

FRAMTIDSPLAN 2030

STRATEGISK ÖVERSIKTSPLAN FÖR
HALMSTADS KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING 2014-06-17



LAGAKRAFTVUNNEN 2015-01-05



AKTUALITETSÖVERSYN KF 2018-05-22



KF § 46

Dnr KS 2017/00471

Aktualitetsöversyn av framtidsplan 2030

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta Aktualitetsöversyn av Framtidsplan 2030 Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun.

Ärendet

I enlighet med plan- och bygglagen har Halmstads kommun sett över den kommunomfattande översiktsplanens aktualitet. Det konstateras i denna översyn att översiktsplanen till stora delar är aktuell och ett väl fungerande arbetsredskap. Men på grund av förändrade förutsättningar, behov av ytterligare ställningstaganden samt det faktum att många av de utpekade förändringarna i markanvändningen redan är detaljplanelagda och i flera fall genomförda behöver planen likväl revideras för att även fortsättningsvis kunna fungera som ett aktuellt och vägledande underlag vid fysisk planering. För att kommunen fortsatt ska ha en gällande och aktuell översiktsplan föreslår aktualitetsöversynen att ett uppdrag om att revidera planen ges inom kort. Fram tills att en uppdaterad version av översiktsplanen har antagits av kommunfullmäktige gäller Framtidsplan 2030 tillsammans med nu framtagna aktualitetsöversyn.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsen, 2018-05-08, § 129

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, 2018-04-24, § 70

Kommunledningsförvaltningen, samhällsbyggnadskontoret

Samtliga nämnder och bolag har beretts tillfälle att ta ställning till ett antal frågeställningar gällande översiktsplanen och dess aktualitet. Utifrån inhämtade synpunkter har en bedömning om planens aktualitet gjorts.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta Aktualitetsöversyn av Framtidsplan 2030 Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun.

Beslutsgång

Kommunfullmäktige beslutar i enlighet med kommunstyrelsens förslag.

Justeringsdag

2018-05-24

Sekreterare

Pontus Vistrand

Ordförande Johan Rydén

Justerare Anders Blomqvist Rose-Marie Edlund

Politisk styrgrupp

Kommunstyrelsen

Projektledare utställning och antagande

Martina Pihl Fritsi, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Projektledare samråd

Martina Pihl Fritsi, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Lina Lindegren, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Arbetsgrupp i olika konstellationer under samråd, utställning och antagande

Ann-Charlotte Abrahamsson, kommunekolog, Samhällsbyggnadskontoret

Sabina Andersson, trafikstrateg, Samhällsbyggnadskontoret

Max Wehlin, omvärldsanalytiker, Stadskontoret

Anna Winnberg, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Kajsa Sparrings, arkitekt, Byggnadskontoret

Anna Vindelman, planarkitekt, Tyréns Malmö

Sven Olof Nilsson, planstrateg, Samhällsbyggnadskontoret

Ståkstudie samt underlag för staden

Martina Pihl Fritsi, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Anna Winnberg, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Hanna Roxhage, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Tina Wagner, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Johan Thein, planarkitekt, Krook & Tjäder Halmstad

Mattias Bjellvi, planarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret

Illustrationer

Framtidsbild 2030, Sweco Architects Malmö

Del A, Nyréns arkitekter Malmö samt Martina Pihl Fritsi, Samhällsbyggnadskontoret

Folkhälsomålens illustrationer används med tillstånd av Statens folkhälsoinstitut, illustratör Typoform

Miljö kvalitetsmålen, Tobias Flygar

Kartor utställning och antagande

Geografiska kartor, Martin Adner och Fredrik Ekström, Byggnadskontoret

Kartor samråd

Geografiska kartor, Tyréns Malmö

Strategiska kartor samt LIS-karta, Martina Pihl Fritsi

Konsekvenskarta, Anne-Lie Mårtensson, Sweco Architects Malmö

Konsekvensbedömning med MKB

Anne-Lie Mårtensson, Sweco Architects Malmö

INLEDNING

Dokumentet du håller i din hand är den nya kommunomfattande översiktsplanen *Framtidsplan 2030 - strategisk översiktsplan för Halmstads kommun.*

Översiktsplanen har under drygt tre år arbetats fram av politiker och tjänstemän på Halmstads kommun. I projektet fanns en uttalad politisk vilja att engagera invånarna i framtagandet av planen.

Till grund för översiktsplanen ligger programmet *Framtidsbild 2030 – Halmstads kommun* där en bild av vår framtida kommun år 2030 målades upp med hjälp av fem framtidsbilder. Under våren 2012 genomfördes med hjälp av detta program en omfattande dialog och kommunikationsinsats, med syftet att ge medborgarna möjlighet att i tidigt skede påverka arbetet med den nya översiktsplanen. Engagemanget var stort och många intressanta synpunkter om önskvärd samhällsutveckling kom fram. Resultatet av dialogen finns sammanfattat i rapporten *Halmstad kommun i framtiden - Hur vill vi ha det?*

Med programmet och inkomna synpunkterna från allmänhet och politiker som grund togs ett samrådsförslag till översiktsplanen fram. Handlingen var ute på samråd mellan mars och maj 2013. Under samrådet hölls ett öppet hus i Rådhuset samt en informationskväll på stadsbiblioteket. Under samrådet inkom synpunkter från myndigheter, kommunala nämnder och bolag samt invånare, företag och intresseorganisationer. Alla inkomna synpunkter är sammanfattade och bemötta i en samrådsredogörelse. Samrådet mynnade ut i vissa förändringar av planen. De större revideringar som gjorts i planens text efter samrådet är markerade i marginalen med ett lodrätt streck. Det reviderade förslaget av planen ställdes ut och granskades mellan december 2013 och februari 2014. Även under utställningen inkom synpunkter, vilka finns sammanfattade och kommenterade i ett utlåtande. De under utställningstiden inkomna yttranden har endast föranlett mindre justeringar av planen och markeras i marginalen med ett tjockare lodrätt streck.

2011

2012

2013

2014

Framtidsbild 2030

Framtidsbild 2030 är ett dokument som anger den övergripande inriktningen för översiktsplanen. Framtidsbild 2030 godkändes av kommunstyrelsen i november 2011.

Dialog

Med utgångspunkt i Framtidsbild 2030 fördes en dialog med invånare, näringsliv, politiker, tjänstemän och andra berörda under april månad 2012. Resultatet från denna medborgardialog finns sammanställt i rapporten "Halmstads kommun i framtiden: *Hur vill vi ha det?*"

Samråd

Synpunkterna från dialogen blir en del av beslutsunderlaget när ett första förslag till översiktsplan tas fram. Ett samråd över det framtagna förslaget hölls mellan mars och maj 2013, där invånare och andra berörda aktörer gavs möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget. Synpunkterna sammaställdes i en samrådsredogörelse.

Utställning

Efter samrådet bearbetades planen delvis utifrån de synpunkter som inkommit. Förslaget ställdes ut mellan december 2013 och februari 2014 så att allmänheten och berörda förvaltningar och myndigheter än en gång kunde ta del av det. Inkomna synpunkter under utställningen sammaställdes i ett utlåtande.

Antagande

Mindre justeringar av planen gjordes efter att den varit utställd. Kommunens politiker fattade under april till juni 2014 beslut om att anta planen.



INNEHÅLL

6 LÄSANVISNING

7 VAD ÄR EN ÖP?

7 EN STÄNDIGT AKTUELL ÖP

8 MÅL OCH VISIONER

9 FRAMTIDSBILD 2030

15 DEL A - STRATEGISKA PLANERINGSINRIKTNINGAR

16 1. FINGERSTRUKTUR - ATT BYGGA I STRÅK

Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter som pärlor på ett band ut från staden. I serviceorterna tillkommer bebyggelse som kan stärka befintlig service och kollektivtrafik. Mellan stråken finns höga landskapsvärden och här är det skogen, slätten och kusten som dominerar.

24 2. HALMSTAD SOM REGIONALT CENTRUM

För att kunna fortsätta vara och utvecklas som ett regionalt centrum behöver Halmstad dra nytta av sitt strategiska läge och utveckla sin urbana attraktivitet som regionalt centrum mellan storstadsområdena i Göteborg och Öresundsregionen.

29 3. EN GOD LIVSMILJÖ

Platser med goda livsmiljöer drar till sig företag och skapar arbetstillfällen eftersom det är där den attraktiva kompetensen finns. Halmstads kommun eftersträvar att bli en kommun som erbjuder goda livsmiljöer och att vara både en hemstad, upplevelsestad och kunskapsstad.

38 4. ETT STARKT OCH VARIERAT NÄRINGSLEV

Ett väl fungerande näringsliv är en del av Halmstads kommuns attraktionskraft. Översiktsplanen föreslår profilering av verksamhetsområden, utveckling av befintliga handelsområden och goda förutsättningar för besöksnäring med exempelvis camping liksom för jord- och skogsbruk.

45 5. NATUR- OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

Det öppna landskapet och stränderna har ett stort värde för Halmstads kommuns identitet, liksom de unika kulturmiljöerna och det varierade skogslandskapet. I översiktsplanen ges rekommendationer för hur dessa värden ska tillvaratas, såväl den biologiska mångfalden som rekreationsvärden.

55 6. EFFEKTIVT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

För en hållbar utveckling av Halmstads kommun ska andelen resor och transporter med mer resurssnåla transportslag öka, för att minska utsläpp av växthusgaser. För persontransporter ska gång och cykel prioriteras, däremot kollektivtrafik. För godstransporter ska möjligheten till transporter på järnväg och med sjöfart förbättras.

65 7. ETT ROBUST SAMHÄLLE I ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Halmstads kommun förbereder sig för ett förändrat klimat genom förebyggande åtgärder och anpassning till nya förutsättningar. Uppgiften är att göra oss mindre sårbara och bidra till ett robust samhälle.

71 8. TEKNISKA SYSTEM I ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

För att Halmstads kommun ska kunna utvecklas behövs väl fungerande system för spill- och dricksvatten samt dagvatten. Det avfall som produceras behöver tas om hand och våra byggnader behöver energi för att värmas upp. Det förändrade klimatet ställer nya krav på befintliga tekniska system samtidigt som ambitionen att förtäta befintlig bebyggelsestruktur innebär att nytänkande krävs.

78 9. RISKER OCH STÖRNINGAR

Översiktsplanen syftar till att tillgodose tillräckligt skydd mot områden, anläggningar och verksamheter som innebär risk. Det gäller exempelvis bullerstörda områden, förorenade områden, områden eller verksamheter som kräver skydds zoner eller områden som är särskilt känsliga för störningar eller påverkan.

83 10. MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT OCH VATTEN

Miljö kvalitetsnormer anger föroreningsnivåer eller störningsnivåer som inte får överskridas. Halmstads kommun berörs av miljö kvalitetsnormer för vatten, fisk- och musselvatten och utomhusluft.

87 DEL B - ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

- 88 STRÅKEN OCH ORTERNA
- 132 STADEN - HALMSTAD
- 158 HAVET, KUSTEN OCH STRÄNDERNA
- 166 SLÄTTLANDSKAPET MED ÅARNA
- 166 SKOGLANDSKAPET

175 DEL C - RIKSINTRESSEN OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

- 178 NATURVÅRDEN (3 KAP §6 MB)
- 181 FRILUFTSLIVET (3 KAP §6 MB)
- 182 KULTURMILJÖVÅRDEN (3 KAP §6 MB)
- 186 FÖREKOMST AV HALLANDSGNEJS (3 KAP §7 MB)
- 186 KOMMUNIKATIONER (3 KAP §8 MB)
- 187 VINDBRUK
- 188 MILITÄRT OMRÅDE, SKJUTFÄLT (3 KAP §9 MB)
- 189 SÄRSKILDA HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 4 KAP MB
- 190 NATURA 2000-OMRÅDEN
- 198 MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

201 DEL D - KONSEKVENSBEDÖMNING

- 202 KONSEKVENSBESKRIVNING
- 203 ALTERNATIVA STRATEGIER
- 204 METOD OCH AVGRÄNSNING AV RELEVANTA FRÅGOR
- 205 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN MARK- OCH VATTENANVÄNDNING
- 216 MÅLUPPFYLLELSE
- 224 BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

230 UNDERLAGSMATERIAL

232 LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE

251 PROTOKOLLSUTDRAG MED BESLUT

LÄSANVISNING

A

DEL A - STRATEGISKA PLANERINGSINRIKTNINGAR

I översiktsplanens del A beskrivs på ett strategiskt och övergripande plan hur Halmstads kommun i framtiden ska utvecklas och vilka värden som ska bevaras. Under varje delkapitel sammanfattas beskrivningen i ett antal planeringsinriktningar i punktform. Planeringsinriktningarna ska vara vägledande vid planering av mark, vatten och den byggda miljön.

B

DEL B - ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

I översiktsplanens del B omsätts de strategiska planeringsinriktningarna från del A till preciserad mark- och vattenanvändning. Del B består av geografiska beskrivningar av utveckling och bevarande i:

Stråken och orterna

Staden

Havet, kusten och stränderna

Slättlandskapet med åarna

Skogslandskapet

C

DEL C - RIKSINTRESSEN OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

I översiktsplanens del C beskrivs hur kommunen tillgodoser de riksintressen som gäller i Halmstads kommun. I denna del redovisas även mellankommunala intressen och på vilket sätt de hanteras i översiktsplanen.

D

DEL D - KONSEKVENSBEDÖMNING MED MKB

I översiktsplanens del D görs en samlad bedömning av konsekvenserna enligt kraven i både Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Därför redovisas både miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser av föreslagen användning av mark och vatten. Översiktsplanen jämförs även med ett nollalternativ och ett alternativt utvecklingsalternativ. Avslutningsvis redovisas betydande miljöpåverkan.

VAD ÄR EN ÖP?

Översiktsplanen utgör kommunens långsiktiga och övergripande bedömning av hur mark- och vattenområden bör användas och bebyggelsen bevaras och utvecklas. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är ett viktigt strategiskt verktyg där framtida behov vägs mot tillgängliga resurser. Översiktsplanen är också en redovisning av de allmänna intressen som kräver hänsynstagande vid användning av olika områden. Översiktsplaners tidsperspektiv är ofta på 15-20 år, i denna plan blickar vi framåt till år 2030.

Planens huvuduppgift är att ge stöd och vägledning för kommunala beslut om markanvändning så som byggnation och andra fysiska åtgärder. Översiktsplanens avvägningar mellan olika allmänna intressen och ställningstagande till markanvändning och bebyggelseutveckling förutsätts fungera som underlag vid vidare planering i form av fördjupade översiktsplaner och detaljplanen samt ge vägledning och tydliga riktlinjer vid bygglovärenden utanför detaljplanlagt område. Samtidigt ska planen ge berörda intressenter och kommuninvånare en uppfattning om hur kommunen kan komma att ställa sig till framtida utbyggnad och utveckling.

Översiktsplanering lagregleras genom plan- och bygglagen (PBL) och bestämmelserna i miljöbalken (MB). Denna översiktsplan är framarbetad i enlighet med den nya PBL som trädde i kraft 2 maj 2011. När ett planförslag är under framtagande ska det enligt PBL formellt samrådats med länsstyrelsen och andra berörda kommuner. Kommunen ska även ge invånare, olika myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Efter samrådet bearbetas planen, delvis utifrån inkomna synpunkter och den bearbetade versionen, utställningshandlingen, presenteras i den så kallade utställningen återigen för berörda, som har möjlighet att ytterligare inkomma med synpunkter innan planen antas politiskt.

EN STÄNDIGT AKTUELL ÖP

Översiktsplanering är en ständigt pågående process där nya frågor kontinuerligt måste hanteras och nya underlag tas fram. Översiktsplanen är alltså ett strategiskt ställningstagande utifrån de omständigheter som råder och de underlagsmaterial som finns framtagna när översiktsplanen arbetas fram och antas. Hela dokumentet antas politiskt men är på grund av att det kan tillkomma fördjupningar och tematiska tillägg ett levande material. Beslut om översiktsplanens aktualitet ska tas under varje mandatperiod.

Upplägget för denna översiktsplan innebär att aktualitetsöversyn av planen kan underlättas och att del A - strategiska planeringsinriktningar, mycket möjligt kan ha en längre livslängd än del B - den geografiska delen. Vid en aktualitetförklaring ses dock båda delar över. *(För mer om översiktsplanens delar se sidan 6)*

Kommunens framtagna fördjupade översiktsplaner (föp), tematiska tillägg och den kommunomfattande översiktsplanen ÖP 2000 upphör formellt att gälla när den nya översiktsplanen vinner laga kraft. Några av föparna och det tematiska tillägget för vindkraft har använts som underlagsmaterial vid framtagandet av översiktsplanen och är delvis fortfarande aktuella och kan genom sin högre detaljeringsgrad, i tillämpliga delar, användas för att inhämta fördjupad information om översiktsplanens ställningstaganden. Den nya kommunomfattande översiktsplanen är dock den som formellt gäller rörande utpekad markanvändning. *(För lista på framtagna underlagsmaterial se sidan 234)*

MÅL OCH VISIONER

Halmstads vision

Kommunens vision speglar den långsiktiga viljeinriktningen för hela kommunens utveckling och bygger på en välkänd och inarbetad beskrivning av Halmstad, nämligen tre hjärtan.

Halmstads vision har tre hjärtan

Vi har en vision om framtiden i Halmstad. Den beskriver hur kommunen vill att Halmstad ska upplevas av alla som bor här och av besökare. Halmstads vision består liksom kommunens vapen av tre hjärtan. De tre hjärtana bygger tillsammans visionen för Halmstads kommuns utveckling.

Hemstaden, vi är en kommun där människor möts - med trygghet, respekt och kärlek

Kunskapsstaden, vi är en kommun där människor växer och utvecklas – genom livslångt lärande och kreativitet, företagsamhet och innovativt tänkande.

Upplevelsestaden, vi har en atmosfär som ger livslust - genom aktivitet, gemenskap och livskvalitet.

Visionen vilar på en värdegrund

Vår vision om Halmstad bygger på demokratiska värden. Alla halmstadsbor ska ha möjligheten till delaktighet och inflytande i de demokratiska processerna.

I Halmstad har alla människor lika värde och vår gemenskaps kännetecken är ömsesidig respekt. Alla som möter kommunens verksamhet ska känna att de har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter.

Halmstads kommuns utveckling ska vara långsiktigt hållbar. Detta innebär att utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Övergripande mål

Visionen preciseras i kommunens övergripande mål. De övergripande målen antas av kommunfullmäktige och formuleras med ett tidsperspektiv på cirka 10-20 år. Vart fjärde år genomförs en översyn av de övergripande målen. I juni 2012 antogs handlingen, *Planeringsdirektiv med budget 2013-2015* av kommunfullmäktige - i vilken kommunens övergripande mål presenterades. I översiktsplanen har vi tagit fasta på och försökt uppnå främst de mål som finns inom målområdena; bygga och bo, miljö och energi, samt resor och trafik. Men även målområdena demokrati och dialog, näringsliv och arbetsmarknad, trygghet, säkerhet och folkhälsa samt uppleva och göra är målområden som översiktsplanen berör. Inom de ämnessområden som översiktsplanen berör där det inte finns uppsatta kommunala mål har översiktsplanen tagit fasta på regionala och nationella mål. För vilka regionala och nationella mål som ligger till grund för översiktsplanen hänvisas till programhandlingen *Framtidsbild 2030 - Halmstads kommun - program till ny kommunomfattande översiktsplan*.



FRAMTIDSBILD 2030

I programhandlingen till översiktsplanen, "Framtidsbild 2030", har en bild av vår framtida kommun målats upp i form av fem framtidsbilder, vilka beskriver hur Halmstads kommun skall uppfattas och fungera år 2030. Framtidsbilderna arbetades fram med rådande omvärldstrender, undersökningar av Halmstads identitet, kommunens egna visioner och beslutade mål som utgångspunkt.



EN HÅLLBAR KOMMUN
MED MÄNNISKAN I FOKUS

EN HÅLLBAR KOMMUN MED MÄNNISKAN I FOKUS

Begreppet hållbarhet spänner som ett paraply över all samhällsplanering i kommunen.

År 2030 är Halmstad en kommun där det är lätt att leva jämställt, miljövänligt, ny bebyggelse är ekologiskt hållbar och infrastrukturen och servicen effektivt planerad. Kommunen och dess invånare tillgodoser sitt energibehov till övervägande del genom förnybar energi. I hela kommunen finns ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar och kollektivtrafiken är ett självklart alternativ framför bilen. Vid exploatering tas särskild hänsyn till jordbruksmark av högt produktionsvärde och marken i kommunen används till det den är bäst lämpad för. Kommunen hushåller med sina mark- och vattenresurser genom att förtäta befintlig be-

byggelse och utveckla utpekade stråk samtidigt som tillgången till goda närmiljöer säkerställs och områden viktiga för vattenförsörjningen skyddas. När beslut rörande markanvändningen tas är det självklart att de stödjer en långsiktig hållbar utveckling! Beslut som rör markanvändningen i kommunen sätter människan i fokus och alla kvinnor och män, flickor och pojkar känner sig delaktiga i utvecklingen av de fysiska miljöerna och i de beslut som fattas. Planeringsprocesserna främjar delaktighet för att minska känslan av utanförskap och bidra till trygghet och stolthet över sin kommun.



EN KOMMUN I HÄNDELSENERNAS CENTRUM

Halmstad är den största kommunen i Halland. Vi har ett gynnsamt geografiskt läge i nära anslutning till de båda tillväxtområdena Göteborgsregionen och Öresundsregionen och - i ett näringslivsperspektiv - norra Europa. Det finns en välutvecklad järnvägstrafik, en hamn, flygplats och modern IT-infrastruktur. Närheten till de dynamiska regionerna i norr och söder tillsammans med goda kommunikationer har lett till en större arbetsregion.

År 2030 är Halmstad en kommun som är ett naturligt centrum för det regionala näringslivets utveckling och tillväxt. Det finns ett blandat näringsliv som attraherar människor med olika kompetenser. Fler företag söker sig till kommunen och det finns ett väl fungerande samarbete mellan kommun, region, näringsliv och högskola. Staden erbjuder urbana miljöer som bidrar till möten och kreativitet och de effektiva transportlösningarna gör att människor och gods lätt tar sig ut i världen.

"När går tåget till Paris?"

Yosef, 22 år

"Så lätt det är att ta sig till högskolan från resecentrum med cykel!"

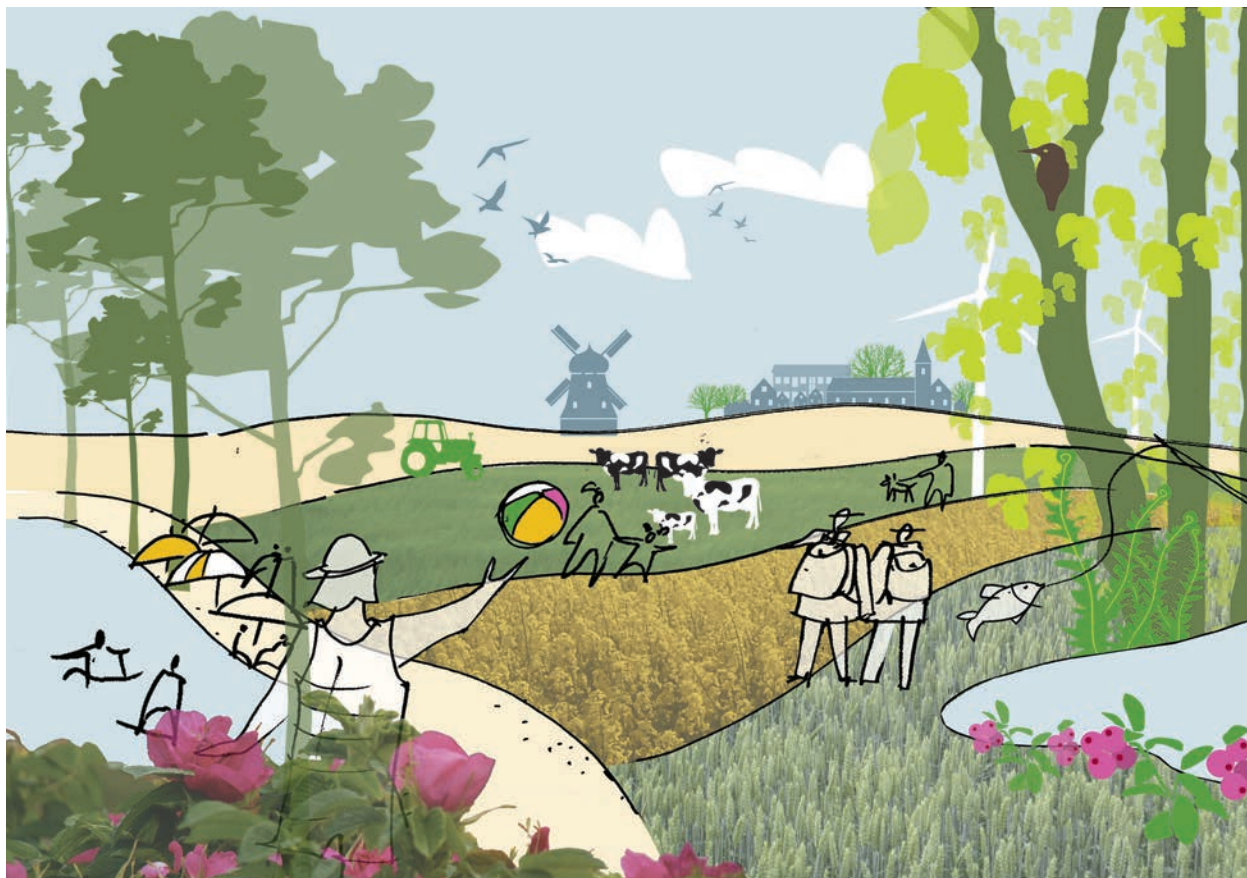
Mariam, 27 år

"Så smidigt att kunna jobba på tåget, så jag får tid över till annat!"

Agnes, 35 år

"När jag blir stor ska jag gå på högskolan i Halmstad."

Magnus, 6 år



EN KOMMUN MED STOR VARIATIONSRIKEDOM

Halmstads kommun har ett variationsrikt landskap med många kvaliteter. Här finns hav, kust, slätt- och skogsbygd, åar, frodiga dalgångar och vackra sjöar. Det är en tillgång som bidrar till att göra Halmstad till en attraktiv kommun och ska därför värnas och bevaras.

I dagsläget finns ett starkt fokus på kusten och staden, till viss del på bekostnad av tätorterna och inlandets möjligheter att utvecklas. Halmstads struktur med pärlband av orter längs ett antal ”kommunikationsstråk” är dock en fördel när det gäller att förbättra transportsystemet och stödja utveckling i hela kommunen.

År 2030 är Halmstad en kommun ”där hela kommunen lever”. Naturen värderas högt och bebyggelsen anpassas till landskapet. Nya boendemiljöer utvecklas i hela kommunen på de platser som är mest lämpliga ur miljö- och hållbarhetssynpunkt. Det innebär bland annat att tätorter längs viktiga stråk prioriteras medan områden med höga natur- och kulturvärden skyddas. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer värnas och ses som viktiga.

”Kan jag ta bussen till skogen?”

Susanna, 58 år

”Finns det några lediga tomter i småorterna på landet?”

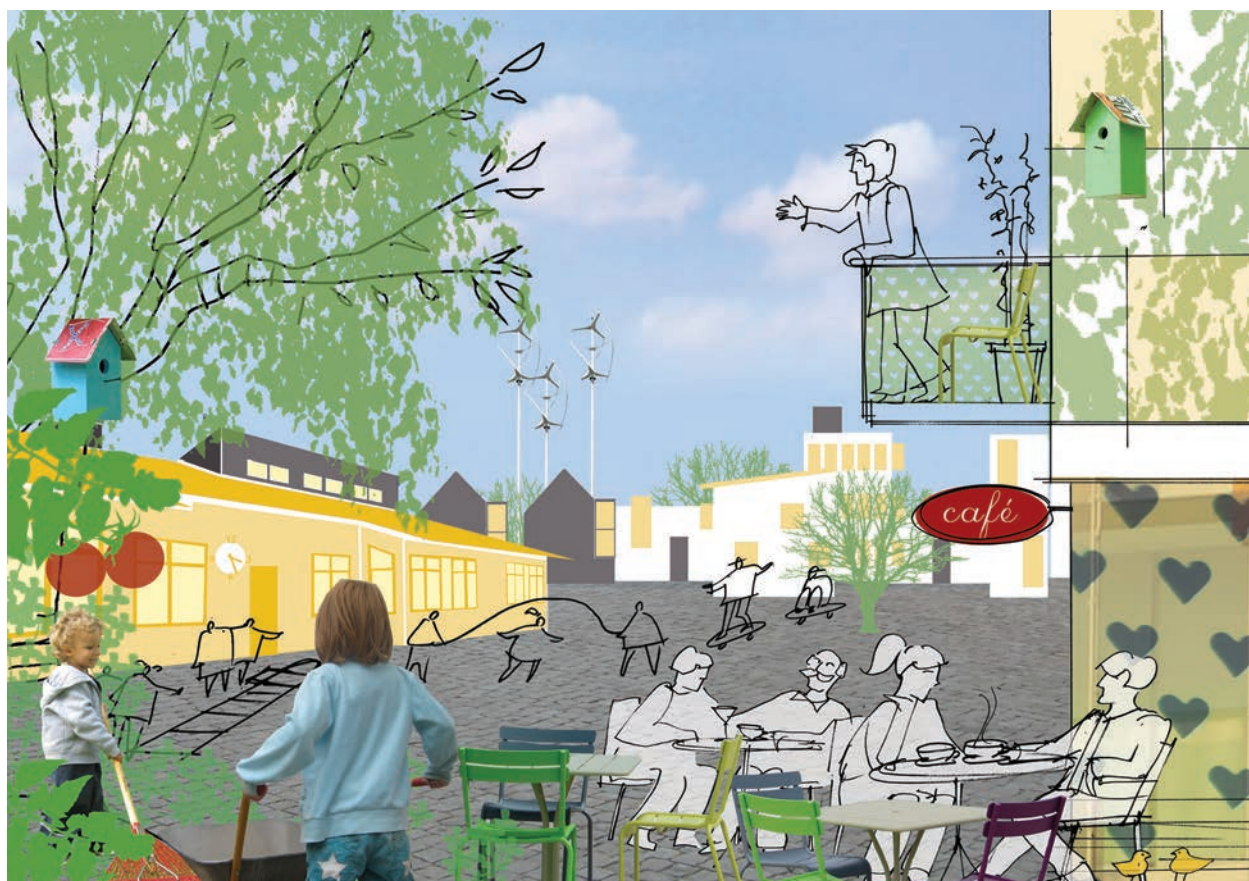
Lars, 26 år

”Så skönt att delar av kusten är oexploaterad, så att alla kan njuta av den!”

Marie, 44 år

”Schysst att man kan hyra metspö vid turist- och ekocentret vid Torvsjön!”

Noah, 15 år



EN LIVSPLATS FÖR ALLA

Vad som upplevs som en attraktiv livsmiljö skiljer sig åt och beror mycket på i vilket skede i livet man befinner sig. Faktorer som påverkar attraktiviteten kan vara tillgänglighet, trygghet, en bredd av olika boendetyper, en bred arbetsmarknad, god offentlig service, mångfald och ett rikt kulturliv.

År 2030 är Halmstad en kommun där bostäder, service och arbetsplatser är tillgängliga och fungerar som en helhet. Det finns ett blandat bostadsutbud och de offentliga miljöerna gynnar möten och ett aktivt liv för flickor och pojkar, kvinnor och män. Man kan med lätthet välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Byggnaderna präglas av miljömedvetenhet och användbarhet samtidigt som arkitekturen är unik och identitetsskapande.

"Var kan jag odla mina tomater i stan?"

Lisa, 9 år

"Jag trivs med att bo mitt i myllret"

Eva, 70 år

"Så bra att min dotter kan cykla själv till skolan"

Fatima, 33 år

"Vi tar mötet på det vanliga kaféet"

Liam, 44 år



EN KOMMUN MED UPPLEVELSER FÖR BOENDE OCH BESÖKARE

Halmstads vision är att skapa en atmosfär som ger livslust - genom aktivitet, gemenskap och livskvalitet. Kommunen ska erbjuda ett varierat och inspirerande utbud av aktiviteter och vara en ledande turistort under hela året.

Idag präglas bilden av Halmstad av ”sommar, sol och stränder”. Samtidigt riktas mycket fokus mot huvudorten och utbudet av aktiviteter är ojämnt fördelat över året. Vår strävan ska istället vara att bredda utbudet av upplevelser till att även omfatta natur- och rekreationsvärden och kultur i hela kommunen. Kulturen stimulerar kreativitet, ökar livskvaliteten i vardagen och är central för att stärka Halmstads identitet som upplevelsestad.

År 2030 är Halmstad en kommun där det finns möjlighet att utöva både kultur och idrott och besöka högklassiga kultur- och idrottsevenemang. Utbudet av upplevelser sträcker sig över hela året och riktar sig till både invånare och

besökare. Vi vårdar och utvecklar det variationsrika landskapet och de naturtillgångar som lockar människor hit. Halmstads kommun är lika känd och uppskattad för sin kust som för sitt inland med slätt- och skogsbygd.

”Först en tur i pariserhjulet, sen skåda fågel i naturen!”

Nils, 32 år

”När börjar Qi gongen i skulpturparken vid biblioteket?”

Carlos, 75 år

”Har ni hört att det är landskamp på arenan imorgon?”

Magnus, 58 år

DEL A

STRATEGISKA PLANERINGS- INRIKTNINGAR

1. FINGERSTRUKTUR - ATT BYGGA I STRÅK

Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter i rader likt pärlor på ett band ut från staden, där tätortsutveckling, offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik koncentreras. I serviceorterna längs stråken satsas det på nya bostäder och arbetsplatser som kan stärka befintlig service och kollektivtrafik. Mellan stråken finns höga landskapsvärden i skogen, slätten och kusten och här är det istället landskapet som styr bebyggelseutvecklingen. Kommunen arbetar medvetet med satsningar i inlandet för att stärka attraktionskraften i denna del av kommunen. Kusten fortsätter att utvecklas, samtidigt som vissa kustpartier fredas från bebyggelse.

Fingerstrukturen – bebyggelseutveckling i de fem stråken

Bebyggelsen utanför Halmstads tätort föreslås växa och utvecklas främst enligt fingerstrukturen längs de fem stråken – ”Norra kusten”, ”Mellan slätt och skogsbygd”, ”Nissans dalgång”, ”Fylleåns dalgång” och ”Södra kusten”. Detta ger goda förutsättningar för effektiva transporter och en väl utvecklad kollektivtrafikförsörjning. Det ger också goda förutsättningar för befintlig service att utvecklas och leder till ett effektivt användande av den tekniska infrastrukturen, inte minst vatten- och avlopps nätet.

Utvecklingen sker koncentrerat i orterna som hålls avgränsade från varandra. Att bygga i stråk medger att landskapet kan hållas fritt från bebyggelse mellan stråken. Det ger förutsättningar för en sammanhängande grönstruktur och sammanhängande åkerarealer. Orter som är klart avgränsade från varandra innebär goda möjligheter för nära kontakt med landsbygden och nära till rekreationsområden.



Bebyggelse koncentreras till staden och till serviceorterna

Genom att peka ut i vilka orter det i första hand ska ske ett tillskott av bebyggelse kan utvecklingen koncentreras och positiva effekter på service och kollektivtrafik ge störst effekt.

Serviceorter kallas de orter som ligger längs stråken och som har god tillgång till kollektivtrafik och där det finns ett utbud av kommersiell och offentlig service.

I staden och i alla orter i kommunen tillkommer ny bebyggelse genom förtätning. Endast i serviceorterna pekas nya sammanhängande områden med bostäder och verksamheter ut och orterna tillåts växa utanför befintliga tätortsgränser.

Fler bostäder och arbetsplatser ger förutsättningar för befolkningen att öka, vilket i sin tur kan stärka lokal handel samt kommersiell och offentlig service och ge ett ökat underlag till kollektivtrafiken. Serviceorter med förbättrad service stärker också den omgivande landsbygden och övriga närliggande orter.

Det är i serviceorterna som kommunala prioriteringar och satsningar i form av - skola, särskilda boenden, kvarboendemöjligheter för äldre samt hyreslägenheter i kommunal regi – kommer att ske.

Följande orter behandlas i översiktsplanen som serviceorter:

Gullbrandstorp, Haverdal, Harplinge, Getinge, Kvibille, Oskarström, Åled, Simlångsdalen, Trönninge, Eldsberga och Steninge. *(För föreslagen utbyggnad i orterna se del B sidan 87- 131)*

Även Halmstad stad räknas i översiktsplanen som en serviceort , och kommunens förhållningssätt gentemot serviceorterna gäller även för staden. Från centrum utgår stadens fyra utvecklingsstråk dit kollektivtrafik och transporter koncentreras och utvecklingen av staden sker. Att främst bygga i centrum och koncentrerat längs huvudstråken ger ett ökat underlag för bättre gång- och cykelvägnät, en förbättrad kollektivtrafik och god sammanhållning av stadens olika delar. I centrum och i ett antal centrumnoder längs huvudstråken föreslås precis som i serviceorternas centrum en tätare bebyggelse och en koncentration av service. Centrumnoderna i staden är belägna längs kollektivtrafikstråk och längs stadens supercykelstråk. *(För föreslagen utbyggnad i staden se del B sidan 132-157)*

Orterna längs kusten växer i första hand inom befintliga tätortsgränser. I den mån ny mark behöver tas i anspråk för tätortsbebyggelse föreslås orterna växa inåt land och inte längs med kusten, detta för att säkerställa de värden som finns i lagskapet mellan orterna.

Efter 2030 markeras serviceorternas och stadens fortsatta utbyggnadsriktningar med pilar. Även efter 2030 gäller principen att det i första hand förtätas inom orterna och i de fall det inte längre är möjligt har lämpliga utbyggnadsriktningar markerats. Den tänkta utbyggnadsriktningen anger en riktning och pilens läge är inte detaljstuderat. Syftet med att peka ut utbyggnadsriktning efter planperioden 2030, är för att möjliggöra en framförhållning för investeringar i infrastruktur och andra långsiktiga satsningar.

Kommunens förhållningssätt gentemot serviceorter och övriga orter i stråk kontra utanför stråken.



SERVICEORTER

- Belägna i stråk med god tillgång till kollektiv trafik samt god tillgång till G/C-stråk
- Utbud av kommersiell och offentlig service. Kommunal satsningar/prioritering av offentlig service i dessa orter
- Utvecklas i första hand genom förtätning inom befintlig Ortsstruktur och genom utpekande av nya områden för bostäder och verksamheter
- Tillåts växa geografiskt utanför sina nuvarande tätortsgränser
- Utvecklingen koncentreras, vilket ger positiva effekter på service och kollektivtrafik vilket även gynnar omgivande landsbygd och närliggande orter
- Förutsättningar för ökad befolkning



ÖVRIGA ORTER I STRÅK

- Belägna i stråk med god tillgång till kollektiv trafik samt god tillgång till G/C-stråk. Goda G/C-kopplingar längsmed stråken medger koppling till serviceort/er samt staden.
- Utvecklas i första hand genom förtätning inom befintlig Ortsstruktur
- Förutsättningar för viss ökning av befolkning
- Kommunen värnar befintlig detaljplanelagd service och handel i centrala lägen för att möjligheten att etablera service ska kvarstå



ÖVRIGA ORTER UTANFÖR STRÅK

- Kollektivtrafikförsörjs av kompletterande mer yttäckande linjer alternativt anropsstyrd trafik
- G/C koppling mellan stråk, och därmed möjligheten att fånga upp orter utanför stråk, görs först efter 2030
- Utvecklas genom förtätning inom befintlig orsstruktur
- Förväntas behålla nuvarande befolkningsmängd

Fritidsbebyggelse

Samhällsplaneringen ska främja en god hushållning av mark- och vattenområden. Begreppet fritidsbebyggelse används ibland som argument för att kunna placera bebyggelseområden långt från både service och kollektivtrafik, i Halmstads fall utanför de utpekade stråken. Riskerna med ett sådant resonemang visar sig när perifera områden som tidigare dominerats av fritidsboende successivt omvandlas till helårsboende. Då saknas grundläggande samhällsservice och konsekvensen blir att det här uppstår en efterfrågan på kollektivtrafik, sophämtning, avloppshantering och service i form av skolor, förskolor och äldreboenden.

Gränsen mellan fritids- och permanentboende har kommit att allt mer suddat ut. Önskemål om bekvämlighet i fritidsbostäderna har ökat och ofta kommer frågor om att bygga ut de äldre fritidshusen. Rimligt är att ställa samma krav på alla bostäder över en viss storlek. I syfte att föregå problem föreslås att all nytillkommande bebyggelse hanteras som bostäder i detaljplan. Detta innebär att inga nya bebyggelseområden för fritidshus pekas ut i översiktsplanen.

I lägen då äldre fritidshusområden stegvis permanentats och ny detaljplan är aktuell att utarbeta bör en samlad bedömning göras. Möjligheten att kollektivtrafikförsörja området, att på ett tillfredställande sätt lösa dag- och spillvattenhanteringen, att uppfylla brandkrav och andra tekniska krav ska tas hänsyn till. Inom områden med höga kulturhistoriska värden får bebyggelsens karaktär inte riskera att förvanskas.



Bebyggelse på landsbygden

Översiktsplanen föreslår i första hand lokalisering av ny bostadsbebyggelse till staden och till serviceorterna. Samtidigt är det viktigt med en livskraftig landsbygd där även bostadsbebyggelsen tillåts utvecklas. Nya bostäder på landsbygden kan tillkomma som komplettering av de mindre orterna eller som enstaka bebyggelse på landsbygden. Vid lokalisering av bebyggelsen på landsbygden är det viktigt att tillgängligheten till kollektivtrafik och befintlig service blir god. Bostadsbebyggelse på landet behöver också lokaliseras så att det finns goda förutsättningar för vatten- och avloppsförsörjning.

På landsbygden bör de areella näringarna prioriteras. Bostadsbebyggelse lokaliseras så att störningar på dessa verksamheter undviks och med utgångspunkten att inte ta jordbruksmark i anspråk. I serviceorterna längs stråken samt i staden kan det i vissa fall behövas exploateras på jordbruksmark i direkt anslutning till orten/staden för att dessa ska ha möjlighet att växa. Utanför stråken pekas ingen exploatering ut på jordbruksmark.

Restriktivitet till ny bebyggelse gäller för delar av landsbygden. Det gäller hela kusten inom område för riksintresse för högexploaterad kust. I områden med höga landskapsbildsvärden eller som omfattas av kulturmiljöprogrammet ska hänsyn till respektive värde tas. Stor försiktighet ska också råda för bebyggelse inom avrinningsområden till vattendrag som riskerar att överskrida gällande miljö kvalitetsnormer. *(Se karta Risk och hänsyn sidan 173)*

Landsbygdsutveckling i strandnära läge

Kommunen kan i översiktsplanen redovisa avgränsade områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge, så kallade LIS-områden. Inom dessa områden kan dispens eller upphävande av strandskyddet ske om åtgärden bidrar till utvecklingen av landsbygden. Syftet med LIS är att skapa möjligheter för långsiktiga positiva sysselsättningseffekter eller att förstärka och bevara underlaget för service på landsbygden. Detta genom att ta tillvara strändernas attraktionskraft och skapa bostadsområden för att öka inflyttning samt skapa ytterligare möjligheter för turism och friluftsliv.

I Halmstads kommun pekas LIS-områden ut i området kring Simlångssjöarna. Områden i direkt anslutning till Simlångsdalen pekas ut för bostadsbebyggelse och områden utanför samhället pekas ut för sina möjligheter att utveckla turistnäringen. I de utpekade LIS-områdena bör bostadsbebyggelse endast tillkomma genom detaljplaneläggning på platser som är lämpade för ändamålet och på ett sådant sätt att strandskyddets syften inte äventyras. *(För föreslagna LIS-områden se del B sidan 118-125)*

Planeringsinriktning – Fingerstrukturen – bebyggelseutveckling i de fem stråken

En viktig strategi för att nå klimatmålen är att nya bebyggelse- och verksamhetsområden föreslås längs kollektivtrafikstråk och i orter med befintlig service. Avståndet mellan nya bebyggelsegrupper och regional kollektivtrafik bör inte överskrida 1000 meter.

Bostadsområden och områden med arbetsplatser där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras och bilberoendet minskar, eftersträvas.

Planeringsinriktning – Bebyggelse koncentreras till staden och till serviceorterna

I alla orter tillkommer ny bebyggelse främst genom förtätning.

Kommunal alternativt offentlig service och nya verksamhetsområden koncentreras till serviceorterna.

Nya större bebyggelseområden utanför ortens befintliga gränser föreslås enbart i serviceorterna.

Orterna längs kusten växer i första hand genom förtätning inom befintlig tätortsgräns, alternativt inåt land för att säkra det värdefulla kustlandskapet.

Orterna växer inte samman med varandra eller med staden. Viktiga gröna kilar bevaras för att säkra den nära tillgången till landskapet.

Staden är den serviceort dit största delen av tillkommande bostadsbebyggelse och verksamhetsområden koncentreras.

Planeringsinriktning – Fritidsbebyggelse

Restriktiv hållning gentemot nya bebyggelseområden för fritidshus. Fritidsbebyggelse hanteras i detaljplan som bostäder.

I lägen då fritidshusområden stegvis permanentats och ny detaljplan är aktuell att utarbetas görs en samlad bedömning av platsens lämplighet för permanenta bostäder.

Permanentning av fritidshusområden sker inte i områden där dag- och spillvattenhanteringen inte kan lösas på ett tillfredsställande sätt.

Karaktären i de orter som vuxit fram med hög andel fritidshusbebyggelse får inte förvanskas genom permanentning av bebyggelsen.

Kulturhistoriskt värdefulla fritidshusområden värnas.

Planeringsinriktning – Bebyggelse på landsbygden

Komplettera i första hand befintlig bebyggelse.

Lokalisera med hänsyn till de areella näringarna och med hänsyn till landskapet. Bebyggelsen placeras vid markerade landskapselement, till exempel vid en större dunge eller vegetationsridå eller vid nederkanten av en höjdrygg. Undvik höjder och öppen mark.

Bebyggelsens utformning förhåller sig till den befintliga kulturmiljön.

Ny, enstaka bebyggelse utanför befintlig bebyggelsestruktur tillkommer normalt inte inom riksintresse för högexploaterad kust. Undantag kan, efter särskild prövning, medges där bebyggelsestryck saknas. Motsvarande förhållningssätt tillämpas vad gäller områden med höga landskapsvärden. (Se även kapitel 8 Tekniska system i ett hållbart samhälle, Planeringsinriktning – Hållbar spillvattenhantering sidan 76)

Planeringsinriktning – Landsbygdsutveckling i strandnära läge

I de utpekade LIS-områdena tillkommer bostadsbebyggelse endast genom detaljpanelläggning på platser som är lämpade för ändamålet och på ett sådant sätt att strandskyddets syften inte äventyras. Utanför samhället tillåts endast etablering av verksamheter knutna till friluftslivet längs sjöar och vattendrag i inlandet.

2. HALMSTAD SOM REGIONALT CENTRUM

Halmstad har gamla anor som ett regionalt centrum i Halland. I framtidens Europa blir regionerna allt viktigare. Halmstad är strategiskt beläget i en stark tillväxtregion mellan Oslo och Hamburg, men är en liten aktör i en stor region. För att kunna fortsätta vara och utvecklas som ett regionalt centrum behöver Halmstad dra nytta av sitt strategiska läge och utveckla sin urbana attraktivitet som regionalt centrum mellan storstadsområdena i Göteborg och Öresundsregionen.

För att Halmstad ska kunna fungera som ett regionalt centrum krävs goda förbindelser med omvärlden. Förbindelserna är viktiga både för att kunna ta sig till Halmstad och för att Halmstad ska kunna fungera som ett regionalt nav för förbindelser med omvärlden.

Regionerna blir allt viktigare

Regionerna i Europa blir allt viktigare. I framtiden spås regionbildningar vara lika viktiga eller till och med viktigare än nationalstaterna. Utvecklingen går också mot allt större internationella regioner som ofta omfattar delar av flera länder och flera stora städer. I dessa stora regioner, ofta med mer än tio miljoner invånare, blir storstadsområdena allt viktigare. Det är storstadsområden med kanske upp mot en miljon invånare som blir noder i regionerna. För områden och orter mellan storstadsnoderna gäller det att hitta ett sätt att förhålla sig till sin relativt perifera roll.

Det talas allt mer om en nordeuropeisk region som sträcker sig från Oslo till Hamburg, eller till och med så långt ner som till Berlin. En sådan region omfattar uppemot 15 miljoner människor med flera storstadscentra och huvudstäder som kommer att fungera som noder i regionen. I regionen finns en stor del av Skandinavien befolkning och även norra Tysklands. Inom regionen finns en stor del av norra Europas tillväxtkraft i form av näringsliv, forskning, kapital och befolkning.

Orienteringen i regionen är tydligt sydlig mot Öresund och norra Tyskland. Detta kommer troligen att öka med infrastrukturella investeringar – Hallandsåstunneln och Fehmarnförbindelsen mellan Danmark och Tyskland plus en eventuell tunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Även en storstad som Göteborg bedöms bli mindre viktig som en egen nod och kommer också att behöva orientera sig söderut.

Halmstad ligger strategiskt placerat i en stor europeisk tillväxtzon, men också tydligt utanför noderna. Kommunen ligger i ett kringland som visserligen ingår i regionen, men som väger lätt jämfört med storstadsområdena i Öresundsregionen eller Göteborg. Halmstad behöver hitta en roll i den utvecklingen. En väg framåt är att utveckla Halmstad som regionalt centrum för ett område mellan Göteborgs- och Öresundsregionerna. Med kopplingar österut kan Halmstad även utvecklas till en nod där delar av västra Smålands kopplas till tillväxtområdet.

Halmstad utvecklas som regionalt centrum

Halmstad har gamla anor av att vara ett regionalt centrum i form av residensstad i Hallands län. Idag är Halmstad ett administrativt centrum för Region Halland, tingsrätt och säte för landshövding och länsstyrelse. Dessa verksamheter kvarstår och utgör en viktig grund



för Halmstad som regionalt centrum. I framtiden krävs att Halmstad utvecklas från ett administrativt centrum till ett regionalt centrum. En attraktiv plats som lockar till sig nya invånare och som kringlandet väljer att orientera sig mot.

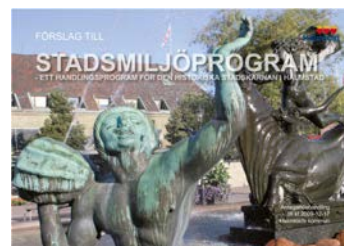
Förutsättningarna för Halmstad är goda. I ett kringland utgjort av större delen av Halland, nordligaste Skåne och sydvästra Småland finns ingen annan ort som är av Halmstads storlek. Staden har traditionen av att vara ett regioncentrum i Halland och är en plats med positiva associationer för många människor i sydvästra delarna av Småland.

När Halmstad tätort utvecklas i rollen som regionalt centrum kan hela kommunen dra nytta av det. Stadens tillväxt kan ge positiva effekter på övriga delar av kommunen, främst som bostadsort. Men utbyggda förbindelser med regionen kring Halmstad kommer också att ha en positiv inverkan på övriga kommunen genom att förbindelserna till och från Halmstad även förbättrar infrastrukturen i stråken.

Från stor småstad till liten storstad

Halmstad är en attraktiv stad och många människor lever, trivs och är stolta över sin stad. För att ytterligare utvecklas mot ett regionalt centrum behöver emellertid Halmstad ytterligare utveckla sina urbana kvaliteter, inte minst som kunskaps- och upplevelsestad. Här har kulturen en viktig roll att spela. Staden är fortfarande i stor utsträckning en stor småstad med en relativt liten stadskärna och småskalig prägel. För att vara ett regionalt centrum i framtiden behöver Halmstad utvecklas mer mot att vara en liten storstad. Halmstad behöver ta vara på den stora stadens attraktionskraft i form av utbud och utvecklings-

Läs mer:
Stadsmiljöprogram - ett handlingsprogram för den historiska stadskärnan i Halmstad, Byggnadskontoret Halmstads kommun, 2009



möjligheter utan att tappa den mindre stadens styrkor i närhet, trygghet och enkelhet.

Goda, urbana miljöer lockar till sig nya invånare och företag. Genom att utveckla den urbana karaktären i Halmstads tätort stärks Halmstads möjligheter att vara ett regionalt centrum. Nytänkande arkitektur som grundar sig på en social medvetenhet kan vara en del i att skapa en attraktiv och upplevelserik stad. Offentlig konst som integreras i den befintliga stadsstrukturen kan ge mervärde och lyfta stadens befintliga miljöer. Det kan vara identitetsskapande för Halmstad att våga sticka ut.

Högskolan och Science Park Halmstad är viktiga delar av kunskapsstaden

Halmstad Högskola och Science Park Halmstad spelar en viktig roll för Halmstad som kunskapsstad och som regionalt centrum. Genom en utvecklad högskola kan kunskapsinnehållet i näringslivet öka och möjligheterna till utbildning i regionen stärkas. Även Science Park kommer att få en ökad betydelse för näringslivet i Halmstad och för kringliggande kommuner.

Science Park Halmstad behöver utrymme att utvecklas i en attraktiv miljö som bejaktar kreativitet och nytänkande. En sådan miljö ökar även högskolans attraktionskraft. För att locka till sig studenter finns även ett behov av fortsatt utbyggnad av studentlägenheter.



Ett regionalt centrum kräver goda förbindelser med omvärlden

Tillgång till kollektivtrafik och en god infrastruktur blir mycket viktigt för arbetsresor, men också för resor på fritiden då ett regionalt centrum är en stad med puls som lockar upplevelsebesökare under hela året.

Goda interregionala förbindelser norr- och söderut är centralt om Halmstad ska kunna dra nytta av sitt läge och öka Halmstads attraktion som regionalt centrum. För att ytterligare öka Halmstads roll som regionalt centrum behövs även kopplingar österut till delar av sydvästra Småland och Hallands inland.

För att Halmstad ska kunna fungera som ett regionalt centrum är E6/E20 samt Västkustbanan mycket viktiga. Söderut är även väg 15 (tidigare väg 117) samt kopplingen mellan Västkustbanan och Markarydsbanan av strategisk betydelse för förbindelserna med Laholm och norra Skåne. Österut är väg 25 och 26 viktiga, men även Halmstad-Nässjö Järnvägar kan spela en mycket central roll i förbindelserna mellan sydvästra Småland/Hylte och Halmstad. På sikt är det också mycket viktigt att Halmstad får en effektiv anslutning till en eventuell ny höghastighetsbana.

Halmstads flygplats och tillgången till snabba resor till och från Stockholm har stor betydelse för näringslivets utveckling i Halmstad och för Halmstad som regionalt centrum. För internationella resor finns Landvetter och Kastrup relativt nära med goda möjligheter att dagtid ansluta med kollektivtrafiken.

Halmstads resecentrum ett viktigt nav

En för kommunen viktig satsning är genomförandet av ett samlat och centralt beläget resecentrum där resenärer lätt kan byta mellan tåg, regionbuss och stadstrafik.

Genom att skapa en tydlig knutpunkt för kollektivtrafiken kan möjligheterna att resa effektivt och bekvämt öka. Halmstads resecentrum som är under uppbyggnad blir en central del av infrastrukturen och är nödvändigt för att utveckla Halmstad som regionalt centrum och en förutsättning för att Halmstad ska fortsätta utvecklas som en attraktiv arbetsmarknad. För kollektiva transporter blir resecentrum navet i hjulet och en viktig bytesplats vid interregionala resor för resande från de kringliggande kommunerna.

Ett nytt resecentrum förskjuter också dragningskraften i staden. En ny attraktionskraft uppkommer och det uppstår ett behov av att möta den med nya kopplingar till bland annat centrum och högskola och med nya exploateringar i närområdet. *(För mer om Halmstad resecentrum se del B sidan 152)*

Planeringsinriktning – Halmstad utvecklas som regionalt centrum

Prioritera bebyggelseutveckling och infrastrukturer i staden så att Halmstad kan utvecklas som ett regionalt centrum, innehållande bland annat högskola, akutsjukhus, regionala och statliga verksamheter samt näringsliv.

Planeringsinriktning – Från stor småstad till liten storstad

För att skapa en attraktiv urban miljö i Halmstad är det viktigt att utveckla goda mötesplatser. De offentliga miljöer som finns idag behöver utvecklas och nya skapas.

Offentlig konst som märks och sticker ut fortsätter vara en viktig del av stadens uttryck. En tillåtande hållning till densamma bidrar också till att skapa en öppnare och mer spännande stad.

Okonventionella lösningar och djärvhet premieras vid nybyggnation i staden. Halmstads rika historiska byggnadsarv kompletteras och kombineras med väl anpassade till- och nybyggnader som ger sin tids prägel på stadsrummet.

Planeringsinriktning – Högskolan och Science Park Halmstad är viktiga delar av kunskapsstaden

För högskolans utveckling skapas utrymme för utbyggnad av innovativa miljöer för utbildning, forskning och näringsliv.

Planeringsinriktning – Halmstads resecentrum ett viktigt nav

Resecentrum är centralt för Halmstad som regionalt centrum och den fortsatta utbyggnaden av Halmstads resecentrum prioriteras.

Potentialen i Halmstads resecentrum tas till vara. Det är ett av kommunens viktigaste stadsbyggnadsprojekt och behöver kompletteras med nya gång- och cykelvägar, exploatering och utveckling av närområdet.

3. EN GOD LIVSMILJÖ

Boendet och livsmiljön har stor betydelse för människors vardag. Från att tidigare ha sökt sig till platser där det finns arbete är det idag viktigare för många att hitta en bra livsmiljö. Detta har i sin tur lett till att platser med bra livsmiljöer också drar till sig företag och arbetstillfällen eftersom det är där den attraktiva kompetensen finns. Goda och varierade boendemiljöer har blivit en mycket viktig konkurrensfördel för kommunerna. Halmstads kommun eftersträvar att bli en kommun som erbjuder goda livsmiljöer och att vara både en hemstad, upplevelsestad och kunskapsstad.

Ett bredare bostadsutbud ger ökad valfrihet och variation

Vad olika människor finner attraktivt som livsmiljö och vilka önskemål man har på sitt boende beror mycket på i vilket skede av livet man är. I alla stadsdelar och orter ska befintligt bostadsutbud kompletteras med utgångspunkt att öka valmöjligheterna. Det är viktigt att en variation av bostäder – såväl storlek, boendetyper som upplåtelseform - byggs som kompletterar det befintliga bostadsutbudet och skapar valfrihet, möjlighet till boendekarriär för unga och kvarboende även på äldre dar. Olika bostadstyper och upplåtelseformer i ett område kan också vara en faktor för att stärka integration och på så sätt skapa en mer sammanhållen stad.

Kommunen kan inte i sina detaljplaner styra över upplåtelseformerna för bostäder, men där kommunen är markägare kan det i viss mån styras i avtal i samband med att marken upplåts via försäljning eller tomträtt till en exploatör.

Behovet av trygga och tillgängliga bostäder för äldre är stort i Halmstad. Speciellt i de östra stadsdelarna är tillgängligheten låg. Det råder även brist på små lägenheter med relativt låg hyra för studenter och ungdomar. I tätorterna dominerar småhus och där finns ett behov av att komplettera med mindre lägenheter i flerbostadshus. I staden präglas några bostadsområden av en hög andel hyresrätter medan andra områden har en hög andel bostäder med äganderätt i form av småhus. Valmöjligheten i dessa områden är låg.

Förtäta och funktionsblanda för en enklare och mer innehållsrik vardag

Den fysiska miljöns struktur har stor betydelse för hur den används och upplevs. En struktur som delar upp funktionerna resande, boende, arbete, handel och fritid skapar långa avstånd mellan målpunkterna och mellan människorna. En tät stadsstruktur med blandade funktioner är ofta en attraktiv miljö med liv, rörelse och mötesplatser.

I vardagen rör vi oss mellan bostad, arbete/skola, fritid och ärenden. Genom att förtäta och funktionsblanda inom befintlig bebyggelsestruktur skapas en närhet för fler människor till arbete, service och fritidsaktiviteter. Kortare avstånd till slutgiltiga målpunkter eller till kollektivtrafikens hållplatser underlättar för att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva och konkurrenskraftiga transportalternativ, vilket främjar rörelse i vardagen och bidrar till en förbättrad folkhälsa. Särskilt viktigt är det med trygga och trafiksäkra gång- och cykelvägar till skolor från de bostadsområden som ligger inom skolans upptagningsområde. Då kan barnen och ungdomarna själva ta sig till skolan utan att vara beroende av föräldrar som kör dem i bil.

Boendemiljöer ska utformas så att de gynnar ett aktivt liv, till exempel genom närhet och tillgänglighet till gröna miljöer, och med gena och säkra gång- och cykelvägar.



Prioritera förtätning

En tät struktur där man fyller igen luckor eller bygger på befintliga byggnader, ökar exploateringsgraden och ger en god hushållning med marken och en möjlighet till ett effektivt nyttjande av redan utbyggd infrastruktur och offentlig service.

Samtidigt är det en utmaning att prioritera förtätning framför att ta ny, obebyggd mark i anspråk. Vid förtätning finns oftast grannar som påtagligt berörs av de nya planerna. Därför är det extra viktigt att vara uppmärksam på de problem som kan uppkomma i form av buller eller andra störningar. Belastningen på befintlig infrastruktur ökar. Problem med dagvatten kan uppkomma när mark hårdgörs och bebyggs. Kapaciteten i befintligt ledningsnät för dricks- och spillvatten kan utgöra en begränsning för förtätning i staden. Det riskerar därför att kortsiktigt bli dyrare att förtäta än att bygga på till exempel åkermark, på grund av förlängda planprocesser och ökade kostnader för markberedning.

För att en förtätning av Halmstad och kommunens tätorter ska ge ett positivt resultat, är det viktigt att tillgången till kvalitativa grönytor och kopplingar ut i landskapet säkras. Förtätning bör ske på olika sätt i olika delar av staden och kommunen.

Förtätning kan ske i olika former, exempelvis genom att fylla lucktomter eller att ersätta gles bebyggelse med tätare. På vissa ställen kan det även vara möjligt att bebygga impedimentytor utmed vägar och järnväg. En annan form av förtätning är att bygga på höjden. Vad som

är hög bebyggelse beror på omgivningen. I ett villaområde kan redan tre våningar upplevas som hög bebyggelse. I dessa områden bör den högre bebyggelsen främst placeras i ortens eller stadsdelens centrum, för att koncentrera befolkningen och på så sätt ge större underlag till närliggande service och kollektivtrafik. I centrala delar av staden eller storskaliga områden kan en byggnad komma upp i fler våningar innan den uppfattas som hög. I renodlade bostadsområden med högre bebyggelse är det inte automatiskt lämpligt med ytterligare hög bebyggelse. Här kan det istället vara av stor vikt att en blandning och variation av bostadstyper skapas.

Oavsett bebyggelsens höjd måste befolkade mötesplatser alltid prioriteras. Rörelser till och från byggnaden sker i markplanet vilket gör att den mänskliga skalan bör vara styrande även i utformning av högre hus.

Det går att bygga tätt och grönt

Förtätning är inte synonymt med att grönytor tas i anspråk och bebyggs. En tät stad eller ort ska inte vara mindre grön. Med fler människor på samma yta kan det både behövas nya grönområden och en utveckling av befintliga gröna områden. För att få en attraktiv livsmiljö som både är hållbar och hälsosam, är det viktigt att staden och orternas strukturer är både täta och gröna. När förtätning inom staden eller serviceorterna sker, är det viktigt att de gröna strukturerna i dess närhet utvecklas. Närhet, tillgänglighet, sammanhållna stråk och förbättrad kvalitet är ledorden när närrecreation i staden och orterna utvecklas. Värdefulla gröna ytor bevaras och tillåts inte bebyggas. Områden och orter med brist på gröna ytor kan behöva kompletteras med nya park- och grönområden.

Förutom god tillgång till kvalitativa mindre närrecreationsytor i stadsdelen eller på orten, ska även kopplingar stärkas och utvecklas till större rekreationsområden där det är möjligt, för att underlätta att dessa områden är lättillgängliga och även kan användas ”till vardags”. Tillgången till naturliga rekreationsområden i anslutning till tätorter minskar behovet av anlagda grön- och parkområden. Omvänt har orter med bristande tillgång till naturliga rekreationsområden ett ökat behov av anlagda grön- och parkområden och större krav bör ställas på kvaliteten och skötseln av dessa miljöer.

Gröna ytor som kan bli aktuella för förtätning ska studeras utifrån vilket värde de har för bland annat biologisk mångfald, rekreation, upplevelsen av grönt, omhändertagande av dagvatten eller andra ekosystemtjänster. Går något av dessa värden förlorat bör det kompenseras genom nytt grönt område eller genom att kvalitetshöjande insatser görs inom befintligt närliggande grönområde.

I de fall gröna miljöer tas i anspråk för exploatering är det av största vikt att kompensationsåtgärder genomförs så att tillgången till gröna miljöer av hög kvalitet inte minskar för stadens eller ortens invånare.

(För en sammanhållen grön struktur hänvisas till kapitel 5 Natur och Kulturvärden, Gröna områden för rekreation och friluftsliv sidan 47)

Då översiktsplanen är begränsad i frågan kring hur utvecklingen av grönytor och stråk bör ske, tas lämpligen en grönplan fram för Halmstads kommun.

I samband med framtagandet av översiktsplanen har en Grönyteinventering med analys för kommunens serviceorter tagits fram av Teknik- och fritidsförvaltningen. Syftet med sammanställningen är skapa en tydligare bild av tillgången till grönytor i de studerade orterna samt bedöma ytornas rekreativvärde och betydelse för invånare och besökare. Inventeringen är ett värdefullt underlag vid avvägning om vilka områden som är lämpliga att förtäta med bebyggelse eller inte.

Samhällsbyggnadskontoret ska ta fram en metoderbeskrivning för kompensationsåtgärder vid ianspråktagande av gröna ytor.

I äldre byggnadsplaner förekommer ibland att Länsstyrelsen beslutat om ett särskilt förordnande enligt 113 § i den förr gällande byggnadslagen (numera 6 kap 3 och 4 § PBL). Förordnandet innebär att markägaren utan ersättning upplåtit eller avstått den obebyggda mark som i detaljplan upptagits som allmän platsmark. Ett 113 §-förordnande gäller till dess att det ändras eller upphävs. För att kunna planlägga sådan allmän platsmark som kvartersmark för bebyggelse, måste kommunen begära upphävande av förordnandet hos Länsstyrelsen. Område som tas i anspråk ska kompenseras med annan mark eller motsvarande.

Funktionsblanda i homogena områden

Funktionsuppdelade områden riskerar att blir obefolkade vissa tider på dygnet och kan därmed ge en känsla av otrygghet. En blandad fysisk miljö är en plats där människor genom att ha olika målpunkter i samma område passerar varandra och möts i det offentliga rummet. Ett aktivt offentligt rum med en social blandning bidrar till en attraktiv och trygg miljö.

Funktionsblandning kan handla om allt från den stora skalan i form av en stadsdel ner till den lilla skalan i form av en fastighet. Vid såväl stadsförnyelse som nyplanering bör man aktivt jobba för att blanda funktioner och integrera olika trafikslag, för att vinna vissa av de kvalitéer som de centrala stadsdelarna bjuder, som möjlighet till spontana möten, liv och rörelse. Särskilt goda är förutsättningarna i områden med rörelsestråk och kopplingar till intilliggande områden och i områden med hög befolkningstäthet och mycket bebyggelse. Funktioner som med fördel kan blandas är: bostäder, dagligvaruhandel, detaljhandel, offentlig service, kontor och verksamheter som inte ger upphov till störningar.

Precis som vid förtätning kan funktionsblandning vara förknippat med vissa svårigheter. En tät och blandad stad innebär att olika intressen kan krocka och att störningar och andra negativa konsekvenser måste hanteras på nya sätt. Att endast arbeta med skyddsavstånd för att klara riktvärden för störningar och risker kan innebära svårigheter att blanda vissa verksamheter med bostäder. Då kan andra åtgärder än avstånd användas för att uppnå gällande riktvärden och därigenom funktionsblandning. *(Se även kapitel 9 Risk och störningar; Minimera störningar från buller sidan 79)*

Offentliga rum och mötesplatser ökar livet mellan husen

För att förtätning ska vara en lyckad strategi, krävs att de offentliga rummen utformas som attraktiva mötesplatser och att deras läge stämmer överens med det sätt som invånarna rör sig i staden eller orten. Först då har mötesplatserna en förutsättning att befolkas. Det är viktigt att den offentliga miljön ibland uppmuntrar till att stanna upp och ta en paus och att använda det offentliga rummet till något mer än nytta. Torg, parker, lekplatser, utomhusgym och gatumiljöer kan alla fungera som mötesplatser. Attraktiva och lockande offentliga rum måste vara tilltalande, trygga och säkra och tillgängliga för alla för att locka till att stanna till och uppehålla sig i det offentliga rummet även utan ett direkt ärende.

För att skapa en attraktiv stad bör offentlig konst integreras som en självklar del i gestaltningen av stadsrummet. Stadens mötesplatser kan med arkitektoniska medel till exempel utformas så att de ger utrymme för scenframträdanden, som gatuteater och musik. Men även kulturinstitutioner som bibliotek och teatrar är viktiga för attraktiviteten och måste integreras i stadsmiljön.



Offentlig och kommersiell service

Servicebehovet följer befolkningstillväxten. Befolkningens sammansättning vad gäller till exempel ålder och familjestruktur påverkar i hög grad behoven av olika slags service. Den offentliga servicen som omfattar vård, omsorg och skolor finns utspridd i kommunen och är en viktig del av människors vardagsliv. Offentlig och kommersiell service kan stärka varandra genom att samlokaliseras. Därför är det viktigt att offentlig service i form av exempelvis bibliotek, vårdcentra-ler och kulturinstitutioner lokaliseras till samma platser som kommersiell service – i första hand till orternas centrum, stadens centrum och noderna längs stråken i staden.

Skolor är en viktig planeringsförutsättning och utgångspunkten är att samtliga skollokaler i högre grad kan samutnyttjas med annan verksamhet. Förskolor föreslås ligga tätare i staden och orterna men ska ha möjlighet att innehålla minst tre avdelningar. Positivt är om förskolor och skolor ligger samlokaliserade och att lokaler kan användas flexibelt efterhand som årskullarna skiftar i storlek.

Annan offentlig service som vård-, service- och gruppboenden bör lokaliseras så att de kan bli en integrerad del av samhället.

Goda livsmiljöer för alla

De sociala aspekterna av hållbart samhällsbyggande kan till exempel beröra goda boendemiljöer med tillgång till grönområden, kultur, service och kollektivtrafik. Men i ännu högre grad handlar det om upplevda värden som trygghet, gemenskap och delaktighet. Genom att skapa trygga, lockande, välbelysta och intima offentliga rum som är öppna för alla skapas arenor för möten och därmed kan gemenskap och integration gynnas.

Planering ur ett jämställdhetsperspektiv kan handla om att fler stads- och tätortsmiljöer blir tillgängliga, trygga och öppna för alla. Trygghet i de offentliga miljöerna är en aspekt av jämställdhet i den fysiska planeringen, vardagstransporter är en annan.

Hur staden eller orten är utformad påverkar hur vi kan röra oss och även upplevelsen av trygghet. Den upplevda tryggheten handlar även om närvaro av andra människor och om att kunna överblicka sin närmiljö – att se och bli sedd. I det offentliga rummet handlar trygghet ofta om genomtänkt belysning och att undvika att skapa mörka skrymslen och vrår bland annat i grönområden och längs gång- och cykelvägar. Det handlar även om att skapa befolkade stråk och miljöer, samla istället för att sprida. Detta uppnås bland annat genom funktionsblandning, vilket också ofta leder till att området befolkas fler tider på dygnet. Genom att i flerfamiljhus planera för bottenvåningar med visuell kontakt med gatan eller möjliggöra för verksamhetsetableringar och dylikt i bottenvåningar kan miljöer skapas där man kan ”se och bli sedd” och på så sätt känna ökad trygghet.

Ett tillgängligt Halmstad för alla betyder ett samhälle som på olika plan är fysiskt, socialt och informationsmässigt lättillgängligt. Det främjar alla medborgares rörelsefrihet, påverkansmöjligheter och upplevelse av delaktighet i det samhälle där man lever och vistas. Förmågan och möjligheten till egna val är också avgörande faktorer som främjar folkhälsan, demokratin och det framtida hållbara samhället.

Kommunen strävar efter att bostäder och bostadsområden ska vara tillgängliga för alla. I befintliga äldre områden med flerbostadshus är idag den fysiska tillgängligheten låg. Vid ombyggnader och nybyggnation i form av förtätning i befintliga områden är det viktigt att man även ställer krav på tillgängligheten i områdets utemiljöer. Att skapa tillgängliga bostäder och utemiljöer är något alla människor kan dra nytta av, inte enbart personer med funktionsnedsättning.

Planeringsinriktning – Ett bredare bostadsutbud ger ökad valfrihet och variation

Bostadsutbudet i stadens olika delar och i serviceorterna kompletteras så att variationen av bostadstyper och upplåtelseformer ökar.

Mindre lägenheter med hög tillgänglighet behövs för äldre och för ungdomar och studenter i såväl Halmstad som i serviceorterna.

Planeringsinriktning – Förtäta och funktionsblanda för en enklare och mer innehållsrik vardag

Ny bebyggelse tillkommer främst genom förtätning och i andra hand i nya områden i direkt anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. Förtätning prioriteras. Även omvandling av befintliga områden till ny eller delvis ny användning kan bli aktuellt.

Förtäta genom att utnyttja tomter med låg användningsgrad och obebyggd mark i bostads- och verksamhets- eller handelsområden.

I staden och i serviceorterna skapas en tät struktur med något tätare och markerade centrum respektive centrumnoder. Urbana miljöer skapas i Halmstad genom förtätning och funktionsblandning för att öka stadens attraktionskraft och därmed stärks rollen som ett regionalt centrum.

Funktionsblanda med en blandning av bostäder och lättare verksamheter/handel, förtäta i staden genom att utveckla områden som idag endast innehåller ett användningssätt.

Planeringsinriktning – Det går att bygga tätt och grönt

Skapa platser för lek, rekreation, motion, vila, odling och grönska i bostadens närmiljö.

Ny bebyggelse lokaliseras så att det finns goda förutsättningar för att använda kollektivtrafik och cykel för att ta sig mellan hem och skola, fritidsaktiviteter, service och arbetsplatser.

Tillgången till kvalitativa gröna ytor i närmiljön beaktas vid all planläggning och särskilt vid förtätning inom befintliga områden där befolkningstätheten ökar.

Förtätning av staden eller serviceorterna innebär att tillgång till närreklamationsområden med hög kvalitet måste säkras.

Vid exploatering vägs höga naturvärden och rekreativvärden in och jämföras med andra intressen.

Om gröna ytor tas i anspråk för bebyggelse sker lämpliga kompensationsåtgärder i närområdet.

I orterna och staden värderas gröna stråk och kopplingar som binder samman orten/staden med större natur- och rekreativområden högt.

Planeringsinriktning – Offentliga rum och mötesplatser ökar livet mellan husen

Offentliga platser som genom förtätning i närområdet får ett ökat nyttjande förbättras och utvecklas.

Boendemiljöer och områden med arbetsplatser utformas så att de gynnar ett aktivt liv och rörelse i vardagen.

Offentliga rum och mötesplatser kompletteras i de lägen där folk rör sig. Tilltalande offentliga rum som inbjuder till vistelse skapas. Främja användandet ytterligare med hjälp av anpassad belysning och god tillgänglighet för alla brukare samt skapa attraktiva miljöer bland annat med hjälp av offentlig konst och god rumslig gestaltning.

Planeringsinriktning – Offentlig och kommersiell service

Ny kommunal/offentlig service (såsom skola, förskola och boende för äldre) integreras i så stor utsträckning som möjligt i bostadsbebyggelsen och ingår i planeringen av nya bostadsområden.

Offentlig service lokaliseras till samma platser som kommersiell service – i första hand till orternas centrum, stadens centrum och moderna längs stråken i staden.

Skolor, förskolor och annan offentlig service utformas flexibelt så att lokalerna kan ha olika användningsområden beroende på hur årskullarna ser ut.

Den offentliga och kommersiella servicen kopplas till gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet.

Den offentliga och kommersiella servicen är tillgänglig för alla.

Planeringsinriktning – Goda livsmiljöer för alla

Offentliga miljöer och bostadsområden utformas med hög kvalitet och håller hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet för alla.

Förutsättningar skapas för trygga miljöer genom att i områden med flerbostadshus planera för bottenvåningar med visuell kontakt med gatan samt möjlighet för verksamhetsetableringar och dylikt i entréplan.

Befolkade stråk och miljöer skapas genom att samla flera funktioner och trafikslag istället för att sprida dem.

Vid förtätning i befintliga områden ställs krav på tillgängligheten i områdets utemiljöer.

4. ETT STARKT OCH VARIERAT NÄRINGSLIV

En god utveckling för näringslivet är viktig för samhällsutvecklingen. Ett väl fungerande näringsliv är en förutsättning för lokal tillväxt. Att människor har ett arbete är en förutsättning bland annat för att skapa ett socialt hållbart samhälle. Ett väl fungerande näringsliv är en del av en kommuns attraktionskraft.

Halmstad har ett varierat näringsliv

Halmstads näringsliv är varierat och domineras av små och medelstora företag och ett relativt stort nyföretagande. Ingen enskild bransch dominerar näringslivet, vilket är en struktur som gör Halmstad mindre sårbart vid konjunktursvängningar.

En förutsättning för ett fortsatt starkt näringsliv i Halmstad är förmågan att attrahera och behålla kompetens och goda entreprenörer. Det är det viktigt att kunna erbjuda goda möjligheter till varierat boende, möjligheter till rekreation och upplevelser samt goda förbindelser med omvärlden.

Det finns en strävan i kommunen att öka antalet kunskapsintensiva företag inte minst på tjänstesidan och då är Högskolan i Halmstad väsentlig för näringslivets utveckling i kommunen. För näringslivets samarbete med Högskolan kommer också Science Park Halmstad att öka i betydelse. *(Se även kapitel 2 Halmstad som regionalt centrum, Högskolan och Science Park Halmstad är viktiga delar av kunskapsstaden sidan 26)*

Tillverkningsindustrin har en stark ställning i Halmstad med många större företag. Flera av dessa ägs av utländska bolag och styrfunktionen finns utanför Halmstad. Tillverkningsindustrin kommer att fortsätta vara en viktig näringsgren, men dess betydelse ur ett sysselsättningsperspektiv minskar.

Det geografiska läget är utmärkt ur logistisk synvinkel, vilket attraherar logistikbranschen och även bidrar till att många företag väljer att etablera sig i kommunen. Hamnen är en central del i arbetet med att utveckla Halmstad som ett logistiskt nav för hållbara transporter, men för att hamnen och sjöfarten ska kunna utvecklas positivt krävs att kopplingarna till landinfrastrukturen förbättras. Det gäller främst kopplingarna till järnvägsnätet och det övergripande vägnätet. *(Se även kapitel 6 Effektivt och hållbart transportsystem, Fler godstransporter med järnväg och sjöfart sidan 60)*

Profilerings av verksamhetsområden underlättar företagsetableringar

Halmstad ska uppfattas som ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ för verksamhetsetableringar, vilket kräver ett brett utbud av verksamhetsytor. Verksamheter och företag kan ha helt skilda förutsättningar och behov och det behöver därför finnas områden med olika inriktning. I översiktsplanen pekas olika verksamhetsområden ut som lämpliga för olika typer av etableringar. Detta underlättar för företag att hamna på rätt plats.

● Transportintensiva verksamheter lokaliseras nära större vägar, infartsleder, industrispår eller hamn.

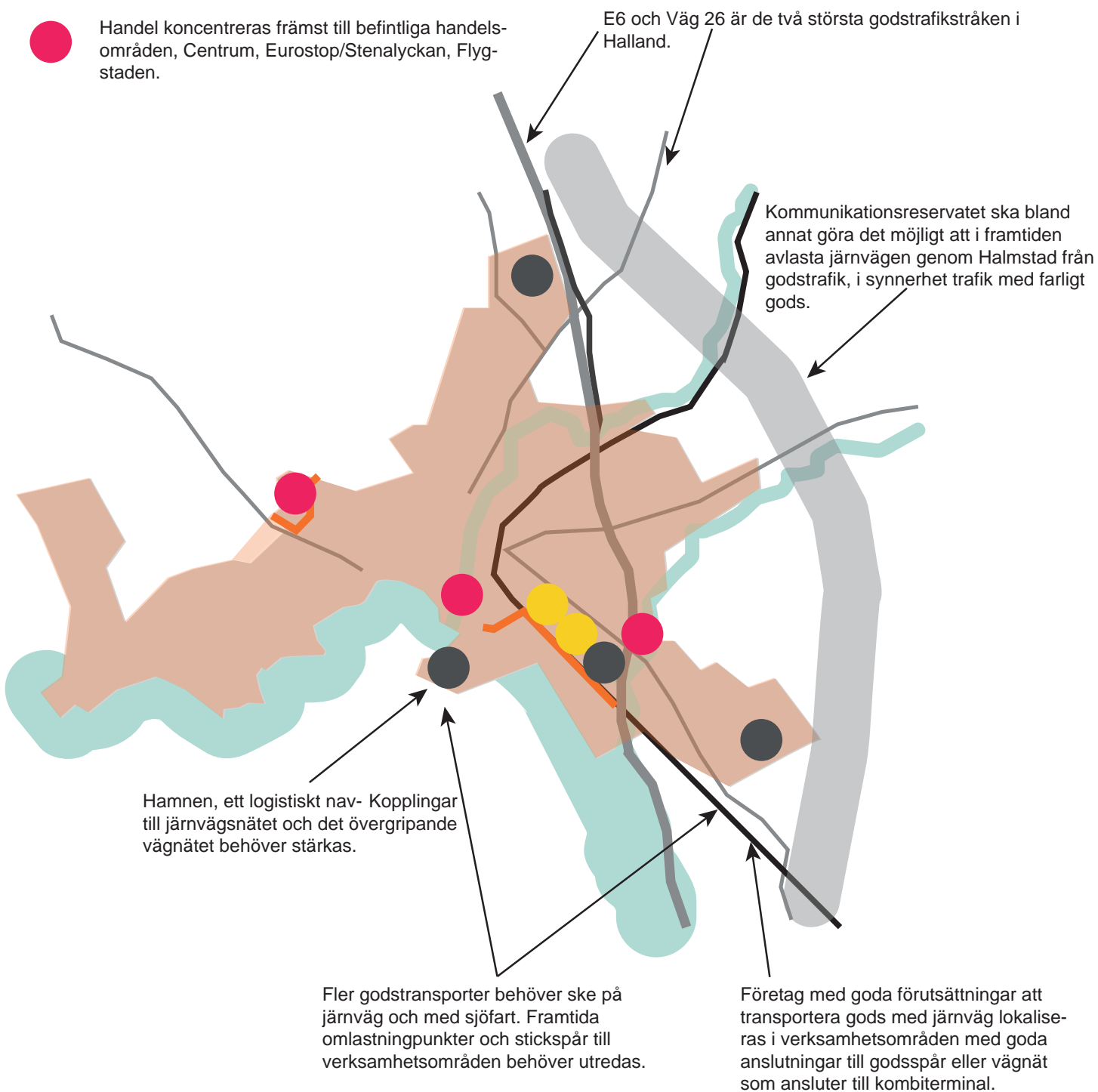
● Centrumnära verksamhetsområden bör inte innehålla tung industri utan omvandlas efter som till lättare verksamheter eller blandad stadsbebyggelse med verksamheter, kontor och bostäder.

▨ Miljöfarliga verksamheter placeras utanför förbudszonen för farligt gods i anslutning till utpekade leder för farligt gods.
Kartan redovisar kommunens förslag till förbudszon för farligt gods samt de i transportplanen föreslagna leder för farligt god inom förbudszon.

● Handel koncentreras främst till befintliga handelsområden, Centrum, Eurostop/Stenalyckan, Flygstaden.

Versamheter med handelsinslag eller som är kundorienterade bör ges företräde till bra skyltläge.

Personalintensiva och kundorienterade verksamheter ska samordnas med kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser.



Mark för verksamhetsområden erbjuds även utanför staden där priserna för marken är lägre, och där företagsetableringar bidrar till arbetsplatser på orten samt att ortens befolkas dagtid.

Miljöfarliga verksamheter ska i första hand placeras utanför förbuds- zonen för farligt gods och i omedelbar närhet till utpekade leder för farligt gods. Transportintensiva verksamheter ska lokaliseras nära större vägar, infartsleder, industrispår eller hamn. Verksamheter med handelsinslag eller som är kundorienterade bör ges företräde till bra skyltläge. Lokalisering av personalintensiva och kundorienterade verksamheter ska samordnas med kollektivtrafik och gång- och cykel- stråk.

Vissa verksamheter kan samlokaliseras eller ligga intill eller i bostads- områden, medan andra verksamheter är störande samt hanterar och transporterar farligt gods och är direkt olämpliga att ligga nära bostä- der.

Befintliga handelsområden utvecklas

Detaljhandeln har, i likhet med näringslivet i övrigt, genomgått stora förändringar under de senaste 30 åren. Halmstad har två halvexterna – i utkanten eller randen till centralorten – handelsområden, Flygstaden och Eurostop/Stenalyckan, vilka båda ligger inom staden och i nära anslutning till bostadsområden. Konkurrensen mellan externhandeln och stadskärnan upplevs i Halmstad som begränsad då de olika han- delsområdena har lite olika profil och inriktning. Enligt den handels- utredning som togs fram för Halmstads kommun år 2008 förordas att inga ytterligare externa handelsetableringar växer fram i Halmstad. Istället ska befintliga områden för handel utvecklas. Handel ska även kunna utvecklas i serviceorterna.

Förutom renodlade handelsområden finns en del skrymmande handel utspridd i andra delar av staden, exempelvis Sannarp och Flygare- gatan. Dessa områden bör inte utvecklas ytterligare mot handel då detta innebär ökade transporter på redan hårt belastade gator i staden. Marken inne i stadsstrukturen bör dessutom utnyttjas effektivt med tät bebyggelse för att generera en stad med liv och rörelse.

En övervägande del av de som gör sina inköp, både i centrum och i de två halvexterna handelsområdena Flygstaden och Eurostop/Stenalyck- an, använder bilen i samband med sina inköp. (*Detaljhandel i Halm- stad, HUI, 2008*) Framtida utveckling av dessa områden ska stödja ett ökat användande av gång, cykel och kollektivtrafik. (*Se karta sidan 39*)

Besöksnäring och camping

Halmstad är en attraktiv turistkommun och turism- och besöksbran- schen är en av de starkast växande näringarna som sysselsätter ett stort antal personer.

Campingplatser och anläggningar som tillgodoser det rörliga friluftslivet bör stödjas längs kusten inom riksintresset för högexploaterad kust och rörligt friluftsliv och kring Simlångssjöarna. Det kan handla

om boende för turister, camping, stugby, restaurang, kanotuthyrning eller liknande. I vissa fall kan det även innebära förslag till avsteg från strandskyddet i form av LIS, Landsbygdsutveckling i strandnära läge. (För mer om LIS se även kapitel 1, *Fingerstrukturen – att bygga i stråk, Landsbygdsutveckling i strandnära lägen sidan 21 kapitel 5 Natur- och kulturmiljövärden, Profilerings av stränderna och landsbygdsutveckling i strandnära läge sidan 49 samt för utpekade LIS-områden se del B sidan 118-125*) Syftet med riksintresset inom kustzonen och invid sjöarna är primärt att främja det rörliga friluftslivet och stödja besöksnäringen. Sådant som påverkar det rörliga friluftslivet negativt, till exempel uppställning av villavagnar som privatiserar marken, bör endast tillåtas i begränsad omfattning.

Det är positivt om campingplatser och besöksnäringen utvecklas med olika inriktningar för att attrahera olika målgrupper. En profilering av kommunens stränder kan vara en del i att locka olika besökare. (Se även kapitel 5 *Natur- och kulturmiljövärden, Profilerings av stränderna och landsbygdsutveckling i strandnära lägen sidan 49 samt del B sidan 158-165*)

Jordbruksmarken är en ändlig resurs

De gröna näringarna är en del av Halmstads och Hallands varumärke och det är viktigt att både jord- och skogsbruk ges goda och långsiktiga förutsättningar att utvecklas. För såväl jord- som skogsbruk är det viktigt med sammanhållna strukturer för en rationell drift och med tydliga besked om framtida markanvändning för att våga utveckla och investera.

Jordbruksnäringen i kommunen omsätter årligen stora summor. Med ökad befolkning och en minskning av den odlingsbara arealen i världen ökar den svenska jordbruksmarkens betydelse för livsmedelsproduktion under de kommande åren. Detta innebär också en potentiellt högre avkastning för den odlingsbara ytan och ökat värde av markens användning för jordbruk.

Skogsbruket är också en viktig näring i Halmstad och en viktig inkomstkälla för många av kommunens invånare, antingen som huvudsysselsättning eller som bisyssla. Det är främst i inlandet som skogsbruk bedrivs. Skogsbrukets verksamheter regleras av skogsvårdslagen och miljöbalken. Skogen är en nationell tillgång som ska skötas så att den uthålligt ger en god avkastning samtidigt som den biologiska mångfalden behålls.

Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap 4 § MB av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta inte kan ske genom att annan mark tas i anspråk. Jordbruksmarken är en ändlig resurs, bildad under tusentals år i en process där inlandsisen malde berg till jord, och odlaren så småningom förädlade jorden till åker. I Sverige finns några av de mest värdefulla åkerjordarna i världen. Med risken för global uppvärmning, utarmning av jordar världen över och en växande befolkning, behöver ökade krav ställas på att värna jordbruksmarken.

I stället för att ta jordbruksmark i anspråk och låta staden och orterna breda ut sig bör förtätning inom befintliga strukturer prioriteras. I praktiken har miljöbalkens lagskydd av jordbruksmarken varit otillräckligt. Det är därför viktigt att kommunen redogör för vilket väsentligt samhällsintresse som ska tillgodoses genom exploatering av åkermark och varför det inte har kunnat tillgodoses på annat sätt.

Trots ovanstående pekas områden för bebyggelse, infrastruktur och verksamheter ut på mark som idag är jordbruksmark. Det sker i en avvägning med flera andra intressen, till exempel närhet till kollektivtrafikstråk och möjlighet att stärka befintliga orter. Möjligheten att förtäta inom orternas befintliga utbredning ska dock alltid prioriteras.

Sedan flera decennier tillbaka har jordens klassning varit vägledande vid planering av bebyggelse på jordbruksmark. Klassificeringssystemet som delar in den svenska åkermarken i en tiogradig skala efter produktionsförmåga saknar dock många aspekter, såsom jordart, bevattningsmöjligheter, skorpbildningsrisk, stenförekomst, dränering och skiftesstorlek. (*Utvärdering av ny modell för att värdera produktionsvärdet på åkermark, Hushållningssällskapet, 2006*). För att underlätta för jordbrukets produktionsvillkor bör odlingsbara helheter inte fragmenteras.

Jordbruksmarken är också ett av våra viktigaste identitetsskapande landskapselement.



Planeringsinriktning – Profilerung av verksamhetsområden underlättar företagsetableringar

Olika verksamheter har olika förutsättningar och behov. Verksamheter lokaliseras på för den enskilda verksamheten lämpligast plats. Rätt verksamhet på rätt plats!

Framtida utveckling av verksamhetsområdena stödjer ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Verksamhetsområden planeras i första hand där goda förutsättningar finns för transporter med järnväg och sjöfart. I andra hand planeras verksamhetsområden i anslutning till huvudvägnät. *(Samma planeringsinriktning som i kapitel 6, Effektivt och hållbart transportsystem.)*

Vid planering av verksamhet utanför verksamhetsområden görs konsekvensanalys av hur transporterna ska angöra dessa områden. Ambitionen är att minska tung trafik genom centrala Halmstad och orterna. *(Samma planeringsinriktning som i kapitel 6 Effektivt och hållbart transportsystem.)*

Planeringsinriktning – Befintliga handelsområden utvecklas

Centrum, Flygstaden och Stenalyckan/Eurostop ökar sin attraktivitet – inga nya externa handelsområden tillkommer.

Framtida utveckling av handelsområdena stödjer ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Vid planering av handel utanför handelsområden görs konsekvensanalys av hur transporterna ska angöra dessa områden. Ambitionen är att minska tung trafik genom centrala Halmstad samt genom orterna. *(Samma planeringsinriktning som i kapitel 6 Effektivt och hållbart transportsystem.)*

Planeringsinriktning – Besöksnäring och camping

Turismen/besöksnäringen ses som egen kommersiell näringsgren med behov av ytor i framtiden.

Det finns en beredskap inom samhällsplaneringen för besöksnäringens framtida behov, men den översiktliga planeringen kan inte ensidigt peka ut platser för nya anläggningar, initiativet måste komma från näringen.

Camping och anläggningar som tillgodoser det rörliga friluftslivet stöds inom riksintresse för högexploaterad kust/rörligt friluftsliv och kring sjöarna i inlandet.

Camping ska vara camping, villavagnar tillåts endast inom del av området.

Planeringsinriktning – Jordbruksmarken är en ändlig resurs

Jord- och skogsbruksmarkens värden ställs alltid mot de värden som skapas av att utnyttja marken för annan verksamhet.

Verksamheter inom jordbruk och skogsbruk ges goda fysiska förutsättningar att vidareutvecklas.

Jordbruksmark är en viktig resurs och bebyggs endast för att tillgodose betydelsefulla samhällsintressen, då lämpliga alternativ till lokalisering saknas.

Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

En restriktiv hållning råder gentemot ianspråktagande av värdefull jordbruksmark. Fragmentering av jordbruksmarken undviks.

Förtätning är den viktigaste strategin för att undvika att byggnation sker på jordbruksmark.

Om jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse redogörs det för vilket väsentligt samhällsintresse som tillgodoses.

5. NATUR- OCH KULTURMILJÖVÄRDEN

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

Landskapet är identitetsbärare för Halmstads kommun

Det öppna slättlandskapet, stränderna, de större åarna, och skogslandskapet med vildmarkskänslan, är alla bärande delar av Halmstads kommuns identitet. Särskilt det havsnära landskapet lyfts ofta fram som en del av Halmstads kommuns själ. Stränderna med badliv och sommarkänsla är något som många både i och utanför Halmstad förknippar med kommunen. Denna identitet ska utvecklas, och byggas vidare på och värnas. (Se karta Hav och kust sidan 165)

I de mindre orterna och ute i stråken finns också en tydligare halländsk identitet som är förknippad med det öppna landskapet. Det är viktigt att stärka den del av Halmstads kommuns identitet som handlar om närhet till naturen vid såväl kust som slätt- och skogslandskap.

Områden med höga och mycket höga landskapsbildsvärden identifierades i utredningen Landskapsbildsvärden i Halmstads kommun som togs fram som underlag till ÖP 2000. Dess beskrivning av landskapsrum och bedömning av landskapsbildsvärden står sig bra och värderingarna av de olika landskapsrummen är viktiga utgångspunkter vid bedömning av markanvändningen i kommunen.

Naturen är en del av vår livsmiljö och utgör en grund för vår hälsa och välfärd. Handlingsprogrammet Halmstads gröna värden, identifierar värdefulla gröna områden både med hänsyn till naturvärden och till rekreativ möjligheter. Halmstads gröna värden ligger till grund för översiktsplanen.

(För kommunens höga natur- och rekreativvärden se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö sidan 169)

Kulturmiljöerna är viktiga värdeskapare

I Halmstads kommun finns ett variationsrikt äldre kulturlandskap som vittnar om historisk tid. Dessa miljöer och objekt är mycket betydelsefulla för kommunens identitet. I det kulturmiljöprogram som är under framtagande identifieras ett antal särskilt betydelsefulla bebyggelseområden vars karaktär bör bevaras för framtiden. Utgångspunkten är att kulturlandskap, fornlämningar, bebyggelse och olika tidsskikt tillsammans förstärker den kulturhistoriska substansen och ger sammanhang och helhet. Den pedagogiska och identitetsskapande aspekten av att värna kulturlandskapet är central.

Urvalet av kulturmiljöer i programmet (se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö sidan 169) belyser förändringar i samhället men visar också att vissa områden förblivit i ett äldre tillstånd. De valda områdena har ett välbevarat kulturhistoriskt innehåll och kan upplevas

Område med landskapsbildsskydd enligt 19§ naturvårdslagen.

Områden som enligt den numera upphävda naturvårdslagen 19§ benämns "förordnade till skydd för landskapsbilden" är fullt gällande, och hanteras som naturreservat. Se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö.

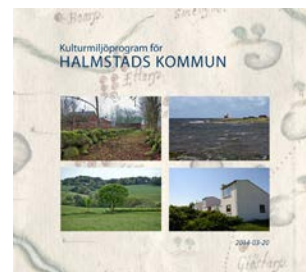
Läs mer:

Handlingsprogrammet Halmstads gröna värden – från insektsliv till friluftsliv, Stadskontoret, 2008



Läs mer:

Landskapsbildsvärden i Halmstads kommun, en landskapsbildsmässig kommunbeskrivning som underlag för översiktsplanen, Stadskontoret Halmstads kommun, 1999



Läs mer:

Ett kulturmiljöprogram för Halmstads kommun är framtaget. För vilka områden som pekas ut se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö.

Info:

En kommunomfattande byggnadsinventering över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns i den digitala kartan på kommunens hemsida.

Kvaliteten på vattnet i hav, sjöar och vattendrag påverkas av avrinningsområden. De mest omfattande miljöproblemen i Halmstads kommun som påverkar vattnet är övergödning, fysisk påverkan och försurning.

som illustrationer av hur människan satt sin prägel på kulturlandskapet. Det öppna beteshävdade landskapet är centralt för vissa kulturmiljöer vars typiska karaktär vilar på fortsatt betestryck från djur. I kulturmiljöprogrammet presenteras till vart område rekommendationer som är tänkta att fungera som vägledning vid hanteringen av bebyggelse och kulturlandskap inom de olika områdena.

En kommunomfattande byggnadsinventering över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse finns också som kunskapsunderlag och stöd vid förvaltande och utveckling av kommunens unika byggnadsarv. Bebyggelsen har häri delats in i tre nivåer vilka speglar de olika byggnadernas tålighet för förändring.

En sammanhängande grön och blå struktur

Halmstads natur-, park- och vattenområden, men också alléer och restytor vid vägar med mera, bildar kommunens gröna struktur. Att grönstrukturen är sammanhängande är viktigt både för växters och djurs spridningsförmåga och för människors möjligheter att röra sig mellan olika områden. Stråk och korridorer mellan grönområden har också blivit allt viktigare i takt med att naturområdets storlek har krympt och avstånden mellan dem ökat. Grönstråk och korridorer kan inte kompensera förlusten av livsmiljöer men de kan i viss mån mildra effekterna. Framförallt i slättlandskapet finns behov av att värna och stärka gröna stråk mellan olika naturområden och till orterna.

Havet och vattenområden som sjöar, vattendrag och våtmarker är en viktig del av grönstrukturen med både höga naturvärden och värden för rekreation och friluftsliv.

Havet och Halmstads stränder och kust är idag starka identitetsbyggare som kommunen även i framtiden vill bygga vidare på och utveckla. Hela kuststräckan lockar turister med bad, camping, småbåtshamnar och promenadstråk. Enligt hushållningsbestämmelserna i miljöbalken ska turismens och friluftslivets intressen särskilt beaktas längs hela Hallands kustområde. Trycket på kusten och kustvattnet är dock stort och intressena många och ibland motstridiga. Kuststräckan är ekologiskt särskilt känslig och kustvattnet lider av övergödningssproblematik, samtidigt finns exploateringsintressen och riksintressen för försvaret och sjöfarten inom området.

För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart nyttjande av hav och kust föreslås kustvattenområdet delas in i olika hänsynsområden. Dessa hänsynsområden visar vilka hänsynstagande som ska ha företräde beroende på områdets naturvärde och exploateringsgrad. *(Se karta Hav och kust sidan 155)*

Suseån, Genevadsån, Nissan och Fylleån är kommunens stora vattendrag. Dessa åar är värdefulla fiskevatten med högt biologiskt värde och av stor betydelse för sportfisket. Några vattendrag omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv och Natura 2000. Fylleån är dessutom skyddad mot utbyggnad och reglering för vattenkraftsändamål. Åmynningarna är särskilt ekologiskt känsliga områden som bör skyddas.

I mellan- och skogsbygden finns ett flertal mindre sjöar och i kommunens östra del finns omfattande våtmarksområden med mossar, myrar och kärr. Våtmarker är miljöer med hög biologisk mångfald som hyser flera ovanliga arter. Ramsarkonventionen pekar ut våtmarker som är av internationellt intresse. De Ramsarområden som berör Halmstads kommun är Fylleån och Tönnersjöheden-Årshultsmyren.

(För mer om vattenkvalitet se kapitel 10 Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten sidan 83-86)

Gröna områden för rekreation och friluftsliv

Närhet till gröna områden i människors vardagsmiljö ger möjlighet till rekreation och upplevelser som har betydelse för livskvalitet, stressnivå och hälsa. Avståndet till dessa områden spelar en avgörande roll för människors benägenhet att vistas ute och för den dagliga motionen. Majoriteten av boende i tätorter och mindre samhällen i Halmstads kommun har god tillgång till rekreationsområden. Det är av stor vikt att värna utbudet av varierade kvalitativa gröna ytor och se till att de är jämt fördelade mellan orterna runt om i kommunen och över de olika delarna i staden. *(Se även kapitel 3 En god livsmiljö, Det går att bygga tätt och grönt sidan 31)*

Då översiktsplanen är begränsad i frågan kring hur utvecklingen av grönytor och stråk bör ske, tas lämpligen en grönplan fram för Halmstads kommun.

Skydd av natur och kulturmiljöer:

Naturresevat

Natura 2000

Strandskydd

Biotopskydd

Naturminne

Fornlämningar

Byggnadsminne

Ramsarområden

Växt- och djurskyddsområden

Biotopskyddsområden



I Halmstads kommun är de mest värdefulla rekreations- och friluftsområdena knutna till kusten och de större åarna, skogskädda åsar och bergsryggar i slättlandskapet samt större sammanhängande naturområden i närheten av tätorterna. Värdefulla rekreationsområden sammanfaller ofta med områden med höga naturvärden. Samhällen i det utpräglade jordbrukslandskapet har lägre tillgång till rekreationsområden än övriga tätorter. Där finns ett stort behov av att öka tillgängligheten till och kvaliteten på rekreationsområden. Genom att förlänga och koppla samman befintliga vandringsleder, gångstråk och cykelleder kan tillgängligheten till större rekreationsområden i kommunen öka.

Det mer småskaliga odlingslandskapet med omväxlande skog, betesmark och insprängd åker är däremot en viktig del i många människors boende, fritid och rekreation. Tillgängligheten till detta landskap kan i viss mån ökas genom samarbete med lantbrukare.

Läs mer:

Vandringsleder och slingor i Halmstads kommun - program för utveckling och förvaltning, Teknik- och fritidsförvaltningen Halmstads kommun, 2010

I skogsbygden finns goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv. I tätortsnära rekreationsområden kan värdet ökas genom att koppla samman och underhålla befintliga stigar och möjliggöra för nya stigsystem. Friluftaktiviteter så som vandring, fågelskådning, bär- och svamplockning eller jakt och fiske kan ske på större avstånd från tätorter. Friluftsområden är större sammanhängande områden av naturkarakter utan krav på anläggningar eller service.



Profilering av stränderna och landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Stränderna utgör en stor del av attraktiviteten i Halmstads kommun och det är därför viktigt att det finns möjligheter att utveckla såväl kust som insjöstränder och öka tillgängligheten till dem. Kommunen redovisar därför i översiktsplanen avgränsade områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge, så kallade LIS-områden. (Se även kapitel 1 Fingerstrukturen – att bygga i stråk, Landsbygdsutveckling i strandnära lägen sidan 21 samt del B sidan 118-125) Samtidigt är det angeläget att vissa strandpartier undantas från exploatering för att värna natur och biologisk mångfald.

För att öka strändernas attraktivitet bör en tydlig profilering av stränderna göras, till exempel genom att förutsättningar för fritidsaktiviteter knutna till kusten och havet stärks i vissa lägen. (Se karta Kustutveckling sidan 165) Tillgängligheten bör ökas genom säkra stråk och platser för cykelparkering anordnas för att förbättra möjligheten att gå eller cykla till stränderna.

Strandskydd

Stränderna och allmänhetens tillgång till dessa är av synnerlig vikt för Halmstads kommun. Kommunens invånare och inte minst turistnäringen kan glädjas åt många mil lättillgängliga stränder. Miljöbalkens bestämmelser om strandskydd syftar till att säkerställa detta, men också till att säkerställa goda livsvillkor för djur och växter vid stränderna. Kommunen ska generellt vara restriktiv vid hanteringen av dispenser och undantag från strandskyddet, och naturligtvis enbart bevilja sådana om det föreligger särskilda skäl i enlighet med lagen.

Det generella strandskyddet är 100 meter i vattnet och 100 meter på land från strandlinjen räknat. Det omfattar alla insjöar och vattendrag samt havet. Länsstyrelsen har genom beslut 1975 utökat strandskyddet till 300 meter på land längs hela havskusten samt till 200 meter på land för Brearedsjön, Gyltingesjön, Simlången och Töddesjön (inklusive del av Fylleån).

Länsstyrelsen arbetar med en översyn av det utvidgade strandskyddet och nytt beslut ska tas innan 31 dec 2014. Halmstads kommun är positiva till att det utvidgade strandskyddet differentieras i högre grad. Kommunen menar att det till och med skulle vara möjligt att inte alls utvidga strandskyddet inom tätorterna, för att inte i onödan komplicera eller försvåra en kontinuerlig utveckling av tätorterna. Hänsyn bör tas till bebyggelseutvecklingen och till framtida exploateringsområden redovisade i översiktsplanen. Kommunen anser att Tylösand, Grötvik, Hamnen och Nissans mynning samt Östra standens centrum och Simlångsdalen är områden där kommunen arbetar med olika typer av tätortsutveckling och som på olika sätt är angelägna för kommunens utveckling och där en begränsad utvidgning av strandskyddet vore att föredra.

Till de områden som bedöms vara ekologiskt känsliga hör:

Biotopskyddsområden och växt- och djurskyddsområden

Våtmarker, klass 1 och 2 enligt våtmarksinventering

Viktiga rast-, födosöks- och häckningsplatser för fåglar inom bland annat grunda kustvatten, låglänta och tidvis översvämmade betesmarker samt orörda större skogsområden

"Naturskog", äldre barr- och ädellövskogar med stor andel nyckelbiotoper och hotade arter

Ängs-, betes- och hagmarker med lång och obruten hävd

Reproduktionsområden för lax och öring, inklusive vandringsvägar

Känslig dynkust med hög andel hotade arter knutna till bland annat öppen sandmark

Värdefulla täktmiljöer med höga naturvärden så som insekter, fåglar och växter knutna till sand och grusmiljöer

St Skärsjön, Tönnersjö, som utgör referenssjö för kalkningsuppföljningen

Laholmsbukten som viktig uppväxtplats för plattfisk, för bland annat vandrande lax och öring samt viktig rast-, sträck- och övervintringslokal för sjöfågel

Läs mer:

Inventering av våtmarker i Hallands län, Länsstyrelsen Hallands län, meddelande 1985:1

Biotopskyddsområden, Länsstyrelsen Hallands län och Skogsstyrelsen

Ängs- och betesmarksinventering i databasen TUVÅ på Jordbruksverkets hemsida: www.jordbruksverket.se

Ängs- och hagmarker i Halmstads kommun, Länsstyrelsen i Hallands län, meddelande 1990:7

Vad har hänt med Hallands hagar, Länsstyrelsen Hallands län, meddelande 2006:24

Höga naturvärden i grus- och sandtäkter i Hallands län, Länsstyrelsen Hallands län, meddelande 2010:17

Biologisk mångfald och ekologiskt särskilt känsliga områden

Biologisk mångfald är tillsammans med klimatfrågan en stor utmaning för miljön. Den viktigaste innebörden i begreppet är variationsrikedom, det vill säga många olika typer av ekosystem, biotoper eller naturtyper och att dessa bebos av många olika djur- och växtarter.

Variationsrika ekosystem är uthålliga ekosystem. Den biologiska mångfalden är en förutsättning för allt liv på jorden och utgör basen för de ekosystemtjänster som är nödvändiga för mänsklighetens existens. Ekosystemen försörjer oss med tjänster som skogens produkter, livsmedel, vattenrening, insekters pollinering och upprätthållandet av luftens syrehalt och jordens bördighet.

Många värdefulla naturmiljöer med hög biologisk mångfald som finns i Halmstads kommun har juridiskt skydd med stöd av miljöbalken i form av till exempel Natura 2000-områden och naturreservat. Det är dock viktigt att även områden utan skydd som hyser stora naturvärden värnas. En nyckelbiotop är ett exempel på en biotop, som spelar en avgörande roll för hotade och sällsynta djur och växter, men som inte per automatik har något formellt skydd. Halmstads kommun tillhör en av de mest nyckelbiotoptäta kommunerna i landet. I Halmstads kommun är framförallt ädellövskogen, men även alsumpskogen, dominerande nyckelbiotop. Bevarandet av livsmiljöer är den absolut viktigaste förutsättningen för arternas möjligheter till överlevnad och spridning.

Stora opåverkade områden

Utanför tätorterna har Halmstads kommun en stor andel utspridd bebyggelse. Främst i inlandet finns sammanhängande områden utan bebyggelse som är relativt opåverkade av exploateringsföretag. Denna typ av stora opåverkade områden ska enligt miljöbalken så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan förändra områdenas karaktär. Dels med hänsyn till de areella näringarnas behov, dels med hänsyn till höga natur- och friluftsvärden.

En utredning, Stora opåverkade områden i Halmstads kommun, har tagits fram. Den har fungerat som underlag till översiktsplanen och kommer att ligga till grund för kommunens yttranden i tillståndsärenden för bland annat vindkraft och berg- och grustäkter.

I översiktsplanen pekas två områden ut som stora opåverkade områden. Området norr om Slättåkra domineras av produktionsskog med inslag av områden med höga naturvärden i väster. Här finns också friluftsvärden att ta hänsyn till. Södra delen av området utgör livsmiljö för hotad art.

Exploatering som påverkar områdets orörda karaktär och som kan försvåra för de areella näringarna får inte komma till stånd. Etablering av vindkraft bedöms kunna samverka med skogsbruket i områdets norra del. Ev exploatering får inte inverka negativt på ekologiskt känsliga miljöer och biotoper eller försämra livsvillkoren för hotade arter inom området.

Myrområdet kring Sävsеред i kommunens östra del består av ett unikt sammanhängande myr- och mossmarkskomplex med mycket höga biologiska värden. Större delen av området är av riksintresse för naturvärden och tack vare värdefullt fågelliv också utpekade Ramsarområde. Långhultamyren i områdets södra del är ett välutnyttjat friluftsområde både sommar och vinter. Området bedöms vara det område i Halmstads kommun där känslan av vildmark och upplevelsen av orörd natur, fritt från mänsklig påverkan, är mest påtaglig.

Området är känsligt för visuell påverkan på landskapsbilden och exploatering som kan inverka på den opåverkade karaktären och upplevelsen av den. Exploatering eller andra ingrepp i miljön som kan påverka den orörda karaktären, värdet för friluftslivet och höga naturvärden, inklusive fågelvärden och känsliga våtmarker, får inte komma till stånd. Särskild hänsyn ska tas till områdets vildmarkskaraktär och åtgärder som kan inverka negativt på upplevelsen av området bör noggrant prövas och bör normalt inte tillåtas. (Se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö sidan 169)

Tysta och lågstrålande områden

Behovet av tysta platser och områden ökar i takt med att samhället blir alltmer ljudstört. Tystnad kan därför bli en framtida attraktivitetsfaktor för en kommun. I dagsläget finns inte tillräckliga kunskapsunderlag för att detaljerat identifiera tysta områden i kommunen. (Områden i kommunen som är ljudstörda finns redovisade på karta i utredningen Stora opåverkade områden i Halmstads kommun - ett underlag till ny kommunomfattande översiktsplan, Samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2011.)

Utpekande av lågstrålande områden är också efterfrågat idag. Elektromagnetiska fält (EMF) finns i nästan alla miljöer, och för de människor som har stor känslighet för dessa, blir det allt svårare att hitta miljöer att vistas i. I arbetet med denna översiktsplan har ingen utredning av lågstrålande områden gjorts.

Läs mer:
Stora opåverkade områden i Halmstads kommun - ett underlag till ny kommunomfattande översiktsplan, Samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2011



Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden - Miljöbalken 3 kap. 2 §:
Stora mark- och vattenområden som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka områdenas karaktär.

Planeringsinriktning – Landskapet som identitetsbärare för Halmstads kommun

I översiktsplanen anges inriktningar för att identitetsbärande element värnas och skyddas. Tillägg i landskapet sker med en medvetenhet så att dessa värden inte försvinner.

Områden som i Landskapsbildsvärden i Halmstads kommun bedömts som värdefulla för landskapsbilden, värnas från ny bebyggelse eller andra anläggningar som kan störa upplevelsen av landskapet.

Kommunens handlingsprogram Halmstads gröna värden är vägledande bland annat vid detaljplaneläggning och bygglovhantering.

Jordbruksmark och mark med höga natur- och rekreationsvärden värderas högt och jämförs med andra intressen vid exploateringsföretag.

Planeringsinriktning – Kulturmiljöerna är viktiga värdeskapare

Områden med höga kulturmiljövärden värnas för att bevara och utveckla kommunens identitet.

Planeringsinriktning – En sammanhängande grön och blå struktur

Sammanhängande gröna stråk mellan naturområden och mellan naturområden och tätorterna eftersträvas för att skapa goda förutsättningar för den biologiska mångfalden och för rekreation.

Havet och Halmstads stränder och kust är idag starka identitetsbyggare som kommunen även i framtiden vill bygga vidare på och utveckla.

Planeringsinriktning – Gröna områden för rekreation och friluftsliv

Andelen kommuninvånare som har tillgång till rekreationsområden av hög kvalitet inom 500 meter från sin bostad minskar inte.

Tillgång och kvalitet på rekreationsområden stärks främst i de stadsdelar, tätorter och mindre samhällen där det råder brist på större rekreationsområden.

Tillgängligheten till idrotts- och rekreationsområden ökar genom att sammanhängande och trygga gång- och cykelstråk skapas.

Om tillkommande bebyggelse eller utveckling av infrastrukturen kan medföra ingrepp på natur- eller rekreationsområden som innebär stor påverkan eller påtaglig skada ställs krav på kompensationsåtgärder vid genomförandet.

Planeringsinriktning – Profilerings av stränderna och landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Förutsättningar för fritidsaktiviteter knutna till kusten och havet bör stödjas genom en profilering av stränder. Detta kan ske genom etablering av nya funktioner och målpunkter i strategiska lägen samtidigt som naturkaraktären värnas inom andra delar av kusten.

Tillåt enklare strandservice i strategiska lägen genom exempelvis kiosk, toaletter och liknande.

Tillgängligheten till och användningen av stränderna ökar genom att sammanhängande och trygga gång- och cykelstråk skapas. Cykelparkeringar anläggs, tillgång till toaletter ökar samt tillgång till själva stranden vid offentliga badplatser utvecklas.

Tillgängligheten till rekreationsområden kan ökas genom att stärka gång- och cykelkopplingar från orterna eller kollektivtrafiken.

Stränder med höga naturvärden och som är ekologiskt känsliga skyddas.

Planeringsinriktning – Biologisk mångfald och ekologiskt särskilt känsliga områden

Åtgärder som kan innebära påtaglig skada på ekologiskt känsliga områden eller i livsmiljöer för hotade arter tillåts inte.

Planeringsinriktning – Stora opåverkade områden

Stora opåverkade områden skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som kan påverka områdets karaktär.

6. EFFEKTIVT OCH HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

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

Rätt trafikslag till rätt resa eller transport

Sedan 1960-talet har samhället anpassats för bilen, bland annat med utspridd bebyggelse, stora parkeringsytor och snabba trafikleder. Under 1980- och 1990-talen började detta sakta förändras och de senaste åren har nackdelarna med ett samhälle anpassat till bilen kommit i fokus. Samtidigt har klimatpåverkan ökat vikten av att snabbt komma till rätta med de utsläpp biltrafiken ger.

I Halmstad innebär det till stora delar bilanpassade samhället utmaningar för framtiden. För få resor sker med kollektivtrafiken, mängden trafik genom Halmstads stadskärna och andra orter är för stor, transportsystemet är inte tryggt och tillgängligt för alla och trafikolyckorna är för många. Godstransporterna är inte effektiva och alltför stor del av godstransporterna går på väg. Tillsammans gör detta att transportsystemet har en stor negativ miljöpåverkan.

Läs mer:

Handlingsprogram för hållbara transporter, Samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2012

Handlingsprogram för hållbara transporter, del 2 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Norconsult, 2011



Läs mer:
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013 -kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling, region Halland 2012.

Riktlinjer för parkering i Halmstad, SWECO, 2011

Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2010-2021, Trafikverket 2009, (fastställd av regeringen 2010-03-29)

"Handlingsprogrammet för hållbara transporter" föreslår att en gångplan för Halmstad ska tas fram.

För att möta dessa utmaningar och stödja en hållbar utveckling ska andelen resor och transporter med resurssnåla transportslag öka. För persontransporter ska en överflyttning ske från biltrafik till andra resurssnåla och mindre miljöpåverkande transportslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik. En eventuell ökning av persontransporterna ska ske inom de resurssnåla transportslagen. Detta gäller speciellt Halmstads tätort och andra större orter i kommunen. För att bli ett reellt alternativ till bilen måste gång, cykel och kollektivtrafik knytas samman vid effektiva bytespunkter. Tillsammans kan transportslagen ge en effektiv och attraktiv resa.

För godstrafiken innebär det att transporter måste samordnas och effektiviseras så att utsläpp och negativ påverkan på människor och miljö minskar samtidigt som Halmstad erbjuder konkurrenskraftiga godstransportalternativ för näringslivet. Andelen transporter på järnväg och med sjöfart bör öka och kopplingen mellan väg, järnväg och sjöfart utvecklas.

Att hantera trafikens omfattning inbegriper också att formulera hur parkering ska ske framförallt i staden och de större tätorterna. Parkering ger dessa platser en del av dess tillgänglighet och attraktivitet. De som har ärenden eller behov av kort angöring skall erbjudas parkering på attraktiva villkor och inom rimligt gångavstånd. För de som har tillstånd att nyttja mer tillgänglighet än andra skall det finns tillräckliga ytor avsatta. I centrala lägen skall de boende och verksamma visas till samnyttjade parkeringsanläggningar på avstånd till stadskärnan. Antalet parkeringsplatser kan minska där den samlade transportlösningen ger en acceptabel alternativ resa med cykel eller med kollektivtrafik.

Gång – första steget i alla resor

Under lång tid har biltrafiken prioriterats vilket skapat barriärer för och konflikter med gående. Gående behöver prioriteras i större utsträckning. Barriärer ska tas bort eller dess konsekvenser minskas. Gångstråk bör placeras så att trygghet, säkerhet och tillgänglighet är goda.

Ett väl utvecklat gångnät är en förutsättning för att fotgängarna ska bli fler och att andelen resor till fots ska öka. Samtidigt är goda villkor för fotgängare också en förutsättning för att fler ska välja att cykla och åka kollektivt. Bra gångstråk mellan hemmet och busshållplatsen ökar möjligheten att åka kollektivt. Planering för fotgängarna och andra oskyddade trafikanter ger en trafiksäkrare och mindre bullrig miljö samtidigt som den mänskliga skalan kommer i fokus. Tillsammans bidrar detta till en mer attraktiv stadsmiljö, vilket i sin tur stödjer turistnäringen och handelns utveckling. Gång är också ett viktigt inslag i kommuninvånarnas fritidsaktiviteter och ett flertal rekreativstråk har utvecklats under åren. Att fotgängarna blir fler och att de går längre sträckor ger en positiv inverkan på folkhälsan.

Cykel – det självklara valet för kortare resor

Att cykla behöver bli ett naturligt val vid kortare resor. I ett hållbart transportsystem behöver cykeln prioriteras före alla trafikslag utom gång. Undantag kan undantagsvis göras för ett utpekat huvudnät för kollektivtrafik och bil. Men även där ska cyklande erbjudas säkra möjligheter att passera. Cykeln kan ersätta bilen vid många korta resor, framförallt resor under 5 km. Genom den tekniska utvecklingen av cykeln som transportmedel, inklusive elcykeln, kan användningsområdet utökas och något längre resor bli realistiska.

Cykeltrafiknätet är glesare än bilnätet och de cyklande har inte heller samma möjlighet som gående att ta sig fram var som helst. Även där cykelvägar finns fattas ibland vissa sträckor. Stora delar av nätet delas också med bilnätet. Längs flera större stråk och i nya bostads- och verksamhetsområden har dock cykeltrafiknätet en hög standard och är sammanhängande, vilket visar på det arbete som redan idag görs för cykeltrafiken. Det är inte realistiskt och inte heller nödvändigt att bygga ut cykelnätet lika mycket överallt. Cykelnätet ska ha olika krav på standard och utformning i olika miljöer. På stads- och tätortsnivå och på stadsdelsnivå ska huvudcykelnätet ha en kontinuitet med hög standard och säkrade passager. Barriärer i nätet ska elimineras och nätet ska anpassas även till barn och äldre. Med en genomtänkt planering med trygga och smidiga gång- och cykelvägar görs dessa trafikslag till realistiska alternativ i vardagen. Närhet till arbete, skola och fritidsaktiviteter främjar möjligheten att röra sig i vardagen och bidrar på så sätt till en bättre folkhälsa. För barn och unga är det viktigt att gång- och cykelvägar som leder till skola, idrottsområden och andra områden för fritidsaktiviteter görs trafiksäkra och trygga.

För att gynna cykeln gentemot biltrafiken bör också cykelvägarna ha en genare sträckning än bilvägarna och satsningar göras på så kallade supercykelstråk där snabbhet prioriteras.

På regional nivå är utmaningen att ge nätet en kontinuitet. Det bidrar till att öka antalet cykelresor på längre avstånd och till att öka cykelturismen.

Kollektivtrafiken som en planeringsförutsättning

Kollektivtrafiken har en nyckelroll i ett hållbart transportsystem, framförallt för de lite längre resorna. En konkurrenskraftig kollektivtrafik måste erbjuda snabbhet, enkelhet, pålitlighet, bra information, attraktiva fordon och upplevas som trygg. Förutom att vara ett miljövänligt färd sätt förbättrar kollektivtrafiken jämlikheten i samhället. För många, till exempel äldre och funktionsnedsatta, är kollektivtrafiken ofta det enda sättet att förflytta sig. För barn och unga är det ett viktigt komplement till cykeln och en möjlighet att resa på egen hand. Kollektivtrafiken är också en förutsättning för en miljövänlig regionförstoring och förbättrar möjligheten för företagen i Halmstad att rekrytera kompetent personal.

Läs mer:

Cykelplan 2010 - Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, Teknik- och Fritidsförvaltningen Halmstads kommun, 2010

Superstråk är cyklarnas "infartsleder" och går från Halmstads bostadsområden till centrum och resecentrum, samt binds samman med en mindre och en större ring runt centrum. Supercykelstråken ska få extra hög standard avseende framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, gen-het och attraktivitet (t.ex. bredd, separering, passager, snöröjning, underhåll, sikt, belysning).

Huvudnätet för cykel binder ihop bostadsområden och större målpunkter.

Lokalnätet för cykel kompletterar de andra näten. Cykling i blandtrafik är godtagbart förutsatt att hastigheten på motortrafik begränsas till 30 km/h och fordonsmängden är begränsad.

Läs mer:

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013, Region Halland, 2012

Kollektivtrafikplan 2013 Hallands län, Hallandstrafiken, 2012

Åtgärdsvalsstudie för ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Halmstad, Trivector, 2012

Funktionsanalys av Halmstad C, Vectura, 2012

Det regionala kollektivtrafikresandet, framförallt tågtrafiken på Västkustbanan, förväntas öka under de kommande åren. Både stadstrafiken i Halmstad och regionbusstrafiken i Halland förväntas också öka om än inte i samma takt. Det är viktigt att denna ökade efterfrågan möts av åtgärder som förbättrar kollektivtrafikens standard och konkurrenskraft, främst som alternativ till bilen. Busstrafiken behöver ges prioritet i vägnätet, särskilt där framkomligheten är som sämst, till exempel på Laholmsvägen. Både för stadstrafiken och regionbusstrafiken behöver linjestäckningen rätas ut och restiden förkortas.

För ett hållbart transportsystem är det även viktigt att tågtrafiken blir konkurrenskraftig på längre sträckor. Höghastighetsbanor och snabbtåg bör därför utvecklas. För Halmstad innebär detta i första hand utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår så att snabbtåg, upp till 250 km/h, kan trafikera banan samtidigt som regionala och lokala tåg. På sikt kan nya höghastighetsbanor kraftigt minska restiden mellan Halmstad och Oslo, Köpenhamn, Hamburg och Stockholm. I de fall en höghastighetsbana passerar kommunen bör en station finnas i Halmstad. För andra höghastighetsbanor måste fullgoda anslutningsbanor finnas.

En av kommunens viktigaste satsningar är genomförandet av ett samlat och centralt beläget resecentrum där resenärer lätt kan byta mellan tåg, regionbuss och stadsbuss. Genom att skapa denna tydliga knutpunkt för kollektivtrafiken kan möjligheterna att resa effektivt och bekvämt öka. *(Se även kapitel 2 Halmstad som regionalt centrum, Halmstads resecentrum ett viktigt nav, sidan 27)*

En av utgångspunkterna för den hållbara bebyggelsestrukturen är kollektivtrafikens huvudstruktur. Regionbussarnas linjedragning och hållplatslägen längs stråken är viktiga planeringsförutsättningar för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse. Bebyggelse av bostäder och verksamheter ska i första hand ske utmed kollektivtrafikstråk och nya bostadsområden ska planeras inom upptagningsområdet för kollektivtrafik, vilket innebär 400 meter i områden med stadstrafik och 1000 meter för regionbusstrafik. Kollektivtrafiken behöver fortsätta utvecklas för att bli ett attraktivt alternativ till bilen, bland annat med ökad turtäthet. För att en sådan utveckling ska vara samhällsekonomiskt försvarbar behöver kollektivtrafiken koncentreras till stråk där förutsättningen för ökat resande är goda, det vill säga i de stråk där det finns tillräckligt många invånare och där det finns både bostäder och arbetsplatser. Att ange huvudstrukturen för kollektivtrafiken som viktiga planeringsförutsättningar innebär att de bör betraktas som fysiska strukturer som inte med lätthet förändras. Med fastlagd huvudstruktur underlättas för att vissa delar i framtiden kan utvecklas till spårbanden trafik.

Huvudstrukturen för kollektivtrafiken ska kompletteras med andra mer lättföränderliga och yttäckande linjer, tex busslinjer med låg turtäthet, industriturer och anropsstyrd trafik. Områden som inte har förutsättningar för en utbyggd kollektivtrafik eller som har långa gångavstånd till hållplatser kan också få tillgång till kollektivtrafik genom att kombinera bil eller cykel med kollektivtrafiken.

På längre sikt behöver nya pendelstationer tillkomma i flera av kommunens serviceorter längs Väst kustbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Även pendelstation i Laholms kommun längs Markarydsbanan är en positiv utveckling för boende i kommunens södra delar. En satsning på pendelnoder längs regionbusslinjerna behövs för att underlätta för resenärerna. Här kan finnas parkeringsmöjligheter för cyklar och bilar, och eventuellt ett visst serviceutbud.

Halmstads flygplats

I Halmstad finns kollektivtrafik genom flyg. Halmstads geografiska läge motiverar en flygplats, då tåget ännu inte är konkurrenskraftigt för resor över dagen på sträckan Halmstad-Stockholm. Marknadsanalys för Halmstads flygplats visar att tillgången till snabba resor till och från Stockholm har stor betydelse för näringslivets utveckling i Halmstad. Halmstads flygplats är placerad mycket nära centralorten, vilken gör det lätt att resa till och från flygplatsen. Samtidigt försvårar detta både stadens och flygplatsens utveckling. Halmstads flygplats fortsatta utveckling måste därför beaktas i den fysiska planeringen.

Bilen är ett bra komplement

Biltrafiken ska prioriteras i lägre utsträckning än tidigare. Samtidigt bör biltrafiken erbjudas god framkomlighet på det som identifieras som huvudvägnät.

Att resa med bil idag är snabbt, effektivt och bekvämt och bilen är det vanligaste sättet att förflytta sig. Samtidigt riskerar de positiva effekterna av en ökad geografisk rörlighet att komma i stark konflikt med målen för klimatpolitiken och andra miljömål. Biltrafiken ger upphov till ett antal, för människan och miljön, direkt skadliga luftföroreningar men även koldioxid som är den största växthusgasen. Biltrafiken skapar även andra problem som trängsel, bullerstörningar och trafikolyckor. Samtidigt är bilen viktig för människors och varors fria rörlighet och flexibilitet.

För en fortsatt utveckling av hela kommunen måste de olika förutsättningarna beaktas. En större överflyttning från bil till andra trafikslag är bara möjlig i Halmstads tätort, andra större orter samt i de stråk där det finns en väl utbyggd kollektivtrafik. I övriga delar av kommunen kommer den tekniska utvecklingen av fordonen att ha störst betydelse för minskad negativ miljöpåverkan. Genom att alla i större utsträckning använder andra transportslag när så är möjligt, ges de som behöver använda bilen en god tillgänglighet till vägnätet.

Fler godstransporter med järnväg och sjöfart

Halmstad är ett logistiskt nav med goda möjligheter att transportera gods till och från kommunen med lastbil, järnväg, sjöfart och flyg. E6 och riksväg 26 är de två största godstrafikstråken i Halland och Halmstad har en fullservicehamn som under de senaste åren har moderniserats och utvecklats. Samtidigt sker en för stor andel av godstransporterna med lastbil och framkomlighetsproblem i Halmstads tätort gör att det är svårt att genomföra vissa transporter effektivt.

Med fortsatt ökande volymer av gods på järnväg kan det bli aktuellt med ett yttre godsspår, utanför staden. Godstrafik som inte har sin målpunkt i Halmstad kan då passera utan att trafikera västkustbanans nuvarande sträckning genom Halmstads tätort.

Fler godstransporter behöver ske på järnväg och med sjöfart, framför allt på längre sträckor, och detta behöver möjliggöras både tekniskt och ekonomiskt. För att möta utvecklingen av mer godstrafik på järnväg behövs ett flertal mindre och medelstora åtgärder för att trimma nuvarande järnvägssystem i Halmstad. På sikt behöver en kombiterminal utvecklas. Både hamnen och Kistinge är möjliga områden för en kombiterminal. Översiktsplanen möjliggör båda alternativen och tar inte ställning till vilken av dessa två platser som är mest lämplig. En kombiterminal i hamnområdet är att fördra i ett framtidsscenario där många tåg samtransporterar gods eller då större delen av lasten som ska till och från kombiterminalen ändå ska omlastas till/från hamnområdets olika målpunkter. En kombiterminal i Kistinge är att föredra i ett framtidsscenario där större delen av lasten som ska till och från kombiterminalen ska omlastas till/från olika målpunkter i regionen samt verksamhetsområden i Halmstads kommun. I fortsatt detaljplanearbeten ska hänsyn tas till behovet av en framtida kombiterminal.

Läs mer:

Risikanalyser för farligt gods i Hallands län, Länsstyrelsen i Halland, 2011

I analysen finns riktlinjer för samhällsplanering inom områden utmed väg- och järnvägstransportleder för farligt gods.

För effektiv godshantering med så få eller korta vägtransporter som möjligt är placeringen av handels- och industriområden i förhållande till olika målpunkter avgörande. Nya verksamhetsområden bör utvecklas med i första hand god tillgänglighet till sjöfart och järnväg och i andra hand god tillgänglighet till väginfrastrukturen. Vid alla tillfällen bör planeringen av verksamhetsområden inriktas på att minska transportbehovet inom och igenom Halmstads tätort och andra orter.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har farliga egenskaper som gör att de kan skada människor, miljö och egendom vid transport. Farligt gods är tillåtet att transportera på vägar där det inte är specifikt förbjudet. I Halmstads kommun är det tillåtet att transportera farligt gods på de flesta statliga och regionala vägar men en förbudszon finns för Halmstads tätort. I förbudszone finns vissa undantagna vägar där transporter med farligt gods är tillåtet. Transport som går kortast lämpliga väg för lastning och/eller lossning vid företag, terminal, annan godsmottagare eller godsavlämnare är också tillåtna inom förbudsområdet. (För förslag till ny förbudszon för farligt gods samt nya undantagna leder inom förbudszone se del A sidan 39).

Förtätning är en viktig utgångspunkt för översiktsplanen. För att lyckas med förtätning och ökad stadsmässighet i Halmstads tätort, kan det bli nödvändigt att bygga utmed leder för farligt gods, där det finns regler för skyddsavstånd. Länsstyrelsen i Halland har tagit fram Riskanalys för farligt gods i Hallands län (meddelande 2011:19). I analysen finns riktlinjer för samhällsplanering inom områden utmed väg- och järnvägstransportleder för farligt gods.

Med fortsatt ökande volymer av farligt gods på järnväg kan det bli aktuellt med ett yttre godsspår, utanför staden. För väl fungerande transporter med farligt gods behövs en väl anpassad uppställningsplats och parkering för fordon med farligt gods. Uppställningsplats för farligt gods ställer speciella krav på platsens utformning och placering. *(För föreslagen plats för uppställning av farligt gods se del B sidan 139)*



Planeringsinriktning – Rätt trafikslag till rätt resa eller transport

De olika transportslagen knyts samman och resurssnåla resor och effektiva transporter prioriteras.

Gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning. Avsteg kan i undantagsfall göras för supercykelstråk och huvudstruktur för busstrafiken.

Arbetet med trafiksäkerhet bedrivs i enlighet med nollvisionens mål.

Tryggheten i hela transportsystemet ökar för samtliga trafikanter.

Tillgängligheten för resurssnåla transporter ökar. Samtliga grupper har tillgång till transportsystemet och utsatta grupper beaktas särskilt.

Den totala energianvändningen i transportsystemet minskar, liksom utsläppen av skadliga ämnen och negativ påverkan i form av buller och störningar.

Planeringsinriktning – Gång – första steget i alla resor

Ett sammanhängande, säkert, tryggt och estetiskt tilltalande gångnät skapas. Gångtrafiken prioriteras före alla andra trafikslag i de mest centrala delarna av kommunens tätorter. Avsteg kan i undantagsfall göras för supercykelstråk och huvudstruktur för busstrafiken.

Gångtrafikens krav på säkerhet vid gångpassager prioriteras framför övriga trafikslags krav på framkomlighet.

Barriärer för gående motverkas.

Hela stråket beaktas ur trygghets- och tillgänglighetssynpunkt.

Planeringsinriktning – Cykel – det självklara valet för kortare resor

Fortsatt prioritering och utveckling av cykelnätet till ett sammanhängande nät. Cykelvägar definieras tydligt gentemot gångbanor och bilvägar.

Supercykelstråken är en planeringsförutsättning och inga större områden i staden byggs ut utan att koppling till dessa skapas.

Cykeltrafikens krav på säkerhet vid cykelpassager prioriteras framför biltrafikens krav på framkomlighet.

Kommunen har enhetliga kriterier för hur cykelbanor i olika miljöer ska utformas och vilken kvalitet de ska ha. Vid planering tas hänsyn till de olika cykelbanornas ytbehov.

Planeringsinriktning – Kollektivtrafiken som en planeringsförutsättning

Kollektivtrafiken utvecklas längs kommunens och stadens utpekade stråk. I staden är framtida huvudstruktur för buss en planeringsförutsättning. Att ange huvudstruktur för kollektivtrafiken som viktiga planeringsförutsättningar innebär att de bör betraktas som fysiska strukturer som inte med lätthet förändras.

Ett gemensamt resecentrum skapas i Halmstads tätort och övriga viktiga bytespunkter utvecklas i kommunen. Vid planering tas hänsyn till Hallandstrafikens krav på hållplatser.

Vid planering tas hänsyn till ökad prioritering av kollektivtrafik i väg- och gatunätet.

Hela stråk tillgänglighetsanpassas och möjligheten förbättras att nå ända fram till viktiga målpunkter. Särskilt viktigt är detta för resecentrum och större bytespunkter. På längre sikt behöver nya pendelstationer tillkomma i flera av kommunens serviceorter längs Västkustbanan och Halmstad-Nässjö järnväg.

Planeringsinriktning – Halmstads Flygplats

Vid planering tas hänsyn till buss- och tågtrafikens koppling till närliggande internationella flygplatser och Halmstads flygplats.

Vid planering tas hänsyn till Halmstads flygplats särskilda behov.

Planeringsinriktning – Bilen är ett bra komplement

Huvudvägnätet erbjuder tillräckligt god framkomlighet. För att styra biltrafiken till huvudvägnätet är uppbyggnaden sådan att huvudvägnätet framstår som mer attraktivt än det lokala gatunätet.

I stadens och orternas centrala delar prioriteras aktiviteter och andra trafikslag före bilvägar och bilparkeringar.

All planering stödjer minskad genomfartstrafik i staden och orternas centrala delar.

Vid planering i anslutning till större vägar tas hänsyn till behov av samåkningsparkeringar. När så är möjligt samordnas detta med kollektivtrafikens bytespunkter.

Kommunikationsstråket öster om Halmstad hålls bebyggelsefritt. Bebyggelse tillåts endast undantagsvis och då enbart om analysen visar att byggnationen inte påverkar en framtida utbyggnad av järnväg.

Planeringsinriktning – Fler godstransporter med järnväg och sjöfart

Verksamhetsområden planeras i första hand där goda förutsättningar finns för transporter med järnväg och sjöfart. I andra hand planeras verksamhetsområden i anslutning till huvudvägnät. *(Samma planeringsinriktning som i kapitel 4 Ett starkt och varierat näringsliv.)*

Kopplingarna mellan hamnen och det övergripande vägnätet utvecklas i och med södra infarten.

Vid planering tas hänsyn till att Halmstad utvecklas till ett logistiskt nav för hållbara transporter.

Vid planering av handel och annan verksamhet utanför handels-/verksamhetsområden görs konsekvensanalys av hur transporterna ska angöra dessa områden. Ambitionen är att minska tung trafik genom centrala Halmstad. *(Samma planeringsinriktning som i kapitel 4 Ett starkt och varierat näringsliv.)*

Framtida planering stödjer utvecklingen av kombiterminal i Halmstad.

Kommunikationsstråket öster om Halmstad hålls bebyggelsefritt. Bebyggelse får endast tillåtas undantagsvis och då enbart om analysen visar att byggnationen inte påverkar en framtida utbyggnad av järnväg.

Planeringsinriktning – Farligt gods

För att genomföra den förtätning som eftersträvas är det i vissa lägen önskvärt att bygga närmare järnvägen än de rekommenderade skyddsavstånden. Kortare avstånd än de rekommenderade kan accepteras om en riskanalys visar att åtgärder kan vidtas så att riskerna blir acceptabla för den planerade bebyggelsen.

Vid planering av markanvändning i närheten av rekommenderade färdvägar för farligt gods, tas hänsyn till de skyddsavstånd som rekommenderas. Alternativt görs en riskanalys som visar att riskerna är acceptabla.

Vid planläggning av nya verksamhetsområden bedöms sannolikheten för verksamheter med farligt godstransporter samt lämplig väg för transporterna redovisas.

7. ETT ROBUST SAMHÄLLE I ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Höjda havsnivåer, översvämningar, erosion och värmeböljor är några av de effekter som kan förväntas i ett förändrat klimat. Halmstads kommun förbereder sig genom förebyggande åtgärder och anpassning till de nya förutsättningarna. Viktigast är ändå att arbetet fortsätter med att nå utsläppsmålen så att klimatförändringarna begränsas.

Planera för ett robust samhälle

På västkusten antas årsmedeltemperaturen omkring år 2100 har stigit med 4-5°C. Förändringen förväntas vara störst för vintrarna som blir varmare med mindre snötäcke och med ökad nederbörd i form av regn. Sommartid antas risken för värmeböljor med extrema temperaturer öka samt att skyfall blir vanligare. Ökade nederbörds mängder beräknas kunna ge ökade flöden med oftare förekommande översvämningar som följd. Risken för ras och skred förväntas öka. Höjning av havsnivån innebär bland annat ökad kusterosion.

För att skapa ett gott liv för såväl dagens befolkning som för kommande generationer, behövs ett robust och tåligt samhälle med förutsättningar att möta effekterna av ett förändrat klimat. Översiktsplanen anger inriktning för markanvändningen utifrån ett förändrat klimat. Ingen bebyggelse bör planeras eller uppföras på mark som är eller kan förutses bli olämplig med hänsyn till de boendes hälsa och säkerhet eller med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En medveten planering där hänsyn till framtida klimat tas ska göra oss mindre sårbara och skapa ett mer robust samhälle. En medveten planering kan utveckla vår anpassningsförmåga och bidra till att vi på ett bättre sätt kan möta effekterna av ett förändrat klimat.

En medveten långsiktig planering innebär en rad åtgärder för att anpassa samhället till de klimatförändringar som märks redan idag och de som väntar framöver.

Effekter av höjda havsnivåer

Till följd av klimatförändringarna räknar forskarna med att havsnivån kommer att stiga med cirka en meter till år 2100. Stigande havsnivåer ökar risken för skador på fastigheter, byggnader, verksamheter och teknisk infrastruktur. Effekter för naturmiljön, genom exempelvis erosion, kan förändra livsvillkoren för växter och djur i kustnära lägen och innebära negativa effekter för turism och rekreation. Av rapporten klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län, som tagits fram på uppdrag av Länsstyrelsen Hallands län, framgår att Halmstad är extra utsatt på grund av sitt läge vid i Laholmsbukten.

Rapporten är baserad på klimatscenarioanalyser för kusten i Halland men har även särskilt tittat på de stora åarnas mynningar däribland Nissans. De klimatscenario som analyserats bygger på resultat och forskning som hittills framkommit men också på de politiska mål som satts upp för att minska klimatpåverkan världen över. Osäkerheten i analyserna är stor eftersom det finns väldigt många faktorer att ta hänsyn till och därför bör också stor försiktighet iaktas vid samhällsplanering inom berörda områden.

Läs mer:
Klimatanpassning i fysisk planering - vägledning från länsstyrelserna, 2012



Läs mer:
Sverige inför klimatförändringarna - hot och möjligheter, Regeringen, (SOU 2007:60)

Bygg för morgondagens klimat. Anpassning av planering och byggande, Boverket, 2009

Läs mer:
Klimatanalys över stigande hav och åmynningar i Halland, WSP, 2012

Höga vattenstånd styrs lokalt i Kattegatt främst av kraftiga vindar. Vid extrema väder idag kan havsnivån och vattennivån i Nissans mynning höjas tillfälligt med 2,5 meter. Enligt de klimatscenario från 2009 som listas i rapporten klimatanalys för stigande hav och åmynningar i Hallands län, beräknas havsnivån stiga med mellan 0,75-1,20 meter till år 2100. Det innebär att vattennivåerna i Halmstad vid kusten och i Nissans mynning vid extremväder kan nå upp till 3,25-3,7 meter över vad vi idag räknar som normalt vattenstånd. Sammantaget framgår av rapporten att tillfälliga höjningar av havs och åmynningsnivåer på 3,5 meter vid extrema vädersituationer är det scenario som vi i dagsläget kan utgå ifrån.

Vid samhällsplanering i kustnära områden som ligger på lägre marknivå än 3,5 meter över havet ska hänsyn tas till både de risker som är förenade med permanent stigande havsnivåer och tillfälligt höjda havs- och åmynningsnivåer. Risk för människors hälsa och kostsamma skador på infrastruktur i området måste, utöver skador på byggnader, tas med i riskanalyserna inför sådan planering av bostäder eller verksamheter. (Se karta sidan 67)

Beredskap för ökad nederbörd och översvämningar

Klimatförändringarna förväntas medföra ökad nederbörd samt mer frekventa skyfall med mer nederbörd framförallt på vintern. Flöden som idag kallas hundraårsflöden förväntas komma oftare. Skyfallen förväntas bli mer intensiva och allt oftare leda till återkommande höga flöden i våra vattendrag med risk för svåra översvämningar som kan påverka byggnader, infrastruktur och teknisk försörjning.

I kommunen har Räddningsverket tagit fram översiktliga översvämningsskarteringar för Nissan och Suseån. Översvämningrisk finns också längs sträckor av Skintan, Nyrebäcken, Genevadsån och Fylleån men här saknas utredningar. Där risker för översvämning har identifierats krävs mer detaljerade studier innan områdena detaljplanläggs eller vid prövning av lov eller lämplighet enligt PBL respektive MB. För övriga vattendrag behöver riskerna beskrivas så att krav på säkerhetshöjande eller skadeförebyggande åtgärder kan ställas. (Se karta Risk och hänsyn sidan 173)

Grönska en viktig tillgång vid värmeböljor

Klimatförändringarna innebär, utöver ett varmare klimat till följd av högre årsmedeltemperatur, också ökad risk för värmeböljor. Det blir framförallt varmare på vintern, men också ökad risk för extrema sommartemperaturer och längre perioder av värmeböljor. Kommunens klimat- och sårbarhetsutredning slår fast att folkhälsan påverkas negativt av förhöjda temperaturer bland annat genom sämre luftkvalitet, ökad smittspridning och ökad dödlighet. Mest utsatta är gamla och sjuka.

Öppna vattenytor och sammanhängande gröna strukturer kan dämpa värmen bland tät bebyggelse. Vegetation ger skugga vilket kan minska direkt solinstrålning i byggnaderna. Vegetation förbättrar också stadsklimatet genom att rena luft, utjämna temperatursvängningar, dämpa

Läs mer:

Räddningsverkets rapportserie "Översiktlig översvämningsskartering" bland annat:

Översiktlig översvämningsskartering längs Nissan.

Sträckan från utloppet av Vikaresjön till havet samt biflödet Kilan från Kinnared, Rapport 34, Räddningsverket, 2002

Översiktlig översvämningsskartering längs Suseån.

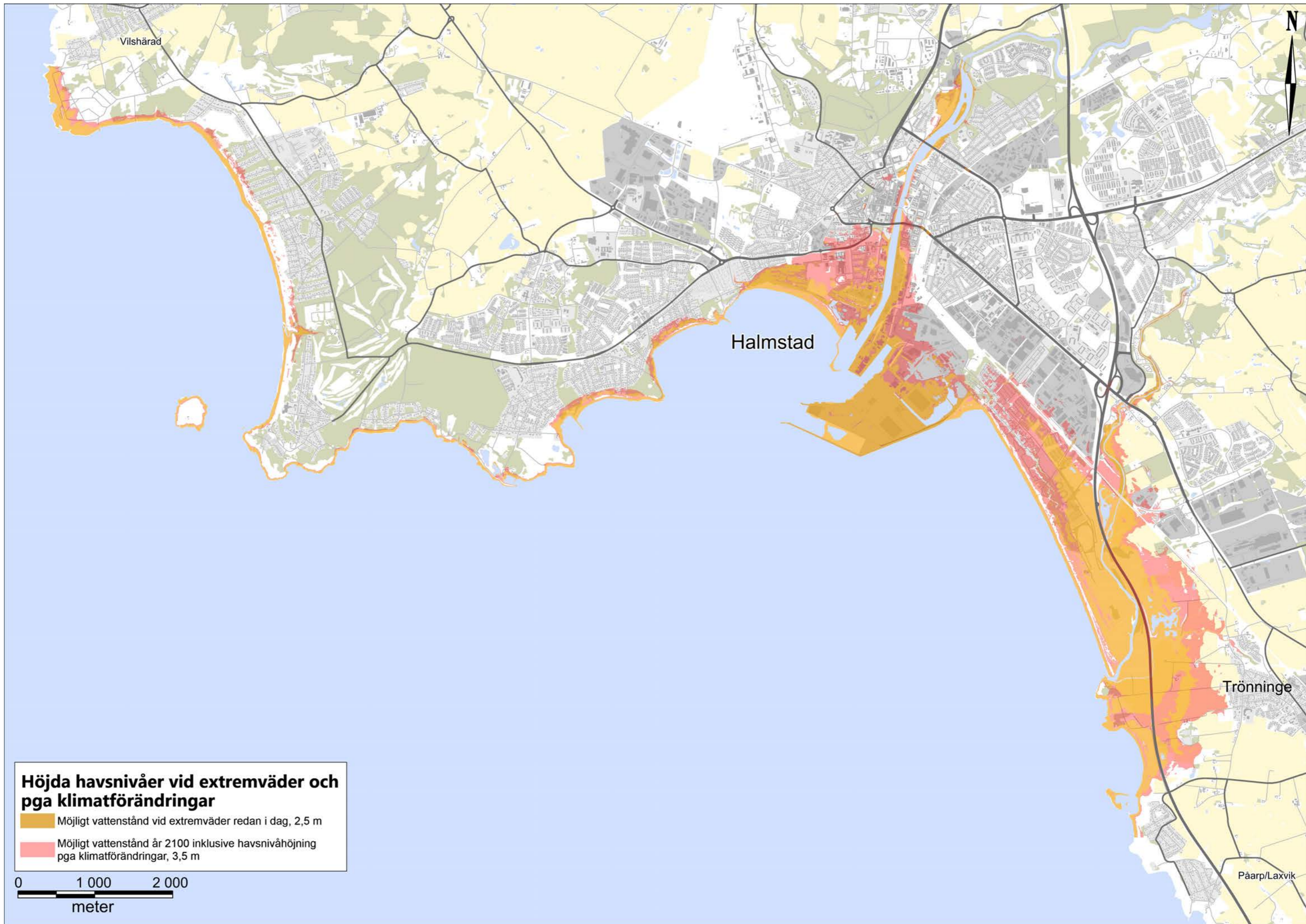
Sträckan Slättåkra till mynningen i havet, Rapport 56, Räddningsverket, 2006

Förstudie översvämningsskartering för Nissan och Suseån, WSP, Teknik- och fritidsförvaltningen 2010

Läs mer:

Faktablad nr 49 Värmeböljor i Sverige, SMHI, 2011

Klimat - och sårbarhetsutredning, Stadskontoret, Halmstads kommun, 2010



vind och höja luftfuktigheten. Det är därför viktigt att följa översiktsplanens strategier för en sammanhängande grön struktur och för bevarande av viktiga natur- och grönområden i orterna.

Påverkan på grundvatten

Klimatförändringarnas effekter för grundvattnet är komplexa. Höjda havsnivåer innebär höjda grundvattennivåer i kustbandet med risk för saltvatteninträngning. Ökade nederbörds mängder på vinterhalvåret kan innebära en ökning av grundvattnet men å andra sidan ökar ytavrinningen vid extrema skyfall. Under sommartid kommer mindre grundvatten att bildas då torrperioder förväntas återkomma oftare. I översiktsplanen redovisas befintliga vattentäkter samt framtida behov av nya reserv- och huvudvattentäkter.

Risk för erosion, ras och skred

Högre havsnivåer och mer nederbörd ger ökade flöden och avrinning i vattendragen, vilket medför ökad risk för ras och skred samt erosion. Västkusten tillhör de områden i Sverige som kommer att få ökade flöden och som har erosionskänsliga jordarter enligt Länsstyrelsernas vägledning Klimatanpassning i fysisk planering. Erosion i ett vattendrag medför en större sedimenttransport, vilket kan skapa problem nedströms med avsättning av material samt påverka vattenkvaliteten och livsvillkoren för djur och växter i vattnet. Erosion i vattendrag kan också orsaka ras och skred i slänter ner mot vattnet.

Läs mer:
Översiktlig skredriskkartering i Halmstads kommun, Scandia-consult väst, 1994.

Som en effekt av höjd havsnivå kommer kusterosionen att öka. Detta kan innebära risk för skadliga konsekvenser för kustnära bebyggelse, infrastruktur samt höga natur- och rekreationsvärden längs kusten.

Ras och skred, liksom erosion, är i många fall en naturlig process men kan också utlösas av mänskliga ingrepp i naturen. Ökad nederbörd, förändrade grundvattennivåer och fluktuerande vattennivåer påverkar jordens stabilitet negativt och kan öka risken för ras och skred. Ras och skred kan också innebära ökad risk för spridning av markförorening från förorenade områden och ökad risk för läckage från industri- anläggningar.

Områden som identifierats som ras- eller skredriskbenägna längs vattendrag och vid kusten ska därför inte bebyggas. Istället behöver åtgärder vidtas för att så långt möjligt förebygga ras, skred och erosion. (Se karta Risk och hänsyn sidan 173)

Planeringsinriktning – Planera för ett robust samhälle

Planering anpassar samhället till de klimatförändringar som märks redan idag och de som väntar framöver.

Planeringsinriktning – Effekter av höjda havsnivåer

Inom områden i kustnära lägen som ligger på en marknivå lägre än +3,5 m över havet görs en bedömning över hur stigande havsnivåer ska hanteras vid planering av ny bebyggelse.

Områden i kustnära lägen som ligger på en marknivå lägre än +2,5 m kräver åtgärder, exempelvis erosions- eller översvämningsskydd, för att vara lämpliga för ny bebyggelse.

Planeringsinriktning – Beredskap för ökad nederbörd och översvämningar

För områden längs Nissan och Suseån där översiktlig kartering identifierat områden med översvämningssrisk tas hänsyn vid bygglov och detaljplaneläggning.

I detaljplaner och bygglov som berör områden med risk att översvämmas vid hundraårsflöden, ställs krav på säkerhetshöjande eller skadeförebyggande åtgärder. Alternativt införs bestämmelser som ställer villkor vid lovgivning.

Planeringsinriktning – Grönska en viktig tillgång vid värmeböljor

Stora, sammanhängande naturområden och gröna kopplingar däremellan eftersträvas för att skapa goda förutsättningar för den biologiska mångfalden och för att bidra till värmedämpning i orterna vid värmeböljor.

Planeringsinriktning – Påverkan på grundvatten

Anläggningar eller åtgärder som väsentligt kan skada grundvattnets kvalitet eller mängd, tillåts inte inom befintliga skyddsområden eller områden av vikt för kommunens framtida dricksvattenförsörjning. Hänsyn tas även till tillrinningsområden till vattentäkterna.

Planeringsinriktning – Risk för erosion, ras och skred

Områden som identifierats som ras- eller skredriskbenägna längs vattendrag och vid kusten bebyggs inte.

I detaljplaner som berör områden med översvänningsrisk, vilket kan medföra risk för ras och skred eller kusterosion, ställs krav på säkerhetshöjande eller skadeförebyggande åtgärder.

Övriga åtgärder inom områden som identifierats som ras- eller skredriskbenägna föregås av geoteknisk undersökning.

Markföroreningar inom områden med risk för ras och skred observeras särskilt och prioriteras för åtgärd.

8. TEKNISKA SYSTEM I ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

För att Halmstads kommun ska kunna utvecklas behövs väl fungerande system för spill- och dricksvatten samt dagvatten. Det avfall som produceras behöver tas om hand och våra byggnader behöver energi för att värmas upp. Det förändrade klimatet ställer nya krav på befintliga tekniska system samtidigt som ambitionen att förtäta befintlig bebyggelsestruktur innebär att nytänkande krävs.

Hållbar dricksvattenförsörjning

Kommunen ansvarar för 18 dricksvattentäkter varav 17 har fastställda skyddsområden med föreskrifter. För framtida dricksvattenförsörjning behöver kommunen skaffa sig ytterligare vattentäkter och säkra upp med reservvattentäkter. Arbetet pågår med en ny vattentäkt i Brunskog. Vatten från Torvsjön planeras infiltreras i Brunskogs vattentäktområde. Undersökningar av en framtida möjlig kommunal dricksvattentäkt norr om Ryaberg har gjorts men kommer sannolikt inte att genomföras inom planperioden.

Försörjningsplan för dricksvattenförsörjningen i kommunen är under framtagande.

I kommunen finns ett par icke kommunala vattentäkter och samfälliga anläggningar som försörjer fler än en fastighet. Antalet privata brunnar som försörjer enstaka fastigheter med vatten är okänt.

Grundvatten är en resurs som måste skyddas för att säkra tillgången till rent dricksvatten nu och i framtiden. Bebyggelse, verksamheter eller andra åtgärder ska inte komma till inom vattenskyddsområden om det kan äventyra kommunens nuvarande eller framtida vattenförsörjning avseende antingen kvantitet eller kvalitet. Hänsyn till dricksvattenförsörjningen ska omfatta även tillrinningsområdet till våra viktigaste grundvattenmagasin.

Hållbar spillvattenhantering

Ca 90 procent av kommunens invånare är anslutna till det allmänna spillvattensystemet. Åtta reningsverk och ledningsnätet ingår i den allmänna spillvattenanläggningen som kommunen ansvarar för.

Läs mer:
Spillvattenplan för Halmstads kommun, Laholmsbuktns VA, 2013.

I bebyggda områden kan befintligt va-system utgöra ett hinder för förtätning genom för dålig kapacitet i ledningsnätet. För att kunna fullfölja de bärande strategierna i översiktsplanen, krävs att områden som pekats ut som utbyggnadsområden och som begränsas av för liten kapacitet för spill- och dricksvatten, prioriteras vid sanering och utbyggnad av ledningsnätet. Utvecklingen av Halmstads kommun med expansion av ny bebyggelse och verksamheter kommer att innebära ökade krav på reningsverkens kapacitet och effektivitet.

Kretsloppsanpassning av små avlopp i Halmstads kommun - en förstudie, WRS, 2012.

Avlopp från resterande 10 procent av kommunens invånare hanteras via ca 3 500 enskilda avloppsanläggningar. Huvuddelen av dessa består av infiltrationsanläggningar eller markbäddar. Enligt WRS:s förstudie *Kretsloppsanpassning av små avlopp i Halmstads kommun, från 2012*, bedöms ca 2 500 av dem vara i behov av åtgärder.

Bebyggelse på landsbygden ska så långt som det är praktiskt och ekonomiskt möjligt, anslutas till det kommunala avloppsnetet eller till väl fungerande gemensamhetsanläggning för avlopp. Hanteringen av enskilda avloppsanläggningar på landsbygden bör ta avstamp i uppsatta miljö kvalitetsnormer för vatten. Avrinningsområden med måttlig

eller dålig status på grund av övergödning bör prioriteras vid tillsyn. Krav på hög skyddsnivå bör ställas på anläggningarna i dessa områden. Kretsloppsanpassade lösningar ska alltid väljas vid nyetableringar i närheten av ytvattenförekomster där status är sämre än god med avseende på näringsämnen. Ny bebyggelse bör inte tillåtas där rening av spillvatten inte kan lösas på ett ur miljö- och hälsosynpunkt tillfredsställande sätt och påverkan på vattenkvaliteten minimeras, särskilt inom områden med risk för att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

"Riktlinjer för VA utanför verksamhetsområde" är under framtagande och kommer att antas av KF.

Hantering av VA utanför verksamhetsområde

Det finns starka önskemål om byggnation utanför befintliga tätorter och därmed utanför verksamhetsområde för allmän VA-hantering. Årligen behandlas ca 50 ansökningar om förhandsbesked/bygglov utanför tätorterna. För de som beviljas krävs ur drifts-, säkerhets-, miljö- och ekonomisk synpunkt hållbara va-lösningar.

För att åstadkomma hållbara lösningar bör förhandsbesked/bygglovsgivning begränsas till enstaka fastigheter/lägenheter. Om bebyggelsegrupper om fem eller fler fastigheter/lägenheter bildas av befintlig och tillkommande bebyggelse bör det övervägas om detaljplan ska upprättas.

Där det finns förutsättningar att ansluta tillkommande fastighet till befintlig eller kommande va-infrastruktur är detta att föredra ur hållbarhetsynpunkt. Detta kan beroende på geografiska och ekonomiska förutsättningar antingen ske genom att va-verksamhetsområdet utökas av kommunfullmäktige, eller att fastigheten ansluts till va-nätet som avtalskund. Om flera fastigheter/lägenheter är aktuella för anslutning genom avtal, bör anslutning ske i form av gemensamhetsanläggning.

Det finns ett bebyggelsetryck inom områden där va-infrastruktur saknas, men där framtida utbyggnad planeras. I de fall det finns konkreta, budgeterade och tidsatta planer på utbyggnad av va-infrastruktur kan det vara möjligt att lämna tidsbegränsade tillstånd för enskilda avloppsanläggningar som ska fungera fram till dess att infrastrukturen är utbyggd.

Där det inte finns anslutningsmöjlighet till allmän va-anläggning är enskilda va-lösningar nödvändiga. Anslutningar till väl fungerande enskilda gemensamhetsanläggningar för avlopp ska eftersträvas så långt det är praktiskt och ekonomiskt möjligt. Vid nyetableringar inom områden där hög skyddsnivå krävs enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut, bör kretsloppsanpassade lösningar (till exempel sluten tank med snålspolande/vacuum WC samt BDT-infiltration) väljas i första hand. Kretsloppsanpassade lösningar ska alltid väljas vid nyetableringar i närheten av ytvattenförekomster där status är sämre än god, med avseende på näringsämnen. Särskilda krav på enskilda avloppsanläggningar kan också behöva ställas om det finns risk för påverkan på enskilda och allmänna vattentäkter på grannfastigheter.

Dagvatten som tillför kvalitet

Pågående klimatförändringar med ett mildare klimat och en ökad nederbörd som följd ställer höga krav på hanteringen av dagvatten. Tillsammans med en ambition att förtäta befintlig bebyggelse ställer detta krav på nya lösningar. I områden där det helt saknas system för omhändertagande av dagvatten kan översvämning och bristande markdränering bli en följd. Byggnation på jordbruksmark kan också innebära att tidigare markdräneringar skärs av.

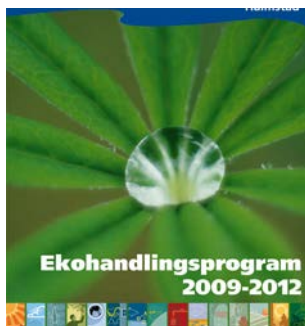
Dagvattnet ska i första hand hanteras lokalt i infiltrationsytor eller i öppna dagvattensystem, där dagvattnet synliggörs i staden. Grönytor och parker behöver ges fler funktioner så att de kan inrymma både rekreation, dagvattenhantering och naturvärden. Att synliggöra dagvattnet i staden innebär dessutom att estetiska värden kan lyftas.

I de områden där förtätning föreslås är det samtidigt viktigt att inte dagvattenhantering blir ett hinder, i vissa lägen behöver dagvattensystemet dimensioneras upp för att möjliggöra förtätning. Vid exploatering inom områden där förtätning föreslås bör dagvatten fördröjas inom området och flödet från området begränsas till att inte överstiga dagens flöde.

Läs mer:
Prioriteringsordning för utredning om vägföreningsområde, Samhällsbyggnadskontoret, 2013



Läs mer:
Ekohandlingsprogram 2009-2012 (KF 2008 §146)



Läs mer:
Handlingsprogram för hållbar energi 2010-2014 (KF 2010 §105)

Läs mer:
Underlag till regional biogasstrategi, slutrapport 2012-03-12 Länsstyrelsen i Hallands län

Läs mer:
*Förslag till renhållningsordning 2013-2016, remissversion (KS 20120904 § 215)
Renhållningsordning för Halmstads kommun 2009-2012 (KF 2009 § 56)*

Minskad energianvändning för att hantera klimatfrågan

Energi- och klimatfrågan är en av de största utmaningarna som världen och även Halmstads kommun står inför. Samhällsbyggandet behöver ett tydligt energiperspektiv med låg miljöpåverkan. Samtidigt ska energitillförseln vara säker och tillräcklig. Arbetet med fysisk planering och planering av bebyggelsestruktur, har stor betydelse för hur klimatmålen kan nås.

Den fysiska planeringen kan användas som ett verktyg för att bygga upp resurseffektiva och långsiktigt hållbara energisystem genom att till exempel skapa förutsättningar för fjärrvärme, energieffektivt byggande, användning av solenergi, laddstolpar för elbilar och planera bebyggelsestrukturen för ett minskat bilberoende. Planering som stödjer resurseffektivitet och en övergång till förnybara energikällor ger också en bättre beredskap för eventuella regleringar och höjda energipriser. Allra viktigast är att planera bebyggelsen längs kollektivtrafikstråk och skapa förutsättningar för minskade transporter och ett mer effektivt transportarbete.

Biogas bedöms ha en stor utvecklingspotential i länet och kan produceras lokalt från bland annat matavfall, gödsel, energigrödor, marina alger och våtmarksväxter. Genom Halland går det nationella stamnätet för naturgas. Närhet till ett distributionsnät för gas ger möjlighet till avsättning av all producerad biogas.

Hållbar avfallshantering

Avfallshantering utgör en del av samhällets tekniska försörjningsstruktur. Avfallet kan betraktas både som en resurs för material- och energiutvinning och som ett resursproblem då materialflödena och avfallshanteringen kan påverka kvaliteten på såväl luft, vatten som mark.

Inom EU finns en avfallshierarki som anger att uppkomsten av avfall i första hand ska förebyggas. Är det inte möjligt ska avfallet förberedas för återanvändning, materialåtervinnas eller energiutvinnas. Kan avfallet inte omhändertas med någon av dessa metoder ska det deponeras på ett säkert sätt.

I kommunen finns drygt 70 återvinningsstationer där hushållen kan lämna tidningar och förpackningar för materialåtervinning. Det finns också fyra bemannade återvinningscentraler där även återvinningsbart grovavfall, trädgårdsavfall och obrännbara fraktioner samt farligt avfall kan lämnas. Hushållsavfall som blir över efter källsortering hämtas vid fastigheten och går till förbränning för energiutvinning.

Kommunens ambition är att utveckla tillgängligheten i kommunens insamlingssystem för avfall och göra det enkelt för invånarna att handla på ett miljöriktigt sätt. Då det finns risker med avfallshantering behöver den fysiska planeringen ge möjlighet att utveckla insamlingsystemen så att säkerhet, miljö och arbetsmiljö kan säkerställas. Till exempel framkomlighet för hämtningsfordon, mark för gemensamhetsanläggningar, sopsug med mera.

(Se även kapitel 9 Risker och störningar, Deponier och förorenade områden sidan 78)

Prioritering av bredbandsutbyggnad

Utän bredband stannar dagens samhälle. En väl utbyggd bredbandsinfrastruktur stödjer utveckling av demokrati och e-tjänster inom välfärdstjänster, samt innovation och utveckling av verksamheter. Bredbandsinfrastruktur är också av avgörande betydelse för Halmstad som kunskapsstad. Genom att allt fler tjänster erbjuds via internet, blir också bredbandsinfrastruktur avgörande för Halmstads kommun som en attraktiv bostadsort. I dagsläget har 39 procent av befolkningen och 30 procent av arbetsställena i Halmstads kommun en möjlighet till uppkoppling med 50 Mbit/s eller snabbare. Motsvarande siffra för riket är 50 respektive 43 procent. (Post- och telestyrelsen, 2012)

Det är viktigt med fortsatt utbyggnad av bredband i kommunen. Ett fiberburet grundnät av bredband kompletteras av ett väl utbyggt luftburet nät främst för mobila enheter. Fortsatt förstärkning och utbyggnad av redundans, det vill säga dubbleringar av fiberdragning, i det fiberburna bredbandsnätet prioriteras i översiktsplanens stråk. I huvudlinjerna skapas möjligheter för anslutningspunkter till lokala byanät.

Utpekade områden för vindkraft

Halmstads kommuns tematiskt tillägg till ÖP 2000 för vindkraft, som antogs av KF 2009-12-17, är till största delen aktuellt och arbetas därför in i översiktsplanen. Syftet med vindkraftsplanen är att föreslå lämpliga respektive olämpliga områden för vindkraftsutbyggnad inom kommunen. Syftet är även att ange riktlinjer för placering av verken samt riktlinjer för prövning. Etablering av vindkraft i kommunen får inte ha en negativ påverkan på kommunens utveckling, Halmstads starka sidor och attraktivitet bör i allra högsta grad beaktas vid planering och lokalisering av vindkraft.

Sedan vindkraftsplanen antogs har Luftfartsverket förtydligat vilka principer som bör gälla inom flygets olika intresseområden. I Luftfartsverkets rapport Vindkraftverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsers närhet, daterad 2010-02-04, anges att ”kontrollzonen (CTR) är närmast att betrakta som ett ’skyddsområde’ för flygplatsen som i möjligaste mån ska vara fri från hinder. Etablering av vindkraftverk i dessa områden oavsett höjd är ytterst olämpligt och påverkar alltid luftfartygs möjligheter att flyga till flygplatsen. Detta innebär att områden nr 1 Getinge, som pekades ut i Vindkraftsplanen, inte längre är aktuellt som ett prioriterat område för vindkraft. Vindkraftsetableringar får inte komma till inom av Försvarsmakten utpekade hinderfria områden. (Se även sidan 189 om riksintressen för totalförsvaret)

Områden med höga värden för rekreation föreslås i översiktsplanen vara ett intresse som är oförenligt med vindkraft och därmed undantas från exploatering. För de två utpekade stora opåverkade områdena görs följande bedömning: Myrområdet kring Sävsered är oförenligt med vindkraft och undantas från exploatering. Norra delen av området norr om Slättåkra bedöms kunna samverka med vindkraft men får inte inverka negativt på ekologisk känsliga miljöer.

(För föreslagen vindkraftsutbyggnad se del B sidan 170 samt karta Vindkraft - Prioriterade områden, utredningsområden samt olämpliga områden sidan 171)

Läs mer:
Tematiskt tillägg till ÖP 2000
– vindkraft, Stadskontoret
Halmstads kommun, 2009



Läs mer:
Halmstads gröna värden –
från insektsliv till friluftsliv,
Stadskontoret, 2008

Planeringsinriktning – Hållbar dricksvattenförsörjning

Vattenförsörjningen säkerställs långsiktigt. Tillgång till dricksvatten av god kvalitet och i tillräcklig mängd säkras genom att skydda befintliga och framtida vattentäktsområden.

Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön som kan komma att aktualiseras i områden med viktiga grundvattenmagasin, inklusive tillrinningsområden, prövas nogga med hänsyn till eventuell påverkan på grundvattnet.

Jord- och skogsbruksåtgärder genomförs med särskild hänsyn till områdets betydelse för grundvattenförsörjningen.

Planeringsinriktning – Hållbar spillvattenhantering

Ny bebyggelse tillåts inte där rening av spillvatten inte kan lösas på ett ur miljö- och hälsosynpunkt tillfredsställande sätt och påverkan på vattenkvaliteten minimeras.

Utpekade utbyggnadsområden som begränsas av för liten kapacitet för spill- och dricksvatten prioriteras vid sanering och utbyggnad av ledningsnätet.

Hantering av enskilda avloppsanläggningar på landsbygden tar avstamp i uppsatta miljökvalitetsnormer för vatten. Avrinningsområden med måttlig eller dålig status på grund av övergödning prioriteras vid tillsyn. Krav på hög skyddsnivå ställs på anläggningarna.

Utökning eller inrättande av kommunala verksamhetsområden för spillvatten prioriteras i områden som ligger inom utvecklingsstråk och där miljökvalitetsnormer för vatten inte uppnås eller riskerar att inte uppnås.

Planeringsinriktning – Dagvatten som tillför kvalitet

Omhändertagande av dagvatten sker i så stor utsträckning som möjligt lokalt och bör beaktas tidigt vid planering av ny bebyggelse. Dagvattnet synliggörs i bebyggelsen och integreras med parker och torg.

Vid exploatering fördröjs dagvatten inom området och flödet från området begränsas till att inte överstiga dagens flöde.

Ny bebyggelse tillåts inte förrän dagvattenhantering är löst. Arbeta med att lösa dagvattenproblem prioriteras inom de utbyggnadsområden som pekas ut i översiktsplanen.

Andelen hårdgjord yta i tätorter begränsas för att minska hastigheten på ytavrinningen och möjliggöra för infiltration.

Omhändertagande av dagvatten sker i så stor utsträckning som möjligt i system som är öppna och skapar en naturlig fördröjning av vattnet. Detta är särskilt viktigt i områden som inte uppnår, eller riskerar att inte uppnå, miljökvalitetsnormen God ekologisk status.

Planeringsinriktning – Minskad energianvändning för att hantera klimatfrågan

Ny bebyggelsestruktur utformas så att energieffektiva och fossilfria lösningar för energi kan prioriteras.

Vid planering av nya områden för bebyggelse undersöks förutsättningar för uppvärmning med fjärrvärme och när fjärrvärme är aktuell samordnas den med framdragning av annan infrastruktur.

Planeringsinriktning – Hållbar avfallshantering

I samband med planläggning av bostadsområden redovisas lämpligt avfallsinsamlingsystem med hänsyn till säkerhet, miljö och arbetsmiljö.

Medverka i utveckling och komplettering av lämpliga områden för moderna återbruks- och återvinningscentra.

Planeringsinriktning – Prioritering av bredbandsutbyggnad

Bredband i fiber prioriteras i översiktsplanens stråk.

Luftburet bredband ses som en komplettering till fibernätet.

Bynät ansluts till huvudlinjerna.

Planeringsinriktning – Utpekade områden för vindkraft

Inom kontrollzonen för flygplatsen kommer inga högre byggnader eller anläggningar till.

Områden med höga värden för rekreation (pekas ut i Halmstads gröna värden – från insektsliv till friluftsliv, från 2008) föreslås pekas ut som ett intresse som är oförenligt med vindkraft och därmed undantas för exploatering. Dessa områden pekas i planen ut som områden olämpliga för vindkraft.

Stort opåverkat område Sävsered, pekas i planen ut som område olämpligt för vindkraft.

9. RISKER OCH STÖRNINGAR

Områden med särskilda miljöproblem måste särskilt beaktas i översiktsplanen. Det gäller exempelvis bullerstörda områden, förorenade områden, områden eller verksamheter som kräver skyddszoner eller områden som är särskilt känsliga för störningar eller påverkan. Föroreningar i mark och vatten kan medföra risker för människors hälsa och vår miljö. Översiktsplanen syftar till att tillgodose tillräckligt skydd för områden, anläggningar och verksamheter som innebär risk.

Läs mer:

Rapport 5608 Förorenade områden och fysisk planering, Naturvårdsverket och Boverket, 2006

Bättre plats för arbete, Boverket, 2005

Deponier och förorenade områden

I Halmstads kommun finns i dagsläget 700 potentiellt förorenade områden. 120 av dessa objekt har inventerats av länsstyrelsen och har klassats som mycket stor eller stor risk för människors hälsa och miljö. Det är hög sannolikhet att vissa av dessa områden kan komma att kräva åtgärder av något slag, exempelvis saneringsåtgärder. Osäkerheten kring föroreningsgrad i riskklassade områden är stor.

I kommunen finns 47 deponier dokumenterade. Av dessa är majoriteten avslutade och iordningställda genom marktäckning. Tolv av dem uppges i inventering från 1984 innehålla miljöfarligt avfall. Inventeringen från 1984 redovisar deponier som inte finns med i Länsstyrelsens kartskikt över förorenade områden. Osäkerheten är stor kring vad som ligger i deponierna, var de legat och vilken utbredning de haft. Orsakerna till att mark och vatten förorenats kan vara många och föroreningarna kan härstamma från mycket gamla verksamheter. Verksamheter som orsakat föroreningar har i många fall legat på mark som är eller kan komma att bli aktuell för utveckling av Halmstad eller andra tätorter. När attraktiva förtätningsslägen bebyggs eller verksamhetsområden omvandlas, måste detta föregås av utredning av risk för föroreningar i mark och vatten.

Problematiken kring nedlagda deponier och föroreningar i mark och vatten är mycket komplex och därför kan översiktsplanen endast ange generella riktlinjer om försiktighet i dessa områden.

Inom kommunen finns i dagsläget fyra pågående deponier och i Kistinge planeras anläggning av en framtida avfallsanläggning. Översiktsplanen redovisar nedlagda deponier och inriktningen är att påverkan från nedlagda deponier för människor och miljö ska vara så liten som möjligt. (Se karta Risk och hänsyn sidan 173)

Låg risk för markradon

Större delen av kommunen består av mark med låg eller normal risk för markradon enligt Markradonutredning för Halmstads kommun, Sveriges Geologiska AB, 1989. Inom kommunen finns inga högriskområden för markradon. Den mark som har förhöjd radonrisk utgörs av jordarter med stor genomsläpplighet, framförallt grusåsar. Förhöjda halter av markradon har uppmätts i grusåsarna på Kärleken/Sofieberg och i Eldsberga. Generellt förhöjd radonhalt i berggrunden förekommer inte i kommunen men enstaka pegmatitgångar med relativt hög radonhalt har påträffats. Risken för radonhalter i brunnsvatten bedöms som liten.

Täktverksamhet och annan miljöstörande verksamhet

Miljöstörande verksamheter samt täkter är anläggningar eller verksamheter som på ett eller annat sätt kan påverka sin omgivning negativt. (Se karta Risk och hänsyn sidan 173) Buller, damm, föroreningar, lukt, vibrationer och ljus är exempel på störningar för omgivningen som kan uppkomma vid dessa anläggningar. Inriktningen i översiktsplanen är att möjliggöra dessa verksamheter med minsta möjliga påverkan på människor och miljö i omgivningen.

I kommunen finns 13 stycken berg- och grustäkter. Ett par av täkterna är mycket omfattande med frekvent borrhning, sprängning och utlastning, ofta kombinerat med krossning av reststen och fast berg. Täkterna kan också ha stor inverkan på landskapsbilden och kan upplevas som ”sår” i landskapet. Störningarna från befintliga berg- och grustäkter ska vara så små som möjligt och ny bebyggelse bör inte tillåtas i dess påverkansområde. Eventuell utvidgning eller nya berg- och grustäkter ska lokaliseras så att störningar från verksamheten, inklusive transporter, för boende och omgivning minimeras. För täktverksamheter gäller även att områden av riksintressen för värdefulla ämnen och mineraler ska skyddas mot åtgärd som kan försvåra brytningen för nuvarande och kommande generationer.

Andra miljöfarliga verksamheter med processer eller produkter som kan medföra påverkan på människor och omgivning vid eventuellt haveri eller olycka ska tillsammans med övriga, av räddningstjänsten identifierade, riskobjekt särskilt beaktas vid planering och prövning av ärenden inom deras påverkansområde.

Minimera störning från buller

Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem som framförallt skapas av fordonstrafik och vissa typer av verksamheter. Det största problemet med buller från transporter uppstår i boendemiljöer. Under 2009 tog Halmstads kommun fram åtgärdsplan och åtgärdsprogram för bullerstörda fastigheter längs kommunala gator.

Nya vägar och bostäder ska planeras med bra standard på bullerskydd så att inte nya problem skapas. Planering ska också stödja användandet av mindre bullrande alternativ som gång, cykel och mer tystgående kollektivtrafik. Ökat buller på grund av trafikökning på befintliga gator och leder kan därför minimeras genom att arbetet inriktas på källan till störningen och inte på reaktiva skyddsåtgärder. Ur hållbarhets-synpunkt är en grundläggande strategi i översiktsplanen att förtäta och bygga ut med stråk med väl utvecklad kollektivtrafik och cykelvägar.

Nu gällande riktvärde för buller är ofta svårt att uppnå i tät stadsmiljö mot gata och järnvägsspår. Avsteg från riksdagens bullerriktlinjer föreslås kunna tillåtas i de områden som har identifierats som noder i staden –med tät bebyggelse och god tillgång till service och kollektivtrafik. Förutsättningen är att en tyst sida kan åstadkommas. Vid de tillfällen det bedöms finnas risk för att värdena överskrids, tas analys för framtida buller fram.

Läs mer:

Bullerkartläggning - att användas som underlag vid upprättande av åtgärdsplan Halmstad tätort, Teknik- och fritidsförvaltningen, 2009

Åtgärdsplan för buller från vägtrafik Halmstad tätort, Teknik- och fritidsförvaltningen, 2009

Ett växande problem är bristen på tysta rekreationsområden, speciellt i tätortsnära miljöer. (Se även kapitel 5 Natur- och kulturmiljövården, Stora opåverkade områden sidan 50)

Eftersom Halmstads flygplats ligger så centralt i staden påverkar framförallt de maximala bullernivåerna från flyget en stor del av stadens bebyggelse. Antalet flyg är förhållandevis få och därför har det även vägts in hur ofta de maximala bullernivåerna överskrids. En utredning har tagits fram av WSP där hänsyn har tagits till antalet flyg baserat på flygplatsens tillstånd och hur ofta de maximala riktvärdena överskrids. Även åt vilket håll start och landning i huvudsak sker har vägts in i beräkningen. Resultatet visar att bullerpåverkan är störst i området norr om flygplatsen. (Se karta Risk och hänsyn sidan 173) Inom detta område ska inga nya bostäder tillkomma.

Planeringsinriktning – Deponier och förorenade områden

Nedlagda deponier och områden som pekas ut som potentiellt förorenade områden hanteras med försiktighet.

Nedlagda deponier och områden som pekas ut som potentiellt förorenade och som ligger inom områden med risk för översvämning (hundraårsflöden) eller ras- och skredriskområden observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.

Områden som pekas ut som potentiellt förorenade och som ligger inom områden viktiga för kommunens nuvarande och framtida dricksvattenförsörjning observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.

Detaljplaner som berörs av nedlagda deponier eller förorenade områden kräver fördjupad riskbedömning. Om tidigare undersökningar saknas genomförs en översiktlig miljöteknisk markundersökning med provtagning och analys av föroreningar. Utredningarna ska kunna utgöra underlag för en bedömning av om marken är lämplig för den förslagna markanvändningen samt för en bedömning av vilka ytterligare åtgärder för avhjälpande av föroreningen som kan behövas vid en exploatering. Finns tidigare undersökningar kompletteras dessa vid behov.

I nya detaljplaner som berör nedlagda deponier eller områden där markförorening konstaterats, ställs krav på säkerhetshöjande eller skadeförebyggande åtgärder. Alternativt kan bestämmelse med villkor för lovgivning införas.

Planeringsinriktning – Tåktverksamhet och annan miljöstörande verksamheter

Hänsyn tas till verksamheternas påverkan på omgivningen vid detaljplanering och bygglov. Denna hänsyn bör vara dubbelriktad. Dels bör inte verksamheter lokaliseras för nära befintliga bostäder, dels bör bostäder inte lokaliseras nära verksamheter med miljöpåverkan. Hur stora skyddsavstånden bör vara är beroende av vilken sorts verksamhet det rör sig om. Därför måste en bedömning göras ifrån fall till fall.

Planeringsinriktning – Minimera störning från buller

Vid planering för bostäder och verksamheter tas hänsyn till riksdagens generella riktlinjer för buller. Vid de tillfällen det bedöms finnas risk för att värdena överskrids, tas analys för framtida buller fram.

Avsteg från bullerriktlinjer föreslås kunna tillåtas i de områden som har identifierats som noder i staden – med tät bebyggelse och god tillgång till service och kollektivtrafik. Förutsättningen är att en tyst sida kan åstadkommas.

Vid planering tas hänsyn till det buller som uppstår genom Halmstad flygplats tillståndsgivna verksamhet.

10. MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT OCH VATTEN

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen, med stöd av miljöbalken, meddelat miljö-kvalitetsnormer. Miljö-kvalitetsnormer anger föroreningsnivåer eller störningsnivåer som inte får över-skridas eller underskridas. De flesta av miljö-kvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. Det finns i dag normer för utomhusluft, vattenförekomster, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. Halmstads kommun berörs av miljö-kvalitetsnormer för vatten, fisk- och musselvatten och utomhusluft.

Miljö-kvalitetsnormer för vatten

Målsättningen med miljö-kvalitetsnormerna för vatten är att alla yt- och grundvatten i Europa ska vara av bra kvalitet år 2015 och att inget vatten får försämrats under tiden. Vissa undantag och tidsfrister finns.

Med utgångspunkt i vattnets avrinningsområden har arbetet i Sverige organiserats i fem vattenmyndigheter. Halland tillhör Västerhavets vattendistrikt och Halmstads kommun berörs av fyra avrinnings-områden: Genevadsån, Fylleån, Nissan, Suseån och ett kustområde. Vattenmyndigheten i Västerhavets vattendistrikt har bedömt samtliga vattenförekomsternas tillstånd och fastställt miljö-kvalitetsnormer för dessa. Ett åtgärdsprogram för att nå uppsatta normer har tagits fram. Enligt miljöbalken ska myndigheter och kommuner vidta de åtgärder som behövs enligt åtgärdsprogrammet.

Översiktsplanen tar hänsyn till miljö-kvalitetsnormer för vatten i av-vägningar om lämpligaste markanvändning. Översiktsplanen ska bidra till att miljö-kvalitetsnormerna för vatten uppnås och att underlätta för ställningstaganden i områden som har sämre vattenkvalitet eller där miljö-kvalitetsnormerna för vatten riskerar att inte uppnås.

Ytvatten

I Halmstads kommun finns omkring 80 vattendrag och sjöar som räknas som vattenförekomster med fastställda miljö-kvalitetsnormer. Både ytvattnets ekologiska och kemiska status har bedömts. Detta har gjorts utifrån förekomsten av miljögifter, främmande arter, övergödning, försurning och fysisk påverkan.

Förenklat kan man beskriva tillståndet i ytvattnet i Halmstad som att vattendrag och sjöar i det öppna slättlandskapet är påverkade av övergödning, medan skogslandskapet i kommunens östra delar delvis är drabbat av försurning. För att minska effekterna av försurningen och för att uppnå en bättre vattenkvalitet behövs fortsatt kalkning av sjöar och vattendrag. Förekomsten av fysiska hinder och morfologiska förändringar finns i stort sett i samtliga vattendrag i varierande grad.

För att uppnå bättre kvalitet på ytvatten kan påverkan begränsas genom riktlinjer för bebyggelse, dagvatten och spillvattenhanteringen i känsliga områden.

VISS

Vattenmyndigheterna och Länsstyrelserna har utvecklat en gemensam databas, vars syfte är att underlätta vattenförvaltningsarbetet. I VISS kan man bland annat se statusklassningar, miljö-kvalitetsnormer, risk-bedömning och miljöproblem för de olika vattenförekomsterna i kommunen.
www.viss.lst.se

Läs mer:

Utredning vattenförekomster Halmstad, underlag till översiktsplan, Tyréns, 2012.

VISS och Vattenkartan,
www.viss.lst.se

Havs- och vattenmyndighetens hemsida
www.havochvatten.se

Förordningen (2001:554) om miljö-kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten, Naturvårdsverket

Naturvårdsverkets förteckning (NFS 2002:6) över fiskvatten som ska skyddas enligt förordning (2001:554).

Kustvatten

I arbetet med EU:s ramdirektiv för vatten har Västerhavets vattendistrikt delat in kustvattnet i tre delar där Laholmsbukten utgör en avgränsad del med särskilda förutsättningar. Samtliga kustvatten påverkas i dag av marina miljöproblem såsom kraftiga algbloomingar, syrebrist och av att tång och alger ansamlas på vissa långgrunda sandstränder som är viktiga för bad och rekreation, t.ex. Tylösand, Villshärad och Gröningen på Östra stranden.

Det huvudsakliga miljöproblemet för kustvattnet är övergödning. Kustvattnet utanför Halmstad har idag måttlig eller otillfredsställande ekologisk status och har fått tidsfrist till år 2021 för att uppnå miljö-kvalitetsnormerna. Västerhavets vattendistrikt konstaterar också att det finns risk att kustvattnet inte uppnår god ekologisk status ens under denna tidsfrist.

För att uppnå bättre kvalitet på kustvattnet behöver läckaget av övergödande ämnen till havet minskas. Åtgärder som genomförs på land för att minska påverkan på vattendragen ger också minskad belastning på havet.

Grundvatten

Grundvatten förekommer ofta i större mängd i grusåsar och andra isälvsavlagringar. Halmstad har god tillgång till grundvattenmagasin och allt kommunalt dricksvatten är naturligt grundvatten. Våra grundvattenmagasin står ofta i samband med varandra och sammanfaller inte helt med avrinningsområden ovan mark.

Samtliga grundvattenmagasin har god kvantitativ status. Även den kemiska statusen är god i dagsläget, men enligt Västerhavets vattendistrikt riskerar flera av grundvattenförekomsterna att få försämrad status och därmed inte kunna nå målet god kemisk status till 2015. Risken bedöms vara störst för vattenförekomster i slättlandskapet och i kustnära lägen där nitrat är en betydande påverkanskälla. Flera av kommunens tätorter ligger i detta område. Ett exempel på påverkan på grundvattnet är den tidigare vattentäkten i Holm som har tagits ur drift p g a höga halter bekämpningsmedelsrester. I Eldsberga har förorenad mark med tungmetaller och industriutsläpp konstaterats vilket skulle kunna utgöra en risk för grundvattnet.

Översiktsplanen har som strategi att påverkan från bebyggelse, verksamheter, dag- och spillvatten ska begränsas för att behålla, och om möjligt förbättra, grundvattnets goda kemiska och kvantitativa status. Även successiva förändringar och sammanlagd påverkan bör uppmärksammas vid planering och prövningar inom grundvattenförekomsterna.

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

I Halmstads kommun omfattas Fylleåns sträckning från kusten upp till Simlångssjöarna även av fiskvattendirektivet. Fylleån och dess unika laxstam är ett riksintresse för naturvården och ett utpekad Natura 2000-område. Fylleån är dessutom enligt MB 4 kap 6§ skyddad mot utbyggnad av vattenkraftverk och vattenreglering. De huvudsakliga miljöproblemen inom Fylleåns avrinningsområde är försurning, övergödning och fysisk påverkan, vilken har gett negativa effekter på fiskbeståndet av lax och öring.

Hela avrinningsområdet bedöms vara i riskzonen att inte uppnå god ekologisk status fram till 2015 och tidsfrist från miljökvalitetsnormerna har getts fram till 2021. I söder ges tidsfrist på grund av problem med övergödning och i norr på grund av försurning.

Utomhusluft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft omfattar elva olika ämnen som förekommer i luft. De fastställda kvalitetskraven för dessa ämnen överskrids inte i Halmstads kommun i dag. Det finns dock områden i centrala Halmstad som ligger inom riskzonen.

Planeringsinriktning – Miljökvalitetsnormer för vatten: Ytvatten, kustvatten och grundvatten

(Se även kapitel 8 Tekniska system i ett hållbart samhälle Planeringsinriktning - Hållbar spillvattenhantering samt Planeringsinriktning - Hållbar dricksvattenförsörjning, Planeringsinriktning – Dagvatten som tillför kvalitet.)

Kommunen har en positiv inställning till anläggande av våtmarker och skydds-zoner i områden med höga näringshalter och övergödningsproblematik.

Åtgärder i vattendrag som innebär hinder för havsvandrande fiskarter eller medför annan påtaglig skada för vattendraget och vattenorganismerna undviks.

Planeringsinriktning – Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Förbättringar för att upprätthålla fiskbestånden i Fylleån och dess biflöden sker genom exempelvis översyn av eventuella vandringshinder.

Vattenkvaliteten i Fylleån upprätthålls och kalkning sker i den omfattning att detta är möjligt.

Planeringsinriktning – Utomhusluft

Kommunen verkar för att miljökvalitetsnormerna för luftkvaliteten även fortsatt inte överskrids, genom att skapa möjligheter för hållbara transporter och genom att planeringen medverkar till ett minskat bilberoende.

DEL B

ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

STRÅKEN OCH ORTERNA

HÅLLBAR BEBYGGELSESTRUKTUR

Kommunen har sedan många år haft en jämn befolknings-tillväxt med en genomsnittlig ökning med 500-600 personer/år. Den beräknade befolkningsökningen till år 2030 är cirka 12 000 personer. I kommunens bostadsförsörjningsprogram från 2011 räknas det med att det till år 2030 behöver byggas cirka 8000 nya bostäder, varav 6500 av dessa är belägna i staden och resterande 1500 i kommunens orter och på landsbygden. (Detta innebär att det i genomsnitt behöver färdigställas cirka 400 bostäder per år fram till år 2030.)

Ut från Halmstad sträcker sig de fem stråken där utveckling av bostadsbebyggelse, service, kollektivtrafik, verksamheter och turism föreslås. En av de viktigaste förutsättningarna för stråkprincipen är fungerande och attraktiv kollektivtrafik med tåg eller buss. Mellan stråken, och mellan orterna i stråken, sker utveckling av jord- och skogsbruk och friluftsliv i kombination med bevarande av viktiga landskapsvärden. Detta är grundprinciperna för den hållbara bebyggelsestruktur som föreslås för Halmstads kommun. *(För mer om principen för utveckling i stråk se del A kapitel 1 Fingerstruktur att bygga i stråk sidan 16-23)*

Serviceorter

I samtliga orter runt om i kommunen ska ny bebyggelse i första hand tillkomma genom förtätning inom befintlig struktur. Med förtätning menas bebyggelse som tillkommer inom tätortsgränsen. På kartorna för respektive serviceort pekas större förtätningsområden ut. Även enstaka tomter eller mindre områden lämpar sig på många håll för förtätning. Små områden markeras dock inte på kartorna. *(För mer om förtätning se del A kapitel 3 En god livsmiljö sidan 29-31).*

I serviceorterna och i Halmstad föreslås dessutom nya sammanhängande områden med blandad bebyggelse i direkt anslutning till befintlig struktur, som en utvidgning av orten eller staden. I några fall föreslås sådan utbyggnad på jordbruksmark. Då är det viktigt att exploateringen i så liten grad som möjligt fragmenterar stora sammanhängande jordbruksarealer.

Generellt för serviceorterna gäller att komplettering med fler-bostadshus behövs i centrala lägen för att skapa en ökad variation av boendeformer. Fler mindre och tillgängliga lägenheter möjliggör för äldre att bo kvar och för unga att flytta in. Flerbostadshus centralt i orterna ökar underlaget för service och stärker de stråk som kollektivtrafiken byggs upp kring. I de flesta serviceorter finns också ett behov av förnyelse i centrum, till exempel med komplettering av service, förtätning med fler bostäder eller upprustning och utveckling av utemiljön. *(För definition av serviceorterna se del A kapitel 1 Fingerstruktur att bygga i stråk sidan 18-19)*

Grönstruktur i orterna

Tillgång till kvalitativa grönytor och kopplingar ut i landskapet ska värderas högt. Gröna kopplingar som är viktiga att bevara pekas ut på karta för att undantas från förtätning. Mindre gröna ytor för utveckling pekas generellt inte ut i översiktsplanen utan bör ses över i samband med exploatering inom respektive ort. Generellt behöver gång- och cykelkopplingar förstärkas mellan de större orterna och omgivande natur- och rekreationsområden.

Landskapet mellan stråken och mellan orterna

Ett viktigt skäl till att koncentrera bebyggelse längs stråk och att främst förtäta inom befintlig bebyggelsestruktur är att det möjliggör en prioritering av landskapets värden. Mellan stråken ska landskapet tillåtas dominera med alla sina funktioner och värden, från odlingsmark och andra ekologiska tjänster till friluftsliv, landskapsbild och natur- och kulturmiljövärden. Innan värdefull jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse ska möjligheter till förtätning ha prövats. Naturområden och rekreatiomsområden som i *Halmstads gröna värden* markeras som värdefulla redovisas på kartorna för serviceorterna och för staden samt på karta över skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö.

Ofta är orternas gränser mot omgivande landskap betydelsefulla. Gränsen upplevs från båda håll, dels inifrån tätorten och dels betraktad utifrån, från det omgivande landskapet. Gränsen kan vara en viktig länk till landskapet och dess värden. Samtidigt är gränsen bebyggelsens sista utpost och syns på långt håll och är ofta ortens entré. De gränser som har ansetts särskilt viktiga att bevara har markerats på kartor. Nya gränser som uppstår när orterna byggs ut ska förhålla sig till landskapet och utformas med omsorg.

Nya förutsättningar kan leda till fler utvecklingsmöjligheter

Serviceorter har pekats ut utifrån befintliga förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. Det finns ett antal kända faktorer som kan komma att förändra planeringsförutsättningarna för vissa orter före 2030. Säkert finns det ännu fler okända. Sådana nya planeringsförutsättningar kan leda till att en del av det som föreslås behöver omvärderas.

Om det tillkommer ett stationsläge för pendeltåg i Getinge utgör det en sådan ny planeringsförutsättning. Tillsammans med satsningar på ny skola i Steninge, kan det leda till att det finns behov av mer utveckling av Steninge, med såväl offentlig och kommersiell service som bostadsbebyggelse.

Vid en utbyggnad av avloppsnätet från Simlångsdalen till reningsverket vid Västra stranden kommer det finnas samhällsekonomiska argument för att ansluta fler bostäder längs sträckan. Det gäller framförallt Marbäck och Skedala. Det är viktigt att kollektivtrafik och cykelstråk byggs ut i takt med en sådan utveckling.

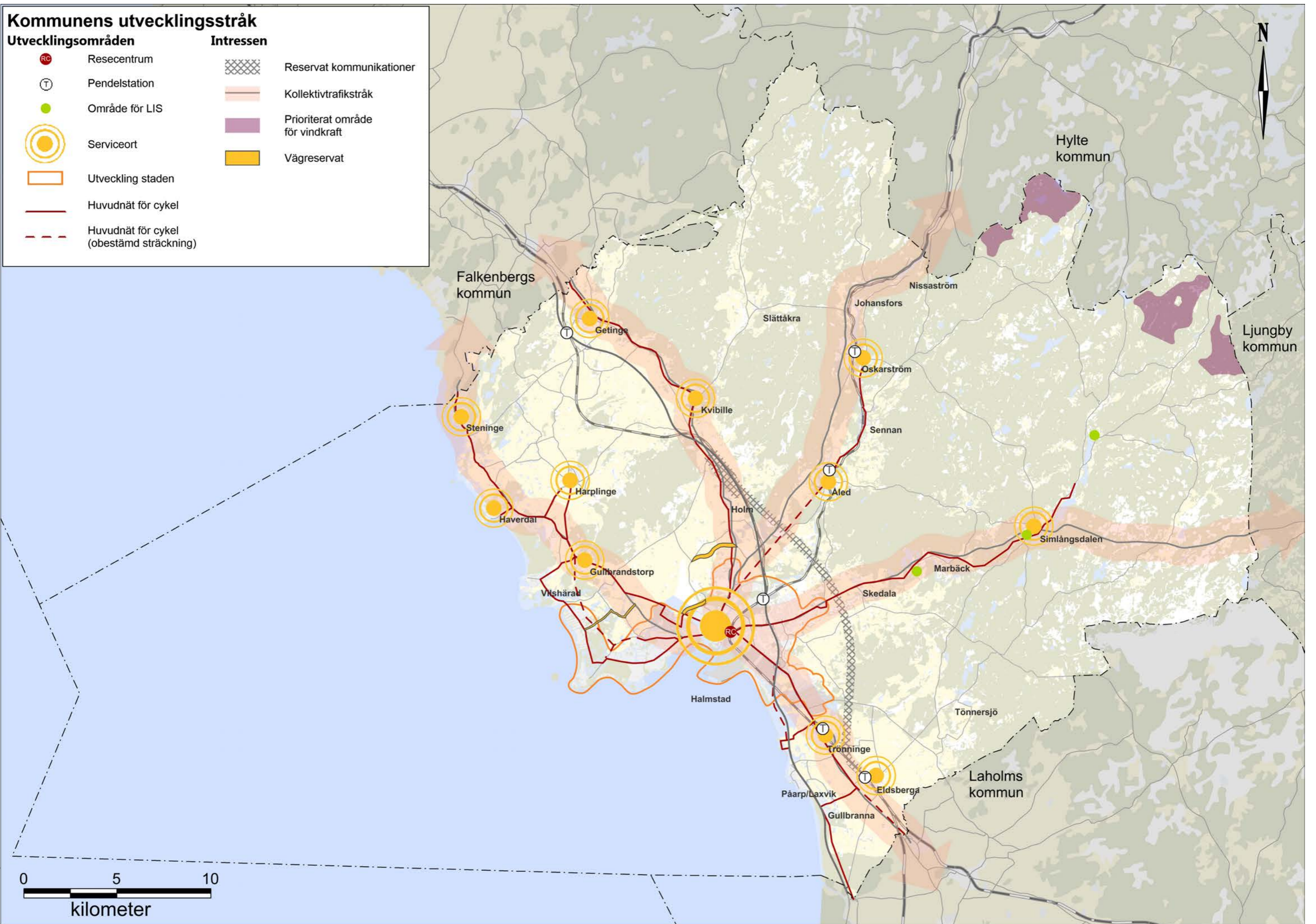
Kommunens utvecklingsstråk

Utvecklingsområden

-  Resecentrum
-  Pendelstation
-  Område för LIS
-  Serviceort
-  Utveckling staden
-  Huvudnät för cykel
-  Huvudnät för cykel (obestämd sträckning)

Intressen

-  Reservat kommunikationer
-  Kollektivtrafikstråk
-  Prioriterat område för vindkraft
-  Vägreservat



0 5 10
kilometer

ÖVERGRIPANDE TRANSPORTSYSTEM

Läs mer:

Cykelplan 2010 Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, Teknik- och Fritidsförvaltningen, Halmstads kommun, 2010

Läs mer:

Handlingsprogram för hållbara transporter, Samhällsbyggnadskontoret, Halmstads kommun, 2012

Handlingsprogram för hållbara transporter, del 2 Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), Norconsult, 2011

Ansvar för investeringar och underhåll av vägnätet i kommunen är uppdelat på flera olika parter och vägnätet är uppdelat i kommunala, regionala, nationella samt enskilda vägar. Halmstads kommun är ansvarig för det kommunala vägnätet, vilka framförallt finns i Halmstads tätort samt delar av vägnätet i Getinge och Oskarström. Trafikverket är ansvarig för regionala och nationella vägar, vilka omfattar i stort sätt alla större vägar utanför Halmstads tätort. För investeringar i det regionala vägnätet har också Region Halland ett inflytande. För enskilda vägar är vägsamfälligheter ansvariga.

Under 2013-2014 tar Hallands- trafikerna fram stråkstudier för respektive regionbusstråk i Halmstads kommun.

Kompletteringar för gång- och cykeltrafik

Huvudnät för cykel ska fram till 2030 i första hand byggas ut längs kommunens fem stråk. Utveckling av huvudnätet för cykel i kommunen är framförallt inriktat på cykelvägar mellan orter i stråken och Halmstads tätort.

Under planperioden kommer även Kattegattleden att byggas ut. Kattegattleden är en bilfri cykelled mellan Göteborg och Helsingborg vilken genom Halmstads kommun framförallt byggs ut i stråket för norra kusten och södra kusten samt genom Halmstads tätort. Cykelleden byggs framförallt för turism men kommer även underlätta arbetspendling med cykel. Till stor del används även befintliga cykelvägar. Kattegattledens del genom Hallands byggs genom samarbete mellan Trafikverket, Region Halland och kommunerna i Halland.

Kopplingar tvärs mellan stråken prioriteras först efter att huvudnätet längs stråken ska vara utbyggt. Vid en eventuell utbyggnad av cykelvägar mellan stråk ska orter med särskilda skäl, till exempel om barnen går i skola i en närliggande ort, prioriteras. Att binda ihop samtliga mindre orter i kommunen med Halmstad tätort och med varandra skulle vara optimalt. En sådan utbyggnad skulle dock innebära mer än tio mil ny cykelbana. Det finns flera kopplingar på tvärs som bör aktualiseras, till exempel mellan Harplinge och Kvibille samt mellan Getinge och Steninge för att binda ihop inlandet med kusten.

Utveckling av kollektivtrafiken

Kollektivtrafikstråk som planeringsförutsättning

Kollektivtrafiken behöver fortsätta utvecklas för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. För att en sådan utveckling ska vara samhällsekonomiskt försvarbar behöver kollektivtrafiken koncentreras till stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda, det vill säga i de stråk där det finns tillräckligt många invånare, bostäder och arbetsplatser.

En av utgångspunkterna för den hållbara bebyggelsestrukturen är kollektivtrafiken. Regionbussarnas linjedragning och hållplatslägen längs stråken är viktiga planeringsförutsättningar för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse. Att ange huvudstrukturen för kollektivtrafiken som viktiga planeringsförutsättningar innebär att de bör betraktas som fysiska strukturer som inte med lätthet förändras.

Det är viktigt att bebyggelseutvecklingen stöder användandet av kollektivtrafik. Bebyggelse av bostäder och verksamheter ska i första hand ske utmed kollektivtrafikstråk och nya bostadsområden ska planeras inom upptagningsområdet för kollektivtrafik, vilket innebär 400 meter i områden med stadstrafik och 1000 meter i områden med regionbusstrafik.

Utveckling av tågtrafiken blir en ny planeringsförutsättning

På längre sikt behöver nya pendelstationer tillkomma i ett par av kommunens serviceorter längs Västkustbanan, Halmstad-Nässjö järnväg och Markarydsbanan.

När Västkustbanan är utbyggd till dubbelspår samt kompletterad med fyrspår och mötesspår där så behövs, ges möjligheten att trafikera med både interregional-, regional- och lokal trafik. Idag finns pendeltåg mellan Göteborg och Kungsbacka samt Pågatåg i Skåne. För Halmstad ger framtidens trafikering möjligheter att utveckla stationslägen vid några av de orter i kommunen som ligger nära Västkustbanan. Inom översiktsplanens planperiod år 2030 föreslås ett pendelstationsläge i Getinge.

I *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013, Region Halland 2012*, anges som målbild att Markarydsbanan 2030 ska trafikeras med minst 10 dubbelturer. Översiktsplanen föreslår efter 2030 en pendelstågsstation i kommunens södra delar i Trönninge alternativt Eldsberga. Även pendelstation i Laholms kommun längs Markarydsbanan skulle vara en positiv utveckling för boende i Halmstad kommuns södra delar.

Halmstad-Nässjö järnväg bör successivt förbättras och elektrifieras så att banans attraktivitet för gods- och persontransporter ökar. Banan är en betydelsefull länk till Västkustbanan och Halmstads hamn. Som ett led i att höja banans attraktivitet för pendlare bör fler stationslägen eftersträvas. Tågstopp bör förutom i Oskarström inom planperioden även kunna ske i Åled. I samband med utveckling av Halmstad-Nässjö järnväg föreslås att Oskarström får ett nytt stationsläge med bättre möjlighet att kopplas till centrum.

Pendlingsnoder

En satsning på pendlingsnoder längs regionbusslinjerna behövs för att underlätta för resenärerna. Här ska finnas parkeringsmöjligheter för cyklar och bilar och ibland tillgång till service. God tillgänglighet samt säkra och trygga gång- och cykelvägar till hållplatserna bör särskilt eftersträvas.

Kommunikationsreservat för järnväg

Kommunikationsreservatet öster om Halmstad sträcker sig från Holm till Eldsberga och är 450 meter brett. Reservatet ska göra det möjligt att i framtiden avlasta järnvägen genom Halmstad från godstrafik, i synnerhet trafik med farligt gods. Eventuellt ska på mycket lång sikt även en ny sträckning av motorvägen inrymmas i reservatet. Reservatet utökas dock inte för att rymma ny motorväg. En eventuell framtida motorvägssträckning utreds istället vidare tillsammans med angränsande kommuner.

Reservatet ska hållas fritt från bebyggelse och anläggningar som kan försvåra genomförandet av infrastruktur.

Läs mer:
Kommunikationsstråk Halmstad, Vectura , 2013

STRÅKET LÄNGS NORRA KUSTEN



Stråkets karaktär och utvecklingspotential

Kuststräckan norrut från Halmstad mot Falkenbergs kommun är mycket attraktiv, både ur rekreations- och turistperspektiv och även för boende. Bebyggelsetrycket är högt samtidigt som en del av kustens attraktionskraft ligger just i det öppna landskapet, utblickarna över havet och de strandnära skogsområdena. Orterna längs kusten har sitt ursprung i den fritidshusbebyggelse som började komma till under 1900-talets början då allt fler badgäster började söka sig ut till salta bad och frisk luft. Gullbrandstorp och Harplinge, som ligger en bit in från kusten, är mer utpräglade stationsorter.

För att värna de höga värden som finns inom kustområdet och hindra en överexploatering är inriktningen att enstaka ny bebyggelse inte bör tillkomma inom riksintresse för högexploaterad kust. Detta område bedöms som alltför känsligt och allmänintresset så stort att det behövs särskilda restriktioner utöver riksintresset. Ska ny bebyggelse tillkomma föregås denna av detaljplan. Bebyggelseutveckling inom kustzonen, där riksintresse för högexploaterad kust råder, föreslås ske genom att befintliga orter kompletteras med bebyggelse. Orterna föreslås i första hand växa inom befintlig tätortsgräns genom olika typer av förtätning. I den mån ny mark behöver tas i anspråk för tätortsbebyggelse föreslås orterna växa inåt land och inte längs med kusten. Detta är viktigt för att säkerställa att de värden som finns i landskapet mellan orterna bevaras.

För att värna det känsliga landskapet även för de orter som ligger utanför riksintresset är det viktigt att vara restriktiv mot bebyggelse mellan de orter som finns utmed stråket. Bebyggelsen bör inte spridas ut för mycket utan koncentreras till orterna som föreslås förtätas och få väl gestaltade gränser mot omlandet.

Orterna längs stråket

Orterna i stråket har varierade förutsättningar att växa, framförallt med hänsyn till vilka möjligheter det finns att pendla till och från orten samt vilket underlag för service som finns. De orter i stråket som har bäst förutsättningar att växa och som benämns serviceorter är Haverdal, Harplinge, Gullbrandstorp och Steninge. I dessa orter finns en god kombination av befintligt serviceutbud, efterfrågan på bostäder och utvecklingsmöjligheter för kollektivtrafiken. I dessa orter föreslås därför en större utbyggnad än i övriga orter längs den norra kusten.

Särskilt Haverdal och Gullbrandstorp är väl försörjda med kollektivtrafik. Harplinge däremot ligger inte i ett av regionbussarnas kollektivtrafikstråk och är något sämre försörjt med kollektivtrafik. Orten har dock en god grundservice och flera arbetsplatser. För att stärka underlaget för service föreslås utbyggnad, men i begränsad omfattning för både bostäder och verksamheter.

I Villshärad finns ett mycket begränsat serviceutbud och i orten föreslås därför begränsade utbyggnadsmöjligheter med endast en viss komplettering av bebyggelsen i form av förtätning. I Villshärad finns vissa möjligheter till förtätning. Om orten efter 2030 ska växa till ytan bör det ske österut, inåt land.

Läs mer:
*Planutredning för Särdal,
KS 2012-09-04*

Kommunikationer

Gång- och cykeltrafik kopplas till kollektivtrafiken

Längs med Kustvägen är gång- och cykelvägnätet väl utbyggt. Planering pågår för den länk som saknas genom Steninge och som beräknas vara klar 2014. Utbyggnaden är en del av Kattegattleden. Vägarna längs kusten är hårt belastade sommartid och därför är det extra viktigt att satsa på utbyggnad av cykelvägar i detta område för att kunna erbjuda alternativa och trafiksäkra resmöjligheter ut till kusten.

Mellan Gullbrandstorp och söderut mot Frösakull föreslås en ny gång- och cykelväg, som fortsätter österut mot Möllegård och Karlstorp.

Sträckningen för den nya cykelvägen är inte beslutad. På kommunkartan på sidan 91 markeras därför kopplingen med en prickad linje, dvs obestämd sträckning.

För att möjliggöra en starkare koppling till befintlig kollektivtrafik för de boende i Harplinge föreslås att en gång- och cykelväg byggs ut längs med Tingsvägen, och kopplar till pendlingsnoden vid Haverdalsbro där Tingsvägen möter kustvägen.

I samband med ett framtida stationsläge i Getinge, blir det efter 2030 angeläget att åstadkomma cykelkopplingar mellan Steninge och Getinge.

Utvecklingsmöjligheter för kollektivtrafiken

Det finns förhållandevis begränsade möjligheter att skapa en snabbare kollektivtrafik längs Kustvägen om det i rimlig utsträckning ska kombineras med att bussarna faktiskt angör orterna längs kusten. Genom att skapa en koppling från Harplinge direkt mot Haverdal skulle bussen få en mer gen sträckning. På så sätt kan samordningen mellan kollektivtrafiken i Harplinge och kollektivtrafiken på Kustvägen bli bättre.

En busshållplats med pendlingsparkering finns vid Kustvägen där Tingsvägen från Harplinge ansluter. Hållplatsen saknar direktkontakt med bebyggelse och bör utvecklas till en trygg pendlingsnod med gott om parkeringsmöjligheter. Cykelväg finns till Haverdal, däremot behöver den utvecklas till Harplinge (*se ovan*).

Förbättringar för bil- och godstrafik

För att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet med bil, gods och för farligt gods behövs åtgärder på väg 601 mellan allén vid Tiarp och Kustvägen. Väg 601 är en viktig förbindelse mellan E6 och nordvästra Halmstad och en ombyggnad av vägens anslutning till Kustvägen ger förbättrad framkomlighet för trafik till handelsområdet Flygstaden, Halmstads flygplats och till bebyggelsen i Halmstads västra delar.

Natur och rekreation

Kustzonen hyser stora värden för rekreation och friluftsliv genom de varierade strandmiljöerna med strandskogar och strandängar samt de skogsbeklädda åsryggarna inåt land. De flesta orterna i stråket har därför god tillgång till gröna rekreativa miljöer med höga värden. Många av dessa områden, till exempel naturreservaten i Haverdal och Steninge samt rekreationsområdet på Nyårsåsen, fungerar även som målpunkt för boende i hela kommunen. Harplinge, som ligger i ett mer utpräglat jordbrukslandskap, är den ort där kopplingar till natur och rekreation behöver stärkas för att tillgängligheten till grönstruktur ska öka.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvattensituationen längs hela kuststräckan är ansträngd och innan ny bebyggelse kan tillkomma måste dagvattenfrågan klargöras. Inom vissa områden, främst i kustorterna Steninge, Haverdal och Villshärad, finns stora problem med omhändertagande av dagvatten. Så länge dagvattenfrågan saknar lösning riskerar den att bli ett hinder för att orterna ska kunna utvecklas och förtätas. Före exploatering måste förutsättningar för dagvattenavledning för nedströms liggande befintlig bebyggelse utredas i ett större sammanhang.

HAVERDAL

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Bebyggelsen i Haverdal ligger mellan Kustvägen och havet. I den äldre, norra delen av orten klättrar bebyggelsen på bergssluttningarna på Skallen - Norberget och erbjuder fantastisk havsutsikt. I den sydöstra delen av orten saknas direktkontakt med havet eftersom Haverdalsreservatet ligger mellan havet och bebyggelsen. Haverdals ursprung som fritidshusort präglar fortfarande bebyggelsen trots att många i allt större utsträckning valt att bosätta sig här permanent. Samhällets karaktär präglas också av att det finns en stor andel grönska. En del av dessa gröna områden kan bebyggas utan att denna karaktär riskerar att försvinna. Ortens gränser mot det öppna jordbrukslandskapet i nordväst och även tätortsgränsen åt sydost där Skintan bildar en naturlig gräns, är viktiga att bibehålla. Efter år 2030 föreslås orten växa öster om Kustvägen.

I Haverdal finns ett behov att ta ett samlat grepp på förtätningmöjligheter, utveckling av grönytor, dagvattenhanteringen och utveckling av centrum.

Bebyggelse

I Haverdal finns goda möjligheter att förtäta bebyggelsen inom befintlig tätortsgräns. Flertalet av de områden som pekas ut för bostäder lämpar sig väl för friliggande småhusbebyggelse. Nya områden för bostäder föreslås på vad som idag är gröna områden inne i orten. I de mest centrala områden som pekas ut för bebyggelse kan mindre flerfamiljshus eller radhus vara lämpliga. Ytterligare möjlighet till förtätning med enstaka småhustomter kan vara aktuellt inom orten, men pekas inte ut på kartan.

Det finns ett behov av att ta ett samlat grepp om förtätningmöjligheterna i Haverdal, inte minst för att belysa konsekvenser för dagvattenhanteringen.

Centrum, service och verksamheter

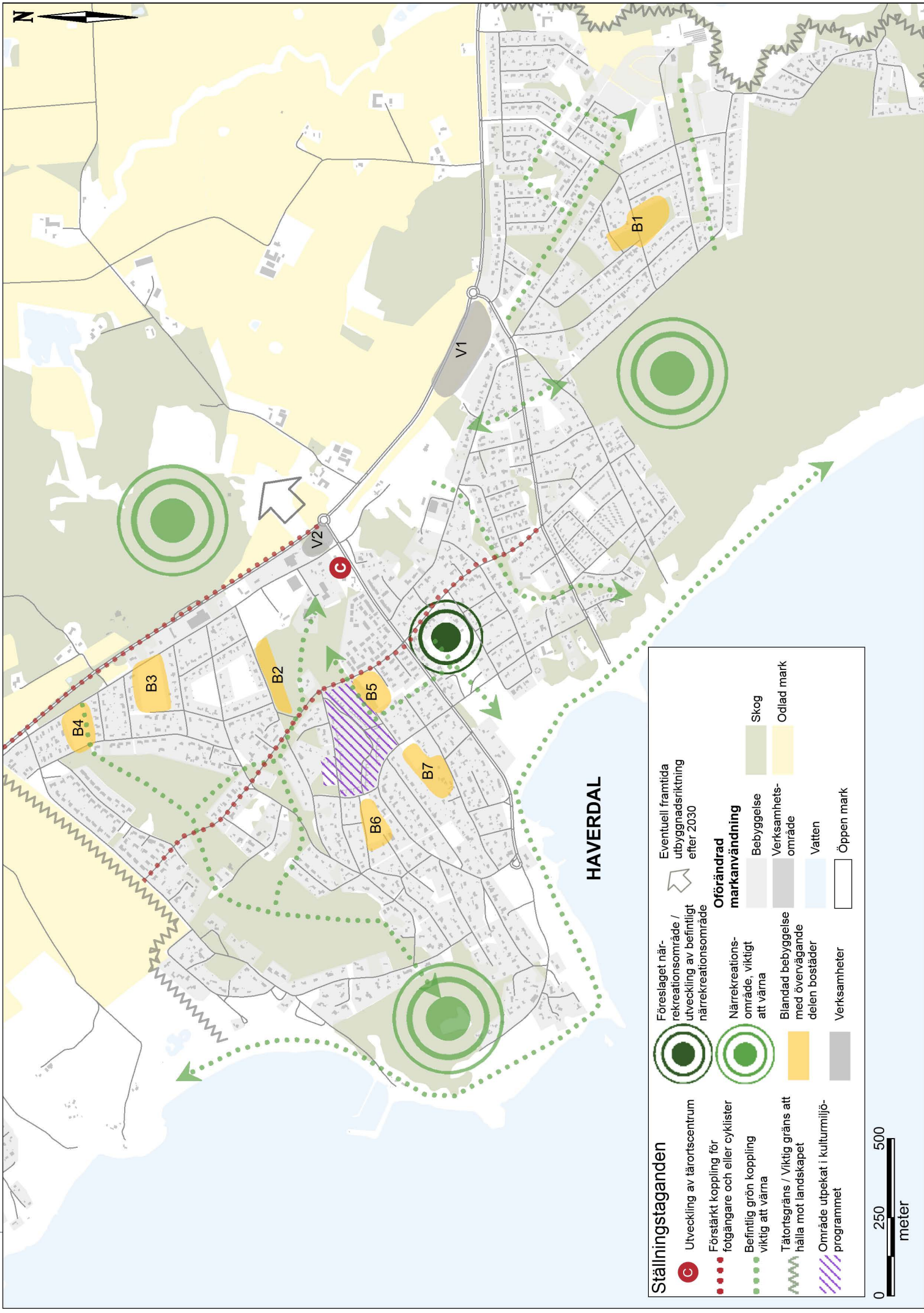
Haverdal är väl försörjt med service, både offentlig och kommersiell. På sikt bör centrum definieras ytterligare för att stärka ortens centrumfunktioner och skapa mötesplatser.

Område för verksamheter pekas ut längs Kustvägen (V1, V2). En lämplig inriktning på dessa verksamheter kan vara sällanköpshandel eller annan service med tanke på dess läge utmed Kustvägen. Dagligvaruhandel bör däremot koncentreras till centrum. Utbyggnaden av Tiarpsallén är viktig för varuförsörjning och transporter till och från området.

Gröna områden och kopplingar

Allra viktigast för möjlighet till närrecreation är stranden. Därutöver har ett antal grönstråk identifierats som viktiga att bevara, både med hänsyn till ortens karaktär och även som viktiga promenadstråk. Det är även viktigt att vid förtätning ta hänsyn till de karaktärsdrag som finns i orten som till exempel det stora inslaget av naturlig vegetation och de i Haverdal typiska tångvägarna. Tångvägar är smala gångstråk som löper genom bebyggelsen, främst i den norra delen, ned mot havet.

Tillgången till såväl stora som små grönytor är god i Haverdal, men för att öka tillgängligheten finns ett behov av att gallra och öppna upp ett flertal skogsbevuxna grönytor. Centralt i orten föreslås ett mindre närrecreationsområde utvecklas.



HVERDAL

Ställningstaganden

- Utveckling av tätortscentrum
- Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister
- Befintlig grön koppling viktig att värna
- Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet
- Område utpekad i kulturmiljöprogrammet

Föreslaget närreklamationsområde / utveckling av befintligt närreklamationsområde

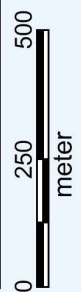
- Närreklamationsområde, viktigt att värna
- Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder
- Verksamheter

Oförändrad markanvändning

- Bebyggelse
- Verksamhetsområde
- Vatten
- Öppen mark

Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030

- Skog
- Odlad mark



STENINGE

Ortens karaktär och utvecklingspotential

I Steninge klättrar bebyggelsen upp på Skipåsabergets sluttning och sticker endast i ett fåtal fall upp över vegetationen. Orten har i hög grad anpassats till de naturgivna förutsättningarna vilket har resulterat i ett samhälle med stark identitet på grund av sin småskalighet och det kustnära läget. Ortens karaktär präglas till stor del av de många grönområden som finns insprängda mellan bebyggelsen.

Ortens småskaliga karaktär gör att nya områden bör tillkomma som små enheter för att passa in i ortens karaktär och struktur. Med en ny skola i Steninge och ett framtida tågstopp i Getinge förändras förutsättningarna för Steninge att utvecklas och växa. Det bör isåfall leda till att man tar ett större grepp genom att låta orten växa österut efter 2030. Det bör då kombineras med en större satsning på utbudet av service.

Bebyggelse

I Steninge finns en potential inom befintlig bebyggelsestruktur genom ca 70 tomter för småhus som är planlagda men ännu inte utbyggda. Planläggning för bostäder pågår i norra Steninge vid Klippekullevägen (B8). Ett område i norr vid Åkervägen (B9) pekas ut för bostäder. I övrigt bör nya tomter för småhus främst tillkomma genom komplettering inom befintlig struktur. Det finns behov av en mer blandad bostadsbebyggelse vilket kan gynna det villadominerade Steninge.

Dagvattensituationen i Steninge, vilken har stor betydelse för framtida exploatering, behöver utredas i ett större sammanhang.

Centrum, service och verksamheter

Serviceutbudet i Steninge är begränsat under vinterhalvåret. Sommartid ökar utbudet genom olika typer av café- och restaurangverksamheter, vandrarhem, minigolf m.m. I Steninge kyrkby som ligger några kilometer öster om Steninge finns idag skola, detaljplan för en ny skola inne i Steninge finns framtagen.

Steninge är i behov av utökad service. Områden för service föreslås koncentreras längs Kustvägen i den södra delen av Steninge. Där finns även en obebyggd tomt planlagd för handel och service. Inga områden för verksamheter föreslås i Steninge.

Gröna områden och kopplingar

Steninge har stor tillgång till grönytor med högt värde ur såväl biologisk som rekreationssynpunkt. Den största delen av de rekreativa aktiviteterna sker genom promenader på upptrampade naturstigar och vandringsleder. Grönytor som är en del av större stråk och som bidrar till rörelse bör bevaras och värnas om. De grönytor som är av störst värde för allmänheten och som används av såväl boende som besökare är hela kuststräckan med klippor och sandstrand och Skipåsberget med lövskog och promenadstigar. Andra välbesökta områden är Skipås naturreservat samt området kring Vårhögen. Ett antal viktiga grönstråk inom orten pekas ut på kartan.

I Steninge finns det möjlighet att utveckla såväl platser för lek som för motion/sport. Detta kan göras genom anläggande av motionsspår och en spontan-idrottsplats, som t.ex. bollplan.

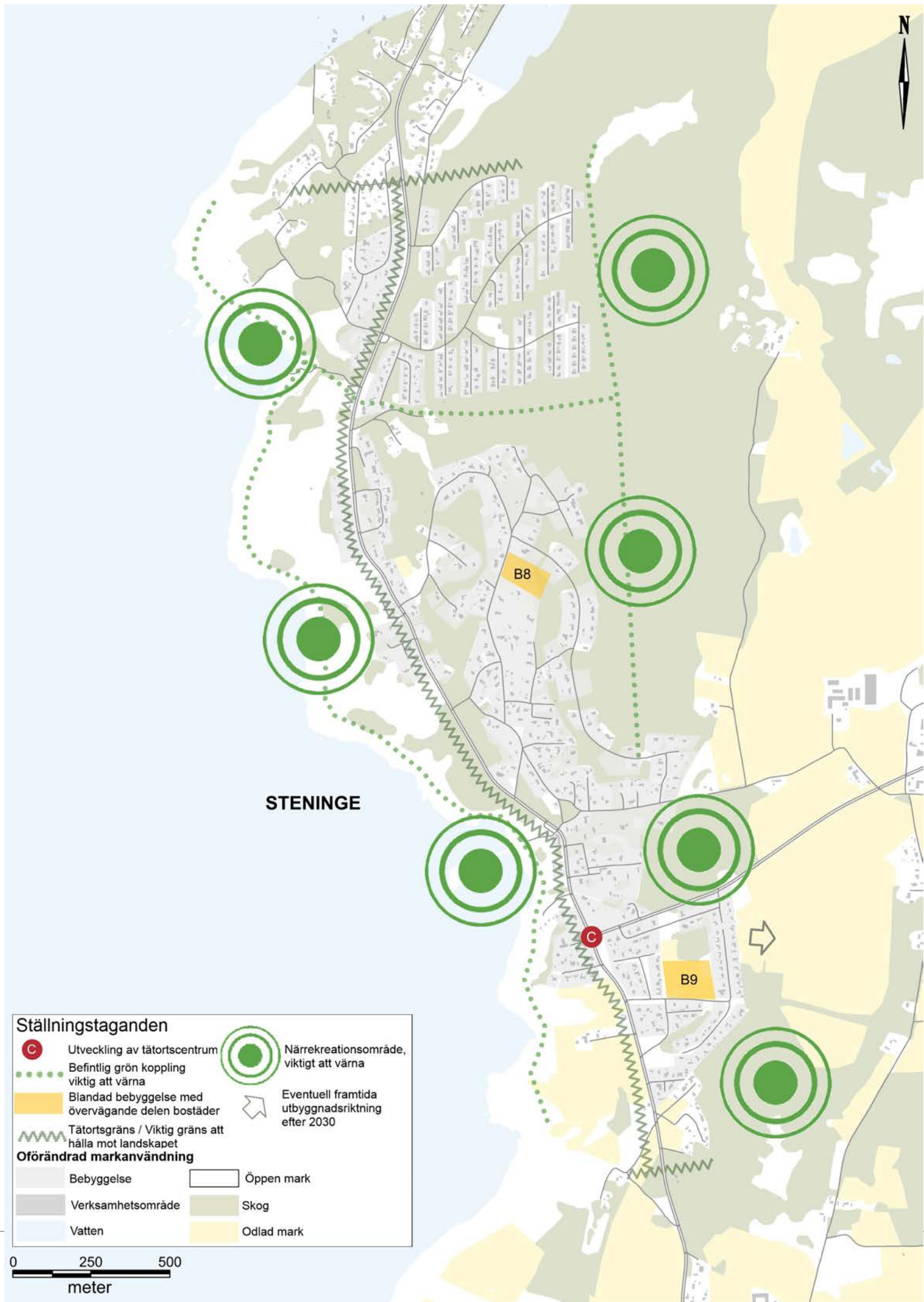


STENINGE

Ställningstaganden

-  Utveckling av tätortscentrum
 -  Befintlig grön koppling viktig att värna
 -  Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder
 -  Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet
 -  Närrektionsområde, viktigt att värna
 -  Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030
- Oförändrad markanvändning**
- | | |
|--|--|
|  Bebyggelse |  Öppen mark |
|  Verksamhetsområde |  Skog |
|  Vatten |  Odlat mark |

0 250 500
meter



GULLBRANDSTORP

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Gullbrandstorp har god kollektivtrafikförsörjning och viss grundservice vilket ger orten goda förutsättningar att utvecklas. Inom orten föreslås både förtätning och kompletterande ny bebyggelse.

Tätortsgränsen ut mot det öppna landskapet i väster är viktig att värna. Efter 2030 föreslås orten växa österut, längs med Kustvägen, fram till vegetationsridån vid Styrdal och detta område blir en ny entré till orten från öster. Orten föreslås även efter 2030 att växa sydost om skolan.

Bebyggelse

Planläggning för bostäder pågår i norra delen av orten (B10). Ytterligare komplettering med bebyggelse i lucktomter kan ske längs med Lyngavägen längre västerut (B11).

I sydväst föreslås bebyggelse i anslutning till grusplanen/idrottsområdet (B12).

Söder om Gullbrandstorp föreslås ett område för hästgårdar med gles exploatering.

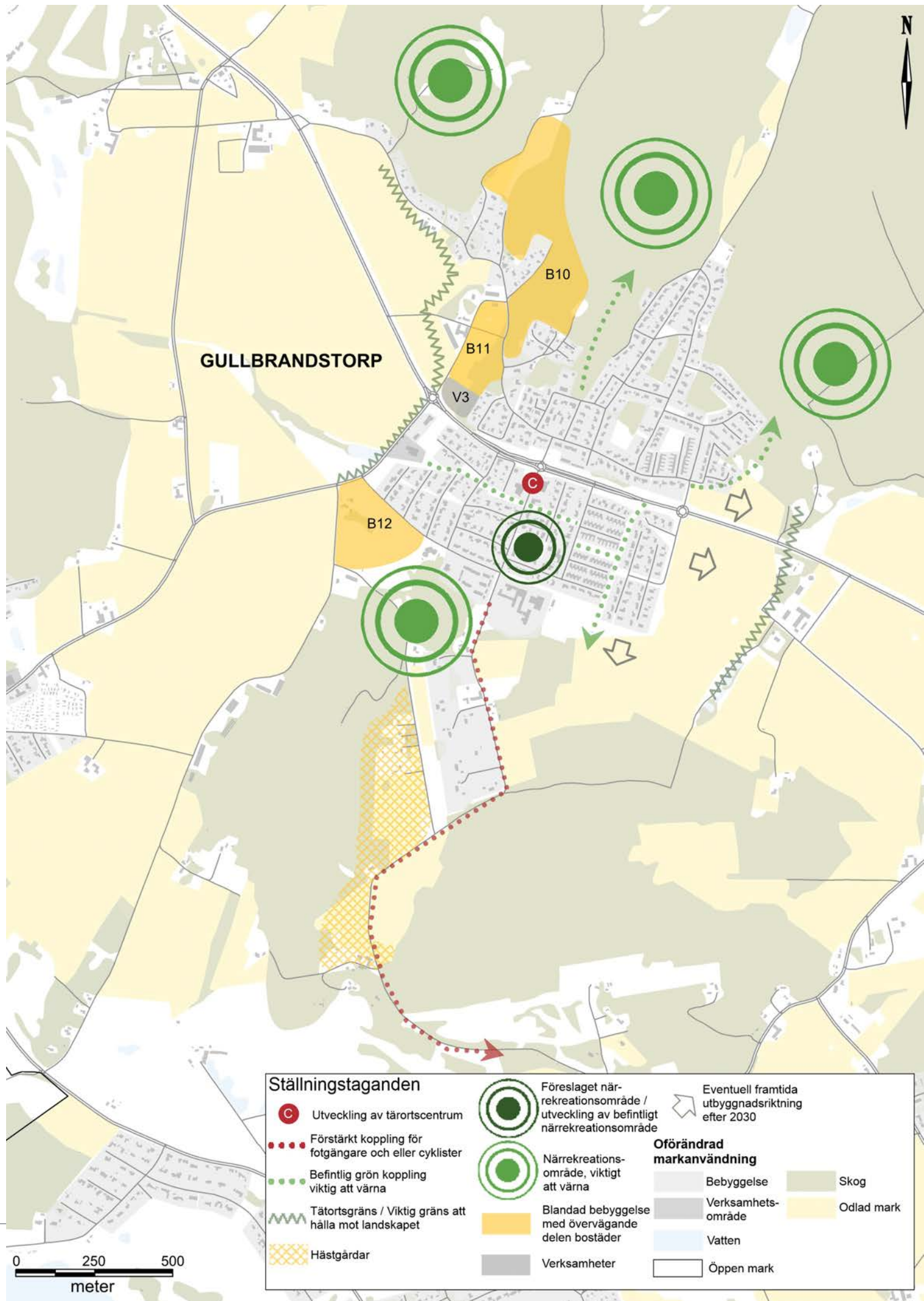
Centrum, service och verksamheter

Service finns i centrala Gullbrandstorp och ny service och verksamheter bör koncentreras längs Kustvägen. Ett område för nya verksamheter föreslås i den västra delen av orten intill befintligt verksamhetsområde (V3). En lämplig inriktning på dessa verksamheter bör vara icke störande verksamhet, handel eller annan service med tanke på dess läge utmed Kustvägen. Utbyggnaden av Tiarpshallén är viktig för varuförsörjning och transporter till och från området.

Gröna områden och kopplingar

Inne i Gullbrandstorp råder brist på större sammanhängande grönområden. Däremot konstateras det i Halmstads gröna värden att Gullbrandstorp har god tillgång på angränsande natur- och rekreationsområden. Samtidig saknar cirka 10 % av invånarna i södra delen av Gullbrandstorp tillgång till större rekreationsområde av högt värde inom 500 m. Genom att öka kvaliteten på befintliga grönytor inne i orten bedöms dock denna brist kunna kompenseras.

I samband med utbyggnad av större bostadsområden är det viktigt att grönstråk utvecklas och kopplas samman med de större rekreationsområdena, Nyårsåsen i norr och Onsjöberget i söder. Ett antal viktiga grönstråk inom orten pekas ut på karta, vilka inte bör byggas igen vid förtätning med bostäder. Ett mindre närrekreationsområde norr om skolan föreslås utvecklas.



HARPLINGE

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Harplinge är en attraktiv boendeort med god servicenivå och en relativt stor andel arbetsplatser jämfört med övriga orter i stråket. Orten är däremot dåligt försörjd med kollektivtrafik. (*Läs mer om kollektivtrafiken i Stråkets utvecklingspotential sidan 95*) I Harplinge föreslås ändå en viss utveckling av både bostadsbebyggelse och verksamheter för att möta efterfrågan och stödja befintlig service, som även servar ett ganska stort omland med en levande landsbygd. Här finns även en deltidsbrandkår som är beroende av att det finns arbetsplatser på orten för att den ska kunna fungera.

För Harplinge föreslås att den befintliga tätortsgränsen mot söder ut mot det öppna landskapet bibehålls och inga nya områden pekats ut söder om Tingsvägen. Här finns en värdefull landskapsbild med Harplinge kyrka belägen i ett storskaligt jordbrukslandskap. Området söder om Tingsvägen och vägen till kyrkan ingår i kommunens analys av landskapsbildsvärden som ett område med höga landskapsbildsvärden.

Efter 2030 föreslås orten växa något västerut, på jordbruksmark, men utan att fragmentera de stora rationella åkrarna i väster.

Bebyggelse

I Harplinge finns möjligheter till förtätning av de centrala delarna av orten inom det gamla bangårdsområdet (B13). I området föreslås flerbostadshus. I sydöstra delen av orten intill Tingsvägen (B14) föreslås också bebyggelse, men där krävs först en lösning på dagvattenhanteringen. Mellan föreslaget verksamhetsområde och befintliga bostäder föreslås ett område med bostäder (B15).

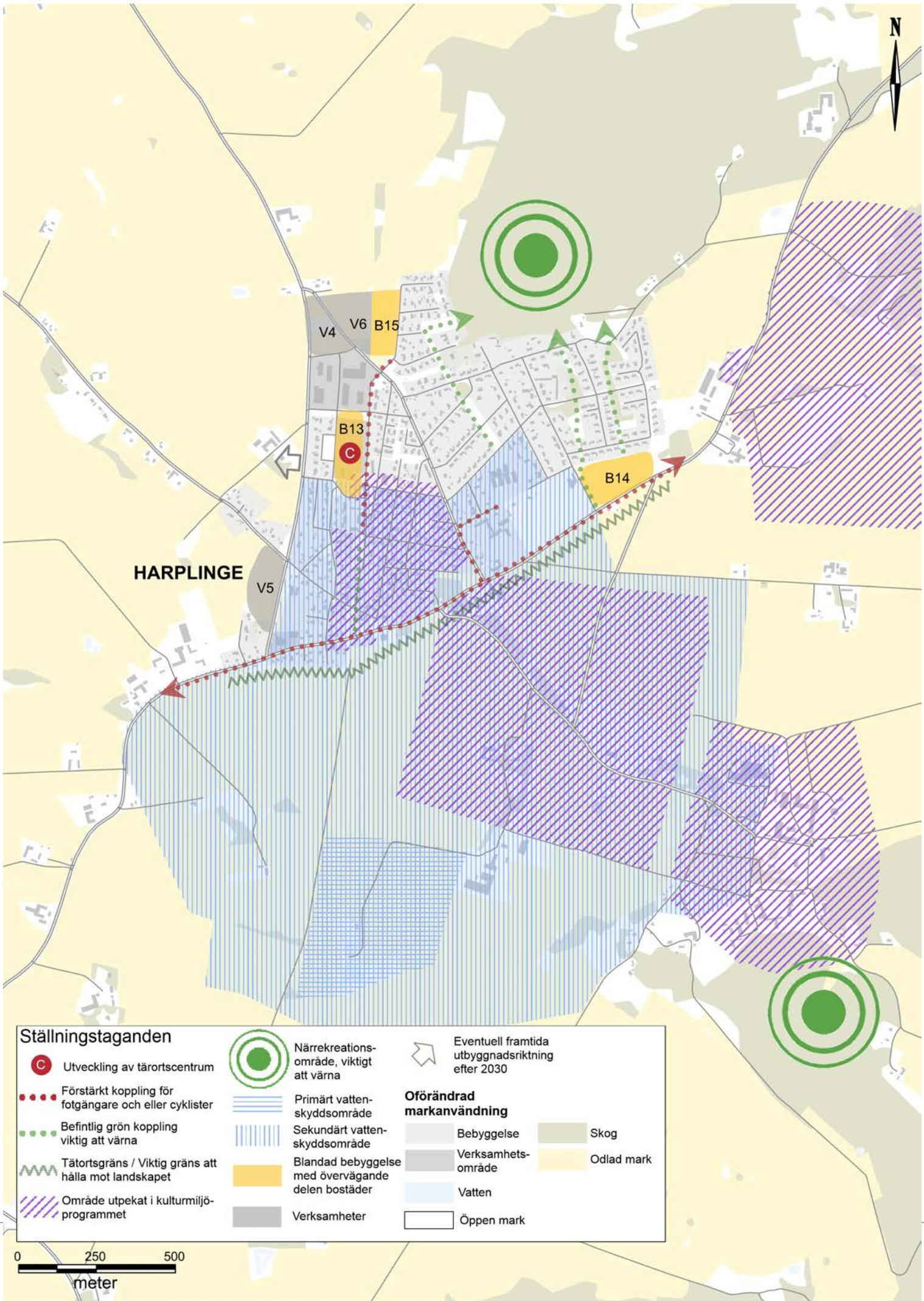
Centrum, service och verksamheter

I Harplinge finns väl utbyggd både kommersiell och offentlig service. Den förtätning som föreslås kan stärka underlaget för befintlig service.

Komplettering av befintliga verksamhetsområden föreslås i de västra delarna av orten (V5). Detta område ligger nära ridskolan och lämpar sig därför inte för bostäder. I norr föreslås ett större verksamhetsområde på jordbruksmark (V4, V6). Ianspråktagandet motiveras av att området bidrar till en naturlig avslutning på Harplinge och att jordbruksmarken inte utgörs av ett större sammanhängande område.

Gröna områden och kopplingar

Några mindre grönstråk finns inom orten. De bör förstärkas och kopplingen till Aggaredsberget bör förtydligas. Det finns också behov av att utveckla en central mötesplats och aktivitetsyta med högre kvalitet i samhället. Hänsyn behöver tas till att det inom Harplinge finns en relativt liten andel grönytor. Sådana bör därför planeras in när nya områden tillkommer.



HARPLINGE

Ställningstaganden

-  Utveckling av tätortscentrum
-  Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister
-  Befintlig grön koppling viktig att värna
-  Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet
-  Område utpekat i kulturmiljöprogrammet



Närreklamationsområde, viktigt att värna



Primärt vattenskyddsområde



Sekundärt vattenskyddsområde



Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder



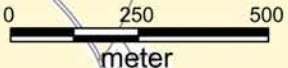
Verksamheter



Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030

Oförändrad markanvändning

-  Bebyggelse
-  Verksamhetsområde
-  Vatten
-  Öppen mark
-  Skog
-  Odlad mark



STRÅKET NORR UT MELLAN SKOG OCH SLÄTT



Stråkets karaktär och utvecklingspotential

Stråket följer gränsen mellan slätt- och skogsbygd in i Falkenbergs kommun. Det erbjuder storslagna vyer över det brukade jordbrukslandskapet i väster, och har till stora delar skog och skogsbeklädda höjder som en rygg i öster. Stråket sträcker sig genom ett gammalt kulturlandskap och de tre orterna längs stråket har alla sitt ursprung som medeltida kyrkbyar.

Längs stråket finns starka värden att bevara i form av jordbruksmark, kulturmiljöer och fornlämningar samt flera värdefulla områden för natur och rekreation. Det är därför viktigt att exploatering av bostäder och verksamheter i stråket tar vara på de kulturhistoriska värdena, utblickarna som finns över slättlandskapet samt den värdefulla jordbruksmarken i väster.

Orterna längs stråket

De två största orterna i stråket, Kvibille och Getinge, har väl fungerande centrum med service och arbetsplatser samt god kollektivtrafikförsörjning. Kvibille och Getinge pekats därför ut som serviceorter. Områden med ny bebyggelse bör i första hand koncentreras till dessa orter för att stärka den service som redan finns.

Den mindre orten i stråket, Holm, har begränsad service och är för serviceutbud hänvisad till Halmstad. Orten har även begränsade möjligheter till utbyggnad på grund av sin placering mellan gamla E6 i väster, motorväg och järnväg i öster samt naturområdet Holms Vara i norr. Vid en eventuell utbyggnad av yttre godsspår på järnväg kommer anslutningen till järnväg att påverka Holm.

Holm föreslås även i fortsättningen behålla karaktären av en egen ort. Det innebär att Holm inte bör växa ihop med Halmstad och verksamhetsområdet i Vrangelsro/Kårarp, en kilometer söder om Holm. Mindre bebyggelseutveckling kan eventuellt ske österut.

Kommunikationer

Förbättrade gång- och cykelförbindelser

För att länka samman målpunkter för gång- och cykeltrafikanter behöver gång- och cykelvägnätet kompletteras. På en övergripande nivå handlar det om att den befintliga förbindelsen mellan Halmstad och Holm förlängs mot Kvibille och Getinge och vidare norrut. Generellt behöver gång- och cykelkopplingar förstärkas mellan de större orterna. Kopplingen till omgivande natur- och rekreationsområde behöver också förstärkas.

Efter 2030 behövs en satsning på cykelvägar som förbinder på tvärs mellan stråken, till exempel mellan Getinge och Steninge samt Kvibille och Harplinge/Haverdal. Detta kan särskilt behöva aktualiseras i samband med ett framtida stationsläge i Getinge.

Inne i Kvibille finns behov av en genomgående cykelväg för att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. För att få ett mer sammanhängande gång- och cykelnät inne i Getinge, som medger trygga

kopplingar mellan exempelvis bostadsområden och skola, behöver några delsträckor kompletteras.

Goda regionbussförbindelser

Regionbusslinjer mellan Halmstad och Falkenberg har hög turtäthet vilken förväntas utvecklas. Regionbusstrafik finns också mellan Getinge och Harplinge. Genom denna linje kopplas två stråk ihop men utvecklingen av trafiken är osäker.

Framtida tågstopp i höjd med Getinge?

En framtida tågstation i Getinge kan öka möjligheten att pendla till arbetsplatser och högskola inne i Halmstad eller i annan kommun, men även förbättra för pendlare till de många arbetsplatser som finns i Getinge. I kommunens befolkningsprognos spås en stabil befolkningsutveckling i Getinge fram till 2030. En station vid Getinge skulle dessutom ha ett stort upptagningsområde med en attraktiv landsbygd och orter som Steninge, Kvibille och Slöinge.

I översiktsplanen redovisas det förespråkade stationsläget. Där är det viktigt att mark hålls tillgänglig för station med plattformar och pendlarparkering för både cykel och bil. Stationsläget ligger i nära anslutning till Getinge samhälle, med potential att utveckla Getinge som ort och öka inpendlingen till ortens verksamheter. Ett annat möjligt stationsläge skulle vara strax söder om Getinge, i nära anslutning till E6. Ett sådant läge skulle underlätta för omlandet att med bil eller buss ta sig till platsen. Det skulle däremot inte innebära samma möjlighet för Getinge att utvecklas som ort. Viktigt att beakta för båda lägena är möjligheten att ta sig till och från stationen till fots, med cykel, buss eller bil och plats för pendlarparkering.

För beslut om ett nytt stationsläge krävs att både Trafikverket och Hallandstrafiken står bakom kommunens ambition och deltar i utredning om placering och möjlig trafikering.

Förbättrad godstrafik

Kommunikationsreservatet för godstrafik på järnväg föreslås utökas norr om Holm.

Natur och rekreation

Längs stråket finns värdefulla områden för natur och rekreation. Några av de större områden som i Halmstads gröna värden pekats ut som värdefulla för rekreation ligger i anslutning till stråket. Kommunens till ytan största område med särskilt höga naturvärden, Biskopstorp, nyligen utnämnt till naturreservat, ligger i nära anslutning till stråket.

Kopplingar till rekreation och natur kan behöva stärkas. Med en planering som syftar till att utveckla och öka invånarantalet i Getinge och Kvibille ökar betydelsen av att värna natur- och rekreationsvärden samt att förbättra tillgängligheten till dessa områden.

KVIBILLE

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Kvibille är beläget i gränsen mellan slätt- och skogslandskap, kringflutet av Suseån, med storslagna vyer ut mot jordbrukslandskapet i väst och sydväst. I norr och öster sträcker sig skogsbevuxna höjdyggar. I närområdet finns många lämningar efter gammal kulturbygd och området runt centrum och västerut är av riksintresse för kulturmiljön samt pekas i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun ut som värdefull kulturmiljö. Den gamla kyrkbyn i landsvägskorset bildar det som i dag är ortens väl fungerande centrum.

I norra delen av Kvibille är en viktig tätortsgräns markerad för att säkerställa utblickarna mot det kulturhistoriskt värdefulla landskapet i väster.

I de flesta serviceorterna markeras den fortsatta utbyggnadsriktningen efter 2030 med pilar. För Kvibille saknas det, eftersom vidare studier behöver göras.

Bebyggelse

Ny bebyggelse bör placeras centralt i orten för att främja utvecklingen av centrum och stärka kollektivtrafiken. Kvibille är i behov av ett mer varierat bostadsbestånd vilket innebär att flerbostadshus med mindre lägenheter kan vara lämpliga centralt i orten.

Det område i västra Kvibille som pekas ut för ny bebyggelse (B17), ligger på värdefull jordbruksmark och inom Riksintresse för Kulturmiljö samt pekas i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* ut som värdefull kulturmiljö. Området ligger å andra sidan centralt i orten och kompletterar det långsträckta Kvibille väl. Vid en exploatering här är det av yttersta vikt att stor hänsyn till kulturmiljön och utblickarna över landskapet tas vid utformning av bebyggelsen. Inför fortsatt planering av området bör fördjupade studier och konsekvensanalyser med fokus på kulturmiljön göras för att klarlägga hur utbyggnaden kan ske utan att kulturmiljön tar skada.

Nya tomter för småhus kan tillkomma genom viss komplettering inom befintlig struktur eller i ortens östra delar (B19), som idag är skogsmark. I dessa lägen finns ingen konflikt med den värdefulla jordbruksmark som omgärdar Kvibille.

Föreslagna bostäder öster om Mejeriet (B20) kräver utredning om lämpliga skyddsavstånd till den befintliga verksamheten. Detsamma gäller det område som föreslås för bostäder väster om Göteborgsvägen, mitt emot Mejeriet (B18).

Förtätningmöjligheter för enstaka bostadsbebyggelse finns nordväst om orten i Alekärr (B16).

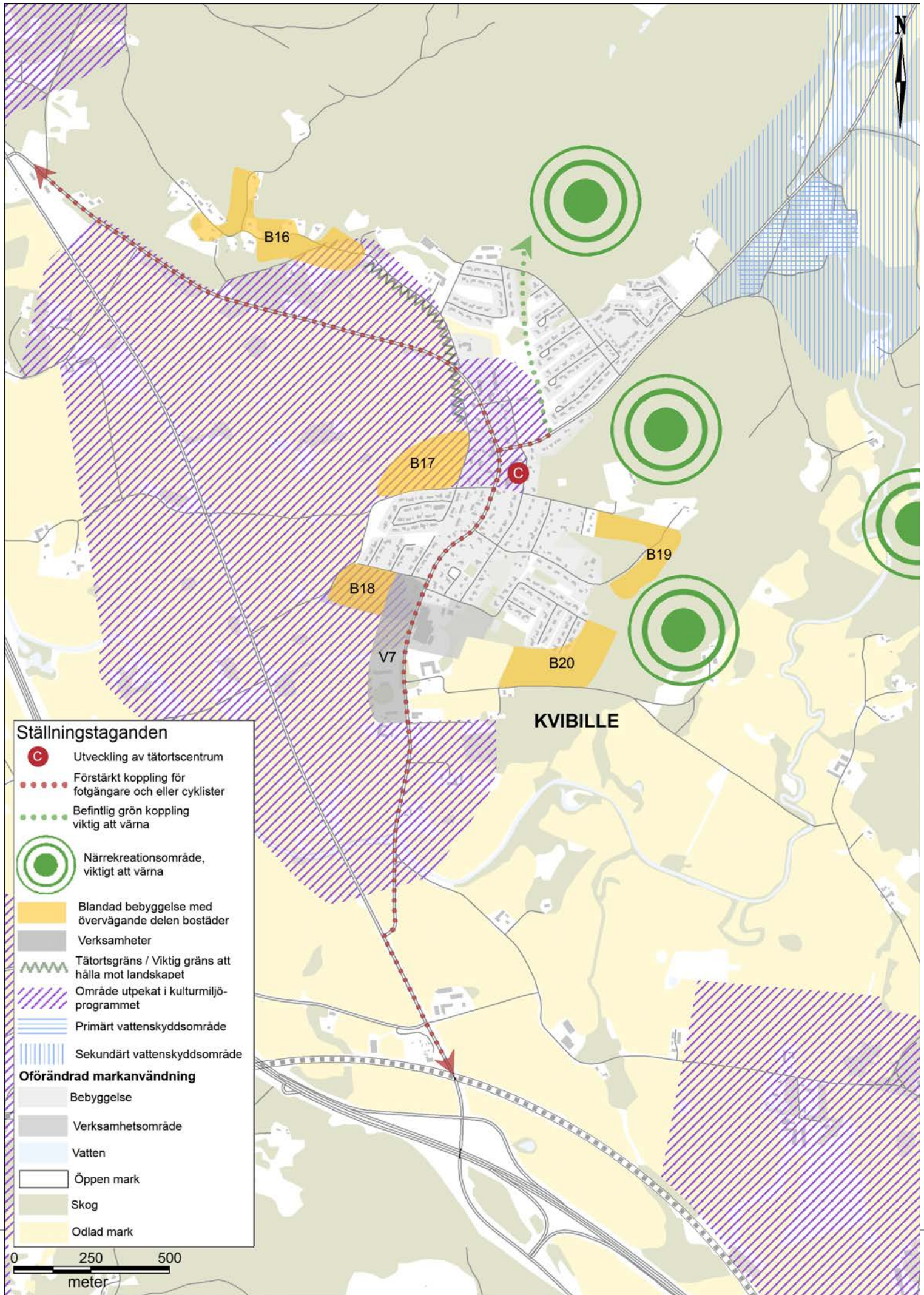
Centrum, service och verksamheter

Kvibille är en ort med ett väl fungerande centrum med en hel del service. Kvibille centrum är kulturhistoriskt värdefullt, beläget i den gamla landsvägskorsningen med gästgiveri och kyrka men behöver utvecklas och upprustas för att få tillbaka lite av sin forna glans.

Inom orten finns en del verksamheter och det finns potential att ytterligare utveckla befintliga verksamhetsområden. Närmast Mejeriet föreslås ett område för lättare verksamheter (V7). Detta område behövs även som en buffert mellan föreslagna nya bostäder och den befintliga verksamheten. Hänsyn måste tas till utpekade kulturmiljövärden.

Gröna områden och kopplingar

Mot norr och öster gränsar orten till de två rekreativsområdena Gillarp och Skallberget, vilka används i stor utsträckning som närrekreation av de boende i orten. Här finns ett omfattande stigsystem som har tagits fram av Kvibille Allförening. En bit öster om samhället ringlar Suseån förbi och skiljer orten från det närliggande naturområdet kring Biskopstorps naturreservat. Att utveckla en tydligare och mer direkt koppling mellan Kvibille ort och vandringslederna i Biskopstorp kan öka utbudet av promenad- och motionsslingor och skulle göra reservatet lättare att använda för vardagsrekreation. En tydligare och närmare koppling mellan Kvibille och reservatet kan komma att kräva en bro över Suseån.



GETINGE

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Getinge har ett stort centrum med både offentlig och kommersiell service. Här finns många arbetsplatser och en stor inpendling till dessa. Flertalet av ortens arbetsplatser är belägna i verksamhetsområdet strax norr om centrum. Getinge är till största delen omgivet av öppen jordbruksmark och är präglad av E6 och järnvägen strax väster om orten. Gamla E6 sträcker sig genom orten och delar den i en östlig och en västlig del. Bebyggelsestrukturen är utspridd och det är långt mellan olika områden i ortens yttre områden. Även Suseån som rinner genom samhället bidrar till att dela samhället i två delar.

I egenskap av kommunens tredje största ort, med väl utvecklad service och flertalet arbetsplatser, har Getinge potential att utvecklas ytterligare med bostäder såväl som med verksamheter. Nya områden för bostäder och verksamheter placeras med fördel så att de binder samman ortens olika delar och fyller igen de luckor som finns i den befintliga strukturen.

Då det på sikt kan bli aktuellt med en pendeltågsstation längs järnvägen väster om orten, är det lämpligt att utbyggnadsriktningen efter år 2030 orienterar sig åt väster alternativt sydväst, för att skapa närhet till ett stationsläge. Buller från E6 och järnväg är dock viktigt att ta hänsyn till vid planering av de västra delarna av Getinge.

Bebyggelse

I Getinge, precis som i många andra orter i kommunen, finns behov av mindre lägenheter som medger kvarboende på orten för äldre samt möjligheten för yngre att bosätta sig på orten. Flerbostadshus placeras med fördel centralt i orten med närhet till service och kollektivtrafik (B23).

I den östra delen föreslås nya bebyggelseområden som kan länka samman befintlig bebyggelse och skapa genare kopplingar till centrum (B21, B22). Bebyggelsen hamnar i kanten av ett område med höga kulturmiljövärden och måste utformas med hänsyn till dessa värden. Omvandlingsområde pekas ut på mark som idag är för verksamheter.

Ett område för ny bebyggelse föreslås även i de södra delarna av orten (B24). De östra områdena (B21, B22) bör ges högst prioritet då det binder samman orten.

Centrum, service och verksamheter

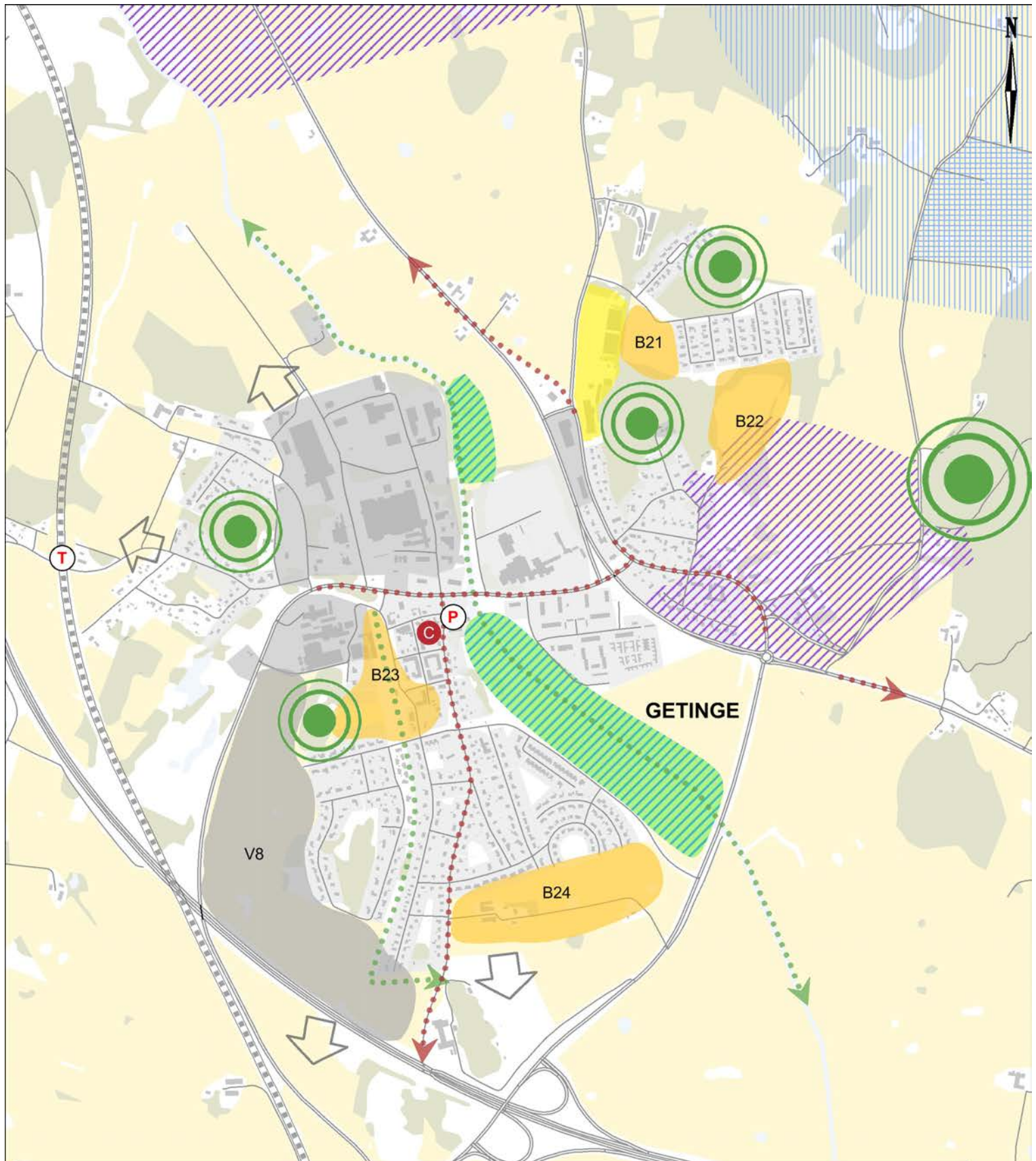
Getinges centrum har både offentlig och kommersiell service men är geografiskt utbrett och spretigt. Det finns ett behov av att koncentrera centrumfunktionerna för att Getinge centrum ska bli tydligare och mer attraktivt. För att lyckas med detta behövs fördjupade studier och en plan för hur centrum ska utvecklas.

Getinges närhet till E6 gör det särskilt lämpligt för placering av transportintensiva verksamheter. För närvarande pågår planläggning av ett större verksamhetsområde i Getinges västradelar (V8), vilket beräknas täcka största delen av Getinges behov av mark för verksamheter fram till år 2030. En framtida pendelstation skulle främja det lokala näringslivet och stödja en utbyggnad av detta då inpendling av arbetskraft skulle underlättas. På sikt kan verksamhetsområdet norr om centrum behöva växa ytterligare norrut.

Gröna områden och kopplingar

Rekreativvärdena i Getinge bygger till stor del på tillgången till promenadstråk i orten. Dessa stråk är därför av stor betydelse och bör värnas och ytterligare utvecklas. Den gamla banvallen har stor potential att utvecklas som gångstråk genom ortens södra delar och knyta an till idrottsplatser och motionsslingan på Fröberget. Även Suseån har stor potential att bli ett positivt inslag i de centrala delarna av Getinge. Området kan utvecklas till våtmarkspark med gångstråk längs ån samtidigt som ytor runt ån kan fungera som översvämningssytor vid högt vattenflöde.

Då det i Getinge till viss del råder brist på närrekreativområden är det viktigt att ingen exploatering sker på de ytor som är av värde för detta ändamål.



Ställningstaganden

- C Utveckling av tätortscentrum
- P Pendlingsnod
- T Pendelstation, tåg
- Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister
- Befintlig grön koppling viktig att värna



Närreklamationsområde, viktigt att värna



Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder



Verksamheter



Omvandlingsområde: Från verksamhet till blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder samt viss lättare verksamhet



Område utpekad i kulturmiljöprogrammet



Översvämningsyta/Reklamationsområde



Primärt vattenskyddsområde



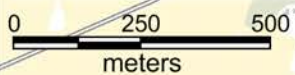
Sekundärt vattenskyddsområde



Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030

Oförändrad markanvändning

- Bebyggelse
- Verksamhetsområde
- Vatten
- Öppen mark
- Skog
- Odlad mark



STRÅKET LÄNGS NISSANS DALGÅNG



Stråkets karaktär och utvecklingspotential

Väg 26 löper till stor del genom skogsområden med endast mindre öppna partier i vägens närområde och sträckningen följer i stort den västra sidan av Nissans dalgång. I den sydvästra änden av stråket, vid trafikplatsen vid E6, har de senaste åren flera logistikverksamheter etablerats och dessa stora byggnader dominerar idag landskapet, tillsammans med väg- och järnvägsinfrastrukturen. Åt sydost öppnar sig landskapet mot Sperlingsholm, ett område med höga landskapsbildsvärden med den öppna jordbruksmarken och de framträdande alléerna.

Norrut upplevs den successiva övergången från slätt- till skogsbygd. Ett par kilometer före kommungränsen mot Hylte kommun förändras landskapet och den dominerande barrskogen övergår på den västra sidan av vägen i lövskog. Närheten till Nissan blir alltmer påtaglig och vid kommungränsen går vägen alldeles i kanten av ån och bjuder stor-slagna utblickar över vattnet. Denna del av stråket har mycket höga landskapsbildsvärden.

Väg 26 och Halmstad-Nässjö Järnvägar är två av kommunens viktigaste kommunikations- och transportstråk för i första hand godstrafik. På daglig basis sker dessutom ett relativt stort utbyte av arbetskraft och studenter mellan orterna utmed stråket samt staden. På sommaren har stråket dessutom stor betydelse som turiststråk från inlandet till kusten. En ökad framkomlighet prioriteras här för att erbjuda en konkurrenskraftig pendling med buss och tåg samt effektiva gods-transporter.

Orterna längs stråket

Åled och Oskarström pekats ut som serviceorter och bebyggelseutveckling i form av bostäder, verksamheter och service längs stråket koncentreras till dessa orter. I Sennan, Johansfors, Nissaström och Spenshult föreslås att viss komplettering med bostäder och verksamheter kan ske inom befintlig bebyggelsestruktur.

Kommunikationer

Förbättrade gång- och cykelförbindelser

För att länka samman målpunkter för gång- och cykeltrafikanter behöver gång- och cykelvägnätet kompletteras. På en övergripande nivå handlar det om att skapa förbindelser mellan Åled och Halmstad.

I både Åled och Oskarström handlar det också om att ordna bra gång- och cykelvägar till föreslagna pendlingsnoder. Längs Spånstadsvägen i Åled föreslås en ny gång- och cykelväg som kopplar den östra delen av orten till den föreslagna pendlingsnoden. Separata gång- och cykelvägar föreslås i Oskarström som kopplar den övriga delen av orten till pendlingsnoden.

I både Åled och Oskarström föreslås nya gång- och cykelstråk och i Åled en ny bro för gång och cykel över Nissan i de norra delen av orten.

Ambition om utökad person- och godstågstrafik

Halmstad-Nässjö järnväg bör successivt förbättras och elektrifieras så att banans attraktivitet för gods- och persontransporter ökar. Banan är en betydelsefull länk till Västkustbanan och Halmstads hamn. Som ett led i att höja banans attraktivitet ytterligare för kollektivt resande bör fler stationslägen eftersträvas, tågstopp bör förutom i Oskarström i framtiden även kunna ske i Åled.

I samband med utveckling av Halmstad-Nässjö järnväg föreslås att Oskarström får ett nytt stationsläge med bättre kopplingar till centrum.

Pendlingsnoder för attraktiv busstrafik

För att kunna länka samman Halmstad och Hylte med högklassig kollektivtrafik bör förutom fler tågstopp även förbättringar av busstrafiken eftersträvas. För att ytterligare höja attraktiviteten för den snabba busstrafiken längs med väg 26 och underlätta för de som inte bor inom de olika orterna bör vissa hållplatslägen längs väg 26 utvecklas till pendlingsnoder. Där bör goda möjligheter att parkera bil och cykel finnas och möjlighet finnas att komplettera med service i mindre skala. God tillgänglighet samt säkra och trygga gång- och cykelvägar till hållplatserna bör särskilt eftersträvas.

I både Åled och Oskarström föreslås sådana pendlingsnoder där väg 26 ansluter till orten.

Förbättringar för godstrafiken

Väg 26 har idag en relativt låg trafiksäkerhet med höga hastigheter, många utfarter och höga trafikflöden. Behovet av ombyggnad av vägen till mötesfri landsväg med säkra korsningar på sträckan Halmstad-Oskarström är stort, inte minst för godstrafikens framkomlighet.

Natur och rekreation

För hela stråket har Nissan och omgivande naturområden stor betydelse både ur natur- och rekreationsperspektiv. Nissan är även av stor betydelse för sportfisket.

Med en planering som syftar till att utveckla och öka invånarantalet i Åled och Oskarström ökar betydelsen av att värna de värden som utgör kvaliteter samt att förbättra tillgängligheten till dessa områden.

Kopplingarna mellan de större orterna och omgivande natur- och rekreationsområden bör förstärkas.

ÅLED

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Åled ligger i Nissans dalgång, i gränzonen där odlings- och slättlandskapet i väster övergår i skogsbygd. Landskapet i området är varierat och naturskönt. Området i anslutning till det som idag är Åled har befolkats sedan lång tid tillbaka. Åled var från början en gammal kyrkby som sedan utvecklades till ett typiskt stationssamhälle då järnvägen byggdes ut. De stora nivåkillnaderna i dalgången bidrar till att ge samhället en särprägel och bebyggelsen stora kvaliteter.

Åled är en ganska utspridd ort som delas av Nissan som rinner genom samhället i nordsydlig riktning. Skolan ligger i den östra delen av Åled, nästan utanför befintligt bebyggelse. Orten föreslås kompletteras med bebyggelse i huvudsak inom befintlig bebyggelsestruktur. Störst utbyggnad föreslås i öster så att området vid skolan längst i öster kan knytas närmre övriga delar av orten.

I de flesta serviceorterna markeras den fortsatta utbyggnadsriktningen efter 2030 med pilar. För Åled saknas det, eftersom vidare studier behöver göras.

I nordväst markeras en viktig tätortsavgränsning mot det omgivande landskapet.

Bebyggelse

En större utbyggnad föreslås i den östra delen av Åled (B26), mellan de centrala delarna och Enslövs-skolan. En mindre förtätning bör också kunna ske i Åleds västra delar (B25), vid Spånstad. Ett område vid Älvdalen, som idag innehåller både bostäder och verksamheter, föreslås främst utvecklas för bostäder.

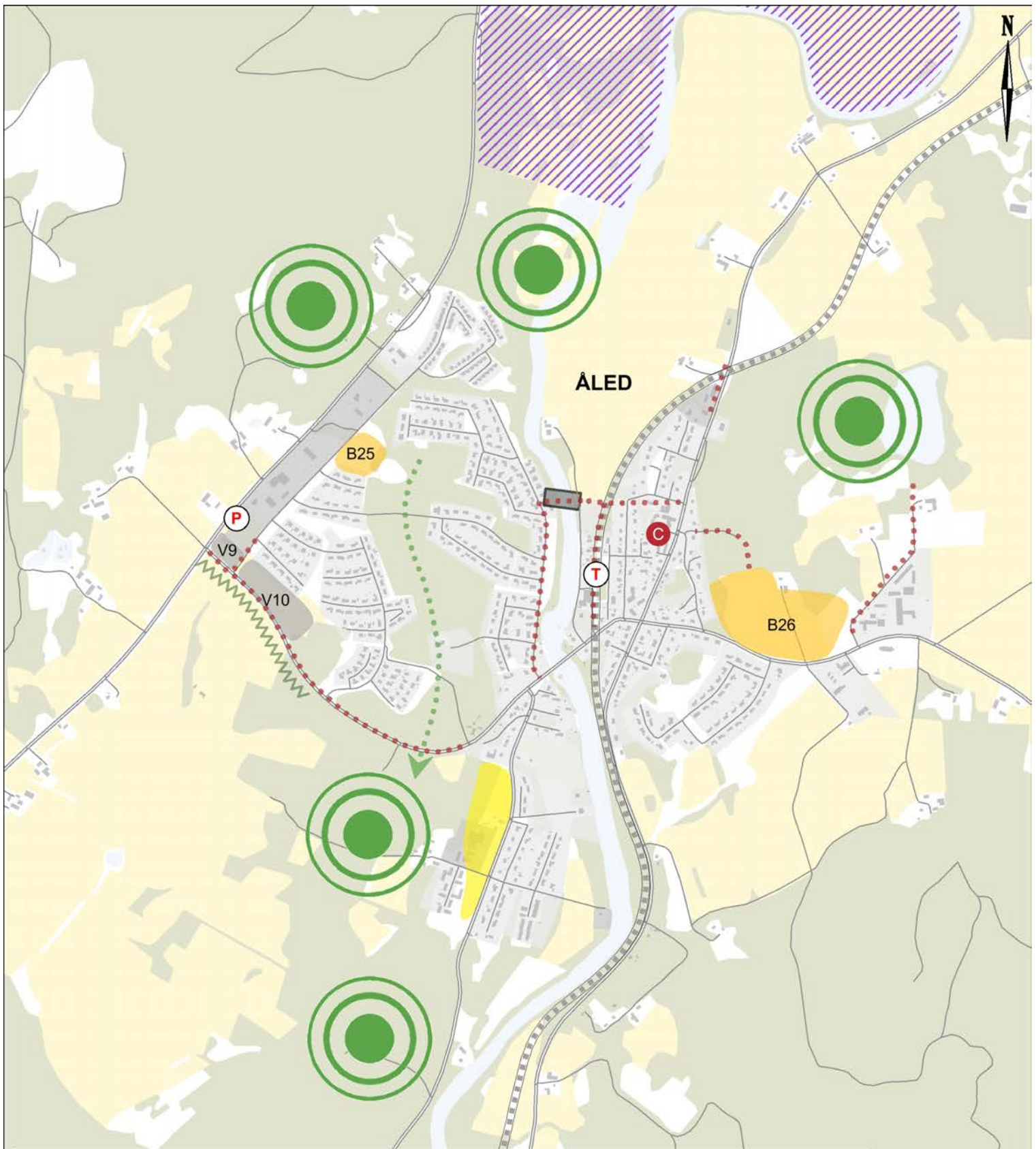
Centrum, service och verksamheter

I Åled bör den kommersiella servicen koncentreras till befintligt centrum. För att förbättra förutsättningarna för lokal service bör de offentliga miljöerna i centrum och kopplingarna till kollektivtrafiken förbättras. Den förtätningspotential som finns inom befintlig bebyggelse bör utnyttjas.

Viss förtätningspotential finns i befintligt verksamhetsområde längs väg 26 vid Spånstad. Två mindre områden vid Spånstad föreslås kunna utvecklas med icke störande verksamheter (V9, V10).

Gröna områden och kopplingar

Planering för natur och rekreation bör inriktas på att tillgängliggöra målpunkter och förbättra framkomligheten längs gång- och cykelstråk. Som tätortsnära rekreation, och i samband med utveckling av bostadsområden i den östra delen, bör särskilt stråket till och området invid Torsjön utvecklas.



Ställningstaganden

- | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--------------------|--|------------|
| | Utveckling av tätortscentrum | | Närrektionsområde, viktigt att värna | | Ny bro över Nissan | | Skog |
| | Pendlingsnod | | Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder | | Verksamheter | | Odlad mark |
| | Pendelstation, tåg | | Omvandlingsområde: Från verksamhet till blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder samt viss lättare verksamhet | | Bebyggelse | | Vatten |
| | Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister | | Område utpekat i kulturmiljöprogrammet | | Verksamhetsområde | | Öppen mark |
| | Befintlig grön koppling viktig att värna | | | | Vatten | | |
| | Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet | | | | | | |



OSKARSTRÖM

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Oskarström är kommunens största ort efter Halmstad, med stort utbud av offentlig och kommersiell service. Oskarström ligger i Nissans dalgång. Väster och norr om orten finns mindre områden med åker- och betesmarker men i övrigt består omgivningarna i huvudsak av granskog även om det närmast Nissan finns inslag av lövskog.

I Nissan finns flera forsar som historiskt har gett goda förutsättningar för den lokala industrin. År 1890 startades Oskarströms jutefabrik som blev grunden för det moderna industrisamhället på orten. Den positiva utvecklingen av industrierna har lett till att orten brett ut sig på båda sidor om Nissan och vidare upp på åsplåtåerna. Fabriks- och arbetsbostadsmiljöerna i Oskarström utgör en viktig del av Nissadalen och Hallands industrihistoria. Flera byggnader i samhället har bevarandevärden.

Utveckling i Oskarström föreslås ske kring Nissan så att ortens båda delar kan knytas närmare varandra. Längs Nissan föreslås nya bostäder och att befintliga verksamhetsområden utvecklas och förädlas. Nya gång- och cykelstråk och grönstråk behövs längs med Nissan samt i östvästlig riktning som kopplar samman ortens östliga och västliga delar.

I de flesta serviceorterna markeras den fortsatta utbyggnadsriktningen efter 2030 med pilar. För Oskarström saknas det, eftersom vidare studier behöver göras.

Bebyggelse

I Oskarström finns möjligheter till förtätning centralt i orten. Sydväst om ”Jutan”, nära föreslagen placering av tågstationen, föreslås ett mycket strategiskt beläget område för blandad bebyggelse (B27). I den östra delen av orten föreslås ett område som idag är glest exploaterat med mindre verksamheter kunna omvandlas till bostäder och verksamheter (V12). Längre österut föreslås även komplettering av befintliga bostadsområden (B30).

Söder om Valhallaskolan (B28) föreslås ett område för blandad bebyggelse. Längre söderut föreslås ett större område för främst bostäder (B29). Området har tidigare varit en avfallsdeponi med förorenad mark vilket måste utredas vidare.

Centrum, service och verksamheter

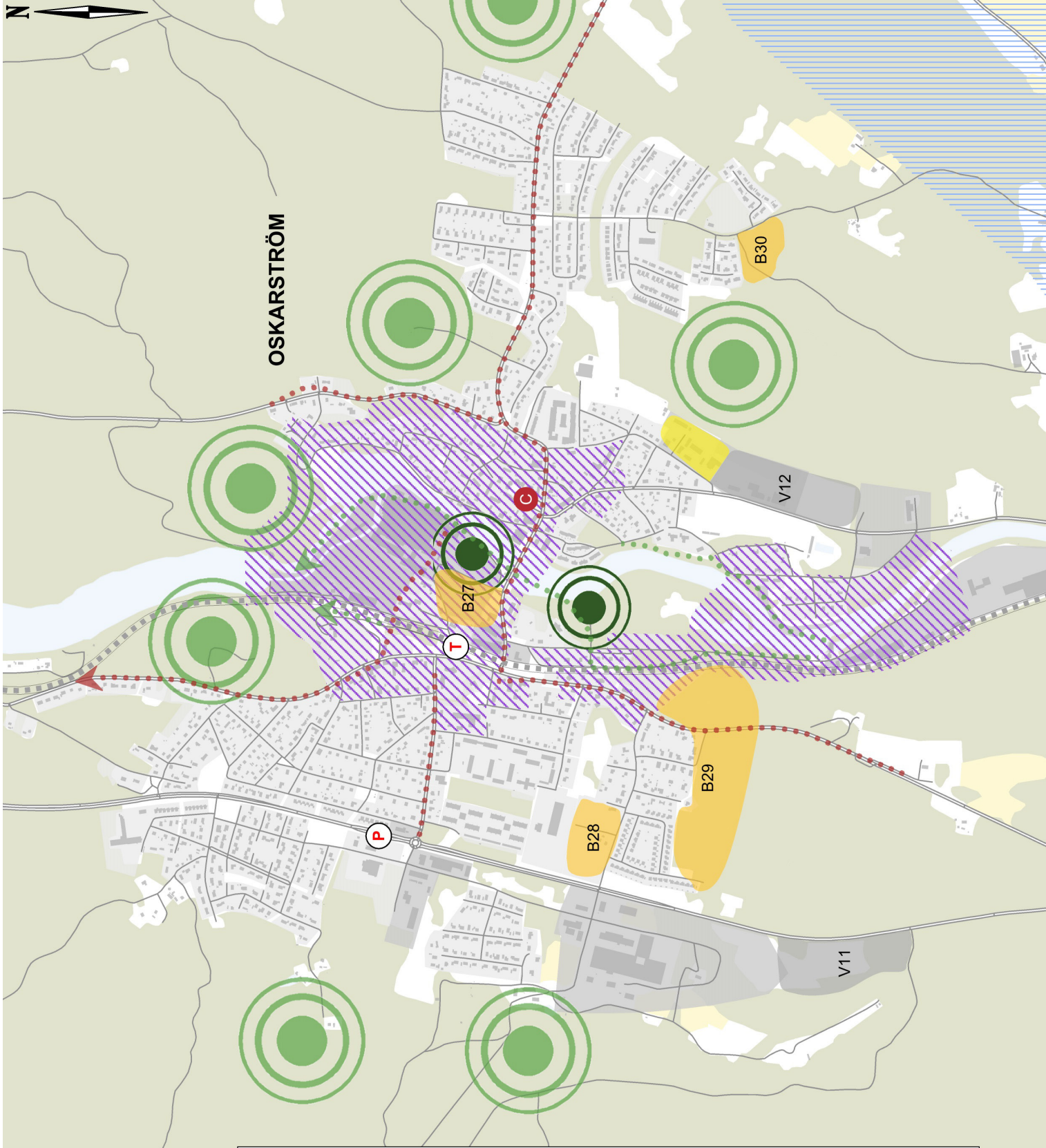
I Oskarström bör den kommersiella servicen i första hand koncentreras till befintligt centrum. Det är också en möjlighet att utvidga centrum mot skolan för att koppla ihop offentlig och kommersiell service. För att förbättra förutsättningarna för lokal service är det viktigt att utveckla de offentliga miljöerna i centrum och förbättra mötesplatser. Även kopplingarna till kollektivtrafiken behöver förbättras och potentialen att förtäta bebyggelsen utnyttjas.

Området väster om väg 26, som idag hyser viss service, bör utvecklas som ett komplement till centrum och därmed endast planeras för sällanköpshandel.

Endast ett mindre nytt verksamhetsområde föreslås längs väg 26 (V11), eftersom utbyggnadspotentialen inom befintlig detaljplan väster om väg 26 fortfarande är stor.

Gröna områden och kopplingar

I Oskarström finns god tillgång till grönområden och ett stort utbud av fritidsaktiviteter för både sommar och vinter, bland annat utomhusbad, idrottsplats, skidbacke, isbana och möjligheter till fritidsfiske. Planering för natur och rekreation bör inriktas på att tillgängliggöra dessa målpunkter genom att skapa ett sammanhängande nät av stigar och gångstråk i orten. Ett större område invid ”Jutan”, i direkt anslutning till Nissan, bör utvecklas som ett park-/grönområde med plats för olika typer av evenemang. Framkomligheten på gång- och cykelstråk längs Nissan behöver förbättras.

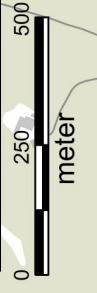


Ställningstaganden

- Utveckling av tätortscentrum
- Pendlingsnod
- Pendelstation, tåg
- Förstärkt koppling för förgångare och eller cyklister
- Befintlig grön koppling viktig att värna
- Närreklamationsområde, viktigt att värna
- Föreslaget närreklamationsområde / Utveckling av befintligt närreklamationsområde
- Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder
- Omvandlingsområde: Från verksamhet till blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder samt viss lättare verksamhet
- Verksamheter
- Område utpekad i kulturmiljöprogrammet
- Sekundärt vattenskyddsområde

Oförändrad markanvändning

- Bebyggelse
- Verksamhetsområde
- Vatten
- Öppen mark
- Skog
- Odlad mark



STRÅKET LÄNGS FYLLEÅNS DALGÅNG



Stråkets karaktär och utvecklingspotential

Stråket följer Fylleåns dalgång och delar efter Simlångsdalen sig i ett kommunikationsstråk längs väg 25 in i Ljungby kommun och ett rekreationsstråk längs med Simlångssjöarna. De främsta värdena utmed stråket längs Fylleån hänger ihop med rekreation, naturturism, upplevelsevärden och kulturhistoria. Det finns potential att utveckla landsbygden och tätorterna på ett sådant sätt att inlandet stärks som mål för rekreation och turism.

Det finns redan markerade leder, badplatser och åretrunt-aktiviteter. Potentialen ligger i att låta dessa möjligheter utvecklas och marknadsföras. Det är samtidigt viktigt att inte exploatera på ett sådant sätt att värdena äventyras. De öppna landskap som finns är få utmed stråket och har därför ett högt värde för landskaps- och upplevelsevärde och bör bevaras öppna. Komplettering av bebyggelse bör därför ske i utkanten av öppna landskap och så att siktlinjer inte bryts.

Orterna längs stråket

Den enda orten med väl utvecklad kommersiell och offentlig service längs stråket är Simlångsdalen. Det är också den enda utpekade serviceorten. Mellan Halmstad och Simlångsdalen, utmed väg 25, framförallt i Skedala, finns goda förutsättningar för cykel- eller busspendling. För Skedala och även Marbäck kan viss komplettering av bebyggelsen därför motiveras, men främst inom befintlig ortsstruktur. För Marbäck och mellan Skedala och Simlångsdalen förutsätter eventuell utbyggnad dock att dricks- och spillvattenhanteringen kan lösas på ett långsiktigt hållbart sätt. *Se nedan kapitel Teknisk försörjning.*

Kommunikationer

Regionbuss för pendling och rekreation

Regionbussen längs väg 25 är en viktig länk till Växjö och betydelsefull för långväga pendling. Därför finns ett behov av att rätta ut busslinjens sträckning och på så vis förkorta restiden. Hållplatsen i Marbäck bör därför ersättas med en busshållplats utmed väg 25. Behov uppstår då av trafiksäkra och trygga passager för fotgängare och cyklister över väg 25.

Regionbussen längs väg 25 bör även utvecklas med fokus på besöksnäring och rekreation. Gården Ön och Skedala är värdefulla och välbesökta rekreationsområden längs stråket och även här krävs säkra korsningar för fotgängare och cyklister över väg 25. När en säker planskild korsning anläggs ska den kopplas till Banvallsleden, som är en cykelväg som sträcker sig hela vägen från Halmstad, via Ljungby och slutar i Karlshamn. Banvallen gör det möjligt att på ett trafiksäkert sätt cykla genom hela stråket.

Pendlingsnoder

Stråket utgörs till största del av landsbygd vilket naturligt leder till en hög biltäthet per invånare. Därför föreslås busshållplatsen i Simlångsdalen utvecklas till en pendlingsnod med goda möjligheter att parkera bil och cykel. God tillgänglighet samt säkra och trygga gång- och cykelvägar till hållplatserna bör särskilt eftersträvas.

Säkra gång- och cykelvägar

Simlångsdalen har bra gång- och cykelvägar, med kopplingar hela vägen in till Halmstad samt till Ljungby genom Banvallsleden. Inom Simlångsdalen behöver de däremot bitvis kompletteras. Framförallt behövs en säker gång- och cykelväg längs Mahultsvägen från väg 25, via skola och bibliotek, fram till idrottsområdet, samt mellan orten och industriområdet västerut.

Koppling mellan gång- och cykelvägarna längs väg 25 och Banvallsleden längs Tönnersjövägen blir framförallt aktuellt när föreslagna bostadsområden byggs ut. Det kan också ses som en del i att göra välbesökta Danska falls naturreservat mer tillgängligt från busshållplatserna inne i Simlångsdalen.

Natur och rekreation

Hallandsleden och Banvallsleden är viktiga för rekreation och turism. Omgivningen är därför viktig att värna. Framförallt vid förtätning genom enstaka bebyggelse måste hänsyn tas till Banvallsledens upplevelsevärden.

Det är viktigt att tillgängliggöra målpunkter för rekreation så att det är möjligt att ta sig dit med kollektivtrafik och cykel. Att tydligt redogöra för busshållplatser i närheten av Hallandsledens olika etapper kan vara ett sätt att göra rekreationsvärden i stråket mer tillgängliga för invånare och turister.

Gården Ön och Skedalaskog, Björkelund vid Fyllinge, Simlångssjöarna, Långhultamyren och Danska fall är exempel på viktiga målpunkter för rekreation och friluftsliv inom stråket.

Fylleåns värdefulla och unika laxstam ska skyddas och värdena kring ån kan utvecklas för att stärka turism och friluftsliv.

Teknisk försörjning

Dricks- och spillvatten

Simlångsdalen har i dagsläget ett eget reningsverk och orten ingår i det kommunala verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten. Skedala är kopplat till reningsverket på Västra stranden och om orten byggs ut finns kapacitet att ansluta ytterligare bostäder. Mellan Skedala och Simlångsdalen finns däremot inga kommunala dricks- eller spillvattenledningar. Närheten till Fylleån, som är ett Natura2000-område, och till Torvsjön, som är en framtida dricksvattentäkt, gör att lämplig recipient för lokalt mindre reningsverk saknas. Då det redan finns många enskilda avloppsanläggningar görs bedömningen att ytterligare enskilda avloppsanläggningar inte är lämpligt utmed stråket. Utveckling av bostäder i exempelvis Marbäck kräver därför att hanteringen av dricks- och spillvatten får en lösning.

Utredning om att ansluta Simlångsdalen till reningsverket på Västra stranden pågår. Detta skulle innebära att både befintlig och ny bebyggelse utmed stråket skulle komma att anslutas till kommunalt

dricks- och spillvatten. Politiskt beslut har tagits att bygga ut spillvattenledning från Skedala till Marbäck. Det utgör etapp ett i ett framtida projekt med att överföra spillvattnet från Simlångsdalen till reningsverket vid Västra stranden.

Landsbygdsutveckling och LIS

Utpekade LISområden berörs av flera riksintressen. I samband med planläggning kan det behövas mer detaljerade studier och utredningar för att påvisa att riksintressena inte påtagligt skadas.

LIS för turism och friluftsliv

Stråket längs Fylleån har höga natur- och rekreationsvärden och utgör Natura 2000-område. Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) bör tillämpas för att möjliggöra utveckling av besöksnäringen utan att tillgänglighet för allmänheten eller värdena riskerar att skadas.

Föreslagna LIS-områden utgår därför främst från redan ianspråktagna platser som har utvecklingspotential. Vid Simlångsgården och Toftasjön finns upplevelsevärden som kan göras mer tillgängliga för allmänheten och på så vis locka både invånare och turister till Hallands inland.

Föreslaget LIS-område vid gården Ön i Torvsjön syftar till att möjliggöra utveckling för rekreation, turism, naturskola och fiske. Det är redan idag en utnyttjad sommarkoloni som bör kunna utveckla sin verksamhet. Området är redan ianspråktaget och allmänhetens tillgänglighet bör genom utvecklingen kunna stärkas.

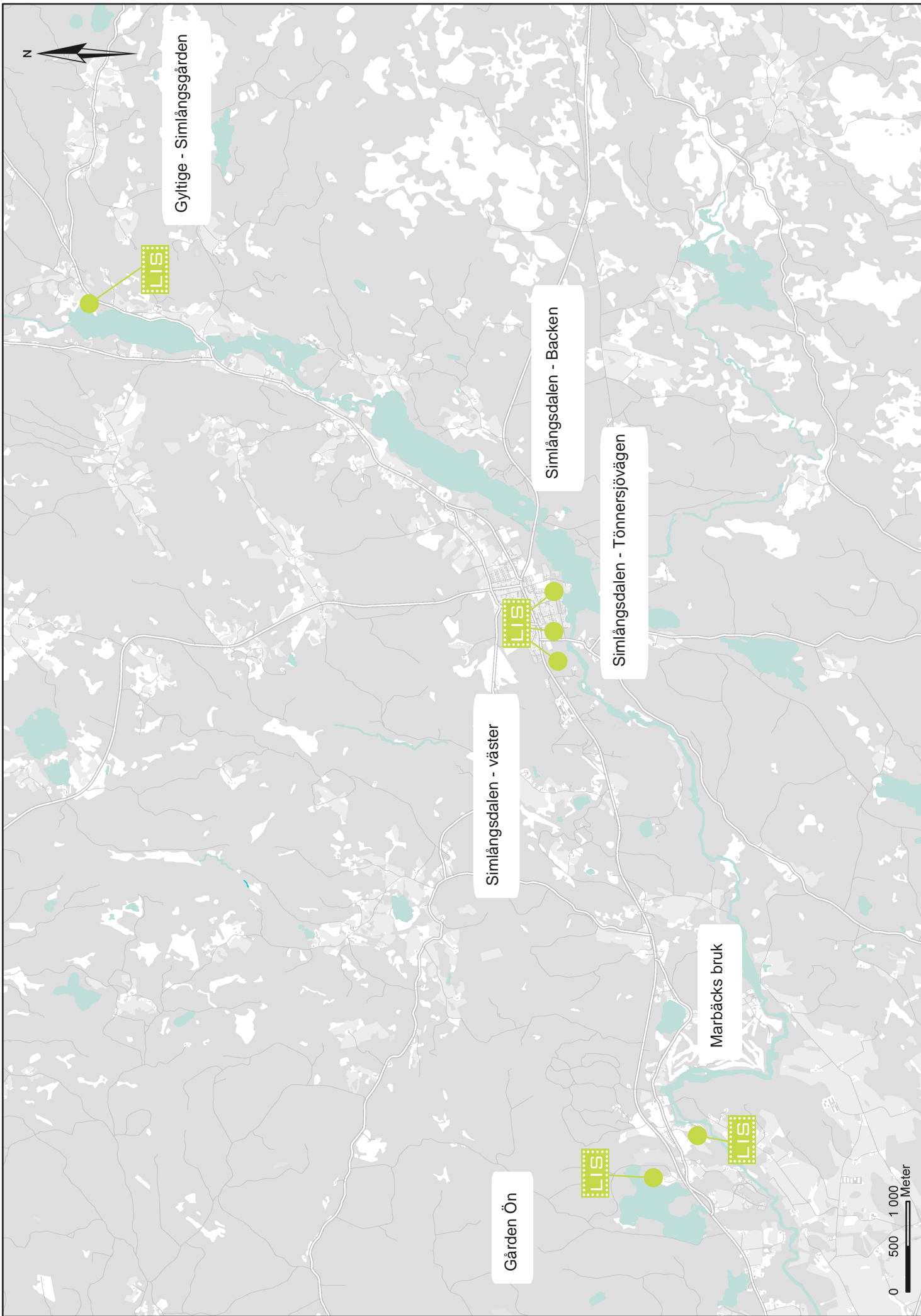
Föreslaget LIS-område vid Gyltigesjön, i anslutning till Simlångsgården, ligger i ett befintligt friluftsområde med grillplatser, camping, vindskydd och vandringsleder och har en potential att i ännu högre grad utvecklas för rekreation och turism. Vid en sådan utveckling är det viktigt att tillgängligheten för allmänheten tryggas. Området ägs av Halmstads kommun.

LIS för bebyggelseutveckling

Marbäck har utmärkta kollektivtrafikförbindelser och det bör finnas möjlighet att utveckla orten med blandade verksamheter och bostäder, särskilt kring den äldre bruksmiljön. Området är redan ianspråktaget och har inga utpekade naturvärden då det idag är bruksmiljö. Hänsyn till kulturmiljön bör tas vid en utbyggnad. Åtgärder kräver dock först en lösning av avloppshanteringen.

I Simlångsdalen finns behov av att stärka orten som serviceort och på så vis stödja den omkringliggande landsbygden. Områdena som nu pekas ut som LIS-områden är genom Banvallsleden väl avskilda från området närmast strandlinjen och har därför endast liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften.

För mer om LIS-områden se del A kapitel 1 Fingerstruktur - att bygga i stråk sidan 21)



Gyltige - Simlångsgården

LIS

Simlångsdalen - väster

LIS

Simlångsdalen - Backen

Simlångsdalen - Tönnersjövägen

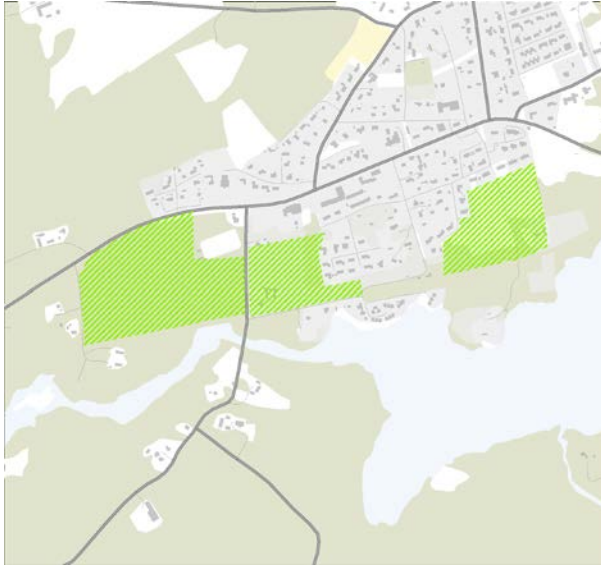
Gården Ön

LIS

Marbäcks bruk

LIS





Simlångsdalen - väster

Syfte: Bostäder

Motiv: I anslutning till tätorten, bostäder på alla sidor, avskiljs från stranden av cykelväg. Naturlig fortsättning på tätorten, attraktivt läge, nära centrala delarna av orten.

Förutsättningar: Detaljplan krävs, 100 m strand-skydd beaktas, banvallen avgränsar området. Dagvattenlösning som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids. Hänsyn tas till cykelvägens upplevelsevärden och kontakt med Fylleån.

Simlångsdalen - Tönnersjövägen

Syfte: Bostäder

Motiv: I anslutning till tätorten, bostäder på alla sidor, avskiljs från stranden av cykelväg. Naturlig fortsättning på tätorten, attraktivt läge, nära centrala delarna av orten.

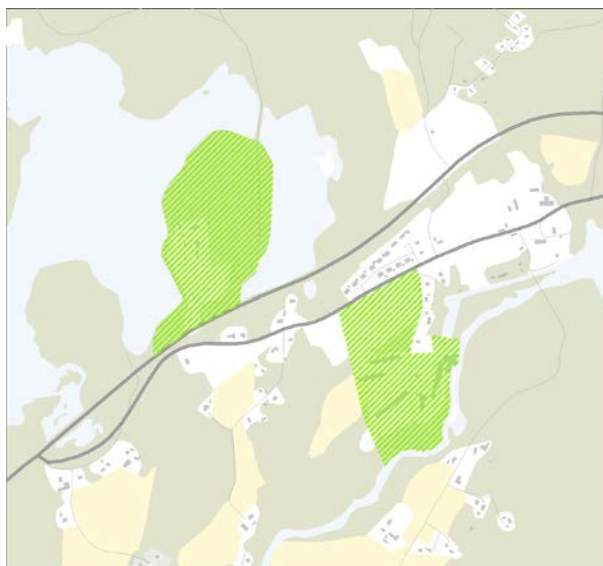
Förutsättningar: Detaljplan krävs, banvallen avgränsar området. Dagvattenlösning som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids. Hänsyn tas till cykelvägens upplevelsevärden och kontakt med Fylleån.

Simlångsdalen - Backen

Syfte: Bostäder

Motiv: I anslutning till tätorten, bostäder och väg på alla sidor, avskiljs från stranden av cykelväg. Naturlig fortsättning på tätorten, attraktivt läge, nära centrala delarna av orten.

Förutsättningar: Detaljplan krävs, banvallen avgränsar området. Dagvattenlösning som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.



Gården Ön

Syfte: Rekreation/ turism/ friluftsliv/ naturskola/ fiske

Motiv: Är redan idag en sommarkoloni. Möjligheter att utveckla befintlig verksamhet.

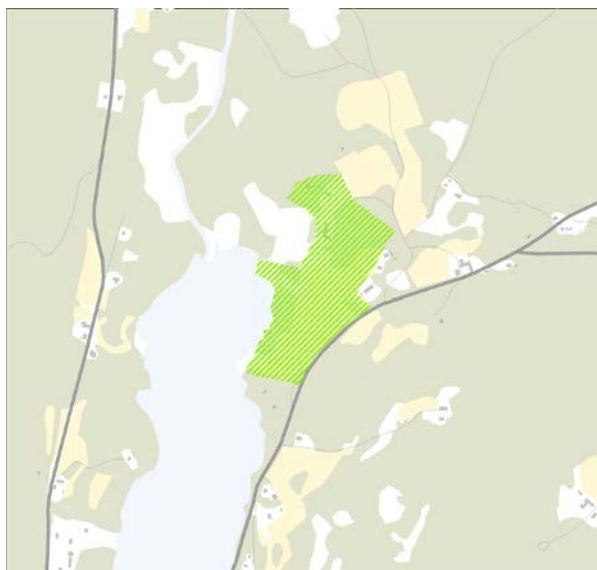
Förutsättningar: Allmänhetens tillgänglighet får inte inskränkas. VA måste lösas.

Marbäcks bruk

Syfte: Verksamheter och bostäder

Motiv: Redan ianspråktaget område, möjligheten till att ytterligare utveckla/ nyttja den äldre bruksmiljön. Inga utpekade naturvärden inom området, gränsar till vackert naturområde. Kan stärka Marbäck som tätort på sikt.

Förutsättningar: Detaljplan krävs. Hänsyn till kulturmiljön bör tas. En utbyggnad förutsätter godkänd VA-lösning. Allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen får inte inskränkas.



Gyltige - Simlångsgården

Syfte: Rekreation/ turism/ friluftsliv

Motiv: Befintligt friluftsområde med grillplatser, camping med servicebyggnad, vindskydd, badplats och vandringsleder - i behov av upprustning. Hela området, undantaget vandrarhem och parkering, är i kommunal ägo. Friluftsfrämjandet är aktivt i området.

Förutsättningar: Tillgängligheten för allmänheten fortsatt viktig.

SIMLÅNGSDALEN

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Simlångsdalen ligger på sluttningen ner mot Brearedssjön, för vilken strandskyddet är utökat till 200 meter. Väg 25 utgör huvudvägen genom orten, vilken är en livsnerv men likväl ett potentiellt problem, då en huvudväg skär genom samhället. En säker passage av väg 25 genom ortens centrala delar kan behöva komma till. Orten avgränsas naturligt av strandlinjen i söder och österut av kulturmiljövärden kring Breareds kyrka och det odlade landskapet. På sikt, år 2030 och framåt, kan orten behöva växa norrut. I föreslagen utbyggnadsriktning behöver hänsyn tas till kulturmiljön kring kyrkan.

Det är angeläget för ett stort omland att Simlångsdalen fortsätter att vara en livskraftig tätort och att befintlig servicenivå kan bibehållas. Det är därför nödvändigt att skapa bostäder i attraktiva lägen och möjlighet för verksamheter att utvecklas. Rekommendationer vid utveckling av områden inom det utökade strandskyddet bör vara att upplevelsevärdena bevaras för gång- och cykelvägen längs med Banvallsleden, att dagvatten omhändertas så att Brearedssjöns (och Fylleåns) status förbättras och att grönstråk från Simlångsdalens centrum ner till strandlinjen anordnas.

Bebyggelse

Nya bostäder föreslås i de södra delarna av Simlångsdalen, mellan väg 25 och Brearedssjön (B31, B32, B33). Föreslagna bostadsområden ligger delvis inom det utökade strandskyddet, men mer än 100 meter från strandlinjen. Det är attraktiva lägen delvis på grund av närheten till Brearedssjön, men framförallt på grund av närheten till den service som finns utmed väg 25 genom orten. I samband med planering av dessa områden bör gröna stråk som leder ner till sjön anordnas.

För Fylleån gäller miljö kvalitetsnormer för vatten som ställer krav på god ekologisk och kemisk status år 2015. Därför måste hanteringen av dagvatten utredas i samband med detaljplanering av nya bostadsområden, så att det säkerställs att ny byggnation inte försvårar möjligheterna att uppnå målen.

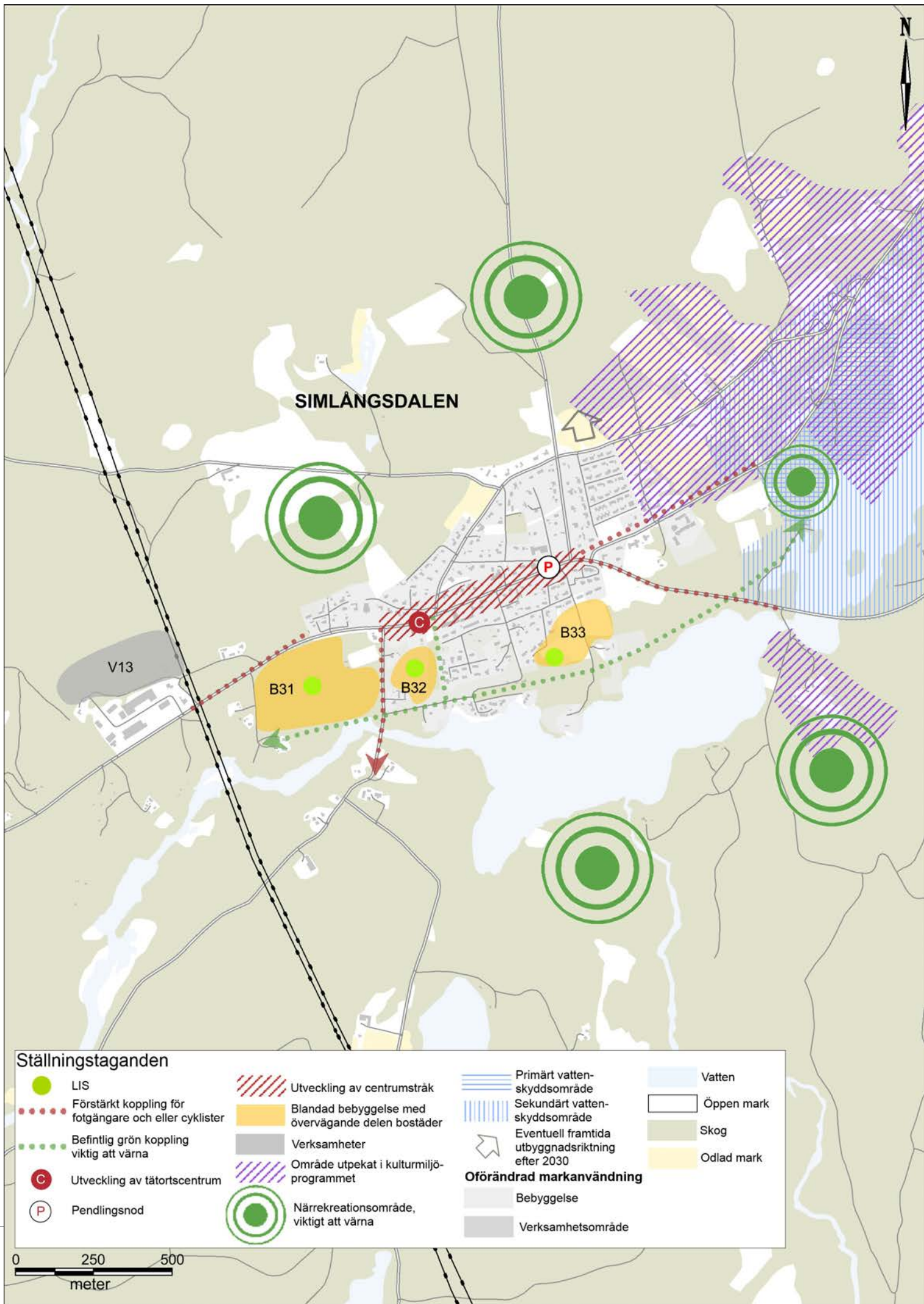
Centrum, service och verksamheter

Simlångsdalen har ett levande lokalt näringsliv som försörjer ett stort omland. En stor del av den kommersiella och offentliga servicen är utspridd längs med ca 500 meter av väg 25 genom orten. Längs detta centrumstråk bör förtätning och utveckling av service ske och trafiksäkerheten bör ökas. Skola, bibliotek, församlingshem och idrottsplats ligger lite längre österut, utmed Mahultsvägen. Det här området bör knytas ihop med centrumstråket genom anläggande av en säker gång- och cykelväg. Utöver stråket redovisas även en centumpunkt i västra delen av stråket där ytterligare utvecklingsmöjligheter för centumbildning finns.

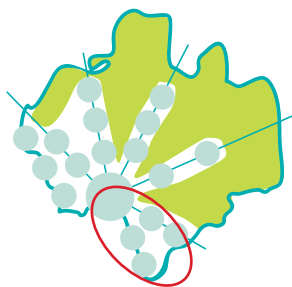
I västra delen av Simlångsdalen, strax utanför samhället, finns ett verksamhetsområde som föreslås utökas norrut (V13). En starkströmsledning, den så kallade Harsprångsledningen, tangerar föreslaget verksamhetsområde vilket måste tas hänsyn till vid fortsatt planläggning. En lämplig rekommendation är att ny bebyggelse bör prövas restriktivt inom ett avstånd av 100 meter från ledningen.

Gröna områden och kopplingar

I Simlångsdalen är tillgången till grönytor och rekreationsområden mycket god, men tillgängligheten är begränsad eftersom många naturmarksytor är i behov av gallring och den öppna naturmarken i stor utsträckning utgörs av betesmark. Det finns också stort behov av att rusta upp de befintliga stigar och vägar som finns i skog och mark. Den omgivande naturmarken har gjort att behovet av iordningställda grönytor inne i Simlångsdalen inte är lika stort som i orter som omges av åkermark. Vissa grönytor inom orten kan vara lämpliga för förtätning med enstaka fristående hus.



STRÅKET LÄNGS SÖDRA KUSTEN



Stråkets karaktär och utvecklingspotential

Stråket utmed södra kusten karakteriseras av ett öppet jordbrukslandskap med höga landskapsbildsvärden, men också av att det genomkorsas av Västkustbanan och väg 15 (tidigare väg 117) och tangeras av E6. Stråket fortsätter in i Laholms kommun.

Området ligger i en gammal kulturbygd och det finns flera synliga tecken på detta, till exempel gravhögar. För att värna det känsliga landskapet är det viktigt att vara restriktiv mot bebyggelse mellan de orter som finns utmed stråket. Släpp med utblickar bör bevaras och hållas fria från bebyggelse. Bebyggelsen bör inte spridas ut för mycket utan koncentreras till orterna som föreslås förtätas och få väl gestaltade tätortsgränser.

Orterna längs stråket

Serviceorterna inom stråket är Trönninge och Eldsberga som ligger utmed ett tydligt kollektivtrafikstråk. Bostäder bör i första hand koncentreras till dessa orter för att stärka den service och kollektivtrafik som finns. I Påarp/Laxvik finns begränsade utvecklingsmöjligheter på grund av den barriär som E6 utgör i öster och de naturvärden som finns längs kusten. Bristen på service i samhället gör det dessutom inte lämpligt för ytterligare bostadsbebyggelse. Även Gullbranna saknar service och har begränsade utvecklingsmöjligheter med E6 i väster och naturvärden i söder och i öster. Påarp/Laxvik och Gullbranna är dessutom i hög grad bullerstörda av trafik på E6.

Kommunikationer

Barriärer kräver gång- och cykelkopplingar på tvären

Landskapet är till viss del fragmenterat av kommunikationslederna E6, Västkustbanan och väg 15 (tidigare väg 117) som löper genom landskapet i nord-sydlig riktning. Det är viktigt att det finns tydliga passager för att överbrygga den barriäreffekt som vägar och järnväg utgör. Kopplingen mellan orterna bör förbättras med hjälp av bland annat gång- och cykelvägar. Nya gång- och cykelstråk föreslås därför mellan Eldsberga och Gullbranna, mellan Trönninge och Påarp/Laxvik samt mellan Trönninge och västerut mot kusten. Den nya cykelleden, Kattegattleden, som ska gå från Helsingborg och hela vägen upp till Göteborg, kan innebära en förbindelse mellan Trönninge och havet samt söderut längs med kusten.

För att skapa en ökad tillgänglighet till större rekreationsområden bör kopplingen åt nordost, mot Stjärnarpsskogen, förbättras. Detta bör ske genom att befintliga och planerade cykelvägar knyts samman genom en säker passage över väg 15 (tidigare väg 117).

Kommunikationsreservatet för framtida yttre godsspår på järnväg riskerar att ytterligare fragmentera detta landskap, men är samtidigt viktigt för att avlasta genomfart av godstrafik genom Halmstad. (För mer om kommunikationsreservatet se sidan 93) Vid en eventuell utbyggnad av ett yttre godsspår på järnväg kommer anslutningen till befintlig järnväg påverka framförallt Eldsberga.

I Eldsberga behöver gång- och cykelvägar i anslutning till skolan förbättras. En gång- och cykelväg föreslås som kopplar ihop den befintliga gång- och cykelbron över järnvägen med bostadsområdet öster om järnvägen. Detta är ett viktigt rörelsestråk till och från skolan som i nuläget saknar en tydlig koppling till bostadsområdet. Dessutom föreslås en gång- och cykelväg från busshållplatsen vid väg 15 (tidigare väg 117) till skolan.

Stor potential för kollektivtrafiken

Kommunikationsstråket längs väg 15 (tidigare väg 117) har stora utvecklingsmöjligheter enligt Hallandstrafikens stråkutredning. Det är en del av huvudstrukturen för kollektivtrafik i Halland och ett av stråken där det finns störst potential för utveckling av trafiken, både med direktbuss längs väg 15 (tidigare väg 117) och med en kompletterande busslinje genom Trönninge, Påarp, Laxvik och Gullbranna. För att underlätta för pendlare att nå de snabba linjerna behöver pendlingsnoder utvecklas utmed väg 15 (tidigare väg 117), i höjd med Eldsberga, Trönninge och Kistinge/Fyllinge.

Regiontåg trafikerar i dagsläget sträckan Köpenhamn och Göteborg med stopp i Halmstad. I *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013*, Region Halland 2012, anges som målbild att Markarydsbanan 2030 ska trafikeras med minst 10 dubbelturer. I samband med detta har ny station i Veinge i Laholms kommun diskuterats. Det aktualiserar behovet av att fortsätta bygga ut cykelvägen längs väg 15 (tidigare väg 117) söderut från Eldsberga.

Ett lokaltågstopp i Trönninge eller Eldsberga ligger troligtvis längre fram i tiden än översiktsplanens planperiod. Det är ändå viktigt att se till att det finns en framtida markreserv för pendelstation för tåg och därför föreslås mark hållas tillgänglig i både Trönninge och Eldsberga samt med möjlighet till pendlarparkering.

Pendlingsnoder

Pendlingsnoder föreslås i både Trönninge och Eldsberga i anslutning till väg 15 (tidigare väg 117), med plats för parkering, busshållplats och cykelparkering. Separata gång- och cykelvägar föreslås som kopplar den övriga delen av orten till pendlingsnoden. Det är viktigt att man kan använda hållplatslägen längs 15 (tidigare väg 117) för lokala bytesmöjligheter. Pendlingsnoden vid Eldsberga är till exempel viktig att samordna med gång- och cykelvägar till Gullbranna.

Förbättringar för godstrafiken

Förbättringar för godstrafiken bör ske genom mötesfri landsväg på 15 (tidigare väg 117).

Natur och rekreation

Flera av orterna utmed stråket har brist på tätortsnära grönytor och närhet till rekreationsområden. Det är därför viktigt att värna om de grönytor som finns och att inte förtäta på grönytor utan istället höja kvaliteten på dessa. Även orternas koppling mot rekreationsområden som havet och Stjärnarpsskogen behöver förtydligas.

TRÖNNINGE

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Trönninge är ett samhälle i jordbruksbygd som omges av åkermark. Det var från början en kyrkby med bebyggelse kring kyrkan men när järnvägen kom på 1800-talet utvecklades samhället till ett stations-samhälle med utbyggnad av bostäder och verksamheter kring järnvägen. På sikt har de olika bebyggelsegrupperna kring kyrkan och järnvägen växt samman. Väg 15 (tidigare väg 117) löper öster om Trönninge medan järnvägen skär genom orten.

Trönninge har begränsade utbyggnadsmöjligheter för bostäder mot öster på grund av väg 15 (tidigare väg 117) och järnvägen samt befintligt verksamhetsområde. Det föreslås inte någon utbyggnad norr om orten eftersom det området är utsatt för buller på grund av närheten till järnvägen och det kommande verksamhets-området vid Kistinge. Istället markeras en viktig tätortsgräns mot Kistinge för att säkerställa att Trönninge inte växer samman med verksamhetsområdet i Kistinge.

Efter en mindre utbyggnad västerut, som blir en fortsättning på befintlig tätortsgräns, är det viktigt att tätortsgränsen mot det öppna landskapet och jordbruksmarken värnas.

Efter 2030 föreslås orten växa söderut. I samband med planläggning av detta område bör ett grönområde samt grönstråk skapas i denna del av orten.

Bebyggelse

Kring centrum i Trönninge finns en del outnyttjad mark där en förtätning av bostäder och mindre verksamheter är möjlig. Utöver detta föreslås ny bostadsbebyggelse i väster (B34). Denna hamnar i kanten av ett område med höga kulturmiljövärden och måste utformas med hänsyn till dessa värden.

Centrum, service och verksamheter

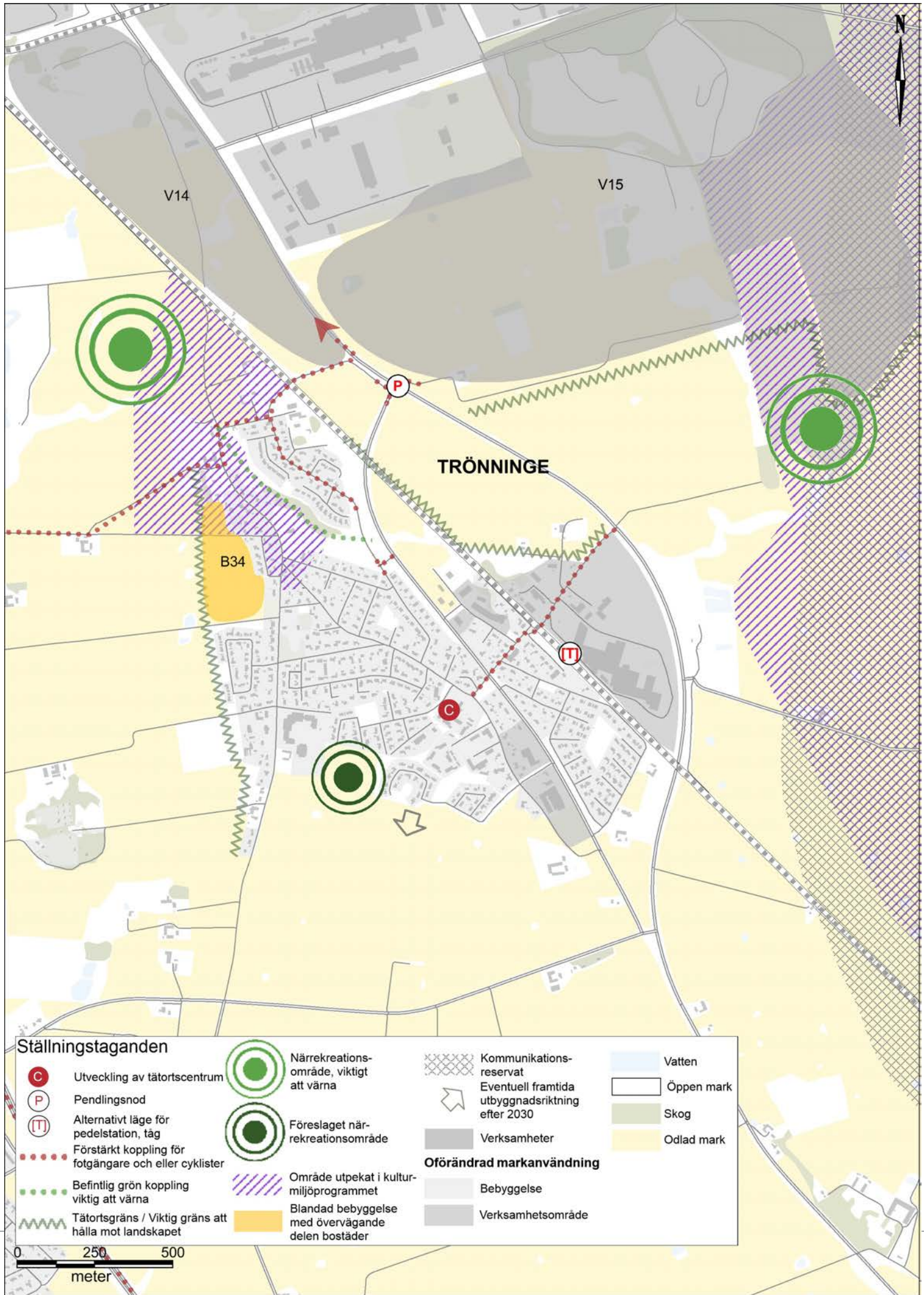
Trönninges centrum är otydligt och behöver utvecklas, bland annat med en tydlig mötesplats i Trönninges centrala delar. En utbyggnad av orten skulle ge ett större underlag för service.

På grund av närheten till Kistinge strax norr om orten där ett större område för verksamheter planeras, föreslås i Trönninge inga nya områden för verksamheter.

Gröna områden och kopplingar

I Trönninge råder brist på tätortsnära grönytor. Det är viktigt att bevara och utveckla de få grönytor som finns. Utmed Trönningean i samhällets norra del finns potential att utveckla ett grönstråk.

Söder om Trönningeskolan föreslås ett nytt grönområde som knyter ihop området vid skolan med den befintliga bebyggelsen samt den nya bebyggelsen som föreslås söder om samhället efter 2030. Grönområdet bör utformas som en naturpark där den befintliga fornlämningen utgör en kvalitet.



Ställningstaganden

- | | | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|--|------------|
| | Utveckling av tätortscentrum | | Närreklamationsområde, viktigt att värna | | Kommunikationsreservat | | Vatten |
| | Pendlingsnod | | Föreslaget närreklamationsområde | | Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030 | | Öppen mark |
| | Alternativt läge för pedelstation, tåg | | Område utpekad i kulturmiljöprogrammet | | Verksamheter | | Skog |
| | Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister | | Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder | | Verksamhetsområde | | Odlad mark |
| | Befintlig grön koppling viktig att värna | | | | Bebyggelse | | |
| | Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet | | | | | | |

0 250 500
meter

ELDSBERGA

Ortens karaktär och utvecklingspotential

Eldsberga ligger i ett öppet jordbrukslandskap utmed och uppe på Eldsbergaåsen. Orten har sitt ursprungliga läge vid den medeltida kyrkan som ligger uppe på åsen. Från kyrkan, som utgör ett landmärke i landskapet, erbjuds vida utblickar över det öppna landskapet. Samhället har en karakteristisk siluett främst från söder. Det ligger i en gammal kulturbygd med en värdefull kulturmiljö och en stor mängd fornlämningar, vilket gör att det finns begränsade utbyggnadsmöjligheter för orten.

Efter 2030 föreslås orten utvecklas dels åt sydväst, längs med Fladjevägen, samt norrut på båda sidor om Bastubacken. Längre åt öster bör orten inte växa med hänsyn till de höga landskapsbildsvärdena och ortens karakteristiska siluett.

Bebyggelse

I de centrala delarna av Eldsberga vid det gamla kommunalhuset föreslås ett funktionsblandat område med både bostäder, kontor och icke störande verksamheter. Här finns möjligheter till omvandling eller förtätning av befintlig bebyggelse. Längre söderut i området föreslås blandad bebyggelse (B35). Ny bostadsbebyggelse är viktig för att ge möjlighet till kvarboende i orten. Även ett område med blandad bebyggelse föreslås söder om kyrkan, öster om järnvägen (B36). Utbyggnadsområdena ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövård. (se karta Riksintressen sidan 197) Utformning av bebyggelsen bör, för att inte påverka riksintresseområdet negativt, utformas med stor hänsyn till platsens kulturmiljövärden. Inför fortsatt planering av området bör fördjupade studier och konsekvensanalyser med fokus på kulturmiljön göras för att klarlägga hur utbyggnaden kan ske utan att kulturmiljön tar skada.

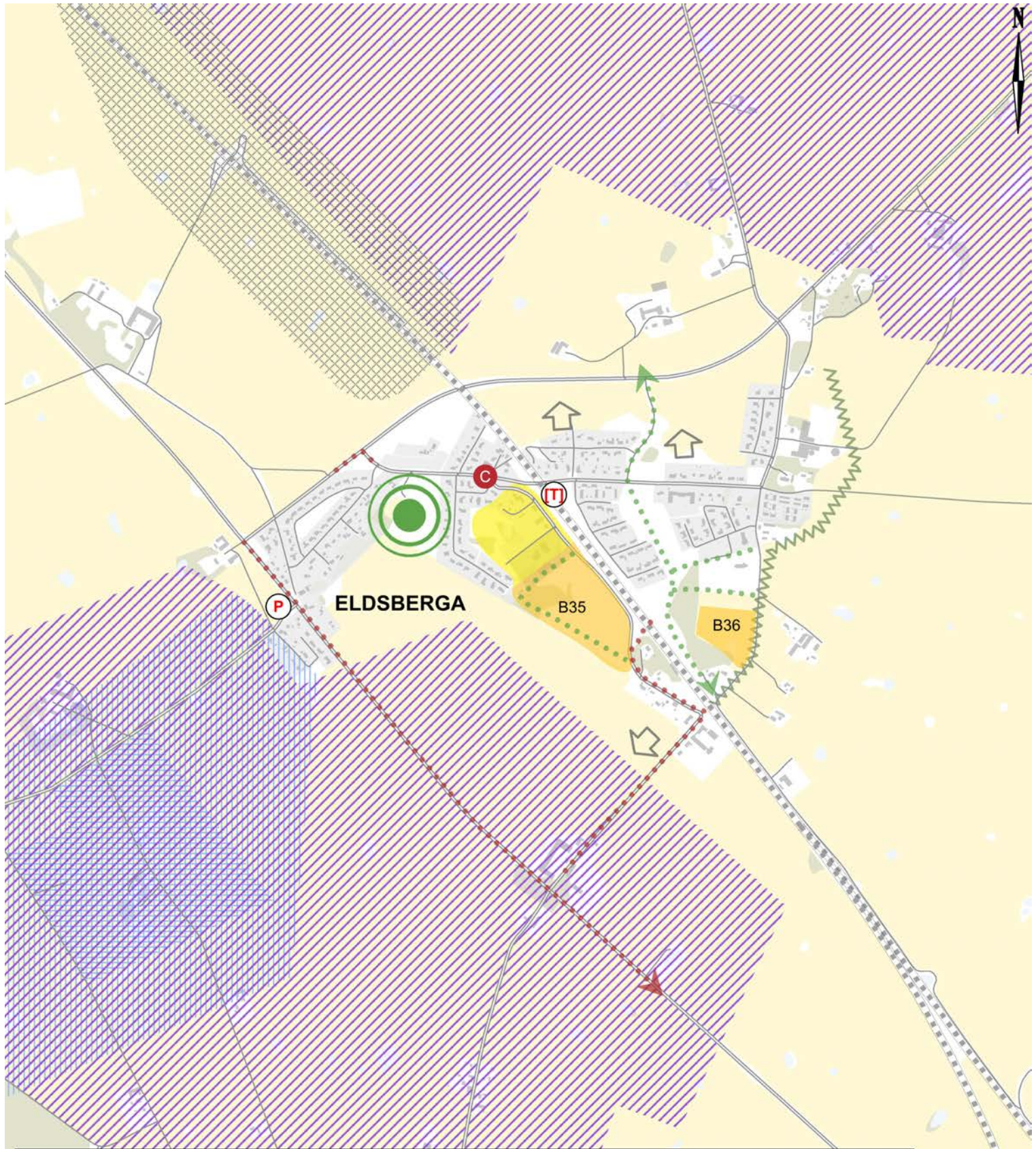
Ny bebyggelse ska beakta närheten till kommunikationsreservatet för godsspår.

Centrum, service och verksamheter

I Eldsberga finns en väl utbyggd kommersiell och offentlig service med en livskraftig livsmedelsbutik samt förskola, skola och äldreboende. En utbyggnad av bostäder på orten skulle stärka befintlig service. En idrottshall planeras inom det område som pekas ut för bostäder sydväst om järnvägen.

Gröna områden och kopplingar

Eftersom tillgången till större rekreationsområden begränsas av ortens läge, ställs högre krav på grönområdena inom samhället för att tillgodose invånarnas behov av tätortsnära rekreation. Grönstråket som leder från norra sträckningen av Eldsbergavägen och söder ut samt förbi Eldsberga kyrka är viktigt att värna och utveckla för att öka möjligheterna till rörelse och tätortsnära rekreation.



Ställningstaganden

-  Utveckling av tätortscentrum
-  Pendlingsnod
-  Alternativt läge för pedelstation, tåg
-  Förstärkt koppling för fotgängare och eller cyklister
-  Befintlig grön koppling viktig att värna



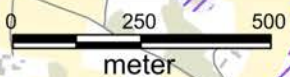
Närreklamationsområde, viktigt att värna

-  Tätortsgräns / Viktig gräns att hålla mot landskapet
-  Område utpekad i kulturmiljöprogrammet
-  Primärt vattenskyddsområde
-  Sekundärt vattenskyddsområde

-  Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder
-  Omvandlingsområde: Från verksamhet till blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder samt viss lättare verksamhet
-  Kommunikationsreservat
-  Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030

Oförändrad markanvändning

-  Bebyggelse
-  Versamhetsområde
-  Vatten
-  Öppen mark
-  Skog
-  Odlad mark



STADEN - HALMSTAD

För staden krävs enligt kommunens bostadsförslingsprogram 6500 nya bostäder fram till år 2030. Utpekade nya områden för bostadsbebyggelse, större förtättningsområden samt omvandlingsområden beräknas täcka ca 5500 av dessa vilket innebär att ca 1000 bostäder behöver komma till genom förtätning inom befintlig stadsstruktur – mindre förtättningsområden pekas inte ut i översiktsplanen.

Halmstad med sin stadskärna är betydelsefull för hela kommunen. Det är i staden vi eftersträvar stadsmässighet i form av tätare bebyggelse, folkliv på gatorna, utbud av varor och service, kommunikationsmöjligheter och platser för spontana möten. Med ett Halmstad som blir allt mer urbant gynnas även omlandet – orterna och landsbygden – av att få tillgång till stadens utbud.

Staden består inte bara av centrum och den gamla stadskärnan utan även av områden med funktioner för boende, arbetsplatser, kultur, rekreation, utbildning, handel, industri, vård och transporter. Att dessa funktioner finns samlade i staden och attraheras till staden kan hela kommunen och regionen dra nytta av.

STADENS UTVECKLING LÄNGS FYRA STRÅK

Halmstads stadsutveckling bör koncentreras till de fyra starkaste kollektivtrafikstråken. Det första går **västerut** och fortsätter i stråket längs norra kusten. Det andra går **norrut** och delar sig i stråket längs slätt och skog och stråket längs Nissan. Det tredje går åt **nordost** och fortsätter i stråket längs Fylleån och det fjärde går åt **sydost** och fortsätter i stråket längs södra kusten. Det är i första hand i anknytning till dessa stråk som staden bör förtätas, i likhet med vad som föreslås i övriga delar av kommunen. Längs stråken pekas också ut nya utbyggnadsområden för bostäder, omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse och för två av stråken utveckling och expansion av befintliga verksamhetsområden.

Huvudstrukturen för kollektivtrafiken omfattar busslinjer utmed de fyra utvecklingsstråken och busslinjer till sjukhuset och flygplatsen/ Flygstaden. Huvudstrukturen för kollektivtrafiken är en viktig planeringsförutsättning vid utveckling av staden längs dessa stråk. Att ange huvudstruktur för kollektivtrafiken som viktiga planeringsförutsättningar innebär att de bör betraktas som fysiska strukturer som inte med lätthet förändras. Det är längs med kollektivtrafikens huvudstruktur som stadens utveckling koncentreras. För en sådan utveckling är kollektivtrafiken en viktig förutsättning. Med fastlagd huvudstruktur för kollektivtrafiken underlättas för att vissa delar i framtiden kan utvecklas till spårbunden trafik.

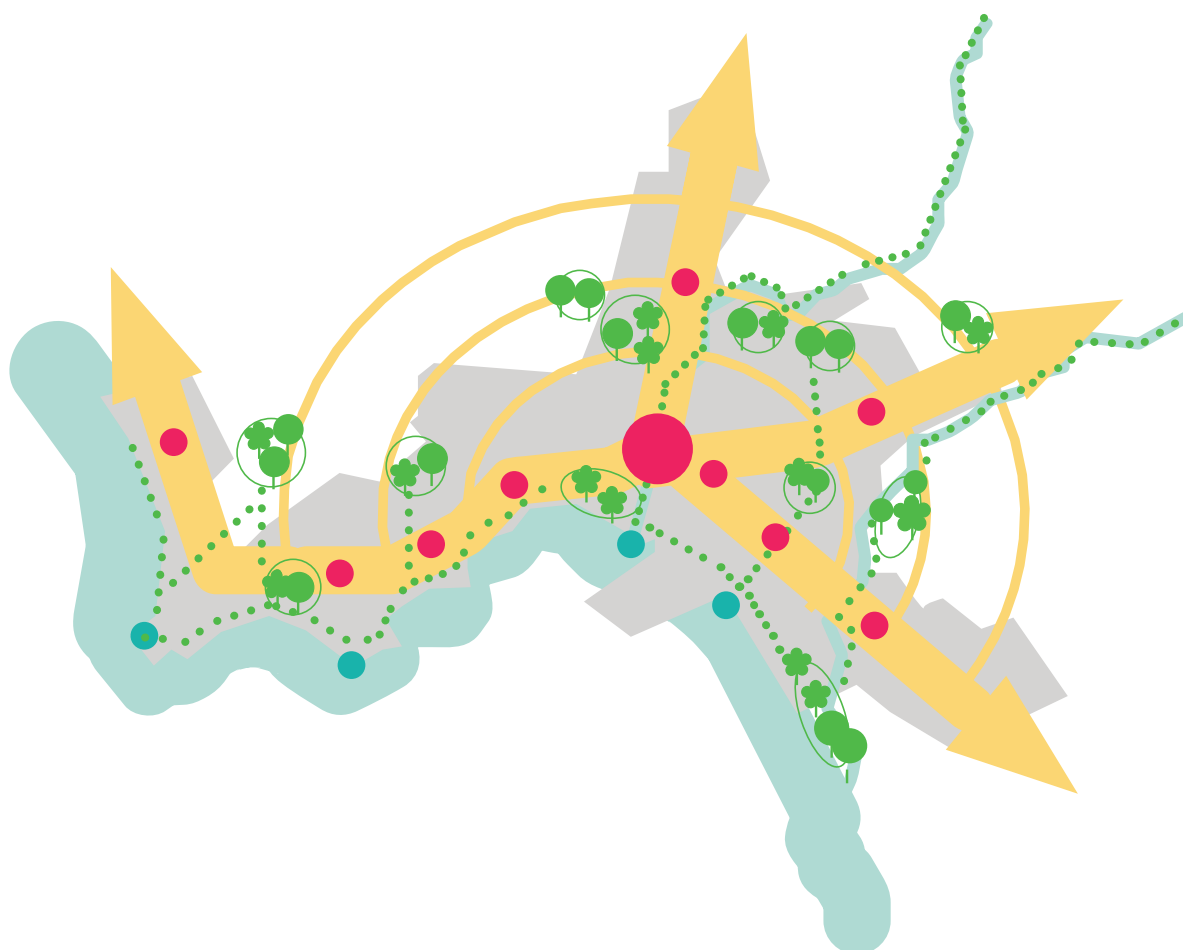
Även supercykelstråken sammanfaller med de utpekade utvecklingsstråken och bidrar till en koncentration av rörelse i dessa stråk.

Längs utvecklingsstråken ligger befintliga centrumnoder samt lägen som pekas ut som lämpliga att utvecklas till centrumnoder. Hit ska både kommersiell och offentlig service koncentreras liksom bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. För att få störst effekt av centrumnodernas koncentration av varor, tjänster och människor i rörelse bör exploateringsgraden för bebyggelsen vara högre i dessa lägen. Detta kan innebära såväl tätare som lite högre bebyggelse.

Längs kusten pekas ett antal noder ut som skiljer sig ifrån de utpekade centrumnoderna. För kustens noder är inriktningen service och turism. I två av dessa noder, Grötvik och vid Nissans mynning, föreslås även gästhamnar.


Mellan och över stråken behöver tvärförbindelser för främst fotgängare och cyklister utvecklas, vilka medger att man tryggt och gont kan ta sig mellan stadens olika delar. Tvärförbindelserna är ett viktigt komplement till stråken för att nå målpunkter mellan stråken och för att undvika att stråken utvecklas till barriärer.


Mellan stråken finns en glesare stad. Här finns också befintliga och föreslagna gröna områden som sträcker sig in mot stadens centrum. Det är viktigt att de gröna områdena, inklusive Nissan, med hjälp av gång- och cykelvägar och gröna stråk kopplas samman och blir tillgängliga från hela staden.




Strategikarta för staden som visar de fyra utvecklingsstråken utmed vilka den huvudsakliga utvecklingen och förtätningen i staden sker. Längs stråken är centrumnoder belägna. På kartan visas även närreklamationsområden och gröna kopplingar samt schematiska tvärkopplingar.

Ställningstaganden

 Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder

 Lättare och tyngre verksamheter samt sällaninköpsandel

 Omvandlingsområde: Från verksamhet till blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder samt viss lättare verksamhet


 Utvidgning av Högskola/Science park

 Centrumutveckling


 Centrumutveckling kring Resecentrum


 Förstärkt koppling för fotgängare och/eller cyklister

 Ny väg

 Ny bro över Nissan

 Kommunikationsreservat

 Vägreservat


 Prioritering buss


 Resecentrum


 Pendelstation, tåg

 Centrumnod i staden

 Handelsområde

 Målpunkt där service och turism utvecklas


 Eventuell framtida utbyggnadsriktning efter 2030


 Föreslaget närreklamationsområde/utveckling av befintligt närreklamationsområde

 Grön koppling att utveckla


 Närreklamationsområde, viktigt att värna

 Befintlig grön koppling viktigt att värna

 Tätortsgrens / Viktig gräns att hålla mot landskapet

 Område utpekat i kulturmiljöprogrammet

 Primärt vattenskyddsområde


 Sekundärt vattenskyddsområde

Oförändrad markanvändning

 Flygplats

 Bebyggelse

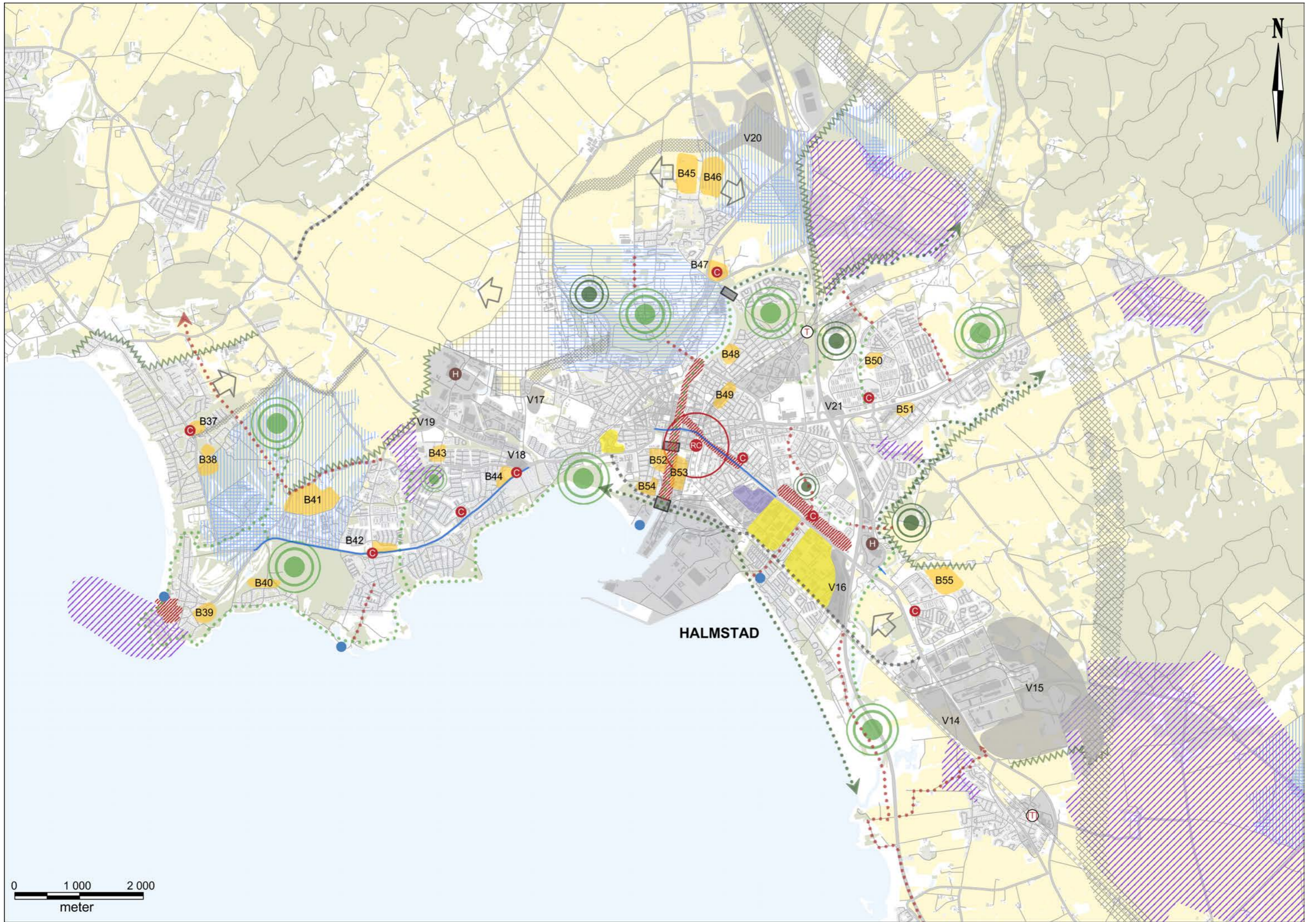
 Verksamhetsområde

 Vatten

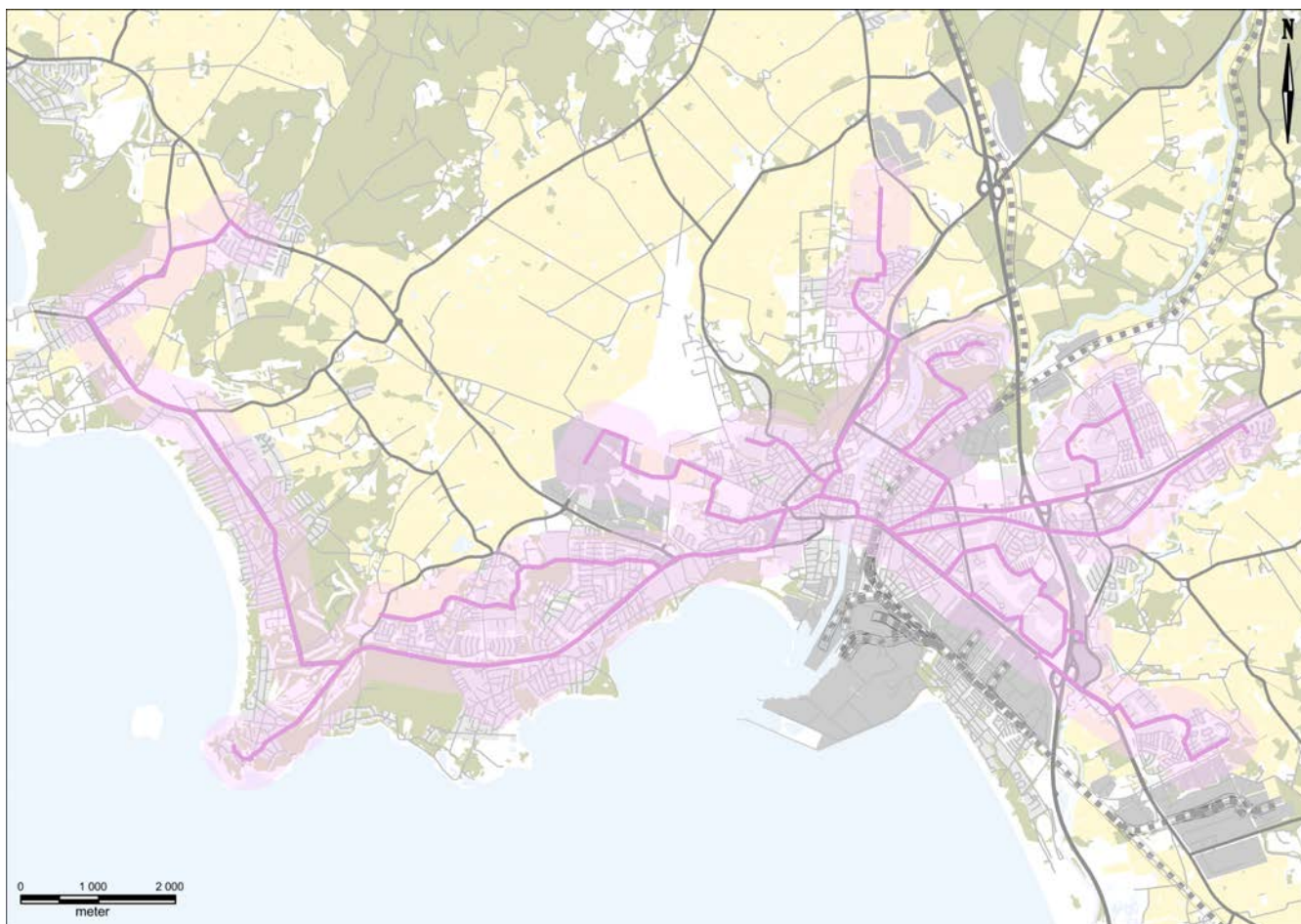
 Öppen mark

 Skog

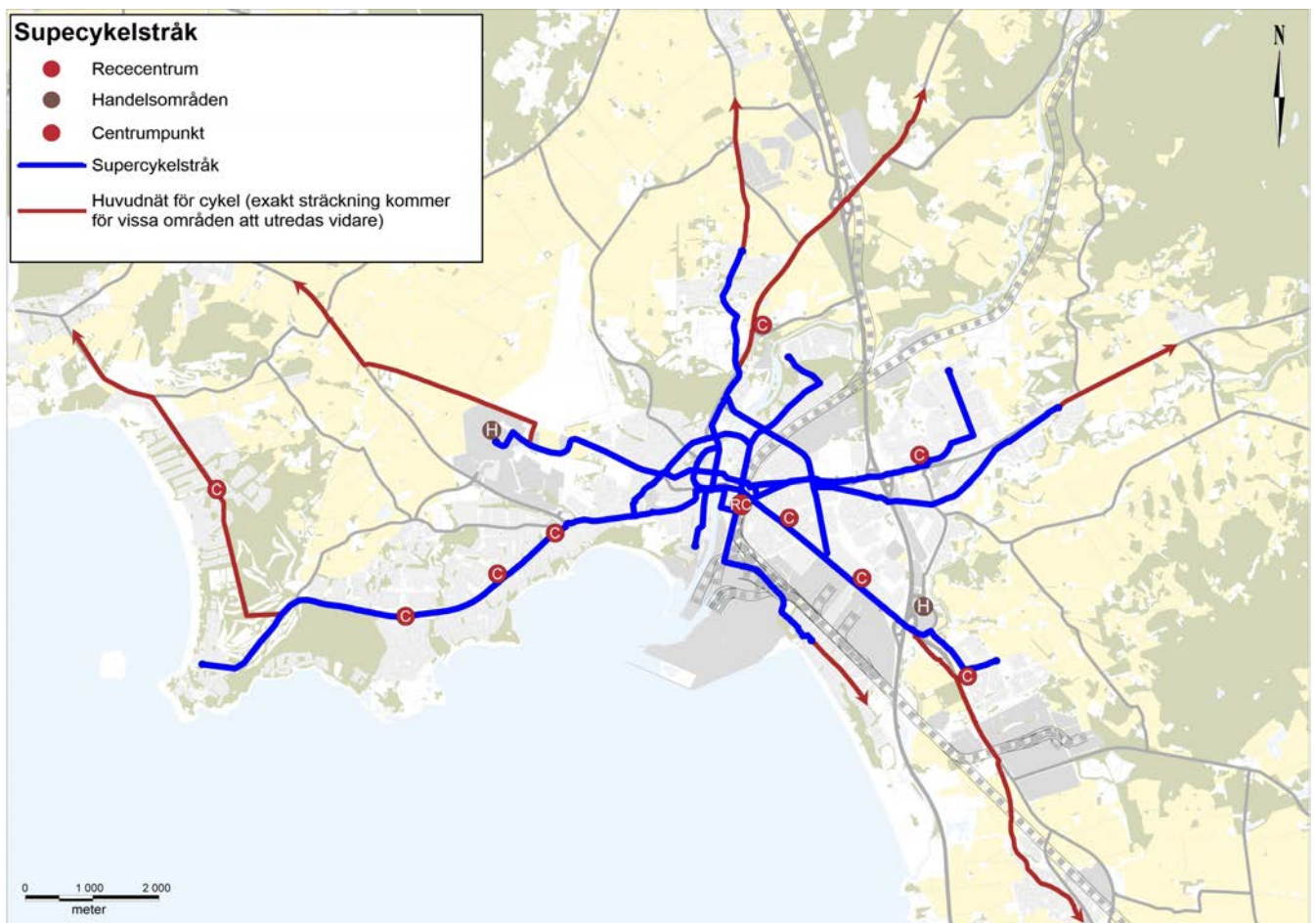
 Odlad mark



Kartan nedan visar huvudstruktur för kollektivtrafiken år 2030 inom staden. Visas görs även en buffertzona på 400 meter från kollektivtrafiklinjen. Huvudstrukturen är en grov planeringsinriktning och mindre förändringar kan göras under vidare detaljplanering. Huvudstrukturen för kollektivtrafiken ska också kompletteras med andra mer lättföränderliga och yttäckande linjer, t ex busslinjer med låg tur-täthet, industriturer och anropsstyrd trafik, dessa visas inte på kartan. (För mer om kollektivtrafiken som planeringsförutsättning se del A kapitel 6. Effektivt och hållbart transportsystem sidan 57-58)



Kartan nedan visar utbyggda och planerade supercykelstråk (heldragen linje) inom staden. Visas görs även handelsområden och centrumnoder inom staden. (För mer om supercykelstråk se del A kapitel 6. Effektivt och hållbart transportsystem sidan 56-57)



Längs stråken går många av stadens transporter

Godstrafik på järnväg

En stor del av godstransporterna i kommunen sker idag med lastbil och mer gods behöver gå på järnväg och med sjöfart i framtiden. För att möta utvecklingen av mer godstrafik på järnväg behövs ett flertal mindre och medelstora åtgärder för att trimma nuvarande järnvägssystem i Halmstad. På sikt behöver en kombiterminal utvecklas. Både hamnen och Kistinge är möjliga områden för en kombiterminal. Översiktsplanen möjliggör båda alternativen och tar inte ställning till vilken av dessa två platser som är mest lämplig. Förbättrad och utökad järnvägsinfrastruktur till och från hamnområdet är av stor vikt oavsett vilken kombiterminalplats som senare väljs.

Ny transportintensiv verksamhet bör hänvisas till industriområden i hamnen, Vilhelmsfält, Villmanstrand, Kistinge eller Kårarp. De är placerade vid järnväg, nära det statliga vägnätet eller det övergripande kommunala vägnätet. Utveckling av stickspår och ytterligare omlastningspunkter kan skapa bättre möjligheter för transporter på järnväg i de här områdena.

Vrangelsro/Kårarp ligger nära järnvägen men på grund av de stora höjdskillnaderna kan det visa sig tekniskt omöjligt att skapa stickspår. Detta bör utredas vidare.

Breddning av Tiarpsallén

I *Handlingsprogram för hållbara transporter*, föreslås en ombyggnad av väg 601, sträckan vid

Tiarpsallén, för att förbättra möjligheten för godstransporter till handelsområdet Flygstaden och Söndrums industriområde. För möjligheten att etablera fler verksamheter inom de västra delarna av staden krävs dock ett ytterligare förbättrat vägnät för tung trafik. Nya transportintensiva företag bör därför inte hänvisas hit.

Södra infarten

Södra infartens planerade sträckning löper från E6 till Hamnen utmed Västkustbanan. Fram till Larsfridsvägen är den planerad att gå norr om Västkustbanan för att sedan korsa Västkustbanan och nå hamnområdet. Syftet är att förbinda hamnen med E6 och verksamhetsområdena Villmanstrand och Kistinge öster om E6. Godstrafik på de östra delarna av Laholmsvägen kommer i stor utsträckning flytta till Södra infarten. En utbyggnad av Södra infarten innebär också att Östra strandens centrum avlastas från trafik.

I förlängningen av Södra infarten kan, i enlighet med *Handlingsprogram för hållbara transporter*, en ny gata på söder och en bro över Nissan behövas om trafiksituationen på Laholmsvägen inte förbättras tillräckligt genom andra åtgärder samt om inga andra möjligheter till avlastning av Laholmsvägen kan hittas.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har farliga egenskaper vilka gör att de kan skada människor, miljö och egendom vid transport.

I Halmstads kommun är det tillåtet att transportera farligt gods på i stort sett alla statliga och regionala vägar. En förbudszon för farligt gods finns för största delen av Halmstads tätort väster om E6. Förbuds-zonen har inte uppdaterats i takt med stadens utbyggnad och förutom den del av staden som ligger öster om E6 omfattas inte heller Kärleken och Sofieberg. Översiktsplanen föreslår därför att förbuds-zonen utökas för att omfatta hela Halmstads tätort. Beslut fattas av Länsstyrelsen efter samråd med berörda myndigheter.

I förbuds-zonen finns vissa undantagna leder för farligt gods, med målpunkter i Halmstads hamn respektive Halmstads flygplats. Södra leden sträcker sig från E6 till Hamnen. Den norra leden sträcker sig via Norra Infarten till Flygplatsen. Farligt gods transporteras även på järnväg genom Halmstad. Om förbuds-zonen utökas kommer ytterligare undantagna leder för farligt gods att behövas, tex de delar av E6 som passerar genom Halmstads tätort. Dessa nya undantag behöver utredas ytterligare.

Utmed leder för farligt gods finns regler för skyddsavstånd. En led för farligt gods innebär därför stora begränsningar i den möjliga utvecklingen av Halmstads tätort.

Idag bedöms det inte finnas några alternativ till de leder för farligt gods som utpekats. I och med genomförandet av Södra infarten och ombyggnad av väg 601 i anslutning till Kustvägen finns framöver möjligheter att förändra detta. För norra leden för farligt gods bör sträckningen Kustvägen, Kristinebergsvägen, Karlsrovägen och Tre hjärtans väg utredas. För den södra leden bör alternativet med Södra infarten utredas.

För farligt gods på järnväg finns inte något alternativ idag. Genom en eventuell framtida utbyggnad av godsspår utanför Halmstads tätort finns möjlighet att enbart ta in gods som har målpunkt i Halmstad. Farligt gods bör särskilt beaktas i utredning om ett framtida godsspår utanför Halmstads tätort.

Truckstop/rastplats

Halmstads kommuns största truckstop finns idag i anslutning till Eurostop. Arbete med detaljplan för att utveckla Eurostop till ett större handelscentrum pågår. Detta förutsätter en avveckling och omlokalisering av befintligt truckstop. Samtidigt har en ansökan om en ny etablering vid Norra infarten inkommit.

I en stad av Halmstads storlek, med ett stort antal logistikintensiva verksamheter, bör det finnas möjlighet att stanna till för rast eller nattvila på en rastplats /truckstop både för yrkeschaufförer och för privatbilister, samt möjlighet till uppställning av fordon med farligt gods. Uppställningsplats för farligt gods ställer speciella krav på platsens

Läs mer:
Truckstop - Behovsanalys och lokaliseringsutredning, Samhällsbyggnadskontoret, 2012

utformning och placering. I Halmstads kommuns lokala trafikföreskrifter finns idag ingen utpekad plats för uppställnings- och parkeringsplatser för farligt gods. Idag används framförallt det befintliga truckstop som finns vid Eurostop.

En behovsanalys och lokaliseringsutredning för truckstop i Halmstads kommun har tagits fram av Samhällsbyggnadskontoret under 2012. Av de studerade lägena är Norra infarten det bäst lämpade ur logistiksynpunkt. För att avgöra platsens lämplighet för ett truckstop krävs dock att eventuell påverkan på Prästjordens vattentäkt och möjliga skyddsåtgärder studeras i en konsekvensbeskrivning.

Mellan stråken behövs framtida kopplingar för kommunikationer

Mellan stråken reserveras i översiktsplanen, precis som i Transportplanen, mark för att i framtiden kunna avlasta stadens befintliga trafiksystem. De tre vägreservaten kan förbinda de olika stråken i de norra och västra delarna av Halmstad.

Förbindelse mellan Frösakull och Kustvägen.

Två alternativ till vägreservat för eventuell framtida förbindelse mellan Frösakull och Kustvägen redovisas i Transportplan för Halmstad 2030. Båda reservaten skulle ge en avlastning av Nya Tylösandsvägen. I översiktsplanen redovisas det norra vägreservatet eftersom det bedöms göra störst nytta för bebyggelseutvecklingen och minst negativ påverkan på natur- och kulturvärden. Det norra alternativet går via Kronolundsvägen i Frösakull och i huvudsak längs befintliga landsbygdsvägar fram till Kustvägen.

Läs mer:
Alternativa vägreservat i Frösakull, Norkonsult, 2012

Fördjupad översiktsplan för Tylösand, Frösakull, Sandhamn, Stadskontoret, 2009

Reservatet är till för att kunna avlasta befintliga vägar, särskilt Nya Tylösandsvägen. Med nuvarande problembild, med hög trafikbelastning framförallt under sommaren, bedöms utbyggnad av ny väg i vägreservaten inte vara motiverad under planperioden, det vill säga fram till cirka 2030.

Mickedalaleden och Nordvästpassagen

Den så kallade Mickedalaleden sträcker sig från Karlsrovägen/Västervångleden till Flottiljvägen och den så kallade Nordvästpassagen sträcker sig mellan Kårarpsleden/Göteborgsvägen via Vapnö till Flottiljvägen. Tillsammans kan dessa vägar i framtiden utgöra en avlastning för Järnvägsleden. Om ytterligare utbyggnad av bostäder och verksamheter blir aktuellt i norra delarna av Halmstad, utöver förslaget i översiktsplanen, kan behov av ny väg uppstå. Sträckningarna pekas därför ut som reservat för framtida väg.

Läs mer:
Handlingsprogram för hållbara transporter, Samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2012

Effekter av dessa nya gator skulle framförallt märkas på närliggande gator. Vid den utbyggnad av bostäder och verksamheter som föreslås i översiktsplanen visar en trafikanalys inte någon större avlastning på redan hårt belastade gator i centrum, till exempel Slottsbron. Mickedalaleden skulle dessutom generera ytterligare trafik på nslutande

gator vilket kan medföra problem på bland annat Lasarettsgatan. Mickedalaleden berör delvis vattenskyddsområde Galgberget och sammanfaller med en viktig grön koppling i staden.

Nordvästpassagen trafikeras enligt trafiksimuleringar av relativt få fordon. Nordvästpassagen passerar över jordbruksmark och fragmenterar jordbruksmark. Den passerar också delvis genom Riksintresse för kulturmiljövård i Vapnödalen (KN31). Mickedalaleden och Nordvästpassagen bedöms inte aktuella under planperioden, det vill säga fram till 2030.

STRÅK VÄSTER - SÖNDRUM, SANDHAMN, TYLÖSAND, FRÖSAKULL

Stråket sträcker sig längs Halmstads västra och norra kuststräckor och här återfinns Söndrum, Sandhamn, Tylösand och Frösakull. Stråket fortsätter norrut i stråket längs norra kusten. Bostadsbebyggelsen längs detta stråk är till övervägande del småhus i form av radhus och villor. Området kännetecknas av en stor andel grönska och närhet till kusten. För kollektivtrafik, cyklar och bilar till bostadsområdena längs stråket är Nya Tylösandsvägen den viktigaste förbindelsen. Samtidigt utgör den en barriär som är svår att passera och som ger upphov till störningar för närliggande bebyggelse.

Längs Gamla Tylösandsvägen och norr om Frösakull möter staden karaktärsfulla odlingslandskap. Det är Vapnödalen och området kring Onsjöbergets sluttning. Tätortsgränserna mot dessa landskap bör bibehållas.

Kommunikationer

Det västra stråket trafikeras av två busslinjer inom huvudstrukturen för kollektivtrafik som går från centrum till Tylösand och från centrum till Gullbrandstorp via Frösakull. Dessa linjer kompletteras med en tvärförbindelse mellan Stenhuggeriet och Flygstaden. Samtliga linjer föreslås i transportplanen utvecklas mot en högre turtäthet. Nya Tylösandsvägen behöver utvecklas så att busstrafiken kan prioriteras. Särskilt viktigt är det under sommaren när risk för köbildning är stor.

Stråket har väl utvecklade cykelvägar. Från Tylösand längs med Nya Tylösandsvägen in till centrum finns ett utbyggt supercykelstråk. Bättre kopplingar behövs utmed Gamla Tylösandsvägen förbi Ranagårdsområdet och vidare mot Frösakull och Gullbrandstorp. Denna cykelväg är särskilt viktig för att skolbarn i Frösakull själva ska kunna ta sig till framtida skola i Ranagård.

Bebyggelse

Längs stråket föreslås nya områden med bostäder och icke störande verksamheter längs med Nya Tylösandsvägen i Bäckagård (B42), längs med Kungsvägen i Frösakull (B37, B38), i Tylösand (B39) och Sandhamn (B40) samt en fortsättning på utbyggnaden av Ranagård (B41).

Området som idag arrenderas ut till Äventyrlandet bör på sikt omvandlas till bostadsbebyggelse och utgöra en ny entré till Söndrum och stadens västra delar (B44).

Utöver dessa områden finns många möjligheter till förtätning. Dagvattensituationen längs hela kuststräckan är dock ansträngd. Vid förtätningar inom befintlig struktur måste dagvattenfrågan klargöras innan ny bebyggelse kan tillkomma.

Föreslagna områden för bostäder som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Tylösand, Frösakull och Sandhamn kan till antalet behöva revideras. FÖP Tylösand, Frösakull, Sandhamn har använts som underlagsmaterial vid framtagandet av översiktsplanen och är delvis fortfarande aktuell och kan genom sin högre detaljeringsgrad, i tillämpliga delar, användas för att inhämta fördjupad information om översiktsplanens ställningstaganden. Den nya kommunomfattande översiktsplanen är dock den som formellt gäller rörande utpekad markanvändning.

Efter 2030 finns möjlighet för Frösakull att växa inåt land, i riktning mot Fammarp. Omfattningen av en sådan utbyggnad beror till stor del på om det blir aktuellt att bygga ut enligt vägreservatet. (Se även kapitel Mellan stråken behövs framtida kopplingar för kommunikationer sidan 140)

Läs mer:
Alternativa vägreservat i Frösakull, Norkonsult, 2012

Fördjupad översiktsplan för Tylösand, Frösakull, Sandhamn, Stadskontoret, 2009

Noder

Ett par centrumnoder pekas ut där ytterligare satsningar behöver göras för att öka deras attraktivitet och utbud. Dessa centrumnoder är belägna längs huvudstruktur för kollektivtrafiken och längs stadens supercykelstråk. Här är kommunen positiv till en tätare bebyggelse och en koncentration av service. Utpekade centrumnoder längs stråket är belägna i korsningen Nya- och Gamla Tylösandsvägen vid Äventyrlandet, Söndrums centrum, längs Nya Tylösandsvägen vid Bäckgård samt Frösakulls centrum.

I Tylösand behöver centrumfunktionerna samlas och koncentreras, dels till en nod kring Tylöhus och längs stranden och dels längs Tylösandsvägen. Ett helhetsgrepp behöver tas på utvecklingen av dessa centrumfunktioner. Ett centrumstråk behöver i högre grad samverka med kollektivtrafiken och bostäder i närheten och knyts samman med turistnoden i Tylösand. Tylösand är viktigt för Halmstad som destination. Hit är det viktigt att kunna prioritera och koncentrera en utbyggnad av service för friluftsliv och turistnäring. Av den anledningen anser kommunen att området inte bör omfattas av ett utökat strandskydd.

I Grötvik precis som i Nissans södra delar föreslås gästhamn och utveckling av nod för service och turism. Av den anledningen anser kommunen att området inte bör omfattas av ett utökat strandskydd. (Se även kapitel Havet, kusten och stränderna sidan 158-165)

Verksamheter

Ett tillskott av lättare verksamheter är lämpligt i Kustvägens korsningar med Gamla Tylösandsvägen respektive Nya Tylösandsvägen (V18). Här kan befintliga verksamheter kompletteras.

För möjligheten att etablera ytterligare verksamheter inom detta stråk krävs ett förbättrat vägnät för tung trafik och farligt gods. I *Handlingsprogram för hållbara transporter* föreslås en ombyggnad av väg 601, sträckan vid Tiarpsallén, för att klara en ökning av tung trafik. (Se även kapitel Längs stråken går många av stadens transporter sidan 138)

På väster pekas ett lämpligt läge för räddningsstation ut (V19).

(Se även Stråket längs norra kusten sidan 94)

STRÅK NORR - FURET, FRENNARP, KÄRLEKEN, SOFIEBERG, NORRA UTMARKEN, HÅLAN, KÅRARP, VRANGELSRÖ

Längs stråket norrut återfinns bostadsområdena Furet, Frennarp, Kärleken, Norra utmarken, Hålan och Sofieberg, samt verksamhetsområdena Kårarp och Vrangelsro. Längre norrut delar sig stadens stråk i stråket mellan skog och slätt respektive stråket längs Nissan. I stråket har det under de senaste åren skett, och sker fortfarande, omfattande expansion av både bostäder och verksamheter. Flera logistikverksamheter har etablerats och dessa stora byggnader dominerar idag, tillsammans med väg- och järnvägsinfrastrukturen, landskapet i den norra delen av staden. Nissan rinner genom stråket och bidrar med viktiga rekreativvärden med stor utvecklingspotential.

I de nordöstra delarna strax norr om Slottsmöllan och längs med Nissan möter staden ett värdefullt landskap med flera riksintressen, fornlämningsområden, höga kulturmiljö- och landskapsbildsvärden samt en grundvattentäkt.

Kommunikationer

En ny bro över Nissan föreslås som ersättning för Slottsmöllebron och med en något justerad sträckning. Brons läge behöver preciseras i utredning där hänsyn tas till befintliga och planerade strukturer, kulturmiljövärden och ny centrumnod i Slottsmöllan/ Tegelbruket.

Stråket trafikeras av två busslinjer inom kollektivtrafikens huvudstruktur, en till Furet och Frennarp samt en till Sofieberg och Kärleken. Dessa linjer behöver utvecklas under planperioden. Då Slottsmöllebron ersätts med ny bro bör även busstrafikens sträckning ses över. Sofieberg, Kärleken, Norra Utmarken och Hålan tillhör de fåtal områden i staden där befintlig bebyggelse inte kommer att finnas inom 400 meter från stomlinje. Området behöver därför kompletteras med ytterligare yttäckande kollektivtrafik.

Supercykelstråket till Sofieberg och Kärleken och vidare till verksamhetsområdena behöver på sikt byggas ut.

Tvärgående gång- och cykelförbindelser mellan ny centrumnod i Slottsmöllan/ Tegelbruket och Sofieberg, Kärleken och Frennarp/ Folkparksområdet behöver utvecklas.

Bebyggelse

Nya områden med övervägande delen bostäder pekas ut norr om Sofieberg och Kärleken samt vid Slottsmöllans tegelbruk (B47) och i Folkparken (B48).

Området norr om Sofieberg och Kärleken (B45, B46) bör initialt växa fram längs ett kollektivtrafikstråk som sträcker sig genom området. På sikt, efter 2030, kan det nya bostadsområdet växa ytterligare åt öster och väster. Området byggs helt och hållet ut på värdefull jordbruksmark. Därför är det viktigt att marken används effektivt. Området föreslås även genomsyras av hållbarhetsprinciper med goda gång- cykel och kollektivtrafikanslutningar och energieffektiv bebyggelse. Överhuvudtaget krävs noggrann planering i detta läge eftersom området även ligger inom vattenskyddsområde.

Läs mer:
Förstudie Övrabyområdet,
Stadskontoret, 2006

Översiktlig planutredning för
Sofieberg/Kärleken
m fl i Halmstads kommun,
Stadskontoret, 2008

Slottsmöllan vid tegelbruket föreslås bebyggas med bostäder och kompletteras med service och icke störande verksamheter (B47). Området ligger fritt i landskapet och kommer att upplevas som en port till staden norrifrån. Det är viktigt att det kompletteras med offentlig och kommersiell service för att skapa en socialt hållbar miljö.

I Folketsparksområdet (B48) föreslås en omvandling och förtätning med bostäder. Flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader och strukturer bör bevaras.

Noder

I de norra delarna av Halmstad råder det brist på utvecklade centrum-noder. I anslutning till Slottsmöllans tegelbruk bör en centrumnod med serviceutbud utvecklas tillsammans med lite högre och tätare bebyggelse. Noden i Slottsmöllan är viktig för boende i Kärleken och Furet och har stor potential att utveckla hela stråket. Hänsyn behöver tas till omkringliggande kulturskyddad miljö. Befintliga landskaps-, rekreations- och kulturvärden ska ingå i gestaltningen av den nya centrum-noden.

Verksamheter

Befintligt verksamhetsområde i Kårarp tillåts växa österut mot E6 (V20). Hänsyn ska tas till Prästjordens vattentäkt, och fd grustäkt undantas från exploatering pga områdets betydelse för grundvattenbildningen.

Föreslaget område för utveckling av truckstop ligger inom verksamhetsområdet Kårarp – Vrangelsro mellan väg E6, Riksväg 26 och järnvägen. *(Se även kapitel Längs stråken går många av stadens transporter sidan 138)*

STRÅK NORDOST – SANNARP, GUSTAFSFÄLT, VALLÅS, SNÖSTORP, BROGÅRD

Längs stråket österut, som utanför staden sträcker sig vidare mot Marbäck och Simlångsdalen, återfinns bostadsområdena Gustafsfält, Vallås, Snöstorp och Brogård samt verksamhetsområdet kring Sannarp och Kristinehed. Längs stråket ligger aktivitets- och rekreationsområden kring Halmstad Arena, Travet och Skedalahed. Bostadsutbudet längs stråket är varierat, med både flerbostadshus, radhus och villor.

Söder om Snöstorp och vidare söderut har landskapet kring Fylleåns dalgång höga landskapsbilds- och naturvärden med stor utvecklingspotential vad gäller rekreation.

Kommunikationer

Hela Vallås är väl försörjt med kollektivtrafik i och med den genomgående linje vilken är en del av kollektivtrafikens huvudstruktur. Genom Vallås sträcker sig dessutom en av stadens längsta renodlade bussgator vilket ger kollektivtrafiken en hög framkomlighet.

För att nå aktivitetsområdena kring Halmstad Arena, Travet och Skedalahed behöver säkra gång- och cykelvägar utvecklas. Gångvägar mellan stomlinje för kollektivtrafik och Travet behöver förbättras och tydliggöras.

Bebyggelse

Två mindre områden för ny bebyggelse i form av bostäder och icke störande verksamheter pekas ut i norra delen av Snöstorp (B51) samt inne i Vallås (B50).

I Vallås finns dessutom många små och stora ytor som möjliggör förtätning. En fördjupad studie med syfte att få en helhetsbild och att utveckla en förtättningsstrategi föreslås. I studien ska även utvecklingsmöjligheter för rekreationsområdet runt våtmarkerna i norra delen av Vallås beaktas.

Noder

Med goda kollektivtrafikförbindelser och stora omgivande bostadsområden har Vallås centrum potential att utvecklas till en välfrekventerad centrumnod, vilket också bör ingå i en förtättningsstrategi.

Verksamheter

Vägnätet kan idag tillgodose behovet för befintliga verksamheter i Sannarp och Kristinehed. På sikt, när trafiken i allt större utsträckning leds om från Laholmsvägen och Slottsbron, kommer Wrangelsleden att bli hårt belastad. Av den anledningen bör inga fler transportintensiva verksamheter lokaliseras i området.

Område för verksamheter pekas ut väster om Vallås, längs med E6 (V21). Området bör enbart omfatta en mindre exploatering och hänsyn ska vid detaljplanering tas till trafikplatsens framtida behov.

STRÅK SYDOST – NYHEM, LINEHED, HÖGSKOLAN, ANDERSBERG, LARSFRID, VILHELMSFÄLT, VILLMANSTRAND, FYLLINGE, KISTINGE

Längs stråket utmed den östra och södra kusten återfinns bostadsområdena Nyhem, Linehed, Andersberg och Fyllinge samt verksamhetsområdena Larsfrid, Vilhelmsfält, Villmanstrand och Kistinge. Utanför staden fortätter stråket vidare längs den södra kusten. De östra stadsdelarna kännetecknas av en högre andel flerbostadshus än i övriga delar av staden. Längs stråket ligger Halmstads högskola granne med stadens mest centrurnära verksamhetsområden.

Stråket innehåller stora barriärer i form av järnvägen, Laholmsvägen och verksamhetsområden som skär av de östra stadsdelarna från havet. Trafiken och störningarna längs E6 och från Laholmsvägen är påtagliga. Här finns emellertid stor potential genom möjligheten till omvandling av verksamhetsområdena och därigenom skapa starkare närheten till havet, här finns även en högskola under expansion.

Söder om Kistinge verksamhetsområde finns en viktig gräns för stadens expansion för att Halmstad och Trönninge inte ska växa samman.

Kommunikationer

Stråket längs den östra och södra kusten är väl försörjt med kollektivtrafik. Både stadstrafiken och regionbussarna erbjuder täta avgångar. Här finns ett stort behov av att öka framkomligheten för kollektivtrafik på Laholmsvägen, särskilt i rusningstrafik när köbildning uppstår. Längs en sträcka från Wrangelsgatans korsning med Laholmsvägen och Slottrondellen förslås därför särskilda åtgärder för bussprioritet.

Supercykelstråket genom Östra stranden utvecklas genom utbyggnad av cykelstråket Kattegattsleden.

Laholmsvägen är en av stadens viktigaste infartsgator. Den behöver utvecklas och prioriteras för kollektivtrafik samt för gående och cyklande. Laholmsvägens barriäreffekter behöver minska. Tvärförbindelser för gång- och cykeltrafik som medger en bättre kontakt mellan framför allt Andersberg och Östra stranden ska utvecklas. För att få ett helhetsgrepp om miljön bör ett gestaltungsprogram för Laholmsvägen med tvärförbindelser och centrumutvecklingsstråk tas fram.

Genom att bygga Södra infarten, förbinds hamnen med E6 och verksamhetsområdena Villmanstrand och Kistinge öster om E6 och stora delar av godstrafiken på de östra delarna av Laholmsvägen kan då flyttas till den nya vägen. En utbyggnad av Södra infarten innebär också att noden i Östra strandens centrum avlastas från tung trafik.

Järnvägen innebär idag en kraftig fysisk barriär genom östra Halmstad, som dessutom påverkar omgivningen genom buller. När Södra infarten byggs utmed järnvägen ska ett antal nya planskilda korsningar tillkomma för att minska barriäreffekterna av den nya infarten.

Beräkningar som tagits fram som en del i detaljplanearbete för Södra infarten visar också på minskad bullerstörning jämfört med idag på grund av att bullervallar tillkommer och omgestaltas.

Befintlig omlastningspunkt för godstrafik, på väg och sjöfart till järnväg, finns i hamnen. Även en kombiterminal i Kistinge kan bli aktuell i framtiden. (Se även del A kapitel om Effektivt och hållbart transportsystem sidan 60)

Bebyggelse

Ny bebyggelse föreslås i Fyllinge, i den kvadrant som avslutar befintligt bebyggelseområde (B55). Bebyggelsen sker på värdefull jordbruksmark och det är då viktigt att marken används effektivt.

I övrigt föreslås bostadsbebyggelse tillkomma genom förtätning inom befintlig struktur. Omvandling föreslås av verksamhetsområde vid Larsfrid till ett funktionsblandat område med bostäder, kontor, utbildning och verksamheter.

Noder

Ett par centrumnoder pekas ut där ytterligare satsningar behöver göras för att öka deras attraktivitet och utbud. Dessa centrumnoder är belägna längs huvudstruktur för kollektivtrafiken och längs stadens supercykelstråk. Här är kommunen positiv till en tätare bebyggelse och en koncentration av service. Utpekade centrumnoder längs stråket är Nyhems centrum, Andersbergs centrum och vidare längs Åttingstigen samt en nod i Fyllinge.

Östra strandens centrum föreslås utvecklas ytterligare för service och turism.

Verksamheter och handelsområden

På södra sidan av Laholmsvägen föreslås området kring Högskolan tillåta ytterligare expansion av Högskolan och Science Park. Här behövs utrymme för utbyggnad av laboratoriemiljöer och administration. Idag fungerar Science Park främst som en inkubatorverksamhet för företagsidéer sprungna ur högskolans utbildning. Det finns emellertid tankar på att utveckla verksamheten mot att mer bli mötesplats för kunskapsöverföring mellan högskolans forskning och det lokala eller regionala näringslivet. Detta kan även få till följd att fler företag önskar etablera sig på eller i anslutning till Science Park Halmstad.

En utveckling av Högskolan och Science Park kommer med stor sannolikhet att kräva ytterligare utrymme på Larsfridsområdet, vilket i översiktsplanen pekas ut som ett omvandlingsområde för blandad stadsbebyggelse, och kan förutom att rymma kunskapsintensiv verksamhet och kontor i vissa delar även tillåta bostäder. Närmast den föreslagna Södra infarten är det dock inte lämpligt med bostäder.

Vilhelmsfält föreslås omvandlas från område för tyngre verksamheter till område med lättare men även transportintensiva verksamheter, kontor och sällanköpshandel. Närmast E6:ans södra infart i staden bör renodlade verksamheter placeras med tanke på störningar från tre håll (E6, Laholmsvägen, Södrainfarten/järnvägen) (V16).

Verksamhetsområdena Villmansstrand och Kistinge föreslås växa och utvecklas (V14, V15).

Förtätning med verksamheter och handel föreslås längs Laholmsvägen samt inom Eurostop. De handelsområden som idag omnämns som Eurostop och Stenalyckan utvecklas ytterligare för att få ökad status som ett regionalt handelscentrum.

Det är viktigt att fortsatt utveckling av verksamheterna i hamnen möjliggörs. I hamnen bör transportnäringen och verksamheter kopplade till sjöfarten vara prioriterade i förhållande till behovet av ett utökat strandskydd.

Läs mer:

Handlingsprogrammet
Halmstads gröna värden –
från insektsliv till friluftsliv,
Stadskontoret, 2008.

Mellan och tvärs stadens stråk finns de grönområden och kilar av omgivande landskap som är så värdefulla för rekreation, för stadens karaktär, för växter och djur och som med sina ekologiska tjänster bidrar till stadens miljö. Därför är det viktigt att de gröna värdena tas tillvara och utvecklas och jämföras med andra planeringsfaktorer. I översiktsplanen markeras på en översiktlig nivå grönområden som är viktiga att bevara eller utveckla och gröna kopplingar som behöver förstärkas. Mer detaljerad information finns i *Halmstads gröna värden*.

Gröna kopplingar i staden

I Halmstad finns flera parker och gröna miljöer som genom komplettering och utveckling av gröna stråk kan kopplas samman. Havet och kustområdet har sina givna kvaliteter. Prins Bertils stig som i dag löper längs den västra kusten och vidare norr ut föreslås förlängas längs den östra stranden och vidare söderut. Stigen kan i söder kopplas samman med rekreationsområdet utmed Fylleån. Nissan och Fylleån är områden som har stor utvecklingspotential som rekreationsstråk. Galgberget, Alet och Møllegård är också viktiga områden att utveckla och knyta samman med bostadsområden i staden.

Störst brister har Halmstads östra delar och behovet av att förstärka grönytor och gröna kopplingar är stort. Linehedsparken är ett tydligt exempel på en grön koppling som behöver förstärkas. Linehedsparken bör därför kopplas samman med Arenaområdet och med Östra stranden via Västervall. Barriärer såsom Växjövägen och Laholmsvägen behöver överbryggas. Den nya Fylgiaparken blir viktig för Halmstads östra delar. Därför måste goda gång- och cykelförbindelser prioriteras till och emellan dessa områden. En utveckling av grönområdet runt våtmarkerna i den norra delen av Vallås bör ske. Denna bör planeras i samband med att en förtättningsstrategi för Vallås utvecklas.

Även i centrala Halmstad råder brist på kvalitativa grönområden. Längs Nissan föreslås att ett grönt rekreationsstråk utvecklas vidare norrut. (Se även kapitel *Stadens centrum sidan 152*)

Stadens västra delar är välförsörjt med gröna områden och gröna kopplingar. Men stadsdelarna är attraktiva för bostadsbyggnation och det är viktigt att inte betydelsefulla grönområden och sammanhängande grönstråk naggas i kanten när förtätningar ska genomföras.

Det är viktigt att de gröna områdena, inklusive Nissan, med hjälp av gång- och cykelvägar och gröna stråk kopplas samman och blir tillgängliga för hela staden.

Närrekreationsområden

I staden föreslås två nya närrekreationsområden, det vill säga större områden för friluftsliv i nära anslutning till bostadsområden. Det ena är Fylgiaparken, som bildar tätortsgräns mot omgivande landskap och kan bli ett viktigt rekreationsområde för boende i Fyllinge och Andersberg. Det andra är Vapnö gamla grustäkt strax väster om Galgberget, som har potential att ytterligare utveckla Galgberget. Ytterligare två befintliga närrekreationsområden föreslås få starkare skydd genom att omvandlas till naturreservat. Det är Trönninge ängar samt Aleskogen och civila flygfältet.

Fylgiaparken

Området kring Stadsbondgården och norr om Fyllinge föreslås förbättras och utvecklas som ett rekreationsområde med syfte att öka tillgången till gröna miljöer för östra Halmstad. I första hand handlar det om att skapa kopplingar genom gröna stråk och vandringsleder mellan Fyllingeområdet och Andersberg samt längs Fylleån. Utredning om utformning och lämpliga åtgärder pågår.

Vapnö grustäkt

Vapnö grustäkt ligger strax norr om och i nära anslutning till Galgberget. Området består av en före detta grustäkt som med sina öppna sandiga miljöer har så många som 17 rödlistade arter. Området ingår i vattenskyddsområdet för Staelsbo vattentäkt och efterbehandlingen av grustäkten har anpassats så att både vattenintressen och naturvärden gynnats.

Vapnö grustäkt utgör en ny och spännande miljö för människor att vistas i och är ett bra komplement till Galgberget. Syftet med Vapnö grustäkt är att bibehålla områdets höga naturvärden samtidigt som det kan nyttjas som rekreationsområde för promenader, pulkaåkning och ridning etc. Vad gäller utveckling av området ska föreskrifter för dricksvattentäkten följas och områdets höga naturvärden bibehållas genom anpassad och tillräcklig skötsel. Dessutom bör områdets värde som rekreationsområde utvecklas, bland annat genom bättre kopplingar till Galgbergets rekreationsområde samt till befintliga stigar och leder.

Trönninge ängar

Trönninge ängar är redan idag ett välbesökt naturområde och tillhör en av Hallands finaste fågellokaler. Området är ca 110 ha stort och utgörs av öppen jordbruksmark med en ca 6 ha stor våtmark. I dagsläget har Trönninge ängar formellt skydd som fågelskyddsområde och området får inte beträdas under fåglarnas häckningsperiod. Området som ägs av Halmstads kommun föreslås skyddas som naturreservat och Länsstyrelsen Hallands län arbetar med reservatsbildningen.

Aleskogen och civila flygfältet

Aleskogen ligger i direkt anslutning till Halmstad på ca 15 minuters promenad från centrum. Aleskogen är ett omtyckt och välbesökt rekreationsområde som dessutom har mycket höga naturvärden, framförallt genom sitt värdefulla fågelliv men också botaniskt och landskapshistoriskt. Området är utpekad som Natura 2000-område och är ett kommunalt naturreservat sedan 1988. Områdets skydd behöver uppdateras och det föreslås skyddas som naturreservat enligt miljöbalken. Civila flygfältet ligger öster om Aleskogen och utgörs av öppna gräs- och sandmarker med höga botaniska, insekts- och fågelvärden. Även civila flygfältet ingår i detta väl använda rekreationsområde.

En omvandling till naturreservat ska kunna kombineras med vägreseptatet för ny gata på söder, som bildar en anslutning till ny bro över Nissan.

Läs mer:

Stadsmiljöprogram - ett handlingsprogram för den historiska stadskärnan i Halmstad, Byggnadskontoret Halmstads kommun, 2009

Stadskärnan

Stadskärnan är kommunens hjärta och en plats med liv och rörelse. De offentliga rummen såsom torg och gator, men även landmärken såsom sankt Nikolai kyrka, rådhuset och Halmstads slott bidrar till Halmstads identitet. Torg, gator och parker är naturliga mötesplatser för människor med olika ärenden och behov.

Biltrafiken och de tunga transportererna är påtagliga i både stadskärnan och övriga centrala delar av staden. Slottsbron är starkt trafikerad och utgör en barriär mellan slottet och de södra delarna av Nissanrummet och resten av stadskärnan. Även bilparkeringar dominerar på flera håll intrycket av stadskärnan.

Ambitionen är att stadskärnan i ännu högre utsträckning än i dag ska vara en naturlig mötesplats för många människor. Lokal handel och service ska prioriteras och alla människor ska ha lika möjligheter att vistas i och ta sig till centrum. Detta kräver en väl avvägd planering där människan och miljön sätts i främsta rummet.

Väl gestaltade offentliga rum, såväl inomhus som utomhus, som öppnar för inspirerande möten mellan människor samt mellan människa och miljö ska betraktas som en viktig del i att stärka Halmstad som regionalt centrum. Medvetet utformade mötesplatser i olika skala för upplevelser och kultur ska komplettera stadskärnan. Den offentliga konsten ska utgöra en självklar och integrerad del av stadsrummet. Genom spännande samhällsbyggnadsprojekt, ett rikt serviceutbud och vackra och tillgängliga miljöer ska stadskärnan vara ett spännande och attraktivt mål för boende, besökare och företagande.

Stadskärnan bär på mycket av kommunens kultur och historia som är betydelsefull för stadens identitet. Kulturhistoria är en självklar utgångspunkt och ska få sätta sin prägel på stadens utveckling. Stadskärnan är av riksintresse för kulturminnesvård och även fastfornlämning, vilket kräver särskild hänsyn. Halmstads rika historiska byggnadsarv ska kompletteras och kombineras med väl anpassade till- och nybyggnader som får bidra med sin tidsanda till stadsummets gestaltning.

Ett framtida utvidgat centrum

Det som idag benämns stadskärnan kommer på sikt utvidgas och ett större område ska ingå i vad som räknas till centrum. Centrum växer norr-, söder- och österut. Vidgningen åt öster innebär att resecentrum bli en del av centrum samt att de östra delarna av Nissans strand och en bit inåt land kommer att ingå i vad som kallas centrum. Norr ut kopplas Norre katts park och Hallands konstmuseum tydligare samman med centrum. Söderut vidgas centrum över Slottsgatan som genom omvandling från trafikled till gata får en minskad barriäreffekt. De nya stadsdelarna med bostäder på Söder blir mer centrumnära. Nissan är inte längre belägen i ena kanten utan rinner mitt genom centrum.

För att göra Halmstads centrum attraktivt och välbesökt behöver fokus läggas på väl gestaltade offentliga rum och minskade barriäreffekter

från både Slottsgatan och Nissan. Serviceutbudet behöver koncentreras till stadsutvecklingsstråken och tillgängligheten ska vara god till centrums funktioner för främst gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Ett blått stråk genom staden – att vända staden mot Nissan

Nissan är en kvalitet och har potential att på ett tydligare sätt integreras i stadrummet. Hamngatan som sträcker sig utmed Nissans västra sida har de senaste åren genomgått förändringar på vissa sträckor. Många byggnader vänder dock fortfarande sin baksida mot Hamngatan och vattnet och fortsatt förändring krävs för att Nissan ska bli en naturlig och självklar framsida i staden. För att göra vattnet mer närvarande i staden bör Nissans stränder i vissa strategiska lägen få en mer stadsmässig gestaltning.

Fisketorget har stor potential att utvecklas som stadskärnans front mot vattnet. Restaurangverksamhet och enklare affärsverksamheter i väl utformade mindre byggnader lämpar sig centralt i staden på båda sidor av Nissan.

Nissan är ett viktigt grönstråk som har stor betydelse för rekreativitet och rekreativitet framförallt från stadens centrala delar. Nissan används som ett rekreativt stråk för promenader och vardagsmotion samt för bland annat sportfiske. Samtidigt som Nissan är en tillgång så utgör den en barriär mellan centrums östra och västra delar. Promenadstråken längs båda sidor av Nissan utvecklas och förlängs norrut, utanför centrum. I söder knyts Prins Bertils stig samman med stråken längs Nissan. Ett par nya broar för fotgängare och cyklister är nödvändiga för att öka tillgängligheten och rekreativiteterna kring Nissan. Med nya broar över Nissan kan ån utvecklas som en tillgång för ett utvidgat centrum, istället för en barriär som måste överbryggas. Genom en ny gång- och cykelbro mellan Stationsparken och Söder ökar även tillgängligheten till Halmstads resecentrum.

Möjligheten att på ett lättare sätt korsa Slottsbron utmed Nissan bör utredas. Det är nödvändigt för att kunna skapa ett sammanhängande gångstråk längs Nissan på båda sidor om Slottsbron. Ett helhetsgrepp på området bör tas där även utvecklingsmöjligheterna för Slottsplatsen och Slottsparken beaktas, inklusive möjligheten att återupprätta Storgatans axel från Norre ports valv till slottets entrévalv. *(Se även Söderut – Slottsgatan sidan 154)*

Småbåtshamnen vid Nissan kan utvecklas med fler publika faciliteter och kan bidra till att aktiviteter, fasta och tillfälliga, kan skapas längs med stråket.

Österut - resecentrum

Ett nytt resecentrum förskjuter dragningskraften i staden. En ny attraktionskraft uppkommer och det uppstår ett behov av att möta denna med nya kopplingar till centrum, högskola med mera, och med nya exploateringsmöjligheter.

Längs Laholmsvägen mellan Nyhem, förbi resecentrum och vidare in i stadens centrala delar längs Fredsgatan och Brogatan, pekas ett stadsutvecklingsstråk ut som ska ges en tydlig stadsmässig karaktär. Detta område bör studeras fördjupat tillsammans med en koppling mellan Resecentrum, Tullkammarkajen (B53) och Nissanrummet.

Ett färdigt resecentrum kommer att vara ett resultat av många års arbete och stora investeringar från såväl Halmstads kommun som övriga inblandade parter. För att få mest effekt av dessa investeringar är det viktigt att den attraktionskraft som ett resecentrum förväntas bidra med kan mötas av nya exploateringsmöjligheter. Det är viktigt att dessa exploateringsmöjligheter används för att stärka både centrum och resecentrums roller i staden.

Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till resecentrum. Detta förstärker knutpunktens roll och gör att man kan nyttja denna service på väg till och från resecentrum. Personalintensiva arbetsplatser lokaliseras i första hand inom gångavstånd (max cirka 600 m) från resecentrum eftersom det faktum att arbetsplatsen är belägen nära stationen har störst effekt på valet av färdmedel. Bostadsbebyggelse lokaliseras inom gång- eller cykelavstånd (max cirka 1-2 km) från resecentrum där högst exploateringsgrad planeras närmast stationen.

På Laholmsvägen mellan Slottsrondden och Högsolan, på sikt även fram till Wrangelsgatans korsning med Laholmsvägen, ska åtgärder införas för att prioritera kollektivtrafik.

Norrut – Bastionen och museet

Bastionen utgör ett spår av en betydelsefull kulturhistorisk gräns som av pedagogiska och identitetsskapande skäl är viktig att bevara. Bastionen kan idag dock upplevas som en barriär mellan stadskärnan och Norre Katts park. Bastionen föreslås utvecklas för publik verksamhet, förslagsvis med platser för möten, kulturliv, café och/eller restaurang, scenverksamhet eller liknande. Norrut längs Nissan invid Norre Katts park ligger Hallands konstmuseum. Även detta område behöver utvecklas och via Bastionen knyts samman med centrum.

Söderut - Slottsgatan

För att minska den barriäreffekt som Slottsbron och Slottsgatan utgör behöver trafikmängden minskas. Ett flertal åtgärder genomförs för att uppnå detta. Bland dessa kan nämnas informationsåtgärder om hållbart resande, genomförande av Halmstads resecentrum samt nya och förbättrade cykelvägar. Om detta inte skulle visa sig vara tillräckligt föreslås eventuellt en ny gata på Söder med en ny bro för biltrafik över Nissan. Även ny bro för gång- och cykel föreslås söder om slottsbron i höjd med Resecentrum.

En minskning av trafiken på Slottsgatan skulle möjliggöra att gatan fick karaktären av stadsgata snarare än trafikled. Detta tillsammans med en tydlig och medveten gestaltning kan minska barriären mellan centrum och Söder. Slottsplatsen norr om slottet bör utvidgas och

Läs mer:
Fördjupad översiktsplan för Söder, Stadskontoret, 2007

rumsligt länkas samman med stadskärnan. Axeln mellan Norre port, Storgatan, Stora Torg och Slottet bör poängteras. Ett gångstråk föreslås från stadskärnan mot slottet och vidare längs Nissan vilket längre söderut kan kopplas samman med Prins Bertils stig. Slottsparken har potential att i samverkan med Slottsplatsen utgöra en stadspark.

Förtättningsprinciper för centrum och den historiska stadskärnan

Lämpliga ytor för förtätning i de centrala delarna av staden är obebyggda och hårdgjorda ytor som exempelvis parkeringsplatser. Omformad infrastruktur kan göra motortrafiken mindre dominerande och öppna för bebyggelse längs gator. Möjligheten att bygga ovanpå befintlig bebyggelse finns också, liksom omvandling av centrumnära verksamhetsområden till blandad stadsbebyggelse. Grönområden och gröna ytor ska i sista hand bebyggas. (*Se mer om tätt och grönt i del A kapitel 3. En god livsmiljö sidan 29*) När staden förtätas med ny bebyggelse blir de gröna områdena och kopplingarna ännu viktigare att utveckla och förädla.

Tillkommande bebyggelse i den historiska stadskärnan ska anpassas till den skala som finns i omkringliggande miljö. Högre bebyggelse placeras utanför den historiska stadskärnan.

Kommunikationer

Stadskärnan har hög tillgänglighet för motorfordon med många centrala parkeringshus och gatuparkeringar. Den förhållandevis stora mängden fordon i stadskärnan bidrar till att miljön på många platser upplevs som otrygg och otrivsamt. Biltrafiken i centrala Halmstad ska reduceras, framför allt i den historiska stadskärnan, men även på Slottsbron och Viktoriagatan. Flera centrala gator behöver byggas om för att öka attraktiviteten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Trafikrytmen behöver anpassas efter gåendes och cyklandes villkor.

Parkering

Det är viktigt med tillgång till parkering i anslutning till centrum för att alla ska kunna ta del av det utbud som finns. Parkering för bilar på gatumark är ofta skrymmande och tar i anspråk värdefull mark med utvecklingspotential för andra funktioner. Det är därför väsentligt att bilparkering i centrum i markplan i första hand tillgodoser funktionsnedsattas behov. I stadens centrala delar prioriteras aktiviteter och andra trafikslag före bilvägar och bilparkeringar. I de centrala delarna av staden ska det på strategiskt viktiga platser finnas gott om cykelparkeringar.

För ökad effektivitet av markutnyttjandet behöver också samnyttjande och parkeringsköp utvecklas, framförallt för boendeparkering. Genom gemensamma parkeringsanläggningar på billigare mark men ändå inom acceptabelt gångavstånd kan den mer attraktiva marken utnyttjas bättre. Boendeparkering kan också ske längs gator eller inom kvartersmark.

Läs mer:
*Riktlinjer för parkering
i Halmstad, SWECO, 2011*

Tydliga, säkra och trygga gångvägar från parkeringsplatser utanför stadskärnan och in till centrum ska tillskapas.

Gatumarken ska i första hand användas för angöring och kortare ärenden. Där gatumark idag används för boendes eller arbetandes parkeringsbehov ska olika medel användas, bland annat ekonomiska, så att en övergång till nybyggda parkeringsanläggningar underlättas. Samnyttjande av platser är huvudregeln.

HAVET, KUSTEN OCH STRÄNDERNA

Kustlandskapet i Halmstads kommun är flackt och karaktäriseras av de många strandängarna och de långa sandstränderna. Kusten och framförallt stränderna är populära turistmål, vilket har gett upphov till ett pärlband av fritidsbebyggelse från norr till söder. Ur ett nationellt perspektiv är kusten ett viktigt rekreationslandskap, men med en känslig och värdefull natur och ett antal viktiga fågellokalerna. För att balansera dessa intressen tar översiktsplanen ställning till vilka områden längs kusten och i havet som behöver ett starkare skydd och vilka områden som i ökad grad kan exploateras och utvecklas för turism och friluftsliv.

För att skydda ekologiskt särskilt känsliga områden och slå vakt om natur- och friluftslivsintressen, samtidigt som goda förutsättningar ges för turism och övrigt näringsliv, har kust- och havsområdet delats in i olika hänsynsområden. Dessa hänsynsområden visar vilken inriktning som ska ha företräde i respektive område.

Kuststräckan från strandlinjen och 300 meter upp på land har delats in i två olika inriktningar: ”Stränder där naturkaraktären bevaras” och ”Stränder där rekreation, turism och andra upplevelsevärden kan utvecklas”. Det öppna vattenområdet delas in i ”Värdefullt havsområde” och ”Mycket värdefullt havsområde”. Gränsen mellan dem går vid 10 meters djup med undantag för vissa områden som benämns ”Särskilt skyddsvärda miljöer”. (*Redovisas på kartan Hav och kust sid 165*)

HAVET OCH KUSTVATTNET

Gränserna som dras upp i havet är ungefärliga. För att kunna göra bättre gränsdragningar i vattnet behövs större kunskap om ekologiska och fysiska förhållanden i kustvattnet. Laholmsbukten är en gemensam angelägenhet för Halmstads, Laholms och Båstads kommuner, varför ett sådant arbete med fördel skulle kunna bedrivas gemensamt. Kommunen ser också möjligheter och har förhoppningar om samverkan med den kommande statliga havsplaneringen för att få fram underlag och för att kunna genomföra en ekosystembaserad planering.

Havsområdet utanför Halmstads kuststräcka tillhör Kattegatt som tillsammans med Skagerrak utgör Västerhavet. Inom Halmstads kommun är havet i söder lite mer skyddat i Laholmsbukten medan norra delen är mer exponerad av västliga vindar från det öppna havsområdet. Kattegatt är ett kraftigt trafikerat område eftersom de flesta fartyg på väg in till eller ut från Östersjön passerar. Salthalten i Kattegatt påverkas till viss del av Östersjöns sötare vatten men är, i jämförelse med Östersjön, mycket saltare och har därmed också ett mer artrikt ekosystem. Kattegatt utgör ett viktigt område för det kommersiella fisket av många fiskarter och skaldjur så som torsk, olika arter av plattfiskar, lax och havskräfta.

Kustekosystemet påverkas av verksamheter och fysiska förändringar på land men det är ofta svårt att veta exakt hur det yttrar sig. Varje år sammanställer Havsmiljöinstitutet miljötilståndet i Sveriges havsområden och där framgår det att miljötilståndet i Kattegatt i vissa avseenden förbättrats men i andra försämrats de senaste åren. Över-

gödning är ett problem med negativa effekter på kustekosystemet och som orsakat stora ekologiska störningar i Kattegatt. Under 1980-talet var Laholmsbukten påverkad av ett stort överskott av näringsämnen, främst kväve och fosfor, vilket ledde till syrebrist i stora delar av Laholmsbukten. Syrefria bottenförhållanden slog ut växt och djurlivet i vattnet vilket även drabbade det lokala yrkesfisket hårt. Under de senaste 20 åren har kväveläckaget minskat tack vare åtgärder inom lantbruket och förbättringar i reningsverken. Trenden för fosfor är fortsatt bekymmersam då fosforläckaget istället öka något

Verksamheter på land har fortfarande negativ påverkan på kustvattenområdet och den ekologiska statusen är otillfredsställande enligt EU:s ramdirektiv för vatten. I både vattendirektivet och kommande havsmiljödirektiv ställs krav på åtgärder för att förbättra havsmiljön vilket behövs för att även kommande generationer ska kunna nyttja havets värden.

Värdefullt havsområde

Enligt Havsmiljöinstitutets sammanställning av miljötilståndet i havet har bottenfaunan i utsjön förbättrats det senaste året och statusen på växtplankton bedömdes vara hög 2012. Torskbeståndet i Kattegatt minskade under 2012 till ett historiskt minimum. Idag bedöms torskens lekbiomassa utgöra runt 5 % av beståndet på 1970-talet. Sedan 2009 finns fredade torskområden i sydöstra Kattegatt men någon återhämtning av fiskbeståndet har inte skett.

Läs mer:
Havet 2012, Om miljötilståndet i svenska havsområden, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Havsmiljöinstitutet, 2012

Det havsområde som i översiktsplanen redovisas som ”Värdefullt havsområde” omfattar alla vattenområden med ett större djup än 10 meter. Inom värdefullt havsområde ska hänsyn tas till områdets naturvärden, vilket innebär att åtgärder som påverkar djur- och växtliv negativt bör undvikas. Naturvärdena inom områden som pekas ut som särskilt skyddsvärda miljöer ska tryggas.

I värdefullt havsområdet ingår hamn, farleder och riksintresse för försvaret trots att dessa är grundare än 10 meter. Här ska åtgärder som skadar de grunda områdenas produktivitet undvikas. Allt byggande av anläggningar i vatten och andra åtgärder som kan påverka grundområdenas status ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Inom område av riksintresse för försvaret samt område för riksintresse farled och hamn får inte åtgärder vidtas som kan hindra eller påverka farledernas funktioner eller försvarets möjlighet att utöva verksamhet inom området.

Mycket värdefullt havsområde

Grunda bottnar längs kusten och vid utsjöbankar är mycket viktiga områden för hela ekosystemet i havet och är oerhört produktiva områden. Mellan djup på 0-20 meter kan solljuset nå botten och alger växa vilket skapar levnadsmiljöer för en mängd olika djur och växter. Även om det verkar saknas liv på en sandbotten finns det musslor, kräftdjur och havsborstmaskar nedgrävda i sanden och väl kamouflerade plattfiskar som anpassat sig särskilt för att leva i denna miljö. Grunda sedimentbottnar är viktiga områden för organismer som lever i botten,

till exempel olika musselarter, ormsjöstjärnor och havsborstmaskar. Dessa bottenlevande organismer gör sedimentbottnar till viktiga uppväxt- och födosökningsområden för olika plattfiskarter. På grunda sten- och klippbottnar finns en mångfald av arter. Stora algar ger skydd och föda åt små fiskar, kräftdjur, snäckor och musslor. Stora samlingar blåmusslor filtrerar vattnet och utgör en nyckelart för ekosystemet bland annat som föda för fisk, sjöstjärnor och krabbor men också som levnadsplats för exempelvis mossdjur och havstulpaner. De flesta marina arter är någon gång under sin livscykel beroende av grunda bottnar. Många fiskar växer upp i grunda områden längs kusten, däribland de viktiga kommersiella arterna rödspotta, hälleflundra, skubbskädda, torsk, havsöring och lax. Längs Halmstads kust finns sandbottnar, klapperstens-, blockstens- och klippbotten. Variationen av bottensubstrat ger en mängd olika levnadsmiljöer där stor artrikedom är möjlig.

Mycket värdefulla områden utgörs av havsområden grundare än 10 meter och som inte är av riksintresse för hamn, farled eller för totalförsvaret. Grunda havsområden som inte är exploaterade har i allmänhet ett rikt växt- och djurliv och är av stort värde för reproduktion av fisk.

Grundbottnar är generellt extra känsliga och skyddsvärda, till exempel grunda områden nära land. Aktuellt kunskapsunderlag om grundområdena i Halmstad saknas, varför det är svårt att exakt redovisa de viktigaste grundområdena. Försiktighet bör råda eftersom grunda bottnar är särskilt ekologiskt känsliga. Så långt som möjligt ska de skyddas mot åtgärder som kan skada dem. Allt byggande av anläggningar i vatten och andra åtgärder som kan påverka grundområdenas status ska föregås av marinbiologiska undersökningar.

Inom mycket värdefulla havsområden ska båt- och vattensport samt fiske ta hänsyn till områdets naturvärden. Sandtäkt, muddring eller andra fysiska ingrepp samt fisk- och musselodling är exempel på åtgärder som kan skada naturvärdena.

Särskilt skyddsvärda miljöer

Själarevet

Området sträcker sig från kommungränsen i norr ner till Själarevet söder om Haverdal. Även Busörsrevet och Skallrevet ingår. I området finns ekologiskt känsliga grunda vikar och grundbottnar på mindre än 10 meters djup. Bottenmaterialet varierar i området från mjukbottnar med finsand, sand och grus till hårbottnar av block och klippållar. De grunda vikarna med sina tångskogar utgör livsmiljöer för många kräftdjur, musslor, snäckor, sjöstjärnor och småfisk. De är viktiga födosöksplatser och värdefulla reproduktions- och uppväxtlokaler för många fiskarter. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda bottnar.

Ringenäsudden

Udden vid Ringenäsudden består av block och sten som sträcker sig ut i havet och skapar ett område av hårbotten som möter finare ler- och sedimentbotten. På hårbotten finns tångskogar och musselbankar som ligger till grund för en artrik livsmiljö. Grunda sedimentbotten är värdefulla för organismer som lever i botten. Området är viktigt som uppväxt- och födosöksplats för torsk och olika plattfiskarter. Området är ekologiskt känsligt och ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda botten.

Tylögrund

Kring Tylön finns ekologiskt känsliga klippbotten och hårbotten med tångskogar vid Tylögrund ner till 12 meters djup. Vid Tylön finns en mycket värdefull ålgräsäng, en livsmiljö som har minskat kraftigt i Västerhavet under 1900-talet. Mellan Tylögrund och Tjuvhålsudden är botten mjuk och består av sand och grus. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda botten. Tylön är naturreservat och fågelskyddsområde som sträcker sig ut i vattenområdet.

Tjuvahålan till västra stranden

Området sträcker sig från Tjuvahålan till Simstadion på Västra stranden och består av grunda mjukbotten av sand ner till 6 meters djup. Området är ekologiskt känsligt och är ett viktigt uppväxt- och reproduktionsområde för många olika arter av plattfisk och torsk. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda botten.

Påarpsrevet

Påarpsrevet utgörs av ett tiotal klipp- och berghällar i en tydlig sträckning från Påarp ut i Laholmsbukten åt väster. Revet närmast Skäret kallas Påarpshallar. Områdets hårda klipp- och bergsbotten är ekologiskt känsliga och rika på tång och musslor. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda botten.

Fylleån till Genevadsåns mynning

Området ligger längs kuststräckan mellan Fylleåns mynning till Genevadsån och ansluter i väster Påarpsrevet där Skäret, som är fågelskyddsområde, ligger. Området består av ekologiskt känsliga botten,

grundare än 7 meter. Bottnarna domineras av mjuka sandbottnar med inslag av hårbotten vid Skäret och klipphällen söder om Fylleåns mynning. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda bottnar. Särskild hänsyn tas till fågelvärden samt Fylleåns och Genevadsåns ekologisk känsliga mynningar.

Laggrundet

Värdefullt grund på 5-9 meters djup. Ekologiskt känslig blockbotten med bestånd av bland annat äldre blåmusslor. Området ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som skadar naturvärdena. Anläggningar och andra åtgärder ska föregås av marinbiologiska undersökningar. Sandtäkt, muddring och andra fysiska åtgärder som kan skada botten eller livsmiljöerna ska undvikas. Fisk- och musselodling är mindre lämplig inom grunda bottnar.

STRÄNDERNA

Kusten och stränderna i Halmstads kommun är en viktig del av Halmstads identitet som sommarstad. Upplevelser vid vattendrag och hav utgör en stor del av attraktiviteten. Ett högt besöksstryck tillsammans med en till stora delar mycket känslig natur gör att det är viktigt med en tydlig strategi för stränderna. I stort sett hela kuststräckan är ekologiskt känslig och vissa partier är skyddade genom bland annat Natura 2000 och naturreservat. Det är viktigt att känsliga stränder skyddas samtidigt som utveckling av rekreativitet och service tillåts längs andra stränder. Det handlar om att skapa möjligheter för aktiviteter för alla, både längs inlandets vattendrag och sjöar samt längs kusten - under hela året.

Strandzonen har delats in i två kategorier utifrån vilka värden som finns och hur de bör utvecklas i framtiden. Med strandzonen avses området där utökad strandskydd råder, vilket är 300 meter upp på land. Kategorierna är ”Stränder där naturkaraktären bevaras” och ”Stränder där rekreation, turism och andra upplevelsevärden kan utvecklas”.

Fyra stycken målpunkter i strandnära lägen har pekats ut där utveckling för service, turism och småbåtshamnar föreslås. Verksamheter som stödjer det rörliga friluftslivet föreslås utvecklas inom kustzonen samt vid sjöar i inlandet, främst Simlångssjöarna. I inlandet föreslås därför ett antal områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen. (Se mer om LIS i del A kapitel 1. Fingerstruktur – att bygga i stråk sidan 21 och i del B sidan 118- 125)

Prins Bertils stig knyter samman sträckorna från staden ut till Tylösand, och vidare inåt land till Møllegård. På privat initiativ har Prins Bertils stig förlängts till Ringenäs. Genom att förlänga stråket från Nissans östra sida och söderut kan attraktiva vandringsstråk skapas för en längre del av Halmstads kust.

Stränder där naturkaraktären bevaras – grön

Längs både den norra och södra kuststräckan har stränderna färre besökare och det finns mycket känslig natur. Dessa områden omfattas av riksintresse för naturvärden och delar av områdena omfattas även av ytterligare starka skydd såsom Natura 2000 och naturreservat. Norr om Haverdal vid Särdal och Steninge finns en karaktär som domineras av äldre kulturmiljöer med betade hagmarker och strandängar. Längs kusten söderut från Hagöns naturreservat är det främst känslig natur med ett rikt fågelliv vid Fylleåns och Genevadsåns mynning som karaktäriserar stränderna och kusten.

Inom dessa strandområden ges naturvärden tyngd och prioritet. Friluftsliv och rekreation ska ta hänsyn till områdets naturvärden. Fasta anläggningar för turism ska inte tillkomma och en restriktiv hållning mot anläggning av nya bryggor eller byggnader längs stränderna ska råda. Vattensporter bör undvikas.

Stränder där rekreation, turism och andra upplevelsevärden kan utvecklas – ljusblå

Kuststräckan mellan Tylösand och Västra stranden är viktig för rekreation och turism i kommunen. Längs sträckan är kopplingen till Prins Bertils stig viktig för att utveckla strändernas rekreativvärden. Inom dessa områden ges friluftslivs- och rekreativintressen störst tyngd och prioritet. Stränder ska bevaras och utvecklas för såväl människor som växt- och djurliv. Vattensporter såsom vind- och kitesurfing ska samordnas med bad och annat friluftsliv. Området är av riksintresse för naturvärden vilket gör det viktigt att rekreativintressena samordnas med naturvårdsintressena.

Stränderna vid Ringenäs, Frösakull och Tylösand är idag de mest välbesökta i kommunen. Här bör strandnära service, exempelvis kiosk och toalett kunna tillåtas. Strandservice bör vara koncentrerad till ett fåtal platser, lämplig lokalisering är i anslutning till parkeringsplatser, vid entréerna till stranden eller intill befintliga verksamheter. Det är viktigt att placering och utformning av strandservicen görs med omsorg och tar tillvara de befintliga kvaliteter som under decennier har attraherat turister och besökare. I Svärjarehålan vid Tylösand finns ett välbesökt handikappbad och en anlagd snorkelled.

Östra och Västra stranden är stränder med stor utvecklingspotential och båda ligger nära staden. Västra stranden tillsammans med Ale-skogen utgör ett viktigt närrekreativområde för Halmstadsborna. I anslutning till Västra stranden ligger Simstadion. Att integrera strandpartiet nedanför simstadion kan skapa mervärden och ökad attraktionskraft för denna del av Västra stranden. Tillgängligheten till området är god genom Prins Bertils stig. Västra stranden nyttjas idag främst för promenader och för hundbad och attraktiviteten som badplats är låg. Västra stranden lämpar sig väl för aktiviteter såsom surfing eller liknande sportaktiviteter. Idag finns en surfshop med café.

Östra stranden behöver stärkas framförallt genom en ökad tillgänglighet och nya inslag av aktiviteter. Östra strandens centrum och handi-

kappbad föreslås utvecklas. Bättre förbindelser och unika funktioner kan få fler att välja Östra stranden. Det är viktigt att skapa en tydlig avskärmning från de storskaliga verksamheterna i hamnen mot Östra stranden. Detta säkerställs i detaljplan genom ett grönt skyddsområde.

Målpunkter i strandnära lägen som föreslås utvecklas för service och turism

Några platser längs kusten är identifierade som målpunkter som föreslås utvecklas ytterligare genom komplettering med ny service. Dessa målpunkter är Tylösand, småbåtshamnen i Grötvik, ett område vid Nissans mynning och Östra strandens centrum.

Tylösand är viktigt för Halmstad som destination och ett känt varumärke som kommunen vill utveckla vidare. För att kunna prioritera och koncentrera en utbyggnad av service för friluftsliv och turistnäring hit, där trycket redan finns, vore det rimligt att området inte omfattas av utökad strandskydd. *(Se även del A kapitel 5. Natur- och kulturmiljövården sidan 45-54)*

I Grötvik föreslås utvidgning av gästhamnen och att ytterligare service och verksamheter knutna till turism och friluftsliv kan få utvecklas. Det kan handla om café eller restaurang eller någon mindre butik. Utvecklingen i Grötvik bör ske med hänsyn till områdets kulturhistoria.

Även småbåtshamnen vid Nissans mynning har utvecklingspotential. Surfshopen och liknande anläggningar är positiva tillskott på Västra stranden. Att skapa en målpunkt vid havet i ett centralt läge är en del i kommunens ambition att knyta staden närmare havet. Det kan handla om att anordna platser för olika musik- och kulturevenemang, plats för café och servering eller liknande. Det finns även ett stort värde av att koppla fritidsfisket från piren till aktiviteterna på Västra stranden.

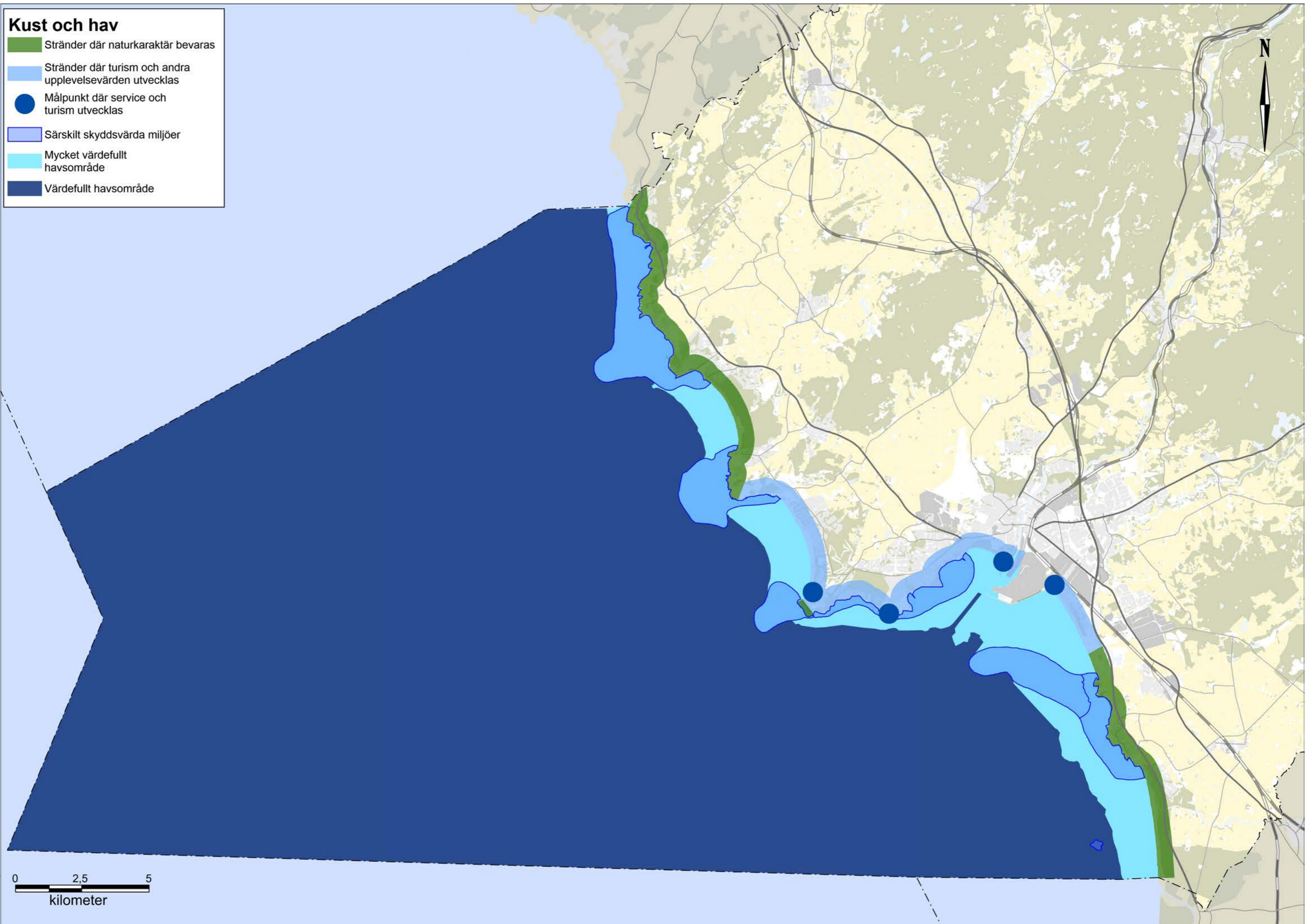
Utveckling av småbåtshamnarna innebär förändring av befintliga och planering av nya brygg- och kajområden vilket inte får försämra allmänhetens möjligheter att röra sig längs stranden. Vid planering av båtbyggor eller annan vattenanknuten verksamhet ska stor hänsyn tas till grunda havsvikars ekologiska värden.

På Östra stranden föreslås en komplettering med service och utveckling av strandens aktiviteter samt handikappbadet. Exempelvis skulle ett kallbadhus kunna bidra till användning året om och satsningar på vattensport, platser för musikkonserter, natur- och kulturupplevelser skulle kunna bredda upplevelseutbudet.

Vid exploatering i strandnära lägen ska stor hänsyn tas till de allmänna intressena och allmänhetens tillgänglighet till strandzonen. Nya byggnaders utformning och karaktär ska väl anpassas till det strandnära läget och den omgivande vegetationen. Det är viktigt att helheten ses över då ny strandservice ska etableras. Nya större etableringar bör placeras i bakkant av stranden.

Kust och hav

- Stränder där naturkaraktär bevaras
- Stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas
- Målpunkt där service och turism utvecklas
- Särskilt skyddsvärda miljöer
- Mycket värdefullt havsområde
- Värdefullt havsområde



SLÄTTLANDSKAPET MED ÅARNA

Slättlandskapet i Halmstads kommun är framförallt ett produktionslandskap, med vida utblickar och med landmärken i form av gårdar, kyrkor, bronsåldershögar och det moderna lantbrukets ekonomibyggnader och silotorn. På tvärs genom slättlandskapet går åarna och åarna. I anslutning till dessa och i gränsen mot skogsbygden är landskapet mer variationsrikt och med höga rekreativvärden.

I slättlandskapet och längs åarnas dalgångar återfinns den största koncentrationen av utpekade kulturmiljöer och områden med landskapsbildsskydd eller höga landskapsbildsvärden. Jordbruksmarken i denna del av kommunen är både rationell och produktiv. Det är i slättlandskapet som övergödningsproblematiken behöver uppmärksammas, både för jordbruket och för enskilda avlopp. Det är också här som efterfrågan på bebyggelse på landsbygden är som störst.

Översiktsplanen uppmärksammar och redovisar slättlandskapets i vissa fall motstridiga intressen. För att underlätta vid framtida prövning av förhandsbesked finns det behov av ett samlat grepp.

(För mer om bebyggelse på landsbygden se del A kapitel 1 sidan 16. För mer om jord- och skogsbruk se kapitel 4 sidan 38-44. För mer om kulturmiljöer se kapitel 5 sidan 45)

SKOGLANDSKAPET

Skogsbygden i Halmstads kommun är varierad med ett stort inslag av småskaliga odlingsområden insprängda i den omgivande skogen. I skogsbygden blandas produktionsskog genomkorsad av kraftledningar och vindkraftsetableringar med stora myrområden där känslan av orördhet dominerar.

Översiktsplanen lyfter fram möjligheten att utveckla turism- och rekreativvärden i Halmstad kommuns inland. Särskild betoning ges områden som kan göras tillgängliga genom koppling till kollektivtrafiken. Samtidigt är det viktigt att förutsättningar för skogsbruk och vindkraft säkerställs, liksom de värden som utpekats i de stora opåverkade områdena.

STORA OPÅVERKADE OMRÅDEN

I kommunen finns två stora opåverkade områden som så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan förändra områdenas karaktär.

Området norr om Slättåkra

Området norr om Slättåkra är ca 83 km² stort. Inom området finns i dagsläget inga industrier eller andra verksamheter som berör områdets opåverkade karaktär. I områdets östra del går den så kallade Harsprångsledningen och i nordväst finns en gasledning som visuellt påverkar området lokalt på platsen. Enstaka bostäder finns utspridda i området, med viss koncentration till Slissåns dalgång och kring Digeshult/Övra Maa. Området är till stora delar framkomligt på småvägar och skogsbilvägar. Helt fritt från hus är områdets nordvästra del som gränsar till Falkenberg och Hylte kommuner. Det stora opåverkade området ligger i direkt anslutning till ett annat utpekat stort opåverkat område i Hylte kommun.

Läs mer:

Stora opåverkade områden i Halmstads kommun - ett underlag till ny kommunomfattande översiktsplan, samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2011

Landskapet är kuperat och rikt på vattendrag. Lillån, Döblaån och biflöden till Suseån är värdefulla vattendrag med lek- och uppväxtplatser för bland annat öring. Flera myrar och mossar ligger utspridda i området. Området domineras av produktionsskog med inslag av nyckelbiotoper och områden med höga naturvärden. Fem av dessa är Natura 2000-områden med fokus på gammal ädellövskog, våtmarker och gamla odlingsmarker. Vissa av dem är skyddade som naturreservat. I områdets södra del finns lämpliga häckningsmiljöer för rovfågel. Hallandsleden går genom områdets södra del.

Området domineras av produktionsskog och har få uttalade friluftsvärdar eller rekreationsvärden. Motivet till att peka ut området som stort opåverkat område är främst de areella näringarna och för att trygga ett större markområde för framtida handlingsfrihet. Etablering av vindkraft i delar av området bedöms kunna samverka med skogsbruket och inte försvåra för fortsatt rationellt produktionsinriktat skogsbruk i området.

Exploatering inom området

Exploatering som påverkar områdets orörda karaktär och som kan försvåra för de areella näringarna får inte komma till stånd. Etablering av vindkraft bedöms kunna samverka med skogsbruket i områdets norra del. Exploatering eller annan markanvändning får inte inverka negativt på friluftsvärden, de ekologiskt känsliga miljöer och biotoper som finns inom området eller försämra livsvillkoren för hotade arter inom området. Särskild hänsyn ska tas till lämpliga häckningsplatser för rovfågel i områdets södra del. Exploateringar som negativt inverkar på dessa miljöer eller förutsättningar för rovfågels överlevnad i området ska inte tillåtas.

Åtgärder i vattendrag som innebär hinder för havsvandrande fisk eller medför annan påtaglig skada för vattendraget och dess djur- och växtliv ska undvikas.

Myrområdet kring Sävsered

Området är beläget öster om Simlångssjöarna och är ca 60 km² stort. Områdets västra del höjer sig kraftigt från Fylleåns dalgång och övergår i en höjtplåta där de stora sammanhängande moss- och myrkomplexen tar vid. I området finns flera sjöar av varierande storlek. Bebyggelse finns längs sluttningarna ner mot Simlångssjöarna och i gamla bystrukturer längs vägarna. Området kring Långhultamyren i söder är ett omtyckt natur- och friluftsområde med vildmarkskänsla som helt saknar vägar. I området finns inga anläggningar eller industrietableringar men skjutningar vid Mässtocka skjutfält hörs i delar av området.

Större delen av området är av riksintresse för naturvärden. Riksintresseområdet sammanfaller i stort sett med det Ramsarområde som identifierats som värdefullt för fågellivet. Mossmarkerna bildar ett, för vår del av landet, unikt sammanhängande myr- och mossmarks-komplex med mycket höga biologiska värden. Långhultamyren och Porsbjärs mosse är Natura 2000-områden och skyddade som naturreservat. Båda mossarna är upptagna i Myrskyddsplan för Sverige över

områden som behöver utökad skydd, exempelvis genom utökning av reservatens storlek. Ytterligare tre naturreservat finns inom området. Slutningarna ner mot Simlångssjöarna och Fylleån är av riksintresse för friluftslivet.

Myrområdet kring Sävsered har så höga natur- och friluftslivsvärden att det är angeläget att bibehålla områdets orörda karaktär. Delar av området har stort värde för fågellivet bland annat som häcknings- och reproduktionsplats för skogshöns och rovfåglar. Motivet till att peka ut området som stort opåverkat är områdets unika och mycket höga naturvärden, vilka är känsliga för förändringar av framförallt områdets hydrologi men också förändringar i markanvändningen. För att inte fragmentera området är det av stor vikt att hela området pekas ut som stort opåverkat. Området bedöms vara det område i Halmstads kommun där känslan av vildmark och upplevelsen av orörd natur, fri från mänsklig påverkan, är mest påtaglig. Området bedöms därför också känsligt för visuell inverkan på landskapsbild och annan exploatering som kan inverka på den opåverkade karaktären och upplevelsen av den.

Exploatering inom området

Exploatering eller andra ingrepp i miljön som kan påverka områdets orörda karaktär, värdet för friluftslivet och höga naturvärden, inklusive fågelvärden och känsliga våtmarker, får inte komma till stånd. Vindkraftsetableringar ska inte tillåtas inom området. Särskild hänsyn ska tas till områdets vildmarkskaraktär och åtgärder som kan inverka negativt på upplevelsen av området bör noga prövas och bör normalt inte tillåtas.

VATTENSKYDD SOMRÅDE

Områden viktiga för framtida vattenförsörjning: Brunskog och Ryaberg

Halmstads kommun har ansvaret för att försörja kommunens invånare med dricksvatten av god kvalitet i tillräcklig mängd, även i framtiden. Huvudman för vatten och avlopp är LBVA som har undersökt olika möjligheter för att kunna möta ett ökat framtida behov av dricksvatten. LBVA jobbar med uppdatering av befintliga vattenskyddsområden inklusive föreskrifter för att skydda nuvarande grundvattentäkter. Senans vattentäkt är prioriterad för översyn då den i dagsläget står för en stor andel av det kommunala dricksvattnet.

Brunskogs och Perstorps befintliga vattentäkter, tillsammans med Tönnersjö, utgör en viktig del i kommunens framtida vattenförsörjning. I framtiden kan vatten från Torvsjön och Fylleån behöva användas för infiltration genom Brunskogs vattentäkt för att öka uttagsmängderna. Del av Fylleån redovisas på karta sid 173 som område viktigt för kommunens framtida vattenförsörjning. LBVA har även studerat andra alternativ, vilket har lett till att ett område nordväst om Ryaberg föreslås ges ökat skydd och pekas ut som värdefullt för kommunens framtida vattenförsörjning.

Även tillrinningsområdena till befintliga vattentäkter bör särskilt beaktas.

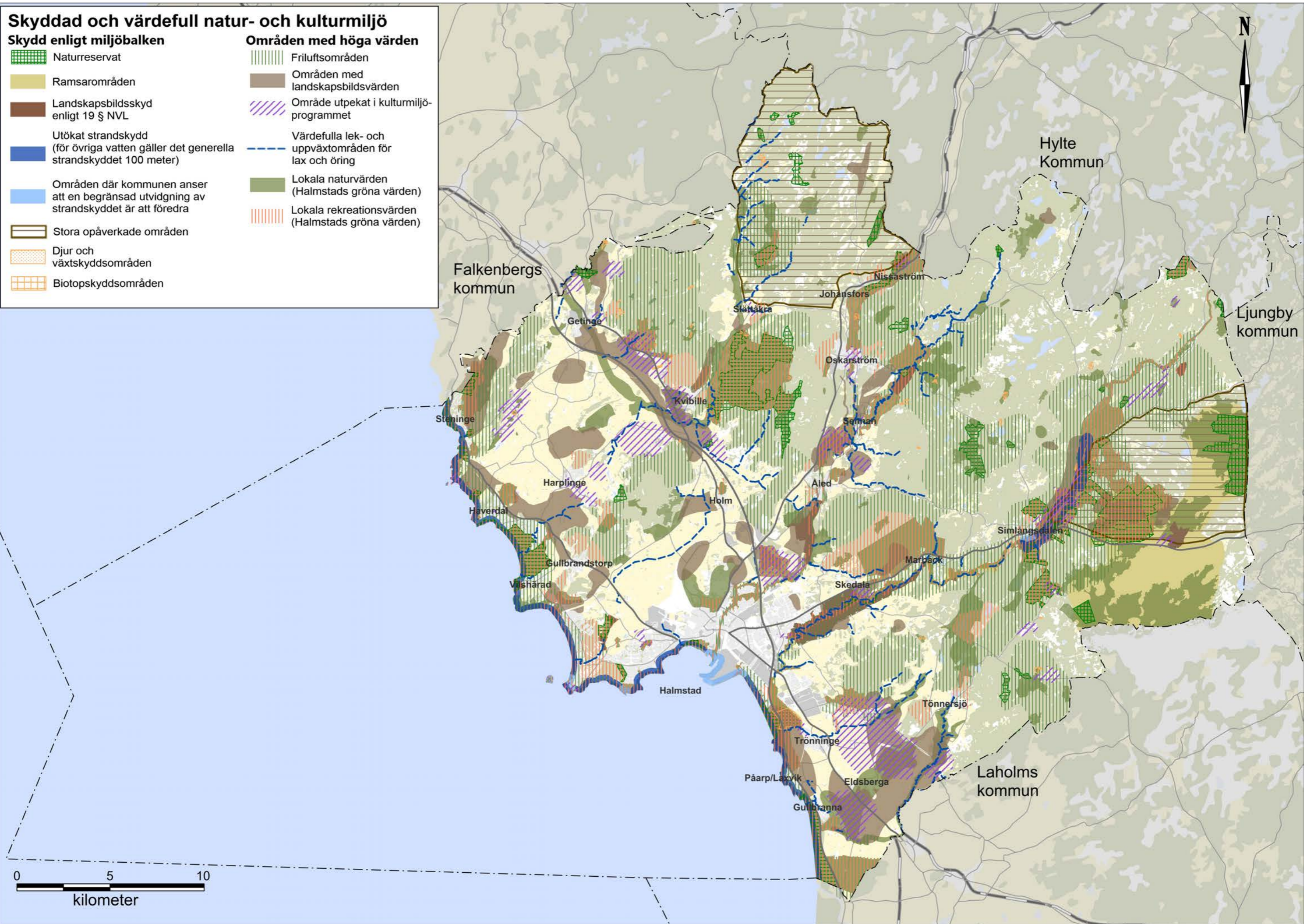
Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö

Skydd enligt miljöbalken

- Naturreservat
- Ramsarområden
- Landskapsbildsskydd enligt 19 § NVL
- Utökat strandskydd (för övriga vatten gäller det generella strandskyddet 100 meter)
- Områden där kommunen anser att en begränsad utvidgning av strandskyddet är att föredra
- Stora opåverkade områden
- Djur och växtskyddsområden
- Biotopskyddsområden

Områden med höga värden

- Friluftsområden
- Områden med landskapsbildsvärden
- Område utpekad i kulturmiljöprogrammet
- Värdefulla lek- och uppväxtområden för lax och öring
- Lokala naturvärden (Halmstads gröna värden)
- Lokala rekreativvärden (Halmstads gröna värden)



Läs mer:

Tematiskt tillägg till ÖP 2000 – vindkraft, Stadskontoret Halmstads kommun, 2009

Läs mer:

Vindkraftverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsers närhet, Luftfartsverket, 2010

Läs mer:

Handlingsprogrammet Halmstads gröna värden – från insektsliv till friluftsliv, 2008

Läs mer:

Stora opåverkade områden i Halmstads kommun - ett underlag till ny kommun-omfattande översiktsplan, samhällsbyggnadskontoret Halmstads kommun, 2011

VINDKRAFT

Utgångspunkten för vindkraft är att principerna i det tematiska tillägget till ÖP 2000 om vindkraft fortfarande gäller. En del förutsättningar har dock ändrats, vilket gör att prioriterade områden för vindkraft har justerats samt även i någon mån områden som är olämpliga för vindkraft.

Kontrollzon för flygplatsen

Sedan *Tematiskt tillägg till ÖP 2000- vindkraft* antogs 2009 har Luftfartsverket förtydligat vilka principer som bör gälla inom flygets olika intresseområden. Luftfartsverket anger att "kontrollzonen (CTR) är närmast att betrakta som ett 'skyddsområde' för flygplatsen som i möjligaste mån ska vara fri från hinder. Etablering av vindkraftverk i dessa områden oavsett höjd är ytterst olämpligt och påverkar alltid luftfartygs möjligheter att flyga till flygplatsen." Detta innebär att ett av de prioriterade områdena för vindkraft, nr 1 Getinge, som pekas ut i vindkraftsplanen inte längre är aktuellt för etableringar av vindkraft.

Höga värden för rekreation

Områden med höga värden för rekreation föreslås vara ett intresse som är oförenligt med vindkraft och som därmed bör undantas för exploatering.

En avgränsning av områden med höga rekreativvärden har gjorts i *Halmstads gröna värden* från 2008. Rapporten redovisar och värderar alla kända rekreativområden i kommunen. Kriterier som har använts är tillgänglighet, framkomlighet, anordningar för friluftslivet och för lek och idrott, mångformighet och variation samt avstånd till tätort. Av cirka 200 områden som har värderats bedöms 21 områden vara av högsta värde som rekreativområden. Majoriteten av de mest värdefulla områdena ligger vid havet eller i anslutning till något av de större vattendragen.

Förenlighet med stora opåverkade områden






Ett av områdena som pekas ut som ett stort opåverkat område, Sävse-red, föreslås som oförenligt med vindkraft och föreslås därmed undantas från exploatering.

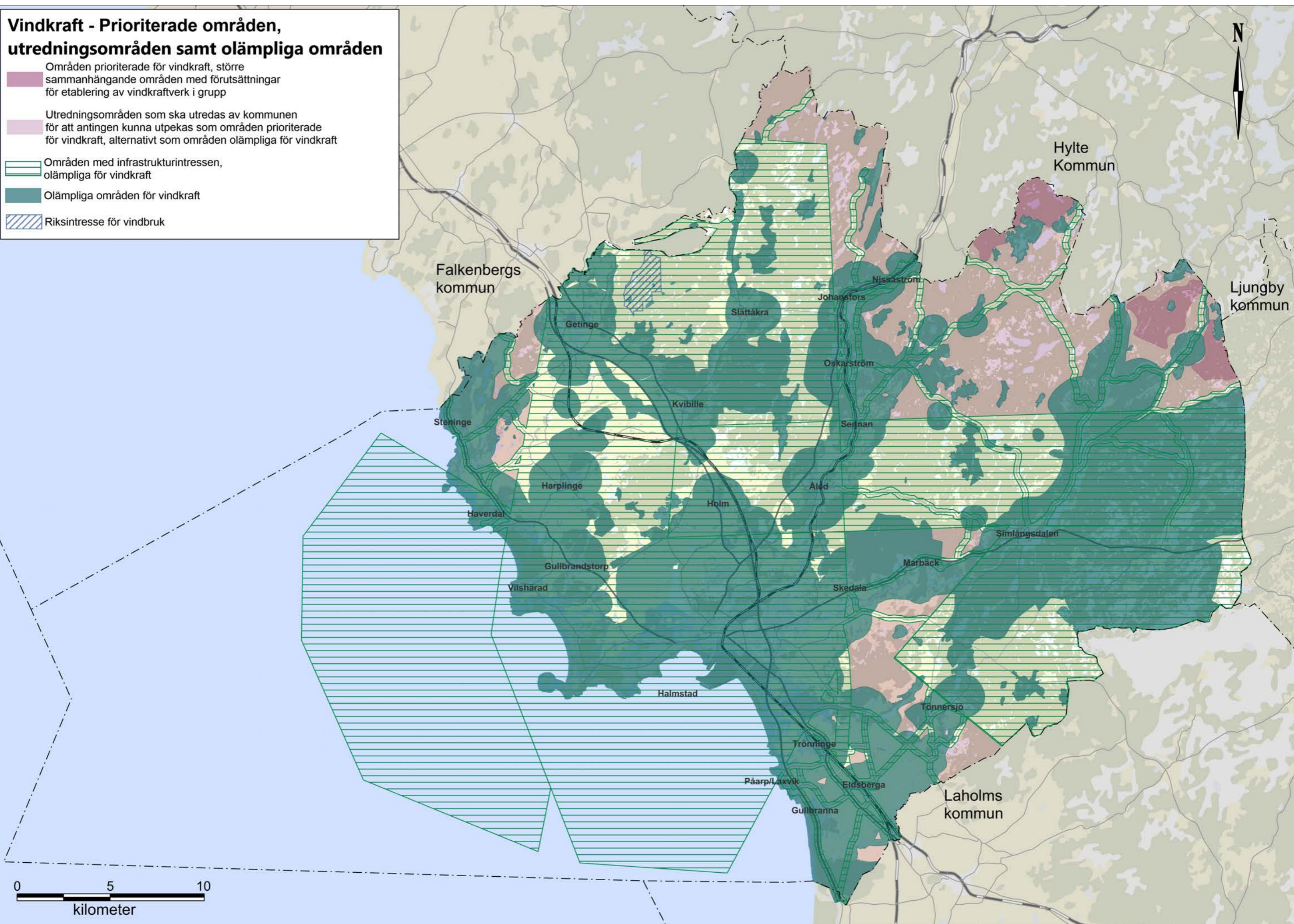
Riksintresse för vindbruk

Energimyndigheten har pekat ut ett område för riksintresse för vindbruk i ett av de områden som kommunen bedömer var olämpligt för vindkraft.

Kommunen anser att flygsäkerheten vid Halmstads flygplats, som utgör riksintresse för civilt flyg, ska prioriteras framför etablering av vindkraft inom flygplatsens kontrollzon.

Vindkraft - Prioriterade områden, utredningsområden samt olämpliga områden

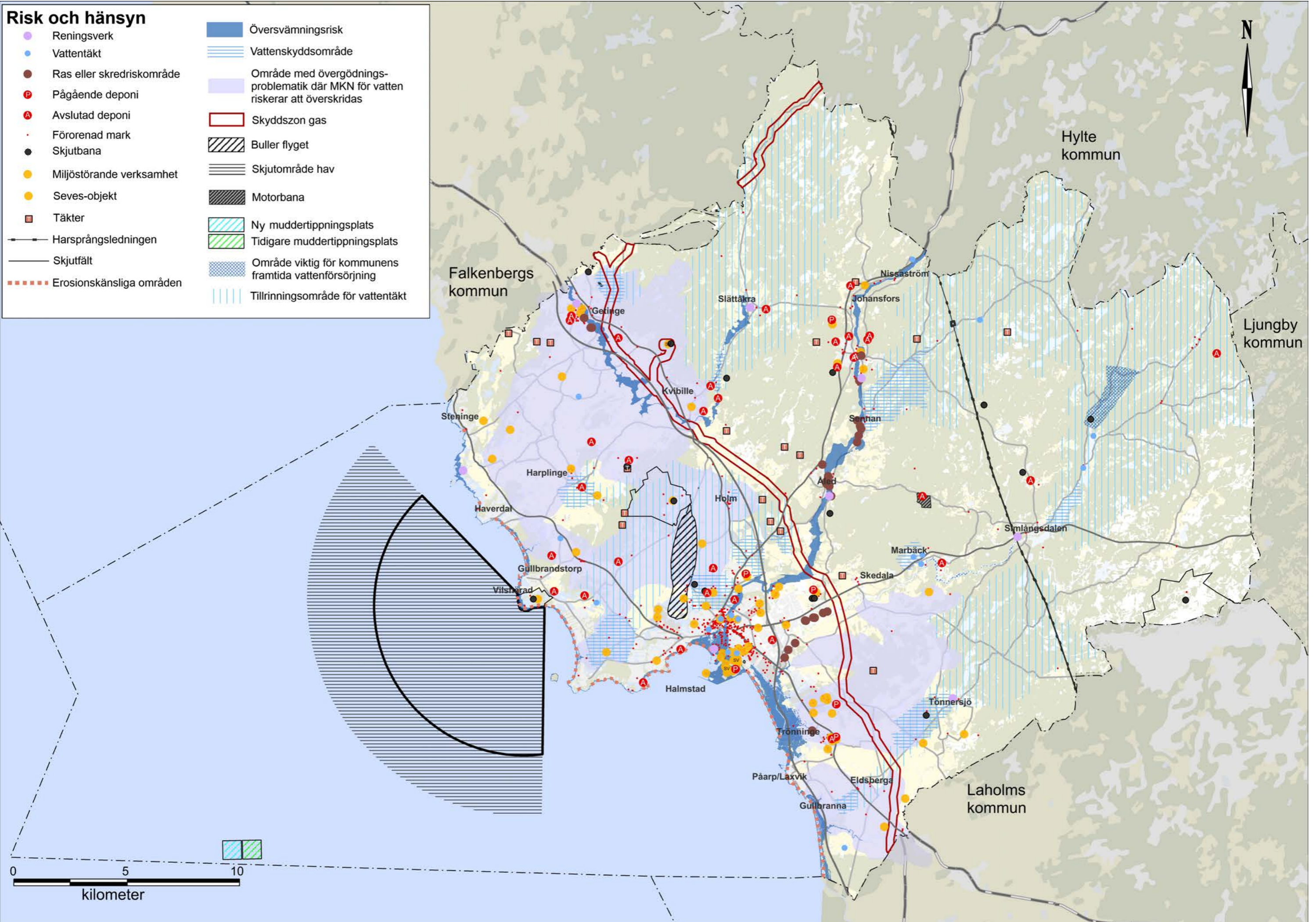
-  Områden prioriterade för vindkraft, större sammanhängande områden med förutsättningar för etablering av vindkraftverk i grupp
-  Utredningsområden som ska utredas av kommunen för att antingen kunna utpekas som områden prioriterade för vindkraft, alternativt som områden olämpliga för vindkraft
-  Områden med infrastrukturintressen, olämpliga för vindkraft
-  Olämpliga områden för vindkraft
-  Riksintresse för vindbruk



0 5 10
kilometer

Risk och hänsyn

- Reningsverk
- Vattentäkt
- Ras eller skredriskområde
- P Pågående deponi
- A Avslutad deponi
- Förorenad mark
- Skjutbana
- Miljöstörande verksamhet
- Seves-objekt
- Täkter
- Harsprängsledningen
- Skjutfält
- Erosionskänsliga områden
- Översvämningsrisk
- Vattenskyddsområde
- Område med övergödningsproblematik där MKN för vatten riskerar att överskridas
- Skyddszon gas
- Buller flyget
- Skjutområde hav
- Motorbana
- Ny muddertippningsplats
- Tidigare muddertippningsplats
- Område viktig för kommunens framtida vattenförsörjning
- Tillrinningsområde för vattentäkt



DEL C

RIKSINTRESSEN & MELLAN- KOMMUNALA INTRESSEN

RIKSINTRESSEN

Vad är ett riksintresse?

Miljöbalken 3 kap. och 4 kap. om grundläggande bestämmelser för hushållning med mark och vatten ska tillämpas vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. Hushållningsbestämmelserna i miljöbalken anger olika slags mark- och vattenområden som är av allmänt intresse. Ett riksintresse är ett allmänt intresse som är av särskilt värde även utanför den kommun det geografiskt finns i.

Man skiljer på riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. De riksintressen som finns angivna i 3 kap. miljöbalken kan gälla både bevarande och exploatering, exempelvis riksintresse för naturvård eller riksintresse för kommunikationer. I miljöbalken anges bara allmänna ändamål (till exempel naturvård eller kommunikationsanläggning) som gör att ett område kan vara av riksintresse. Statliga myndigheter, med ansvar för olika sektorer, ska sedan i dialog med till exempel kommunen peka ut geografiska områden som myndigheterna anser är av riksintresse. Riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken gäller bara områden med natur- och kulturvärden. Dessa områden anges direkt i lagen och har därmed beslutats av riksdagen. I Halmstad är kustområdet samt Fylleån av riksintresse enligt miljöbalkens 4 kap.

Områden av riksintresse ska enligt plan- och bygglagen skyddas vid exploatering eller annan förändring så att åtgärder som strider mot de riksintressanta värdena förhindras. Områden av riksintresse ska prioriteras i den fysiska planeringen och översiktsplanen ska tydligt redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen ska under samrådet särskilt bevaka hur riksintressena tillgodoses i översiktsplanen.

Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, ska enligt miljöbalken 3 kap. 10 § företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av marken, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Behövs området eller del av detta för en anläggning för totalförsvaret ska försvarsintresset ges företräde.

Hur kommunen tillgodoser riksintressena i Halmstads kommun beskrivs på följande sidor.

(För karta som redovisar alla kommunens riksintressen se sidan 197)

Övergripande ställningstaganden

Kommunen delar i huvudsak de statliga myndigheternas uppfattning angående utpekade riksintresseområden. Kommunen har i översiktsplanen tagit hänsyn till riksintressena och kommer generellt att, så långt möjligt, tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovsgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsprövning.

Angående följande riksintressen har kommunen en annan uppfattning än staten:

Nytt riksintresse för vindbruk ligger mitt i kontrollzonen för Halmstads flygplats. Kommunen anser, i strid mot Energimyndighetens åsikt, att riksintresset för civilt flyg ska prioriteras framför etablering av vindkraft i området med hänvisning till flygsäkerheten.

Angående följande riksintressen har kommunen en annan uppfattning än staten och önskar förändringar:

Områdesspecifika ställningstaganden

Simlångsdalen - Fylleåns dalgång (FN 12)

Kommunen föreslår att avgränsningen av området ses över.

Vapnödalen (KN 31)

Kommunen anser att detta område bör utgå och ej längre utgöra ett riksintesseområde för kulturmiljövården. *Motivering finns vid beskrivningen av riksintresset på sidan 183.*

NATURVÅRDEN (3 KAP §6 MB)



Se karta sidan 197.

Områden av riksintresse för naturvården ska representera huvuddragen i svensk natur, belysa landskapets utveckling samt visa mångfalden i naturen. Urvalet av områden har gjorts av Naturvårdsverket i samarbete med bland annat länsstyrelsen. Se karta sidan 197.

Bobergs udde - Ringenäs (NN 15)

Riksintresset som utgörs av ett öppet, betespräglat kustlandskap med höga natur och kulturhistoriska värden, berör även Falkenbergs kommun. Delen Steninge - Ringenäs ligger inom Halmstads kommun.

Området säkerställs genom naturreservat, landskapsbildsskyddsområde samt Natura 2000-förordnande.

Kuststräckan från Bobergs udde till Ringenäs är utpekad som riksintresse med huvudmotivet att området väl belyser landskapets utveckling och för dess sårbara biotoper med mycket rik flora och fauna. Riksintresset tillgodoses genom en uttalat restriktiv hållning till utbyggnad i det värdefulla kustlandskapet och strategin att kustorter endast tillåts växa i riktning inåt land. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats.

Slissån - Suseån (NN 16)

Riksintresset för Slissån-Suseån berör även Falkenbergs kommun och delar av området säkerställs genom naturreservat och Natura 2000-förordnande.

Suseån och dess förgrening Slissåns värde som riksintresse utgår ifrån åns meanderlopp och värdefulla intilliggande biotoper. Översiktsplanen anger att ekologiskt känsliga områden och livsmiljöer för hotade arter ska skyddas från åtgärder som kan skada värdena. Översiktsplanens strategier för exempelvis enskilda avlopp inom områden som, enligt Vattenmyndighetens klassning har måttlig eller dålig ekologisk status pga övergödning, ska bidra till att upprätthålla god vattenkvalitet i bla Suseån och Slissån. En god vattenkvalitet är en förutsättning för åns riksintressanta förekomst av exempelvis lax, öring och flodpärlmussla. I Getinge samhälle har ytor intill Suseån avsatts som rekreations- och översvänningsytor vilket kommer att ge ett mervärde för riksintresseområdet.

Simlångsdalen (NN 18)

Området säkerställs genom naturreservat, landskapsbildsskyddsområden och Natura 2000-förordnande.

Riksintressevärdet ligger i områdets opåverkade myr- och skogsmarker med rik flora och fauna. Att omgivningarna kring Simlångsdalen och Fylleåns dalgång väl visar natur- och kulturlandskapets utveckling

utgör också grund för riksintresset. Översiktsplanen pekar ut två stora opåverkade områden. Ett av dem; Myrområdet kring Sävsered sammanfaller riksintressets nordöstra del. Strategier att värna hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats. För att bevara värden knutna till Fylleån och dess unika laxstam, är kommunen restriktiv mot ytterligare enskilda avlopp i området. Föreslagen tillkommande bebyggelse i bla Marbäck kan endast komma till om avloppen kopplas till ny spillvattenledning. För att utveckla Simlångsdalen, stärka ortens serviceutbud och skapa arbetstillfällena, föreslås utbyggnad av bostäder genom förtätning inom ortens nuvarande gränser. Föreslagna LIS-områden i anslutning till Fylleån utanför Simlångsdalen ger möjligheter till verksamheter knutna till friluftsliv och rekreation.

Laholmsbukten - Eldsbergaåsen - Genevadsån - Lagan (NN19)

Riksintresset utgörs av en utpräglad sandvandringskust med sandstränder och vidsträckt flygsandsfält. Riksintresset berör även Laholms kommun. Området säkerställs genom naturreservat, fågel-skyddsområde, miljöskyddsområde (7kap19§MB), landskapsbilds-skyddsområden och Natura 2000-förordnande.

Kustområdets flygsandsfält och Eldsbergaåsen visar landskapets utveckling och ekologiska samband. Detta tillsammans med områdets sårbara biotoper och biologiska mångfald, utgör de viktigaste värdena inom riksintresset. För att tillgodose dessa värden har strategier för skydd av stränder med höga naturvärden och ekologiskt känsliga områden satts upp. Även planens restriktiva hållning till exploatering av jordbruksmarken bidrar till att säkerställa delar av Eldsbergaåsens geologiska och landskapsmässiga naturvärden. Strategier kopplade till havet och mkn för vatten samt att översiktsplanen uppmärksammar vandringshinder och åtgärder som kan skada vattendrag och förekomsten av värdefull laxstam skyddar riksintresset i Laholmsbukten, Genevadsån och Alslövsån.

Store Jöns mosse (NN 49)

Store Jöns mosse är ett värdefullt våtmarkskomplex som väl visar landskapets utveckling. Ån Sennan tar sin början i Sandsjön och utgör en del i områdets värde som riksintresse. Sennan är ett av de viktigaste biflödena i Nissans vattensystem där reproduktion av bla lax och havsöring sker. Strategier för att bibehålla god vattenkvalitet och att bevara ekologisk känsliga området finns i översiktsplanen. Att riksintresset gränsar till ett område som pekas ut som prioriterat för vindkraft bedöms inte påverka områdets riksintressevärden.

Havstenshult (NN 50)

Riksintresset utgörs av Nissadalens östra sida där isälvsediment har bildat trappstegsliknande terrasser som väl visar landskapets utveckling och omvandlingsprocesser. Del av området säkerställs genom naturreservat och Natura 2000-förordnande.

Översiktsplanen föreslår ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka riksintresset.

Hästilt (NN51)

Gård med värdefullt odlingslandskap av äldre karaktär med lång kontinuitet. Ängsmark som sköts genom hackslätter förekommer liksom naturbetesmarker i form av öppen hagmark. Gården Hästilt är i sin helhet ett värdefullt kulturhistoriskt dokument.

Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden och livsmiljöer för hotade arter har formulerats. Hästilt omges av ett av kommunen prioriterat område för vindkraft. Hotade arter knutna till ängs och betesmarker vid Hästilt bedöms inte påverkas av ev vindkraftsetablering men områdets kulturlandskapsvärden kan påverkas.

Biskopstorp - Vapnö mosse (NN52)

Området säkerställs genom naturreservat. Biskopstorps gammelskogar av bok och blandskog och det botaniskt värdefulla myrkomplexet Vapnö mosse omfattas av Natura 2000-förordnande.

Biskopstorp och Vapnö mosse uppmärksammas i översiktsplanen som värdefulla naturområden. Strategier för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och skydd av ekologiskt känsliga områden bidrar till att tillgodose riksintresset. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka riksintresset och skyddet av Biskopstorp har ökat genom nu bildat naturreservat.

Sperlingsholm (NN53)

Området som är av riksintresse för att Sperlingsholm gods med omgivande bok- och ädellövskogar, utgör ett representativt odlingslandskap med äldre bebyggelse och lång kontinuitet.

Strategier för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och skydd av ekologiskt känsliga områden bidrar till att tillgodose riksintresset. Översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka riksintresset för naturvård. Omgivningarna kring Sperlingsholms gods skyddas också av att området är upptaget i kulturmiljöprogrammet.

Galgberget (NN54)

Galgberget har ett högt geovetenskapligt värde och är riksintresse för naturvård då landskapets utveckling tydligt går att avläsa. Galgberget har stor betydelse för landskapsbilden, friluftslivet och som närrekreationsområde för Halmstad tätort. Riksintresset tillgodoses genom att i översiktsplanen skydda området som stort sammanhängande naturområde med förutsättningar för biologisk mångfald. En utvidgning av Galgbergets rekreationsområde föreslås genom att peka ut Vapnö fd grustäkt som nytt rekreationsområde. Detta tillför värden till riksintresseområdet framförallt i form av höga naturvärden och utveckling av livsmiljöer för flera hotade arter.

FRILUFTSLIVET (3 KAP §6 MB)

Se karta sidan 197.

Skrea strand - Tylösand (FN10)

Riksintresset berör även Falkenbergs kommun. Kommungränsen går norr om Steninge, ungefär mitt emellan Skrea strand och Tylösand.

Delar av området säkerställs genom naturreservat, strandskydd, Natura 2000-förordnande och landskapsbildsskydd. Hela området omfattas av högexploaterade kustområden av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen, med särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap MB.

Kustområdet mellan Skrea strand och Tylösand har särskilt goda förutsättningar för positiva natur- och friluftsupplevelser knutna till bad, båtsport, fiske, vandring och cykling vilket utgör grunden för riksintresseklassning av området. Kommunen avser att bevara värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Viktigaste strategin är att begränsa bebyggelsen i kustbandet och orter längs kusten ska i första hand förtätas inom nuvarande tätortsavgränsning och övrig utveckling förlås ske inåt land. Översiktsplanen styr utveckling av turism och friluftsliv i kustområdet genom profilering av stränderna och pekar ut ett fåtal platser där kommunen kan tänka sig en satsning på målpunkter för service och verksamheter som riktas till friluftsliv och turism.

Nissan (FN11)

Området är lek- och uppväxtområde för bland annat lax- och havsöring. Nissan, som rinner fram i ett naturskönt landskap, utnyttjas av ett stort antal sportfiskare.

Strategier kopplade till mkn för vatten och att översiktsplanen uppmärksammar vandringshinder och åtgärder som kan skada vattendrag bidrar till att skydda riksintresset. Översiktsplanen anger att Nissan och dess omgivning har stort natur- och rekreationsvärde, sportfisket anges särskilt. I översiktsplanen föreslås utveckling längs Nissan. Detta innefattar även utveckling av Nissan som rekreationsstråk. Småbåtshamnen och området söder om Nissans mynning är en målpunkt där service, turism och fiskevärdena föreslås utvecklas och därmed stärka åns värde som riksintresse.

Simlångsdalen - Fylleåns dalgång (FN12)

Riksintresset Simlångsdalen-Fylleåns dalgång har högt rekreations- och friluftsvärde. Fylleåns dalgång har geologiskt intressant natur och ån har en mycket värdefull laxstam. Delar av området säkerställs genom naturreservat, strandskydd, Natura 2000-förordnande och Landskapsbildsskydd. I översiktsplanen anges att Fylleån är ett viktigt vattendrag med höga naturvärden och strategier för att skydda hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats. För att bevara värden knutna till Fylleånoch dess unika laxstam,



slår planen fast att vattenkvaliteten i ån ska bibehållas, bl a genom kalkning, och att inga åtgärder som hindrar havsvandrande fiskarter eller annan påtaglig skada ska tillåtas. Kommunen är restriktiv mot ytterligare enskilda avlopp i området. För att stärka Simlångsdalen serviceutbud och skapa nya arbetstillfällen, föreslås utbyggnad av bostäder genom förtätning inom ortens nuvarande gränser. Föreslagna LIS-områden i anslutning till Fylleån utanför Simlångsdalen ger möjligheter till utveckling av verksamheter knutna till friluftsliv och rekreation.

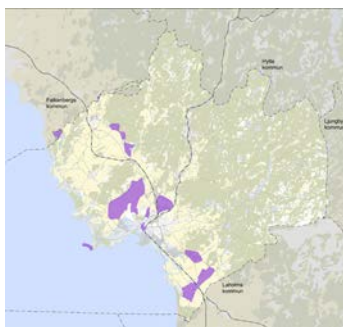
Laholmsbukten (FN14)

Laholmsbukten har landets längsta sammanhängande sandstränder med ett högt natur- och rekreationsvärde. Riksintresset berör även Laholms kommun. Större delen av de obebyggda kustavsnitten är skyddade.

Översiktsplanen tillgodoser riksintresset genom att skydda det värdefulla kustlandskapet och bevara naturstränder och oexploaterade sträckor. Hög restriktivitet mot ny bebyggelse mellan orterna ska råda. I högexploaterade kustområden av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen tillåts ingen ny enstaka bebyggelse. Orter längs kusten tillåts växa genom förtätning inom nuvarande tätortsavgränsning och övrig utveckling sker inåt land.

Områdets värde för friluftslivet skyddas genom uppsatta strategier för havet och kusten. Bl a anges en profilering av stränderna där exploatering endast tillåts i fåtal utpekade målpunkter för utveckling av service och verksamheter knutna till turism och friluftsliv. Strategier för god vattenkvalitet i havet har formulerats. Intentionen är att prioritera utveckling av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och vatten och avlopp i utvecklingsstråk som inte uppnår uppsatta miljö kvalitetsnormer.

KULTURMILJÖVÅRDEN (3 KAP §6 MB)



Se karta sidan 197.

Vastaddalen (KN22)

Vastadalens levande och välhävda kulturlandskap utgör grunden för riksintresset för kulturmiljövård. Huvuddelen av riksintresset är beläget i Falkenbergs kommun.

I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka riksintresset negativt. Flera byggnader i området finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. De södra delarna av området ingår i Skipås naturreservat.

Ett kulturmiljöprogram för Halmstads kommun är under framtagande och beräknas vara klart våren 2014. För vilka områden som föreslås pekas ut se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö.

Fröllinge - Susegården (KN29)

Området Fröllinge slott och Susegården, med omgivande storskaliga produktionslandskap och tillhörande torp och arbetarbostäder, ingår med en något ökad utbredning i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till översiktsplanen. Rekommendationer häri anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ingen förändrad markanvändning föreslås som kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt.

Kvibille (KN30)

Kulturlandskapet kring Kvibille med fornlämningar av bronsålderskaraktär och ortens gamla bygde- och sockencentrum ingår med en något preciserad utbredning i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till översiktsplanen. Rekommendationer häri anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Utblickarna mot det öppna landskapet och sambandet med gravhögar ska särskilt beaktas vid detaljplaneläggning av föreslagna utbyggnadsområden inom riksintresset.

Vapnödalen (KN31)

Kommunen anser att herrgårdslandskapet kring Vapnö gods bör utgå som riksintresseområde för kulturmiljövården. Byggnaderna har kulturhistoriska värden men det stora området som är avgränsat som riksintresseområde saknar i hög grad äldre, synliga kulturlämningar, så som förhistoriska gravar, fossila odlingsspår etc. Den nuvarande markanvändningen präglas helt av intensivt, storskaligt brukad åkermark och betesvallar, vilka är en produkt av 1900-talets rationella jordbruksutveckling. En tydligt avläsbar historisk dimension saknas därmed och minskar även förståelsen av bebyggelsens sammanhang. Området ingår inte i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*. Även det biologiska kulturarvet är svagt representerat; naturbetesmarkerna är mycket få och de impediment som förekommer i åkermarken är igenvuxna med sly. Riksintresset Vapnödalen är ett tydligt exempel på att det regionala perspektivet styrts urvalet och inte riksperspektivet. Liknande och bättre exempel på denna kategori, det vill säga godsbildningar med medeltida ursprung med ett omgivande herrgårdslandskap, finns på åtskilliga ställen i södra och mellersta Sverige.

I övrigt kan nämnas att flygfältet inverkar påtagligt på riksintresseområdet samt att delar av området ligger inom riksintresse för flyget. Området har dock fortfarande landskapsbildsvärden och det finns kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom området. Vapnö slott är sedan 1983 klassat som byggnadsminne. Flera andra byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ingen förändrad markanvändning föreslås som kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt.

Sperlingsholms gods (KN32)

Sperlingsholms gods med omgivande kulturlandskap har fått en något preciserad utbredning i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till översiktsplanen.

Rekommendationer häri anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ingen förändrad markanvändning föreslås som kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. Omgivningarna kring godset skyddas också av att området är av riksintresse för naturvärden.

Slottsmöllan - Övraby (KN33)

Halmstads ursprungliga plats vid Övraby och industrimiljön vid Slottsmöllan utgör riksintresse för kulturmiljövården. Vid platsen för Slottsmöllans tegelbruk planeras en ny centrumnod med bostäder, service och icke störande verksamheter. Efter bristande underhåll under ett flertal år är tegelbruket mycket förfallet och riskfyllt att vistas i. Vid utbygganden av området ska enligt översiktsplanen hänsyn tas till omkringliggande historiska spår. Befintliga landskaps-, rekreations- och kulturvärden ska ingå i gestaltningen av den nya centrumnoden. Vid utbyggnaden kommer ett större fokus läggas vid Övraby stadsmiljö som i och med detta uppmärksammas och knyts närmare dagens Halmstad. Omvandlingen av den södra delen av Slottsmöllans industriområde invid Nissan (Wallbergs textilindustri och Slottsmöllans gård) till blandade verksamheter pågår sedan många år. Genom denna omvandling tas bebyggelsens karaktär tillvara och renoveras. Stor hänsyn tas till den särpräglade tegelarkitekturen.

Tyludden - Tylöns fyrplats (KN34)

Området ingår med en något preciserad utbredning i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till ÖP. Rekommendationer häri anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse varav Tylöns fyrplats är klassad som byggnadsminne.

I område som angränsar till riksintresset i norr planeras utveckling av ett centrumstråk samt en målpunkt för service och turism. Denna utveckling ska inte komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. Att invid kulturmiljön satsa på en liknande målpunkt för utveckling av turismnäringen är ytterligare ett led i förvaltandet av platsen och dess stora betydelse för kustnäringen. Gestaltningen ska ske med hänsyn tagen till kulturmiljövärden i området.

Halmstad - Innerstaden och Östra förstaden (KN35)

En mycket stor del av Halmstads innerstads och Östra förstads byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Flera av dessa är klassade som byggnadsminnen, bland annat Halmstads slott och Norre Port. Stadens

kulturmiljövärden ses som en mycket viktig resurs vid förtätning och utveckling av Halmstad och dess roll som regionalt centrum. *Byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse* är i detta sammanhang ett centralt kunskapsunderlag. Gatumiljöer av särskild vikt som kulturbärare är bland andra Storgatan, Brogatan, Kyrkogatan och Vallgatan vars karaktärer är betydelsefulla att värna och utveckla.

Stjärnarps gods (KN36)

Stjärnaps gods med sin park och omgivande skogs- och storskaliga jordsbrukslandskap ingår i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till översiktsplanen. Rekommendationer anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader är upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Ingen förändrad markanvändning föreslås som kan komma att påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt.

Eldsbergaåsen (KN37)

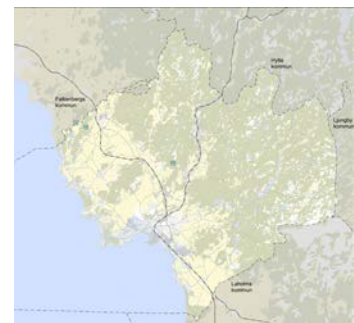
Större delen av riksintresset Eldsbergaåsen med många förhistoriska lämningar, medeltida kyrka och kyrkby samt Fladje gård med omgivande jordbruksmark, ingår i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* vilket ligger som underlagsmaterial till översiktsplanen. Häri har det delats upp i två områden. Rekommendationer i kulturmiljöprogrammet anger att stor hänsyn bör tas till kulturmiljövärden i området. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. I översiktsplanen begränsas utbyggnad genom en markerad tätortsgräns sydost om Eldsberga samhälle. Vid detaljplaneläggning av föreslagna utbyggnadsområden inom riksintresset ska hänsyn tas till platsens kulturmiljövärden. Omgivningarna skyddas också av att området är av riksintresse för naturvården.

FÖREKOMST AV HALLANDSGNEJS (3 KAP §7 MB)

Se karta sidan 197.

För att skydda de riksintressanta områdena med Hallandsgnejs i Bårarp, Nannarp och Åskered anger översiktsplanen att inga nya bostäder lokaliseras nära täkterna.

Riksintresseanspråket innehåller ingen avgränsning av fyndigheternas utsträckning. På kartan sidan 197 redovisas därför nuvarande täktområden.



KOMMUNIKATIONER (3 KAP §8 MB)



Se karta sidan 197.

Vägar av riksintresse är:

- Europaväg 6 - E6
- Riksväg 26 (Nissastigen)
- Riksväg 25 (Växjövägen)
- Väg 15 (tidigare väg 117)
- Flygplatsens anslutningsvägar, E6, 600, 610, Kristinebergsvägen, Karlsrovägen och Tre Hjärtans väg
- Hammens anslutningsvägar Laholmsvägen, E6/E20 tpl 43

Ett flertal vägar av riksintresse passerar genom Halmstads kommun och möts vid Halmstads tätort. Översiktsplanen föreslår ingen ändrad markanvändning som väsentligt påverkar riksintressena. Översiktsplanen innehåller strategier för att stödja fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik, framförallt på korta och medellånga sträckor. Detta ger förutsättning för en större andel långväga transporter på de riksintressanta vägarna. För europaväg 6 föreslås en ny trafikplats i södra delen av Halmstads tätort. För att riksintresset inte ska påverkas negativt kommer Halmstads kommun bekosta en ombyggnad av befintlig trafikplats, detta framgår av beslutat planeringsdirekt med budget 2012-2014. Den nya trafikplatsen innebär en väsentlig förbättring för den riksintressanta hamnen, Halmstads hamn och möjligheten till hållbara godstransporter. Den nya trafikplatsen ansluter riksväg 15 till europaväg 6. För riksintressant väganlutning till hamn och flygplats föreslås förbättringar av och alternativ till nuvarande vägnät.

Järnvägar av riksintresse är:

- Västkustbanan
- Halmstad station och bangård
- Halmstad - Nässjö järnväg är delvis utpekad som riksintresse
- Markarydsbanan vilken sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm.

Strategier för att stödja gods och persontrafik på järnväg finns i översiktsplanen. Förslag på framtida nya stationsområden för att stärka persontrafiken pekas ut utmed Västkustbanan och Halmstad - Nässjö järnväg. För att inte påverka Riksintresset Västkustbanan negativt anges att nya stationer enbart är möjliga på sikt då hela banan är utbyggd till dubbelspår. För att i framtiden underlätta för godstrafik på järnväg pekar översiktsplanen ut markreservat för framtida godsjärnväg. Översiktsplanen påtalar vidare behovet att nytt mötesspår mellan Falkenberg och Halmstad samt andra investeringar för att öka kapaciteten på Västkustbanan, Halmstads personbangård och Halmstads rangerbangård.

Flygplats:

- Halmstads flygplats är av riksintresse ur civil synpunkt.

Översiktsplanen anger att Halmstads läge motiverar en flygplats samt att vid planering ska hänsyn tas till flygplatsens särskilda behov. Översiktsplanen påtalar vikten av att bygga om Tiarps allé utmed väg 601 för att på så sätt erbjuda ett fullgott alternativ för transport till flygplatsen.

Hamn och farled:

- Halmstads hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.
- Farleden, sträckan Halmstads angröing - Halmstads hamn, med tillhörande ankringsområde, utgör riksintresse med farledsklass 1. Skyddad höjd 75 m och skyddat djup 15 m.

Strategier för att stödja gods med sjöfart finns i översiktsplanen. Vid planering ska hänsyn tas till att Halmstad ska utvecklas till ett logistiskt nav för hållbara transporter. Översiktsplanen föreslår att det övergripande vägnätet mellan hamnen och europaväg 6 kraftigt förbättras genom byggnation av en ny väg, den så kallade Södra infarten. Ingen förändrad markanvändning föreslås som påverkar Farleden negativt.

RIKSINTRESSE VINDBRUK (3 KAP §8 MB)

Se karta sidan 171 och 197.

Energimyndigheten beslutade 2013-12-16 om nya riksintressen för vindbruk på land och till havs. Halmstads kommun berörs av ett utpekat riksintresseområde för vindbruk på land. Området ligger nordost om Getinge och är ca 4 km² stort. Beräknad årsmedelvind 100 m över marken är ca 7,3 m/s.

Utpekat riksintresse ligger inom kontrollzon (CTR) för Halmstads flygplats och berör riksintresse för civilt flyg.

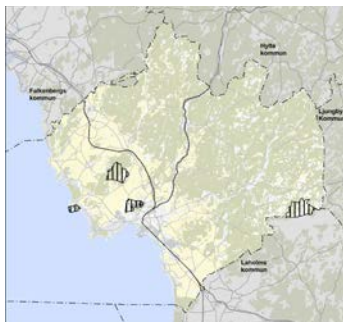
Området redovisas i översiktsplanen på karta sidan 197. Kommunen är restriktiv till etablering av bostäder inom utpekat riksintesseområde. Bostäder kan negativt påverka möjligheterna till framtida etablering av vindkraft inom området då verk kan utgöra störning för boende genom ljud och visuell påverkan. Huruvida andra exploateringar påtagligt försvårar tillkomsten eller användandet av vindkraftsanläggningar, avgörs från fall till fall.

Energimyndigheten betonar vikten av att området kan nyttjas fullt ut och anger att inom området bör företrädesvis tillståndspliktiga vindkraftverk etableras.

Då utpekat riksintresse för vindbruk ligger mitt i kontrollzonen för Halmstad City Airport anser kommunen, i strid mot Energimyndighetens utpekande, att riksintresset för civilt flyg ska prioriteras framför etablering av vindkraft i området. Kommunen har gjort avvägningen att flygsäkerheten vid flygplatsen ska ges företräde framför uppförande av vindkraft inom flygplatsens kontrollzon.



MILITÄRT OMRÅDE, SKJUTFÄLT (3 KAP §9 MB)



Se karta sidan 188 och 197.

Halmstads kommun berörs av fyra riksintressen för totalförsvaret:

- Nyårsåsens skjutfält
- Ringenäs skjutfält
- Mästocka skjutfält
- Halmstads övningsfält med skjutbanor

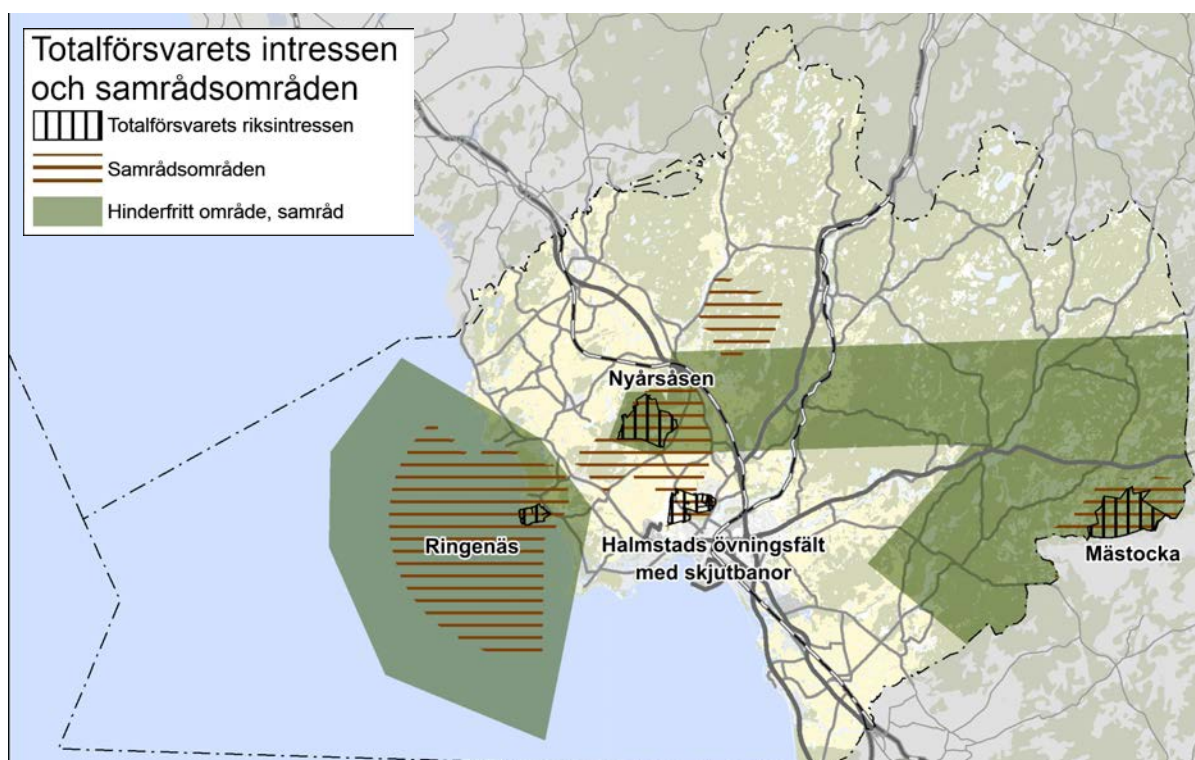
Riksintresseområde för totalförsvaret omfattar militära skjutfält inom kommunen. Ringenäs övnings- och skjutfält omfattar även skjutområdet ut över havsområdet utanför Ringenäs. Riksintresset för Mästocka skjutfält ligger på kommungränsen mellan Halmstads och Laholms kommuner.

Totalförsvarets riksintressen redovisas i översiktsplanen på karta sidan 197. Kommunen tillgodoser dessa riksintressen genom att inte föreslå någon förändrad markanvändning inom dessa områden.

Försvarmakten har också önskemål om att områden kring skjutfälten ska utgöra samrådsområden. Samrådsområdena redovisas på kartbild sid 188. Inom samrådsområden ska Försvarmakten remitteras samtliga plan- och lovärenden som kan påverka deras intressen eller begränsa deras möjligheter att använda sina skjutfält och där till knutna verksamheter.

Utöver riksintresseområden och dess samrådsområden har Försvarmakten pekat ut ytterligare områden där de vill att samråd angående hinderfrihet ska ske. Områden som är viktiga att hålla fria från hinder är in- och utflygningsektorer (bla till Mästocka skjutfält), kontrollzonen för Halmstads flygplats, stoppområden för vindkraftverk och andra höga objekt samt MSA-yltor. Angivna hinderfriaområden redovisas på karta på sidan 188. Inom dessa områden får inga höga objekt tillkomma som kan påverka Försvarmaktens verksamhet och ärenden som kan inkräkta på områdenas hinderfrihet ska remitteras till Försvarmakten.

Generellt gäller att hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför samlad bebyggelse och för högre objekt än 45 m inom sammanhållen bebyggelse.



SÄRSKILDA HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 4 KAP MB

Se karta sidan 197.

Kustområdet av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen (4 kap §§1,2 och 4) - Högexploaterad kust

Området omfattas av särskilda bestämmelser för fritidsbebyggelse och miljöstörande industri i syfte att bevara kustområdets nuvarande karaktär och underlätta ett allsidigt utnyttjande av området för turism och rörligt friluftsliv.

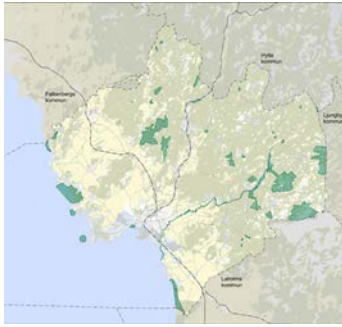
Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter, utveckling av det lokala näringslivet eller utförande av anläggning som behövs för totalförsvaret.

Översiktsplanen tillgodoser riksintresset för turismens och friluftslivets intressen i kustområdet genom att skydda det värdefulla kustlandskapet och bevara naturstränder och oexploaterade sträckor. I riksintresseområdet tillåts ingen ny enstaka bebyggelse. I övrigt råder restriktivitet mot ny bebyggelse i kustlandskapet. Orter längs kusten tillåts växa genom förtätning inom nuvarande tätortsavgränsning och övrig utveckling sker inåt land. Områdets värde för friluftslivet skyddas genom uppsatta strategier för havet och kusten. Bla anges en profilering av stränderna där exploatering endast tillåts i fåtal utpekade målpunkter för utveckling av service och verksamheter knutna till turism och friluftsliv.

Fylleån - orört vattenområde (4 kap §6)

Fylleån är i sin helhet av riksintresse som orört vattenområde och ingrepp som påtagligt skadar områdets natur- och kulturmiljövärden får inte göras. Den tillåtna skadenivån är skärpt till ”obetydlig miljöpåverkan”. Ån ska skyddas mot utbyggnad av vattenkraft och vattenreglering. Förbudet gäller hela avrinningsområdet, inklusive bi- och källflöden. Riksintresset tillgodoses i översiktsplanen genom strategier mot åtgärder som hindrar fiskens vandringsmöjligheter eller åtgärder som medför påtaglig skada för vattendraget. Fiskbeståndet i ån ska bevaras och översyn av vandringshinder föreslås. Försurningsproblematiken belyses och vattenkvaliteten ska upprätthållas genom minskad näringstillförsel till ån och fortsatt kalkning.





Se karta sidan 197.

Aleskogen (SE0510123)

För att tillgodose Aleskogens värden har strategier för skydd av stränder med höga naturvärden och ekologiskt känsliga områden satts upp i översiktsplanen. Åtgärder (inkl förändrad hydrologi) som kan skada områdets naturvärden får inte komma till. Aleskogen föreslås få förstärkt skydd genom nytt beslut om kommunalt naturreservat.

Almeberget (SE0510152)

Almeberget ingår i ett större område som i översiktsplanen pekas ut som stort opåverkat område. Områdets höga natur- och rekreationsvärden samt områdets orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas. Området skyddas som naturreservat.

Biskopstorp (SE0510101)

De gamla bok- ek- och blandskogarna i Biskopstorp uppmärksammas i översiktsplanen som värdefullt naturområde. Strategier för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och skydd av ekologiskt känsliga områden bidrar till att tillgodose naturvärdena. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka området och skyddet av Biskopstorp har ökad genom nu bildat naturreservat.

Brogård (SE0510096)

Brogårds betesmark och strandterrasser intill Fylleån skyddas som naturreservat och ligger inom större områden av riksintresse för friluftsliv och naturvård. I översiktsplanen anges att Fylleån är ett viktigt vattendrag med höga naturvärden. För att bevara värden knutna till Fylleån och dess unika laxstam, slår översiktsplanen fast att vattenkvaliteten i ån ska upprätthållas. Strategier för att skydda hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Bögilt (SE0510153)

Gården Bögilt med sitt välhävade och ålderdomliga kulturlandskap ligger inom ett större område av riksintresse för naturvård. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka Natura 2000-området. Strategier att värna hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Danska fall (SE0510120)

Natura 2000-området Danska fall omfattar fallen i ån Assman och omgivande ädellövskogar och är naturreservat. Området är ett omtyckt utflyktsmål och ligger till större delen inom riksintresse för friluftsliv och naturvård. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka Natura 2000-området.

Området är redovisat som värdefullt område med höga natur- och rekreationsvärden som ska bevaras. Strategier att värna hotade arter och särskilt ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Frölinge (SE0510162)

Boskogarna i Frölinge ligger i ett område där kommunen inte planerar någon exploatering, utan tvärtom slår vakt om och prioriterar områdets naturvärden.

Fylleån (SE0510132)

I Fylleån finns unika bestånd av reproducerande lax och havsöring. Fylleån är i sin helhet av riksintresse som orört vattenområde och ingrepp som påtagligt skadar området värden får inte göras. Strategier mot åtgärder som hindrar fiskens vandringsmöjligheter eller åtgärder som medför påtaglig skada för vattendraget har upprättats. Översiktsplanen är restriktiv mot ytterligare enskilda avlopp i området. Fiskbeståndet i ån ska bevaras och översyn av vandringshinder föreslås. Försurningsproblematiken belyses och vattenkvaliteten ska upprätthållas genom minskad näringstillförsel till ån och fortsatt kalkning.

Gårdshult (SE0510090)

Det ålderdomliga kulturlandskapet kring Gårdshults by skyddas som naturreservat och ligger inom ett större område av riksintresse för naturvård. Strategier för att skydda hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Hallaskår (SE0510109)

Översiktsplanen föreslår ingen förändring av markanvändningen som kan påverka Natura 2000-värdena i Hallaskårs ekskogar. Områdets värde bevaras genom naturreservat och dess fastställda föreskrifter.

Haverdal (SE0510020)

Haverdals flygsandsfält med nutida kustdyner och fossila inlandsdyner ligger inom ett större område av riksintresse för friluftsliv och naturvård. Området skyddas som naturreservat med syftet att bevara det (för halländska kusten) särpräglade sanddynslandskapet. Översiktsplanen avser att bevara värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Viktigaste strategin är att begränsa bebyggelsen i kustbandet och orter längs kusten ska i första hand förtätas inom nuvarande tätortsavgränsning och övrig utveckling föreslås ske inåt land. Översiktsplanen styr utveckling av turism och friluftsliv i kustområdet genom profilering av stränderna och pekar ut ett fåtal platser där kommunen kan tänka sig en satsning på målpunkter för service och verksamheter som riktas till friluftsliv och turism. I området tillåts ingen ny enstaka bebyggelse. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats.

Hyltan (SE0510107)

Natura 2000-området Hyltan med sina urskogsartade bokskogar och översilade alsumpskogar ligger relativt isolerat från liknande värdekärnor och omges av granskog i ett område där kommunen inte planerar någon exploatering. Området skyddas som naturreservat.

Hästilt (SE0510154)

Hästitls ålderdomliga jordbrukslandskap med hävdade slätterängar och naturbetesmark i skogsmiljö är av riksintresse för naturvården. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden och livsmiljöer för hotade arter har formulerats. Hästilt omges av ett av kommunen prioriterat område för vindkraft. Hotade arter knutna till ängs och betesmarker vid Hästilt bedöms inte påverkas av eventuell vindkraftsetablering men områdets kulturlandskapsvärden kan påverkas.

Johansfors - Nissaström (SE0510166)

De naturskogsartade sump- och ädellövskogarna på sluttningarna längs Nissan från Johansfors till Nissaström skyddas som naturreservat och berörs av riksintresse för naturvård. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning av området.

Klövaberget (SE0510021)

Klövabergets bergshöjder, förkastningsbranter och bäckdalar med bokskog skyddas som naturreservat och ligger inom område av riksintresse för naturvård och friluftsliv. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan komma att påverka Natura 2000-området. Området är redovisat som värdefullt område med höga natur- och rekreationsvärden som ska bevaras. Strategier att värna hotade arter och särskilt ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Kvarnaberget (SE0510108)

Natura 2000-området Kvarnaberget, som består av bergskullar med klenvuxen gammal ekskog ligger i ett område där kommunen prioriterar områdets naturvärden. Området skyddas som naturreservat.

Laholmsbuktens sanddynsreservat (SE0510006)

Området som berör även Laholms kommun är regionens största flygsandsfält och har ett värdefullt kustlandskap med parallella sanddyner, sandstrand och Lagans och Genevadsåns vandrande åmynningar. Området är naturreservat och ingår i riksintresse för naturvård, friluftsliv och område inom högexploaterad kuststräcka. Översiktsplanen bevarar värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Viktigaste strategin är att begränsa bebyggelsen i kustbandet och strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive Genevadsåns mynning, har formulerats.

Långhultamyren (SE0510116)

Långhultamyren skyddas som naturreservat. Området ligger inom ett större område av riksintresse för naturvård. Långhultamyren ingår i det område som kallas ”Myrområdet kring Sävsered” som pekas ut som stort opåverkat område. Områdets höga natur- och rekreationsvärden samt områdets orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas. Strategier för att värna om hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Mogölsmyren (SE0510029)

Mogölsmyren skyddas som naturreservat och översiktsplanen föreslår ingen förändrad markanvändning som kan påverka områdets värden.

Porsbjär (SE0510023)

Porsbjärs orörda myrkomplex skyddas som naturreservat och ingår i ett område av riksintresse för naturvård. Porsbjär ingår i det område som kallas ”Myrområdet kring Sävsered” som pekas ut som stort opåverkat område. Områdets höga naturvärden samt områdets orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas.

Ringenas skjutfält (SE0510167)

Inom Ringenas skjutfält finns mycket artrik kusthed med värdefull flora och fauna och Natura 2000-området ingår i område av riksintressen för friluftsliv och naturvård. Kommunen avser att bevara värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats. Området skyddas som naturreservat. Området är också av riksintresse för totalförsvaret.

Rågetaåsen (SE0510105)

Rågetaåsen med sin urskogsartade blandskog skyddas som naturreservat och kommunen föreslår ingen förändrad markanvändning som kan påverka områdets naturvärden.

Råmebo (SE0510155)

Den gamla orörda bokskogen har mycket värdefull lav- och skalbaggeflora och området skyddas som naturreservat. Kommunen föreslår ingen förändrad markanvändning som påverkar Natura 2000-områdets värden.

Skipås (SE0510124)

Ekskogsbevuxet restberg i ett jordbrukslandskap med värdefull trädbevuxen hagmark och rik vårflora. Största delen av området ligger i Falkenberg kommun. Området redovisat som värdefullt område med höga naturvärden. I översiktsplanen föreslås ingen förändring av markanvändningen som kan påverka Natura 2000-värderna.

Skrockeberg (SE0510030)

Skrockeberg är ett kuperat område med urskogsliknande grov tallskog i blandning av olikåldrig bok. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan påverka Natura 2000-området. Området ingår i ett område som pekats ut som stort opåverkat område. Områdets höga naturvärden samt orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas. Området skyddas som naturreservat.

Stavsbjär (SE0510156)

Stavsbjärs bok- och blandskogar på Fylleåns dalgångs västra sida ligger inom ett område av riksintresse för naturvård och skyddas även som naturreservat. Strategier att värna hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Steninge-Stensjöstrand (SE0510026)

Natura 2000-området ligger inom riksintresseområde för friluftsliv och naturvård. Översiktsplanen avser att bevara värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Utveckling av turism och friluftsliv i kustområdet styrs genom profilering av stränderna och ett fåtal platser där kommunen kan tänka sig en satsning på målpunkter för service och verksamheter som riktas till friluftsliv och turism pekas ut. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats. Området skyddas som naturreservat.

Stövlaberget (SE0510157)

Stövlaberget är utpekad som Natura 2000-område tack vare sina värdefulla ek- och bokklädda sluttningar. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan påverka Natura 2000-området. Området är redovisat som värdefullt område med höga natur- och rekreativvärden som ska bevaras. Stövlaberget ingår i ett större område som pekats ut som stort opåverkat område. Strategier att värna hotade arter och särskilt ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Sundsholm (SE0510106)

Området skyddas som naturreservat och ligger inom områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv. Sundsholm ingår i det område som kallas "Myrområdet kring Sävsered" som pekas ut som stort opåverkat område. Områdets höga natur- och rekreativvärden samt områdets orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas.

Svarta klippan (SE0510025)

Svarta klippan är biologiskt värdefullt med sina bokskogsbevuxna bergsbranter och skyddas som naturreservat. Området ingår i områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv. I översiktsplanen har strategier för att skydda hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden formulerats.

Söderängarna (SE0510089)

Söderängarna är ett värdefullt myrmarkskomplex som ligger inom ett större område av riksintresse för naturvård. I översiktsplanen har strategier för att värna hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden formulerats. Området skyddas som naturreservat.

Tylön (SE0510080)

Ön är fågelskyddsområde och naturreservat och är en viktig häckningsplats för sjöfågel. Natura 2000-området ligger inom områden av riksintressen för friluftsliv och kulturmiljövård. Översiktsplanen avser att bevara värdefulla kustlandskap och naturvärden knutna till dem. Strategier för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats.

Tönnersjöområdet och Mästocka skjutfält (SE0510014)

Våtmarksområde med högmossar, kärr och mycket värdefulla ljung-hedar med kontinuerlig hävd med bete och bränning. Området berör Laholm och Halmstads kommuner och ligger inom riksintresse för totalförsvaret och naturvård. Översiktsplanen föreslår ingen förändrad markanvändning. Områdets höga naturvärden och hotade arter ska så långt som möjligt skyddas och hävden bibehållas.

Ullasjöbäcken (SE0510180)

Ullasjöbäcken rinner fram djupt nedskuren i en sprickdal med ädel-lövskogklädda sluttningar. Området är naturreservat och ligger i ett område där kommunen inte föreslår förändrad markanvändning.

Vapnö Mosse (SE0510131)

Vapnö mosse är ett opåverkat myrkomplex som skyddas som naturreservat och ligger inom område av riksintresse för naturvård. Vapnö mosse uppmärksammas i översiktsplanen som värdefullt naturområde. Strategier för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och skydd av ekologiskt känsliga områden bidrar till att tillgodose riksintresset. Kommunen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan påverka området.

Virsehätt (SE0510028)

Virsehätt är en ek- och bokbevuxen bergskupol som är en omtyckt utsiktsplats. I Natura 2000-området ingår också ån Sennan. I översiktsplanen föreslås ingen förändrad markanvändning som kan påverka Natura 2000-området. Området är redovisat som värdefullt område med höga natur- och rekreationsvärden som ska bevaras. Området skyddas som naturreservat och intilliggande område har skydd för landskapsbilden enligt §19 naturvårdslagen.

Årnap (SE0510097)

Årnaprs översilade lövblandskogar och betesmarker intill Fylleån skyddas som naturreservat och ingår i riksintresseområde för friluftsliv och naturvård. I översiktsplanen anges att Fylleån är ett viktigt vattendrag med höga naturvärden. För att bevara värden knutna till ån, slås fast att vattenkvaliteten ska upprätthållas och strategier för skydd av hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Öppinge (SE0510158)

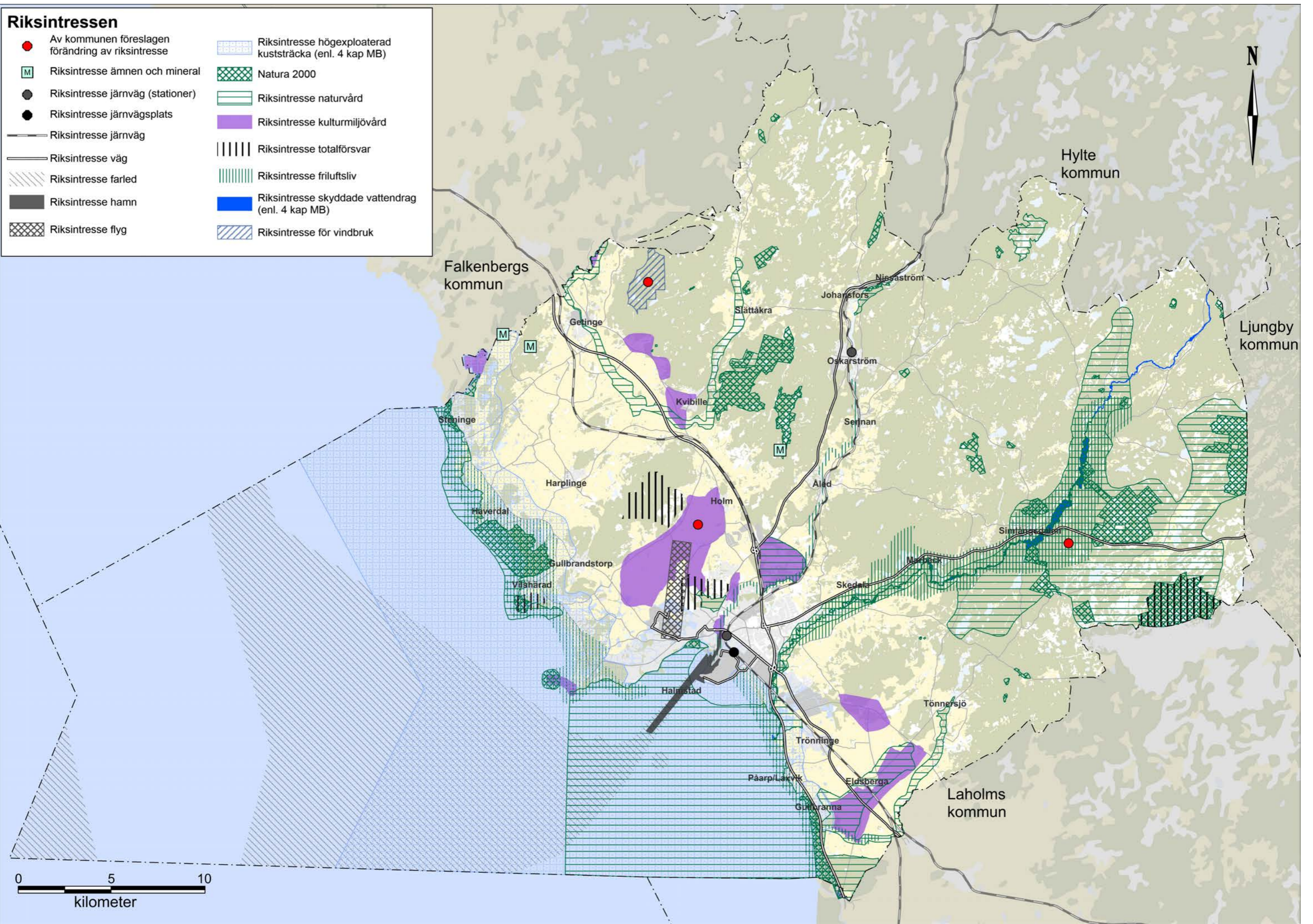
Öppinge består av två små, mycket värdefulla, naturbetesmarker omgivna av åkermark och skog. Området ligger i ett område där kommunen inte planerar någon förändring av markanvändningen utan prioriterar naturvärdena.

Övraböke (SE0510163)

Området som är naturreservat består av två delområden med flera rödlistade arter. Övraböke ingår i ett område som i översiktsplanen pekats ut som stort opåverkat område. Områdets höga naturvärden samt orörda karaktär ska så långt som möjligt skyddas.

Riksintressen

- Av kommunen föreslagen förändring av riksintresse
- M Riksintresse ämnen och mineral
- Riksintresse järnväg (stationer)
- Riksintresse järnvägsplats
- Riksintresse järnväg
- Riksintresse väg
- Riksintresse farled
- Riksintresse hamn
- Riksintresse flyg
- Riksintresse högexploaterad kuststräcka (enl. 4 kap MB)
- Natura 2000
- Riksintresse naturvård
- Riksintesse kulturmiljövård
- Riksintesse totalförsvär
- Riksintesse friluftsliv
- Riksintesse skyddade vattendrag (enl. 4 kap MB)
- Riksintesse för vindbruk



MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Många planeringsfrågor stannar inte vid kommungränsen och beslut som fattas på kommunnivå har betydelse även för andra kommuner. Detta gör att det finns behov av kommunal samordning inom flera områden. Halmstads kommun gränsar till kommunerna Falkenberg, Hylte och Laholm i Hallands län och till Ljungby kommun i Kronobergs län. Några viktiga frågor för den mellankommunala samordningen presenteras nedan.

Fingerstruktur - att bygga i stråk

Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter i pärlband ut från Halmstad. I stråken ska tätortsutveckling, offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik koncentreras. De prioriterade stråken med kollektivtrafik och kommunikationer binder i sin förlängning samman Halmstad med sina grannkommuner och omvärlden.

För att öka andelen hållbara transporter och knyta samman och effektivisera transporterna krävs samarbete i regionen och nationellt. För att Halmstad ska kunna fungera som ett regionalt centrum är E6/E20 samt Väst kustbanan mycket viktiga. Väst kustbanan behöver byggas ut i sin helhet. Söderut är även väg 15 (tidigare väg 117) samt kopplingen mellan Väst kustbanan och Markarydsbanan av strategisk betydelse för förbindelserna med Laholm och norra Skåne. Österut är väg 25 och 26 viktiga, men även Halmstad- /Nässjöbanan kan spela en mycket central roll i förbindelserna mellan sydvästra Småland/Hylte och Halmstad. Halmstad- /Nässjöbanan behöver rustas upp.

Framtida stationslägen i Halmstad kan vara viktiga även för grannkommuner och vice versa. En framtida tågstation i Getinge kan förbättra pendlingsmöjligheter för boende både i Halmstads kommun och i södra Falkenbergs kommun. I Regionalt trafikförsörjningsprogram 2013, Region Halland 2012, anges som målbild att Markarydsbanan 2030 ska trafikeras med minst 10 dubbelturer. I samband med detta har ny station i Veinge i Laholms kommun diskuterats. Ett stationsläge i Veinge är viktigt även för de södra delarna av Halmstads kommun. Ett lokaltågstopp i Trönninge eller Eldsberga ligger troligtvis längre fram i tiden än översiktsplanens planperiod, men ett sådant kan vara viktigt även för de norra delarna av Laholms kommun.

Externa handelsetableringar

Halmstad har två halvexterna handelsområden, Flygstaden och Stenalyckan/Eurostop, och utöver detta en del skrymmande handel utspridd i staden. Halmstads kommuns ambition är att Flygstaden och Eurostop ska tillåtas utvecklas, men att inga nya externa handelsområden ska tillkomma och att den framtida utvecklingen av handels- och verksamhetsområdena ska stödja ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Större handelsetableringar i en kommun påverkar handelns förutsättningar i kringliggande kommuner och tätorter. För att behålla och utveckla ett så varierat handelsutbud som möjligt och främja hållbara transporter, är Halmstads kommun positiva till att det sker en samverkan mellan berörda kommuner vid planering och genomförande av större handelsetableringar.

Förbättrad vattenkvalitet i yt-, kust- och grundvatten

Vatten känner inga administrativa gränser, varför mellankommunal samverkan är ytterst viktig för att förbättra vattenkvaliteten i yt-, kust- och grundvattnet. Det är Vattenmyndigheten i Västerhavets vattendistrikt som ansvarar för arbetet med att nå uppsatta miljökvalitetsnormer för vatten. Många åtgärder måste dock genomföras av andra aktörer, inklusive kommunerna. Halmstads kommun samarbetar med andra aktörer i vattenråd för tre av de huvudavrinningsområden som berör kommunen: Nissans, Suseåns och Fylleåns vattenråd.

Kusten och kustvattnet

Halmstads kuststräcka gränsar till kusten i Falkenbergs och Laholms kommuner och Laholmsbukten är en gemensam angelägenhet för Halmstads, Laholms och Båstads kommuner. Halmstads kommun har i översiktsplanen inlett arbetet med att ge olika delar av stränderna och kustvattnet olika hänsynstagande och prioritet. Mer kunskapsunderlag om förhållandena i havet skulle dock behövas för att kunna göra bättre gränsdragningar och prioriteringar. Ett kunskapsuppbyggande arbete skulle med fördel kunna bedrivas tillsammans med berörda kommuner. Halmstads kommun ser också möjligheter med, och har förhoppningar om, samverkan med den kommande statliga havsplaneringen för att få fram underlag och kunna genomföra en ekosystembaserad planering. Utsjögrunden som exempelvis Stora Middelgrund och Rödebanke ligger inom Sveriges ekonomiska zon men utanför territorialgränsen där kommunen ansvarar för planeringen av havet. Eventuella åtgärder inom dessa områden berör Halmstads och våra angränsande kustkommuner.

Stora opåverkade områden

I översiktsplanen pekas två områden ut som stora opåverkade områden. Dels ett område i norr (norr om Slättåkra) och dels ett område i öster (Myrområdet kring Sävsered). Området kring Mästocka skjutfält, söder om Myrområdet kring Sävsered, kan i framtiden utgöra ett möjligt stort opåverkat område tillsammans med Laholms kommun. Området bedöms ha framtida potential som stort opåverkat område med höga naturvärden och ingen bostadsbebyggelse men är idagsläget påverkat av verksamheten vid Mästocka skjutfält. *(Se karta Skyddad och värdefull natur- och kulturmiljö sidan 169)*

Vindkraft

Halmstads kommun har prioriterat områden som är lämpliga för vindkraftetableringar. Vissa av dessa gränsar till grannkommuner. Det prioriterade området Kragered med sina två delområden ansluter till ett större område i Hylte kommun som också har prioriterats för vindkraft. De prioriterade områdena Bygget och Bassarås berör både Hylte och Ljungby kommun. Halmstads kommun anser att det bör ske en samverkan mellan berörda kommuner vid planering och genomförande av de projekt som ligger inom områden lämpliga för etablering av vindkraft lokaliserade längs med kommungränsen.

Hamnverksamhet

För att skapa ett starkare och mer konkurrenskraftigt hamnbolag och stärka den regionala utvecklingen har hamnen i Halmstad gått samman med Varbergs hamn. Den nya organisationen trädde i kraft den 1 januari 2013.

Laholmsbuktens VA

Från 1 januari 2011 ansvarar en gemensam nämnd för vatten- och avloppsförsörjningen i Halmstads och Laholms kommuner. Syftet är att säkra vattenförsörjningen och få en effektivare och resursstarkare organisation. Verksamheten omfattar produktion och distribution av dricksvatten, omhändertagande och rening av spillvatten samt omhändertagande av dagvatten.

Försvarsmakten, Mästocka skjutfält

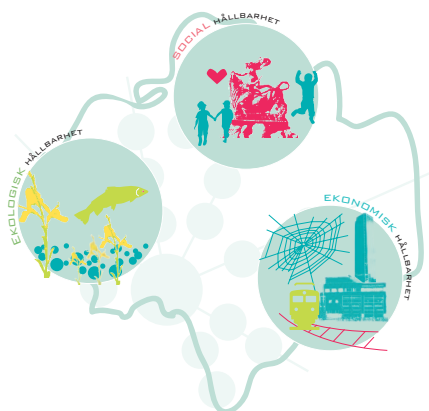
I kommunen finns ett riksintresse för försvaret som berör även Laholms och Ljungbys kommuner. Mästocka skjutfält ligger i Laholms och Halmstads kommuner, men skjutfältet har också ett påverkansområde för buller och säkerhet som även berör Ljungby kommun. Riksintresseområdet utgörs av skjutfältet, och den verksamhet som där bedrivs.

Inom det hindersfria området för Mästocka, önskar Försvarsmakten vara remissinstans för plan-, lov-, och tillståndsärenden för höga objekt. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort eller högre än 45 m inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten.

DEL D

KONSEKVENSBEDÖMNING MED MKB

KONSEKVENSBESKRIVNING



TRE ASPEKTER AV HÅLLBARHET

Idetta kapitel ges en överblick över vilka konsekvenser översiktsplanen kan leda till. Såväl positiva som negativa konsekvenser lyfts. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska översiktsplanens konsekvenser tydligt kunna utläsas. Enligt miljöbalkens (MB) 6 kapitel 11§ ska dessutom översiktsplaner miljöbedömas. Syftet med denna miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Vi har valt att samlat bedöma konsekvenserna enligt kraven i både PBL och MB. Därför redovisas såväl miljömässiga, ekonomiska som sociala konsekvenser nedan.

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

Aspekter av hållbarhet - med människan i fokus

En hållbar utveckling bygger på samspelet mellan ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter. De **ekologiska** aspekterna berör bland annat biologisk mångfald, kulturhistoriska värden och hushållning med naturresurser som till exempel jordbruksmark. De **sociala** aspekterna handlar bland annat om en tillgänglig stad för alla, god boendemiljö med tillgång till grönområden, möjlighet att välja olika boendeformer och god tillgång på service. Trygghet, gemenskap och delaktighet är också viktiga frågor som ingår i de sociala aspekterna. Även en god samhällsekonomi är en förutsättning för att uppnå en hållbar utveckling. Exempel på **ekonomiska** aspekter kan vara sysselsättningsgrad, rättvis fördelning av levnadsstandard, ekonomisk tillväxt samt regional balans och dess inverkan på samhällsekonomi.

ALTERNATIVA STRATEGIER

Översiktsplanens utbyggnadsstrategi jämförs med ett nollalternativ och ett utvecklingsalternativ. Därigenom kan översiktsplanens övergripande konsekvenser jämföras med vilka konsekvenser andra utvecklingsstrategier skulle ha medfört.

ÖP2000 - NOLLALTERNATIV



ÖP2000 - nollalternativ

I nollalternativet (inträffar om den nya översiktsplanen inte antas) sker samhällsutvecklingen enligt den nu gällande översiktsplanen, Översiktsplan 2000. Detta alternativ innebär framförallt ett fortsatt fokus på exploatering av kusten. ÖP 2000 ger en otydlig prioritering vilket innebär att planen inte alltid följs. Kusten riskerar därför att byggas igen allt mer och Tylösand-Frösakull och även Skedala växer samman med Halmstad till en sammanhängande stad. Det riskerar även att växa fram såväl samlad som spridd bebyggelse utanför planlagda områden. Kommunen är i ÖP 2000 positiv till bebyggelse i alla tätorter och även på ren landsbygd. Översiktsplanens utpekade områden för verksamhetsområden är redan ianspråktagna och det finns ingen markberedskap för nya verksamhetsutövare.

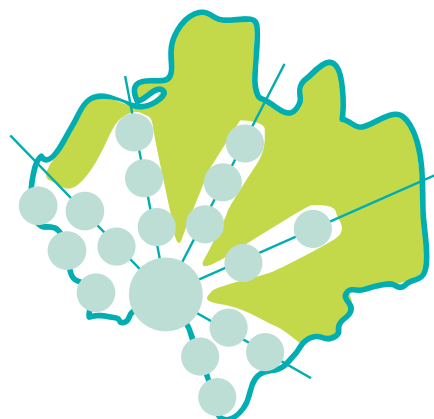
FOKUS KUST



Fokus kust

Den stora attraktionskraften idag ligger i kustområdet och fokus i detta alternativ ligger på att ytterligare utveckla och stärka kustens kvaliteter. Utbyggnad styrs för att särskilt värna om befintliga kvaliteter och landskapets värden. Inga strategiska satsningar görs på inlandet och kommunen är restriktiv till spridd bebyggelse på landsbygden samt i tätorterna i inlandet. Det starka fokuset på kusten innebär att möjligheterna till utbyggnad är begränsade.

HALMSTADS FINGRAR - FRAMTIDSBILD 2030



Halmstads fingrar - Framtidsbild 2030

Den övergripande visionen för kommunens framtida utbyggnadsstruktur bygger på fingerstråk med tätorter i pärlband ut från Halmstad där tätortsutveckling och kollektivtrafik koncentreras. Tydliga släpp med grönstrukturkilar finns mellan fingrarna. Kommunen arbetar medvetet med satsningar i inlandet för att stärka attraktionskraften i denna del av kommunen. Kusten fortsätter att utvecklas, samtidigt som vissa kustpartier fredas från bebyggelse. Halmstad som residenstad utvecklas med en stark egen identitet.

Kommunen har valt att gå vidare med alternativet Halmstads fingrar. Nollalternativet innebär att stora värden utmed kusten byggs bort, samt ger en bebyggelsestruktur med långa avstånd till service och kollektivtrafik. Alternativet Fokus kust skulle innebära en begränsad utbyggnadsmöjlighet och en avfolkning av inlandet till följd av minskande service. Den ger även liten valfrihet vad gäller boendemiljö, då utbyggnaden fokuseras till kustlandskapet.

METOD OCH AVGRÄNSNING AV RELEVANTA FRÅGOR

Genom att tidigt och kontinuerligt i planeringen diskutera möjliga konsekvenser av de förslag som ges för samhällets fysiska utveckling, kan mer hållbara lösningar identifieras. I arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Halmstads kommun har kommunen därför valt att redan från början och parallellt och integrerat med hela planeringsdiskussionen arbeta med konsekvensbedömningen.

I programskedet lyftes de hållbarhetsaspekter som man då såg skulle behöva belysas i översiktsplanens konsekvensbeskrivning. Dessa har sedan legat till grund för den konsekvensbeskrivning som nu redovisas.

Den 16 februari 2012 hölls ett möte med länsstyrelsen för att diskutera vilka miljöfaktorer som kan medföra en betydande miljöpåverkan. De frågor som då lyftes var:

- Klimatanpassning och klimatpåverkan
- Vattenkvalitet
- Hushållning med jordbruksmark

Länsstyrelsen betonade även vikten av att i konsekvensbeskrivningen lyfta frågor som luftkvalitet, biologisk mångfald och uppfyllelse av energimålen.

Under våren 2012 har preliminära konsekvensbedömningar tagits fram parallellt med underlagsmaterialet. De har främst fokuserat på analyser av stråken och serviceorterna. De preliminära konsekvensbedömningarna har varit till stor hjälp för att utveckla och förtydliga översiktsplanen främst avseende uppfyllelsen av målbilden i programmet - Framtidsbild 2030.

KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

De övergripande konsekvenser som översiktsplanens förslag till användning av mark- och vattenområden kan leda till presenteras nedan. Redovisningen utgår från de särskilt viktiga strukturella ställningstaganden som kommunen tar i översiktsplanen, till exempel förtätning i orter utmed stråk. Vid de olika strukturfrågorna finns en symbol som är kopplad till den förenklade markanvändningskarta som visas på sidan 213 uppslag. För varje rubrik ges även en kort sammanfattning av kommunens ställningstagande (*kursiverad text*). Såväl ekonomiska, som miljömässiga och sociala konsekvenser av framtida markanvändning redovisas om och när de är relevanta för respektive strukturfråga.

Förstärkning av Halmstad som regionalt centrum

Kommunen vill med översiktsplanen stärka Halmstad som regionalt centrum och dra nytta av dess läge mellan Oslo/Göteborg och Malmö/Köpenhamn. Detta innebär bland annat att Halmstads resecentrum utvecklas vidare tillsammans med ytterligare kollektivtrafiklösningar. Det innebär också förslag på hur godstrafiken kan bli mer effektiv, miljömässig och säker. Kommunen vill göra satsningar på högskola och näringsliv med utpekade utvecklingsområden och koncentrera utbyggnaden av bostäder till Halmstad. 80% (6500st) av de bostäder som bedöms behövas fram till år 2030 i Halmstad kommun ska tillgodoses.

EKONOMISKA

Genom att stärka Halmstad som regional motor stärks sannolikt även övriga orter i kommunen. Genom att göra staden mer attraktiv med bra livsmiljöer och skapa ett bra näringslivsklimat och stödja högskolans utveckling är målet att bibehålla och locka till sig välutbildade kommuninvånare som i sin tur lockar till sig nya företag. Detta ger ökad lönsamhet för företagen och ökade skatteintäkter åt kommunen.

När staden växer vad gäller invånare och näringsliv ökar också behovet av bra kommunikationer med omgivningen. En koncentrerad utbyggnad i stråk är samhällsekonomiskt positiv när det gäller att kunna skapa goda kollektivtrafiklösningar med bra turtäthet och närhet till stationer och hållplatser. Goda trafiklösningar för godstransporterna underlättar också för företagare i Halmstad att öka sin omsättning med minskad miljöbelastning.

Målet att locka nya invånare till Halmstad och därigenom låta staden bli större befolkningsmässigt ökar underlaget för en väl utbyggd service vilket är positivt för hela kommunen, då det resulterar i ett utökat utbud. Det är samhällsekonomiskt positivt att kunna koncentrera viss servicenivå till huvudorten.

Översiktsplanen föreslår en begränsad utbyggnad av externt lokaliserad handel för sällanköpsvaror i befintliga handelsområden. Istället vill man stärka handeln i centrum, så att stadens och kommunens invånare väljer Halmstads centrum och de olika tätorternas butiker. Kommunen är dock beroende av utvecklingen i grannkommunerna, då större externhandelsetableringar utanför kommungränsen kan komma att konkurrera med Halmstads centrumhandel och kanske i ännu högre grad med övriga tätorter i Halmstads kommun. Det krävs därför en dialog kring handelsfrågorna i länet.

Samtidigt innebär översiktsplanens ambition att en hel del investeringar kommer att krävas i staden under planperioden. Med genomtänkt etapputbyggnad kan samordningsvinster göras.

En koncentrerad bebyggelseutveckling inom Halmstad medför övervägande positiva konsekvenser för miljön. Genom förtätning och omvandling i befintlig stadsmiljö hushåller man med oexploaterad mark. Det ger en närhet till välutbyggd service för ett stort antal människor och därmed ett minskat bilberoende, då kollektivtrafiken är väl utbyggd i Halmstad. Negativa aspekter som ofta framhålls är att förtätning lokalt leder till mer trafik och där till knutna miljöproblem, så som försämrad luftkvalitet och ökat buller. I det korta perspektivet är de lokala negativa effekterna på befintliga bostäder till följd av en förtätning uppenbara. Det är därför mycket viktigt att framhålla fördelarna för det övergripande samhällsperspektivet på lång sikt, vid val mellan alternativen förtätning och i anspråktagande av ny mark.

Effekten av att bebygga oexploaterad mark blir att staden växer utåt, istället för att förtätas, med utglesning som följd. En utglesning av staden leder till större avstånd och därmed ett ökat bilberoende, vilket i längden kommer att resultera i en betydligt större ökning av biltrafiken in till staden. Att avstå från förtätning leder inte till att problem med vägtrafikbuller och luftkvalitet undviks, problemen skjuts snarare på framtiden, inte minst till redan idag bullerutsatta områdena längs t.ex. Laholmsvägen och Järnvägsleden. Den långsiktiga lösningen på buller och utsläpp till följd av trafik är ett minskat bilberoende. En tät och blandad stad ger ett större underlag för kollektivtrafik, förbättrar möjligheterna för gång- och cykeltrafik och minskar avståndet mellan olika funktioner. Även i framtiden kommer behovet av bil att finnas men det ska finnas förutsättningar för och vara enklare att välja andra färdmedel.

Utöver trafik kan även verksamheter i närheten till bostäder orsaka störningar i form av buller, lukt och föroreningar. I en tät och blandad stad kan denna typ av störningar öka, bland annat till följd av godstransporter till verksamheter. De allra mest störande och transportintensiva verksamheterna föreslås placeras utanför innerstaden i verksamhetsområden. Verksamhetsområden ska enligt planen i första hand planeras där goda förutsättningar finns för transporter med järnväg och sjöfart. Vid annan lokalisering ska konsekvensanalys göras av hur transporterna bör angöra dessa områden. En förtätning kan dock alltid leda till en viss ökad störningsnivå när fler människor och aktiviteter koncentreras. Detta måste vägas mot de positiva effekter en förtätning ger; ökad tillgång till service och funktioner som restauranger och caféer, kortare avstånd mellan funktioner, ökad tillgång till kollektivtrafik, minskning av bilberoendet och ökad trygghet till följd av mer människor i rörelse under en större del av dygnet. En effekt av att blanda verksamheter med bostäder är att biltrafiken totalt sett minskar. Detta leder i sin tur till att de områden med högst koncentrationer av utsläpp och buller där normerna riskerar att överskridas, exempelvis infartslederna,

kommer att få lägre koncentrationer. På lång sikt bidrar en förtätning till att minska de totala utsläppen, även om vissa lokala höjningar kan upplevas då staden förtätas. Alternativet att inte blanda bostäder och verksamheter innebär i ett långsiktigt perspektiv ingen förbättring, snarare tvärtom.

En negativ konsekvens som kan uppstå för miljön är påverkan på kulturmiljövärden vid oförsiktig förtätning av staden. Hänsyn måste tas till kulturmiljön vid förtätning, det finns många goda exempel på förtättningsprojekt som på ett bra sätt samverkar med befintlig kulturmiljö. Detsamma gäller naturvärden om stadens gröna områden bebyggs. Det är viktigt att bevara kvalitativa grönytor och rekreationsytor i staden. En väl genomtänkt förtätning kan istället ge underlag för att kunna anlägga fler parker och grönytor i staden och därigenom ge fler människor närhet till dessa områden.

SOCIALA

En stark regionstad innebär goda förutsättningar för ett brett serviceutbud, vilket gagnar alla kommuninvånare. Genom att förtäta staden kan utbudet av olika boendeformer varieras, vilket gynnar alla i samhället. Kommunen ger förslag på insatser som kan förbättra integrationen mellan olika stadsdelar, bland annat ny bebyggelse och utbyggnad av gång- och cykelstråk.

Med en allt mer händelserik stad ökar trafiken. Kommunen gör åtgärder för att minska biltrafiken och istället få en cykel- och kollektivtrafikdominans. Intensiteten i rörelsemönstret medför en utmaning att arbeta med trygga, säkra och lockande miljöer, så att även barn och unga kan ta del av och utforska staden.



Förtätning i orter utmed stråk

Översiktsplanen innebär att bebyggelseutvecklingen fokuseras till tätorterna utmed de starka kollektivtrafikstråken i kommunen. Ny bebyggelse ska möjliggöras genom förtätning inom befintliga strukturer samt nya områden med bostäder och verksamheter i direkt anslutning till de utpekade serviceorterna (se även utbyggnad på jordbruksmark).

MILJÖMÄSSIGA

Med undantag från Harplinge sker förtätningarna i orter med god kollektivtrafikförsörjning. Detta ger tillgång till bostäder i lägen där det är möjligt att klara sig utan bil trots avstånd till service med mera. I Harplinge bedöms det dock motiverat med förtätning trots att det finns behov av att utveckla kollektivtrafiken, eftersom orten har relativt stor andel arbetsplatser och behöver ökat underlag till service.

Förtätning föreslås inte ske inom grönområden som är viktiga för närrekreation. Dessa områden är också viktiga för att bevara den biologiska mångfalden i staden, vilket inte bara är viktigt ur miljösynpunkt utan även socialt för pedagogik och upplevelser och ekonomiskt genom de ekosystemtjänster som miljön kan bidra med. Förtätning föreslås i en del orter i lägen utmed större vägar och järnväg.



Dessa lägen är ofta utsatta för höga ljudnivåer och bullersituationen kommer behöva utredas inför planläggning. Detsamma kan gälla riskfrågor i de fall då det rör sig om väg eller järnväg rekommenderade för farligt gods. Genom att förtäta utmed kollektivtrafikstarka stråk ges förutsättningar för att pendling ska kunna ske kollektivt och påverkan på luftkvalitet därmed stabiliseras eller minskas jämfört med dagens nivå.

Förtätning kan innebära en konflikt med tätortens befintliga kulturmiljövärden. Inför förtättningsprojekt bör därför studeras hur den nya bebyggelsen kan förhålla sig till intilliggande kulturmiljö. Detta gäller såväl kulturhistoriska värden i bebyggelsen, i det gröna och i tätortens historiska struktur.

Förtätningen föreslås på flera orter innebära bland annat flerbostadshus, vilket ger en ökad variation av boendeformer. Detta förbättrar möjligheterna att bo kvar i orten då levnadsbehovet ändras, till exempel för äldre och unga som behöver mindre lägenheter. Det ökar också underlaget till service, handel och kollektivtrafik då fler bor på mindre yta i tätorten. Förtätning föreslås för att göra glesa tätorter mer sammanhållna, och i något fall för att knyta befintlig skola närmre övriga delar av orten. Detta ger ökade möjligheter till möten mellan människor och en ökad trygghet då orten blir mer befolkad. Som framkom under dialogarbetet är det dock viktigt att denna förtätning inte sker på grönområdenas bekostnad, då dessa är värdefulla inslag i boendes livsmiljö.

Förtätning av bebyggelsen och koncentration av kollektivtrafiksatsningar och annan infrastruktur till utpekade stråk ger samhällsekonomiska vinster.

Utbyggnad på jordbruksmark

Även om den huvudsakliga bebyggelseutvecklingen ska ske genom förtättnings- och omvandlingsprojekt föreslås en del ny bebyggelse på jordbruksmark i följande orter: Steninge, Gullbrandstorp, Harplinge, Kvibille, Getinge, Åled, Trönninge, Eldsberga och Halmstad.

Detta innebär att värdefull åkermark exploateras och andelen odlingsbar mark i kommunen minskar. Jordbruksmark är en ändlig resurs och det är viktigt att hushålla med denna. Kommunen har dock gjort avvägningen att samhällsnyttan av att exploatera den föreslagna marken är större än att bevara den. Se mer under *Betydande miljöpåverkan sidan 228*.

Ianspråktagande av jordbruksmark för bebyggelse och infrastruktur innebär också minskade produktionsvinster för jordbrukaren dels genom faktiskt markförlust, dels genom försämrad rationalitet vid brukandet om åkerarealerna blir fragmenterade.

Bebyggelsen ska också lokaliseras så att den stör de areella näringarna så lite som möjligt. Jord- och skogsmarkens ekonomiska värde ska alltid ställas mot de värden som skapas av att utnyttja marken för annan verksamhet.



Teckenförklaring

- HALMSTAD Ortsnamn
- Serviceorter
- Centrumutveckling
- Utbyggnad på jordbruksmark
- Näringsliv / Verksamheter
- Stationslägen
- Pendlingsnod
- Gräns tätort / landskap
- Kuststräcka där naturkaraktär bevaras
- Kuststräcka där rekreation prioriteras och utvecklas
- Reservat för kommunikationer
- Utvecklings- & kommunikationsstråk
- Landsbyggsutveckling i strandnära lägen





MILJÖMÄSSIGA



EKONOMISKA

MILJÖMÄSSIGA

SOCIALA



EKONOMISKA

Bevarande av tydliga gränser mellan landskap och tätort

För de tätorter utmed kusten och i slättlandskapet som ska växa pekas viktiga tätortsgränser ut. Utanför dessa bör bebyggelsen inte växa.

Detta gör att värden i landskapet kan bevaras, som viktiga utblickar och fria landskapsstråk mot havet. Annars riskerar hela kusten att byggas igen. Det ger också tätorterna en tydlig gräns mot omgivande landskap och förhindrar att orter växer samman, vilket är viktigt för deras identitet och ofta även för förståelsen av kulturhistoriska värden.

Centrumutveckling

I flera av tätorterna i stråken föreslås utveckling av ortens centrum. Genom att förtäta bebyggelsen och höja kvaliteten på offentliga platser vill kommunen höja attraktiviteten. Utspridda centrum ska göras mer tydliga och koncentrerade.

Föreslagen centrumutveckling bör leda till en ökad attraktivitet att bo kvar eller flytta till orten, vilket i sin tur ger ökat kundunderlag som förbättrar lönsamheten för servicen. Det kan möjliggöra ett bibehållet och utvecklat utbud av kommersiell och offentlig service. Det kan även stärka annan näringsverksamhet, då ett välfungerande centrum erbjuder service åt dem som bor, besöker eller verkar på orten.

Centrumutvecklingen ger en ökad närhet till lokal service, vilket kan innebära att färre bilresor görs, då man kan göra sina ärenden där man bor. Därmed minskar klimatpåverkan, luftföroreningar och bullernivåer kan minskas/begränsas.

Genom attraktiva centrum ökar möjligheten för möten och ett livfullt centrum, då folk gör sina ärenden och liknande i det lokala centrum där man bor eller arbetar. Detta har ett stort värde för äldre, föräldralediga och andra som är hemma även dagtid, och då kan möta andra i centrum. Många av dessa kan även vara billösa och tillgången till service nära hemmet är då viktig för att själv kunna utföra sina ärenden och inte begränsas i sitt vardagsliv. Genom att människor rör sig i större utsträckning i centrum ökar också trygghetskänslan.

Förbättrade förutsättningar för näringslivet

I alla serviceorter utom Eldsberga, Trönninge och Steninge föreslås områden för verksamheter. Här bedöms inte mer service eller verksamhet behövas, utan det är främst bostadsbebyggelse som behövs för att stärka befintlig service.

Möjliggörandet av verksamhetsutveckling i nästan alla serviceorter ger förutsättningar för att bo och verka i samma ort. Det innebär också att orterna kommer vara befolkade på dagtid, då verksamma i orten stödjer serviceunderlaget precis som de som bor på orten. Tillgången på planlagda verksamhetsområden gör också att det är möjligt för lokala entreprenörer att utveckla sin verksamhet.

De flesta av de föreslagna områdena möjliggör enbart lättare verksamheter utan större störningar. I vissa fall används områden för att utgöra en buffert mot annan, mer riskfylld eller störande verksamhet eller större kommunikationsstråk. I dessa fall är det viktigt att vid fortsatt planläggning beakta detta så att bostäderna inte realiserar innan den avskärmande verksamheten etablerats. I Getinge planeras för transportintensiv verksamhet, då det ligger lämpligt till utmed större kommunikationsstråk. Även vid E6/väg 26 finns stora logistikverksamheter som påverkar sin omgivning med en stor mängd transporter. En fungerande logistikverksamhet är viktig för regionens utveckling. Då det finns goda förutsättningar att verka för att godstransporterna övergår från lastbil till mer miljövänliga alternativ genom hamnen i Halmstad och goda spårförbindelser föreslår kommunen åtgärder för att gynna en sådan utveckling, se mer nedan under kommunikationer.



Utveckling av kommunikationer



Översiktsplanen redovisar många förslag för att uppnå ett mer hållbart trafiksystem. Huvudstrategin är att förtäta inom befintliga tätorter för att skapa en täthet som gynnar kollektivtrafikanvändande. Utöver befintliga stationer i kommunen planeras på lång sikt fler stationer utmed Västkustbanan (Getinge och Trönninge/Eldsberga) och Halmstad-Nässjöbanan (Åled samt flytt av Oskarströms station). Översiktsplanen redovisar även ett antal pendlingsnoder där folk ska kunna parkera bil eller cykel och enkelt byta till tåg eller buss. Gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras före bilen. Ett stort antal cykelvägar planeras, huvudsakligen längs kommunikationsstråken. Dessutom innehåller översiktsplanen förslag för att underlätta för godstransporter med båt och tåg, samt anger ett reservat för ett yttre godsspår för att ge möjlighet att avlasta staden Halmstad från tung trafik.

Föreslagna tågstationer skulle alla ge goda förutsättningar för utveckling av de aktuella orterna med mer bostadsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen och därmed kunna minska bilberoendet. En station i Getinge skulle ha ett stort upptagningsområde och gynna även andra orter i både Halmstads och Falkenbergers kommuner.

Översiktsplanen fokuserar främst på att stödja miljövänliga resalternativ inom de utpekade stråken. Först efter planens tidshorisont år 2030 kommer troligen miljövänliga resalternativ mellan stråken kunna prioriteras. Detta innebär att resor mellan stråken och till landsbygden mellan stråken huvudsakligen kommer att ske med bil. Även om föreslagna pendlingsnoder möjliggör för dessa att byta till miljövänligare transportslag, kommer sannolikt en stor del av resorna till och från landsbygden mellan stråken att ske med bil. Föreslagen prioritering inom trafiksystemet bedöms ge störst miljönytta, då resurserna läggs inom de stråk och orter där flest människor bor och verkar.

Insatser görs för att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på vägnätet. Tiarpsallén föreslås också byggas om, men detta främst ur säkerhetssynpunkt då det går stora mängder gods på denna väg. En ökad framkomlighet för busslinjerna kan dock i vissa fall medföra åtgärder som delvis har negativa konsekvenser. Till exempel hamnar hållplatsen utanför orten Marbäck, vilket kräver att säkra under-/övergångar vid vägen ordnas. Det finns risk för att intresset för att åka kollektivt på denna ort ändå minskar, då det blir längre till hållplatsen.

Översiktsplanen redovisar ett markreservat för ett framtida kommunikationsstråk med järnväg, där utformningen påverkar vilken barriäreffekt kommunikationsstråket kommer att få. Stadens möjlighet till att utvecklas österut kommer att påverkas. De tre gröna kilarna som sträcker sig in mot Halmstad kommer att genomskäras av kommunikationsstråket, vilket får stor påverkan både på människors rörelsemönster och på ekosystemet. Å andra sidan utgör även ”fingrarna” mellan de gröna kilarna barriärer, vilka förstärks när de utvecklas enligt förslaget. Åtgärder för att minska barriärer kan vara säkra passager för gång- och cykeltrafik, ekodukter av olika slag eller bulleråtgärder för boende och rekreation. Vid åtgärder som bedöms medföra ökade eller nya barriäreffekter ska det tydligt redovisas i kommande planering hur detta åtgärdas i respektive fall.

Totalt sett bedöms en utveckling enligt översiktsplanen leda till ett minskat bilberoende och en ökad användning av miljövänligare transportslag. Detta bör på sikt leda till en minskning av energiförbrukningen inom transportsektorn, vilket även innebär en minskad klimatpåverkan. Ett minskat bilberoende bör även på sikt leda till bättre luftkvalitet, även om antalet resor kan förväntas öka med fortsatt regionförstoring. Inledningsvis kan nedprioritering av biltrafik framför andra trafikslag innebära ökande utsläpp på grund av ojämnare trafikrytm, innan trafikmängderna minskat.

Insatserna bedöms också ge positiva sociala effekter, då rörligheten för alla ökar med utökad kollektivtrafik och säkrare gång- och cykelvägnät. Bland annat är föreslagna cykelvägar genom huvudorterna viktiga ur barnperspektiv, då barn på ett tryggare sätt själva kan ta sig till skolor och andra målpunkter.

Landsbygdsutveckling - landskapet mellan stråken

Kommunen ser det som viktigt med en livskraftig landsbygd och utesluter därför inte kompletterande bebyggelse i mindre orter eller som enstaka bebyggelse på landsbygden. Det är dock viktigt att det sker i områden där tillgänglighet till kollektivtrafik och befintlig service blir god. Det är också viktigt att det finns goda förutsättningar för vatten- och avloppslösningar. Bebyggelsen ska också lokaliseras så att den stör de areella näringarna så lite som möjligt. Jord- och skogsmarkens ekonomiska värde ska alltid ställas mot de värden som skapas av att använda marken för annan verksamhet. Översiktsplanen pekar ut områden i strandnära lägen kring Simlångssjöarna, där

kommunen ställer sig positiv till landsbygdsutveckling. Kommunens naturområden, landskapskaraktärer och kulturmiljövärden ses som en bärande del av kommunens identitet och översiktsplanen lägger stor vikt vid att värna om dessa.

Genom att värna de areella näringarna på landsbygden och prioritera bebyggelseutveckling i redan befintliga tätorter, hushåller översiktsplanen med jordbruksmarken. Det ekonomiska värdet i brukbar mark kan förväntas öka framöver med större behov av mat- och energiproduktion samtidigt som tillgänglig areal i Sverige minskar till följd av samhällsutbyggnad. Översiktsplanen innebär även positiva ekonomiska effekter genom att ge förutsättningar för näringslivsutveckling på landsbygden, till exempel genom boende för besöksnäringen eller annan landsbygdsutveckling inom utpekade strandnära områden (LIS). Landsbygden stärks genom möjligheten att utveckla och marknadsföra markerade leder, badplatser, åretruntaktiviteter etc. Totalt sett bedöms möjligheterna att bo och verka på landsbygden förbättras. Ett ökat användande av landsbygden för aktiviteter och turism året runt medför mestadels positiva konsekvenser i form av social trygghet när fler människor rör sig i området och områden som kanske tidigare sällan använts under vinterhalvåret nu befolkas på ett eller annat sätt.

Områden för landsbygdsutveckling inom strandnära läge möjliggörs endast inom stråket Simlångsdalen. Därmed kan viss bebyggelse tillåtas inom strandskyddat område. Värdena i strandskyddet ska dock värnas även här, så att intentionerna med strandskyddet inte påverkas negativt. Lämpliga insatser kan snarare förbättra tillgängligheten till strandområdena. Bebyggelsen får inte heller påverka vattenkvaliteten negativt, vilket ställer krav på en långsiktig lösning för dag- och spillvattenhantering. Dettakrav gäller för all bebyggelse på landsbygden. För utvecklingen i kommunen konstateras inom bla kustområdet svårigheter med exploatering och förtätning pga en redan ansträngd dagvattensituation. Det innebär att behovet av dagvattenavledning bör säkerställas för befintlig intilliggande bebyggelse innan exploatering och förtätning kan ske. Bidrar tillkommande bebyggelse till ökad hårdgörandegrad skall fördröjningsåtgärder vidtas så att dagvattenflödet från bebyggelseområdet inte ökar i förhållande till dagens flöde. Planen föreslår utveckling av stråket längs Fylleån genom tillkommande bebyggelse i bla Marbäck och Simlångsdalen. Ytterligare enskilda avloppslösningar inom området bedöms vara olämpliga och en utbyggnad av kommunalt dricks- och spillvatten skulle ge förutsättningar för föreslagen utbyggnad.

Som nämndes under kommunikationer innebär bebyggelsen på landsbygden ett större bilberoende. För att bidra till ett minskat bilanvändande anläggs pendlarparkeringar. Därmed kan förorenande luftutsläpp i viss mån begränsas om ett hushåll kan klara sig med en bil istället för två.

Genom att koncentrera utbyggnaden till befintliga tätorter i utpekade stråk kan landsbygden även ge plats för förnybar energiproduktion. Kommunen anger tre prioriterade områden för vindkraftsetablering. Det kommer sannolikt inte vara ekonomiskt möjligt att fjärrvärmeansluta den bebyggelse som trots allt kommer till stånd utanför utpekade stråk. För denna bebyggelse kan man i bygglovet välja att ge ökad information om fördelarna med energisparande bebyggelse.

Områden med höga natur- och kulturmiljövärden på landsbygden pekas inte ut för exploatering i översiktsplanen. Samtidigt kan bristen på utveckling också vara ett hot mot värden om det inte finns ekonomi eller tryck att utveckla dessa. Vad gäller naturvärdena bedöms risken som relativt liten då det läggs stor vikt på att utveckla rekreationsintressena och besöksnäringen. Det är dock inte lika tydligt hur kulturmiljövärdena i bebyggelsen på landsbygden avses säkras.

Boende och verksamma på landsbygden bör påverkas positivt av de förslag som ges i översiktsplanen, då den innebär ett ökat serviceutbud i serviceorterna. Landsbygdsbefolkningen behöver därmed inte ta sig in till Halmstad för grundläggande service, utan kan ta sig till närmaste utvecklingsort. Översiktsplanen ger också tydliga riktlinjer för hur kommunen ser på näringslivsutveckling och vilka intressen som ska prioriteras, nämligen de areella näringarna. Detta kan öka tryggheten i de investeringar man som landsbygdsbo gör i sitt boende och sin verksamhet.

Utveckling av rekreativvärden

Översiktsplanen lägger stor vikt vid att prioritera tillgången till rekreativområden nära boendet. Särskilt värdefulla områden pekas ut och viktiga gröna kopplingar identifieras för att kunna säkerställas. I vissa orter finns det brist på närrekreation, till exempel Trönninge, Harplinge och Getinge. I dessa bör kvaliteten höjas på de grönområden som finns i orten och ingen exploatering bör ske på grönområdena. Kommunen lyfter även behovet av säkra kopplingar för fotgängare mellan naturområden och busshållplatser, till exempel i Simlångsdalen, och kopplingar över vattendrag som Suseån för att koppla samman tätorter med värdefulla grönområden.

Översiktsplanen bedöms ha positiva effekter på tillgängligheten till och kvaliteten i rekreativområdena i kommunen genom de åtgärder som föreslås. Översiktsplanen ger tillsammans med utbyggt gång- och cykelvägnät en ökad möjlighet till fysisk aktivitet och återhämtning i gröna miljöer. Den ökade tillgängligheten utgör dock en liten risk för konflikter mellan naturvärden och rekreativintressen samt mellan olika aktiviteter. Till exempel inbjuder väl utbyggda gång- och cykelvägar även till mopedåkning, vilket kan verka störande och även utgöra en säkerhetsrisk men som är svårt att förebygga och åtgärda. Vid utformning av rekreativområden och kopplingar till dessa bör en särskild konsekvensbedömning genomföras i varje enskilt fall.

Satsningen på god tillgänglighet till rekreativområden kan även ha en ekonomisk positiv effekt genom att stödja besöksnäring i anslutning till dessa områden, till exempel restauranger, caféer och



friluftsbaserad verksamhet som kanotuthyrning eller fritidsfiske. Befolkningens ökande övervikt och försämrade fysiska kondition bedöms bli allt mer kostsamma för samhället. Genom att säkerställa tillgången till rekreationsområden nära boendet kommer förhoppningsvis fler att välja att promenera eller på annat sätt använda sitt närområde för fysisk aktivitet.

Bevarande och utveckling av kust och hav

Kusten och stränderna är en viktig del av Halmstads identitet. Kust- och havsområdet har delats in i olika hänsynsområden för att skydda ekologiskt särskilt känsliga områden och slå vakt om natur- och friluftsinressen, samtidigt som det ges goda förutsättningar för turism och övrigt näringsliv. Det föreslås aktiviteter och anläggningar som kan tänkas tillkomma inom utpekade kustpartier. Inom området som är av riksintresse för högexploaterad kust får dock ny bostadsbebyggelse endast tillkomma som komplettering inom befintlig tätortsgrens. Annan utbyggnad ska undvikas så långt möjligt och prövas genom detaljplanläggning.

Översiktsplanen redovisar vilka områden som är särskilt känsliga och värdefulla och anger riktlinjer för dessa i syfte att bevara dess värden. Därigenom kanaliseras man verksamheter och ingrepp till områden som är mer tåliga eller har högre värde ur någon annan aspekt än bevarande. Detta kan till exempel handla om tillåtelse till olika vattensporter och service på stranden. Därigenom skapar översiktsplanen en större tydlighet i hur kustzonens värden kan värnas och utvecklas. Detta hindrar inte att det kan uppstå konflikter mellan natur-, friluft- och andra intressen men de bör dock vara lättare att hantera i och med att kommunen redan gjort en avvägning mellan olika intressen.

Genom den restriktiva hållningen till ny bebyggelse inom riksintresseområdet för kustzonen sker ingen större exploatering av detta riksintresse. De riktlinjer som ges för kustens utveckling tar hänsyn till riksintresse för kustzonens värde för friluftsliv, natur- och kulturmiljö.

Tillgängligheten till kusten ska förbättras genom säkrare gång- och cykelvägar. Även tillgängligheten till strandzonen förbättras genom tydligare hänvisning till servicenoder med parkering, toaletter etc. Genom föreslagna åtgärder ökar också tillgängligheten för funktionsnedsatta. I utpekade stränder med naturkaraktär prioriteras naturvärden och bevarande av biologisk mångfald. Aktiviteter som lockar året runt kan locka kommuninvånarna till stränderna även vintertid. Kustsamhällena tillåts endast i begränsad utsträckning kompletteras med ny bebyggelse. Serviceutbudet kan därför komma att minska efterhand som kundunderlaget sviker till förmån för de större orterna i kommunen.

Att värna kustens och havets miljövärden är bra även för samhällsekonomin genom de resurser och ekosystemtjänster havet och kusten bidrar med. Att skydda grunda bottnar som är viktiga för fiskens reproduktion är till exempel viktigt för såväl yrkes- som fritidsfisket.

MÅLUPPFYLLELSE

Översiktsplanen ska förhålla sig till olika samhällsmål som finns på såväl nationell, som regional och lokal nivå. De svenska miljö kvalitetsmålen och folkhälsomålen är exempel på sådana. Vad gäller den ekonomiska aspekten av hållbarhet så finns det inte lika tydliga mål på nationell nivå. Däremot finns det ett regionalt tillväxtprogram som syftar till hållbar tillväxt. Halmstads kommun har formulerat egna mål som i stor utsträckning baseras på och konkretiserar de nationella och regionala målen.

Genom att tidigt i översiktsplanarbetet diskutera förutsättningarna för att ha en mer hållbar samhällsutveckling, har målen hela tiden varit med som en viktig grund att utgå ifrån. Det är dock oundvikligt att det uppstår konflikter mellan olika mål och kommunen har då fått göra avvägningar av vilket som var viktigast att uppfylla i det aktuella fallet. Nedan redovisas en översiktlig bedömning av hur kommunens förslag till översiktsplan förhåller sig till de olika målen. Innebörden av respektive mål beskrivs inledningsvis (kursiv text) och därefter redogörs för översiktsplanens beaktande av dem.

Regional tillväxt

Det regionala tillväxtprogrammet för Halland (2007-2010) syftar till att bidra till en hållbar tillväxt genom att använda hållbarhetsaspekterna som drivkrafter för affärs- och näringslivsutveckling. Tillväxtprogrammet och även den regionala utvecklingsstrategin (2005-2020) prioriterar områdena hälsoteknik, upplevelsenäring, livsmedel och miljö/energi.

Hallands län har en robust näringslivsstruktur med stor branschbredd och är inte beroende av ett fåtal företag. Befolkningen har en relativt hög utbildningsnivå, men de högutbildade efterfrågas inte i samma utsträckning på arbetsmarknaden. Näringslivet är småskaligt med lågt teknik- och kunskapsinnehåll, den företagsinriktade tjänstesektorn är liten och den offentliga förvaltningen är relativt liten. För att skapa ett mer innovationsinriktat företagsklimat krävs överskridande nätverk. Företagen behöver partners inom näringsliv, utbildning och forskning. Region Halland lyfter även boendemiljöns betydelse för den regionala utvecklingen. Att vårda och utveckla boendemiljöer är viktigt, såväl i städerna som på landsbygden. Halländska landsbygden har starka fördelar och det är viktigt att attrahera inflyttare till landsbygden, att finna okonventionella lösningar som underlättar boendet på landsbygden, fler företagare, utveckla logistiklösningar samt att möjliggöra upplevelser året runt enligt Region Halland.

Halmstads översiktsplan

Landsbygdsutveckling, besöksnäring, infrastruktur försörjning, plats för verksamheter och attraktiva livsmiljöer är exempel på översiktsplanefrågor som har bäring på målen i det regionala tillväxtprogrammet och utvecklingsstrategin. Kommunens förslag till översiktsplan bedöms sammantaget identifiera och ge fysiska förutsättningar för att stödja denna hållbara tillväxt:

- *Koppling högskola - näringsliv*
Översiktsplanen har som mål att koppla näringslivet tydligare till högskolan och att ge högskolan möjlighet att utvecklas genom att ge utrymme för utbyggnad av laboratoriemiljöer och administrationsbyggnader. Det ska också erbjudas mindre lägenheter för studenter och gästforskare, vilket det idag råder brist på.
- *Livsmedelsproduktion* är Hallands näst största tillverkningsbransch och en viktig del av den halländska ekonomin och tillväxten. Översiktsplanen tar ställning för de areella näringarna och anger att deras ekonomiska värde alltid ska ställas mot de värden som skapas av att utnyttja marken för annan verksamhet. Jordbruksverksamheter ska ges goda förutsättningar att utvecklas.
- *Upplevelser* är på väg att bli den viktigaste ekonomiska varan på marknaden. Omsättningen har växt kontinuerligt de senaste åren i Halland och i Halmstad var omsättningen i turistrelaterade branscher 2,8 miljarder kronor år 2010 och antalet företag drygt 1100 (enligt Region Hallands rapport *Upplevelsenäringsen i Halland - nuläge och utveckling 2003-2010.*) Översiktsplanen tar utgångspunkt i kommunens höga natur- och kulturmiljövärden och ger förslag till hur tillgängligheten till dessa kan öka och värden bevaras. Planen uttrycker också starkt stöd för näringslivsutveckling inom besöksbranschen och behovet av att bredda den idag så sommardominerade besöksnäringen till en året-runt-näring.
- *Energiförsörjning, energianvändning, boende och transportsystem* står i förgrunden för arbetet med ekologiskt hållbar utveckling. En utveckling mot en mindre fossilberoende ekonomi ger förutsättningar för växande företag och nya jobb. Översiktsplanen fokuserar särskilt på att skapa ett mer hållbart trafiksystem, där kollektivtrafiken stärks inom befintliga stråk. Ny bebyggelse föreslås som förtätning inom befintliga tätorter för att skapa en täthet och närhet som gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Funktionsblandning leder till ökad närhet mellan service och boende. Översiktsplanen anger också ett antal områden där vindkraft bedöms möjlig att etablera.
- *Bra boendemiljöer* får allt större betydelse för en regions attraktionskraft. Översiktsplanen har som mål att det ska finnas ett mer varierat utbud som tilltalar alla människor oavsett bakgrund, ekonomiska förutsättningar eller livsstil. I flera av serviceorterna föreslås förtätning med flerbostadshus, då flera av dem idag domineras av enbostadshus. Översiktsplanen har ett brett fokus på boendemiljön, där närheten till service, kultur, rekreation etcetera är en viktig del av boendets attraktivitet. Detta stämmer väl överens med tillväxtprogrammets syn.

Kommunens framtidsbilder

I programmet till ny kommunomfattande översiktsplan (2011-11-29) presenterades fem framtidsbilder som visar en önskvärd inriktning för kommunens långsiktiga planering. En framtidsbild var övergripande och genomsyrar de fyra som presenteras nedan. Den övergripande framtidsbilden handlade om att arbeta mot en hållbar kommun med människan i fokus. Nedan görs en kort bedömning av om den nu föreslagna översiktsplanen tar stegen mot att närma sig framtidsbilderna. Ingen av framtidsbilderna kan dock uppnås enbart genom översiktsplanen, utan den kan endast ge vägledning om hur kommunen anser att målen ska kunna nås. Sedan krävs det engagemang, insatser och samverkan mellan olika aktörer för att nå framtidsbilderna.

En kommun i händelsernas centrum

I denna framtidsbild handlar det om att ge förutsättningar för utveckling av regionalt viktiga funktioner, underlätta hållbart resande, profilera verksamhetsområden för att möta olika behov, att effektivt utnyttja tekniska system och infrastruktur samt att skapa attraktiva livsmiljöer som lockar arbetskraft.



✓ Uppfylls!

En kommun med upplevelser för boende och besökare

Framtidsbilden ska nås genom att förädla platser och värden som besöksnäringens attraktivitet grundar sig på. Det ska skapas goda förutsättningar för ett brett utbud av idrott och kultur oberoende av säsong. Tillgängligheten till områden med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden ska öka och områden för landsbygdsutveckling ska pekas ut. Stränderna ska profileras för olika grupper av användare och aktiviteter och man ska värna om och utveckla våra välkända och vida omtalade varumärken - semester, idrott och kultur.



✓ Uppfylls!

En livsplats för alla

Denna framtidsbild ska nås genom att erbjuda boenden för olika skeden av livet, utifrån olika intressen och ge invånarna bra tillgång till rekreationsmiljöer och fritidsaktiviteter, stärka förutsättningar för lokal service och skapa möjlighet till effektiva transporter och goda pendlingsmöjligheter. Man ska också satsa på det som är unikt för platsen, utveckla värdefulla kulturmiljöer, spännande arkitektur och skapa attraktiva mötesplatser för människor med olika bakgrund och ålder.



✓ Uppfylls!

En kommun med stor variationsrikedom

Denna framtidsbild fokuserar på att tydligt peka ut områden med höga bevarandevärden, såsom områden med höga natur- eller kulturmiljövärden, respektive områden för utveckling. Framtidsbilden förordar bebyggelseutveckling i stråk, att identifiera områden viktiga för areella näringar och områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen. Andra viktiga planeringsfrågor är effektiv kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. För att nå framtidsbilden ska även en tydlig och aktiv planering för havsområdet bedrivas.



✓ Uppfylls!

Folkhälsomål

De nationella folkhälsomålen fokuserar på att skapa samhälleliga förutsättningar för livsvillkor, miljöer, produkter och levnadsvanor som ger en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det handlar om frågor som trygghet, gemenskap och delaktighet, om en sund boendemiljö och möjlighet till ett aktivt liv. En del av dessa mål är möjliga att påverka genom åtgärder på översiktsplanenivå och nedan bedöms om planförslaget uppfyller målen. Dessa mål stämmer väl överens med de prioriterade folkhälsoinsatser som Region Halland har lyft fram i sin folkhälsopolicy. Övriga folkhälsomål (Hälsa i arbetslivet, Hälsöfrämjande hälso- och sjukvård, Skydd mot smittspridning, Sexualitet och reproduktiv hälsa, Matvanor och livsmedel samt Tobak, alkohol, narkotika, dopning och spel) är inte mindre viktiga, men behöver åtgärdas med andra medel än den fysiska planeringen.

Delaktighet och inflytande i samhället

Delaktighet och inflytande i samhället är en av de mest grundläggande förutsättningarna för folkhälsan. Om individer eller grupper upplever att de inte kan påverka de egna livsvillkoren och utvecklingen av samhället uppstår maktlöshet.



Under våren 2012 genomfördes en omfattande dialog och kommunikationsinsats om översiktsplanarbetet. Syftet var att ge medborgarna möjlighet att i ett tidigt skede påverka arbetet med ny översiktsplan. Engagemanget var stort och många intressanta synpunkter om önskvärd samhällsutveckling kom fram. Resultatet av dialogen finns sammanfattat i rapporten *Halmstads kommun i framtiden - Hur vill vi ha det?* Kommunen har tagit utgångspunkt i de synpunkter som kom fram och försökt anpassa förslaget utifrån detta. Vissa prioriteringar har dock fått göras, till exempel vad gäller vilka cykelvägar som är ekonomiskt rimliga att förverkliga inom planperioden. Det är viktigt att samtalen med medborgarna fortsätter i det fortsatta utvecklingsarbetet och att engagemanget tas om hand.

Ekonomiska och sociala förutsättningar

Det finns ett samband mellan god folkhälsa och ett samhälle präglad av ekonomisk och social trygghet, jämlikhet i levnadsvillkor, jämställdhet och rättvisa. Ekonomisk stress och social otrygghet orsakar ohälsa och leder till ökad ojämlikhet i hälsa.



Översiktsplanen ger förutsättningar för att komplettera tätorterna med flerbostadshus för att ge en större variation i boendeformer. Detta ger större valfrihet att välja boendeort även för dem utan bil eller som inte vill eller kan bo i det annars dominerande enfamiljsboendet. Det föreslås även en utbyggnad av mindre, billiga lägenheter för studenter i Halmstad. Genom att komplettera ensartade områden med andra boendeformer ges även förutsättningar för en ökad integration och därigenom minskad otrygghet. Genom att prioritera centrumförnyelse i vissa serviceorter ska de allmänna platserna i orterna göras mer attraktiva och därmed locka fler människor till att vistas i centrum. Genom icke-kommersiella mötesplatser kan man delvis motverka de ekonomiska och sociala skillnader som finns idag. Det krävs dock även ett stärkt näringsliv, bra utbildningsmöjligheter och goda pendlingsmöjligheter för att ytterligare förbättra den ekonomiska och sociala tryggheten.



Barns och ungas uppväxtvillkor

Förutsättningen för en god folkhälsa på lång sikt är att alla barn har trygga och goda uppväxtvillkor. De levnadsvanor som grundläggs i tidig ålder följer ofta med och påverkar den psykiska och fysiska hälsan under hela livet. På Folkhälsoinstitutets och Region Hallands hemsidor finns statistik över hur barn och ungas hälsosituation i Halland och Halmstad ser ut idag.

Översiktsplanen ger fysiska förutsättningar som påverkar barns och ungas uppväxtvillkor. Föreslagna åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken gynnar de unga som lättare kan ta sig till sina aktiviteter på egen hand. Prioritering av gång- och cykeltrafikanter inne i Halmstad och de centrala serviceorterna ökar säkerheten för oskyddade trafikanter, vilka ofta är barn och unga. Att satsa på upplevelsebaserad rekreation, åretrunt-aktiviteter och möjliggöra förbättrad service på vissa stränder är andra exempel på insatser som även gagnar barn och unga. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet uppmärksamma behovet av aktiviteter som alla kan ta del av, oavsett ekonomiska och fysiska förutsättningar.

Miljöer och produkter



Målområdet är relativt brett och handlar om hela vår fysiska omgivning - luft, mark, vatten samt den bebyggda miljön. En långsiktigt god folkhälsa är beroende av en hälsofrämjande och säker yttre miljö. Folkhälsomålet stämmer väl överens med miljömålen God bebyggd miljö, Frisk luft och Giftfri miljö, se nedan.

Frågor om luftkvalitet, mark, vatten etcetera redovisas nedan i samband med miljömålet. Översiktsplanens förslag om förtätning innebär att olika funktioner kommer närmre varandra, exempelvis genom att stationsnära lägen förtätas med arbetsplatser och bostäder. Det medför en större utmaning att säkerställa att livsmiljöerna är hälsofrämjande och inte bullerutsatta eller riskfyllda. Vid den fortsatta planläggningen blir dessa frågor därför viktiga att hantera. Översiktsplanen ger riktlinjer för att gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik till förmån för biltransporter. Genom denna prioritering ska biltrafiken begränsas och trafikmiljöerna bli säkrare och mindre miljöbelastande. Till exempel föreslås begränsningar i framkomlighet på den mest trafikerade vägen som förbinder västra och östra delarna av Halmstads centrum. Det ges även förutsättningar för att föra över godstransporter från väg till spår och därmed minska antalet farligt godstransporter på väg. På längre sikt möjliggörs även ett yttre godsspår som kan avlasta Halmstad från en del tung trafik och farligt gods som idag går på väg E6 genom staden.

Förorenad mark pekas ut för att tydliggöra riskerna med planering inom dessa områden.

Fysisk aktivitet

Regelbunden fysisk aktivitet främjar hälsa och välbefinnande samt har en sjukdomsförebyggande effekt. Målet för de samlande insatserna inom detta område är ökad fysisk rörelse, mer fysisk rörelse i skolan och i anslutning till arbetet och mer fysisk rörelse under fritiden. Enligt *Hur mår hallänningen, rapport från Region Halland år 2010*, är hallänningen överlag mer aktiv än genomsnittssvensken, såväl kvinnor som män, ung som gammal. Fortfarande är det dock mer än 40% av befolkningen som rör sig mindre än 30 minuter per dag.



Översiktsplanen lägger stor vikt vid att säkerställa en god tillgång till de höga rekreativvärden som finns i kommunen. Översiktsplanen redovisar värdefulla områden och identifierar ett antal brister i tillgänglighet som behöver åtgärdas. Kommunen ger förslag på en zoneringsplan av kuststränderna för att minska konflikten mellan olika intressen. Mer aktivitetsinriktad strandrekreation prioriteras inom vissa områden, medan naturstrandskaraktären prioriteras på andra platser. Genom att göra det mer attraktivt att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen, förbättras även möjligheterna till att vara fysiskt aktiv i sin vardag. Översiktsplanen ställer sig positiv till initiativ som förlänger utomhussäsongen till alla fyra årstider. Detta gynnar även möjligheten till regelbunden fysisk aktivitet.

Ökade insatser kan behövas för att förbättra möjligheterna för olika grupper i samhället att vara fysiskt aktiva. Exempel finns på utomhusgym anpassade för äldre som också får en funktion som social mötesplats. Miljöer som ger möjlighet för hela familjen att vara aktiv är också positiva ur folkhälsosynpunkt. All möjlighet till att inspirera till fysiskt aktiva miljöer är viktiga att ha med sig i den fortsatta planeringen av särskilt Halmstad och de utpekade serviceorterna.

Miljökvalitetsmål

Det övergripande målet för miljöpolitiken - det så kallade generationsmålet - är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. För att nå detta mål har Riksdagen antagit 16 miljökvalitetsmål som ska styra mot en mer hållbar samhällsutveckling. Miljömålen förtydligas genom ett antal etappmål som kopplas till styrmedel och åtgärdsförslag. I kommunens ekohandlingsprogram presenteras utmaningar i Halmstads kommun för att nå målen, vilken ambition och inriktning miljöarbetet ska ha samt indikationer för att följa upp hur utvecklingen går. I konsekvensbeskrivningen fokuseras på de miljömål som är möjliga att påverka genom åtgärder på översiktsplanenivå. För några av miljömålen bedöms översiktsplanen kunna medföra en särskilt betydande påverkan och dessa behandlas därför under rubriken Betydande miljöpåverkan. Det finns även antagna normer för miljö kvaliteten (MKN) vilka inte får överskridas, och kommunerna ska redogöra för dem i sina planer. Dessa redogörs för under Planeringsstrategier samt under Betydande miljöpåverkan.

Friskt vatten och biologisk mångfald

Dessa miljömål syftar till att alla biotoper ska vara ekologiskt hållbara och variationsrika. Även dricksvattenförsörjningen ska vara säker och hållbar. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras. Olika näringar som fiske och skogsbruk ska kunna bedrivas på ett hållbart sätt och förutsättningar för friluftsliv ska värnas. Miljökvalitetsnormer för vatten innebär att negativ påverkan på vattenkvaliteten ej får ske.

Översiktsplanen utgår från att kommunens natur-, kulturmiljö- och rekreativvärden har stor betydelse för kommunens identitet och attraktionskraft. Värdefulla områden pekas ut och i dessa föreslås ingen exploatering. Vid utbyggnadsområden i Simlångsdalen och Eldsberga finns dock riksintresseområden för naturvård som behöver beaktas vid planläggning. Sammanhängande gröna stråk ska värnas för att mildra effekter av fragmentering av naturområden. Detta blir viktigt att beakta när kommunikationsreservatet kring Halmstad eventuellt realiserar efter planperioden, eftersom denna riskerar bli ytterligare en stark barriär. Ekologiskt särskilt känsliga områden och stora opåverkade områden redovisas och ska skyddas mot åtgärder som skadar värdena. Genom en uppdelning av strandzonen för olika funktioner ska kustens ekologiskt mest känsliga partier skyddas. Planen lyfter även värdet med våtmarker, men ger inga särskilda riktlinjer för en ökad anläggning av sådana. Kulturmiljövärdena ska beaktas genom att följa kulturmiljöprogrammets riktlinjer och genom att i detaljplan säkerställa kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt. Vid utpekade strandnära områden där landbygdsutveckling (LIS) tillåts, ställs krav på att allmänhetens tillgänglighet inte inskränks och att hantering av dagvatten och spillvatten inte ger negativ påverkan. Dessutom föreslås att kompensationsåtgärder ska krävas då naturvärden exploateras. Då bör särskilt möjligheterna att stärka den biologiska mångfalden beaktas.

(Vad gäller påverkan på vattenkvalitet, se Betydande miljöpåverkan sidan 228).

Levande sjöar och vattendrag



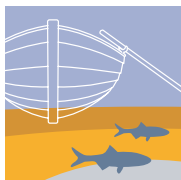
Bara naturlig försurning



Ett rent grundvatten



Hav i balans



Myllrande våtmarker



Levande skogar



Ett rikt växt- och djurliv



Giffri miljö

Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället, ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

Översiktsplanen redovisar var det finns förorenade områden och nedlagda deponier. Följs planens riktlinjer kan det undvikas att föroreningarna sprids ytterligare till mark och vatten vid eventuell översvämning, skred eller erosion. Planen anger att de aktuella områdena ska riskbedömas vid eventuell planläggning.

Giffri miljö



God bebyggd miljö

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

God bebyggd miljö

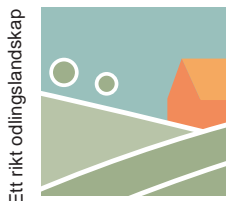


En viktig utgångspunkt för planen har varit att ge förutsättningar för en god livsmiljö. Att förtäta innebär resurshushållning och möjliggör god kollektivtrafikförsörjning och nyttjande av befintlig infrastruktur. Planen förtydligar att förtätning inte ska ske på bekostnad av gröna värden i staden och orterna. Istället ska kvaliteten på grönområden höjas. Det innebär däremot en större utmaning vad gäller luftkvalitet och bullernivåer. Ingen ny bebyggelse föreslås inom flygbullerstörd zon men däremot nära järnväg och större vägar. Om insatserna för att minska biltrafiken är effektiva, kan bullerstörningarna delvis minska. Vid fortsatt planläggning behöver bullersituationen utredas närmare. Värdefull kulturmiljö ska skyddas i enlighet med kulturmiljöprogrammet. Utbyggnad föreslås inom riksintresse för kulturmiljövården i Halmstad, Kvibille samt Eldsberga, vilket behöver bevakas vid kommande detaljplanläggning. Ny bebyggelse genom förtätning kan påverka intilliggande kulturmiljövården både positivt och negativt. I anslutning till utpekade värdefulla bebyggelse bör man därför vara extra uppmärksam på hur bebyggelsen förhåller sig till kulturmiljövårdena.

Kommunen ska verka för hållbar avfallshantering bland annat genom att vid planläggning redovisa lämpligt avfallsinsamlingsystem och medverka i utveckling av lämpliga områden för återbruks- och återvinningscentra.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Den miljöpåverkan som kan anses vara betydande ska lyftas särskilt i konsekvensbeskrivningen. För denna översiktsplan bedöms ianspråktagandet av jordbruksmark, påverkan på vattenkvalitet samt klimatpåverkan och klimatanpassning vara särskilt betydande. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande miljöpåverkan redovisas. Översiktsplanen kan inte garantera att åtgärder genomförs för att motverka negativ miljöpåverkan, men den är vägledande för efterföljande beslut om planläggning och tillstånd. Genom att följa upp och utvärdera genomförande av översiktsplanen får vi kunskap om miljöutvecklingen och kan se eventuellt behov av ytterligare åtgärder.



Jordbruksmark

Exploatering av jordbruksmark är irreversibel och vi behöver se jordbruksmarken i större utsträckning som den ändliga resurs den är. Med ökad befolkning och minskning av odlingsbar areal i världen kommer Sveriges åkerareal bli allt mer värdefull. Detta är en fråga som kommer att få ännu större betydelse i och med klimatförändringarna. Åkerarealen i Halmstad har de senaste tio åren minskat med 5,5% (7,6% de senaste 16 åren som motsvarar översiktsplanens tidsperspektiv) enligt Jordbrukverkets statistik. Miljömålet anger att samtidigt som jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas, ska även den biologiska mångfalden och kulturmiljövärden bevaras och stärkas.

Konsekvenser

Även om översiktsplanen främst föreslår ny bebyggelse genom förtätning i Halmstad och övriga serviceorter, så föreslås även en del bebyggelse på jordbruksmark i flera orter. Utpekade bebyggelseområden på jordbruksmark i tätorternas kantzoner upptar 359 ha åkerareal. Detta innebär att 1,6 % av kommunens totala åkerareal föreslås bebyggas under de kommande 16 åren. Det innebär en långsammare utbyggnadstakt på jordbruksmark än de senaste tio åren, men innebär ändå att jordbruksarealen minskar.

Motiven till att utöver förtättningsprojekten föreslå utbyggnad på jordbruksmark är att flera av serviceorterna behöver kompletteras med mer bebyggelse för att ge ökat underlag till service, kunna utveckla näringslivet på orten och ibland även till att bidra med en bättre bebyggelsestruktur. En del av de föreslagna områdena är även viktiga för att bidra med en större variation i boendeformer för att möjliggöra kvarboende på orten.

Översiktsplanen anger att värdet av en exploatering alltid ska viktas mot jordbruksmarkens värde. De areella näringarna ska prioriteras och vid en exploatering ska denna ta hänsyn till och inte försvåra ett rationellt brukande av marken. Översiktsplanen fokuserar bebyggelseutvecklingen till utpekade stråk. Mellan dessa föreslås utbyggnaden vara begränsad. Detta ger ett bevarande av odlingslandskapet som inte riskerar att splittras av större nya utbyggnader. Genom att ange viktiga tätortsgränser bevaras särskilt viktiga utblickar över odlingslandskapet. Översiktsplanen anger

att värdefulla kulturmiljöer och objekt ska säkerställas genom detaljplanläggning. Detta instrument är dock sällan lämpligt för jordbrukslandskapets värdefulla bebyggelse, där istället områdesbestämmelser bör övervägas.

Förslag till åtgärder

- Vid planläggning på jordbruksmark ska de betydande värden som motiverar utbyggaden tydligt redovisas och en yteffektiv utbyggnad prioriteras.
- När jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse ska det inte leda till ökad fragmentering av den odlingsbara marken.
- Areal ianspråktagen jordbruksmark ska redovisas i detaljplaner.
- Vid bygglovsprövning av enstaka bebyggelse på jordbruksmark ska tydligt framgå syftet med åtgärden.

Vattenkvalitet

För att säkerställa en hög vattenkvalitet finns fastlagda miljökvalitetsnormer för grundvatten-, ytvatten- och kustvattenförekomster samt vissa fisk- och musselvatten. Enligt miljökvalitetsnormerna får inte kvaliteten på vattnet påverkas negativt. Tvärtom måste kvaliteten förbättras, särskilt i de försurade eller övergödda vattendragen och i kustvattnet (*se mer under planeringsstrategier för miljökvalitetsnormer*). Det finns framtaget vattenförsörjningsplaner med vattenskyddsområden och skyddsbestämmelser för alla allmänna vattentäkter.

Konsekvenser

Översiktsplanen har som utgångspunkt att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna uppnås. Till exempel ska utbyggnaden av spillvattennät särskilt prioriteras i de utpekade stråk, dit ny bebyggelse koncentreras. Vad gäller enskilda avloppslösningar ska dessa följa miljökvalitetsnormerna. Områden med måttlig eller dålig status ska prioriteras vad gäller tillsyn av enskilda avloppsanläggningar och krav på hög skyddsnivå ska gälla för nya avloppsanläggningar inom dessa områden. Kommunen ska enligt planen inte heller tillåta bebyggelse där avloppslösningen inte kan lösas på ett tillfredsställande sätt.

Där det finns förutsättningar ska dagvattnet omhändertas lokalt, genom infiltration, i så stor utsträckning som möjligt. I de fall förutsättningar saknas för infiltration lokalt skall dagvatten fördröjas nära källan. Dagvattenflödet vid planering av nya områden skall inte öka i förhållande till flödet innan exploatering. Lokalt omhändertagande av dagvattnet blir ännu viktigare i och med ambitionen om att förtäta flera av tätorterna i kommunen. Förtätning innebär mindre ytor där dagvattnet naturligt kan infiltrera. Att då ställa krav på lokalt omhändertagande av dagvattnet är klart relevant, eftersom klimatförändringarna även förväntas leda till ökade nederbörds mängder och mer frekventa skyfall (*se även klimatanpassning nedan*).

Kommunen ska enligt översiktsplanen ha en positiv inställning till anläggande av våtmarker och skyddszoner. Detta är viktigt för att minska problemen med övergödning av våra vattendrag, sjöar och kustvatten. Områden med övergödningproblem redovisas i översiktsplanen och i dessa områden kan det vara särskilt effektivt att anlägga våtmarker.

Vattenkvaliteten i såväl ytvatten som grundvatten bedöms inte försämrats, utan kanske till och med förbättras om riktlinjerna i översiktsplanen följs vad gäller spillvattenhantering, kontroll av enskilda avlopp och dagvattenhantering. Dock behövs fler insatser för att verkligen uppfylla miljö kvalitetsnormerna. Det redovisas utbyggnadsområden inom vattenskyddsområden i norra och västra Halmstad, i Harplinge samt i Åled där risken för att påverka vattenkvaliteten särskilt bör uppmärksammas vid planläggning.

Förslag till åtgärder

- Insatser för att öka arealen våtmarker och skyddszoner i slättlandskapet
- Åtgärder för att förbättra kvaliteten i Fylleån, bland annat genom kalkning.
- Översyn av vandringshinder i Fylleån och eventuellt även i andra vattendrag.
- Förorenade områden inom/i närheten av dricksvattentäkter bör särskilt observeras och prioriteras vid eventuell åtgärd.
- Krav på tydlig redovisning i detaljplaner av hur dagvatten ska hanteras inom områden som avses exploateras.
- Hanteringen av enskilda avloppsanläggningar bör utgå från uppsatta miljö kvalitetsnormer för vatten. Avrinningsområden med måttlig eller dålig status ska prioriteras vid tillsyn.

Klimatanpassning

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

Konsekvenser

Översiktsplanen redogör för dagens kunskapsläge och konstaterar att det finns ett behov av ytterligare utredningar (*se under planeringsstrategi*

för ett robust samhälle). Det konstateras också i planen var det finns risk för översvämningar utmed vattendrag och där det därför behövs detaljerade studier i samband med planläggning, till exempel utbyggnadsområden utmed Nissan i Halmstad och Suseån i Getinge. Vid Getinge redovisas lämpliga områden för utjämningsmagasin eller översilningsytor, vilka vid höga flöden i Suseån kan översvämmas och avlasta bebyggelsen nedströms. Planen ger inga ytterligare förslag om konkreta skyddsåtgärder mot eventuella översvämningar, erosions- eller skredrisker vid kust och vattendrag, utan föreslagna utredningar behöver först komma till stånd.

Vid ökande nederbördsmängder i kombination med ny bebyggelse genom förtätning kommer dagvattenfrågan att behöva lösas på ett tillfredsställande sätt. Översiktsplanen föreslår lokalt omhändertagande av dagvatten, vilket blir viktigt för att fördröja avrinningen och efterlikna naturens förlopp. Detta bidrar till förutsättningar för ökad biologisk mångfald, renare vatten till recipient och rikare närmiljö genom gröna ytor. För säkerställande av avledning av dagvatten och för att åstadkomma en hållbar dagvattenhantering som minskar risken för översvämning är detta dessutom mer kostnadseffektivt än att bygga större ledningar.

Förslag till åtgärder

Föreslagna utredningar bör snarast genomföras för att få mer kunskap om vilka konkreta klimatanpassningsåtgärder som behöver göras och vem som ansvarar för dessa. Men följande åtgärder bör genomföras redan vid planläggning av ny bebyggelse i vissa områden:

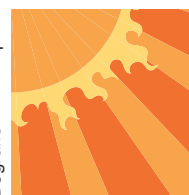
- Vid planläggning inom kustnära områden lägre än +3,5m behöver planeringen ta hänsyn till risk för höjda havsnivåer.
- Vid planläggning utmed vattendrag bör detaljerade studier göras för att visa på risken för översvämning.
- Vid planläggning av bebyggelse intill vattendrag och kust bör en bedömning av stabilitet och grundförhållanden genomföras för att få en bild av ras-, skred- och erosionsrisk. Effekter av klimatförändringar behöver vägas in i bedömningen.
- Vid planläggning av bebyggelse utmed kusten bör även en bedömning av förändrade grundvattennivåer ligga till grund för beslut om lämplig markanvändning.

Klimatpåverkan

Begränsad klimatpåverkan, frisk luft och miljö kvalitetsnormer för luft

Ökande växthusgaser påverkar klimatet globalt. Luftföroreningar påverkar även lokalt genom att kunna ge betydande hälsoproblem i form av bland annat cancer och astmatiska sjukdomar. I Halmstad står transportsektorn för drygt hälften av koldioxidutsläppen. Enligt miljömålet bör utsläppen år 2020 vara 40% längre än utsläppen år 1990. De halländska utsläppen har totalt sett minskat med 18 procent sedan 1990. Den största minskningen har skett inom energiförsörjning. Luftkvaliteten mäts på två platser inne i Halmstad. De lokala utsläppen

Begränsad klimatpåverkan



Frisk luft



domineras av koloxider, kväveoxider och kolväten och är till stor del kopplade till trafiken. Idag överskrider inga miljö kvalitetsnormer för luft, men några platser i Halmstad ligger i riskzonen.

Konsekvenser

Översiktsplanen har ett stort fokus på att ange strukturer som leder till en begränsad klimatpåverkan och ren luft. En koncentrerad utbyggnad i kollektivtrafikstarka stråk ger minskat bilberoende och innebär oftast en mer energieffektiv planering. En förtätning och blandning av bostäder och verksamheter kan dock alltid orsaka ökade störningar i form av lukt och partiklar för bostäder, främst i Halmstad tätort där huvuddelen av förtätningen föreslås. Detta måste vägas mot positiva effekter av förtätning; ökad tillgång till service och funktioner som restauranger och caféer, kortare avstånd mellan funktioner, ökad tillgång till kollektivtrafik, minskning av bilberoendet och ökad trygghet till följd av mer människor i rörelse under en större del av dygnet. De mest störande verksamheterna ska lokaliseras till utpekade verksamhetsområden, främst i närhet till järnväg och sjöfart. En effekt av att blanda verksamheter med bostäder är att biltrafiken totalt sett minskar. Genom att samtidigt utveckla servicen och öka underlaget i form av fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen i utvalda serviceorter, kan bilberoendet minskas även utanför centralorten. En samtidig satsning på utvecklandet av dessa orter och stärkandet av centralorten genom förtätning, gör att utsläppen på lång sikt har goda förutsättningar att minska, även om vissa lokala höjningar kan upplevas då staden förtätas. Denna strategi bidrar till att totalt sett minska biltrafiken, i synnerhet i de områden med högst koncentrationer av utsläpp och buller där miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas, d.v.s. infartslederna. Alternativet att bebygga oexploaterad mark i stadens utkanter, att inte förtäta längs kollektivtrafikstråk och att inte blanda funktioner, leder istället till en total ökning av trafiken, speciellt längs huvudlederna och med ökade utsläpp som följd.

Översiktsplanen innehåller utöver detta också många ställningstaganden för att minska bilberoendet och prioritera mer miljövänliga transportslag - gång-, cykel- och kollektivtrafik i nämnd ordning. Mängden tung trafik kan begränsas genom att förutsättningarna för godstransport på järnväg förbättras och så småningom genom att ett yttre godsspår tillkommer som avlastar Halmstads innerstad. Åtgärder för att energieffektivisera i bebyggelsen sker till stor del vid själva byggandet där kommunen bevakar frågan i bygglovs- och anmälningskedet.

Förslag till åtgärder

- Prioritering av kollektivtrafik genom Halmstads centrala delar.
- Prioritering av utbyggnad av övergripande cykelvägnät och supercykelstråk.
- Prioritering av bebyggelse i kollektivtrafikhärlägen - 1000 meter från regionbusshållplatser och 400 meter från stadstrafiken.
- Förtätning och funktionsblandning.

Uppföljning av betydande miljöpåverkan

- Ianspråktagen areal åkermark i detaljplan följs upp och exploateringsgrad vid utbyggnad på jordbruksmark utvärderas i samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen varje mandatperiod.
- Uppföljning av vattenkvaliteten genomförs inom ramen för Vattenmyndighetens arbete.
- Uppföljning av att föreslagna utredningar om klimatanpassningsåtgärder genomförs. Kunskapsläget inom klimatförändringarna behöver kontinuerligt följas och utvärdering göras om kommunens ställningstagande räcker. Detta bör göras i samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen varje mandatperiod.
- Fortsatt uppföljning av luftkvaliteten.
- Uppföljning av trafikmängder för att utvärdera effekterna av genomförda insatser och om det behövs ytterligare insatser för att minska klimatpåverkan.

UNDERLAGSMATERIAL

Följande av kommunen framtagna /beställda utredningar har legat som underlag till översiktsplanen:

Underlagsmaterialet kan genom sin högre detaljeringsgrad, i tillämpliga delar, användas för att inhämta fördjupad information om översiktsplanens ställningstaganden.

Alternativa vägreservat i Frösakull, Norkonsult, 2012

Befolkningsprognos Halmstad 2030, Stadskontoret 2013

Cykelplan 2010 - Handlingsplan för ökat cyklande i Halmstads kommun, Teknik- och Fritidsförvaltningen, 2010

Digital Marinekologisk karta (2013:1993)

Flygbullerutredning, WSP, 2012

Fördjupad översiktsplan för Söder, Stadskontoret, 2007

Fördjupad översiktplan för Söder Gullbrandstorp, Stadskontoret, 2007

Fördjupad översiktsplan för Tylösand, Frösakull, Sandhamn, Stadskontoret, 2009

Förstudie Övrabyområdet, Stadskontoret, 2006

Grönyteinventering med analys, Teknik- och fritidsförvaltningen, 2012

Halmstads gröna värden – från insektsliv till friluftsliv, Stadskontoret, 2008

Handelsutredning - Detaljhandel i Halmstad, HUI, 2008

Handlingsprogram för hållbara transporter, Samhällsbyggnadskontoret, 2012

Havet 2012, om miljötillstånd i svenska havsområden, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Havsmiljöinstitutet, 2012

Järnvägslogistik i Halmstad - Behovs- och åtgärdsanalys, Vectura, 2013 (utkast)

Kartläggning av viktiga livsmiljöer för fisk i grunda områden i Kattegatt, FINFO 2010:4, Fiskeriverket, 2010

Kommunikationsstråk Halmstad, Vectura, 2013

Komplettering till beslut om redovisning av; Försvarmaktens intressen och riksintressen för totalförsvarets militära del enligt kap 3 9§ miljöbalken, HKV 2010-02-14 13 920:50775, inklusive revidering 2013 av lista över riksintressen och intressen för totalförsvarets militära del, Försvarmakten Högkvarteret, beteckning 13 920:62366, 2013-09-16

Kulturmiljöprogram, Kulturmiljö Halland, 2013 (utkast)

Landskapsbildsvärden i Halmstads kommun, Stadskontoret, 1999

Muntlig information från marinbiolog Bo Gustavsson på Länsstyrelsen i Hallands län

Områden av riksintresse kulturminnesvård Hallands län, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Hallands län, Meddelande nr 1996:14

Områden av riksintresse för Naturvård i Hallands län, Länsstyrelsen Hallands län 2000, Meddelande 2001:20

Områden av riksintresse Friluftsliv Särskilda hushållningsbestämmelser Hallands län, del 3, Länsstyrelsen i Hallands län, Meddelande nr 1988:18

Opus 2014-2016, Planeringsförutsättningar, Stadskontoret 2012

Planutredning för Särdal, Samhällsbyggnadskontoret, 2012

Prioritering av dagvattenutbyggnad, Teknik och fritidsnämnden, 2010-12-05

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland, Region halland, 2012

Resvaneundersökning, Vectura, 2012

Riktlinjer för parkering i Halmstad, SWECO, 2011

Samrådshandling av fördjupad översiktsplan för staden, Stadskontoret, 2010

Spillvattenplan, Teknik- och Fritidsförvaltningen, 2010

Stadsbyggnadsanalys för Halmstads resecentrum, Samhällsbyggnadskontoret, 2012 (utkast)

Stadsmiljöprogram - ett handlingsprogram för den historiska stadskärnan i Halmstad, Byggnadskontoret, 2009

Stora opåverkade områden i Halmstads kommun - ett underlag till ny kommunomfattande översiktsplan, Samhällsbyggnadskontoret, 2011

Stråkstudier – ett underlag till kommunomfattande översiktsplan, Samhällsbyggnadskontoret, 2012 (utkast)

Tematiskt tillägg till ÖP 2000 – vindkraft, Stadskontoret, 2009

Truckstop - Behovsanalys och lokaliseringsutredning, Samhällsbyggnadskontoret, 2012

Utredning vattenförekomster Halmstad, underlag till översiktsplan, Tyréns, 2012

Översiktlig planutredning för Sofieberg/Kärleken m fl i Halmstads kommun, Stadskontoret, 2008



LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

GRANSKNINGSYTTRANDE 1 (8)

2014-03-12

401-8579-13

Kommunstyrelsen
Box 153
301 05 Halmstad

HALMSTADS KOMMUN Kommunstyrelsen 2014 -03- 18 Dnr KS 2010/0369

Granskningsyttrande enligt 3 kap 16 § Plan- och bygglagen över förslag till kommunomfattande översiktsplan, Halmstads kommun.

Kommunen har sänt ett förslag till kommunomfattande översiktsplan för granskning. Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett samrådsyttrande daterat 2013-05-20.

LÄNSSTYRELSENS YTTRANDE ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN

Länsstyrelsen ska under utställningstiden avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det, enligt 3 kap. 16 § Plan- och bygglagen (PBL), framgå om

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken,
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Enligt 3 kap 20 § PBL ska kommunen redovisa länsstyrelsens granskningsyttrande tillsammans med översiktsplanen. Länsstyrelsens kvarstående invändningar ska anmärkas i planen i form av markeringar på planens kartor eller på annat sätt. Av anmärkningen bör framgå vilka av planens rekommendationer som inte kan godtas. Anmärkningen behöver inte vara utförlig. Det räcker med en anteckning att det råder olika meningar i ett visst avseende och en hänvisning till den del av granskningsyttrandet där statens synpunkter utvecklas

Postadress
301 86 HALMSTAD

Besöksadress
Slottsgatan 2

E-post
halland@lansstyrelsen.se

Telefon
010 – 224 30 00

Övergripande

Länsstyrelsen anser att förslaget på ett bra sätt beaktar frågor som rör jämställdhet, folkhälsa och integration särskilt i planeringsinriktning 3 (En god livsmiljö). Den regionala tillväxten har ett övergripande hållbarhetsperspektiv inom såväl samhällsutveckling som transporter/kollektivtrafik, då man föreslår bebyggelseutveckling i de 5 kollektivtrafikstråken.

Riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken (MB)

Utifrån riksintressesynpunkt har länsstyrelsen ingen synpunkt på de utpekade tätorterna (serviceorterna). Avgränsning av tätortsområdena kunde dock göras tydligare och mer heltäckande för de olika orterna. Steninge saknar helt avgränsning. Länsstyrelsen anser att serviceorten Steninge ska avgränsas i väster i Kustvägen.

Kustområdet

För kuststräckan mellan Tylösand och Västra stranden föreslås att friluftsliv- och rekreationsvärden ges störst tyngd och prioritet, Tylösand, Grötvik och Västra stranden anges som målpunkter. Detsamma gäller även kuststräckan Ringenäs – Frösakull där turism och friluftsliv föreslås utvecklas. Områdena omfattas av riksintressen enligt både kap 3 och 4 i miljöbalken. Kommunen har på bl.a. sid 178,181 och 189 redogjort för hur riksintressena tillgodoses genom att föreslå att ny bebyggelse i huvudsak ska tillkomma inom tätorterna och inåt landet. Länsstyrelsen tycker detta är en bra strategi som är förenlig med riksintressena. Länsstyrelsen anser att kommunens förslag att utveckla det rörliga friluftslivet inom kustområdet i vissa punkter är förenligt med riksintressena. Anläggningar för det rörliga friluftslivet lyfts fram som möjliga exploateringar inom riksintresseområdena i förarbetena till miljöbalken. För att långsiktigt beakta riksintresset för naturvård anser länsstyrelsen dock att framtida exploatering med föreslagna service- och rekreationsanläggningar i kustområdet inte får ske så att naturmiljöerna skadas eller minskas i omfattning. Kommunen behöver, i ett tidigt skede, ta fram naturinventeringar i samband med detaljplanläggning. Länsstyrelsen vill påpeka att strandskydd gäller även inom område som utpekats som "stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas". Dispens kan komma att krävas för åtgärder. Utredning om det utökade strandskyddet pågår.

Natura 2000-områden

Exploateringar i närheten av Natura 2000-områden kan erfordra tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.

Friluftsliv

Naturvårdsverket har i uppdrag att göra en översyn av vilka områden som bedöms vara av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB. Länsstyrelsen har föreslagit en förändring enligt kommunens önskemål gällande Simlångsdalen – Fylleåns dalgång (FN 12). Naturvårdsverket ska senast den 30 juni 2014 redovisa uppdraget till Miljödepartementet.

Riksintresse vindbruk

Ett område inom Halmstads kommun berörs av Energimyndighetens beslut 2013-12-16. Detta område ska framgå av översiktsplanen.

Kommunikationer

Ett område pekas ut för verksamheter väster om Vallås, längs med E6. Etableringar i anslutning till E6 trafikplatser har en tendens att skapa nya lokala och regionala trafikflöden i ett stråk där långväga och genomgående transporter samt kollektivtrafiken ska prioriteras. Om trafiken i stråk 25 ökar kan behov uppstå av en direktpåfart norr om trafikplats 44, Halmstad östra. Ett område bör därför undantas från exploatering för att möjliggöra framtida behov av en direktpåfart alternativt att verksamheter ges tidsbegränsat bygglov.

Kulturmiljö

Det framhålls att kommunen tagit hänsyn till riksintressena och att de generellt och så långt som möjligt kommer att bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovsgivning och förhandsbesked med mera. I översiktsplanen beskrivs kulturmiljövårdens riksintresseområden kortfattat. I den beskrivande texten lyfter kommunen fram de kunskapsunderlag avseende kulturmiljö som finns inom respektive område. För att riksintresseområdet ska anses tillgodosett bör planen också uttrycka en tydligare strategi för hur kulturmiljövårderna inom riksintresseområdena långsiktigt ska förvaltas.

Inom eller i nära anslutning till några av riksintresseområdena presenteras framtida utbyggnadsområden:

- Kn 30 Kvibille. Det är viktigt att det föreslagna utbyggnadsområdet inte allt för påtagligt kommer att skärma av och påverka upplevelsen av det öppna odlingslandskapet med gravhögarna negativt. I översiktsplanen anges att "Utblickarna mot det öppna landskapet och sambandet med gravhögarna ska särskilt beaktas vid detaljplaneläggning och föreslagna utbyggnadsområden inom riksintresset." Inför fortsatt planering av området bör fördjupade studier och konsekvensanalyser med fokus på kulturmiljön göras för att klarlägga hur utbyggnaden kan ske utan att kulturmiljön tar skada.
- Kn 31 Vapnödalen anser kommunen inte längre bör kvarstå som riksintresseområde. I planen presenteras bland annat mark som avsatts som vägreservat och ny väg inom området. Länsstyrelsen ska under 2014 påbörja ett arbete med en översyn av länets riksintresseområden. Huruvida Vapnödalen ska kvarstå som riksintresse för kulturmiljövården eller ej kommer att utredas vid denna översyn. Beslut härom, beroende på utfallet i utredningen, fattas i särskild ordning.
- Kn 34 Tyludden – Tylöns fyrplats. I översiktsplanen anges: "I Kulturmiljö program för Halmstads kommun har riksintresset för Tyludden och Tylöns fyrplats fått en preciserad utbredning." För att detta inte ska misstolkas vill länsstyrelsen påpeka att riksintresseområdets utberedning är den samma som innan framtagandet av kulturmiljöprogrammet.

- Kn 37 Eldsbergaåsen. Till riksintresseområdet hör bl.a. mark invid järnvägen. I nära anslutning till denna del av riksintresseområdet föreslås ett utbyggnadsområde för bland annat bostäder. Utformningen av bebyggelsen i förslaget utbyggnadsområde bör, för att inte påverka riksintresseområdet negativt, utformas med stor hänsyn till platsens kulturmiljövärden. Inför fortsatt planering av området bör fördjupade studier och konsekvensanalyser med fokus på kulturmiljön göras för att klarlägga hur utbyggnaden kan ske utan att kulturmiljön tar skada.

- De områden som pekats ut som lämpliga för vindkraft ligger utanför riksintresseområdena för kulturmiljövården. Av de områden som utgör så kallade utredningsområden för vindkraft ligger ett antal i närheten av riksintresseområdena i södra och norra delen av kommunen. I söder är det Kn 37 Eldsbergaåsen och Kn 36 Stjärnarps gods och i norr är det Kn 22 Vastadalen och Kn 19 Ätradalen, båda i Falkenbergs kommun. Beroende på eventuella verks placering kan vindkraftsetablering i utpekade områden komma att påverka ovan nämnda riksintresseområden negativt. Om kommunen går vidare och utreder dessa områden bör utredningen vila på en landskapsanalys som tar sin utgångspunkt i landskapskonventionen. Även konsekvenser för kulturmiljöerna, med närhet till områdena, bör belysas.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen finner mot bakgrund av förslaget till översiktsplan att kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Utpekade områden berörs av flera riksintressen. I samband med planläggning kan det behövas mer detaljerade studier och utredningar för att påvisa att riksintressena inte påtagligt skadas.

Mellankommunala frågor

Mellankommunala frågor har synliggjorts på ett tydligt sätt. Länsstyrelsen bedömer att mellankommunala frågor kommer att hanteras på lämpligt sätt.

Hälsa, säkerhet- och risk för olyckor, översvämning eller erosion

Förorenad mark

För planerade områden finns misstänkt förorenad mark som kan påverka planområdena. Kommunen har beskrivit i del A att undersökningar och riskbedömningar ska genomföras på de planområden som berörs av deponier eller förorenad mark. I del B beskrivs det dock endast för Oskarström att undersökningar ska utföras. Länsstyrelsen anser att kommunen bör ange att undersökningar ska genomföras i samtliga planområden, där det finns risk för förorenad mark. Länsstyrelsen rekommenderar att det kort beskrivs hur rutinen mellan samhällsbyggnad och miljö och hälsa ser ut då ett förorenat område planläggs.

Farligt gods

Kommunens planeringsinriktning för farligt gods är otydlig i hur man bör beakta risken vid farligt godsled. Utgångspunkten verkar i första hand vara att

åstadkomma förtätning genom korta avstånd och omfattande skyddsåtgärder baserade på en riskanalys, men inriktningen säger även att hänsyn ska tas till rekommenderade skyddsavstånd. Det är också otvetydigt vilka "rekommenderade skyddsavstånd" som avses i texten.

Enligt länsstyrelsens riktlinjer för samhällsplanering utmed farligt godsled bör riskerna utredas inom 150 m. Riskerna kan minskas genom i första hand avstånd och i andra hand skyddsåtgärder. Vid speciella omständigheter kan en riskanalys tas fram för att kontrollera risknivån vid kortare avstånd. Det bör här framhållas att det inte alltid möjligt att göra risken acceptabel genom skyddsåtgärder. Kommunens planeringsinriktning bör även lyfta fram dessa begränsningar med hänvisning till utgångspunkten en trygg livsmiljö.

Översvämning, ras och skred

Översvämningsskänsliga områden bör studeras närmare (gärna i en fördjupad översiktsplan) med avseende på skydd/åtgärder, kostnader, ansvar och konsekvenser. För centralorten Halmstad finns det behov av att översiktligt studera riskfrågor kopplade till översvämning i Nissan i kombination med stigande havsnivåer.

Kommunen anger i samrådsredogörelsen att "upsatta planeringsinriktningar för översvämningsskänsliga områden har bärighet även på ras och skred". Det sägs dock inget om hantering av befintlig bebyggelse. Länsstyrelsen vill påpeka att den kartering av stabilitetsförhållanden som gjordes i MSB:s regi 1994, och som redovisas som skredrisk i kartan "Risk och hänsyn", bygger på en idag omodern metodik. Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen uppdaterar karteringen så att bebyggda områden inte i onödan pekats ut som ras- och skredkänsliga, och att de bebyggda områden som har låga skredsäkerheter blir tillräckligt utredda och åtgärdade vid behov.

Översiktsplanen bör resonera kring förutsättningar för skred respektive förutsättningar för ras. Planen nämner bara skredrisker, men inom de flesta sådana markerade riskområden är det ingen risk för skred. Däremot finns det förutsättningar för ras, bland annat i Nissans dalgång. Förutsättningar för skred finns på några ställen, bland annat i Suseåns dalgång.

TILLKOMMANDE RÅDGIVANDE SYNPKUNKTER OCH BEDÖMNINGAR SAMT ÖVRIGA ALLMÄNNA INTRESSEN

Exploatering av jordbruksmark

Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken (MB) får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Miljöbalkens krav kommer också till uttryck i de nationella och regionala miljömålen.

Ny bebyggelse föreslås på jordbruksmark i Steninge, Gullbrandstorp, Harplinge, Kvibille, Getinge, Åled, Trönninge, Eldsbergs och Halmstad. Dessa orter är även utpekade som serviceorter med tätortsavgränsning. Om kommunen planerar utanför de utpekade serviceorterna krävs det tydliga motiveringar till varför jordbruksmark ska tas i anspråk.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör vara restriktiv i planeringen av ny bebyggelse på jordbruksmark (utanför de utpekade serviceorterna) för att skydda denna från exploatering.

Buller från trafik och verksamheter

Miljökonsekvensbeskrivningen till översiktsplanen bör innehålla en bullerutredning. En förtätning av bebyggelsen med ökad närhet mellan bostäder, service och arbetsplatser kan väntas ge ökade bullerproblem vid befintlig bebyggelse. Miljökonsekvenserna för befintliga bostäder vid en förtätning av staden och funktionsblandning av bostäder och verksamheter, bör utredas avseende buller. Regeringen förbereder förändringar i miljöbalken och plan- och bygglagen för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullersutsatta miljöer.

Konflikt mellan bostäder och industriverksamhet

Det finns en konflikt mellan planerade bostäder och industriverksamhet inom omvandlingsområdena (kartan på sid 135) Larsfrids industriområde och Vilhelmsfälts industriområde, samt eventuellt också vid Flygaregatan i Halmstad. Det är inte bara trafiken som orsakar buller och lukt i industriområden, vilket antyds på sid 206-207 i ÖP. Det märks bland annat på klagomål från de nybyggda bostäderna på Söderkaj, intill Nissan, som är bullerstörda av bl.a. Höganäs Halmstadverken och Halmstads hamn. Klagomål på lukt från industrier i närheten av Halmstads hamn kommer från bostäder intill Larsfrids industriområde.

Kulturmiljö

I redovisningen av de olika serviceorterna redovisas "kulturmiljö" som ett av ställningstagandena. Länsstyrelsen förmodar att det är ett utdrag ur Kulturmiljöprogrammet som redovisas. Detta bör framgå i teckenförklaringen.

Som planeringsinriktning för kommunens kulturmiljöer anges att "Områden med höga kulturvärden ska värnas för att bevara och utveckla kommunens identitet." Kommunen bör här även presentera strategier för hur man konkret, genom aktiva åtgärder, ska bevara och skydda dessa miljöer. I samrådshandlingarna stod det även i planeringsinriktningen att "Inom områden med höga kulturmiljövärden ska rekommendationerna i kulturmiljöprogrammet följas." I granskningsskedet är denna formulering tyvärr bortplockad. Länsstyrelsen tycker att det vore önskvärt att formuleringen återinförs i översiktsplanen.

Inom vissa av de föreslagna utbyggnadsområdena finns fasta fornlämningar som kan komma att beröras av ny bebyggelse. I samband med detaljplane-

läggning, inom utbyggnadsområdena, är det aktuellt med arkeologisk utredning för att klarlägga förekomst av fornlämningar.

Bostadsbyggande

Sedan den 14 januari 2014 är "Bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet" ett sådant allmänt intresse som kommunerna ska främja bl.a. vid planläggning. Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen ska vara ett vägledande underlag. (Prop. 2012/13:178)

Muddertippningsplats

Länsstyrelsen har svårt att utläsa exakt position för den planerade muddertippningsplatsen. Den verkar dock ligga inom eller farligt nära skyddsområdet för Kattegatt-torsken, vilket är direkt olämpligt.

Planering av havet

Länsstyrelsen noterar att Halmstad kommun tar upp Laholmsbukten som en gemensam angelägenhet för flera kommuner och att planeringen av Laholmsbukten är en fråga som med fördel skulle kunna bedrivas gemensamt med berörda kommuner. Länsstyrelsen är positiv till ett sådant gränsöverskridande kommunalt arbete och vill uppmuntra kommunerna till ett sådant samarbete. Länsstyrelsen vill tipsa om det gränsöverskridande kommunala arbetet med blå översiktsplan som bedrivs i norra Bohuslän.

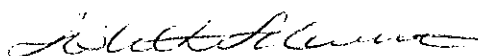
Övrigt


Länsstyrelsens yttrande innebär inget ställningstagande avseende de i översiktsplanen föreslagna verksamheterna och åtgärder för vilka krävs prövning enligt miljöbalkens bestämmelser.

DELTAGANDE MM

Länsstyrelsen har sänt ärendet på remiss internt samt till Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Skåne län, Post- och Telestyrelsen, SGI, SGU, Skogsstyrelsen, Swedegas AB Svenska Krafnät och Trafikverket. Erhållna remissvar har legat till grund för yttrandet.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsrådet Lisbeth Schultze, beslutande, länsarkitekt Cecilia Engström, deltagande samt planarkitekt Anna Nilsson, föredragande. Därutöver har representanter från länsstyrelsens olika sakområden deltagit.


Lisbeth Schultze


Anna Nilsson

Bifogas yttranden från:

SGI, 581 93 Linköping

Trafikverket, 405 33 Göteborg

Skogsstyrelsen, 551 83 Jönköping

SGU, Box 670, 751 28 Uppsala

Post- och Telestyrelsen, Box 5398, 102 49 Stockholm

Länsstyrelsen i Kronobergs län, 351 86 Växjö

Länsstyrelsen i Skåne län

Havs- och vattenmyndigheten, Box 11 930, 404 39 Göteborg

Kopia:

Ovanstående som lämnat yttrande

Boverket, Box 534, 371 23 Karlskrona

Planmappen



Vår referens / Regionkontor Göteborg
K Bergdahl

Datum
2014-02-03

Ert datum
2014-01-02

Beteckning
5.1-1303-0218

Er beteckning

401-8579-13
LÄNSSTYRELSEN/HALLAND

2014-02-03

Dnr 401-8579-13

Via e-post:
Länsstyrelsen Hallands län
Samhällsbyggnadsenheten
halland@lansstyrelsen.se
kopia till:
Lena du Rietz
lena.durietz@lansstyrelsen.se

Framtidsplan 2030 – Strategisk översiktsplan för Halmstad kommun

Yttrande över utställningshandling 2013-11-26

Statens Geotekniska Institut (SGI) har av Länsstyrelsen i Hallands län erhållit rubricerad översiktsplan, med begäran om yttrande. Vårt yttrande omfattar bedömning av hur planförslaget beaktar geotekniska säkerhetsfrågor (t.ex. ras, skred, erosion samt geotekniska säkerhetsrisker i samband med översvämning). Ytrandet omfattar inte markmiljötekniska frågor.

SGI har tidigare lämnat yttrande på samrådshandlingen, daterat 2013-04-17, diariernr. 5.1-1303-0218.

SGI:s synpunkter

SGI kommenterade i tidigare yttrande att hantering av geotekniska säkerhetsfrågor bör redovisas även för befintlig bebyggelse. Kommunen anger i samrådsredogörelsen att "uppsatta planeringsinriktningar för översvämningskänsliga områden har bärighet även på ras och skred". Man säger dock inget om hantering av befintlig bebyggelse.

SGI vill påpeka att den kartering av stabilitetsförhållanden som gjordes i MSB:s (dåvarande Räddningsverket) regi 1994, och som redovisas som skredrisk i kartan "Risk och hänsyn", bygger på en idag omodern metodik. SGI rekommenderar att kommunen uppdaterar karteringen så att bebyggda områden inte i onödan pekats ut som ras- och skredkänsliga, och att de bebyggda områden som har låga skredsäkerheter blir tillräckligt utredda och åtgärdade vid behov.

SGI vill trycka på att det i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Vi vill också framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. vallar, kan medföra geotekniska säkerhetsrisker vilket också måste beaktas.

Sammanfattningsvis har SGI inga synpunkter på planförslaget förutsatt att ovanstående beaktas.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

Enligt uppdrag


Ann Louise Elliot


Karin Bergdahl

Statens geotekniska institut

Huvudkontor

Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

581 93 LINKÖPING

Tel 013-20 18 00

Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg

Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B

Postadress: 412 96 GÖTEBORG

Tel 031-778 65 60

Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053

Org nr 20 21 00-0712

E-post sgi@swedgeo.se

Ärendenummer
TRV 2014/1055
Ert ärendenummer
Dnr 401-8579-13

Dokumentdatum
2014-02-04
Sidor
1(1)



TRAFIKVERKET

Länsstyrelsen i Hallands län

301 86 Halmstad

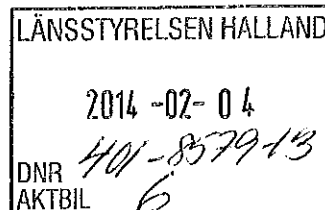
Kopia till:

Halmstad kommun - Samhällsbyggnadskontoret
Diariet - avslut

Förslag till framtidsplan 2030, Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun.

Ärendet

Länsstyrelsen i Hallands län har översänt det utställda planförslaget för eventuella synpunkter och avser att lämna ett samlat yttrande för statliga intressen.



Trafikverkets synpunkter

Stråk Nordost – Sannarp, Gustafsfält, Vallås, Snöstorp, Brogård

I översiktsplanen pekas ett område ut för verksamheter väster om Vallås, längs med E6. Området gränsar till så väl E6 som riksväg 25 vilka båda utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §.

Trafikverket har generellt sett en restriktiv inställning till etableringar i anslutning till E6 trafikplatser då dessa har en tendens att skapa nya lokala och regionala trafikflöden i ett stråk där långväga och genomgående transporter samt kollektivtrafiken ska prioriteras.

Trafikverket vill därför poängtera att om trafiken i stråk 25 ökar kan behov uppstå av en direktpåfart mot norr i trafikplats 44, Halmstad östra. Trafikverkets önskan är därför att ett område undantas från exploateringen för att möjliggöra framtida behov av en direktpåfart alternativt att verksamheter ges tidsbegränsat bygglov på t.ex. 10 år med 5 års förlängning i omgångar.

Trafikverket har i övrigt inget ytterligare att erinra utöver tidigare lämnade synpunkter i samrådet.

För Trafikverket

Med vänlig hälsning

Helena Ekengren

Regional samordnare/Samhällsplanerare

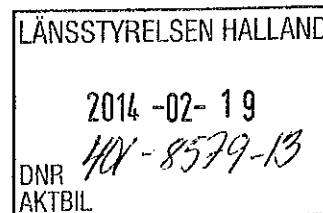
Hallands distrikt
Karin Malm
Ryttarevägen 8, 302 62 Halmstad
karin.malm@skogsstyrelsen.se
Tfn 035-13 68 44, fax 035-17 85 93

Datum
2014-02-17

Dariennr
2014/22

Er referens
Lena du Rietz

Länsstyrelsen
Slottsgatan 2
301 86 Halmstad



Angående förslag till Framtidsplan 2030, strategisk översiktsplan för Halmstads kommun

Lstn dnr: 401-8579-13

Skogsstyrelsen har tagit del av handlingar i rubricerat ärende. Vi har i ett tidigare skede yttrat oss över materialet, yttrande daterat 2013-05-02, och då framfört några olika synpunkter med utgångspunkt från skogliga intressen och friluftsliv. Utdrag ur vårt yttrande i kursiv stil nedan.

Ett antal områden pekats ut som särskilt värdefulla ur naturvårds- och friluftslivssynpunkt. Riksintresse för friluftsliv som berör Fylleåns dalgång föreslås ändras i sin utsträckning så att det inte längre omfattar området kring gården Ön utanför Skedala. Detta är ett välfrekventerat område för såväl stadsboende som landsbygdsboende, skolor och friluftsföreningar med flera. Därför bör det även fortsättningsvis ingå i riksintresset. Riksintresseområdet föreslås en utökning i norr runt Simlångssjöarna vilket är bra. Dock bör den mer exakta avgränsningen ses över. Till exempel är inte Långhultamyrens naturreservat med sina vandringsleder och skidspår med. Detta område bör också omfattas av riksintresset för friluftsliv.

Så vitt vi kan se omfattas fortfarande inte Långhultamyren av riksintresse för friluftsliv, om ändock av riksintresse för naturvård. Området kring friluftsgården Ön ser dock ut att ingå i riksintresset för friluftsliv vilket är bra.

Översiktsplanen pekar också ut tre större ostörda områden i kommunen. Ett i gränsen mot Laholms kommun i de södra delarna av kommunen, ett ligger norr om Slättåkra och ett i trakterna kring Sävsered. Det senare området bedöms vara oförenligt med vindkraftsetablering, något som Skogsstyrelsen håller med om med tanke på områdets höga natur- och rekreationsvärden. Området norr om Slättåkra, bedöms i översiktsplanen kunna tåla en viss etablering av vindkraft. Samtidigt säger översiktsplanen att stora opåverkade områden så långt som möjligt skall skyddas mot åtgärder som kan påverka områdets karaktär. En vindkraftsetablering i ett stort opåverkat område torde påverka känslan av ostördhet. Sådana här orörda och tysta områden blir allt mer ovanliga i landskapet idag och etablering av verksamheter så som vindkraft i dessa områden bör därför prövas restriktivt.

Här tycks det förstnämnda stora opåverkade området ha plockats bort så att endast två områden återstår. Vad är motivet till detta? Likaså håller

kommunen fast vid att det bör gå att etablera vindkraft i det sistnämnda området vid Slättåkra i kommunens norra del. Risken är att man i så fall urholkar känslan av orördhet i detta område.

Man bör också tänka på att ta hänsyn till de områden i kommunens inre delar som inte omfattas av riksintresse för friluftsliv eller naturvård. Dessa områden har även de värden knutna till sig, även om de ännu inte pekats ut och identifierats.

Vi står fast vid de synpunkter som vi framförde i vårt förra yttrande och har inget ytterligare att tillägga i detta skede av planprocessen.

Med vänlig hälsning



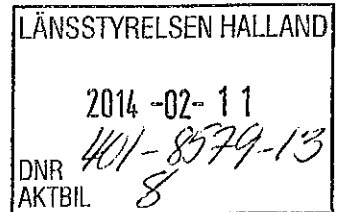
Anders Settergren
Ställföreträdande distriktschef



Karin Malm
Skogskonsulent

Länsstyrelsen Hallands län

halland@lansstyrelsen.se
lena.du.rietz@lansstyrelsen.se



Angående utställning och granskning av Framtidsplan 2030 – Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 15 januari 2014 erhållit rubricerat ärende för yttrande från länsstyrelsen.

SGU har tidigare lämnat synpunkter i samrådsfasen den 19 april 2013 (vårt dnr 33-578/2013).

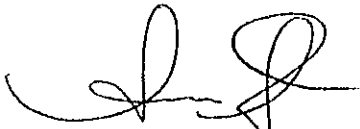
SGU ser mycket positivt på att det i framtidsplanen tydligt framgår att de naturstensfyndigheter markerade som riksintresse i kommunen ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra pågående eller framtida brytning. Vi vill i det sammanhanget ytterligare understryka vikten av att vara varsam vid efterbehandlingsarbetet efter avslutad verksamhet. Återställning bör syfta till att skapa en säker miljö för människor och djur. I övrigt bör bergmaterialet lämnas oförstört och inte övertäckas.

Därutöver rekommenderar SGU att översiktsplanen resonerar kring förutsättningar för skred respektive förutsättningar för ras. Översiktsplanen nämner just nu bara skredrisker, men inom de flesta sådana markerade riskområden i granskningshandlingarna är det ingen risk för skred. Däremot finns det förutsättningar för ras, bland annat i Nissans dalgång. Förutsättningar för skred finns på några få ställen, bland annat i Suseåns dalgång. Alla allvarliga naturolyckor i Sverige har varit av typen jordskred.

Längs Suseån finns lera och silt och det kan finnas förutsättningar för jordskred om marken lutar. I den landsomfattande inventering som SGU gjort med hjälp av nationell höjdmödel har inga gamla stora skredärr påträffats längs ån. Jordarterna längs Nissan och Fylleån består mestadels av sand och grus, lera förekommer i begränsad omfattning. I den landsomfattande inventeringen hittas inga stora skredärr längs dessa vattendrag. Däremot syns små ras i sand- och grusbranterna mot vattendragen. Raviner är en annan typ av erosionsfenomen som också finns längs de här vattendragen. Ravinbildning är dock en långsam process.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Anna Åberg.

I den slutliga handläggningen av ärendet har även statsgeologerna Mats Engdahl, Lena Lundqvist och Gunnel Ransed (föredragande) deltagit.



Anna Åberg

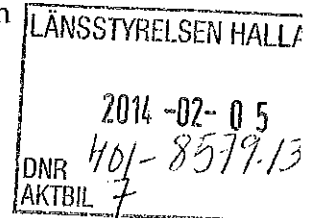


Gunnel Ransed

Yttrande
Datum
2014-02-03

Ärendenummer
401-77-14

Länsstyrelsen i Hallands län
301 86 Halmstad



Utställning av förslag till Framtidsplan 2030 – Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, Hallands län.

Ref till utställningshandling 2013-11-26.

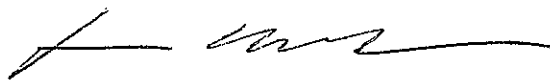
Översiktsplan för Halmstads kommun har av Länsstyrelsen i Hallands län översänts till Länsstyrelsen i Kronobergs län för synpunkter.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har under samrådstiden lämnat ett yttrande daterat 2013-04-16 och konstaterar att lämnade synpunkter har tillgodosetts. Länsstyrelsen anser att planförslaget är väl genomarbetat.

Deltagande

Beslut i ärendet har fattats av länsarkitekt Lars Hederström efter föredragning av bitr. länsarkitekt Gunnel Henriksson.

I beredning av ärendet har även företrädare för sakområdena vattenvård, naturvård, miljöskydd, kulturmiljövård och landsbygdsutveckling deltagit.



Lars Hederström



Gunnel Henriksson

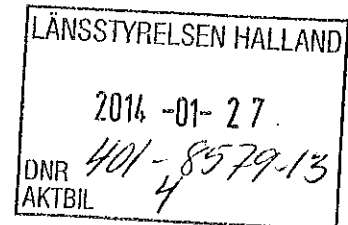
Kopia:

Halmstads kommun, Kommunstyrelsen, Box 153, 301 05 Halmstad
Akten



Datum	Vår referens	Sida
2013-01-27	Dnr: NS2	1(2)
Ert datum	Er referens	
2014-01-02	401-8579-13	

Nätsäkerhetsavdelningen
Håkan Swedenborg
08-678 58 26
hakan.swedenborg@pts.se



PTS har av Länsstyrelsen Halland ombetts att inkomma med synpunkter på "Förslag till framtidsplan 2030, strategisk översiktsplan för Halmstads kommun".

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen har även år 2009 presenterat en Bredbandsstrategi. Målet i bredbandsstrategin är att 90 procent av befolkningen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Detta mål är även fastslaget i den digitala agendan.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland

Kommunikationsmyndigheten PTS

Post- och telestyrelsen

Postadress:
Box 5398
102 49 Stockholm

Besöksadress:
Valhallavägen 117
www.pts.se

Telefon: 08-678 55 00
Telefax: 08-678 55 05
pts@pts.se

annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Håkan Swedenborg



Länstyrelsen
Skåne

YTTRANDE

1(1)

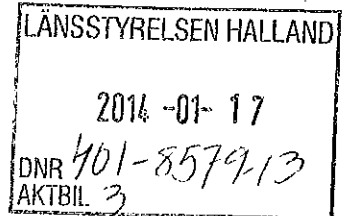
2014-01-15

Dnr 401-899-2014

00-A-0069

Kontaktperson
Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Hanne Haas
010-22 41 352
hanne.haas@lansstyrelsen.se

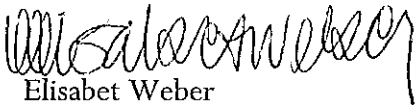
Länstyrelsen i Hallands län
Att: Lena du Rietz
301 86 Halmstad

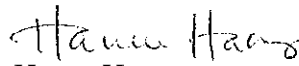


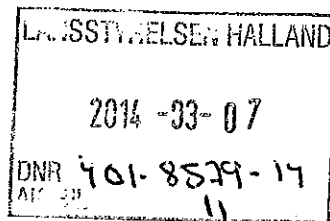
Granskning av Framtidsplan 2030, Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun

Länstyrelsen har i samrådsskedet till Länstyrelsen i Hallands län lämnat synpunkter på förslaget, men avstår i detta skede från att yttra sig i ärendet.

I detta ärende har Elisabet Weber varit beslutande och planhandläggare Hanne Haas föredragande.


Elisabet Weber


Hanne Haas



Datum
2014-02-03

Dnr
157-14
Ert Dnr

Mottagare
Länsstyrelsen Hallands län, samhällsbyggnadsenheten
301 86 Halmstad

Handläggare
AnnaKarin Fridh
Havsplanering och maritima frågor
annakarin.fridh@havochovatten.se

Direkt
010 698 60 25

Granskning av strategisk översiktsplan för Halmstad kommun

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av Halmstad kommuns förslag till översiktsplan.

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

Detta yttrande har beslutats av avdelningschefen Björn Sjöberg efter föredragning av utredaren AnnaKarin Fridh.



Björn Sjöberg



AnnaKarin Fridh

KF § 59

KS 2010/0369

Beslut om att anta Framtidsplan 2030 ÖP

Beslut

- 1 Kommunfullmäktige beslutar att anta ny kommunomfattande översiktsplan "Framtidsplan 2030 – Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun" (bilaga 1) med den justeringen att 4 stycket under rubriken Planeringsinriktning - Bebyggelse på landsbygden på sid. 23 får följande lydelse: Ny, enstaka bebyggelse utanför befintlig bebyggelsestruktur tillkommer normalt inte inom riksintresse för högexploaterad kust. Undantag kan, efter särskild prövning, medges där bebyggelsetryck saknas. Motsvarande förhållningssätt tillämpas vad gäller områden med höga landskapsvärden.
- 2 Kommunfullmäktige beslutar att godkänna utlåtande (bilaga 2), daterat 2014-04-01.
- 3 Kommunfullmäktige beslutar att upphäva nu gällande översiktsplan, ÖP 2000.
- 4 Kommunfullmäktige beslutar att upphäva nu gällande fördjupade översiktsplaner tillhörande ÖP 2000: Gamletull, Getinge, Kärleken- Kårarp, Simlångsdalen, Östra stranden, Halmstads hamn, Söder, Söder Gullbrandstorp och Tylösand-Frösakull-Sandhamn samt tematiskt tillägg Vindkraft.

Ärendet

Kommunstyrelsen gav 2010-11-16 stadskontoret (numera samhällsbyggnadskontoret) i uppdrag att arbeta fram en ny kommuntäckande översiktsplan för Halmstads kommun.

Den nu framtagna antagandehandlingen för översiktsplanen bygger på fingerstråk med tätorter i rader likt pärlor på ett band ut från staden, där tätortsutveckling, offentlig och kommersiell service och kollektivtrafik koncentreras. Mellan stråken slås vakt om de höga landskapsvärdena.

Planen ställdes ut och granskades mellan den 20 december 2013 - 28 februari 2014.

Av utställningen dras slutsatser som har genererat följande förändringar i planen: Nya riksintresseområdena för vindbruk pekats ut i planen. Energimyndigheten tog den 16 december 2013 beslut om nya riksintressen för vindbruk och att de gäller omgående. Tidigare utpekade riksintresseområden från 2008 upphör att gälla i och med beslutet.

Harplinge- Östra delen av område V6 (öster om gamla banvallen) ändras från område för verksamheter till område för bostäder.

Ytterligare förändringar i text och kartor har gjorts i syfte att rätta till sakfel och för att ytterligare förtydliga planen.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att anta översiktsplan "Framtidsplan 2030 – Strategisk översiktsplan för Halmstads kommun" och samtidigt godkänna tillhörande utlåtande samt upphäva nu gällande översiktsplan ÖP 2000 med tillhörande fördjupade översiktsplaner samt tematiskt tillägg.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsens protokoll 2014-05-13, § 153.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott 2014-04-29, § 98.

Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott bordlade ärendet vid sammanträdet 2014-04-15, KSU § 88.

Kommunstyrelsen gav 2010-06-08 stadskontoret i uppdrag att ta fram projektbeskrivning och tidplan inför revidering av den kommunomfattande översiktsplanen.

Projektbeskrivningen för den nya översiktsplanen behandlades i chefsgruppen och i samordningsgruppen.

Kommunstyrelsen beslutade 2010-11-16 att ge stadskontoret i uppdrag att med framtagen projektbeskrivning som grund ta fram en ny kommunomfattande översiktsplan.

Arbetet med översiktsplanen inleddes officiellt med en kick-off för kommunstyrelsen och bolags- och förvaltningschefer 2011-03-21. Vid flera tillfällen därefter har sedan diskussioner i kommunstyrelsen samt kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott genomförts.

Programmet godkändes av kommunstyrelsen 2011-11-29. Med programhandlingen som grund genomfördes under april och maj 2012 en bred medborgardialog runt om i kommunen. Med programmet och dialogen som utgångspunkter har samrådsversion av översiktsplanen tagits fram.

Samrådsversionen av översiktsplanen godkändes och beslutades av kommunstyrelsen 2013-02-26 och sändes ut på ett två månaders långt samråd.

Efter samrådet har översiktsplanen varit uppe för information och diskussion hos planens styrgrupp kommunstyrelsen under två tillfällen, 2013-06-11 och 2013-09-03, vid ett av dessa tillfällen har inriktningsbeslut för ÖP tagits.

Efter samrådet bearbetades planen och en utställningshandling togs fram.

Utställningsversionen av planen godkändes och beslutades av kommunstyrelsen 2013-11-26 och sändes ut på en två månaders lång utställning och granskning.

Med inkomna yttranden under utställningen som grund har nu smärre justeringar av planen gjorts.

Andra grupper

Med översiktsplanens programhandling som grund genomfördes under april och maj 2012 en

bred medborgardialog runt om i kommunen.

Samråd med allmänheten och andra berörda aktörer genomfördes under mars till och med maj 2013.

Planen var utställd och granskades mellan den 20 december 2013 - 28 februari 2014.

Yrkanden m m

Maria Johansson (V) yrkar att ärendet återremitteras och att följande ändringar görs, varefter översiktsplanen ställs ut på nytt:

- Att områden i kartor och texter om Halmstads Flygplats markeras som framtida möjligt bostadsområde och texter anpassas till samarbete med Ängelholm om flygresenärer.
- Att område mellan Fylgiaparken och Fyllinge utreds för ett möjligt nytt område för bostäder
- Att avsnitt som gäller strandskydd skall ha skrivningar om största möjliga nivå på strandskyddet. Avsnitt om LIS och lägre strandskydd t ex i Tylösand ska strykas.
- Att hela Öpl ska gås igenom för att visa på områden möjliga för placering av kolonistugor/-kolonilotter utan krav som för permanentbostäder.
- Att skrivningar om samlokalisering av skolor och förskolor ska strykas ur planen.
- Att översiktsplanen ska innehålla möjlighet för ett framtida nytt reningsverks lokalisering.
- Att områden utmed E6 med möjlighet för mindre vindkraftverk ska utredas i ny vindkraftplan
- Att områden för möjlig utbyggnad av golfbanor i områden Väster-Söndrum-Sandhamn-Tylösand- Frösakull ska ändras så att möjlighet finns att bygga fler bostäder i området. Texter om effektiv markanvändning och förtätning på Öster ska strykas i planen. Istället skall texten ta upp behoven av att bygga fler hyresrätter i området Väster- Söndrum.
- Att skrivningen på sid 23 om planeringsinriktning bebyggelse på landsbygden ska vara kvar som tidigare, d v s Centerns yrkande om undantag avslås.

(Texten skall vara: "Ny enstaka bebyggelse utanför befintlig bebyggelsestruktur tillkommer inte inom riksintresse för högexploaterad kust. Inom områden med höga landskapsbildsvärden eller som omfattas av kulturmiljöprogrammet råder restriktivitet mot ny bebyggelse"

C har yrkat skrivningar som medger undantag från strandskydd och kulturmiljöprogram genom en ändrad text som säger att undantag efter särskild prövning skall kunna medges där bebyggelsetryck saknas. Vi vill värna strandskyddet och landskapet.)

- Att skrivningen på sid 43 om planeringsinriktning av Befintliga handelsområden ändras i första stycket till: "Centrum och Stenalyckan/Eurostop ökar sin attraktivitet- inga nya externa handelsområden tillkommer. Inga ytterligare ytor för handel bör heller tillåtas vid

Flygstaden." (= MP:s yrk)

- Att tillägg till skrivningen om handel på sid 43 görs med texten: "Befintliga handelsområden bör utvecklas mot mer skrymmande handel och sällanköpshandel." (för att öka möjligheter och förutsättningar för att behålla dagligvaruhandel i våra olika bostadsområden)
- Att texten på sid 52 i ÖP : "Områden med höga kulturmiljövärden värnas för att bevara och utveckla kommunens identitet. Inom områden med höga kulturmiljövärden följs rekommendationerna i kulturmiljöprogrammet" skall vara kvar.

(KSU har föreslagit att där bara ska stå "Kulturmiljöerna är viktiga värdeskapare". Då finns inget skydd mot exploatering av miljöer med höga kulturella värden.)

- Att Alla planer på/ skrivningar om en eventuell ny förbindelse över Nissan i förlängningen av Södra Infarten tas bort sid 135 karta staden, sid 138, sid 151, sid 154 mfl. (=MP:s yrk)
- Att den nya bron i närheten av Slottsmöllebron tas bort sid 135 karta staden, sid 144 (=MP:s yrk)
- Att centrumnoden vid slottsmöllans tegelbruk tas bort. Centrumnoden i stråk Norr lokaliseras istället till ett mer centralt läge på Kärleken eller Sofieberg sid 135 karta staden, 145 (=M P:s yrk)

Henrik Oretorp (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag med följande justeringar:
sid 135 i ÖP, Staden
Pil vid flyget västerut stryks
sid 23 i ÖP

Texten i 4 stycket under rubriken Planeringsinriktning - Bebyggelse på landsbyggden, ges följande lydelse: Ny, enstaka bebyggelse utanför befintlig bebyggelsestruktur tillkommer normalt inte inom riksintresse för högexploaterad kust. Undantag kan, efter särskild prövning, medges där bebyggelsestryck saknas. Motsvarande förhållningssätt tillämpas vad gäller områden med höga landskapsvärden.

Carl Fredrik Graf (M), yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag med den justering som Henrik Oretorp (C) framställt såvitt gäller sidan 23.

Jenny Axelsson (C), Anna-Lena Cumtall (KD) och Suzanne Åkerlund (FP) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag med de justeringar som Henrik Oretorp (C) framställt.

Tove Bergman (MP) yrkar att ärendet återremitteras och att följande ändringar görs, varefter översiktsplanen ställs ut på nytt:

- Sidan 43, inriktning Befintliga handelsområden utvecklas, stycke 1, ny formulering: "Centrum och Stenalyckan/Eurostop ökar sin attraktivitet – inga nya externa handelsområden tillkommer. Inga ytterligare ytor för handel bör heller tillåtas vid Flygstaden."
- Sidan 135 karta staden, sidan 138, 151, 154 m fl – Alla planer på/skrivningar om en eventuell ny förbindelse över Nissan i förlängningen av Södra infarten tas bort.
- Sidan 135 karta staden, sidan 144 – Den nya bron i närheten av Slottsmöllebron tas bort.

- Sidan 135 karta staden, sidan 145 – Centrumnoden vid Slottsmöllans tegelbruk tas bort. Centrumnoden i stråk Norr lokaliseras istället till ett mer centralt läge på Kärleken eller Sofieberg.
- Sidan 135 karta staden, sidan 145 – Utbyggnadsområdet vid Folkparken (B48) tas bort.

Tony Stané (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden (M) ställer först proposition på om ärendet ska avgöras idag eller återremitteras i enlighet med Tove Bergmans (MP) och Maria Johanssons (V) yrkande och finner att ärendet skall avgöras idag.

Votering begärs.

Följande voteringsproposition godkänns: "Den som stödjer att ärendet skall avgöras idag röstar ja och den som stödjer Marie Johanssons (V) och Tove Bergmans (MP) yrkande röstar nej."

Vid omröstningen avges 64 ja-röster och 7 nej-röster, allt enligt voteringslista § 59, bilaga 1.

Ärendet skall således avgöras idag.

Ordföranden (M) ställer därefter proposition på kommunstyrelsens förslag och på Henrik Oretorps (C) m.fl:s ändringsyrkande på sidan 135 i ÖP och finner att kommunstyrelsens antagits.

Votering begärs.

Följande voteringsproposition godkänns: "Den som stödjer kommunstyrelsens förslag röstar ja och den som stödjer Henrik Oretorps (C) m.fl:s ändringsyrkande röstar nej."

Vid omröstningen avges 54 ja-röster, 15 nej-röster och 2 avstår; allt enligt voteringslista § 59, bilaga 2.

Ordföranden ställer därefter proposition på kommunstyrelsens förslag och på Henrik Oretorps (C) m.fl:s yrkande om textändring på sidan 23 och finner att Henrik Oretorps (C) m.fl:s ändringsyrkande antagits.

Votering begärs.

Följande voteringsproposition godkänns: "Den som stödjer Henrik Oretorps (C) m.fl:s ändringsyrkande röstar ja och den som stödjer kommunstyrelsens förslag röstar nej."

Vid omröstningen avges 39 ja-röster, 31 nej-röster och 1 avstår; allt enligt voteringslista § 59, bilaga 3.

Ordföranden (M) efterhör slutligen om kommunstyrelsens förslag i övrigt kan antas och finner att så är fallet.

Kommunfullmäktige beslutar således i enlighet med kommunstyrelsens förslag men med den textförändring Henrik Oretorp (C) m.fl. yrkat såvitt gäller sidan 23.

Reservation

Centerpartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Miljöpartiet reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.

Vid protokollet

Kai Sällström

Justerat 2014-06-19

Ordförande

Justerare

Ann-Charlotte Westlund

Arife Yeniler

Ante Hultin

