för dagsekonomi.

En stads centrum har 5 funktioner

1. Dagsekonomi , butiker, service mm
2. Kvällsekonomi, restauranger, barer, bio mm.
3. Mänskliga möten, rum i staden, kultur.
4. Företagscenter/arbetsplats
5. Bostäder

Till skillnad från ett externt köpcentrum kan man inte bara ta hänsyn till dagsekonomin. Om vi hade gjort det så kanske man skulle överväga att göra om hela stora torg till en fri kundparkering med kundvagnar och öppnat upp alla gator för bilar samt glasat in Storgatan.

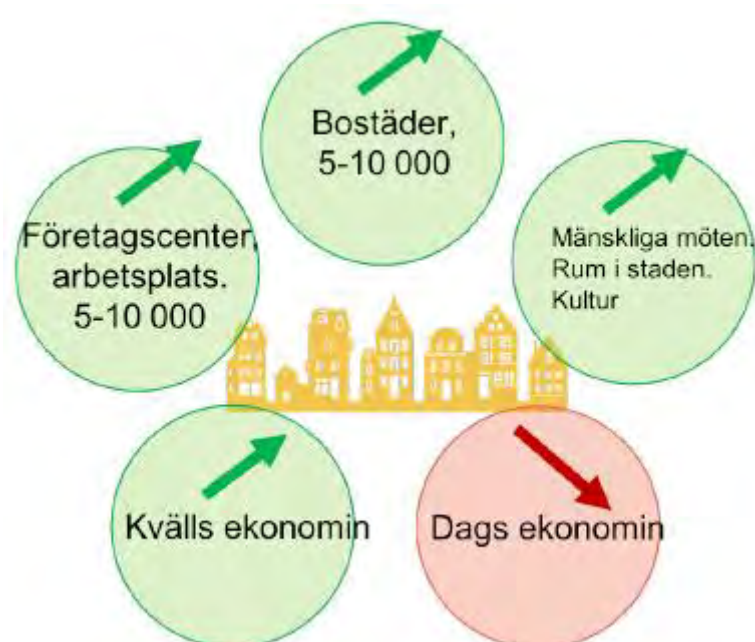
Funktion 2-5, går idag oerhört bra. Vi kan idag inte erbjuda tillräckligt med lokaler dessa funktioner efterfrågar. Teoretiskt skulle vi idag kunna fylla alla vakanser med kontor. Det allmänheten upplever som problem i centrum är funktion 1, dagsekonomi. Den står inför utmaningar. Framförallt är orsaken till detta bristande tillgänglighet. Vilket framförallt retailkedjorna och etableringskonsulterna pekar på. Enligt dessa finns inte förutsättningarna för att etablera en retailkedja i Halmstad centrum på grund av att tillgängligheten är för dålig.

- Avstängda gator, bilen har inte tillräcklig tillgång till centrum
- Brist på butiksnära p-platser, särskilt familjeparkering
- Gemensamma öppettider som svarar mot kundernas önskemål.
- digital p-skiva
- mm osv

Besluten att etablera en större retailkedja tas inte lokalt utan på huvudkontoren som oftast ligger i Stockholm. I valet mellan Halmstad och andra städer väljer man andra städer eller externa köpcentra.

Så som förutsättningarna ligger idag kommer därför funktion 2-5 tillåtas växa. Dagsekonomin kommer att koncentreras till cityloopen. Om medborgarna vill ha ett levande och starkt köpcentrum i centrum måste man skruva på förutsättningarna för tillgängligheten.

Halmstad centrum blir ett annorlunda levande centrum. Mer mötesplats mellan människor än köpcentrum.



Vertikal förtätning

Vi kan i översiktsplanen inte hitta någon vilja eller policy att bygga på höjden, vertikal förtätning. FCH ser att staden framgångsrika framtid finns på höjden. Det blir orimligt att inte låta en växande stad även växa på höjden.

En ökad koncentration, vertikal förtätning i centrum tror vi har en positiv inverkan på stadens samtliga fem ovan nämnda funktioner.

FCH anser att centrumutvecklingsplanen bör kompletteras med en policy och riktlinjer för vertikal förtätning.

Den bilfria staden kontra tillgänglighet för bilen till stadskärnan

Beroende på hur snävt man definierar centrum så är det 5000 till 10 000 personer som varje dag åker in till centrum för att arbeta. Cirka 1500 personer arbetar i gatuplan. Med samma definition är det 5 000 till 10 000 personer som bor i centrum. Det är inte samma personer som bor i centrum som arbetar i centrum

Det har sedan några decennier funnits en trend och en vision att skapa en bilfri stad. Den pendeln håller definitivt på att svänga tillbaka och ”branschen” har idag svängt. Vi delar åsikten med de flesta fastighetskonsulter och etableringskonsulter att ett bilfritt centrum är en orealistisk utopi som inte längre anses realistisk.

Bilen måste ha tillgång till centrumnära platser. Även i framtiden.

Vertikala p-platser, p-hus, ser vi framför allt är en lösning för dem som arbetar heltid i centrum och bor i centrum och bör placeras därefter.

Horisontella p-platser är en förutsättning för ett fungerande näringsliv i centrum.

Butiksnära p-platser är en förutsättning för retail och handel i centrum.

Tillgänglighetsaspekten som vi talar om ovan är framförallt kopplad till; Bibehållande och öka antalet horisontella p-platser, inte ta bort dem som finns idag. Butiksnära p-platser där man genom åtgärder får till en rotation. Gärna en prioritering av familjeparkeringar.

Vi ser det som helt orealistiskt att gång, cykel och kollektivtrafik helt kan ersätta den funktionen som bilen har idag. Ett utestängande av bilen från centrum på det sätt som redogörs för i översiktsplanen befarar vi kan döda centrum som kommunens viktigaste ekonomiska motor.

Tilläggas kan att elbilar kommer inom relativt kort tid att helt ersätta dagens fossildrivna fordon.

Kulturmiljöer

Centrumutvecklingsplanens förslag på kulturmiljöer av särskilt värde är alltför extensiv och kommer att hämma den nödvändiga förtätningen och utvecklingen av centrum.

Vi ser positivt på att man/vi skall ha ambitionen att bygga en arkitektoniskt vacker stad.

Nissan i mitten

Kärnan för handel, näringsliv och mänskliga möten sker i dag främst i det område för vi kallar för city. Detta område är idag helt beläget väster om Nissan. Vi ser stora utvecklingsmöjligheter för staden att city växer till andra sidan Nissan. Istället för att Nissan är en barriär som idag tror vi att Nissan kan hamna i mitten.

Kommentar:

Kommunen tackar för inspel och det arbete ni lägger ner på att levandegöra centrum. Modellen är klok och till hjälp för att i senare skeden aktivera centrum tillsammans.

Utvecklingsstrategier och parkering - Sedan samrådet av FÖP centrum har arbete fortgått. Kommunen ser framöver att vi kommer att nå mer och tydligare samsyn i vilken roll tillgänglig parkering för bilar har för att utveckla ett attraktivt centrum. Kunskapsinhämtning om genomförd forskning som kommunen tillsammans med fastighetsägare tagit del av tydliggör detta. Det är ont om utrymme/ mark i centrum. Parkeringsplatserna i markplan för bil planeras att ta bort när marken behövs i annat syfte för att öka centrumets attraktivitet.

Vertikal förtätning och kulturmiljö - Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljö Halmstad. Detta ger ett bra underlag vid kommande förfrågningar om förtätning i stadskärnan. Inriktningar kring bebyggelsens höjd finns i kapitlet "Skala, höjder och täthet". Här anges bland annat följande: "Vid planering av höga hus ska det alltid motiveras med ett syfte. Ett sådant syfte kan vara att utgöra landmärke, att betona entrépunkt, ett centrum eller allmänna funktioner av stor vikt. Andra syften kan vara att markera en målpunkt, utgöra fondbyggnad, vara symbol- eller identitetsskapande."

Ett antal platser har sedan samrådsförslaget identifierats som lämpliga för högre bebyggelse inom centrumområdet. Dessa är kopplade till utpekade omlandsentréer till centrum, resecentrum som målpunkt samt Österskans som kulturell nod och markering av stadens port från öster.

Shoppingloopen visar var kärnan av handel koncentreras som en överenskommelse på lite längre sikt. Avseende utveckling av centrum öster om Nissan pekar FÖP på generella sammanlänkande stråk att utveckla. Specifika tematiska satsningar och initiativ uppmuntras.

FIKA - Fantastiskt Intressant Kultur åt Alla

Föreningen driver Rotundan i Norre Katts Park

Efter fem års verksamhet i Norre Katts Park har vi samlat på oss många erfarenheter och tankar som vi vill dela med oss av till planeringen av framtidens centrala Halmstad. Under våra fem år har vi sett en stark förändring av både Rotundan och parken och har gått från att vara en ödlig mörk plats till en samlingsplats om sommarkvällarna. Rotundan har under vår ledning fått nomineringen "Årets Initiativ" av Svenska Artisters och Musikers Intresseorganisation, och tar återkommande del av statliga stöd och uppmärksammas nationellt som en kulturoas i livemusik-kretsar.

För att underlätta hanteringen har vi delat upp våra synpunkter i numrerad punktform, utan vidare tanke bakom ordningen.

1. *Ljud i city*

Vid planeringen av Halmstads utveckling måste kommunen i betydligt högre utsträckning ta hänsyn till och jobba proaktivt och förebyggande kring hur vi ska samla boende och nöje nära varandra. I Sverige och Europa talar man om "klubböden" och "livescensöden" då nöjesetablissemang i princip aldrig har lagen på sin sida och en ensam klagande kan lyckas stänga ner etablerade scener med tiotals år på nacken. I Halmstad är frågan i skrivande stund högaktuell och vi tillsammans med krogarna längs Hamngatan ställer oss frågande kring att områdena pekas ut som platser man vill ha liv, nöje och rörelse större delar av året och dygnet, samtidigt som miljöförvaltningen skriver ut brev där vi ska redovisa hur vi ska/kan bli tystare.

Vi tror på ett framtida Halmstad där alla dessa viktiga komponenter av en levande stad kan leva i symbios - men det kräver samordning och goda insatser och det är kommunen som måste samordna dessa.

2. *Halmstad när solen gått ner*

Vi och många med oss blev besvikna på att det materialet som presenterats i arbetet med FÖPen än så länge i princip uteslutande kretsar mellan timmarna från 06-18. Vi efterfrågar ett betydligt bättre fokus på Halmstads utveckling när solen gått ner - där vi ofta brottas med helt andra frågor än de som är aktuelladagtid. I hemstaden, upplevelsestaden, kunskapsstaden och inte minst studentstaden Halmstad så behöver vi framåt ta ett helhetsgrepp om den roliga delen av dygnet. Flera städer i Europa har parallellt med att ha en "borgmästare" med störst ansvar för dagtid, även utsett en "Night Queen" som äger kvälls- och nattfrågorna. Vi hade gärna sett en specifik person i Halmstad som samordnar dessa frågor.

3. *Ljus & trygghet i city*

Tryggheten i city är en ständigt aktuell fråga och många verkar tro att bara för att vi sätter upp kameror i city så ska tryggheten öka. Givetvis har det någon liten effekt, kanske framför allt symbolisk - men den upplevda tryggheten förbättras inte alls. I arbetet med stadens torg, gatustråk och parker är (som skrivet ovan) fokus nu nästan uteslutande på dagtid.

När vi i arbetet med Rotundan började sätta upp dekorativ miljöbelysning 2018 märkte vi snabbt en stor förändring i parken. Vi hade fram till dess väldigt mycket skadegörelse, inbrottsförsök och otrygghet i parken - men så fort de där ljusslingorna kom upp drog de till sig hundägare, nattliga promenadare och människor som annars hade tagit en omväg runt parken började nu gå igenom den. I alla tidigare Rotundan-år hade personalen varje kväll(!) låst ihop allt möblemang - men nu blev det överflödigt, tack vare det ökade flödet människor och folks respekt för att vi försökt göra något fint.

I år har kommunen gjort en trevlig julbelysnings-satsning i Norre Katts Park. Men delar av den hade gott kunnat få vara uppe året runt. Vi tror inte längre på hållbarheten i att pynta staden för bara en kortare stund, utan att när man tar fram ny miljöbelysning så ska den anpassas för att kunna lysa upp Halmstad året runt.

4. *Vår vision av Norre Katts Park*

Vi själva fick aldrig något riktigt grepp om utredningen stadsparken och känslan är att både vi och kommunens utförande förvaltningar också ställer sig frågande till vad den egentligen kom fram till.

Vi tror på att ta tillbaka Norre Katts Park till glansdagarna av dåtidens "Tivoli" - och återuppbygga en park fylld med liv och rörelse. I framtidens Norre Katts Park ser vi en inglasad Rotunda som kan ha verksamhet och bjuda in Halmstadborna året runt. Vi tror på att någon till slut vågar ta tag i Bastionen och gör något (vad som helst really) i eller på den. Vi ser parken som Halmstads vardagsrum - som den självklara gröna lungan fylld med kulturupplevelser, med en bra blandning av verksamheter där även Kattfotens status och dess fantastiska verksamhet höjs.

5. *Parkeplan*

Är det något vi lärt oss av dessa år i Norre Katts Park så är det att en park drar aldrig dit besökare i egenskap av att bara vara en park. För att en park ska bli välbesökt krävs där ett sammanhang, ett syfte för parken och inte minst lämplig infrastruktur (läs: toalett).

I Halmstad existerar egentligen alla parker utan att ha ett eller fylla något påtänkt syfte - i en gammaldags tro om att "parkens" dragningskraft fortfarande räcker till. Vi tycker att det är dags för att skapa en parkplan där Halmstads parker inventeras - kategoriseras och får varsina syften. När ska man gå till vilken park? Vad passar bra till vad, hur och när? Till detta ser vi att man i högre grad lyfter upp parkernas historia och hittar särskiljande formgivning med individuella kultur och designspråk. Givetvis med planer för hur de ska vara lika attraktiva att besöka eller ta del av både dag, kväll och natt.

6. *Studenterna*

Som en förening med en styrelse i den klassiska studentåldern där vi alla har studerat på olika högskolor och universitet slås vi av lyxen att Halmstad får ha en högskola utan att ge studentlivet en värdig integration i Halmstad som stad. Studenterna är i princip hänvisade till sina egna delar av staden, och vi integreras aldrig i det utbytet som vi tror båda parter kunnat växa mycket av.

Vi ser gärna att studenterna får en mer central plats i Halmstad där de välkomnas ordentligt och visar att det är en stad att fortsätta bo i, även efter studierna.

7. *Ett kulturbus för scenkonst*

Det finns inte och det behövs mer än någonsin. Simple as that

Kommentar:

Kommunen tackar för fina inspel, uppslag och förslag.

1. Ljud i city – Ny stödande planeringsinriktning tillagd i kapitel Näringsliv: “Gynnsamma lägen för kväll- och nattekonomi såsom restauranger, kulturevenemang och nattklubbar tas tillvara, utvecklas och stimuleras. Genom god planering och dialog arbetar kommunen aktivt för att ge näringsidkare goda förutsättningar”.

2. Halmstad när solen gått ner – Att anställa är inget som kan styras i en översiktsplan. Sedan planen var ute på samråd har ny centrumutvecklare anställts i kommunen som i någon mån kan bevaka “Night Queens” tänkta uppdrag. Synpunkten förs vidare till andra delar av kommunorganisationen.

3. Ljus & trygghet i city - Tryggheten i city är en mycket riktigt ständigt aktuell. I planen har sedan samråd lagts till beskrivning av denna centrumspecifika utmaning. Hela planen har också gått igenom med detta perspektiv. Belysning är en del av upplevelsen av trygghet, detta är dock inte specifikt lyft i planen utan arbetas med i senare planeringskedan. Kommunen tackar för era genomförda trygghetsinsatser.

4. Vår vision av Norre Katts Park - Förstudien fungerar som underlag för kommande långsiktig planering av Norre Katts Park och Bastionen. Beslut fattades om att genomföra åtgärder för att säkra vallarna på Bastionen samt att tillgängliggöra Rotundan och bygga en toalett som ett första steg. Åtgärderna har påbörjats och till delar slutförts. Förstudien beskriver några olika utvecklingsscenarion för Norre port och Bastionen som kan genomföras stegvis framöver.

5. Parkeplan – Under våren 2023 kommer arbete med en blågrön strukturplan att påbörjas. Den kan komma att omfatta kartläggning och planering av vilket syfte vardera plan ska ha, arbetsgruppen tar med ert önskade inspel i den fortsatta planeringen.

6. Studenterna – Viktig fråga för Halmstad som studentstad men inget som kan styras i en FÖP.

7. Ett kulturbus för scenkonst - På Tullkammarkajen pekas kluster för offentlig service med inriktning kultur ut, detta möjliggör för ett kulturbus för scenkonst. Andra inspel har också inkommit såsom konserthus, litteraturbus, konstmuseum. I kommunens lokalförsörjningsplan tas slutlig ställning till vad som ska byggas.

Halmstads City Utvecklings AB

Vi har valt att koncentrera vårt svar kring de delar där bolagets verksamhet är särskilt berörda och där vi kan bidra med synpunkter som bygger på bolagets specialkunskaper och erfarenheter.

Inledningsvis, Centrumutvecklingsplanen är väl sammanhållen och ger en bra bild över ett utvecklat centrum utifrån de utvecklingsstrategier som är bärande: Variera – Länka – Synliggöra. Halmstad Citys styrelse ser att följande åtgärder/justeringar behöver göras för att möta framtidens City.

Variera

Tanken med ett blandat centrum som lever över dygnets alla timmar och året om ställer vi oss mycket positiva till. Det skapar så väl trygghet som liv och rörelse. Vi vill särskilt lyfta vikten av att city lever utanför kontorstid. Det finns fyra tydliga centrala platser som utmärker för nattelivet i stadskärnan – Karl XI:s väg, Storgatan, Hamngatan och Lilla torg.

Här måste möjligheten för kvällsekonomin att utvecklas på ett vitalt sätt. Musik och annan underhållning behöver ha en naturlig plats och där det blir ett positivt inslag i city, gärna under större delar av året. Där näringsidkare kan ha sin verksamhet öppet under kvälls- och nattetid, utan att störa omgivningen.

Halmstad är en sommarstad med otroligt mycket besök under framför allt 8 veckor under sommaren. Här måste vi hitta en flexibilitet till att utöka vår kapacitet för restaurangernas uteserveringar för att ha möjlighet att ta emot det ökade kundflödet.

Näringsliv

Centrum skulle gynnas av en ökad dagbefolkning vilken befolkar stadskärnan dagtid och ger ökat kundunderlag till verksamheter så som lunchrestauranger och dylikt. Vi tycker det är väldigt positivt att det planeras för ca 3000 nya bostäder i centrum. Boende skapar ett naturligt kundunderlag för våra lokala näringsidkare.

Det uppskattas att det kommer behövas ca 80 000 kvm kontorsyta till stadskärnan och kring resecentrum. Här ser vi en vikt av att tidigt skapa samsyn med de lokala fastighetsägarna.

Vidare är tanken med en shoppingloop som ett starkt handelsstråk är ett tydligt grepp som också gör det enkelt för besökare att ta del av utbudet. Likaså att utveckla kultursstråk som lyfter fram Halmstads historia och synliggör alla konstskatter på ett tilltalande sätt är bra ur ett besöksperspektiv. Fler utifrån kommande besökare ger ett mer livskraftigt centrum.

Mötesplatser

Ytor och mötesplatser som är tilltalande och erbjuder möjlighet till små och stora arrangemang och evenemang är en väsentlig del av ett levande centrum. Platser för småskaliga arrangemang och evenemang beskrivs väl och ska utgöra en del av grundutbudet, ju mer som händer, desto fler besöker stadskärnan. Centrum så som det avgränsas i planen är också bäst lämpat för större evenemang som är öppna för alla. Vi ser det som väsentligt att ta med i planeringen att göra det enkelt att arrangera större evenemang på ett kvalitativt och hållbart sätt. Det bör innefatta tankar kring infrastruktur för el, vatten, fiber, avlopp etc samt säkra till-och utrymningsvägar för blåjusgruppen m fl.

Framtidens Stora torg ser vi som den mest primära mötesplatsen i Halmstads stadskärna som lever året runt. Här ska finnas aktivering för både dem äldre och yngre samt ska upplevas säker och trygg. Vi tror att en attraktiv torghandel kommer skapa liv och rörelse på torget året runt. Här finns så pass stora ytor att en permanent mat-glasservering ska kunna finnas med möjlighet till uteservering som är ett komplement till dagens Pressbyrå. Man ska nyttja soltimmarna bättre och använda den ytan med soltimmar till uteservering. Här finns möjlighet att bygga ett servicehus som upplevs både säkert och hygieniskt.

Lilla torg är ett exempel på mötesplats som kan göras mer levande i samråd med fastighetsägare och näringsidkare runt torget. Planförslaget säger att uteserveringarna ska placeras på torget och

fastigheterna hållas fria. Här föreslår vi det omvända, uteserveringarna placeras i direkt anslutning till restaurangerna och torget öppnas upp mötesplats och för evenemang. Det gör att näringsidkarna har möjlighet att lösa logistik för personal mm på ett hållbart och effektivt sätt samtidigt som torget öppnas upp för mer flexibla lösningar kring evenemang, tillfälliga utställningar, marknader mm.

Hamngatan är ett exempel på mötesplats som kan göras mer levande och tryggare i samråd med fastighetsägare och näringsidkare. Här kan vi skapa en levande restaurang- och nöjesgata med närhet till vatten. Här bör man se över hur man arbetar med ljudnivåer för att hitta en samklang som långsiktigt fungerar både för boende och nöjeslivet. Den ska vara acceptabel för boende runt omkring.

Halmstad har en stor potential som en ledande mötesstad. Det vi saknar idag är en citynära mötes-/kongressanläggning som kan husera 250 + sittandes matgäster och rumskapacitet för affärsturism. Med ett citynära hotell, i nära anslutning till Halmstads teater, ges möjligheten att konkurrera med destinationer med samma storlek som Halmstad. Halmstad Teater har stor potential och kapacitet att bli en varierad mötesplats och framförallt nyttjas som scen under hela året och spritt över fler timmar på dygnet. Tillsammans med ett citynära hotell, som vi gärna ser blir ett nytt landmärke, kan Halmstad bli en mötesstad med kvalité och känsla.

Beskrivningen av Norre katts park som en mötesplats för många grupper, över året och över dygnet är positivt, inte minst att arbeta tillsammans med redan etablerade aktörer i parken som kan driva och underhålla en mer fast scen är en viktig del av attraktionen. Detta skapar också en tryggare stadspark, då vi har etablerade aktörer som vistas i parken.

Det sätt som grönytor är tänkta att bevaras, utvecklas och anläggas nya, gör att helhetsuppfattningen av centrum blir attraktiv, ger möjlighet till avkoppling och en skön atmosfär.

Länka

Att Nissan varit en barriär för att koppla samman centrum är väl känt. Med de förslag som presenteras på nya kopplingar över vattnet sammanförs centrum's olika delar på ett bra sätt. Väsentligt är dock att värna om möjligheten att ta sig nära centrum med båt och att också möjligheten till vattennära evenemang finns med i planeringen. De kopplingar som är beskrivna väster om Slottsbron bör särskilt ses över och samplaneras med trafikplanen för att inte skapa hinder i stället för möjligheter.

En rad bra lösningar för att ta sig till centrum presenteras, till viss del visas på förslag på hur man enkelt och tillgängligt transporterar sig inom centrum och på så vi skapar möjligheter till tillgänglighet och rörelse. Det vi ser kan komplettera är mer moderna lösningar kring smart mobilitet där du kan parkera din cykel och andra framtida miljövänliga transportmedel säkert och samtidigt erbjudas möjlighet till uppladdning av ditt fordon och varför inte som betaltjänst.

Parkering

Vi ser en stor vikt av att behålla de horisontella parkeringsplatserna som finns på markplan. Dessa parkeringsplatser ska finnas kvar på centrumnära platser, dock inte på Lilla torg som blir en mötesplats.

Däremot ser vi gärna en förändring i att man på markplatser endast kan parkera max 2 timmar. Det är dessa platser som nyttjas av de personer som har snabbare ärenden till centrum. Det är stor vikt att man ska kunna köra in till de mest centrala delarna för att utföra ärenden. Ska man vistas en längre tid i centrum så hänvisas man till parkeringshus. Viktigt att tydliggöra vart både kommunala – och privatägda parkeringshus finns genom skyltning.

Flertalet parkeringshus i centrala Halmstad är privatägda och kommunen behöver ta höjd för att dessa kan byggas om och inte finnas kvar i framtiden. Man ska redan nu planera för att få in ytterligare ett P-hus centralt med en utvecklad laddningsstruktur.

Som det ser ut nu så riskerar vi att bli av med betydligt fler stadsnära parkeringar än det läggs till parallellt med att staden ska växa rejält.

Framtidens servicebyggnader- ett signum för Halmstad?

Likaså saknar vi tankar kring servicebyggnader med hög trygghet och klass med flera användningsområden. En tanke kan vara att möjliggöra det tillsammans i servicebyggnader med toaletter, amningsrum och där centrums besökare har möjlighet kunna låsa in och ladda batterier, och parkera sitt moderna fordon tryggt och säkert samt förvaringsskåp.

Dessa byggnader skulle kunna ha ett speciellt signum som känns igen, och placeras på de större mötesplatser som pekats ut: Stora Torg, Lilla Torg, Norre Katts park, Resecentrum för att nämna några.

Resecentrum

Ett utvecklat och tilltalande resecentrum som varmt välkomnar våra besökare och gör det enkelt att ta sig vidare är avgörande för vår attraktivitet. Centrumutvecklingsplanen lyfter upp Resecentrum och dess omgivning som ett viktigt utvecklingsområde, det ser vi mycket positivt på då det är en avgörande faktor för att Halmstad ska kunna vara en evenemangs- och mötesstad som konkurrera med jämförbara destinationer. Vi betonar att resecentrum är en viktig entré till centrum och bör stråkutvecklas med ett naturligt flöde för att man lätt ska kunna hitta in till centrum genom Kungsfreden.

Båtliv

En stad med centrum så nära vatten och hav ska erbjuda möjligheter till ett bra båtliv och för turism. Vi önskar endast poängtera vikten av att överfarterna som beskrivs på annat ställe i planen inte blir ett hinder.

Synliggöra

Identitetsskapande stråk

Det är en mycket tilltalande idé med identitetsskapande stråk som Kultursstråk Nissan och Vallgravstråket. Att ta tillvara närheten till Nissan och skapa ett promenadstråk har diskuterats länge, och tillsammans med tanken att koppla istället för att dela centrum via Nissan, där konst och kultur sätter sin prägel ser vi som en av de viktigaste åtgärderna för ett attraktivt och besöksvänligt centrum.

Med Vallgravstråket kan Halmstad historia lyftas fram på ett smart sätt. Tillsammans med kultursstråk Nissan kan Halmstads centrum bli en tydlig reseanledning i sig själv och kombinerat med andra fördelar bidra till Halmstads attraktionskraft

Sammanfattningsvis, styrelsen för Halmstad City ser mycket positivt på centrumutvecklingsplanen med tillägg av de förslag som vi lämnat. Historia som möter en modern framtid och detta i närheten till vatten är en oslagbar kombination som ger förutsättningar för en mycket attraktiv och omtalad centrumdestination.

Kommentar:

Kommunen tackar för inspel och positiva tillrop. Tillsammans ska upplevelsen av centrum förflyttas i positiv riktning. Nedan har vi sammanfattat några av de förändringar och förtydliganden som gjorts sedan samråd som har bäring på ert yttrande:

Variera

Ny stödande planeringsinriktning tillagd i kapitel Näringsliv: "Gynnsamma lägen för kvällsekonomi tas tillvara, utvecklas och stimuleras. Genom god planering, dialog och tillåtande förhållningssätt till lagstiftningen arbetar kommunen aktivt för att ge näringsidkare goda förutsättningar.

Ny planeringsinriktning tillagd i kapitel Näringsliv: "Möjliggöra för flexibelt och varierat utbud av verksamheter och aktiviteter i lokaler och på offentliga platser. Skapa förutsättningar för att enkelt kunna ställa om, möta trender och gynna höga besöksflöden".

Utveckling av Österskans med bland annat hotell och kongressmöjligheter är sedan genomförd folkomröstning nedlagda. Ny planeringsinriktning är formulerad i planen där det möjliggörs för bland annat bebyggelse i i mer begränsad omfattning. Planeringsinriktningar för Lilla torg är justerade mot att välkomna näringsidkares verksamheter nära fasad. Planeringsinriktningar för Stora torg uppmuntrar att utnyttja sollägen.

Länka

De båda planeringsinriktningarna i kapitel Tillgänglighet och parkering stöttar utbyggnad av moderna lösningar kring smart mobilitet; "Beredskap och yta ska finnas för nya typer av fordon, resetjänster och samarbeten" samt "Behovet av säker cykelparkering beaktas vid planering och i genomförandeprojekt".

Det är ont om mark i centrum. Parkeringsplatserna i markplan planeras att ta bort när marken behövs i annat syfte för att öka centrums attraktivitet; bostäder, mötesplats osv. Att reglera tid, kostnad, format och skyltning av parkering är en ständigt aktuell fråga men inget som styrs i denna planen. Arbetsgruppen tar med sig inspelet till kommande planeringsskeden. Flera lägen för nya mobilitetsbus pekas ut i planen. Tillgänglig ladd infrastruktur planeras som service i dessa.

Tack för den fina idén om framtidens servicebyggnader som signum för Halmstad. Arbetsgruppen bär med sig detta till kommande planeringsskeden.

Utveckling av stadskärnans koppling till resecentrum är beskriven i områdesbeskrivning Brostråket.

Det är förtydligt att broarna i möjligaste mån ska ta hänsyn till Nissans båtliv, se även kommentar till Båtklubben Najadens yttrande.

Synliggöra

Fördjupat kunskapsunderlag för Kulturmiljö Halmstad har tagits fram som beskriver de värden som är av riksintresse i vår stad. Med bättre kunskap om det vi kan visa upp och vara stolta ökar potentialen att stadskärnan i sig med bland annat de identitetsskapande stråken blir en reseanledning.

Halmstads Roddklubb

Halmstads Roddklubb, HRK, grundades 1889 och har sedan dess hållit till på Nissan. Tidigare hette vi Halmstads Gymnastik- & Roddförening. Vi är en ideell förening och vi blev 2021 utsedda till årets förening i Halland av RF-SISU. Våra aktiva medlemmar spänner sig från barn i 10-års ålder till 80-åriga veteraner. Verksamheten vi bedriver på Nissan är uteslutande s.k. olympisk rodd.

För att lättare förstå våra synpunkter krävs lite inledande information. Många tror att rodd och kanot är samma sak, men en tävlingsroddbåt skiljer sig från en kanot på ett par väsentliga punkter. Roddbåtens åror sitter fast i båten och man färdas med ryggen i färdriktningen. Själva roddbåten är ungefär lika bred som en kanot men med årorna blir en roddbåt upp till 8m bred från ena årbladet på ena sidan till ett på andra sidan. Vi tävlar i singel, dubbel, fyra- och åttamannabåtar.

Att vi färdas med ryggen i färdriktningen och att båten med åror är så bred gör att vi generellt inte tycker om bropelare och övriga hinder i Nissan såsom bryggor, fontäner mm som sticker ut. En åttamannabåt är ca 20m lång och med roddare väger den upp mot 800kg. Det är med andra ord en rätt otymplig båt att hantera med hinder i Nissan. HRK's herrar har de senaste åren varit på pallen ett par gånger på SM i denna båtklass (t.ex. silver 2021) och damerna vann guld 2017. Utan möjlighet till träning på Nissan, inga medaljer.

Om en roddare kör in i en bropelare av misstag blir det så klart materiella skador på båt och åror. Men lika ofta hamnar roddaren i vattnet, då båten tar i vatten eller att man inte kan hålla balansen om en åra har gått av.

Det, för oss, sämsta stället för en ny bro är mellan Järnvägsbron och Österbro med bropelare som stör. Sträckan där rors mycket frekvent och vi anordnar också tävlingar här bl.a. då Halmstad har haft SM-veckan två gånger. Vi skulle också haft det nu senast då SM-veckan ställdes in två år på rad. En tävlingsbana skall vara rak och helst vara 13,5m bred, dvs 27m bred för tävling med två båtar i bredd. Varje båt har en egen bana. Banlängd för denna typ av tävling skall vara 350-500m.

Exempel på bra utformad bro är Wrangelsbron. Tre breda fack, där det sällan blir trångt. Ett i vardera riktningen då vi kör högertrafik. Mittenfacket används som ”omkörningsfil” om så behövs. Här är visserligen Nissan bred. En av de sämre broarna är gångbron vid biblioteket. Bara ett fack för rodd i båda riktningarna och bropelare rätt långt ut i Nissan på annars roddbart vatten. Här finns risk att båtar kolliderar med varandra eller med bropelare.

En annan synpunkt på en bro är dess frigående höjd över vattnet. Skulle bron vara extremt låg och det råder högvatten, skulle det finnas risk att en roddare slår bakhuvudet i bron. Skulle detta hända svimmar säkert roddaren och hamnar i vattnet, vilket vore katastrofalt. Vi planerar även att skaffa oss följe/säkerhetsbåt av s.k. katamarantyp. Fördelarna med dessa är att en tränare sitter högre upp och har bättre överblick, samt att båten ger betydligt mindre svallvågor, vilket är till fördel även för alla andra som nyttjar Nissan. Med en sådan båt blir låga broar också en risk.

Vi inser att vi inte kan hävda att vi inte vill ha några nya broar alls. Men vi önskar så få nya broar som möjligt, framför allt mellan Laxön och tullkammarkajen, där vi ror som oftast. Framförallt är

det viktigt att vi får vara med att påverka de nya broarnas utformning för att fortsatt kunna bedriva träning och tävling och fortsätta vara en av de framgångsrikaste roddklubbarna i landet.

Kommentar:

Kommunen tackar för fina inspel. Flera föreningar verksamma längs Nissan har framfört synpunkter.

Kommunen har sammanställt ett gemensamt svar. Se kommentar till Båtklubben Najadens yttrande ovan.

Halmstads Segelsällskap

Staden möter havet

Halmstads Segelsällskap har tagit del av kommunens översiktliga planering och har särskilt fördjupat oss i Centrumutvecklingsplan 2050. Planen kommer att få en betydande påverkan för Segelsällskapets verksamhet och vi lämnar vårt yttrande efter beredning och beslut i styrelsen.

Halmstad är kännetecknat av vattenleder och havet. Stadens historia och utveckling har ett starkt marint inslag. När man studerar kartmaterial och utvecklingsstråk i översiktliga planen är det tydligt att Nissan och havet är navet i kommunens struktur och karaktär. Att möjliggöra så mycket aktivitet som möjligt på Nissan bör ha hög prioritet för att maximera upplevelsen för halmstadbor och tillresta. Aktiviteter på Nissan bidrar till ett levande centrum.

Staden har växt fram på båda sidor om Nissan och sjöfart har haft en mycket stor påverkan och dragningskraft för tillväxten både industriellt och bostadsmässigt. Möter man Halmstad från havet syns vidsträckta stränder och tydliga landmärken såsom Tylön, fyren Tylögrund, Trade Center och Viking Malts mäktiga byggnader. Vi möter en modern hamn med god kapacitet som är i ständig utveckling, det senaste tillskottet med daglig färjeförbindelse till Grenå. I Nissans mynning ser vi en vacker och väl fungerande fritidsbåtshamn som Halmstads Segelsällskap (HSS) driver och den är vår bas för en mycket omfattande verksamhet. HSS bildades redan 1910 av hängivna entusiaster som med mycket ideellt arbete lyckades bygga upp en verksamhet och fritidsbåtshamn i inloppet till Nissan som vi i dag är mycket stolta över.

Halmstads Segelsällskap är en ideell förening som bedriver en verksamhet bestående av bland annat tävlingsverksamhet på elitnivå, jollesegling och seglarskola för barn och ungdomar samt hamnverksamhet för ett stort antal fritidsbåtar (bryggplatser och uppställning vintertid). Ett antal ställplatser för husbilar och gästplatser för båtar bidrar till besöksnäringen i Halmstad. Föreningen har under året startat ett stort utvecklingsarbete för att förstärka och förnya verksamheten. I detta arbete har hela medlemskåren uppmanats delta. Fritidsbåtshamnen ligger i ett område som är klassat som ett riksintresse för friluftsliv.

I dag är Nissan seglingsbar ända upp till Slottsbron och är en populär gästhamn för båtuturism från hela världen. De åtgärder som nu är föreslagna för att bryta Nissan som barriär kommer att få mycket stora konsekvenser för båtlivet i Halmstad.

Halmstads Segelsällskap är positiv till kommunens utvecklingsplaner och vill på ett aktivt sätt medverka till att planerna förverkligas.

Våra synpunkter

- Hela småbåtshamnen och västra stranden borde ingå i planförslaget på grund av de konsekvenser som utbyggnad av de föreslagna broarna kommer att få för båtlivet i Nissan och för den maritima miljön.
- Halmstads Segelsällskap uppfattning är att en tunnel för biltrafiken är det bästa alternativet för boendekvalitén och för att stärka Nissans attraktivitet i den marina miljön. Båtlivet och gästhamn i Nissan är en mycket viktig beståndsdel för besöksnäringen och är starkt förknippat med kommunens varumärke.
- För att möjliggöra fri passage av motorbåtar upp till Slottsbron bör broarna ha en fri höjd för passage av minst sex meter. Den arkitektoniska gestaltningen måste särskilt och noggrant studeras utan att framkomlighet på Nissan äventyras. Halmstads nya broar ska vara en upplevelse inte något hinder eller förfulande. Vi vill att man ska tänka i termer av Venedig eller känslan utmed Paris broar. Goda exempel där satsningar gjorts på vattenvägarna är Köpenhamn och Malmö, vår rekommendation är att man hämtar inspiration från dessa och andra platser där vattnet är i fokus i stadsmiljön.
- Ett aktivt båtliv på Nissan får man om kommande broar så lite som möjligt hindrar vattenaktivitet som förutom båttrafik inkluderar aktiviteter som SUP paddling, kanoter och roddbåtar. Mindre eldrivna båtar för uthyrning kan ge även icke båtägare chans att se Halmstad från vattnet. Att möjliggöra farbarhet för mindre farkoster hela vägen från Slottsmöllan till Nissans mynning ger en lång sträcka med skyddat vatten. Den låga höjden på Slottsbron är ett bekymmer men innebär inte att kommande broar skall byggas lika låga.
- I dag finns det cirka tusen båtplatser i kommunen. Med den planerade befolkningsökningen och samma intresse för båtliv måste man planera för en utökning av minst femhundra båtplatser.
- HSS har utbyggnadsmöjligheter och hamnbassängen kan inom de befintliga vågbrytarna öka antalet bryggplatser. För att vara attraktivt måste åtgärder vidtas för att förhindra vågbildning inom området. Fler bryggplatser kräver större plats på land för uppställning, området vid den planerade bilbron måste i så fall deponeras för HSS utökade verksamhet och är helt i enlighet med planens intentioner för detta område.
- Detaljplaneläggning och genomförande måste ske i ett nära samarbete mellan kommun och HSS och ekonomiska medel från kommunen måste tillskjutas för att öka antalet bryggplatser och landplatser.
- Området utmed vågbrytaren iordningställs och en utsiktsplats anordnas för att bli ett attraktivt utflyktsmål för besökare och för stadens befolkning. Goda exempel finns i Höganäs och Helsingborg där gestaltning och tillgänglighet åstadkommit på ett tilltalande sätt.
- Kajerna inom småbåtshamnen upprustas och förstärks för att klara kranbilar och HSS egna kranar.
- En kommersiell verksamhet i form av marina med varv, butik, sjömack, inomhusförvaring av båtar och möjlighet till laddning av båtar och husbilar kan placeras söder om bilbron. Här kan även en båtbottentvätt placeras som innebär att båtar inte behöver bottenmålas vilket är en kraftfull miljöåtgärd.
- En ramp anpassad för sjösättning med trailer och med ett tillhörande område för parkering av trailer och bilar i dess närhet för de som använder sin båt/vattenskoter under dagen måste finnas i en sjöstad. Detta är ett behov som det inte finns någon bra lösning på inom

kommunen idag. Behovet finns både hos kommuninnevånare och hos turister som kommer med båt på trailer.

Hela västra stranden ligger i ett mycket attraktivt område och kommer att kunna nås av många stadsnära invånare på gångavstånd. Havet, Nissan och den maritima miljön skapar förutsättningar för en god livsmiljö och en social hållbarhet.

Halmstads Segelsällskap ställer sig positiv till Centrumutvecklingsplanens intentioner och vill på ett aktivt sätt medverka i den kommande detaljplaneringen. Vi tror att våra erfarenheter och kunskaper om den maritima miljön är viktiga byggstenar för framtiden.

Kommentar:

Kommunen tackar för fina inspel. Flera föreningar verksamma längs Nissan har framfört synpunkter.

Kommunen har sammanställt ett gemensamt svar. Se kommentar till Båtklubben Najadens yttrande ovan.

Klimataktion Halmstad

Vi har tagit del av förslaget till fördjupad översiktsplan för centrala Halmstad och väljer här att yttra oss endast i form av några korta punkter. Detta mot bakgrund av att många av våra synpunkter redan är framförda i samband med remisser av kommunens tidigare planer.

Vi noterar att kommunens planarbeten fortfarande är hårt fixerade vid de förhållanden som prognosticeras för år 2100, här dock med ett undantag, samtidigt som denna plan ska grunda detaljplaner för nybyggnation som kan förväntas ske ända fram till år 2050. Vi vill återigen peka på det mycket viktiga hundraårsperspektivet, dvs nya byggnader, liksom väsentlig ny infrastruktur, exempelvis vägar, ska kunna användas under hundra år eller mer. Det finns flera motiv till detta tidsperspektiv. Ett är naturligtvis rent ekonomiskt, men det handlar även om trygghet och om att kunna uppleva staden med kulturella trådar bakåt. Som motiv till att använda siffror för år 2100 brukar ofta anges att det saknas prognossiffror som sträcker sig längre fram, men detta innebär inte att havsnivåhöjningarna upphör det året. En säkerhetsmarginal behöver således läggas till och planen revideras med utgångspunkt från högre havsnivåer. Som exempel på betydelsen av att använda ett hundraårsperspektiv brukar vi använda Halmstads rådhus, i år 84 år gammalt och långt ifrån en förbrukad resurs.

Genomförandet av planen förutsätter mångmiljardinvesteringar i inre och yttre översvämningsskydd och avancerad finansiering kommer att behövas för att klara detta. Ett antal förhållanden behöver här klarläggas innan en plan av denna typ kan fastställas och kostnaden för skydden måste ställas mot de värden som avses skyddas.

Att befintlig bebyggelse i de centrala delarna av staden behöver förses med barriärer som skyddar fram till cirka år 2070 ser vi som en självklarhet i och med de stora ekonomiska och kulturella värdena som behöver skydd. Kostnaderna kommer dock att bli betydande utöver vad skyddsbarriärerna i sig kostar.

Den yttre barriär som bedöms erfordras från och med år 2070 är inte lika självklar. Kostnaden är hisnande. Portarrangemanget bedöms för det enklare alternativet kosta 600 miljoner kronor och den tillkommande pumpstationen för Nissans vatten 1 500 miljoner kronor, dvs totalt 2 100

miljoner kronor. I kostnadsbedömningen ingår inte en hel del tillkommande åtgärder. Vi känner därtill en tvekan om egenskaperna hos den mark i vilken barriären behöver förankras. Barriären avses ge skydd upp till nivån +5 meter, men inte mer.

I första steget bör beräknas värdet av den befintliga bebyggelse som behöver skyddet, såväl värdet idag som bedömt kvarstående ekonomiskt värde år 2070. Vi bedömer att barriären kommer att kosta mer än 2070 års värde av de objekt den ska skydda och som finns idag. Den befintliga byggnationen år 2070 helt eller till övervägande del avskriven. Den yttre barriären är därmed inte samhällsekonomiskt lönsam, om den inte finansieras av tillkommande objekt.

Som tillkommande objekt som är i behov av den yttre barriären har vi i huvudsak identifierat nya bostäder. En sammanräkning av i förslaget nämnda exploateringsområden visar att cirka 2 000 av de bostäder som tillkommer fram till år 2050 blir i behov av det yttre skyddet. Det skulle innebära att varje ny bostad kommer att behöva översvämningsskyddas för över en miljon kronor. Vi tror att det kan vara klokt att räkna försiktigt med 1,5 miljoner kronor, eftersom vi vet att det finns tillkommande kostnader, förutom kostnadsbedömningen för yttre barriär och pumpstation. För området Tullkammarkajen tillkommer även kostnaden för inre barriär mot Nissan, eftersom denna blir en följdverkan av att området exploateras. Den fråga som direkt uppkommer är hur dessa skydd ska finansieras. Om kostnaderna påförs exploatörerna blir följdverkan extremt höga boendekostnader.

Skulle finansieringen utgöras av kommunala medel uppstår en kraftig anspänning på den kommunala ekonomin. Ett annat handlingssätt är att inte klarlägga finansieringsfrågorna förrän i den yttre barriärens byggskede och därmed rulla problemet framåt, möjligen i spekulation om framtida statsbidrag. Det måste i det fallet anses tveksamt om staten finansierar skyddsåtgärder som behövs för att skydda bebyggelse som planlagts utan beaktande av väl kända klimatförändringar.

Mycket av planförslagets innehåll anknyter till befintlig bebyggelse längs Nissan, exempelvis Östra förstaden, Teatern, Torggaraget, mm. Vi vet att havets stigande normalnivå kommer att styra grundvattennivån i dessa områden. Det har inte klarlagts om denna bebyggelse klarar höjt grundvatten utan att effekter uppstår i form av vatteninträngning i källarplan och upptryck på grundläggande betongkonstruktioner. Ett klarläggande av detta är en viktig planförutsättning.

Slottsbrofrågan verkar bara vara delvis hanterad. Vi har sett i texten att bron kommer att integreras i översvämningsskydden och i vissa situationer ska stängas för trafik. Vi har dock även situationer med mycket höga flöden i Nissan i kombination med en högre havsnivå. Kommer bron att klara detta utan att raseras? Kommer den att dämna flödet och höja Nissans nivå uppströms? I annat fall torde en ny bro behöva ersätta den nuvarande, väldigt låga, konstruktionen. Detta torde påverka omgivande bebyggelse etc.

Nya och djupa underfarter föreslås, men frågan är om man har beaktat stigande grundvattennivåer och av dessa följande kostnadsdrivande effekter. Frågan är även hur viadukten vid Viktoriagatan kommer att fungera vid höjt grundvatten.

Bra i planförslaget är att satsningen på öppna dagvattensystem kommer att ökas. Sådana system

har flera fördelar. Vi vill även lyfta idén om att istället för byggnation på Tullkammarkajen kan en resilient park anläggas. Det skulle vara en kostnadseffektiv lösning som även stärker den maritima upplevelsen.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att avgörande grundförutsättningar inte är klarlagda och att det inte går att avgöra om förslaget till fördjupad översiktsplan alls är genomförbart.

Kommentar:

Kommunen tackar för yttrandet.

Vad gäller synpunkten om för kort tidshorisont för byggnation har det nu tillkommit ytterligare kunskap om havsnivåhöjningen utöver de scenarier fram till 2100 som finns. Eftersom planeringsinriktning 7.1 i Framtidsplan 2050 anger att klimatanpassningsåtgärder ska dimensioneras minst för beräknade klimatförändringar till år 2100 kommer detta troligtvis få genomslag vid kommande planering i kustnära lägen. Kommunen är medveten om att klimatförändringarna inte slutar vid 2100.

I fördjupad översiktsplan för centrum ingår endast förslag på klimatanpassningsåtgärder längs med Nissan, längs med den tillkommande vägen på Söder samt längs med Stålverksgatan. Skydden ska utredas som påbyggnadsbara för möjligheten att kunna höja dem i framtiden och medel ska sökas externt. Ytterligare klimatanpassningsåtgärder är inte föreslagna och kan således inte bemötas i detta läge.

Slottsbrons konstruktion kommer studeras fördjupat i samband med klimatsäkringsprojektet. Bron är relativt låg och risken finns att konstruktionen kan få en dämpande effekt vid en multipel vattenbändelse.

Grundvattenproblematiken i nya bostadsområden och vid underfarter är något som kommer hanteras vid detaljplaneläggning och projektering. I underfarten vid Viktoriagatan har det tagits hänsyn till vattenproblematik. Kommunen tackar för positiva kommentarer kring öppna dagvattensystem och nya idéer.

Högskolan i Halmstad

Högskolan i Halmstad ser positivt på planen som generellt sett är väl genomarbetad. Högskolan är mån om att Halmstad utvecklas och anpassas till fortsatt expansion. Högskolans kommentarer berör framförallt studentbostäder men även lite om stråken till högskolan.

Studentbostäder

I dag finns det cirka 1 200 studentbostäder i Halmstad. Behovet uppskattas vara drygt det dubbla, närmare 2 500 bostäder. I Framtidsplan 2050 pekas tre områden samt centrala Halmstad som platser där studentbostäder ska prioriteras. I centrumutvecklingsplan 2050 - Fördjupade översiktsplan för Halmstad Centrum anges i planinriktningarna att: ”Högskolan är av central betydelse för kommunens utveckling”, ”Bostadsbehovet för studenter behöver tillgodoses i bra lägen i förhållande till högskolans lokalisering.” och ”Studentbostäder är ett positivt inslag i centrum.”

Det ser Högskolan som mycket positivt, men för att säkerställa att det verkligen byggs bostäder för studenter så behöver Centrumutvecklingsplan 2050, tydligare beskriva det verkliga behovet så att fastighetsägare förstår det akuta och långsiktiga behovet. De föreslagna bostadsutvecklingsområdena behöver förtydligas med en numerär på det antal studentlägenheter som skall skapas för att täcka behovet.

Centrumutvecklingsplan 2050 anger även att det ska byggas olika typer av lägenheter med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Det är en bra planeringsinriktning men behöver

förtydligas med någon form av inriktning/fördelning av de olika typerna så att det säkerställs att det skapas lägenheter anpassade till studenternas förutsättningar.

Vill kommunen att studenterna efter sina studier ska stanna kvar i Halmstad och bidra till Halmstads utveckling så behöver det även tydliggöras att det behöver byggas fler lägenheter för unga vuxna.

Ska målet att säkerställa att det finns tillräckligt med studentbostäder lyckas så behöver det tillkomma minst 200 nya studentbostäder om året i fem år för att tillgodose behovet, det vill säga cirka 1 000 studentbostäder på fem år. Därefter behöver det ske en normal långsiktig byggnation i takt med högskolans utveckling så inte förhållande mellan antal tillgängliga studentbostäder i förhållande till antal studenter minskar.

Stråk

Högskolan tycker det är bra att olika stråk belyses väl. Det är viktigt med bra stråk för oskyddade trafikanter mellan högskolan och stationen/resecentrum/centrum. Vi vill uppmärksamma att stationsstråket så som det är ritat i bilden på sida 171 i dagsläget inkluderar ett för cyklister enkelriktat avsnitt av Hertig Knutsgatan.

Kommentar:

Kommunen tackar för kloka inspel i yttrandet.

Studentbostäder – I den kommunomfattande översiktsplanen Framtidsplan 2050 anges att studentbostäder ska prioriteras i centrala staden och i område med cykelavstånd till högskolan. Fördjupad översiktplan är uppdaterad med liknande skrivning i kapitel I kommunens Riktlinjer för bostadsförsörjningen, som är under framtagande, analyseras bostadsbehovet. Här föreslås planerade åtgärder som främjar ett bostadsbyggande efter behov. Det är också här utbyggnadsområden som är lämpliga för studentbostäder föreslås.

Stråk – Vid utveckling av stationsstråket hela vägen till Högskolan är det en av de viktigaste åtgärderna att göra Hertig Knutsgatan dubbelriktad. Behovet är uppmärksammat.

Kulturmiljö Halland

Kulturmiljö Halland mycket positivt på att den fördjupade översiktsplanen utgår från kulturmiljön som en grundläggande faktor för stadens framtida utveckling. Ett citat på s 16 kan belysa detta:

”Att värna kulturhistoriska miljöer och byggnader år 2050 en självklar utgångspunkt vid utvecklingen av stadens centrala delar.” (s 16)

Kulturmiljödokument som riksintresseområden, kulturmiljöprogram, inventeringar och förundersökningar är fortsatt grundläggande för en god framtida stadsplanering.

Några kommentarer kring de olika förslagen

I områdena H:26,28,34 och 37 innebär förslaget en direkt eller indirekt påverkan på byggnader som upptas i den länstäckande bebyggelseinventeringen och i kulturmiljöprogrammet för Halmstad stad.

H26 utgör ett område där extra försiktighet bör iakttas då den är belägen innanför stadens tidigare befästningsvallar.

H26/H36 är båda inom riksintresseområdet för Halmstad (Halmstad-Innerstaden och Östra Förstaden KN35).

H37 innefattar den äldre tennishallen från 1930-talet. Enligt förslaget bör denna byggnad ge väg åt flerbostadshus. Förslaget bör tas bort då byggnaden är av högt kulturhistoriskt värde, Klass B; av regionalt intresse

Förslaget visar över lag på goda intentioner. Om den utpekade bebyggelsen i områden, såsom H35-36, kan få samspela med ny bebyggelse kan detta främja de befintliga kulturvärdena. Den industriella bebyggelsen skulle kunna göras mer tillgänglig och bli en mer integrerad del i stadsbilden.

Vad gäller Österskans, som Offentlig mötesplats att utveckla, (s 75) bör tilläggas att ny bebyggelse ska ansluta till den kulturhistoriskt värdefulla miljön och den befintliga bebyggelsens skala.

Klimatanpassningen av Nissan inom de centrala delarna av Halmstad är en fråga som kommer påverka de kulturhistoriska värdena för området. Murar planeras att uppföras utmed Nissan. Stor hänsyn bör här tas till stadsbilden och befintlig kulturhistorisk värdefull bebyggelse.

Kommentar:

Kommunen tackar för kloka inspel i yttrandet. Inför granskning har ett fördjupat kunskapsunderlag avseende riksintresse kulturmiljö för Halmstad. Kunskapsunderlaget utgår från beskrivningen av riksintresset och fördjupar den. Utöver det så har riktlinjer kompletterats för de områden som berörs kulturmiljöer, både av riksintresse men också de som ingår i kommunens kulturmiljöprogram.

H26 – Synpunkten tillgodoses. Område H26 har tagits bort efter samråd av hänsyn till riksintresse för kulturmiljö.

H28, H34 – Områdesbeskrivningarna har kompletterats med information om att kulturhistoriska intressen ska uppmärksammas i planprocessen.

H37 – Synpunkten noteras. I områdesbeskrivningen framkommer tydligt att konsekvensen av att föreslå denna fastighet för ny bebyggelse är att den gamla tennishallen rivs. Beskrivningen har också kompletterats med att fastigheten ligger i nära anslutning till område av riksintresse för kulturmiljövården. Exploaterings påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Österskans - Sedan samrådsförslaget har förslaget med ett högt hotell på Österskans utgått. Ny planeringsinriktning finns framtagen som beskriver att hänsyn ska tas till befintliga kulturmiljövården.

Vid byggnation av klimatanpassningsåtgärder kommer det att tas hänsyn till stadsbilden och riksintresse Halmstads centrum (KN35). Detta är förtydligat i aktuella områdesbeskrivningar.

Skrivelser från företag

Cityfastigheter i Halmstad AB

Vertikal förtätning

Centrumutvecklingsplanens ansats att väsentligt öka antalet boende i eller nära stadskärnan är i sig lovvärd. Planen ger emellertid inga som helst direktiv för att tillvarata möjligheterna att förtäta i stadskärnan genom att bygga på höjden.

Vi önskar att centrumutvecklingsplanen bör kompletteras med en policy och riktlinjer för vertikal förtätning.

Biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan

Det är viktigt med goda miljömål och att stadskärnan upplevs som en trygg och avkopplande plats att vistas i. Kommunens ambitioner att lyfta fram miljövänliga kollektiva sätt att ta sig till city samt att förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafik är lovvärda.

Anser dock att bilens roll är felaktigt underprioriterad. Elbilar kommer inom relativt kort tid att helt ersätta dagens fossildrivna fordon. Det är utomordentligt viktigt att värna om tillgängligheten till stadskärnan via bil, både för boende och besökare. Då måste även kapaciteten avseende centrumnära parkeringshus och markparkeringar vara tillräcklig. Om stadskärnan ska kunna omformas till en "mötesplats" där upplevelser, handel och övrigt utbud blomstrar är flödet av besökare helt avgörande. Då måste det finnas kapacitet att enkelt och smidigt ta emot besökarna med alla de färdmedel och fordon som efterfrågas och används.

Strategi för laddning av elfordon i stadskärnan

I anslutning till vad som anges ovan angående biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan, att Halmstads kommun bör ta fram en tydlig strategi för laddning av elbilar/elfordon i stadskärnan där det tas höjd för att efterfrågan på elfordon kommer att öka drastiskt och med utgångspunkten att sådan biltrafik välkomnas.

Kommentar:

Kommunen tackar för kloka inspel i yttrandet.

Vertikal förtätning

Efter samråd har ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse för kulturmiljö Halmstad. Detta ger ett bra underlag vid kommande förfrågningar om förtätning i stadskärnan. Inriktningar kring bebyggelsens höjd finns i kapitlet "Skala, höjder och täthet". Här anges bland annat följande: "Vid planering av höga hus ska det alltid motiveras med ett syfte. Ett sådant syfte kan vara att utgöra landmärke, att betona entrépunkt, ett centrum eller allmänna funktioner av stor vikt. Andra syften kan vara att markera en målpunkt, utgöra fondbyggnad, vara symbol- eller identitetsskapande."

Ett antal platser har därutöver identifierats som lämpliga för högre bebyggelse inom centrumområdet. Dessa är kopplade till utpekade omlandsentréer till centrum, resecentrum som målpunkt samt Österskans som kulturell nod och markering av stadens port från öster.

Biltrafik och tillgänglighet till stadskärnan - *Oavsett miljövänliga bilar eller ej är det ont om utrymme/mark i centrum. Parkeringsplatserna i markplan för bil planeras att ta bort när marken behövs i annat syfte för att öka centrumets attraktivitet; bostäder, mötesplats osv. Vad som är tillräckligt och attraktiv parkering är en ständigt*

aktuell fråga men inget som i detalj styrs i denna plan. Arbetsgruppen tar med sig inspelet till kommande planeringsskeden.

Strategi för laddning av elfordon i stadskärnan - Flera lägen för nya mobilitetsbus pekas ut i planen. Tillgänglig laddinfrastruktur planeras som service i dessa. Kommunen samverkar gärna för att skapa förutsättningar för en utvecklad laddinfrastruktur men detta är inte ett kommunalt ansvar.

Fastighetsstaden AB

Yttrandet i sin helhet finns som bilaga till samrådsredogörelsen.

Kvarteret Basilikan

Vid framtagande av den fördjupade översiktsplanen för Centrum önskar vi att kommunen tar ytterligare hänsyn till den förtätningspotential som finns i stadens befintliga bebyggelse. Som fastighetsägare till Basilikan 4 finns en utmärkt förtätningmöjlighet på kv. Basilikan som vi önskar skall vara en del av kommunens översiktsplan. Fastigheten möjliggör en förtätning av befintlig hårdgjord yta med ett hus upp till 6 våningar till skillnad från befintlig plan som godkänner endast 4 våningar.

Det aktuella huset skulle uppfylla kommunens kriterier med hög tillgänglighet samt ha oslagbar närhet till offentliga parker och grönområdet i direkt anslutning till fastigheten. En förtätning av denna yta hade även bidragit till kommunens vision om en tryggare park, där vi gemensamt kan bidra till mer ögon mot Gunillaparken under kvällstid.

För att illustrera husets avtryck i stadsmiljön har vi illustrerat hur huset hade förhållit sig till närliggande huskroppar och närliggande parkmiljö. Vid illustreringen ville vi att huset skulle ha en egen identitet men införliva kvarterets historik genom en tegelfasad. Vi valde en ljusare kulör på teglet för att huset skulle harmonisera med sin närmsta omgivning.

Vår förhoppning med detta mail är att ni tar hänsyn till vårt förslag om denna förtätning och kompletterar det i pågående planarbete.



Norra stationsområdet

Fastighetsstaden i Halmstad AB i form av granne till aktuell tomt genom fastigheterna Bromsen 1, Bryggaren 3 & 4 illustrerade med hjälp av Fredblad arkitekter en vision om stationsområdet 2011 vilken delgavs kommunen. Vi ställer oss positiva till att området nu förts upp i

Översiktsplanen men önskar med detta framföra alternativa förslag till det som presenterats vilket vi anser innebär större mervärde för de närboende samt staden i sin helhet.

Att uppföra ett parkeringshus som är två våningar över befintlig bebyggelse precis i anslutning till en av Halmstads viktigaste trafikleder, anser vi skulle bidra negativt till Halmstads stadsbild. Den föreslagna bebyggelsen skulle också bidra negativt genom att det blir en splittrande otrygg yta mellan befintlig bebyggelse. Parkeringshuset hade begränsat sikten från samtliga håll genom dess dominerande volym, och huset bidrar inte till en trygg miljö på samma sätt som bostäder hade gjort. I en nyligen genomförd hyresgästundersökning visar resultatet att våra boende redan idag anser sig vara otrygga i området, att utveckla området enligt föreslagen plan skulle bidra till ytterligare otrygghet för de boende i området.

Vi har därför tagit fram två alternativa förslag på hur Norra station kan användas för att tillgodose stadens parkeringsbehov och även bidra positivt till stadsbilden, öka områdets trygghet och minska bostadsbristen utan att skapa en ny otrygg yta mellan befintlig bebyggelse. Vi har därför med hjälp av Okidoki Arkitekter illustrerat vår vision i två förslag.

Vårt första förslag (ALT 1) utgår från faktiskt nyttjande av parkeringsplatser enligt eget utförda inventeringar i Radioplans parkeringshus. Här har vi huvudsakligen försökt hantera parkeringsfrågan under mark för att minska inverkan på stadsbilden, och försökt få till ett varierat nyttjande av ytan. Detta alternativ hade inneburit att befintligt parkeringshus hade försvunnit ur Gunillaparken och dess markavtryck hade kunnat nyttjas till att förädla parkmiljön.

Det andra alternativet (ALT 2) har tagit hänsyn till samma aspekter som alternativ 1, och fokuserar mer på att lösa stadens framtida parkeringsbehov. Genom att även nyttja ytan som parkeringshuset idag använder i parken till bostäder med parkeringsgarage under bebyggelsen hade inneburit att 70% av alla parkeringsplatser som försvunnit genom borttagandet av Radioplan & norra station hade ersatts.

Det är vår förhoppning att detta förslag kan bli starten till en dialog mellan Halmstad kommun och Fastighetsstaden.

Kommentar:

Basilikan – Förtätning inom befintlig bebyggelse ligger i linje med översiktsplanen. ”Ny bostadsbebyggelse i centrum tillkommer både genom förtätning inom befintliga kvarter och i form av nya utpekade områden. Centrum förtätas och funktionsblandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft.”

Norra stationsområdet, H25 - Områdets utbredning är utvidgat sedan samrådsförslaget för att möjliggöra en bättre helhetslösning. Slutlig utformning kommer att studeras i detaljplaneprocessen.

Klövern AB

Klövern AB (Klövern) är via dotterbolag ägare till fastigheterna Orkanen 1, Orkanen 2, Halmstad 2:28 samt Ostkupan 3 och lämnar härmed följande synpunkter på Fördjupad översiktsplan för centrum.

Generellt är Klövern positiva till en förändring i Halmstad centrum och då i synnerhet utvecklingen av och kring centralstationen, dock bör man ha ett längre, vidare perspektiv och se till helheten med utveckling av ett större område.

Klövern har sedan tidigare sökt ny detaljplan för Orkanen 1 & 2 och fått besked att dessa fastigheter ska finnas med i Detaljplan för Tullkammarkajen varpå vi förvånas över att se att dessa fastigheter ej finns med i markerat område för Tullkammarkajen. Detta ser vi gärna att man justerar så att det framgår tydligt att dessa ingår i arbetet med ny detaljplan enligt tidigare besked.

Över tid har området kring centralstationen, läget intill Nissan och stadsparken möjlighet att utvecklas till något helt annat än vad det är idag. Området kommer att bli ett centralt läge i och med att stadskärnan växer och får en ännu viktigare placering i och med närheten till kollektivtrafik som spelar och kommer att spela en ännu viktigare och större roll för människor som pendlar in till eller ut från staden på ett hållbart och klimatsmart sätt.

Som en av fastighetsägaren i området vill Klövern gärna bidra till att utveckla Halmstads centrala delar och är berett att tillsammans med Er driva en för området hållbar utveckling.

Kommentar:

Synpunkten tillgodoses. Orkanen 1 och 2 markeras som nytt område för ny blandad bebyggelse. Vidare har Ostkupan 3 tillkommit som utredningsområde för förändrad markanvändning.

Entergate AB

Vi ser positivt på att Bilan 21 har utpekats som lämplig för bostadsbyggnation i den fördjupade översiktsplanen omfattande stadens centrala delar.

I riktlinjerna framgår att lämplig höjdskala för H33 bedöms 3-4 våningar, något vi anser det finns goda förutsättningar för att höja och önskar därmed en revidering till kommande granskningsförslag.

En höjning av våningsantalet till 5-6 våningar motiveras enligt följande:

- På Söder finns en variation av byggnadsskala, från villor i 2 våningar till stora flerbostadshus i 11 våningar med utblick över havet. En skala kring 5-6 våningar på Bilan 21 ger en fortsatt blandning i höjdstrukturen och bidrar till Söders karaktär.
- Effektivt nyttjande av markresurser. Ett högre våningsantal ger fler bostadsenheter vilket bidrar till det kommunala målet om 150 000 invånare 2050. Det är också ett ansvarsfullt nyttjande av markresurser genom att med förtätning på hårdgjorda ytor undvika exploatering av tex jordbruksmark i andra delar av kommunen.
- Att anlägga ett underjordiskt garage för bil och cykelparkering är dyrt och kräver en visst antal BTA för att den ekonomiska kalkylen skall vara genomförbar. Alternativet är markparkering och en minskad utemiljö.
- Söders unika läge med gångavstånd till såväl centrum, havet och resecentrum ger förutsättningar för en aktiv och hållbar livsstil vilket stärker Halmstads attraktion som bostadsort.
- Fler invånare på Söder stärker köpkraften i centrala Halmstad och bidrar till att vända den negativa spiral som drabbat stadskärnan.

Kommentar:

Området har efter samråd utökats till att även omfatta fastigheterna Blocktyget 7, 8 och 9 som ligger söder om Bilan 21. Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2022-11-29 att godkänna positivt planbesked

för Bilan 21 samt Blocktyget 7, 8 och 9 och ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att i detaljplan pröva bostadsändamål för dessa fastigheter. I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen beräknas område H33 (som omfattar både Bredsidan 10, Bilan 21 och Blocktyget 7, 8 och 9) kunna inrymma runt 200 bostäder. Lämplig höjdskala för ny bebyggelse i den norra delen bedöms vara 3-4 våningar medan bebyggelse upp till 5-6 våningar kan vara motiverad i den södra delen. Områdets utformning och vilken höjdanpassning som behöver ske mot omgivande bebyggelse kommer att studeras fördjupat i kommande detaljplaneskede.

Pansell & Wannem Fastigheter AB

Skapa förutsättningar för att vända staden mot havet - Halmstad Sjöstad

Med ett perfekt läge precis vid havet och med närhet till både centrum och naturen ligger ett område på ca 15 hektar med bland annat reningsverk. Vi tror det går att göra om området från grunden, till levande och attraktiva bo-, jobb- och besöksmiljöer med allt du behöver i närområdet. Det blir naturligt att Halmstad vänder sig mot sin största tillgång - havet!

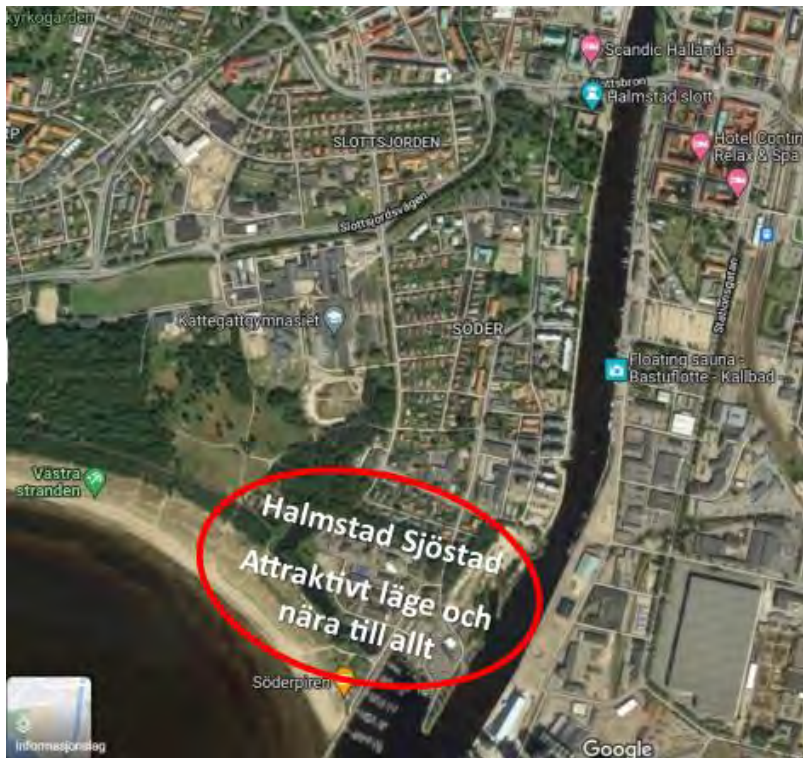
Värdet på marken (gul markering) bör kunna ge kommunen intäkter på över en miljard kronor, som kan användas till flytt av reningsverket och transportlösningar som inte förstör området. Området kan också vara en möjlig plats för ett nytt prestige-hotell i Halmstad.



Skapa en ny och levande stadsdel med bästa läget nära Halmstad city

Här kan det skapas en levande stadsdel med ett fantastiskt läge med många människor i rörelse. Lägenheter, hotell, restauranter, caféer, uthyrning av kajaker/kanoter/båtar, badliv hela året, kanaler med vatten och attraktiva kontorslokaler nära till city, bussterminal och järnvägsstation.

Från Slottsbron längs Nissan är avståndet till Halmstad Sjöstad ca 950m, - en härlig promenad. Och den kan säkert göras ännu bättre genom att promenaden längs Nissan görs mer levande och det möjliggörs för naturliga stopp som caféer, restauranter och andra ”sitta ned miljöer”. Och just närheten mellan Halmstad Sjöstad och city borde möjliggöra för bättre förutsättningar för Halmstad city.



Halmstad har tidigare vänt staden mot Nissan

Söderkaj och Nissastrand är exempel på att Halmstad vänds mot Nissan. För Nissastrand blev en detaljplan framtagen för 1 500 bostäder och ett BTA på 140 000 kvm för det tidigare industriområdet. Totalt har det blivit byggt 2 300 bostäder i området. 1989 såldes marken, ca 15 ha, för 265 miljoner kronor.

Halmstad Sjöstad kan ge stora markinkomster

Området för en ”ny stadsdel vänd mot havet”, är i storlek som området Nissastrand.

Området som kan utvecklas är på ca 15 ha och det bör kunna ge drygt 2 000 bostäder. Här kan halmstadborna återfå kontakten med havet samtidigt som staden kan förlängas västerut längs Nissan. Här kan det vara en idealisk plats för ett hotell och mötesplats nära centrum med kort väg till kommunikationer som tåg och buss och ett område för liv och rörelse.

Marken där Halmstad Sjöstad ska byggas bör kunna ge kommunen intäkter på över en miljard kronor, som kan användas till flytt av reningsverket och transportlösningar som inte förstör området.

Vi har estimerat värdet utifrån 2 olika principer för att kunna ge en indikation på förväntat värde av marken som kommunen äger;

Nissastrand; köpt för kr 265 miljoner i 1989 justerat för ökningen av fastighetspriser i perioden (jfr SCB ska dagens fastighetspriser multipliceras med 4–5 mot år 1989) ger ett värde kr 1–1,3 miljarder. *Exploatering*: 2 000 bostäder, 75 kvm, BTA-pris kr 7 000+ ger ett värde kr 1,05+ miljarder.

Jämförelsefakta:

Prisnivån för byggrätter för bostäder ligger mellan 1 000 och 40 000 kronor per kvm ljus BTA, sett till hela riket ([Volatila byggrätter | Fastighetsvärlden \(fastighetsvarlden.se\)](#)).

- Västerport i Varberg; 9 000 kronor / kvadratmeter BTA för bostadsrätter i kaj-nära läge (år 2018)
- Oceanhamnen i Helsingborg; Lägsta pris för byggrätten är 5 000 kr/m² ljus BTA, oberoende av upplåtelseform (år 2017)

Det är möjligt att vända staden mot havet

Intäkterna vid försäljning av marken på troligt över kr 1 miljard gör det möjligt att realisera Halmstad Sjöstad. Det är behov och ett önskemål att flytta reningsverket i Halmstad, som i dag ligger på Söder och som troligen har Halmstads bästa läge, till yttre hamnområdet. I en artikel i HP dec 2019 anslår kostnaderna för en ny modern anläggning till kr 250–300 miljoner. Genom att gå för transportlösningar som inte stör området, som tunnel under Nissan eller ringled runt stan, så möjliggörs att utveckla staden mot havet till en ny attraktiv stadsdel och kan delfinansieras från markförsäljningen. En bro över Nissan med betydlig biltrafik kommer att begränsa den möjligheten. Den begränsningen gagnar inte halmstadborna, Halmstad och kommande generationer.

Flera kustnära städer som vänder sig mot havet

Ligger man längs kusten så är kanske havet det mest attraktiva man har. Och så klart ska det utnyttjas. Och många gör också det och vänder staden mot havet och gör det till levande och attraktiva miljöer. Det finns många exempel på att gamla industriområden, trafikmaskiner och till exempel reningsverk bli till de mest attraktiva områdena i staden.

Helsingborgs nya stadsdel, Oceanhamnen Malmös nya bostadsområde, Nyhamnen Varberg, Västerport Trelleborgs nya stadsdel, Västra Sjöstaden Oslo, Aker Brygge/Tjuvholmen och Björvika.



Västra Sjöstaden är ett stort stadsutvecklingsprojekt för Trelleborg kommun och Björvika i Oslo som innan var hamnområde & omtalad som "Trafikmaskinen".

Klart att Halmstad kommun ska ta tag i utmaningarna med ny placering av reningsverket på Söder och behovet av nya trafiklösningar som inte stör detta område som ger Halmstad Sjöstad möjligheten att växa fram. Vår rekommendation är att man tar ett omtag och verkligen utvärderar möjligheterna med att vända Halmstad mot havet.

Kommentar:

Kommunen tackar för inspel. Efter samråd har planen tydliggjort möjligheten att reningsverket skyddas med en vall mot framtida översvämningsrisk på grund av stigande havsnivåer fram till 2200 då detta är en samhällsviktig funktion.

I gällande översiktsplan, Framtidsplan 2050, möjliggörs även att reningsverket kan flyttas till hamnen om det skulle bli aktuellt. Laholmsbukens VA ser just nu över behovet av att i framtiden bygga ett nytt reningsverk i hamnen som kan ersätta Västra strandens reningsverk. Syftet är att anlägga en modern och innovativ anläggning tillsammans med Halmstads energi- och miljö (HEM). I utredningen ingår även att kostnadsberäkna förslagen.

Om utredningen kommer fram till att det är möjligt kommer genomförandet att sträcka sig långt fram i tiden. Det är en omfattande och tidskrävande process att bygga ett nytt reningsverk som ombändertar huvuddelen av kommunens spillvatten. Västra strandens reningsverk kommer därför att behöva finnas kvar på befintlig plats under ännu en tid. Ingen annan användning för område där reningsverket ligger idag föreslås därför i den fördjupade översiktsplanen.

Skrivelser från privatpersoner

Förteckning av inkomna yttranden från sakägare och övriga finns som bilaga 2

Privatperson 1

Att koppla samman Nymansgatan med Karlsrovägen skulle vara helt förödande för oss boende på Mickedala.

Trafiken är som vatten det tar den enklaste vägen fram. Oavsett vilka förutsättningar vägarna har.

Vi är redan drabbade av trafiken på Karlsrovägen 13-14 tusen bilar dagligen som dessutom ökar varje år. Vi bor dessutom nära flygplatsen med de miljö- och bullerproblem den medför.

Miljöpåverkan såsom avgaser, buller, höga hastigheter obevakade övergångar som begränsar vår frihet framförallt för våra barn. (9-årig pojke som blev påkörd av bilist på övergångsställe på Karlsrovägen i Augusti 2021)

Skall vi nu få en väg till som potentiellt får lika hög trafiknivå det kommer att bli som att bo mitt i en rondell vi blir instängda från alla håll.

Mickedala är ett integrerat område med hyresbostäder, radhus och småvillor som alla har ingen eller liten tomt. Vi kan nu utnyttja Galgbergets grönområde på ett bra sätt.

Om man förlänger Nymansgatan kommer man att ta bort våra grönytor där våra barn leker dagligen och tar bort möjligheterna för barnen att ta sig till skola, kompisar och aktiviteter på egen hand.

Området där man planerat väg är dessutom viltstråk med djur såsom Rådjur, Räv och Fasan för att nämna några.

Värt att nämna är att nya Tylösandsvägen som jämförelse har fått mindre trafik de senaste åren trots att den har mycket bättre förutsättningar (12-13 tusen bilar dagligen) Vad det gäller säkerhet såsom gångtunnlar och ljusbevakade övergångsställen.

Det är inte svårt att se att de fashionabla områdena där man har öppnat upp vägarna mot flygstaden har fått en förbättrad trafiksituation på vår bekostnad då Karlsrovägen blivit genväg för motortrafik.

När man läser de Visionsberättelserna som borde ligga till grund för översiktsplanen, så verkar man missat en hel del. Att förlänga Nymansgatan osar billig nödlösning i lapptäcket.

Kommentar:

Synpunkterna berör område som ligger helt utanför planområdet för fördjupad översiktsplan för centrum.

Liknande frågeställningar har inkommit under processen med kommunomfattande översiktsplan, Framtidsplan 2050 och Plan för transportsystemet. Kommunens svar finns att läsa i samrådsredogörelse och i särskilt utlåtande tillhörande Framtidsplan 2050. I dessa dokument finns sammanfattning och kommunens svar på de synpunkter som har kommit in under samråd och granskning av översiktsplanen.

Privatperson 2

Jag tycker generellt att målsättningen och andemeningen i planen är mycket goda.

Jag gillar tanken på att förtäta och även att tillåta lite högre bebyggelse i de centrala lägena. Det gör att vi får mer liv i centrum men det ger också förutsättningar att värna om klimatet då transporterna med bil borde blir kortare och färre.

Att skapa gröna mötesplatser utomhus och att göra gröna stråk mellan bebyggelsen som leder till större naturområden känns också mycket tilltalande.

Det är en bra benämning att kalla vägar, Nissan och järnvägen barriärer som vi ska försöka överbygga. Det gör att man verkligen ser att det hindrar förflyttning mellan olika delar av staden. Att bygga fler övergångar, tunnlar och broar tycker jag verkar vara ett bra sätt för att bättre förbinda de olika stadsdelarna.

Förslag på förbättringar av själva dokumentet

Dokumentet är otroligt detaljerat i vissa bitar, nästintill så att man inte ser skogen för alla träden. En idé kunde vara att ha alla de detaljerade beskrivningarna av varje enskilt område i ett appendix.

Fram till 2050 är en hyfsat lång tidsperiod vilket skapar osäkerhet om vad som kommer vara aktuellt då vi väl är där. Jag saknar att man inte har gjort några prioriteringar eller delat in utvecklingen i olika etapper. Det vore ju synd om vi börjar bygga och utveckla lite här och där, istället för att koncentrera ansträngningarna i olika områden vid olika tidpunkter.

Etapp 1 borde innehålla de lägst hängande frukterna, var vi får mest valuta för insatsen snabbt, t ex:

- Fortsätta utvecklingen i området kring Flygaregatan/Bohusgatan och Kattegatts området
- Bygga vidare kring Nyhems Torg
- Förbättra grönområdena på Öster och skapa bättre övergångar, gröna stråk, från bostadsområdena och Östra Stranden. Om möjligt försöka byta in industrifastigheter längst ett stråk från Linehed/Andersberg ner till Östra stranden så att nya bostäder binder ihop Linehed/Andersberg med Östra stranden, t ex längs Västervallsleden som väl delvis är ersatt med södra infarten.
- Bygga så många broar och övergångar som möjligt över Laholmsvägen, Slottsjordsvägen, Wrangelsleden, Järnvägsleden, Nissan och järnvägen.
- Förädla Stora Torg så att det blir mer grönt för att skapa en trevlig mötesplats.
- Men framför allt att hitta en annan transportled än Söderleden, se nedan.

Ingen av oss vet om prognosen 150 000 invånare 2050 kommer slå in, så jag ser hellre att man pratar om etapper i förhållande till hur många fler invånare vi är än att låsa fast oss vid ett visst årtal.

Utmaningar

Trafiken

Den största utmaningen som jag ser med Centrumplanen och den övergripande Framtidsplanen är hur vi ska lösa trafiksituationen. Redan idag med endast 100 000 invånare är det ju vissa leder som är totalt igenproppade vissa tider på dygnet och då har t ex Ranagård ännu inte haft inflyttning.

Söderleden har varit på tal alla de 30 år som jag har bott i stan (tydligt sedan 1932!). Behovet med ytterligare en led över Nissan är stort men jag tror personligen inte att Söderleden är en speciellt bra lösning. Det vore att skapa ytterligare en barriär mellan invånarna och det natursköna landskapet längst havet. (Om ni har besökt Barcelona, så har ni upplevt hur tokigt det blir då man låter en väg utgöra en barriär mellan staden och havet.) Jag har ingen lösning på problemet. Troligtvis behöver man antingen skapa en större genomfartsled med plankorsningar norr om staden

(Flyget/Vapnö/Kärleken) eller utveckla flera mindre vägar så att trafikflödet sprids på fler vägar och leder ut till E6:an.

Trafik till och från E6:an bör så långt det är möjligt ledas bort från de mest centrala delarna av staden och Tylösandsvägen.

Att tänka sig 150 000 invånare och endast ha reserverat mark för Söderleden ser jag som ohållbart. Frågan måste upp på bordet nu och experter kopplas in för att hitta en annan lösning.

Parkering

Det känns inte som att den frågan är fullt utredd i planen, men ska vi bo och arbeta så många framöver i city måste den frågan vara löst: var, öppettider, kostnader för att parkera mm

Kostnader

Hur snabb tillväxt klarar vår budget, vad kostar allt detta? Någon form av kalkyl borde också finnas med i dokumentet, Etapp för etapp.

Nyhem med fler centrumnoder

Hur mycket service kan vi förvänta oss krävs i en centrumnod? Vi vill ju egentligen ha mer liv och aktivitet i city, är det då dumt att utveckla de perifera centrumen för mycket? Har inte Nyhems Torg haft fler affärer tidigare, varför har de slagit igen eller flyttat?

Hallarna

Hur går det för företagen i Hallarna? Är Hallarna här för att stanna? För mig har det alltid känts konstigt att vi har ett så stort handelscentrum i ena utkanten av stan. I stort sett alla besökare måste ta bilen för att komma dit, även de som bor närmast – klimatsmart?

Teknik- och fastighetsförvaltningens område

Området som Teknik- och Fastighetsförvaltningen disponerar vid Wrangelsleden borde vara med som ett möjligt område att bebygga. Antingen för bostäder, eller som utbyte för industrifastigheter för att skapa bostäder mellan Linehed/Andersberg och Östra stranden. I nuläget ser det ut som väldigt dåligt utnyttjad mark så nära stadens centrum.

Kommentar:

Synpunkter på dokumentet

Planen är uppbyggd att främst läsas i det digitala formatet i ett kartverktyg med tillhörande texter. Det finns även ett pdf-dokument som är en utskrift av informationen i kartverktyget. I detta pdf-dokument har inför granskning alla områdesbeskrivningar lagts som en bilaga för att det ska vara lättare att ta till sig den övergripande informationen om planen.

Etappindelning av de förslag som finns med i planen sker i efterföljande processer med strategi för lokalförsörjning, riktlinjer för bostadsförsörjning och plan för teknisk infrastruktur och sammanvägs i en utbyggnadsplan. Där studeras vilka beroenden som finns mellan olika utbyggnadsprojekt och det sker en grov kostnadsuppskattning av kommunala projekt och en tidsplanering av när de ska byggas ut. Dessa planer ska bedöms vara beslutade efter sommaren 2023. Därefter kommer det att ske uppdateringar varje mandatperiod och mindre uppdateringar kan ske årligen.

Utmaningar

Trafiken – Vägreservat finns i den kommunomfattande översiktsplanen, Framtidsplan 2050, för utbyggnad av vägar på längre sikt. Bakomliggande utredningar visar att dessa reservat räcker till fram till år 2050. Nordvästpassagen norr om staden är i det längre perspektivet planerad som en transportled som kan avlasta staden.

Kommunens ambition, som beskrivs i bland annat Transportplanen, är att fram till år 2050 förändra färdmedelsfördelningen och minska bilens andel från idag ca 62% till 50%. Detta görs genom att prioritera och satsa på utbyggnad och förbättringar av mer hållbara och yteffektiva färdmedel som gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Samtidigt kommer kommunen att växa och Framtidsplan 2050 ger utrymme för en befolkning på uppemot 150 000 invånare vilket är en stor utmaning. Även om bilandelen kan minskas enligt ovan kommer satsningar på väginfrastruktur för bilar kommer också att krävas. Dagens vägnät är redan hårt belastat och dessutom sårbart med endast två större bilbroar över Nissan. Dagens situation med köbildning vid högt trafik drabbar inte bara biltrafikanterna utan även bussresenärer då utbyggda separata busskörfält saknas på de mest trafikerade gatorna i staden. Överbelastningen på vägnätet riskerar dessutom att drabba framkomligheten för räddningsfordon. En relativt stor andel av den nya bebyggelsen som pekas ut i Framtidsplanen är förlagda till de södra delarna av centrala Halmstad och även om dessa placeringar skapar förutsättningar för att en stor andel av dem som flyttar in här kan använda hållbara färdmedel så är bedömningen att en ny bro över Nissan är en förutsättning för att bebygga dessa områden.

Parkering – Sju nya mobilitetsbus med utrymme för bilparkering finns föreslagna inom centrumområdet. Vissa ersätter parkeringsplatser. Frågan om parkeringsavgifter styrs inte i en översiktsplan.

Kostnader – Kostnader för utbyggnaden och även etappindelningen hanteras inom arbetet med strategi för lokalförsörjning, riktlinjer för bostadsförsörjning och plan för teknisk infrastruktur som sammanvägs i en utbyggnadsplan, se ovan.

Nyhem med fler centrumnoder – Med centrumnod anses ett lokalt centrum som ska försörja de som bor och arbetar i närheten. I den kommunomfattande översiktsplanen finns flertalet centrumnoder utpekade i både staden och orterna. I staden är det utöver Nyhems centrum även Söndrums centrum, Bäckagård, Andersberg, Fyllinge, Vallås, Slottsmöllan och en ny norr om Sofieberg. Centrumnoderna är inte ämnade att konkurrera med den funktion som stadskärnan har i varken utbud eller variation.

Hallarna – Vi lever i en tid som förändras allt snabbare och för att möta framtiden på ett klokt sätt behöver kommunen hantera och möta upp mot de trender dit sambället rör sig. Utmaningar för en stadskärna i förändring

i och med nya handelsmönster är generell för hela landet. Översiktsplaneringen uttrycker kommunens viljeinriktning men det är olika intressenter som genomför utifrån utbud och efterfrågan. I den kommunomfattande översiktsplanen finns inriktningar kring att det är befintliga handelsområden som ska utvecklas och inga ytterligare ska tillkomma. Det finns även en inriktning om att stärka hållbart resande (gång- cykel och kollektivtrafik) i anslutning till befintliga handelsområden.

Teknik- och fastighetsförvaltningens område – Området ligger utanför fördjupad översiktsplan för centrum. I den kommunomfattande översiktsplanen är området utpekad som befintligt industriområde. Planeringsinriktningar finns som syftar till att skapa möjligheter till ett mer effektivt utnyttjande av befintliga verksamhetsområden. I planeringsinriktning 4.1 "Stärkta förutsättningar för ett varierat näringsliv" anges följande:

"Verksamhetsområden kompletteras med ny bebyggelse och kommunen är positiv till att bygga på höjden så att marken utnyttjas effektivt."

Privatperson 3

Efter besökt öppet hus för att få svar på ett antal frågor så blev jag inte klokare då svaren jag fick inte var entydiga beroende vem jag pratade med eller så var svaren oklara. I några fall fanns inte några svar alls!!! Tacksam om klarläggande kan ske i dessa frågor:

Ni har fattat beslut att bygga en bro/broar på Söder.

- kommer bron bli två eller fyrfilig?

- vilken typ av fordonstrafik skall köra där? Tung trafik? Vilka bulleråtgärder kommer att göras för de boende i närområdet?

- kommer Alevallens C/B plan att beröras av den rondell som kommer sammanstråla med den befintliga eller kommer en helt ny byggas? Om C/B plan berörs, hur är planen med Alevallen och hur skall den utvecklas?

- vad för plan finns med att sammanstråla ytterligare trafik när det redan idag är trafik kaos vid vissa tider vid Slottjordsvägen/Flygaregatan samt att det i närtid kommer ca 400 lgh till i området?

- vilken båttrafik kommer begränsas vid ett ev brobygge (Söderleden)?

- vilken båttrafik kommer begränsas vid ett ev brobyggen vid Klyvaregatan samt om det byggs fler broar in mot slottet?

Kommentar:

Kommunen tackar för frågor. Inriktningen för bron är att den kommer att byggas tvåfilig med att ta höjd för att på sikt kunna bygga fyrfilig. I samband med planering av den nya vägen kommer bullerpåverkan från trafiken att utredas och nödvändiga bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas.

Alevallens fotbollsplaner kommer att beröras men i hur stor omfattning är inte klart i dagsläget.

Ny gata och bro på Söder är en förutsättning för att minska barriärverkan av Laholmsvägen genom centrum för att möjliggöra utveckling av miljöerna runt Slottet och god framkomlighet för kollektivtrafik längs med Laholmsvägen och vidare mot Slottjordsvägen. Trafiken kan i och med tillkomst av bro på söder, fördelas i staden så att den sprids mer. Utformning av korsningar kommer att anpassas till den kommande trafikmängden.

Inriktningen för de två nya broarna längst i söder är att öppningsbarhet ska utredas i det fortsatta arbetet.

Privatperson 4 , 5 och 7

Tänk till om tunnelalternativet en gång till, tänk på att framtida generationer vill ha tillgänglighet till havet. Inte en barriär som hindrar. Inte vill vi väl göra om misstaget med Slottsbron en gång till.

Trafikled närmast havet, väldigt kortsiktigt tänk. Vi saknar en utredning om möjligheten att komplettera med ny led norr om centrum. Finns inte detta alternativ kommer söderbron över Nissan så småningom bli en hårt belastad trafikled.

Med tanke på ökad befolkningstäthet i Ranagård, Frösakull osv måste det finnas mer än ett sätt att ta sig till andra sidan stan.

Kommentar:

Kommunen tackar för frågor och synpunkter.

Tunnelalternativet- Ny bro över Nissan är inte bara till för att genomfartstrafiken ska avlastas genom de centrala delarna av Halmstad utan även till för den lokala trafiken mellan söder och de östra delarna. En stor del av denna trafik är gång- och cykeltrafik. Därför är behovet stort av en bro för att knyta ihop stadsdelarna för oskyddade trafikanter. En tunnel skulle enbart gagna biltrafiken. Vi har stora utmaningar kring att säkra Halmstad mot framtida höjda havsnivåer och mot skyfall med kommande klimatförändringar. En tunnel i detta låglänta område skulle sannolikt behöva mycket kostsamma klimatskydd för att vara säker i framtiden.

Länk norr om stan - Att leda en del av trafiken från Halmstads västra områden norr om centrum finns med som förslag i Framtidsplan 2050 genom det utpekade vägreservat som kallas "väg mellan Tiarpsallén och E6". Genomförda trafiksimuleringar visar att denna nya väg har en viss relativt begränsad påverkan på trafiksituationerna genom de centrala delarna av staden. Den åtgärd som enligt genomförd trafikmodellering mest effektivt minskar trafiken över tex Slottsbron är en ny bro över Nissan med gata på söder.

Barriäreffekt av gata på söder - Sedan samrådet har fördjupade studier av lokalisering av ny gata på söder genomförts. Beskrivningen återfinns nu i områdesbeskrivningen för Vägreservat. Hur barriären upplevs för både människor och övrigt liv har varit centralt i detta arbete. I arbetet har kunskapsläget i kommunen uppdaterats utifrån att stadsbyggnadsidealerna förändras och att denna länk funnits med i planeringen länge. Möjligheten att förlägga gatan mellan bebyggelsen och Alet eller utforma efterfrågad länk som en integrerad gata i staden har utretts.

Arbetet har kartlagt och diskuterat vad efterfrågad länk ska fylla för funktioner sett både i ett trafik- och ett stadsbyggnadsperspektiv. Utöver lokalisering har hastighet, antal anslutningar, sektionerutformning och läge för planskilda passager diskuterats. Under hand har tydligare skisser avseende förutsättningar och målbilder tagits fram och kommunens viljeinriktning justerats utifrån uppdaterad fakta och kunskap. Arbetet har också översiktligt diskuterat konsekvenserna för respektive alternativ.

Lokaliseringsutredningen har landat i att reservatet behöver breddas på sträckan mellan Skepparegatan och strax söder om Gentoftevägen för att möjliggöra två olika alternativa vägsträckningar på denna del kopplat till utbyggnadsområde H31. Parallellt med lokaliseringsutredningen har kommunen själva påbörjat arbetet med en strukturplan för Kattegattsområdet, område H31. Under våren 2023 arbetar kommunen vidare med strukturplanen och därmed också frågan om vägens barriärverkan. Arbetet kommer att utvärdera vilken

barriärverkan de olika alternativen har och potentialen för att utforma vald lösning så att vägens barriärverkan minimeras.

Privatperson 6

Vi motsätter oss att planförslaget antas i den delen som gäller kvarteret Bagaren. Planförslaget och området. Som riktlinjer för kvarteret Bagaren anges följande.

Inom området föreslås flerbostadshus i 3-5 våningar. Höjderna bör anpassas efter intilliggande bebyggelse med högre byggnader mot Södra vägen och Patrikshillvägen och lägre bebyggelse mot villorna i väster.

Villaområdet väster om kvarteret Bagaren består av villafastigheter med bostadsbyggnader från 1930-talet och framåt. På fastigheterna som direkt gränsar till kvarteret Bagaren är byggnaderna uppförda i 1–2 våningar. Byggnaderna är placerade på den västra delen av fastigheterna. Med undantag för någon enstaka mindre komplementbyggnad på någon av fastigheterna utgörs tomtmarken i anslutning till kvarteret alltså av obebyggd villatomt och uteplatser.

Planförslaget innebär en bristande anpassning till angränsande villafastigheter

Den tilltänkta byggnationen på kvarteret Bagaren avses bestå av flerbostadshus i 3–5 våningar. Planförslaget innebär alltså en inriktning som möjliggör väsentligt högre byggnader än den befintliga (där barn- och ungdomspsykiatri bedriver verksamhet), som har två våningar. Det som anges i planförslaget om att höjderna bör anpassas efter intilliggande bebyggelse mot bl.a. villorna i väster är otydligt. En högre ny byggnation, särskilt om byggnationen placeras i direkt anslutning till villafastigheterna, innebär i sig en otillräcklig anpassning till stadsbilden och intresset av en god helhetsverkan (2 kap. 6 § plan- och bygglagen).

Till detta kommer att planförslaget för kvarteret Bagaren är inkonsekvent i förhållande till förslaget för kvarteret Kattegatt. För det kvarteret, som gränsar till samma villaområde från öster, har också angetts som en riktlinje att flerbostadshus i 3–5 våningar ska uppföras. Dock anges för detta kvarter att exploateringen utmed Skepparegatan kan vara något lägre och utgöras av stadsradhus eller liknande.

Det är alltså tydligt att större hänsyn för att anpassa den föreslagna nya bebyggelsen till stadsbilden och till omgivande villabebyggelse har tagits när det gäller kvarteret Kattegatt än när det gäller kvarteret Bagaren. Inkonsekvensen i detta är särskilt stor eftersom Skepparegatan medför att kvarteret Kattegatt inte direkt angränsar till villafastigheterna. Kvarteret Bagaren angränsar däremot direkt till villafastigheterna väster därom, dvs. utan mellanliggande gata eller annan mark.

Planförslaget öppnar för betydande olägenheter för angränsande villafastigheter

En högre ny byggnation enligt planförslaget riskerar också att leda till betydande olägenheter för de angränsande villafastigheterna, eftersom följden blir en ökad skuggbildning och ökad insyn (2 kap. 9 § plan- och bygglagen). Det finns en konkret risk att den tilltänkta byggnationen medför förhållanden som motsvarar situationen i Mark- och miljödomstolens (Vänersborgs tingsrätt)

dom den 9 november 2021 i mål nr P 288-21, varigenom en detaljplan för Söndrums centrum upphävdes.

Kommentar:

Kommunen tackar för synpunkter. Inriktningen för bebyggelse inom både Bagaren (H34) är att våningsantalet bör vara i 3-5 våningar där den lägre bebyggelsen placeras mot befintlig villabebyggelse. För Kattegatt (H31) har inriktningen ändrats till att bebyggelsen bör ha en höjd på 4-6 våningar. Området avgränsas mot befintlig villabebyggelse i väster av Skepparegatan som är relativt bred och planeras att förses med grönska och dagvattenhantering. Bebyggelsens höjder kommer att studeras fördjupat i detaljplaneskedet. Eventuella olägenheter till följd av tillkommande bebyggelse utreds också inom detaljplaneskedet. Mark- och miljööverdomstolen avslag överklagan för Söndrums centrum vilken därmed har vunnit laga kraft och kommer att byggas ut.

Inkomna synpunkter från politiska partier

Centerpartiet i Halmstad

Bakgrund

Samrådsförslaget för den fördjupade översiktsplanen för Halmstad centrum är ett viktigt dokument. För att Halmstads centrum och stadskärna ska fortsätta utvecklas som den naturliga och attraktiva mötesplats som den är och har varit kommer den att spela en stor roll, det är i ljuset av detta mål som Centerpartiet i Halmstad har författat sitt samrådsyttrande. Centerpartiets synpunkter tar sin utgångspunkt i vad medlemmarna föreslog under diskussionsmöte rörande FÖPen arrangerat av Citycentern, dessa synpunkter har sedan kanaliserats via en arbetsgrupp, våra främsta politiska företrädare och kretsstyrelsen.

Samrådsyttrandet kommer vara indelat i ett antal olika huvudrubriker under vilka vi anger vilka konkreta synpunkter vi har på respektive område.

Våga bygga på höjden

För Centerpartiet är det viktigt att behovet av bostäder för vår växande stad tillgodoses, samtidigt har vi länge kämpat för att högklassig åkermark inte ska exploateras. I andra dokument har vi också lyft vikten av utveckling i inlandet som en lösning för att möta det ökade behovet av bostäder. När det gäller FÖP:en så är vi av åsikten att vi måste våga bygga mer på höjden än vi gör idag, med högre hus så kan vi förtäta staden utan att ta värdefull mark som grönområden och torg i anspråk. På detta område så anser vi att planen kan vara lite djärvare på ett antal ställen.

- På område H23 anser vi att man borde verka för 4–6 våningar i stället för dagens 3–4. Detta gör att man får in fler bostäder på platsen och platsens utformning i dagsläget torde inte hindra en sådan formgivning. Med rätt utformning i efterföljande detaljplaneprocess skulle byggnaderna också ha en entréskapande effekt för stadskärnan.
- Område H30 kan med fördel tillfogas två våningar till för att uppgå till 6–8 våningar. Förvaltningen lyfter att det i närområdet finns både lägre och högre bebyggelse och att höjden därför bör anpassas till den lägre bebyggelsen. Men i ljuset av att Nyhems torg pekas ut som centrumnod och att den högre kringliggande bebyggelsen är 16 våningar hög så tycker vi att nybyggnationen också kan bli något högre. Bebyggelsens uttryck kan också verka som ett landmärke och en framsida mot Laholmsvägen.
- För att område H30 ska kunna bebyggas på det sätt vi föreslår måste tillgången på grönytor för boende bli bättre, vi vill därför att närliggande grönytor ska utvecklas för att tillgodose detta behov, i planeringsinriktningen för offentlig service lyfts att skolgårdar i centrum ska utformas flexibelt så att de kan nyttjas av invånarna efter skoltid. Här finns det en möjlighet att utveckla Nyhemsskolan på ett sådant sätt.

Framåt för gång och cykel

Precis som lyfts i FÖPen så vill vi ha in så lite biltrafik i centrum som möjligt, det är fortsatt viktigt att de som måste köra bil har möjlighet till detta. Men vi vill se en framtid där fotgängare

och cyklister får större plats både fysiskt och planeringsmässigt. Mycket mark som idag upptas av biltrafik eller parkeringar görs redan idag bilfri på sommaren, med fler bilfria platser året runt så ökar vi de spontana mötesplatserna och öppnar upp gaturummet för fler invånare och företag.

- På Hamngatan vill vi att det skall vara bilfritt efter infarten till kombigaraget, nettoförlusten av parkeringsplatser blir då förhållandevis liten samtidigt som vi får en stor bilfri yta ner mot Norre Katt som kan användas för uteserveringar, allmänna ytor och möblemang eller foodtrucks.
- Lilla torg blir redan i dagsläget bilfritt på somrarna när det är som mest biltrafik i centrum. Om det fungerar bra tror vi att det hade kunnat fungera bra på vintern också. Försäljningsbodas, en skridskobana eller en lekplats är bara några exempel på vad man skulle kunna fylla ytan med vintertid.
- Det ger också bättre möjligheter för Norre torg att nå sin roll som det lugna torget med lite lägre tempo om det inte är en ut och infart till parkeringen i torgets västra del.

Upplevelsestaden

Årets sommarstad, årets studentstad och årets festkommun. Detta är bara tre av de många utmärkelser som Halmstad kommun har erhållit för vår möjlighet att skapa upplevelser i världsklass. Det är emellertid också utmärkelser som förpliktigar, för att vi ska fortsätta vara en upplevelsestad så måste vi fortsätta ligga i framkant för att ge våra näringsidkare och invånare möjligheten att skapa upplevelser.

På sikt bör inte Krönleins bryggeri ligga i centrum, det är en uppfattning som vi delar med förvaltningen, samtidigt är det en historisk byggnad med unika arkitektoniska kvaliteter både invändigt och utvändigt. Att utveckla denna byggnad i samverkan med näringsidkarna till exempelvis ett ölmuseum eller dylikt hade kunnat skapa en unik upplevelse för invånare och besökare i centrum.

Kommentar:

Våga bygga på höjden

H23 – Efter samråd har rekommenderat våningsantal höjts till 3-5 våningar med markering av infarten i 8 våningar vilket innebär att det inryms något fler bostäder. Bebyggelse i den högre höjdskalen placeras lämpligen ut mot Slottsjordsvägen, medan den lägre placeras mot intilliggande park i norr.

H30 – Efter samråd har rekommenderat våningsantal höjts till 4-8 våningar, med verksamheter i bottenvåningen. Det råder brist på grönyta i stadsdelen och det finns även svårigheter att få till tillräcklig mängd skol- och förskoleplatser. Läget är attraktivt för studenter då det ligger nära högskolan. Detta sammanvägt gör att det föreslås studentbostäder inom område H30. Detaljplan pågår för området.

På Nyhem råder stor brist på grönytor varför det är viktigt att tillskapa gröna ytor särskilt då området förtätas. En ny grönyta föreslås därför inom område H30 genom att en parkeringsyta omvandlas till lokalpark. Parkeringsfrågan omhändertas i arbetet med detaljplanen för området.

Framåt för gång och cykel

Kommunens intentioner är att skapa förbättrade möjligheter att färdas med gång- och cykel i framtidens Halmstad samtidigt som det ska finnas tillräckligt god framkomlighet även för bilen.

Hamngatan, Lilla torg och Norre torghandel sedan samrådsförslaget kompletterats med planeringsinriktningar som ytterligare tydliggör att det är platser med gott om utrymme för centrumliv.

Upplevelsestaden

Synpunkterna stämmer väl överens med intentionerna i planen. Krönleins bryggeri är utpekad som ett utredningsområde för ändrad användning. Inriktningen är att vid en utveckling av området ska hänsyn tas till de höga kulturbistoriska och arkitektoniska värden som finns inom den befintliga bebyggelsen. Bryggeriet har funnits på sin nuvarande plats sedan 1897 och är en stark identitetsmarkör för Halmstad. Användningen av området ska bidra till en levande stadsmiljö.

Bilaga 1 Yttrande Fastighetsstaden i sin helhet

OKIIOKI × FASTIGHETSSTADEN NORRA STATION UNDERLAG TILL YTTRANDE 2022.01.05 (UTKAST) 2/14

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN - PÅ REMISS 2021/2022



Centrumutvecklingsplan 2050

Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum

Samrådshandling, 2021-10-12

Halmstad



Id
H25

Namn
Gunnilliparken

Markanvändning
Blandad bebyggelse med övervägande deklarerade bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och gröntstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling
Istället för dagens parkeringshus "Radioplan" föreslås ett nytt parkeringshus uppföras i området för H25 Norra station. Där dagens p-bus är beläget föreslås det istället uppföras flerfamiljsbuss och upp till 5 våningar. Att ersätta parkeringshuset i parken med bostäder kan ses som en trygghetsåtgärd mot svåra gator "Sögen" på parken även kvällen. En parkeringsplan vid H25 Norra station kan även fortenu upplevas som en tryggare plats för de som parkerar sin bil än dagens situation.

Området bedöms omfatta cirka 60 bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplanläggning.

Förutsättningar för utveckling
En byggnation av bostäder där det idag är ett parkeringshus bör samplaneras med ett nytt parkeringshus på andra sidan Blommarksgatan, området kring H25 Norra station, vilket ersätter och utökar parkeringsytorna i området.

Ytterligare – och mer detaljerade – förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplanesked.


Fastighetsplanering 2019-2022
Förslag till detaljplan för Halmstads centrum 28

KOMMUNEN PLANERAR en utveckling av centrum och har tagit fram en fördjupad översiktsplan som sträcker sig fram till 2050. Planen visar vilka samband som är viktiga, hur olika funktioner ska lokaliseras i relation till varandra, hur stråk och platser ska utvecklas, vilka

hänsyn som ska tas, och vilka värden och kvaliteter som ska lyftas fram. För området vid Norra Station / Gunnillaiparken planeras en utveckling enligt ovan. Den fördjupade översiktsplanen är ute på samråd tom 16 januari 2022.

1 Syftet med detta dokument är att försöka ytterligare möjliga alternativ samt utgöra underlag till Fastighetsstadens yttrande om FOP Halmstads centrum.

OKIIOKI × FASTIGHETSSTADEN NORRA STATION UNDERLAG TILL YTTRANDE 2022.01.05 (UTKAST) 3/14



NORRA STATION TILLKOM 1885 med Mellersta Hallands järnväg (del av Värkstambanan) och hade framför allt betydelse som personstation genom sitt läge närmare stadens centrum än den gamla (HN)-stationen (nuvarande Halmstad C).

Det ursprungliga stationshuset ersattes av ett nytt, taget i bruk den 15 maj 1931, varefter det gamla såldes till Halmstads stad för 18000 kr. Avsikten var att riva byggnaderna och införa fria marken med den intilliggande Tivoliparken. Så skedde emellertid inte utan stationsbyggnaden fick stå kvar och finns fortfarande 2016 kvar. Även det nya stationshuset är bevarat och är beläget i anslutning till Gunnilliparken.



KULTURMILJÖ

RADIOPLAN OCH GUNILLA PARKEN är ett sammanhängande parkområde intill stadskärnan. Liksom övriga delar av det Västra gärdet brukades området som jordbruksmark före stadens expansion under slutet av 1800-talet. Istället för att bebyggas förblev dock området öppen mark. Här anlades bl.a. kolonitradgårdar, för det själv-



hushåll som fortfarande i början av 1900-talet utgjorde en viktig del av stadens livsmedelsförsörjning. Sedan AB Radiotjänst startar nationella sändningar 1945 krävdes "avsändarstationer" ute i landet för utsändning av riksprogrammet. Noer om Stenvinkelgatan inrättades en rundradiostation på privat initiativ 1946. Masterna är

sedan länge borta men anläggningens lilla byggnad med valmat tegeltak står kvar, i princip oförändrad. Parken är idag betydligt lummigare än den var tidigare och nya gångstråk samt lekplats m.m. har tillkommit. Gunillaparken anlades på 1940-talet i enlighet med stadsplanen från slutet av 1930-talet.

AVGRÄNSNING & ÄGOFÖRHÅLLANDEN



- UTREDNINGSMRÅDE / FÖP FÖRESLAGEN
- YTA FÖR P-HUS.
- - IDAG MARKPARKERING (CA 60 P-PLATSER)
- FÖP FÖRESLAGEN YTA FÖR BOSTADSHUS.
- - IDAG PARKERINGSHUS (270 P-PLATSER)

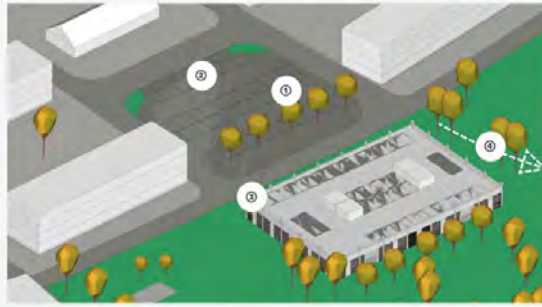
PLATSEN IDAG



- ① BEF. MARKPARKERING 62 PLATSER
- ② ÅTERVINNINGSCENTRAL
- ③ BEF PARKERINGSHUS 270 PLATSER
- ④ STRÅK MOT KLAMMERMAMMSGATAN OCH ÖSTERBRÖ
- ⑤ GUNILLPARKEN

PLATSEN UTGÖRS IDAG AV en markparkering med ett 60-tal platser samt en återvinningcentral. Sedan järnvägsstråket byggdes om till trafikled så har stationsbyggnaden tappat sin funktion och används idag av en fastighetsförmedling till kontor & showroom. I norra delen av

Gunillaparken ligger idag ett parkeringshus byggt 1989 som inrymmer ca 270 platser. Kommunen har för avsikt att riva detta och ersätta med ca 60 bostäder. Detta motiveras i första hand som en trygghetsbärande åtgärd - parkeringshuset placeras närmare bostadsbebyggelse och



blir en tryggare plats och parken upplevs som tryggare eftersom bostäder ger ögon i parken. I FÖP:n framgår inte vilken beläggingsgrad parkeringshuset har idag eller hur kommunen ser på framtida parkeringsbehov (P-tal) i centrum.

! Lågt P-tal / parkeringskapacitet i området skulle kraftigt förbättra möjligheter att tillföra annan innehåll, tex bostäder eller förskola

PARKERINGSHUS VID NORRA STATION (FÖP) : ALT. 0



- ① PARKERINGSHUS 330 PLATSER ERSÄTTER BEFINTLIG KAPACITET
- ② YTA FRIGÖRS FÖR BOSTADSBEYGGELSE ENLIGT FÖP

ETT PARKERINGS HUS vid Norra Station skulle kräva en stor och dominant volym för att fullt ut ersätta de 270 parkeringar i befintligt parkeringshus samt de 62 markparkeringar som idag finns vid Norra Station. Illustrerad är en yttre effektiv anläggning med

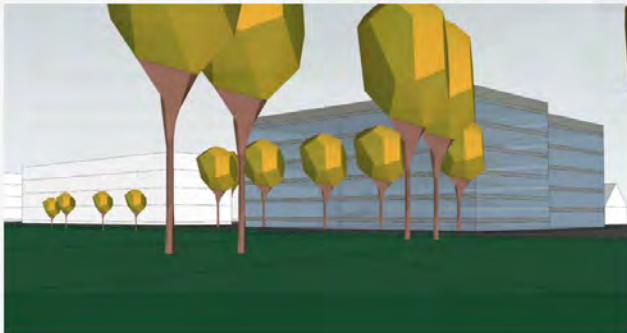
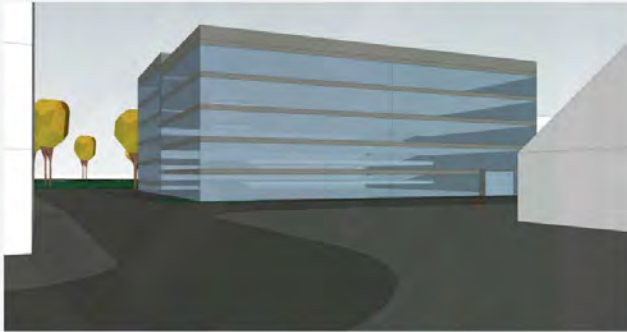
halvplansförskjutna våningar där långa ramplängder undviks. Här ersätta alla befintliga 330 parkeringar - det kräver dock en byggnad med ca 6 våningar, dvs 4 våningar högre än omkringliggande bostadsbebyggelse och där parkering sker även på taket.



+ LÖSER PARKERINGSBEHOV EFFEKTIVT - ÄVEN BEFINTLIG MARKPARKERING
+ FRIGÖR YTA I PARK FÖR ANNAN ANVÄNDNING, TEX. FÖR BOSTÄDER

- ICKE STADSMÄSSIGT MED EN MONOFUNKTIONELL OCH DOMINERANDE VOLYM, BETYDLIGT HÖGRE ÄN ANGRÄNSANDE BEYGGELSE
- MARKANT FÖRESÄMRING AV FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR ANBÄNSANDE BOSTADSGÅRDAR AVSEENDE LJUS- OCH LJUDFÖRHÅLLANDE
- FÖRESÄMRING AVSEENDE TRYGGHET FÖR BEFINTLIGA BOSTADSBYGGELSER

PARKERINGSHUS VID NORRA STATION (FÖP) : ALT. 0

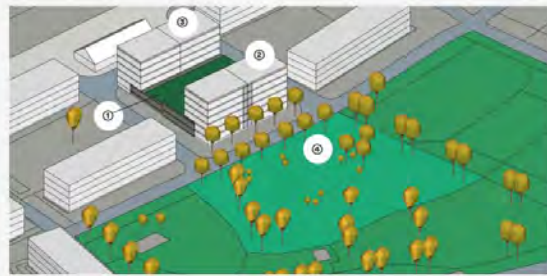


ALTERNATIVA UTVECKLINGSFÖRSLAG



Bostäder och parkeringsgarage vid Norra Station

BOSTÄDER VID NORRA STATION - MINDRE GARAGE & MER PARK: **ALT. 1**



EN KOMBINATION AV BOSTÄDER OCH PARKERING vid Norra station ger ett tillskott på bostäder samtidigt som en relevant andel av befintliga parkeringsplatser säkerställs. Samtidigt innebär förslaget att mer grönyta till innerstaden frigörs och Gunillsparken återställs.

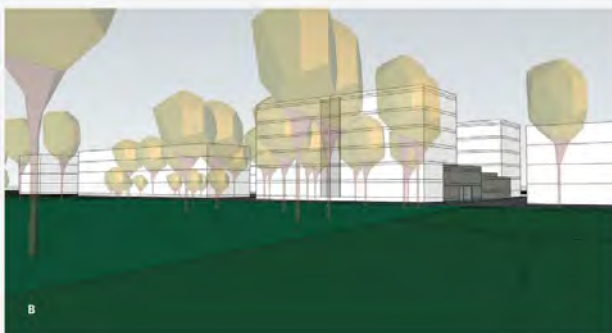
PARKERING 1:
29 st: motsvarar p-tal zon 1 (7/1000BTA)
135 st: ersätter bef. parkering

164 st P-PLATSER TOTALT
- varav 135 motsvarar ca 50% av bef. p-hus 270 platser

+ TILLFÖR BOSTÄDER OCH ERSÄTTER UPPSKATTAT PARKERINGS-BEHÖV SAMTIDIGT SOM MER PARK-GRÖNYTA SÄKRS.
- GUNILLSPARKEN ÅTERSKAPAS, TRYGGHET OCH VISUELL VÄRNAS OCH STÄRKS
- ÖKAD TRYGGHET OCH OMHÄNDERTAGANDE AV HUSVOLY-MEN GENOM ATT KOMBINERA PARKERING MED BOSTÄDES
- GENOM ATT DELVIS GRÄVA NEK PARKERINGEN KAN GARAGEVOLYMEN OVAN MARK MINSKAS YTTRELIGARE OCH DESS PÅVERKAN PÅ ANGRÄNSANDE BOSTADSGÄRDAR BLIR INTS SA DOMINANT

- BEFINTLIG MARKPARKERING OCH PARKING (P-HUS) ERSÄTTS INTE FULLT UT, MEN EN RELEVANT ANDEL SÄKERSTÄLLES.

BOSTÄDER VID NORRA STATION - MINDRE GARAGE & MER PARK: **ALT. 1**



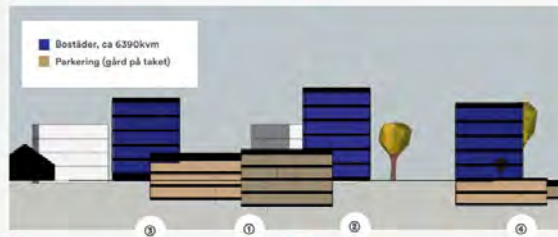
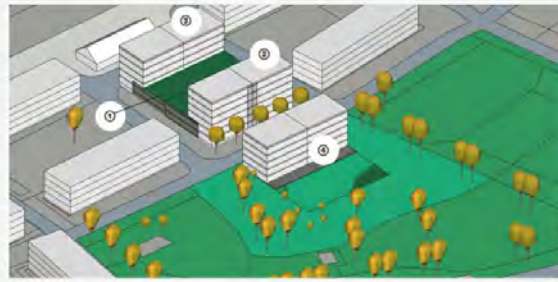
BOSTÄDER VID NORRA STATION & BOSTÄDER I PARKEN: ALT. 2



- ① Parkeringshus, 3-4 våningar varav 2 våningar under mark, ca 164 p-platser
- ② Bostadshus (1a), 6 vån, ca 2230 kvm
- ③ Bostadshus (1b), 5 vån, ca 1980 kvm
- ④ Bostadshus, 5 vån ca 2180 kvm + garage, ca 72 p-platser

YTTERLIGARE BOSTÄDER OCH PARKERING kan som alternativ byggas i parken och där ersätta dagens p-hus. Förslaget skulle innebära fler bostäder och möjligheter till att totalt sett lösa ett högre antal parkeringsplatser samtidigt som tryggheten och trycksänkning i parken och i de befintliga bostadskvarteren värnas och stärks. Här finns även möjlighet att inkorporera en mindre förskola i byggnaden i parken om behov finns.

PARKERING 1:	
29 st:	motvarar p-tal zon 1 (7/1000BTA)
135 st:	ersätter bef. parkering
PARKERING 4:	
15 st:	motvarar p-tal zon 1 (7/1000BTA)
57 st:	ersätter bef. parkering
236 st	P-PLATSER TOTALT
- varav 192 motvaror ca 70% av bef. p-hus 270 platser	



■ Bostäder, ca 6390kvm
■ Parkering (gård på taket)

+ TILLFÖR BOSTÄDER OCH ERSÄTTER BEF. PARKERING TILL EN STÖRRE ANDEL

• FLER BOSTÄDER

• ÖKAD TRYGGHET OCH OMLÄNDESTAGANDE AV HUVUDVOLUMEERNA GENOM ATT KOMBINERA PARKERING MED BOSTÄDER

• DENOM ATT HELT, RESPEKTIVE DELVIS, OÄSVÅ NER PARKERINGEN KAN GARAGEVOLUMEERNA ÖVAN MARK BEGRÄNSAS OCH DESS PÅVERKAN PÅ ANGRÄNSANDE BOSTADSGÅRDAR RESPEKTIVE PARKEN BLIR MINDRE.

- BEFINTLIG MARKPARKERING OCH PARKERING I P-HUS ERSÄTTS INTE FULLT UT, MEN EN STÖRRE ANDEL ERSÄTTS.

BOSTÄDER VID NORRA STATION & BOSTÄDER I PARKEN: ALT. 2



BOSTÄDER OCH PARKERINGSGARAGE VID NORRA STATION

