FRAMTIDSPLAN 2050
HALMSTADS KOMMUN

Kommunomfattande översiktsplan

GRANSKNINGSHANDLING

KOMMUNSTYRELSEN 2021-09-21

KS 2018/00745

Halmstad

Innehållsförteckning

Välkommen att ta del av granskningsförslaget till Halmstads kommuns nya översiktsplan! 4
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN? 5
ÖVERSIKTSPLANENS OLIKA DELAR 6
Framtidsbild 2050 6
Del A: Strategiska planeringsinriktningar 6
Del B: Användning av mark- och vattenområden 6
Del C: Riksintressen och mellankommunala intressen 6
Del D: Hållbarhetsbedömning 7
FRAMTIDSBILD 2050 8
Från vision till verklighet 8
Kommunens mål och visioner 9
Utmaningar för Halmstads kommun 11
Framtidsbilder för den fysiska planeringen 14
DEL A: STRATEGISKA PLANERINGSINRIKTNINGAR 18
Om del A 18
1. Fingerstruktur - Att bygga i stråk 19
2. Halmstad som regional tillväxtmotor 24
3. En god livsmiljö 27
4. Ett starkt och varierat näringsliv 33
5. Natur- och kulturmiljövärden 36
6. Yteffektivt och hållbart transportsystem 40
7. Ett robust samhälle i ett förändrat klimat 44
8. Tekniska system i ett hållbart samhälle 46
9. Risker och störningar 49
10. Miljökvalitetsnormer för vatten, luft och buller 52
DEL B: ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN 54
Om del B 54
Strategi för hur vi växer 54
Bostadsförsörjning 58
Staden Halmstad 60
Strategier för staden 60
Stadens stråk 61
Stadens bebyggelse 63
Stadens centrum 65
Stadens centrumnoder och service 67
Stadens näringsliv och service 68
Stadens klimatanpassning 69
Stadens grönstruktur 71
Stadens kommunikationer 74
Norra kuststråket 81
Haverdal 84
Harplinge 88

Steninge 91
Gullbrandstorp 94
Nordvästra stråket 96
Getinge 99
Kvibille 103
Kommunikationer 104
Nordöstra stråket 107
Oskarström 112
Åled 115
Älvasjö 117
Östra stråket 119
Simlångsdalen 122
Skedala 126
Marbäck 128
Södra stråket 130
Trönninge 133
Eldsberga 137
Havet, kusten och stränderna 139
Havet och kustvattnet 139
Stränderna 140
Gröna kilar 144
Slättlandskapet med åarna 144
Skogslandskapet 148
DEL C: RIKSINTRESSEN OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN 151
Om del C 151
Riksintresse för naturvård 152
Riksintresse för friluftsliv 158
Riksintresse för kulturmiljövård 163
Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler 169
Riksintresse för kommunikationer (3 kapitlet §8 miljöbalken) 170
Riksintresse för vindbruk 173
Riksintresse och områden av betydelse för totalförsvaret 175
Riksintresse för särskilda hushållningsbestämmelser 178
Natura 2000 180
Mellankommunala intressen 188
Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) 192
DEL D: HÅLLBARHETSBEDÖMNING 194
Om del D 194
Hållbarhetsbedömning – tre alternativa förslag 196
22 utvärderade hållbarhetsaspekter 196
Social hållbarhet 196
Ekologisk hållbarhet 197
Ekonomisk hållbarhet 198
Metod för bedömning av alternativen 200

Bedömning av nollalternativet 200
Bedömning av alternativ 1 203
Bedömning av alternativ 2 206
Samlat resultat från bedömningen 209
Experternas rekommendation 212
Val av alternativ 214
Konsekvensbedömning av planförslaget med MKB 215
Sammanfattning av planförslagets konsekvenser 215
Betydande miljöpåverkan 219
Måluppfyllelse 226
Kommunens framtidsbilder 226
Folkhälsomål 228
Miljökvalitetsmål 230
Agenda 2030 233
Samlad bedömning 236
Fördjupad miljökonsekvensbedömning - påverkan på Fylleån 237
FÖLJDUPPDRAG OCH GENOMFÖRANDE AV ÖVERSIKTSPLANEN 238
Fördjupad översiktsplan för Larsfrid och Vilhelmsfält 239
Fördjupad översiktsplan för centrum –Centrumutvecklingsplan 2050 239
SAMRÅDSREDOGÖRELSE 240

Bilaga 1: Förklaring mark och vattenanvändning
Bilaga 2: Områdesbeskrivningar

Välkommen att ta del av granskningsförslaget till Halmstads kommuns nya översiktsplan!

Detta är granskningshandlingen av Framtidsplan 2050 - kommunomfattande översiktsplan. Handlingen är beslutad av kommunstyrelsen 2021-09-21. Granskningstiden är 1 oktober - 5 december 2021. Se Halmstads kommuns hemsida via länken www.halmstad.se/framtidsplan2050 om hur du lämnar synpunkter.

Översiktsplanen handlar om hur kommunens mark- och vattenområden ska användas.

Framtidsplan 2050 visar på kommunens fysiska utveckling fram till år 2050. Halmstad är en kommun som växer, för att kunna göra detta på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt planerar kommunen med en beredskap för 23 000 bostäder samt alla de andra funktioner som krävs såsom arbetsplatser, samhällsservice och teknisk infrastruktur i den växande kommunen.

I Framtidsbild 2050 har fyra visionsberättelser målats upp dit vi vill nå år 2050. För att nå dessa finns geografiska strategier för hur kommunens mark och vatten ska planeras.

Översiktsplanens huvuddrag förklaras på två minuter i filmen nedan, börja gärna med att ta del av denna:

LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

Översiktsplanen är digital och för att du lättare ska komma igång med att sätta dig in i förslaget finns en instruktion här: LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

Om du hellre vill läsa översiktsplanen i pdf-format laddar du ner den här:

LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Översiktsplanen utgör kommunens långsiktiga bedömning av hur mark- och vattenområden bör användas och bebyggelsen utvecklas i stora drag. I översiktsplanen talar kommunen om hur man vill att stad och land ska utvecklas, var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och vilka områden som bör bevaras. I planen beskrivs också vilka hänsyn som ska tas till allmänna intressen såsom kulturhistoriska kvalitéer, naturvärden och risker samt hur riksintressen skall hanteras.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men är ett viktigt strategiskt verktyg där framtida behov vägs mot tillgängliga resurser. Översiktsplanen är vägledande för detaljplaner och för beslut i enskilda ärenden om byggande och annan användning av mark- och vattenområden. Det kan bland annat handla om bostadsbyggande, verksamhetsområden, handel, service, fritid och rekreation.
Översiktsplanen utgör bedömningsunderlag både för kommunen, länsstyrelsen och domstolar. Den ger dock inga rättigheter eller skyldigheter. Översiktsplanen har ett långt tidsperspektiv. I denna översiktsplan som siktar mot år 2050 blickar vi framåt 30 år.

Vad säger lagen om översiktsplan?

Översiktsplanering lagregleras genom plan- och bygglagen (PBL) och bestämmelserna i miljöbalken (MB). När ett planförslag är framtaget ska det enligt PBL formellt samrådas med bl.a. länsstyrelsen och andra berörda kommuner. Kommunen ska också 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 utifrån inkomna synpunkter. Den bearbetade versionen, granskningshandlingen, presenteras i granskningen återigen för berörda innan planen antas politiskt. Översiktsplanen skall hållas aktuell. Varje mandatperiod ska kommunen ta ställning till om översiktsplanen är aktuell. En aktualitetsöversyn gjordes i Halmstads kommun våren 2018 där kommunfullmäktige konstaterade att ”Framtidsplan 2030” behövde förnyas.

Processen för Framtidsplan 2050

Januari 2019 beslutade kommunstyrelsen att en översiktsplan som blickar fram till år 2050 ska tas fram.

Samråd av översiktsplanen samt dess konsekvensbedömning hölls 5 november 2020 - 11 januari 2021 efter beslut i kommunstyrelsen. Hur samrådet bedrevs och vilka synpunkter som kom in redovisas i "Samrådsredogörelse Framtidsplan 2050".

Granskning sker från 1 oktober till 5 december 2021 efter beslut i kommunstyrelsen. Antagande beräknas ske första kvartalet 2022 efter beslut av kommunfullmäktige.

En rullande översiktsplanering

Kommunen tar fram en översiktsplan som siktar mot 2050. Det gör vi för att kunna möta framtiden på bästa sätt, att vara förberedda för en växande befolkning och för framtidens förändringar. Men det är långt till år 2050, det räcker med att tänka tillbaka 30 år i tiden innan mobiltelefoner fanns i varje persons hand, för att förstå att världen kommer att vara helt annorlunda 30 år framåt. Utvecklingen går allt snabbare och ingen vet vilka villkor Halmstad har om 30 år. Vi behöver ha en ständigt aktuell översiktsplan. Därför behövs en rullande översiktsplanering, där fördjupningar, tematiska tillägg och nya översiktsplaner tas fram vid behov.

ÖVERSIKTSPLANENS OLIKA DELAR

Framtidsplan 2050 blickar mot år 2050 och planerar med en beredskap för 23 000 nya bostäder.

Framtidsbild 2050

Framtidsbild 2050 utgör målbilden för översiktsplanen Framtidsplan 2050, andra strategiska dokument inom fysisk planering och efterföljande planering såsom detaljplanering och projektering. Med utgångspunkt från rådande omvärldstrender, de globala målen, kommunens förutsättningar, kommunens vision och de utmaningar vi står inför har en bild av vår framtida kommun målats upp. Detta presenteras i fyra visionsberättelser för de strategiska områdena *den inkluderande kommunen*, *miljömässig och ekologisk hållbarhet*, *attraktivitet och hållbar tillväxt* samt *framtidens välfärd*.

Del A: Strategiska planeringsinriktningar

Översiktsplanens del A beskriver på ett strategiskt och övergripande sätt hur Halmstads kommun i framtiden ska utvecklas och vilka värden som ska bevaras. Avsnittet består av 10 strategiska planeringsinriktningar. Varje strategisk planeringsinriktning består av ett antal planeringsinriktningar i punktform. Av dessa framgår hur kommunen avser behandla olika ämnesområden inom fysisk planering. Planeringsinriktningarna ska vara vägledande vid planering av mark, vatten och den byggda miljön. Dessa är vägledande i efterföljande planeringsskeden även inom frågeställningar som på grund av sin storlek, karaktär och aktualitet inte pekats ut geografiskt på markanvändningskartan. De strategiska planeringsinriktningarna är kommunövergripande och gäller för hela kommunens geografiska område.

I del A redovisas en strategisk karta som visar hur kommunens geografi avses utvecklas strategiskt. Här visas de stora och avgörande dragen i kommunens utveckling. Under de strategiska planeringsinriktningar där läsningen underlättas av informationen finns också kartor med förutsättningar (hänsynskartor i del C) kopplade.

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 samt de gröna kilarna med slätt- och skogslandskapet.

Större områden för bostadsbebyggelse pekas ut i översiktsplanen. Då kommunen är positiv till förtätning eftersom det är ett resurseffektivt och miljömässigt hållbart sätt att växa antas ytterligare bostäder inom mindre objekt tillkomma utöver vad som pekas ut. Förtätning inom ortsgränser ligger i linje med planeringsinriktningarna och har därmed stöd i översiktsplanen.

I del B finns mark- och vattenavvändningskartor som geografiskt redovisar förslagen utveckling av kommunen. Relevant kartavsnitt visas för de olika beskrivande texterna. Genom att klicka på enskilda områden i kartan nås ytterligare information om vad som gäller det separata området.

Del C: Riksintressen och mellankommunala intressen

I översiktsplanens del C beskrivs hur kommunen tillgodoser de riksintressen som gäller i Halmstads kommun. För några enstaka riksintresse har kommunen förslag på ändringar. Dessa framgår också i avsnittet. I denna del redovisas även mellankommunala intressen och på vilket sätt de hanteras i översiktsplanen. Var kommunen föreslår områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) framgår i del C.

I del C finns kartor som redovisar riksintressen. Utöver den sammanhängande texten om vardera riksintresse kan

information om separata områden nås genom att klicka på enskilda riksintresseområde i kartan. Till de mellankommunala intressena redovisas kommunens strategikarta som visar hur stråk respektive gröna kilar möter grannkommunerna. I del C redovisas även hänsynskartor. Av planeringsinriktningarna i del A framgår hur hänsyn ska tas till de olika värdena.

Del D: Hållbarhetsbedömning

I översiktsplanens del D görs en samlad bedömning av konsekvenserna enligt kraven i både plan- och bygglagen och miljöbalken. Här redovisas både miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser av föreslagen användning av mark och vatten. Områden där översiktsplanen riskerar att medföra betydande miljöpåverkan redovisas mer utförligt.

Del D består av två konsekvensbedömningar. En översiktlig bedömning visar konsekvenser utifrån de tre hållbarheterna och där tillhörande 22 olika aspekter för tre olika förslag. Det är nollalternativet dvs om Framtidsplan 2030 fortsätter gälla samt två olika alternativ på geografisk utveckling med olika mark- och vattenanvändning. Med denna konsekvensbedömning som underlag valdes ett av alternativen som kom att utgöra samrådsförslaget. Dessutom redovisas en fördjupad bedömning av det valda alternativet som föreslås i samrådet. Därutöver har en fördjupad miljökonsekvensbedömning tagits fram för att beskriva konsekvenserna på Fylleån från föreslagna områden i dess närhet.

FRAMTIDSBILD 2050

Framtidsbild 2050 är målbilden för översiktsplanen. Den beslutades av kommunfullmäktige 2019-10-31 §67. Väsentliga delar där mål och utmaningar framgår redovisas i efterföljande kapitel.

För att läsa dokumentet ”Framtidsbild 2050, Halmstads kommun” i sin helhet klicka på länken nedan.
LÄNK FINNS I KARTAN

Framtidsbild 2050 utgör målbilden för översiktsplanen Framtidsplan 2050, andra strategiska dokument inom fysisk planering och efterföljande planering såsom detaljplanering och projektering. Med utgångspunkt från rådande omvärldstrender, de globala målen, kommunens förutsättningar, kommunens vision och de utmaningar vi står inför har en bild av vår framtida kommun målats upp. Detta presenteras i fyra visionsberättelser för de strategiska områdena *den inkluderande kommunen*, *miljömässig och ekologisk hållbarhet*, *attraktivitet och hållbar tillväxt* samt *framtidens välfärd*.

Från vision till verklighet

Framtidsbilderna är målbilden för den fysiska planeringen. Här uttrycks visionen för hur vi vill att vår fysiska miljö ska utformas mot 2050. En fysisk miljö som hjälper oss att uppnå kommunens vision om *hemstaden*, *kunskapsstaden* och *upplevelsestaden*. Därför har fyra framtidsbilder målats upp, en för varje strategiskt utvecklingsområde där vi måste kraftsamla. Framtidsbilderna vägleder och ger en riktning mot vart vi strävar när vi sedan verkar för att göra vision till verklighet genom byggprocessens alla steg.

I översiktsplanen konkretiseras visionen i den kommunomfattande skalan. Därefter blir skalan allt mer detaljerad från fördjupade översiktsplaner, till detaljplaner som sätter ramverket för bygglov, bygghandlingar och byggnation. För att till slut bli verklighet och arenan för människors vardag, platserna där livet pågår.

Utgångspunkt i all fysisk planering är att utvecklas hållbart med människan i fokus. Det innebär att:

- Vi planerar mot ett tidsperspektiv som sträcker sig flera decennier.
- Vi planerar och dimensionerar utifrån den växande befolkningens behov år 2050.
- Vi utvecklas hållbart där utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.
- Vi i alla beslut som rör markanvändning beskriver de miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenserna.

Kommunens mål och visioner

Kommunens vision

Halmstads kommun har en vision. Denna är gemensam för hela kommunen och all vår verksamhet. Genom visionen beskrivs bilden av det framtida Halmstad.

När vi beskriver framtidens Halmstads är det berättelsen om en kommun där människor möts, växer och utvecklas. Det är berättelsen om en kommun med kärlek, livskvalitet, gemenskap och respekt. Många år från nu ska vårt arbete för en atmosfär som ger livslust, möjlighet till livslångt lärande, innovation, kreativitet och trygghet ha lett oss fram till vår vision om att vara en *hemstad*, *kunskapsstad* och *upplevelsestad*.

HEMSTADEN	KUNSKAPSSTADEN	UPPLEVELSESTADEN
Vi är en kommun där människor möts – med trygghet, respekt och kärlek.	Vi är en kommun där människor växer och utvecklas – genom livslångt lärande och kreativitet, företagsamhet och innovativt tänkande.	Vi har en atmosfär som ger livslust – genom aktivitet, gemenskap och livskvalitet.

Strategisk plan

För att lyckas uppnå visionen och infria löftet om att alla som bor, besöker och verkar i Halmstad ska få ut mer av livet, samtidigt som omvärldens allt större utmaningar påverkar oss har ett antal områden identifierats som är särskilt viktiga att utveckla. Dessa utvecklingsområden som framgår av kommunens strategiska plan är: *Den inkluderande kommunen*, *Miljömässig och ekologisk hållbarhet*, *Attraktivitet och hållbar tillväxt* samt *Framtidens välfärd*. För varje område har långsiktiga inriktningar formulerats. Detta hjälper hela kommunen att ha rätt fokus, göra prioriteringar och röra oss i visionens riktning. Inom varje utvecklingsområde har därför en framtidsbild målats upp som visar hur den fysiska miljön ska utformas och planeras för att denna ska bidra till kommunens önskade utveckling.

LÄNK TILL DEN STRATEGISKA PLANEN FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

Strategiska utvecklingsområden

Utmaningar för Halmstads kommun

Vi lever i en tid som förändras allt snabbare. För att möta framtiden på ett klokt sätt behöver vi möta upp mot de trender dit samhället rör sig. Utmaningarna beror på trenderna mot vilka hela samhällsutvecklingen rör sig, men också Halmstads förutsättningar och sammanhang, mot vad Halmstad vill vara, vilket framgår av visionen.

De tre utmaningar som sticker ut för Halmstads kommun och som vi särskilt behöver ha strategier för att hantera är:

- Klimatutmaningarna
- Jämlikhetsutmaningarna
- Infrastruktur för en ny tid

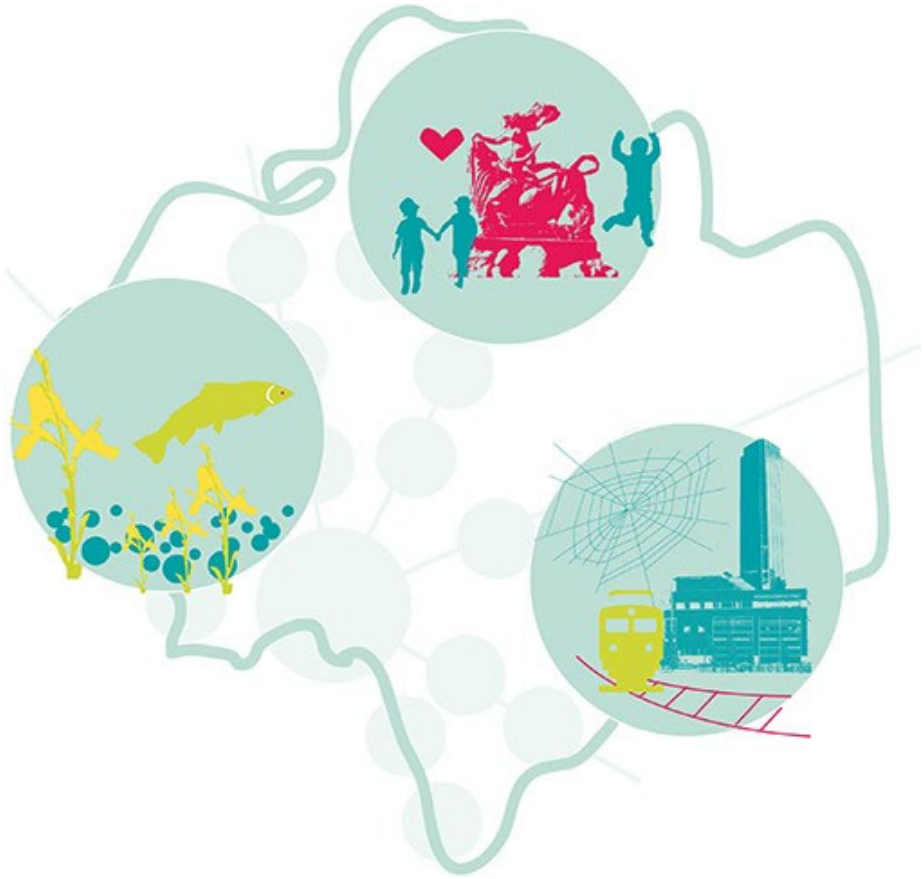


Illustration av Sweco Architects Malmö

Klimatutmaningarna

Halmstad är en kommun som i mycket hög utsträckning berörs av klimatförändringarna. Med läget vid kusten, Nissans utlopp, stadens läge och vanliga vindriktningar drabbas vi särskilt hårt av havsnivåhöjningen. I framtiden blir klimatet varmare och extrema väderhändelser såsom skyfallsregn blir allt vanligare. Vi behöver strategier för hur kommunen ska anpassas till ett förändrat klimat. Strategier för hur de av havsnivåhöjningen drabbade delarna av staden ska hanteras. Vi behöver avsätta mark för att kunna hantera skyfallsregn och värna dricksvattnet. Vi behöver utforma stad och land för att klara ett varmare klimat. Men vi behöver också planera för att minska effekterna på klimatet. Att hantera utmaningen gör inte bara Halmstad attraktivare i framtiden utan bidrar också till att uppnå de globala målen i Agenda 2030, i synnerhet mål 13 *bekämpa klimatförändringarna* och mål 11 *hållbara städer* men också flera andra mål.

Jämlikhetsutmaningarna

Halmstad brottas även idag med problem kring segregation och ojämlikhet. Dessvärre ökar ojämlikheten framåt när man ser på trenderna vart utvecklingen går. Ojämlikheten handlar i hög grad om materiell fördelning beroende på vad och om man jobbar. Men den blir allt mer komplex och flerdimensionell. Det finns flera delar som driver ojämlikheten mot allt större klyftor. Olika faktorer avgör vem som gynnas och missgynnas: geografisk position, finansiell styrka, individuell bakgrund och individuell förmåga. Om inte kommunen aktivt arbetar med att överbrygga denna accelererande ojämlikhet kommer vi få ett samhälle där många hamnar utanför, med alla de problem detta medför både på individ- och samhällsnivå. Denna framtidsutmaning behöver hanteras brett av kommunens olika verksamheter. Även i den fysiska planeringen kan vi göra mycket för att motverka en utveckling mot ökad ojämlikhet. Vi behöver bryta segregationen. Vi behöver planera för en blandning med bostäder för olika behov. Vi behöver ge förutsättningar för vardagliga möten över gränser. Vi behöver ha en tydlig målsättning och prioritera detta. Att hantera utmaningen bidrar också till att uppnå de globala målen i Agenda 2030, i synnerhet mål 10 *minskad ojämlikhet*.

Infrastruktur för en ny tid

En central framgångsfaktor för regioner är att lyckas vara uppkopplade mot rätt saker. Det gäller att Halmstad kan dra nytta av sin position som regionhubb mellan två storstadsregioner. Att vi underlättar in- och utpendling. Lägg där till megatrenden *en mer uppkopplad och självgående värld* och trenderna *mobilitets revolutionen*, *smartare städer*, *e-handelsexplotionen* och *leveransrevolutionen*. Det gäller att hänga med i utvecklingen, förbättra våra pendlingsrelationer och samtidigt utvecklas hållbart och klimatsmart. Infrastrukturen i kommunen behöver byggas ut och utvecklas för en ny tid. Det handlar om att bygga ut traditionell infrastruktur kring befintliga lösningar, men framförallt att hänga med i teknikutvecklingen och utveckla lösningar kring framtidens förutsättningar och sårbarhet. En stor utmaning är att planera långsiktigt för en framtid med stor osäkerhet, något kommer att hända men ingen vet exakt vad. Här behöver vi ta höjd för teknikutvecklingen. Vi behöver också hantera sårbarhet och säkerhet i ett förändrat klimat.

Utmaningar

Utmaningar för Halmstad som vi står inför och behöver hantera inför framtiden är:

- Hantera och motverka klimatförändringar
- Hantera havshöjning och säkra vattenförsörjning
- Hantera miljöaspekter utöver klimatförändringar
- Verka för och inom en större arbetsmarknadsregion
- Utveckla en hållbar infrastruktur
- Verka för ett uppdaterat näringsliv
- Stärka upplevelseutbudet
- Uppdatera stadskärnans roll
- Utveckla boendeattraktiviteten
- Planera för ett äldre samhälle
- Göra ekonomiska prioriteringar
- Öka tryggheten och jämlikheten
- Bryta segregationen och öka delaktigheten

- Hantera målkonflikter gällande markanvändning

De olika utmaningarna utgör underlag till framtidsbilderna tillsammans med målen i Strategisk plan. Vill du läsa med om framtidstrenderna som påverkar Halmstad klicka på länken nedan.

- Omvärldsanalys för Halmstads kommun till stöd för fysisk planering, Kairos future, augusti 2019
  LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

Fokus i översiktsplanen

I översiktsplanen är de tre stora utmaningar för att möta framtiden; *klimatet, jämlikhetsfrågan och infrastruktur för en ny tid.* Utmaningarna kommer att genomsyra arbetet med översiktsplanen och beröra många områden.

Framtidsbilder för den fysiska planeringen

Den inkluderande kommunen

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

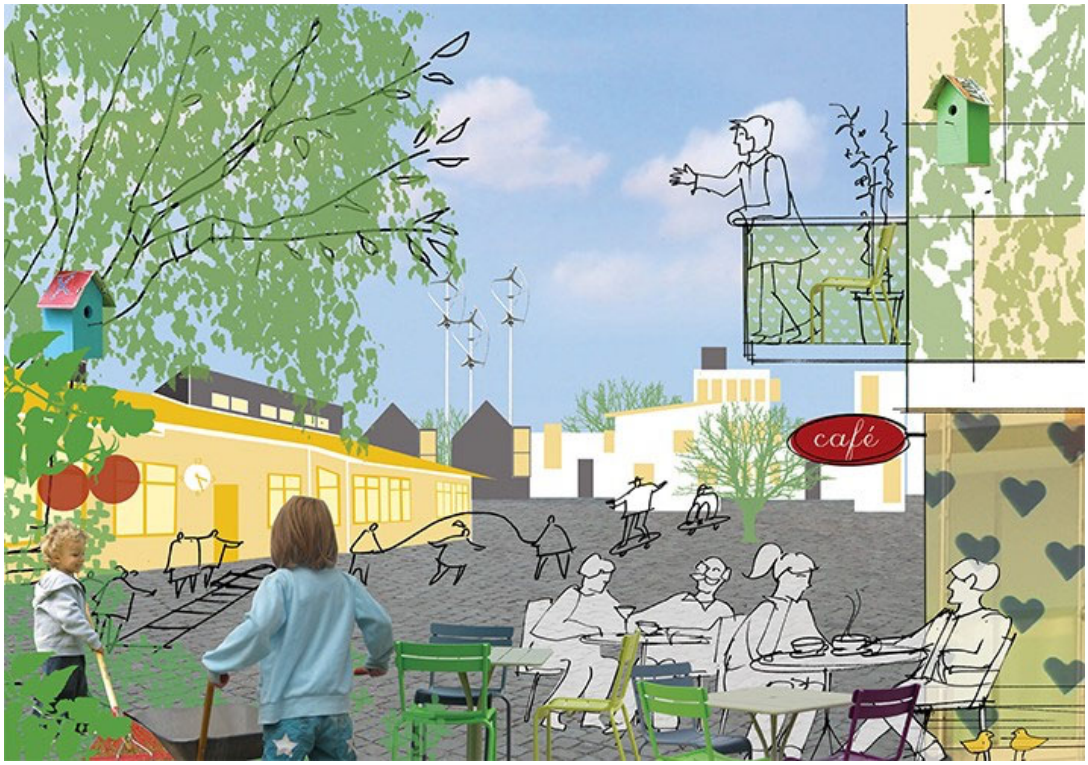


Illustration av Sweco Architects Malmö

Inriktning

Långsiktiga inriktningar från Strategisk plan:

- En bra start i livet
- En kommun som håller samman

Utmaningar

Utmaningar för framtiden i ljuset av trenderna:

- Existentiella jämlikhetsutmaningar
- Bryta segregation och öka delaktighet
- Öka trygghet och jämlikhet
- Planera för ett äldre samhälle

Miljömässig och ekologisk hållbarhet

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

Illustration av Sweco Architects Malmö

Inriktning

Långsiktiga inriktningar från Strategisk plan:

- En hållbar kommun för dagens och morgondagens generationer

Utmaningar

Utmaningar för framtiden i ljuset av trenderna:

- Existentiella klimatutmaningar
- Hantera och motverka klimatförändringarna
- Hantera havsnivåhöjning och säkra vattenförsörjning
- Hantera miljöaspekter utöver klimatförändringarna
- Hantera målkonflikter gällande markanvändning

Attraktivitet och hållbar tillväxt

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

Illustration av Sweco Architects Malmö

Inriktning

Långsiktiga inriktningar från Strategisk plan:

- En levande plats
- Utveckling som möjliggör

Utmaningar

Utmaningar för framtiden i ljuset av trenderna:

- Infrastruktur för en ny tid
- Verka för och inom större arbetsmarknadsregion
- Utveckla en hållbar infrastruktur
- Verka för uppdaterat näringsliv
- Stärka upplevelseutbudet
- Uppdatera stadskärnans roll

- Utveckla boendeattraktivitet

Framtidens välfärd

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

Illustration av Sweco Architects Malmö

Inriktning

Långsiktiga inriktningar från Strategisk plan:

- Välfärd för framtidens behov
- En smart organisation

Utmaningar

Utmaningar för framtiden i ljuset av trenderna:

- Jämlikhetsutmaningar
- Planera för ett äldre samhälle
- Göra ekonomiska prioriteringar

DEL A: STRATEGISKA PLANERINGSINRIKTNINGAR

Om del A

I översiktsplanens del A beskrivs på ett strategiskt och övergripande sätt hur Halmstads kommun i framtiden ska utvecklas och vilka värden som ska bevaras. Avsnittet består av 10 strategiska planeringsinriktningar. Dessa består av ett antal planeringsinriktningar i punktform. Av planeringsinriktningarna framgår hur kommunen avser behandla olika ämnesområden inom fysisk planering. Planeringsinriktningarna ska vara vägledande vid planering av mark, vatten och den byggda miljön. Dessa är vägledande i efterföljande planeringsskeden även inom frågeställningar som på grund av sin storlek, karaktär och aktualitet inte pekats ut geografiskt på markanvändningskartan. Planeringsinriktningarna är kommunövergripande och gäller för hela kommunens geografiska område. För att förenkla för efterföljande planeringsskeden har hänvisningar gjorts i kartan till de strategiska planeringsinriktningarna som är särskilt centrala för området.

I del A redovisas en strategisk karta som visar hur kommunens geografi avses utvecklas strategiskt. Här visas de stora och avgörande dragen i kommunens utveckling. Under de strategiska planeringsinriktningar där läsningen underlättas av informationen finns också kartor med förutsättningar (hänsynskartor i del C) kopplade.

Halmstads kommun har 10 strategiska planeringsinriktningar

1. Fingerstrukturen att bygga i stråk
2. Halmstad som regional tillväxtmotor
3. En god livsmiljö
4. Ett starkt och varierat näringsliv
5. Natur- och kulturmiljövärden
6. Yteffektivt och hållbart transportsystem
7. Ett robust samhälle i ett förändrat klimat
8. Tekniskt system i ett hållbart samhälle
9. Risker och störningar
10. Miljökvalitetsnormer för vatten, luft och buller

Läs vidare under respektive strategisk planeringsinriktning i detta kapitel.

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. De fem stråken följer större vägar som fortsätter ut från kommunen och kopplar samman regionalt och nationellt. I varje stråk finns ett servicesamhälle som växer mycket kraftigt både med bostäder och service. Bostadsorterna längs stråk växer primärt med bostäder och i en mindre omfattning. Samhällena utmed fingerstråken är också beroende av den mellanliggande landsbygdens boende och samhällen längs andra stråk. Inlandet binds samman av sociala stråk som Kvibille-Slättåkra- Oskarström och Oskarström-Simlångsdalen-Tönnersjö-Eldsberga. Mellan stråken finns höga landskapsvärden i skogen, slätten och kusten och här är det i högre grad landskapet som styr bebyggelseutvecklingen. Jord- och skogsbruksmark samt rekreationsmark prioriteras i de gröna kilarna, men även här behövs utbyggnad av bostäder för en livskraftig landsbygd. Kommunen arbetar medvetet med satsningar i inlandet för att stärka attraktionskraften i denna del av kommunen. Kusten fortsätter att utvecklas, samtidigt som den fredas från bebyggelse.

1.1 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.

1.2 Bebyggelsen koncentreras till staden, servicesamhällena och orter i stråk

Servicesamhällen

- Orterna växer mycket kraftigt med bostäder av olika slag.
- Orterna växer både med förtätning och nya områden i anslutning till orten.
- Varje servicesamhälle innehåller ett kluster av service. Servicen samlas i dessa orter för att ge ett mervärde. De satsningar som görs på utbyggnad av service förläggs primärt i dessa orter.

- Centrumnod pekas ut i orten dit kommersiell service koncentreras och högre bebyggelse tillåts. Här finns också torg med plats för möten.
- Plats för kluster av ny offentlig service till exempel skola, äldreboende pekas ut.
- God tillgång till kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk ska eftersträvas.
- Orten förses med goda trafikförbindelser mot stråket och skäliga mot sitt upptagningsområde. Nod för kollektivtrafik med utökad resenärservice pekas ut.

Bostadsorter i stråk

- Orterna växer med bostäder av olika slag.
- Orterna växer med förtätning och vanligtvis med nya områden i anslutning till orten.
- Kommunen värnar befintlig detaljplanelagd service och handel för att möjligheten att etablera service ska kvarstå.
- Nyetablering av offentlig service kan ske med vanligt förekommande typ av service.
- God tillgång till kollektivtrafik samt gång- och cykelkopplingar längs med stråket ger koppling till servicesamhället samt staden.
- Plats för ortscentrum pekas ut där högre bebyggelse tillåts, kommersiell service tillkommer i möjligaste mån och kollektivtrafik föreslås ha utökad resenärservice.

Bostadsorter utanför stråk

- Utvecklas huvudsakligen genom förtätning inom befintlig ortsstruktur, primärt genom att komplettera med bostadsformer som fattas i orten.
- Kollektivtrafikförsörjs av kompletterande, mer yttäckande linjer alternativt anropsstyrd trafik som måste beställas.

1.3 Kriterier för urval av vilka geografiska område som avses bebyggas

- I Halmstad bygger vi längs stråken för att underlätta för kollektivtrafik och annan teknisk försörjning, se planeringsinriktning 1.1
- Det ska vara lätt att resa hållbart – Områden som bebyggs ska kunna ha tillgång till en rationell och god kollektivtrafik, se planeringsinriktning 6
- Nya områden som tillkommer ligger i anslutning till befintliga orter i stråken, se planeringsinriktning 1.2 och 1.4
- Gröna kilar värnas från bebyggelseområden, se planeringsinriktning 1.5
- I anspråkstagande av jordbruksmark får endast ske då väsentliga samhällsintressen tillgodoses, se planeringsinriktning 1.6 och 1.7
- Nya områden och förtätningsprojekt bidrar till blandad bebyggelse, se planeringsinriktning 3
- Viktiga lägen för ett varierat näringsliv prioriteras för detta ändamål där tillgången till god infrastruktur är central, se planeringsinriktning 4
- Restriktiv hållning till byggnation av utsatta områden för översvämning där höjd tas för framtida klimatförändringar, se planeringsinriktning 7

- Restriktiv hållning till byggnation av områden som påverkar dricksvattenförsörjningen negativt, se planeringsinriktning 8.1
- Erforderlig hänsyn tas till natur-, rekreations-, kultur- och landskapsbildsvärden samt riksintressen, se planeringsinriktning 5.

1.4 Service koncentreras till centrumnoderna i staden ochservicesamhällena

- Motsvarande en ort per stråk är utpekade servicesamhälle, det är i dessa orter satsningar på kommunal service sker.
- Lämpliga lägen för service längs huvudstråken i staden och i servicesamhällena är utpekade centrumnoder dit service av olika slag ska samlas.
- Offentlig och privat service koncentreras till servicesamhällena och centrumnoderna.
- Halmstad är kommunens centralort dit största delen av tillkommande bostadsbebyggelse och service koncentreras.
- I stadens centrum samt i utpekade centrumnoder föreslås en tätare bebyggelse och en koncentration av service.

1.5 Bebyggelse på landsbygden

- Ny bebyggelse på landsbygden som bidrar till en livskraftig utveckling av de areella näringarna, kulturlandskapet och nyttjar lokala resurser uppmuntras normalt.
- Spridd bebyggelse tillåts endast där denna inte får negativa konsekvenser för de areella näringarna. Fragmentering av jordbruksmark undviks.
- Byggnation på jordbruksmark tillåts för de platsbundna areella näringarna.
- Spridd bebyggelse lokaliseras med hänsyn till landskapet.
- Samhällsekonomiska aspekter ska vägas in vid prövning av ny bebyggelse utanför orter.
- Ny spridd bebyggelse och bebyggelse i mindre grupper tillåts i högre grad inom utpekade stråk.
- Ny, enstaka bebyggelse utanför befintlig bebyggelsestruktur tillkommer normalt inte inom riksintresse för högexploaterad kust. Motsvarande förhållningssätt tillämpas vad gäller områden med höga landskapsbildsvärden.
- Utveckling av befintliga byggnader genom ändrad användning tillåts i högre grad än nyexploatering, i synnerhet när det berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

1.6 Jordbruksmarken - en ändlig resurs

- Brukandet av jordbruksmarken är i sig ett väsentligt samhällsintresse. Verksamheter inom jordbruk och skogsbruk ges goda fysiska förutsättningar att vidareutvecklas.
- Jordbruksmark är en viktig resurs och bebyggs endast för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, då lämpliga alternativ till lokalisering saknas.
- Byggnation sker i första hand som förtätning, i andra hand på skogsmark och i sista hand på jordbruksmark.
- Skogs- och jordbruksmarkens värden ställs alltid mot de värden som skapas av att utnyttja marken för annan verksamhet.
- Fragmentering av jordbruksmarken undviks.

- Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.
- När jordbruksmark tas i anspråk utnyttjas marken effektivt.

1.7 En restriktiv hållning mot ianspråktagande av jordbruksmark

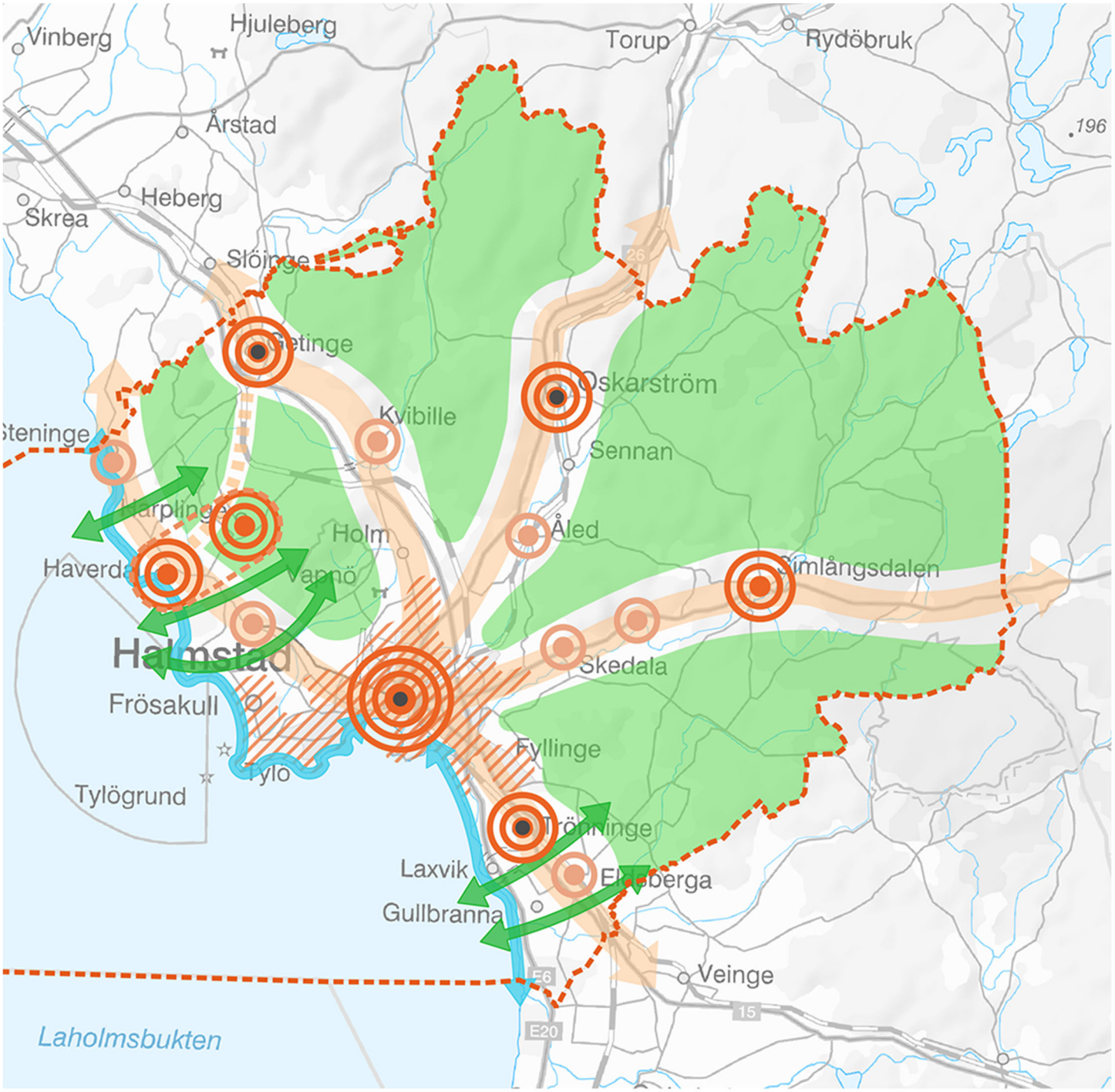
- Om jordbruksmark tas i anspråk redogörs det för vilket väsentligt samhällsintresse som tillgodoses. Väsentliga samhällsintressen som kan motivera exploatering av jordbruksmark är:

1. Bostadsförsörjningsbehovet i sammanhållen bebyggelse i anslutning till orter som avses växa enligt översiktsplanen. Avser större volym bostäder.
2. Lokalisering av samling av bostäder och arbetsplatser nära varandra som bidrar till hållbara transporter.
3. Att tillgodose behovet av samhällsviktiga verksamheter och verksamhetsmark i strategiskt viktiga lägen i anslutning till kommunikationsstråk.
4. Att möjliggöra för utveckling av effektiv och hållbar infrastruktur och teknisk försörjningssystem såsom vägar, järnvägar, tillkommande tågstationer, energiförsörjning, VA-ledningar.
5. Att möjliggöra för utveckling av friluftsliv och rekreation i strategiskt viktiga lägen.

1.8 Landsbygdsutveckling kring våra vatten

- I de utpekade LIS-områdena tillkommer bostadsbebyggelse endast genom detaljplaneläggning på platser som är lämpade för ändamålet och på ett sådant sätt att strandskyddets syften inte äventyras.
- Utanför samhällen möjliggörs för företagande och etablering av verksamheter längs sjöar och vattendrag i inlandet.

Läs gärna mer i "*Jordbruksmark-PM*" om arbetet som skett vid framtagandet av översiktsplanen för att i möjligast mån undvika exploatering av jordbruksmark. Vilka alternativval som skett vid framtagandet av översiktsplanen och vilka kriteriersom varit avgörande. LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN


Vinberg
Hjuleberg
Torup
Rydöbruk
Årstad
196
Heberg
Skrea
Slöinge
Getinge
Oskarström
Kvibille
Steninge
Sennan
Harplinge
Holm
Åled
Haverdal
Vapnö
Simlångsdalen
Halmstad
Skedala
Frösakull
Fyllinge
Tylö
Tylögrund
Trönninge
Laxvik
Eldsberga
Gullbranna
Veinge
E6
15
E20
Laholmsbukten
Kommunikationsnod
Regional tillväxtmotor
Servicesamhälle
Bostadsort
Samband mellan orter
Centralort
Gröna kopplingar
Grönblå stråk
Tillkommande stråk
Huvudstråk
Gröna kilar

2. Halmstad som regional tillväxtmotor

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 en regional tillväxtmotor behöver Halmstad dra nytta av sitt strategiska läge. Halmstad behöver utveckla sina urbana kvaliteter och tillvarata högskolans betydelse. Goda förbindelser med omvärlden är viktiga både för att kunna ta sig till Halmstad och för att Halmstad ska kunna fungera som ett regionalt nav. Det är också viktigt att verksamheter av central betydelse för Halmstads funktion som regionhubb såsom sjukhuset, högskolan och försvaret samt andra statliga myndigheter ges goda förutsättningar för utveckling.

2.1 Halmstad utvecklas som regional tillväxtmotor

- Prioritera bebyggelseutveckling och infrastrukturer i staden så att Halmstad kan utvecklas som en regional tillväxtmotor. Verksamheter viktiga för Halmstads funktion som regionhubb prioriteras, bland annat sjukhuset, högskolan, försvaret och andra statliga myndigheter. Likaså utvecklas centrala funktioner som är viktiga för positionen som regional tillväxtmotor till exempel resecentrum.

2.2 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.

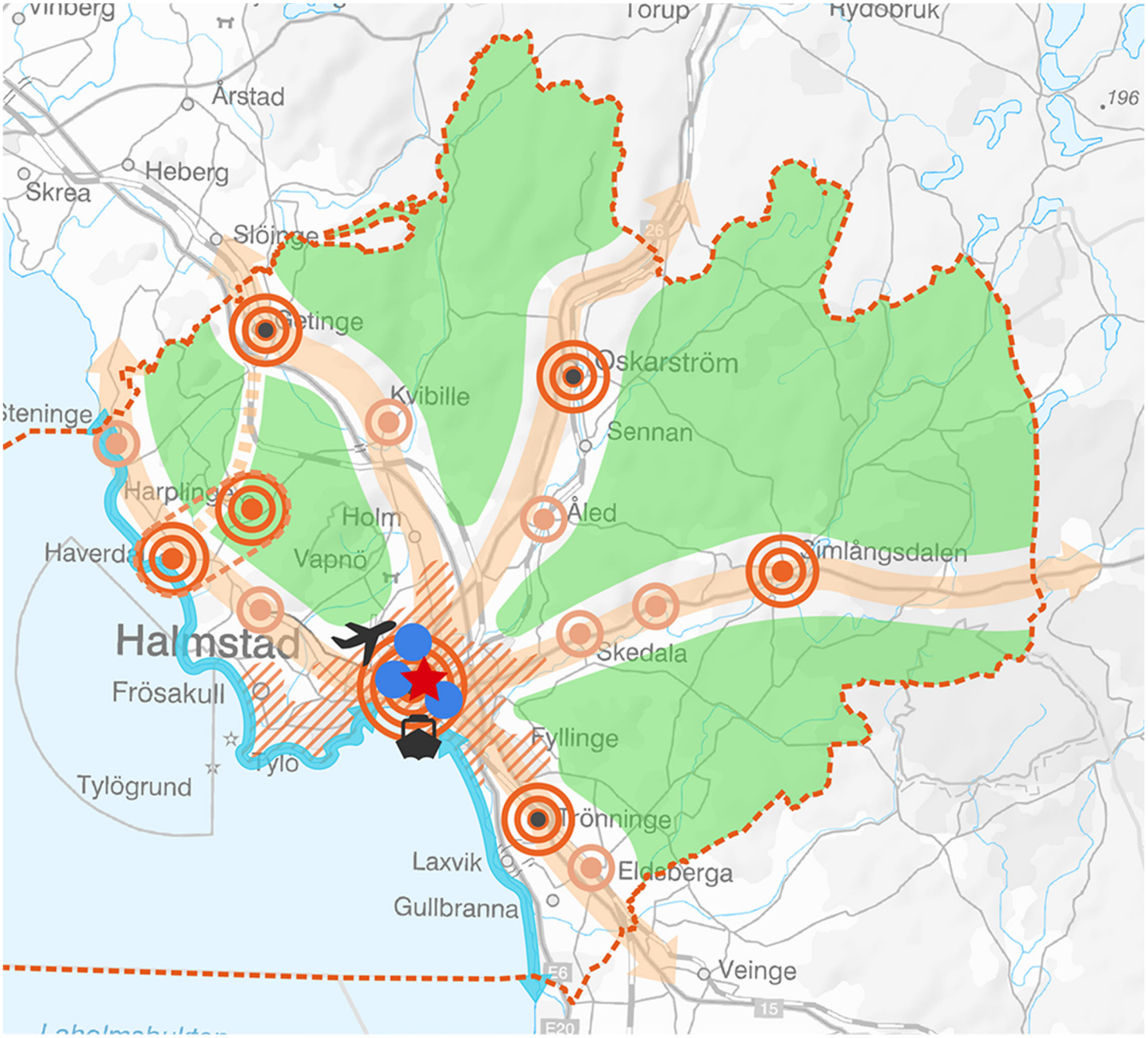
- Okonventionella lösningar och djärvhet premieras vid nybyggnation i staden. Halmstads rika historiska byggnadsarv kompletteras och kombineras med väl anpassade till- och nybyggnader som ger sin tids prägel på stadsrummet.

2.3 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.
- Det attraktiva läget tas tillvara för näringslivet varför högskolans utveckling och kontor prioriteras framför bostäder.

2.4 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.
- Det attraktiva stationsnära läget tas tillvara för näringslivet varför kontor och service prioriteras framför bostäder.



Kommunikationsnod

Regional tillväxtmotor

Servicesamhälle

Bostadsort

Samband mellan orter

Centralort

Grönblå stråk

Tillkommande stråk

Huvudstråk

Gröna kilar

Regionhubb

Smetskapande

Flygplats

Hamn

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. Vad som uppfattas som god livsmiljö varierar mellan olika människor, olika åldrar och olika bakgrund. Detta har i sin tur lett till att platser med bra livsmiljöer också drar till sig företag och arbetstillfällen eftersom det är där den attraktiva kompetensen finns. Goda och varierade boendemiljöer har blivit en mycket viktig konkurrensfördel för kommunerna. Målet är att hela kommunen och staden ska vara attraktiv och tillgänglig för alla. Kommunens olika orter och stadsdelar förses med ett bredare bostadsutbud för att motverka segregationen. Jämlikheten och jämställdheten är prioriterade utmaningar som tas på allvar och ökar genom ett brett spektra av åtgärder. Lämpliga lägen för service pekas ut så att denna samlas och ger mervärde såsom möten och att underlätta vardagspusslet. Stadsdelar kopplas samman och ett socialt utbyte ökar när barriärer bryts av trygga förbindelser.

3.0 Fysisk planering för ökad jämlikhet och jämställdhet

- Jämlikhetsutmaningen är prioriterad och åtgärder som ökar jämlikheten och därmed den sociala hållbarheten ska prioriteras även i efterföljande skeden.
- De bärande principerna för vart bostadsbyggnation sker syftar till att öka jämlikheten och jämställdheten genom en rad åtgärder som regleras av flertalet planeringsinriktningar såsom stråkprincipen som främjar kollektivtrafik, att blandad bebyggelse prioriteras, att grönytor i stadsdelar med låg tillgång till park och natur inte får förtätas, att vardagslivet underlättas genom att service samlas i kollektivtrafiknära centrumnoder och kluster för offentlig service.
- Jämställdheten och jämlikheten ökar när stadsdelar binds samman av trygga förbindelser för gång och cykel som bryter barriärer. Stor vikt läggs vid utformning och funktioner i anslutning till dessa gång- och cykelstråk för att främja både den upplevda tryggheten och trafiksäkerheten.
- En jämställd arbetsmarknad gynnas av att en bredd av arbetstillfällen värnas och utvecklas, där regionhubbfunktioner prioriteras i sina geografier. Arbetspendlingen underlättas av att stråkprincipen även gäller verksamheter.

3.1 Ett bredare bostadsutbud för att bryta segregationen

- Nya bostadsområden består av blandad bebyggelse med olika bostadstyper och upplåtelseformer, där nybyggnationen ses i sitt sammanhang och blandningen avser helheten i stadsdelen/orten.
- Bostadsutbudet kompletteras med de bostadsformer som fattas i orten/stadsdelen vid förtätning.
- Mindre lägenheter med hög fysisk tillgänglighet behövs i alla orter och stadsdelar för att möjliggöra för alla att bo i hela kommunen.
- Efterföljande processer såsom detaljplanering, planbesked, bostadsförsörjningsprogram och riktlinjer för markanvisning ska prioritera minskad segregation och i den mån det är möjligt säkerställa en blandad bebyggelse med olika bostadstyper, upplåtelseformer och prisbild.
- Kommunens bostadsbolag ska bidra till en blandad bostadsbebyggelse och att bryta segregationen, vilket bland annat påverkar var och hur bostadsbyggnation sker.
- Bostads- och skolplaneringen ska samordnas genom bostadsförsörjningsprogrammet och lokalförsörjningsstrategin med målsättningen att också bryta skolsegregationen.

3.2 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.
- Förtäta genom att utnyttja tomter med låg användningsgrad och obebyggd mark i bostads- och verksamhets-

eller handelsområden.

- I staden och i servicesamhällena skapas en tät struktur i centrum och centrumnoder så att dessa markeras med tätare och högre bebyggelse.
- Urbana miljöer skapas i Halmstad genom förtätning och funktionsblandning för att öka stadens attraktionskraft och därmed stärks rollen som ett regionalt centrum.
- Vid förtätning ska nybyggnationen balansera tätheten i staden. Glesa områden blir tätare och högre hus än omgivningen kan tillåtas för skapa en blandad bostadsbebyggelse som bidrar till att bryta segregationen.

3.3 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 platser för idrottsutövande tillgodoses i hela kommunen för att uppmuntra till motion i vardagen och för att stärka folkhälsan.
- Tillgången till kvalitativa gröna ytor i närmiljön beaktas vid all planläggning och särskilt vid förtätning inom befintliga områden där befolkningstätheten ökar. Vid behov tillskapas nya tillgängliga ytor i samband med exploatering.
- Förtätning av staden eller orterna innebär att tillgång till närrekreationsområden med hög kvalitet måste säkras.
- Vid exploatering vägs höga naturvärden och rekreationsvärden in och jämställs 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 rekreationsområden högt.
- Stadens och tätorternas mest värdefulla parker och gröna miljöer ska säkerställas/skyddas mot exploatering
- Komplettera och utveckla stadens grönska i täta områden med låg tillgång till grönyta per invånare.

3.4 Offentliga rum och mötesplatser ökar livet mellan husen

- Centrumnoder förses med attraktiva offentliga mötesplatser med en förhöjd kvalitetsnivå.
- 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.
- Konst och kultur integreras i det offentliga rummet och möjligheterna till kulturellt deltagande stärks.

3.5 Offentlig och kommersiell service

- Den offentliga och kommersiella servicen kopplas gent till gång-, cykel- och kollektivtrafiknät. Koppling sker även till biltrafiknätet.
- Servicekluster eftersträvas där offentlig service placeras tillsammans med privat service.

- Servicekluster lokaliseras till servicesamhällen, stadens centrum och centrumnoderna.
- Olika offentliga verksamheter samlokaliseras i möjligaste mån för ökad effektivitet.
- Målet är att service ska nå invånare med olika villkor. Därför placeras service där olika slags bostäder ligger i upptagningsområdet. Alternativt kompletteras upptagningsområdet med bostadstyper som saknas.
- Kommunal service som är målpunkt med hela kommunen som upptagningsområde ska placeras utifrån social hållbarhet, så att möten mellan invånare med olika bakgrund främjas och nya grupper lockas att delta.
- Den offentliga och kommersiella servicen ska vara tillgänglig för alla.
- Lokaler och miljöer för offentlig service samt allmänna platser är flerfunktionella och flexibla för att kunna utnyttjas effektivt och förändras över tid.
- Kopplingen översiktsplanen – lokalförsörjningsstrategi – bostadsförsörjningsprogram stärks.

3.6 Goda livsmiljöer åt alla

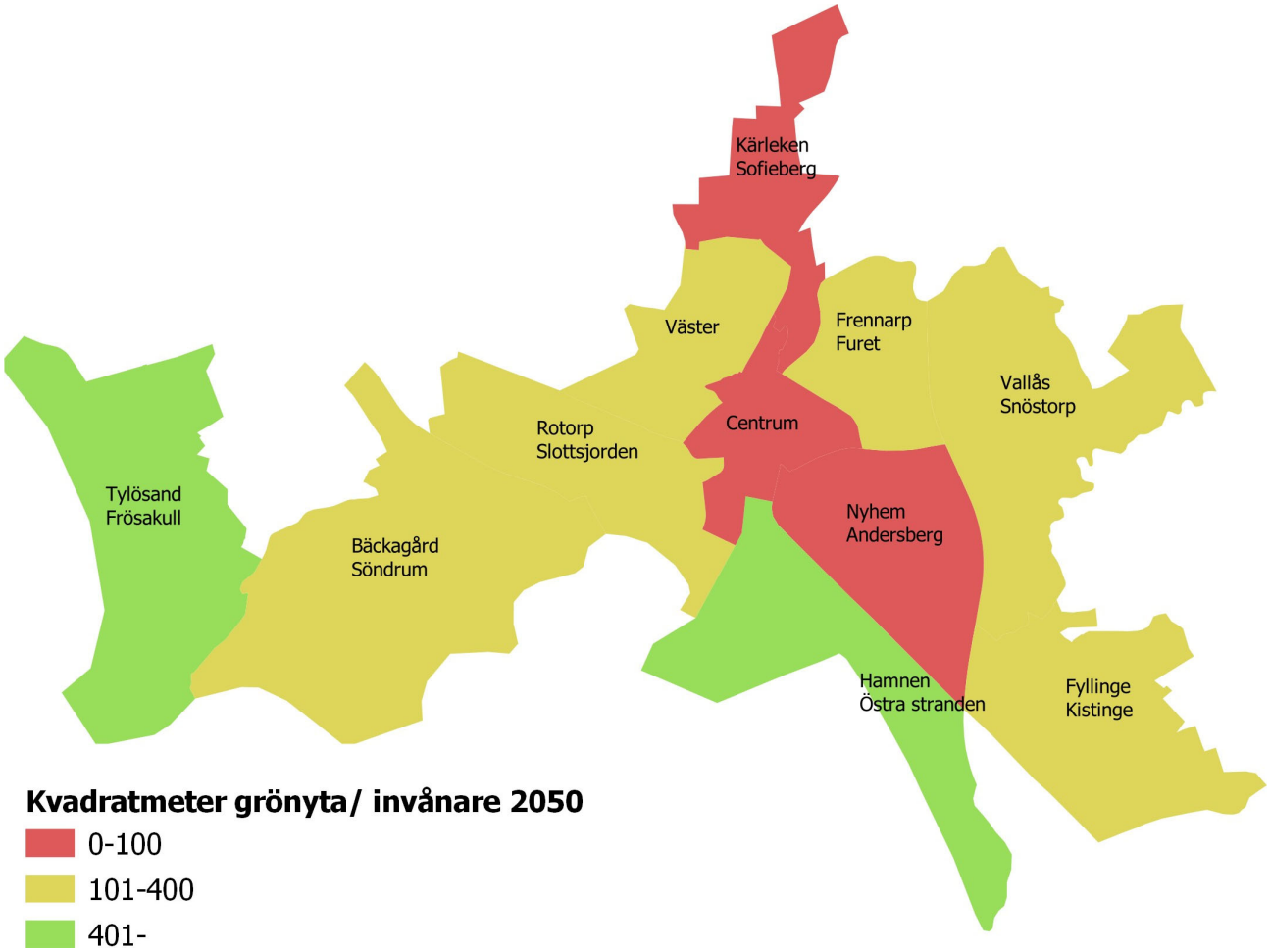
- Offentliga miljöer och bostadsområden utformas med hög kvalitet och håller hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet för alla.
- Förutsättningar skapas för trygga miljöer genom att i områden med flerbostadshus planera för bottenvåningar med visuell kontakt med gatan samt möjlighet för verksamhetsetableringar 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.

3.7 En barnvänligare kommun

- Bedömning hur nybyggnation och exploatering påverkar barn görs i alla projekt. Med barn avses alla åldrar från 0-18 år
- Om barn påverkas eftersträvas förbättrade villkor. Åtgärder vidtas för att minimera de negativa konsekvenserna. Konsekvenser och vilka avvägningar som gjorts mot andra intressen redovisas.

3.8 Alla ska ha tillgång till gröna miljöer

- Mängden parkmark måste vara stor nog för att tillgodose invånarnas rekreationsbehov och vara utformade för att klara ett högt besökstryck i en kontinuerligt växande stad.
- Förtätning på park, natur- och grönområden får inte ske i stadsdelar med mindre mängd grönyta än 100 kvm grönyta/invånare. Se kartan för vilka stadsdelar som berörs av planeringsinriktningen. Grönytor i dessa stadsdelar bör hålla en hög kvalitet för att möta behovet.
- Stadens parker och grönområden ska tillsammans kunna erbjuda en variationsrikedom som tillgodoser skilda behov för människor med olika bakgrund och i olika skeden i livet.
- Riktlinjer för avstånd till olika typer av grönområden i Halmstad tätort och övriga servicesamhällen är 300 m till park/grönområde och tillgång till större sammanhängande park- och naturområde inom 500 m.
- Kommuninvånaren ska ha tillgång till funktionella gröna utemiljöer i anslutning till bostaden. Kravet gäller även flerbostadshus i förtätningslägen.



3.9 Fritidsbebyggelse

- 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.

Att bryta segregationen är en svår utmaning i en komplex fråga som behöver ha många olika slags lösningar om målsättningen ska lyckas. Insatser krävs på både kort och lång sikt i många olika slags verksamheter. Översiktsplanen behandlar endast fysiskt planering, vilket endast utgör en del av den stora mängd insatser som krävs. Läs gärna mer i "Plan för den inkluderande kommunen" samt "Utredning av boendesegregation i Halmstad" om hur kommunen avser attarbeta med frågan i ett vidare perspektiv och vilka insatser som krävs.

- *Plan för den inkluderande kommunen*
- *Utredning av boendesegregationen i Halmstad*

LÄNKAR FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

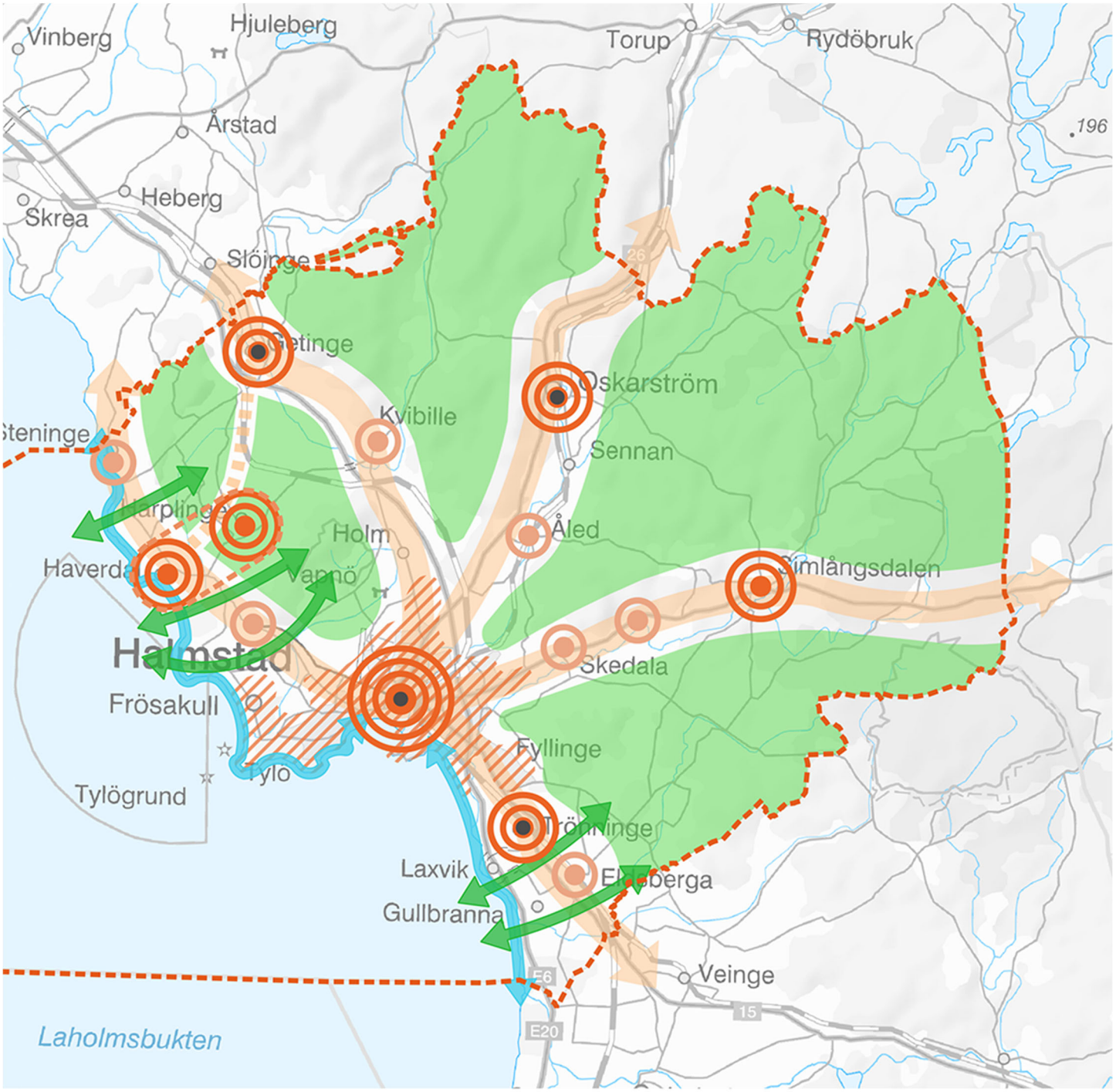
VAD BETYDER ORDEN?

Jämställdhet: kvinnor och män ska ha samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter inom livets alla områden. Jämställdhet är en mänsklig rättighet och ett mål i Agenda 2030.

Jämlikhet: handlar om alla människors lika värde och förutsättningar i livet, oberoende av kön, bakgrund, socioekonomisksituation, funktionsvariationer, sexuell läggning etc. Jämlikhet är en mänsklig rättighet och ett mål i Agenda 2030.

Segregation: Segregation är när människor från olika social-, inkomst- och yrkesgrupper lever sina liv skilda från varandra och med olika förutsättningar. Uppdelningen märks i skolan, i våra bostadsområden och på arbetsmarknaden.

Trygghet: Trygghet är den känsla som utlöses när en individ tolkar en fysisk miljös utformning och användning genom att sinnesintryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediers beskrivningar av risken foratt utsättas för brott eller hotfulla situationer.



Kommunikationsnod

Regional tillväxtmotor

Servicesamhälle

Bostadsort

Samband mellan orter

Centralort

Gröna kopplingar

Grönblå stråk

Tillkommande stråk

Huvudstråk

Gröna kilar

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. Det är ett viktigt samhällsintresse att arbetstillfällen skapas, för att samhället ska vara välfungerande med människor som mår bra. Översiktsplanen skapar fysiska möjligheter för olika slags näringsliv att utvecklas. Denna utveckling är av allmänt intressen och bör vägas mot olika slags bevarande intressen liknande andra exploateringsbehov i en växande kommun. Halmstad har ett varierat näringsliv vilket ska värnas och utvecklas. Genom att värna och utveckla olika slags näringsliv blir kommunen mindre sårbar. Främst är Halmstad en regionhubb där verksamheter såsom sjukhuset, försvaret och högskolan är viktiga och ges goda förutsättningar. Attraktiva pendlingslägen för kontor, logiskt läge tas till vara och förädlas. Jord- och skogsbruk är viktiga näringar som värnas och ges möjlighet att utvecklas. Besöksnäringen har stor potential att utvecklas både vid kusten och inlandet. Turismutvecklingspunkter pekas ut för att underlätta utveckling, där Tylösand och Östra stranden är av särskild betydelse.

4.1 Stärkta förutsättningar för ett varierat näringsliv

- Kommunen ska verka för att näringslivet har en hållbar profilering, med vikt på att utvecklingen sker med perspektivet hållbar markanvändning som inte äventyrar det areella näringslivets utveckling.
- Verksamheter viktiga för Halmstads funktion som regionhubb såsom sjukhuset, högskolan, försvaret och andra statliga verksamheter ges goda förutsättningar att utvecklas. Inom fysisk planering prioriterar vi dessa verksamheter framför konkurrerande markanvändning och ger möjlighet till utbyggnad.
- Attraktiva lägen för kunskapsintensiva företag tillvaratas till exempel där goda pendlingsmöjligheter finns.
- Verksamhetsområden kompletteras med ny bebyggelse och kommunen är positiv till att bygga på höjden så att marken utnyttjas effektivt.
- Kommunen är restriktiv med att tillåta omvandling av befintliga verksamhetsområden om det inte medför en tydlig samhällsnytta.
- Verksamhetsområden ska i första hand tillgodose markbehov för verksamheter som är störande eller farliga för omgivningen eller företag som har stor andel transporter och som inte kan införlivas i blandad stadsbebyggelse. Verksamheter som kan samexistera med bostäder finns kvar i staden.
- Vid planering och lokalisering av nya arbetsplatser och verksamhetsområden planeras för god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Hög yteffektivitet eftersträvas då nya verksamhetsområden planeras. Nybyggnation sker hellre på höjden än att den breder ut sig på marken.
- Verksamhetsområden planeras med ambitionen att ge goda förutsättningar för transporter med järnväg och sjöfart. Verksamhetsområden planeras i anslutning till huvudvägnät.

4.2 Befintliga handelsområden utvecklas

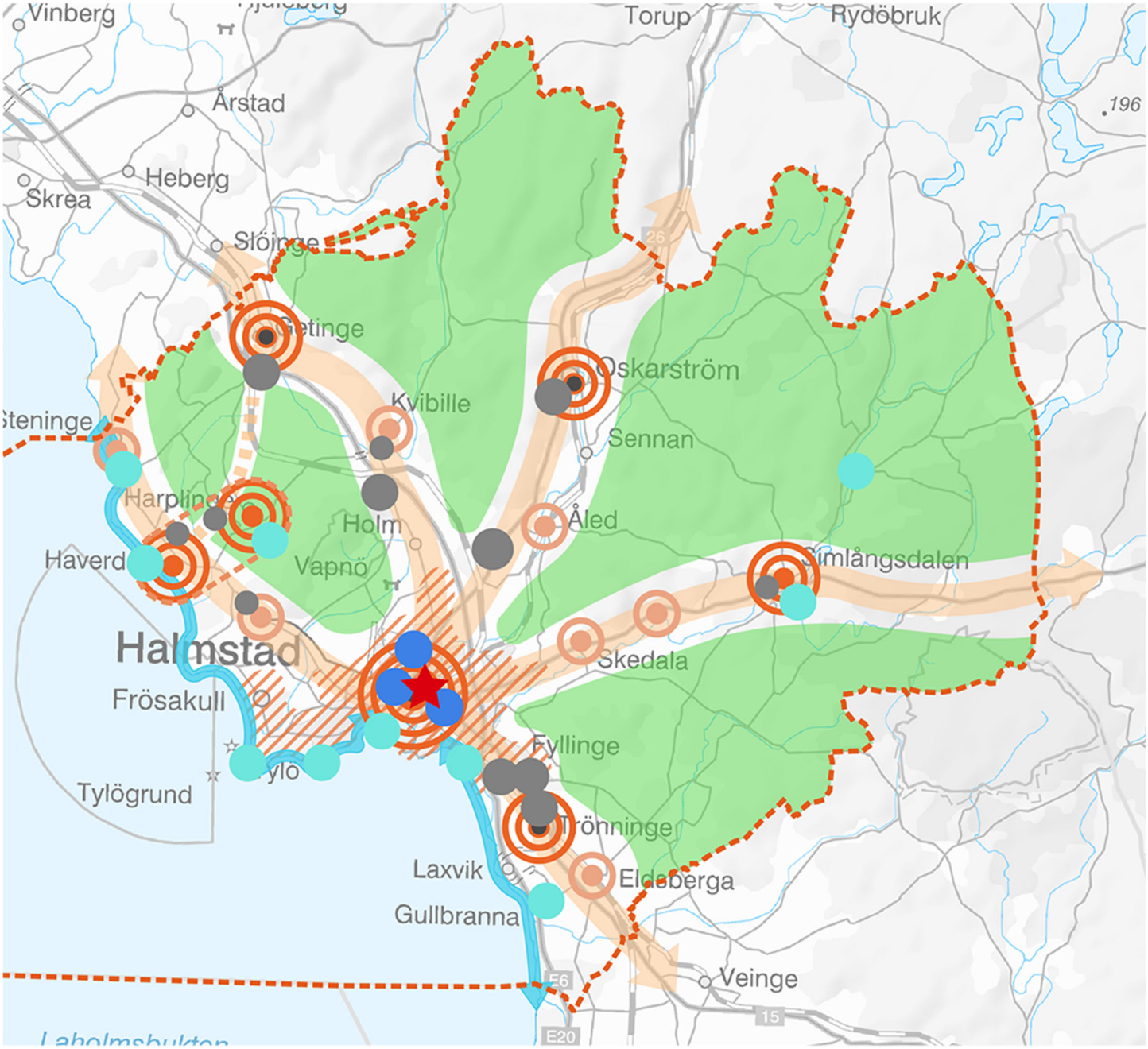
- Centrum, Flygstaden och Stenalyckan/Hallarna ökar sin attraktivitet – inga nya externa handelsområden tillkommer.
- Framtida utveckling av handelsområdena stödjer ett ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

4.3 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.
- Platser för turismutveckling pekas ut, där turism föreslås tillkomma och utvecklas. Service kan tillkomma inom

strandskydd vid dessa områden.

- 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.
- Kommunen ser positivt på en utveckling av besöksnäring vid vandrings- och cykelleder.



Kommunikationsnod

Regional tillväxtmotor

Servicesamhälle

Bostadsort

Samband mellan orter

Centralort

Grönblå stråk

Tillkommande stråk

Huvudstråk

Gröna kilar

Verksamheter

Regionhubb

Turismutveckling

Smetskapande

5. Natur- och kulturmiljövärden

Halmstad är en kustkommun med både höga naturvärden och värdefulla kulturmiljöer. Det öppna landskapet och stränderna längs hav, sjöar och vattendrag har ett stort värde för Halmstads kommuns identitet, liksom de unika kulturmiljöerna och det varierade skogslandskapet. Den övergripande gröna och blå infrastrukturen har stor betydelse för den biologiska mångfalden men hyser också stora värden för rekreationen genom att öka människors hälsa och välbefinnande.

5.1 Landskapet som identitetsbärare för Halmstads kommun

- Identitetsbärande element värnas och skyddas. Tillägg i landskapet sker med en medvetenhet så att dessa värden inte försvinner.
- Områden som i utredningen *Landskapsbildsvärden i Halmstads kommun* bedömts som värdefulla för landskapsbilden, värnas från ny bebyggelse eller andra anläggningar som kan störa upplevelsen av landskapet.
- Områden utpekade i kulturmiljöprogram för Halmstads kommun ger identitet och dessa områden ska värnas från ny bebyggelse och anläggningar som kan störa dess värden.
- Jordbruksmark och mark med höga natur- och rekreationsvärden värderas högt och jämställs med andra intressen vid exploateringsföretag.

5.2 Kulturmiljöerna är viktiga värdeskapare

- Områden med höga kulturmiljövärden värnas för att bevara och utveckla kommunens identitet.
- I kulturhistoriskt värdefulla miljöer såsom riksintresse för kulturmiljövård, kulturmiljöområden och vid klassad bebyggelse i byggnadsinvesteringen, ska en antikvarisk utredning göras inför eller inom detaljplaneprocessen innan förslag på förtätning och ombyggnad tas fram.
- Kulturmiljöer av stort värde ska skyddas i detaljplan i samband med planläggning.
- Bebyggelsens utformning ska förhålla sig till den befintliga kulturmiljön.
- Utveckling av befintliga byggnader genom ändrad användning tillåts i högre grad än nyexploatering, i synnerhet när det berör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

5.3 En sammanhängande grön och blå infrastruktur

- 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.
- Den blå-gröna infrastrukturen värnas och utvecklas vid åar och vattendrag, sjöar och kust för att främja natur- och rekreationsvärden.

5.4 Gröna områden för rekreation och friluftsliv

- 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.

- Utpekade friluftsområden bör inte utgöra något hinder för landsbygdsutveckling.

5.5 Profilering av stränderna och 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 service 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.

5.6 Stora opåverkade område

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

5.7 Naturvärden ska tillvaratas och utvecklas

- Åtgärder som kan innebära påtaglig skada på ekologiskt känsliga områden eller i livsmiljöer för hotade arter tillåts inte.
- Naturvärdesinventering enligt svensk standard ska göras i detaljplaner som berör områden som har, eller kan ha, höga naturvärden eller där hotade arter kan förväntas leva. Exploatering ska ta hänsyn till naturvärden och vid behov ska kompensationsåtgärder krävas.
- Värdefulla naturområden som enligt svensk standard bedömts som högsta naturvärdesklass, NVI klass 1, undantas i sin helhet från exploatering. Områden med högt naturvärde, NVI klass 2 skyddas så långt det är möjligt. Undantag kan ske för samhällsnytta som inte kan tillgodoses på annan plats.
- Stadens parker och gröna miljöer ska bidra till att upprätthålla en sammanhållen grön infrastruktur som gynnar djur och växtliv, hög biologisk mångfald och ekologiska funktioner.
- Stadens blå-gröna infrastruktur ska stärkas och barriäreffekter ska motverkas.
- Kommunen ska förvalta och sköta mark och vatten så att naturvärden inte går förlorade.
- Kommunen ska utveckla naturvärden, öka den biologiska mångfalden och stärka den grönblå infrastrukturen.
- Kommunens handlingsprogram *Halmstads gröna värden* är vägledande bland annat vid detaljplaneläggning och bygglovhantering. I *Grönplan för park- och grönområden* framgår en bedömning av de olika ytornas värden i staden, som bör användas som underlag.

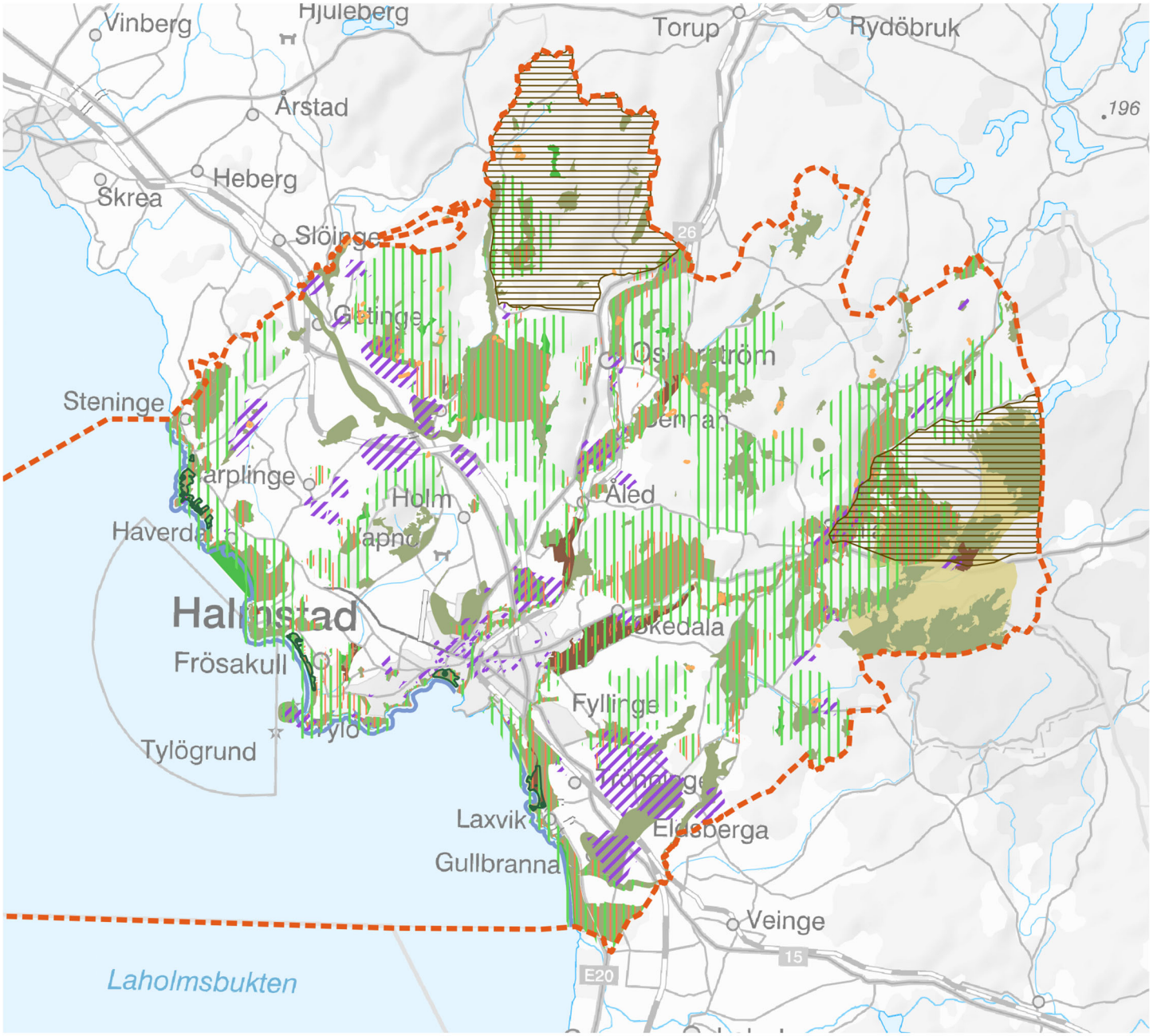
Följande dokument har legat som underlag för avvägningar i översiktsplanen.

- Halmstads gröna värden
- Grönplan för park- och grönområden
- Landskapsbildsvärden för Halmstads kommun
- Kulturmiljöprogram för staden
- Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun

LÄNKAR FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

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 tidvisöversvämmade 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- ochövervintringslokal för sjöfågel



- Biotopskydd
- Djur- och växtskyddsområden
- Friluftslivsområden
- Landskapsbildsskydd
- Lokala naturvärden
- Lokala rekreationsvärden
- Naturreservat
- Ramsar
- Område med särskilt högt skyddsvärde
- Områden med landskapsbildsvärden
- Stora opåverkade områden
- Kulturmiljöprogram
- Utvidgat strandskydd
- Kommungräns

6. Yteffektivt och hållbart transportsystem

För en hållbar utveckling av Halmstad ska andelen yteffektiva och hållbara resor öka. Halmstad är en kommun som planerar för att växa och detta innebär att fler framöver ska använda samma transportsystem. Den fysiska planeringen ska utformas så att gång, cykel och kollektivtrafik stödjs och blir det självklara valet. Prioriteringsordningen är gång, cykel, kollektivtrafik och sedan bil. Den fysiska planeringen skapar goda förutsättningar för näringslivets behov av transporter. Planeringen ska stödja möjligheten till hållbara godstransporter på järnväg och med sjöfart. Övriga godstransporter ska ske så effektivt som möjligt utan allt för stor inverkan på stadens utveckling.

6.1 Arbeta aktivt med alla transportslag

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

6.2 Gång – en upplevelse i sig

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

6.3 Cykel - en central roll i systemet

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

6.4 Kollektivtrafik - ett yteffektivt sätt att resa

- Planera ny bebyggelse kollektivtrafiknära. Ny bebyggelse i staden bör planeras inom 400 meter från busslinje och 600 meter från expressbuss eller motsvarande i stadstrafik. Motsvarande avstånd för kollektivtrafik på landsbygden är 1000 meter.
- För att områden som idag saknar kollektivtrafik ska kunna byggas ut är en förutsättning att en rationell

kollektivtrafik kan tillkomma enligt ovan.

- Fokusera mot kollektivtrafikstråken och arbeta med olika koncept med busstrafik.
- Prioritera framkomlighet och snabba upp bussresan inne i orterna och i staden.
- Planera långsiktigt för tillgängliga och attraktiva busshållplatser med hela resan i fokus.
- Planera för större bytespunkter vid centrumnoder, ortscentrum och andra strategiska platser.
- Skapa ett nytt resecentrum med ökad resekapacitet och stärk stationsområdet som målpunkt.
- Delta i påverkansarbete och driv mot förbättringar och utveckling av tågtrafiken.
- Överbrygga järnvägen som barriär genom sammanlänkning och smidiga passager förbi järnvägen.
- Arbeta för attraktiva stationssamhällen i Getinge, Trönninge och Åled.

6.5 Flyg - för snabb uppkoppling

- Stärk flygplatsen för samhällsnyttiga flyg, försvarets verksamhet och tillgänglighet till Stockholm.
- Arbeta för bättre tåganslutningar till den internationella flygplatsen Kastrup.
- Vid planering tas hänsyn till Halmstads flygplats särskilda behov.

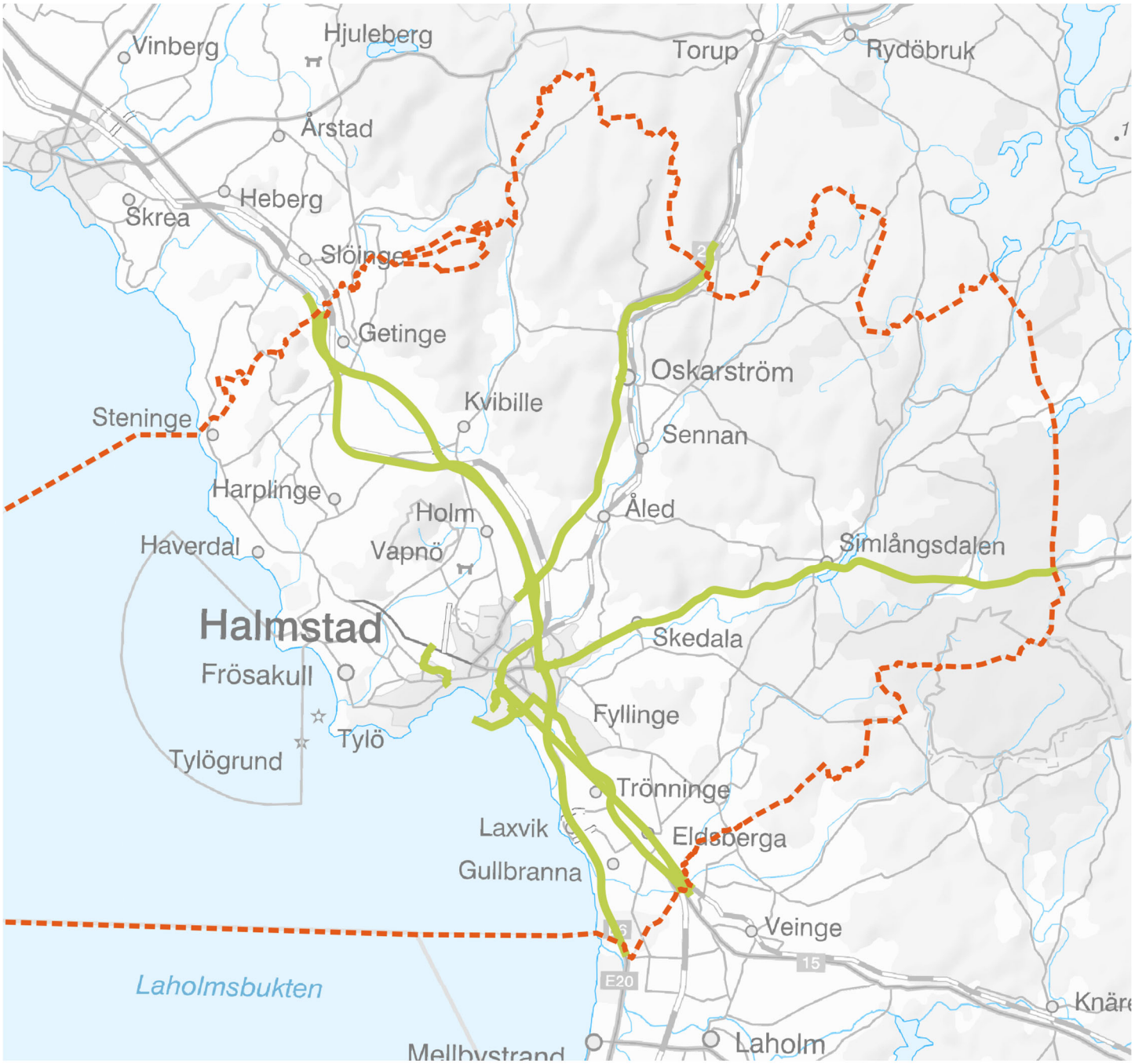
6.6 Biltrafik - med tillräckligt god framkomlighet

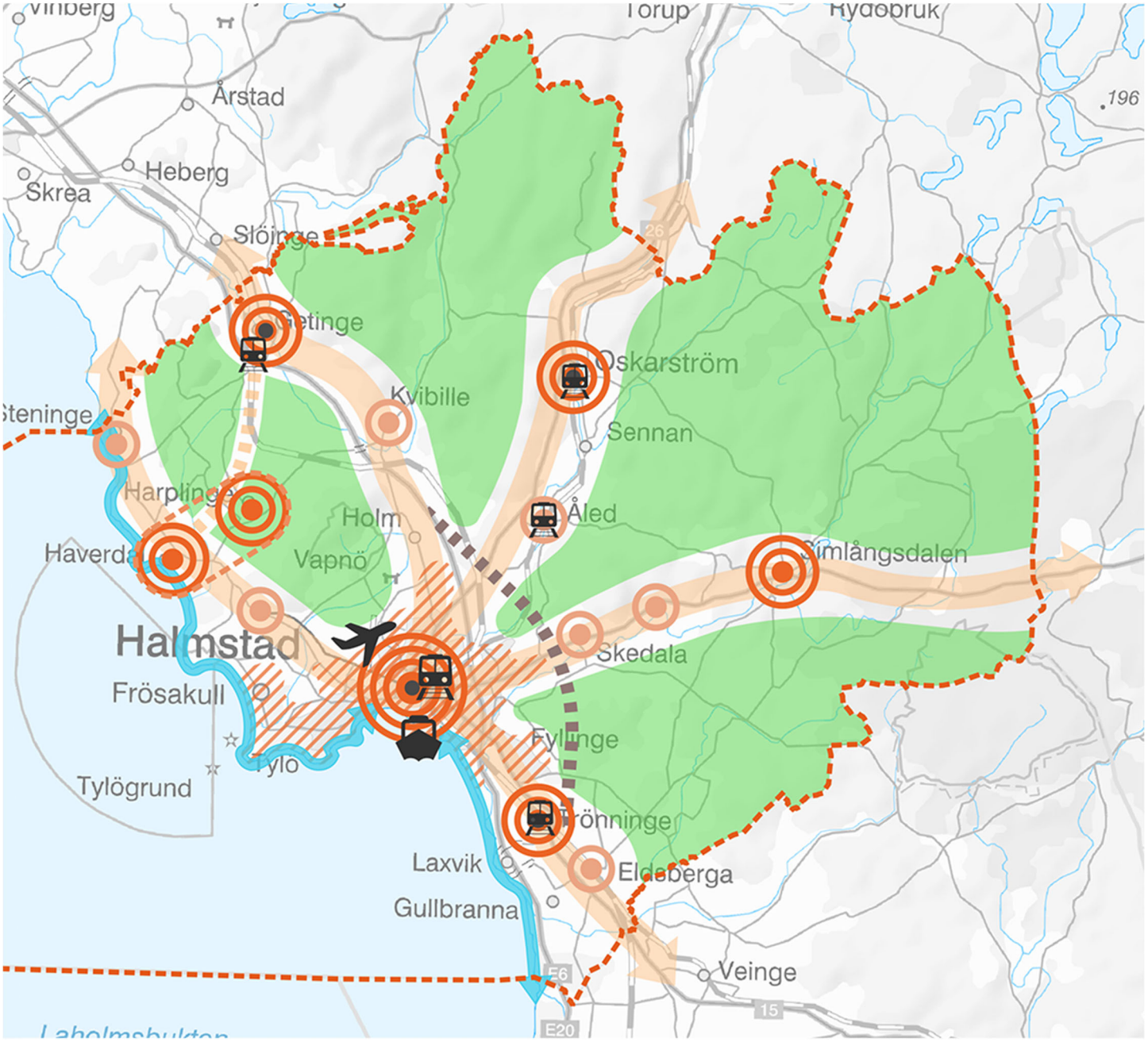
- Planera för den allt större staden och tydliggör vägnätets funktion och karaktär.
- Styr mot det övergripande huvudvägnätet som erbjuder tillräckligt god framkomlighet.
- Samplanera och driv för utveckling av vägnätet även där kommunen inte är väghållare.
- Planering i staden och i orternas centrala delar sker med oskyddade trafikanter i fokus.
- All planering stödjer minskad genomfartstrafik i staden och i orternas centrala delar.
- I planeringen ge stöd åt teknikutveckling och kombinerad mobilitet.
- Utpekade vägreservat ska hållas bebyggelsefria.

6.7 Godstrafik - hållbara godstransporter i en växande kommun

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

vidtas erforderliga skyddsåtgärder. Vid planering av verksamhetsområden ska lämplig väg för farligt gods föreslås om den typen av verksamhet är aktuell.





Kommunikationsnod

Regional tillväxtmotor

Servicesamhälle

Bostadsort

Samband mellan orter

Centralort

Grönblå stråk

Gröna kilar

Tillkommande stråk

Huvudstråk

Kommunikationsreservat

Tåg

Flygplats

Hamn

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.

7.1 Planera för ett robust samhälle

- Planering anpassar samhället till de klimatförändringar som märks redan idag och de som väntar framöver.
- Klimatanpassningsåtgärder dimensioneras minst för beräknade klimatförändringar till år 2100, med havsnivå vid extremväder, beräknat högsta flöde och hundraårsregn.
- Klimatanpassningsåtgärder ska vara multifunktionella och tillföra ett mervärde.

7.2 Byggnation i utsatta lägen för översvämning

- Byggnation i utsatta lägen för översvämningar inklusive framtida klimatförändringar tillåts inte eftersom det innebär risk för människors hälsa och säkerhet.
- Undantag kan göras där byggnationen tillför en samhällsnytta och klimatanpassningsåtgärder har säkrats både för berörda fastigheter och dess påverkan på omgivningen. Med samhällsnytta avses ett angeläget allmänt intresse inklusive utveckling av stadens centrum.

7.3 Befintlig bebyggelse i utsatta lägen för översvämning

- Samhällsviktig verksamhet, teknisk infrastruktur och utryckningsvägar i utsatta områden för översvämningar inklusive framtida klimatförändringar till år 2100 skyddas med permanenta åtgärder enligt en långsiktig plan. Åtgärderna kan vara av olika slag såsom skydd, anpassning och flytt.
- Det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin egen fastighet.
- Utpekade klimatreservat ska hållas bebyggelsefria.

7.4 Risk för erosion, ras och skred

- Detaljplan och bygglov medges ej på områden som identifierats som ras- eller skredriskbenägna eller risk för erosion.
- Markföroreningar inom områden med risk för ras och skred observeras särskilt och prioriteras för åtgärd.
- Samhällsviktig verksamhet, teknisk infrastruktur och utryckningsvägar i utsatta områden för erosion, ras och skred skyddas med permanenta åtgärder enligt en långsiktig plan. Åtgärderna kan vara av olika slag såsom skydd eller flytt.
- Det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin egen fastighet.

7.5 Gröna områden behövs för ekosystemtjänster

- Utrymme för hantering av skyfall, dagvatten samt höga vattenstånd i hav och vattendrag ska finnas i en tätare stad.
- Grönska som ger värmedämpning, skugga och skyddar mot ultraviolett strålning behövs i ett varmare klimat särskilt i våra urbanare miljöer.
- Gröna ytor utformas som mångfunktionella ytor till nytta och glädje för klimatanpassning, människors hälsa och välmående samt skapa förutsättningar för ett rikt djur och växtliv.
- I ekonomiska ställningstaganden och andra beslut med påverkan på ekosystemen ska nyttan av

ekosystemtjänster vägas in.

Ras- och skredrisk
Stranderosion
Klimatreservat
Stående vatten vid 100-årsregn
Översvämning
Kommungräns

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. Digitalisering av samhället sker i allt snabbare takt vilket skapar ett behovs av en välfungerande digital infrastruktur när Halmstad utvecklas. Det förändrade klimatet ställer nya krav på befintliga tekniska system samtidigt som ambitionen att förtäta befintlig bebyggelsestruktur innebär att nytänkande krävs.

8.1 Hållbar dricksvattenförsörjning

- Vattenförsörjningen säkerställs långsiktigt, hela kedjan från resurs till användare.
- Tillgång till dricksvatten av god kvalitet och i tillräcklig mängd säkras genom att skydda befintliga och framtida områden av betydelse för vattenförsörjningen och en tillräcklig dricksvattenproduktion säkerställs.
- Bebyggelse, verksamheter, infrastruktur eller andra åtgärder ska inte komma till inom vattenskyddsområden om det kan äventyra kommunens nuvarande eller kommande generationers vattenförsörjning avseende antingen kvantitet eller kvalitet. Hänsyn tas även till tillrinningsområdena till vattentäkterna.
- Inom primär skyddszon för vattentäkt ska ingen ny byggnation tillkomma.
- Inom sekundär zon får endast användning tillkomma som inte påverkar vattentäkten negativt (såsom bostäder, vård, odling, camping, tillfällig vistelse, skola, park och natur). *Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde, Halmstads kommun* ska följas.
- Vattensmarta lösningar för att undvika onödig förbrukning av dricksvatten ska premieras.
- Utformningen av bebyggelse och infrastruktur ska verka för en vattensmart försörjning och användning.

8.2 Hållbar spillvattenhantering

- Utökning eller inrättande av kommunala verksamhetsområden för spillvatten prioriteras i områden som ligger inom de utpekade utvecklingsstråken eller där miljö och hälsa riskerar att äventyras.
- Cirkulära flöden och uppströmsarbete, såsom åtgärder som skapar kapacitet på befintligt system, ska premieras.

8.3 VA utanför verksamhetsområde

- Ny spridd bebyggelse på landsbygden får endast ske under förutsättning att det inte ger negativ påverkan på människors hälsa, en vattentäkt eller recipienters status.
- Kommunen har en restriktiv hållning mot ny bebyggelse med enskilt avlopp inom riskområde för negativ påverkan av enskilda avlopp.

8.4 Dagvatten som tillför kvalitet

- Dagvatten är en lokal resurs där inte rent dricksvatten krävs.
- Det är väsentligt att ny exploatering ses i ett helt sammanhang så att inte dagvattnet medför negativa konsekvenser för fastigheter intill och i påverkansområdet.
- Tillräckligt med ytor ska avsättas för rinnvägar och ansamlingar som bildas vid kraftiga skyfallsregn. Dessa ytor kan med fördel vara multifunktionella.
- Arbetet med att lösa befintliga dagvattenproblem prioriteras inom de utbyggnadsområden som pekas ut i översiktsplanen.
- Återföring av dagvatten till grundvatten premieras framför avledning, men måste återställas att det sker på ett säkert sätt så att inte grundvattnet påverkas negativt

8.5 Smartare energianvändning

- Främja ett energisystem där rätt energiresurs används till rätt behov.
- Skapa förutsättningar för resurseffektiv energianvändning och klimatsmarta energisystem.
- Skapa utrymme i den fysiska miljön för framtida teknik.
- Samordning av teknisk infrastruktur för teknisk försörjning av olika områden.

8.6 Hållbar avfallshantering

- I samband med planläggning av bostadsområden redovisas lämpligt avfallsinsamlingssystem med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö.
- Medverka i utveckling och komplettering av lämpliga områden för moderna återbruks- och återvinningsarenor.

8.7 Digital infrastruktur

- Framtidens digitala krav förutsätter en robust och säker bredbandsinfrastruktur.
- Digital infrastruktur är en grundförutsättning vid nyetablering och förtätning av bebyggelse.
- Luftburna anslutningar ses som en naturlig del av bredbandsinfrastrukturen.

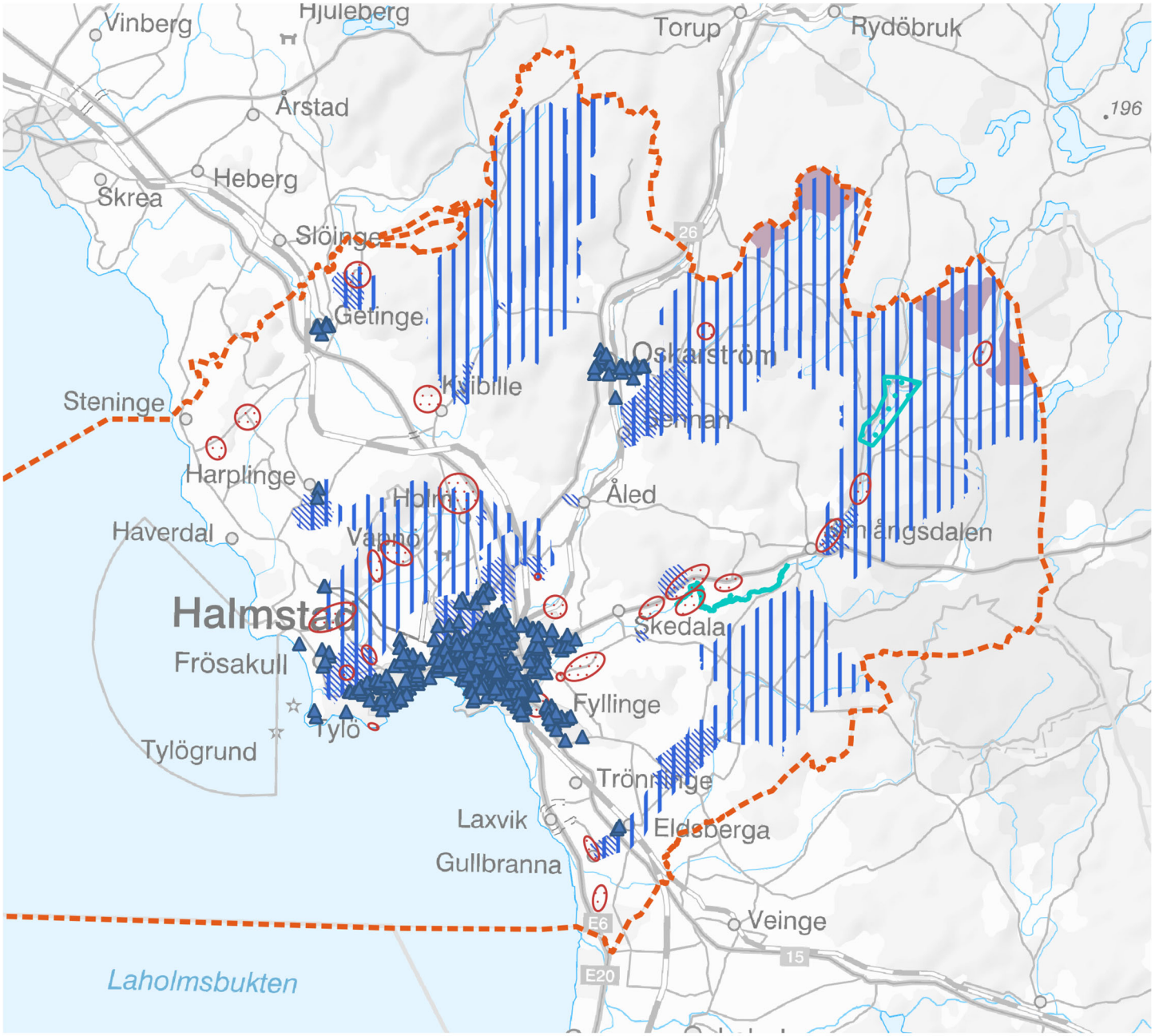
8.8 Hållbar energi såsom vindkraft och solenergi

- Hållbar energi främjas.
- Etablering av vindkraft sker inom prioriterade områden för vindkraft.
- Komplettering med tillkommande verk i anslutning till etablerad vindkraft kan prövas i varje enskilt fall via tillståndsprövning.
- Vid detaljplaneläggning bör hänsyn tas till solljusförhållande för att främja etablering av solenergi.
- Kommunen har en positiv hållning till etablering av solenergi i befintliga områden med god solljuspotential. Detta ska ske med hänsyn till kulturmiljö, gestaltning och utformning.
- Vid etablering av solenergiparker ska hänsyn tas till landskapsbildsvärden, kulturmiljövärden samt flygplatsens och försvarets intressen.

8.9 Beredskap

- Vid detaljplanering och bygglovgivning ska hänsyn tas till om skyddsrum berörs av exploatering. Skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion.

Rapporten "Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde, Halmstads kommun" reglerar vilka användningar som är lämpliga inom primär, sekundär och tertiär zon samt vilka åtgärder som behöver vidtas. LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN



- Skyddsrum
- Riskområde för negativ påverkan av enskilda avlopp
- Område viktigt för kommunens framtida dricksvattenförsörjning
- Vattenskyddsområde
- Tillrinningsområde för vattentäkt
- Område prioriterat för vindkraft
- Kommungräns

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.

9.1 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.
- För nya detaljplaner som berörs av nedlagda deponier eller förorenade områden krävs utredning och riskbedömning. Där markförorening konstaterats ställs krav på de sanerings- eller skyddsåtgärder som behövs för att marken ska anses vara lämplig för ändamålet och för att förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna kan i vissa fall kopplas till bestämmelser med villkor för lovgivning eller startbesked.

9.2 Markradon

- Förekomst av radon ska undersökas inför detaljplaneläggning och utbyggnad av bostäder. Vid förhöjda radonhalter ska radonsäkert byggande tillämpas. Gällande gränsvärden för radon i inomhusluft och vatten får inte överskridas.

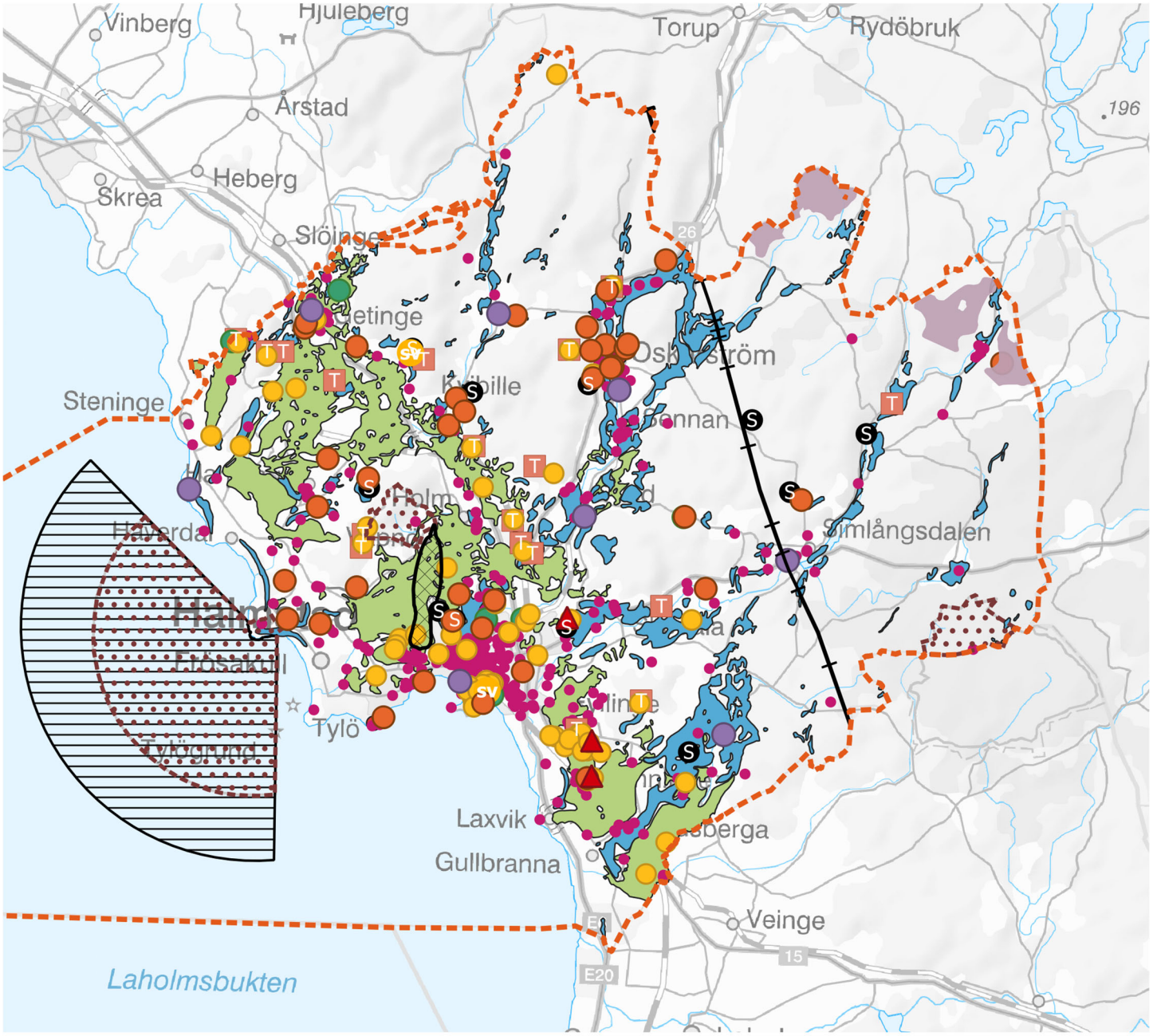
9.3 Täktverksamhet och annan miljöstörande verksamhet

- 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, skolor, förskolor och vårdlokaler, dels bör dessa verksamheter inte lokaliseras för 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.
- Skyddsavstånd till olika slags ledningar såsom gasledning och större kraftledningar ska upprätthållas. Skyddsavstånden varierar utifrån ledningens karaktär och bedömda risker.

9.4 Minimera störning från buller

- Vid planering för bostäder och verksamheter tas hänsyn till riksdagens generella riktlinjer för buller.
- Vid planering tas hänsyn till det buller som uppstår genom Halmstad flygplats tillståndsgivna verksamhet.
- För att kunna förtäta och bygga ut staden och orterna i stråken vidtas åtgärder för att skydda bostäder och verksamheter såsom skolmiljöer från buller. Utredningar och åtgärder ska göras för att skydda såväl befintliga som nytillkommande bostäder och skolmiljöer från höga ljudnivåer från trafiken. För befintliga miljöer utgår utrednings- och åtgärdsbehovet från vägnätets funktion och karaktär samt tidigare känd bullerproblematik. För nya bostadsområden, skolmiljöer och vägar görs utredningar, åtgärder och regleringar i detaljplaneprocessen.
- Sträva efter bästa möjliga boendemiljö för kommunens invånare, även ur ljudsynpunkt.

- Använda stadens kartläggning över befintliga goda ljudmiljöer som kunskapsunderlag vid planering och byggande.
- Bevara utpekade stora opåverkade områden och områden med god ljudmiljö från tillkommande ljud.



- Avslutad deponi
- Pågående deponi
- Flygbuller
- Markradon - Lågriskområde
- Markradon - Normalriskområde
- Markradon - Pegmatisgång med förhöjd radiumhalt
- Militärt skjutfält
- Miljöstörande verksamhet
- Motorbana
- Potentiellt förorenade områden
- Reningsverk
- Seveso
- Skjutbana
- Skjutområde hav
- Stamnät el
- Täkter
- Kommungräns

10. Miljökvalitetsnormer för vatten, luft och buller

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

10.1 Miljökvalitetsnormer för vatten: Ytvatten, kustvatten ochgrundvatten

- I fysisk planering ska utgångspunkten vara att förbättra vattenkvaliteten i recipienten genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Vattenkvaliteten i recipienten får inte försämras.
- Åtgärder som inte ryms inom planområde kan genomföras på annan plats men inom samma avrinningsområde.
- Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och biologisk mångfald bör eftersträvas.
- Vid exploatering ska dagvatten tas om hand på ett sådant sätt att vattenkvalitén i recipienten inte påverkas negativt. Hur dagvattenhanteringen ska ske regleras i detaljplaneskedet.

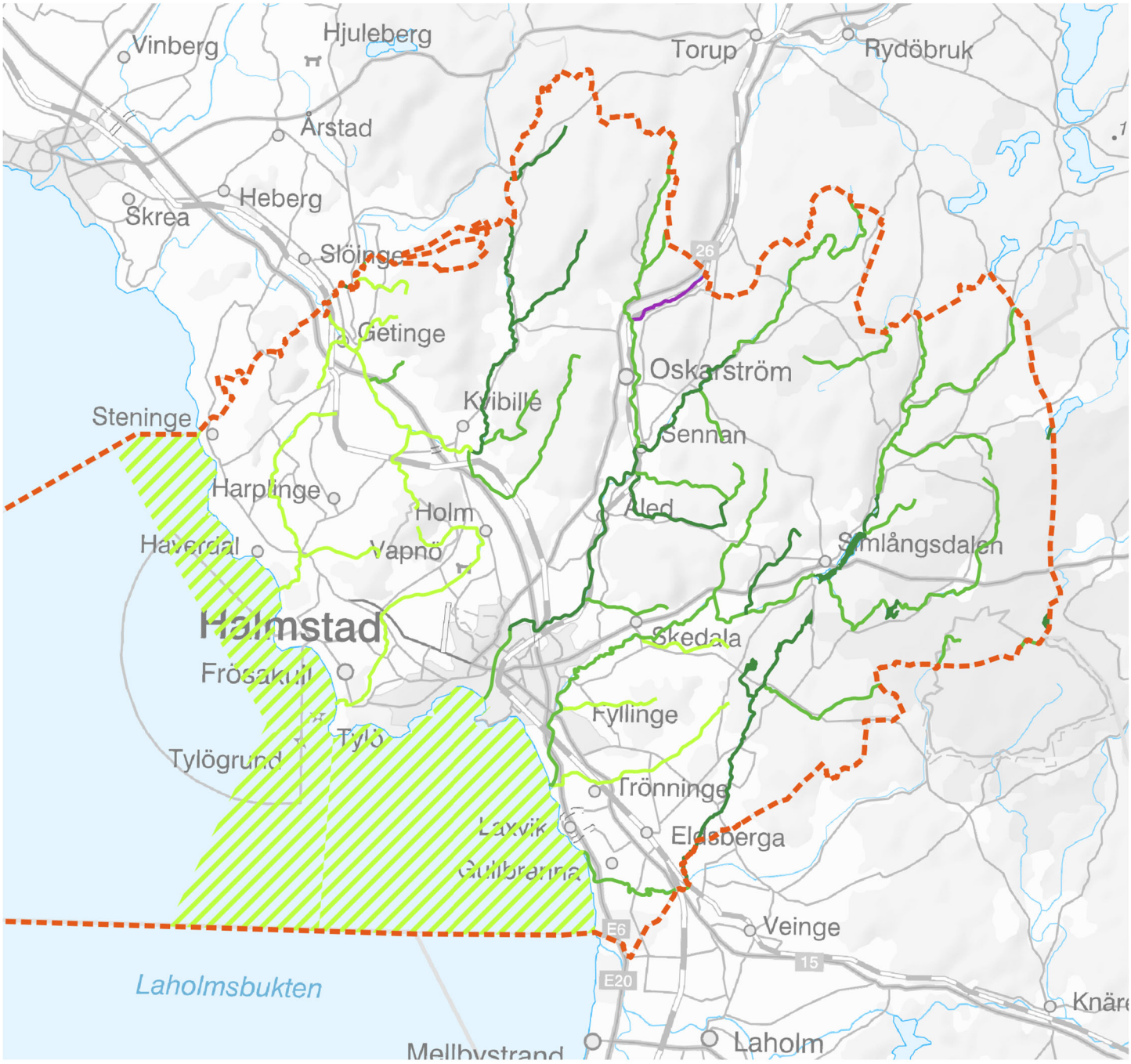
10.2 Miljökvalitetsnorm för utomhusluft

- 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.

10.3 Miljökvalitetsnorm för buller

- Kommunen verkar för att miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller är god genom att aktivt medverka till ett minskat bilberoende. Detta sker genom att skapa möjligheter för hållbara transporter såsom prioritering av dessa trafikslag, kollektivtrafiken som planeringsförutsättning och stråk som geografisk princip.

Se även planeringsinriktningar *5. Natur- och kulturmiljövärden* och *8. Tekniska system i ett hållbart samhälle*.



Kustvatten
God ekologisk status 2027

Sjöar
God ekologisk status
God ekologisk status 2021
God ekologisk potential 2027

Vattendrag
God ekologisk status
God ekologisk status 2021
God ekologisk status 2027
God ekologisk potential 2027
Kommungräns

DEL B: ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

Om del B

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 samt de gröna kilarna med slätt- och skogslandskapet.

Större områden för bostadsbebyggelse pekas ut i översiktsplanen. Då kommunen är positiv till förtätning eftersom det är ett resurseffektivt och miljömässigt hållbart sätt att växa antas ytterligare bostäder inom mindre objekt tillkomma utöver vad som pekas ut. Förtätning inom ortsgränser ligger i linje med planeringsstrategierna och har därmed stöd i översiktsplanen.

I del B finns mark- och vattenanvändningskartor som geografiskt redovisar förslagen utveckling av kommunen. Relevant kartavsnitt visas för de olika beskrivande texterna. Genom att klicka på enskilda områden nås ytterligare information om vad som gäller det separata området.

Strategi för hur vi växer

Den geografiska delen syftar till att uppnå de visioner som fastslås av Framtidsbild 2050. Hur vi växer geografiskt utgår från dess visionsberättelser, med särskilt fokus på de tre utmaningarna *klimatutmaningen*, *jämlikhetsutmaningen* och *infrastruktur för en ny tid*. Utifrån Framtidsbild 2050 har strategier formulerats för principer hur mark för exploatering ska pekas ut i översiktsplanens geografiska del.

I Halmstad bygger vi längs stråken

Kommunen växer längs stråk där utveckling av bostadsbebyggelse, service, verksamheter och kollektivtrafik koncentreras. Detta är ett klimatsmart sätt att växa som rustar oss för framtiden. I huvudsak går stråken längs vägar av nationell betydelse. Mellan stråken bevaras gröna kilar. I de gröna kilarna prioriteras utveckling av landsbygden och bevarande av natur- och rekreationsvärden. På så sätt minimeras fragmentering av jordbruksmarken och hela sammanhängande områden kan bevaras. Det är orterna i stråken som växer. I varje stråk finns ett servicesamhälle som växer mycket kraftigt och där en satsning sker med både service, bostäder och arbetsplatser. Kommunens servicesamhällen är därmed spridda över hela kommunens geografi så att alla invånare har nära till kommunal och kommersiell service. Bostadsorter längs stråk växer också, men i mindre omfattning än servicesamhällena.

I Halmstad 2050 har vi brutit segregationen

För att bryta segregationen arbetar kommunen brett med frågan på olika sätt och i olika verksamheter. Detta framgår av "Plan för den inkluderande kommunen". I översiktsplanen behandlas den fysiska planeringen.

Vi planlägger för blandad bebyggelse där nybyggnationen ses i sitt sammanhang och blandningen avser helheten. Vi kompletterar med de bostadsformer som fattas i stadsdelen/orten vid förtätning. Kommunens olika orter och stadsdelar förses med ett bredare bostadsutbud för att motverka segregation. Stora nya bostadsområden pekas ut som förmår att skapa ändring och kan vara satsningar där attraktiviteten i orter och stadsdelar kan höjas. Kommunen i allmänhet och staden i synnerhet får en blandning av bostäder i alla delar. Stadsdelar kopplas samman när barriärer bryts genom trygga förbindelser för fotgängare och cyklister samt av att gemensamma mötesplatser tillkommer.

I Halmstad möts invånarna i vardagslivet

Vi pekar ut lämpliga lägen för service så att denna samlas och ger ett mervärde. På olika slags mötesplatser möts invånarna över gränser vilket ger samhörighet och trygghet. Vi planerar för ökad jämlikhet med en närhet och tillgänglighet som underlättar vardagspusslet och valet av hållbara transportslag. Den offentliga servicen lokaliseras till servicesamhällen som bidrar till möten mellan invånare i hela stråket. Centrumnoder där service av olika slag samlas pekas ut i servicesamhällena och längs stadens huvudstråk. Områden för kluster av samhällsservice pekas ut, vilka i möjligaste mån ansluter till centrumnoder. De lägen som pekas ut för service placeras vid kollektivtrafikstråken så att det är lätt att resa dit för alla.

Halmstad har anpassats efter klimatförändringarna

Vi tar hänsyn till klimatförändringarna när vi pekar ut nya områden. Nya områden pekas inte ut där havsnivåhöjningen eller översvämningar från åar är ett hot och skyfallssituationen inte kan lösas. Om undantag görs ska byggnationen tillföra en samhällsnytta genom sitt unika läge och problematiken lösas i sin helhet. Vi avsätter mark för klimatanpassning och gör anläggningarna multifunktionella. Vi planerar för en sammanhängande grönstruktur. Därför pekar vi ut gröninfrastruktur som är viktiga för skyfallshantering, har höga naturvärde och tillser alla invånarnas rätt till rekreation. I de gröna kilarna mellan stråken värnas jordbruksmark och skog i sammanhängande områden. Även områden för dricksvattenförsörjningen värnas. Vi hushåller med mark- och vattenresurser genom att bygga yteffektivt, i synnerhet i staden och på jordbruksmark.

I Halmstad är det lätt att resa hållbart

Vi utgår från hållbara och yteffektiva transporter när vi bygger ut kommunen. Vi prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik och sedan biltrafik. Genom att växa i stråk där hållbara transporter är en avgörande planeringsförutsättning möjliggör vi för en minskad klimatpåverkan. Genom stråken underlättas också utbyggnaden av olika slags infrastruktur i en framtid med snabb utveckling. Vi stärker kommunikationen mot vårt omland när resecentrum utvecklas.

Halmstad erbjuder en bredd av arbetstillfällen

Vi ger förutsättningar för viktiga funktioner för att stärka vår ställning som regional hubb såsom sjukhuset, försvaret och högskolan. Dessa prioriteras framför andra konkurrerande markanvändningar och ges generösa förutsättningar. Genom att dra nytta av platsens kvalitéer med en smart markanvändning stärks näringslivet både för kontor i attraktiva pendlingslägen och verksamhetsmark med god infrastruktur. Verksamhetsmark pekas ut i närheten av större befintlig och kommande infrastruktur. Genom att peka ut lägen där service samlas ges denna bättre förutsättningar.

Halmstad har utvecklats som destination

Vi profilerar olika stränder och kustområden för olika nischer och aktiviteter. Vi värnar våra vackra natur- och kulturmiljöer, de ger identitet, lockar turister och får invånarna att trivas. Lägen för turistutveckling pekas ut, där inriktningen för vilken typ av turism som avses utvecklas framgår.

Bostadsförsörjning

I Framtidsplan 2050 tar kommunen höjd för runt 23 000 nya bostäder. Detta behov beräknas motsvara behovet fram till år 2050. Hur mycket Sveriges och Halmstads befolkning beräknas växa är svårt att veta på förhand, då olika omvärldsfaktorer påverkar som inte är kända nästa 30 år fram i tiden. Olika faktorer påverkar och det finns flera exempel från de senaste åren som på olika sätt också påverkat befolkningstillväxten lokalt, till exempel flyktingströmmar och pandemier. För att i möjligaste mån kunna planera för framtiden har en utredning tagits fram som belyser vilka megatrender som kan förväntas påverka Halmstad mot år 2050, se ”*Omvärldsanalys för Halmstads Kommun till stöd för fysisk planering" Kairos Future, augusti 2019”*. Årligen presenteras nya befolkningsprognoser och bostadsmarknadsanalys. Vilka områden som byggs ut och i vilken takt regleras av bostadsförsörjningsprogrammet. Därmed finns en anpassning årligen av vad som detaljplaneläggs och byggs ut till det bostadsbehov som föreligger. Översiktsplanen är långsiktig och redovisar områden för bostadsbyggnationen på lång sikt. Om de områden som pekas ut i översiktsplanen kommer vara utbyggda år 2050, tidigare eller senare bör bero på bostadsbehovet framöver. Många av de efterföljande processerna tar lång tid och är krävande varför Halmstads kommun har behov av en långsiktig översiktsplan för att lösa bostadsförsörjningen.

Av Boverkets regionala byggbehovs beräkningar 2020-2029 framgår behovet av bostadsbyggnation under den närmaste 10 års perioden. Byggbehovet beror på det initiala underskottet av bostäder, tillkommande hushåll då Halmstad årligen växer med nya invånare samt att en viss buffert av bostäder behövs om bostadsmarknaden ska fungera. Halmstad har i nuläget ett underskott av bostäder, vilket bland annat leder till trångboddhet. Trångboddheten är kartlagd och drabbar olika områden inom kommunen olika mycket, där bostadsområden som är socioekonomiskt svaga är mer utsatta. Barnfamiljer är i hög utsträckning drabbade och det finns ett samband med sämre förutsättningar att klara skolan, vilket bidrar till att barn i Halmstad kommun har olika förutsättningar i livet. Det är därför av mycket stor vikt att komma till rätta med underskottet av bostäder. Halmstadregionen är enligt Boverkets beräkningar en av de tio regioner med störst byggbehov i Sverige. Det årliga byggbehovet under den perioden år 2020-2029 beräknas av Boverket till 790-1100 lägenheter per år för Halmstadregionen, vilket innebär att 5,65-7,87 lägenheter behöver tillkomma per 1000 invånare och år. Av dessa beror 470-700 lägenheter per år på tillkommande hushåll. Framtidsplan 2050 tar höjd för drygt 23 000 nya lägenheter mellan år 2022-2050 vilket innebär drygt 800 lägenheter per år i genomsnitt, detta ligger således i linje med behovet. Hur detta ska fördelas under perioden kommer att regleras av Bostadsförsörjningsprogrammet. Det kan vara fördelaktigt med en högre byggnation i början av perioden och lägre i slutet, då det skulle leda till att bostadsunderskottet åtgärdades snabbare.

Av de drygt 23 000 bostäderna som beräknas behövas till år 2050 är 22 300 bostäder utpekade i översiktsplanen. Utöver utpekade områden för bostadsbyggnation förväntas bostäder tillkomma genom förtätning och spridd bebyggelse. Av planeringsinriktningarna framgår att kommunen är mycket positiv till förtätning, varför förtätning anses ligga i linje med översiktsplanen även om området inte är utpekat geografiskt i denna. Vid efterföljande processer kommer också en del områden att utgå eller innehålla lägre antal bostäder än vad som beräknats i översiktsplanen, eftersom hinder i efterföljande processer kan uppkomma när områdena undersöks mer detaljerat till exempel natur- och kulturmiljövärden eller en låg genomförbarhet på grund av ointresse från markägaren. Utifrån tidigare erfarenhet i Halmstads kommun när bokslut görs på Framtidsplan 2030, som har liknande planeringsinriktningar för förtätning och spridd bebyggelse, beräknas ungefär 1000 fler bostäder tillkomma under perioden 2022-2050 än vad som är utpekat.

Servicesamhällena växer kraftigt, bostadsorter i stråk växer

I varje stråk finns ett servicesamhälle som växer mycket kraftigt. Kommunens servicesamhällen är därmed spridda över hela kommunens geografi så att alla invånare har nära till kommunal och kommersiell service. En tydlig satsning sker på servicesamhällena både genom att ny kommunal service framförallt placeras i dessa orter och genom att områden pekas ut för en mycket kraftig tillväxt av bostäder, vilket i sig ökar underlaget för en livskraftig service. Servicesamhällen är Trönninge, Simlångsdalen, Oskarström, Getinge, Harplinge/Haverdal.

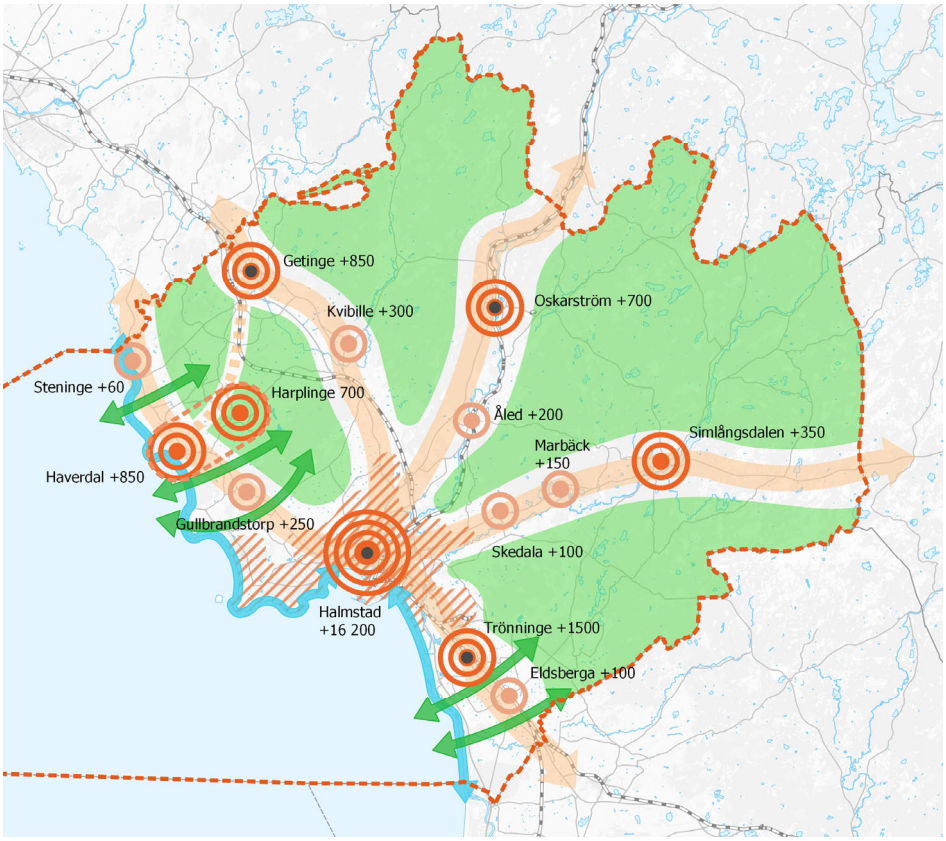
Bostadsorter längs stråk växer kraftigt men i betydligt mindre omfattning än servicesamhällena. Bostadsorter växer primärt med bostäder. I dessa orter är endast befintlig kommunal service och ny kommunal service av den typ som finns på många orter i kommunen aktuell.

Halmstad är kommunens största servicesamhälle och växer med nya bostäder och ny service. I Halmstads kommun är staden mycket dominerande i invånarmängd. Även om staden växer med störst antal bostäder och mest service, växer den relativt till sin storlek mindre procentuellt än övriga servicesamhällen. Drygt 70% av alla nya bostäder tillkommer i staden.

Hur många invånare beräknas bo i kommunens orter?

Ort	Typ av ort	Antal invånare år 2020	Beräknat antal invånare år 2050	Antal nya bostäder under perioden 2022-2050
Halmstad	*Servicesamhälle*	69 500	103 500	16200
Trönninge	*Servicesamhälle*	1600	4700	1500
Simlångsdalen	*Servicesamhälle*	700	1400	350
Oskarström	*Servicesamhälle*	4200	5700	700
Getinge	*Servicesamhälle*	2000	3800	850
Harplinge	*Servicesamhälle*	1500	3000	700
Haverdal	*Servicesamhälle*	1700	3500	850
Eldsberga	*Bostadort*	750	950	100
Marbäck	*Bostadort*	200	500	150
Skedala	*Bostadort*	400	600	100
Åled	*Bostadort*	1800	2200	200
Kvibille	*Bostadort*	1000	1600	300
Gullbrandstorp	*Bostadort*	1700	2200	250
Steninge	*Bostadort*	800	950	60

Utöver i orterna bor också kommuninvånare i de mindre orterna som inte förväntas växa och därför inte är med i tabellen samt utspritt på landsbygden, både år 2020 och år 2050.



Kartan visar antal nya bostäder som beräknas tillkomma under perioden 2021-2050 fördelatpå kommunens olika orter.

Staden Halmstad

Strategier för staden

- Stadens bebyggelse koncentreras kring de starka kollektivtrafikstråken och förlängningen av dessa. Däremellan bevaras de gröna kilarna med jordbruk-, natur- och rekreationsvärden.
- Segregationen bryts tack vare att olika bostadstyper kommer att finnas i alla stadens delar och att barriärer överbryggas med trygga förbindelser för gång och cykel.
- Centrumnoder och kluster av ny offentlig service pekas ut i de olika stadsdelarna längs med huvudstråken för att serviceni stadsdelen ska samlas och ge mervärde.
- Staden anpassas efter klimatförändringarna genom att skydda det översvämningsdrabbade söder och centrum samt avsätta grönytor för skyfallsregn och värmedämpande vegetation.
- Stadens gröna infrastruktur värnas och utvecklas till gagn för invånarnas välmående och behov av rekreation, bevarande av höga naturvärden och för ekosystemtjänster.
- Staden blir lätt att resa hållbart i när kollektivtrafiken är en planeringsförutsättning och tillgången till cykelstråk är mycket god.
- En bredd av arbetstillfällen gör staden attraktiv och mindre sårbar. I översiktsplanen skapas förutsättningar för olika typer av verksamheter i staden.
- Halmstad har utvecklats som destination där lägen för turistutveckling har pekats ut, med kopplingar som ger mervärden.

Stadens betydelse och potential

Halmstad och dess 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. Halmstad har betydelse även utanför kommunens gränser och är av regional betydelse.

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.

I Halmstad tätort bor en stor majoritet av kommunens invånare och befolkningen här motsvarar ungefär 70% av kommunens alla invånare. Dessa proportioner är planerade att kvarstå även år 2050. Det innebär att när Halmstads kommun har vuxit med drygt 23 000 nya bostäder har staden vuxit med 16 200 bostäder. För att möta detta ökande behov krävs både förtätning av befintlig bebyggelse och komplettering med nya stora bostadsområden i stadens alla riktningar.

Stadens stråk

I staden finns fem starka kollektivtrafikstråk. Det är i första hand i anslutning till dessa stråk som staden bör förtätas och byggas ut, i likhet med vad som föreslås i övriga delar av kommunen. Längs stråken är nya utbyggnadsområden för bostäder, omvandlingsområden för blandad stadsbebyggelse, centrumnoder med mera utpekade. Huvudstrukturen och förutsättningarna för kollektivtrafiken är en mycket viktig planeringsförutsättning där stråkprincipen är central. Att ange kollektivtrafiken som en viktig planeringsförutsättning innebär att den bör betraktas som fysiska strukturer som inte med lätthet kan förändras. Även supercykelstråken, det vill säga breda cykelvägar med hög standard, sammanfaller med de utpekade stråken och bidrar till koncentration av rörelse i stråken.

Södra stråket längs väg 15 förlängs in i staden via Laholmsvägen förbi Fyllinge, Andersberg, Linehed och Nyhem samt Kistinge, Vilhelmsfält och Larsfrid. Östra stråket längs väg 25 förlängs in i staden via Växjövägen och Enslövsvägen förbi Vallås, Brogård, Snöstorp, Gustavsfält, Östergård, Arenan och Nyatorp. Nordvästra stråket längs E6 förlängs in i staden via Göteborgsvägen förbi Kärleken och Sofieberg för att vid Tegelbruket sammanstråla med det nordöstrastråket längs väg 26. Därefter följer de båda stråken norra infartsleden in mot stadens centrum. Norra kuststråket längs med Kustvägen följer denna in mot staden förbi Flygstaden och Söndrum. I staden finns också ett stråk närmre kusten längs med nya Tylösandsvägen och Kungsvägen förbi Söndrum, Bäckagård, Tylösand och Frösakull.

Mellan stråken finns gröna kilar. De gröna kilarna består av natur och jordbruksmark. På så vis kommer många av stadens invånare nära landsbygden och naturen. Vilket tillför kvalitéer i de stadsdelar som inte är de mest centrala och urbana, varför även stadens ytterområde blir attraktiva. I stadens gröna kilar återfinns områden med höga natur- och rekreationsvärden såsom Fylleån, Nissan, Galgberget, Möllegård och jordbrukslandskapet runt dessa. Längre in mot stadens mer centralare delar blir det gröna blir mer urbant såsom parker.

Eftersom staden omges av jordbruksmark är det oundvikligt att denna tas i anspråk på vissa ställen för att kunna bygga ut staden. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att områdena ligger i anslutning till staden och utmed kollektivtrafikstråken, vilket underlättar en hållbar livsstil. De förtätningsmöjligheter som finns utnyttjas, men räcker inte till för att klara bostadsförsörjningen. Särskilt i staden och på jordbruksmarken hushåller vi med marken genom att bygga tätt. Radhus, flerbostadshus och kedjehus föreslås i staden, medan glesare former såsom friliggande villor hänvisas till de mindre orterna. För att värna jordbruksmarken begränsas stadens utbredning och de gröna kilarna bevaras. Viktiga gränser för bebyggelsens utbredning att hålla mot landskapet har pekats ut. Därmed finns en tydlighet i översiktsplanen som förhindrar en gradvis gles utbyggnad av staden som tar jordbruksmark i

anspråk.

Stadens bebyggelse

Ett av översiktsplanens viktigaste mål är att bidra till att bryta segregationen. Det kommer också att krävas andra åtgärder för att nå målet att bryta segregationen både inom andra delar av kommunens verksamhet och i efterföljande planeringsskeden såsom detaljplaneläggning och markanvisning. Staden Halmstad är idag en segregerad stad med stora socioekonomiska skillnader mellan olika stadsdelar. Flera barriärer såsom stora vägar och åarna förstärker de olika förutsättningarna. Vid nybyggnation finns möjlighet att bygga en stad som är mer blandad i alla dess delar och därmed bryta segregationen. Det är vid planläggning därför viktigt att tillse att det blir en blandning av olika slags bostäder i stadens alla delar genom att prioritera de bostadstyper som är underrepresenterade i stadsdelen. Genom att satsa på både stora nya bostadsområden och förtätning kan det ske förändring. Blandningen av bostadstyper avser stadsdelen, inte planområdet.
Detta innebär att stadsdelar med mycket villor kompletteras med en högre andel flerbostadshus, medan stadsdelar med mycket hyresrätter kompletteras med högre andel radhus, småhus och bostadsrätter. Blandningen behöver ske på alla skalnivåer både för hela staden, i stadsdelen och på områdes nivå. Förtätningar med nya bostäder ska komplettera med bostadstyper som är underrepresenterade i stadsdelen. För att kunna bryta segregationen är det mycket viktigt att detta sker och man kommer bort från en traditionell planering, där mer av samma när man bygger nytt har förstärkt skillnaderna inom staden. Att bryta segregationen är ett överordnat mål som ibland kan innebära att skalan på nybyggnation kan behöva vara en annan än den befintliga omgivningen till exempel kan billiga hyresrätter i flerbostadshus behöva tillkomma invid villabebyggelse och tvärt om. Nybyggnation ska integreras med den befintliga omgivningen så att isolerade enklaver inte uppstår, till exempel genom kopplingar för gång och cykel, god arkitektur och upptagningsområden för olika slags service.
För att tydliggöra vad som avses byggas i varje utpekat område för bostäder finns en beskrivning av vilken typ av bostäder som behövs för att Halmstad ska bli en blandad stad. Att så sker är väsentligt om segregationen ska kunna brytas.

Förtätningspotential

En annan viktig aspekt för att bryta segregationen är att tillskapa trygga tvärförbindelser för gång och cykel över barriärer. I synnerhet är det södra stråket som belastas av att flera barriärer skär av bostadsområdena från havet. Tillgängligheten till havet är viktigt för ett områdes attraktivitet. Längs med södra stråket ligger flera av stadens socioekonomiskt svaga stadsdelar som skulle må gott av trevliga kopplingar för gång och cykel till havet. Stråk där barriärer bör brytas har pekats ut. Detta handlar om trygga och trivsamma gång- och cykelkopplingar. Tryggheten avser både trafiksäkerheten och att stråken befolkas större delen av dygnet.

Högskolan är av central betydelse för kommunens utveckling. Det är av stor vikt att denna ges goda förutsättningar att utvecklas. För att detta kunna ske behöver bostadsbehovet för studenter tillgodoses. Detta ska framförallt ske genom att studentbostäder prioriteras i centrala staden och i det område som nås med cykelavstånd till högskolan.

Då Halmstad förslås växa kraftigt behövs både förtätningsobjekt och stora områden som utökar staden geografiskt. I staden är förtätningspotentialen god. Förtätning kan tillkomma på outnyttjade ytor, parkeringsytor, lågt bebyggda ytor. Förtätning på grönytor är endast aktuellt i stadsdelar där det finns god tillgång på grönytor för rekreation och ytan inte heller har högsta naturvärde eller behövs för ekosystemtjänster. Grönytor som är olämpliga att bebygga är markerade med "Grönytor särskilt viktiga att bevara". Vid förtätning är det viktigt att beakta att behovet av offentlig service som följer av den ökade befolkningen i stadsdelen också får plats utan att ta värdefulla grönytor i anspråk. Förtätningsområdena ökar stadens urbana kvalitéer och återfinns längs alla stråk.

Förtätningspotentialen skiljer sig åt i stadens olika delar. I stadens centrum är det lämpligt med en tätare och högre bebyggelse än resten av staden för att uppnå de urbana kvalitéer som eftersträvas här. Trots en redan hög täthet kan lucktomter bebyggas och befintliga hus utökas med ytterligare våningar. Dock är det viktigt att ta hänsyn till kulturhistoriskt värdefulla miljöer vilka bidrar till stadens identitet. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare och svårigheter att

etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare då merparten av förtätningsprojekt har varit på öster och i centrum. Stadens mest täta stadsdelar såsom Andersberg, Linehed, Östergård och Nyhem bör inte förtätas ytterligare med bostäder utöver utpekade områden. I stället är det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt. Stadens västra delar har däremot en god förtätningspotential. Bebyggelse består idag huvudsakligen av gles villabebyggelse och tillgången på grönyta per invånare är hög. Trots detta har inte förtätning skett i någon högre utsträckning, vilket hänger samman med huvudmannaskapet som är enskilt i dessa delar. Huvudmannaskapet bör i stadens västra delar på sikt bli kommunalt för den allmänna platsen. Grönyteanalysen visar att den bostadsnära grönytan riskerar bli låg framöver i stadens norra delar vid Sofieberg och Kärleken. Grönytor inom dessa norra stadsdelar bör därför värnas från förtätning. Försvarets påverkansområde begränsar också stadens utbyggnad i detta område. Här är således förtätningspotentialen relativt låg. Större delen av förtätningen i kommunen förväntas ske i staden.

Området där travverksamhet bedrivs vid Vallås samt området vid fotbollsarenan Örjans vall är intressanta för förtätning av bostadsbebyggelse på grund av sina särskilda kvalitéer som därför trots dess komplexitet med bland annat översvämningsproblematik bör beaktas för bostadsbebyggelse. För att klargöra dessa områdens potential att byggas ut för bostäder behöver fördjupade studier göras i efterföljande planeringsskeden.

För att klara bostadsförsörjningen behövs stora nya områden. Dessa lokaliseras utmed stråken. Stora tillkommande bostadsområde i staden med över 1000 nya bostäder återfinns i alla stadens riktningar. De största nya områdena som föreslås är Frösakull som växer mot inlandet (H1), Sandhamn som växer vid Nya Tylösandsvägen (H4), söder om Kustvägen (H6), norr om Sofieberg och Kårarp (H13) och öster om Fyllinge (H10). Dessutom rymmer de områden som omfattas av pågående fördjupade översiktsplaner långt över 1000 bostäder vartdera, det vill säga omvandlingen av Larsfrids och Vilhelmsfält samt centrumområdet.

Kulturmiljö

Det äldsta Halmstad växte fram ca två kilometer nordost om den nuvarande innerstaden i det område som idag heter Övraby. Det enda vi kan se idag av denna stad är en kyrkoruin. Platsens läge ovanför Nissans nedersta fors har varit ett strategiskt läge där den danska kungamakten har haft ett stort intresse. Halmstad fick stadsprivilegier 1307 och avser platsen Övraby.

Genom tiderna har staden genomgått flera olika faser vilka satt avtryck i stadsmiljön. Det kan gälla den befästa staden och dess stadsplan från 1600-talet, utbyggnaden med förstäder utanför vallarna under sent 1800-tal eller 1950- och 60-talets storskaliga bostadsbyggande på tidigare jordbruksmark. De fysiska spåren som skapats genom historien är ständigt närvarande och ett grundmaterial att respektera, inspireras av och bygga vidare på. Kunskap är en viktig förutsättning för att kunna ta hand om kulturmiljön och fatta långsiktigt hållbara beslut. I *Kulturmiljöprogram för Halmstads stad*, som tagits fram som underlag för översiktsplanen finns kulturmiljöområden identifierade som har ett särskilt värde.

Platsens identitet och attraktivitet bevaras och utvecklas om vi bygger nytt i eller i anslutning till en utpekad kulturmiljö. Nya tillägg i befintliga kulturmiljöer ska anpassas till och förstärka dess kulturmiljövärden.

Underlagsmaterial/läs mer

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2020

LÄNK FINNS I DEN DIGITALA KARTAN

Stadens centrum

I arbetet med att ytterligare utveckla centrum till ”ett attraktivt och levande centrum för alla – boende, besökare och verksamma” behöver centrums kvaliteter utvecklas ytterligare, och arbetet behöver ta utgångspunkt i centrums utmaningar - att vända svagheter till styrkor. Centrum och stadskärnan utvecklas för att även i framtiden fungera som den självklara mötespunkten i kommunen.

Ledorden för centrums utveckling är:

Variera - ett blandat centrum

Länka – ett nära centrum

Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum

Variera - ett blandat centrum

En av centrums styrkor är dess variation och blandning av funktioner, verksamheter och människor. I Centrum utveckling framåt är den täta och funktionsblandade staden utgångspunkten i utvecklingen.

Centrum fortsätter att utvecklas med en hög blandning och variation av funktioner

Centrum är av stor betydelse för människors vardag. Det varierade utbudet av verksamheter, bostäder och mötesplatser, skapar ett tryggt centrum som lever dygnets alla timmar, året om. Boende, arbetande och besökare vara tar del av centrums service och utbud. Genom att på olika sätt variera centrum med olika upplevelser och användning blir det robust och anpassningsbart för att möta omvärlden i en föränderlig tid.

Attraktivt att bo

Utvecklingen av centrum bidrar till kommunens bostadsförsörjning. Området beräknas rymma ungefär 3200 nya bostäder. Höga boendekvaliteter gör att centrum är attraktivt för alla, gammal som ung oavsett livssituation. Ny bebyggelse anpassas till sin omgivning, men generellt är centrum tätare och har högre bebyggelse än resten av kommunen, och andelen flerbostadshus är högre. Även fortsättningsvis förordas främst bostäder i flerbostadshus i stadens centrala delar, med en variation av upplåtelseformer och storlekar.

Attraktivt att verka

Centrum är en viktig del av kommunens skyltfönster och profilskapare. Ett besöksmål med verksamheter som samverkar för att attrahera besökare, en dynamisk plats att verka. Halmstads centrum utvecklas med ytterligare arbetsplatser i stadskärnan och med närhet till resecentrum.

Tidigare har stadskärnan i mångt och mycket varit synonymt med handel. Under ett par år har handelsmönster förändrats, ett paradigmskifte i handeln och stadskärnans roll är i detta nu pågående. Centrum blir allt mer upplevelse- och serviceorienterat. Butikernas framtid i centrum spås vara färre, mindre och mer specialiserade. Och tjänsteföretag spås ta allt större plats i stadens centrala delar. Kulturella upplevelser, mat och nöjesutbud breder ut sig allt mer i centrum och är anledningar till ett besök i centrum och stadskärna.

Det gemensamma vardagsrummet

Centrums offentliga platser har möjligheten att länka samman staden så att olika människor kan mötas i vardagen och segregation motverkas. Möten och mötesplatser utgör därmed en viktig del i en socialt hållbar och blandad stad. Ambitionen är att centrum i ännu högre utsträckning än idag ska vara den naturliga mötesplatsen i kommunen.

Att satsa på, och utveckla de offentliga rummen i stadens centrala del är en av kommunens viktigaste bidrag för ett attraktivt och levande centrum och stadskärna. Här finns gator och torg, parker och det glittrande vardagsrummet Nissan.

Gröna värden i centrum tas tillvara och utvecklas. Närhet, tillgång, förbättrad kvalitet och sammanhållna gröna stråk och är ledorden för grönstrukturen i ett växande centrum. Förutom god tillgång till kvalitativa parker och

grönområden i centrum, ska även kopplingar mot större sammanhängande naturområden som är belägna strax utanför centrum stärkas.

Offentlig service

Det finns behov av offentlig service i centrumutvecklingsområdet. Dels för att många bor i stadsdelen och har behov av detta, såsom grundskolor, förskolor med mera. Även offentligservice som bara finns på ett ställe i kommunen kan placeras här och bli en mötesplats för invånare från hela kommunen såsom gymnasieskola. Marken är begränsad i centrum och det är därför svårt att i efterhand tillse detta behov Vid utpekade kluster för offentlig service är det därför viktigt att ytor avsätts både för nuvarande och framtida behov.

Länka – ett nära centrum

I Halmstads centrala delar finns flera starka barriärer i form av Nissan, järnväg, större trafikleder och vägar. På ena ledden skapar dessa tillgänglighet till centrum samtidigt som de utgör en barriär vilken försämrar framkomligheten och skapar omvägar för de mindre och lokala flödena som ska korsa.

Aktiverade och brutna barriärer

I centrum behöver flera nya kopplingar komma till för att stärka och koppla ihop brutna länkar. Ett flertal broar över Nissan och passager under/över järnväg behöver komma till för att överbrygga dessa barriärer och skapa logiska stråk som möter upp på båda sidor järnvägen, de större vägarna och Nissan. Vi planerar för att vägen hela tiden ska fortsätta och det ska vara lätt att se var. Det ska också vara enkelt att förstå var jag kan vika av för att hitta just min gena resa.

Vid planerad väg och klimatanpassningsåtgärder på Söder är det viktigt att det utformas så att de inte upplevs som barriärer, utan medger god framkomlighet för oskyddade trafikanter från staden centrum till Västra stranden och Aleskogens naturreservat. Stor vikt behöver läggas vid att skapa både trygga och trevliga förbindelser.

Planera för olika typer av stråk

I centrum behöver stråk förtydligas. För gående och cyklister ska det finnas olika typer av stråk och planeringen ska utgå från syfte med resan. Det ska finnas alternativa vägval för olika tempo, där stråk avsedda för gångfart kräver en mer upplevelsebaserad utformning. Trygghet och säkerhet ska väga tungt i planeringen med syfte att utforma ett jämlikt transportsystem, tillgängligt för alla.

I den attraktiva staden finns plats åt de oskyddade trafikanterna

I en hållbar stad är stråken stadens absolut viktigaste vistelserum. Attraktiva, trygga och befolkade. Stråken skapar tillgänglighet, och är en del av det offentliga rummet. Halmstads centrum ska utformas på ett sätt som främjar färdsätten gång och cykel, bjuder in till liv och rörelse och som lockar till att uppehålla sig i miljöerna.

Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum

Halmstad är staden vid Laholmsbuktens strand, vid foten av Galgberget, och med Nissan flytande igenom. Läget i kombination med framväxten från befästningsstad fram till det som idag är vår stad – är alla delar av varumärket Halmstad. Vår framväxt har successivt skapat de värden som gör Halmstad till en attraktiv stad och kommun. Historiens spår är en viktig del av vår framgång.

Halmstad är rikt på kvaliteter som identifierar staden. I centrum bevaras och utvecklas Halmstads unika värden.

Lyfta historien och blicka framåt

Ledordet synliggöra innebär att uppmärksamma varje plats och stråks unika identitet. Varsamt och utifrån platsens förutsättningar, stärks det som är specifikt just här för att bli ännu tydligare. Karaktärer lyfts fram, detaljrikedom och variation står högt på agendan för att, öka attraktiviteteten och kvaliteten på det offentliga rummet, men också för att minska upplevda avstånd i centrum.

Arkitektoniska värden en styrka för vår attraktivitet

Att arbeta med arkitektur är att planera och forma vårt samhälle. När miljöer planeras, byggs och förvaltas möts många olika aktörer. Skapandet av arkitekturen är därmed en samlande kraft för initiativ, utveckling, innovation och nytänkande som bidrar till att förena och kraftsamla. Arkitekturen har stor betydelse för levande och trygga livsmiljöer och kan bidra till att motverka utanförskap, ohälsa och minskat samhällsengagemang. Därmed är arkitektur också en viktig demokratifråga. Genom att medvetet satsa på god arkitektur ökar Halmstads attraktionskraft för boende, besökare och ett innovativt näringsliv.

Stadens centrumnoder och service

Centrumnoder pekas ut där service samlas. Centrumnoderna skapar möten, underlättar vardagslivet för invånarna och ger förbättrade förutsättningar för näringslivet. Stadens centrumnoder placeras utmed huvudstråken så det är lätt att resa kollektivt till dessa och hållplatserna i dessa lägen bör förses med utökad resenärservice. I mån av plats placeras både kommersiell och offentlig service vid centrumnoderna. Även offentliga platser för möten såsom torg tillskapas i centrumnoderna. För att få störst effekt av centrumnodernas koncentration av varor, tjänster och människor i rörelse bör exploateringsgraden vara högre i dessa lägen, vilket innebär såväl tätare som högre bebyggelse. Högre bebyggelse markera dessutom centrumnoden vilket underlättar orienteringen och kan bidra till stadsdelens identitet.

Det är inte alltid att den utrymmeskrävande offentliga servicen såsom skolor får plats vid centrumnoderna. För att tillse att utrymme finns för framtida behov pekas även områden för ny offentlig service ut. I dessa punkter avsätts ytor för att klustra olika slags offentlig service. Genom att i översiktsplanen peka ut platser för offentlig service såsom skolor, får dessa en strategisk placering som både gynnar verksamheten och stadsdelen. Utpekandet av centrumnoder och offentlig service är också en del i att bryta segregationen i staden, då möten mellan invånare som bor i olika bostadstyper sker när dessa får en strategisk placering.

Centumnoder finns längs stråken och är fördelade i staden. För att de ska vara livskraftiga behövs ett tillräckligt stort upptagningsområde. Samtidigt som de ska vara tillräckligt nära bostadsbebyggelsen för att det ska skapa identitet och vara attraktivt att gå och cykla dit. Centrumnoder pekas ut i befintliga stadsdelscentrum i Frösakull, Söndrum, Vallås, Nyhem, Fyllinge, Andersberg och Tegelbruket. Dessutom föreslås nya centrumnoder bildas i Sofiebergs utbyggnad norrut (H13) vid Göteborgsvägen samt utbyggnadsområdet vid Bäckagård (H5) vid nya Tylösandsvägen.

Plats för kluster av ny offentlig service pekas ut i de områden där behov av nya skolor, äldreboende och annan offentlig service kommer att uppstå när man bygger ut nya stadsdelarna eller förtätar och bygger ut befintliga. I stadens centrala och östra delar finns behovet redan idag och ökar med befolkningsökningen. Det är viktigt att tillräckliga ytor avsätts för att klara framtidens behov i dessa lägen. Skoltomter bör till en början vara större än kraven för att ha en kapacitet att bygga ut skolan på lång sikt. Nya platser för offentlig service pekas ut i nya större bostadsområden såsom Frösakull (H1), nytt bostadsområde vid Kustvägen (H6), Sofieberg (H13), Fyllinge (H10), Larsfrid/Vilhelmsfält (H15-H17). Ny offentlig service pekas även ut i områden som redan är tätbebyggda idag och det finns ett växande behov och liten plats för ändamålet såsom centrum och öster. Här pekas platser ut vid Frennarp och Snöstorp samt i centrum vid Tullkammarkajen, på Söder och i Kattegattsområdet. Det är av stor vikt att dessa områden inte används till andra ändamål såsom förtätning av bostäder då det är mycket svårt att tillskapa tillräckligt stora platser för skolverksamhet i dessa stadsdelar.

Stadens näringsliv och service

Halmstad är en stad där något fler arbetar än bor. Staden har betydelse för regionen och många pendlar in från kommunens orter och landsbygd, våra grannkommuner, men också längre bort. För att bibehålla en bredd av arbetstillfällen värnar vi och skapar förutsättningar för olika typer av verksamheter. Genom att ha en bredd på arbetslivet i staden blir kommunen mindre sårbar.

Olika städer präglas av olika typ av arbetsmarknad. Halmstads arbetsmarknad är främst en regionhubb, med inslag av smetskapande och småstad (se *Omvärldsanalys för Halmstads kommun, Kairos Future, augusti 2019).* Begreppsförklaringar finns i efterföljande text. ”Regionhubb” karaktäriseras av en storskalig offentlig sektor. I Halmstad är det sjukhuset, försvaret och högskolan som är stora och viktiga arbetsplatser med stor betydelse för kommunen och därför mycket viktiga att värna. Dessa verksamheter är viktiga att tillåta expandera och prioriteras framför andra intressen i området. Detta innebär att expansion av sjukhuset och tillhörande verksamheter ska tillåtas, medan en mer restriktiv hållning av utökning av andra verksamheter och bebyggelse i området som kan inskränka sjukhusets framtida expansion är motiverad. Försvarets intresse ska väga tungt så att de kan expandera inom sitt område och inte riskerar att inskränkas av att känslig bebyggelse tillåtits inom dess påverkansområde.

Halmstads arbetsliv har även betydande inslag av ”smetskapande”, vilket innebär kvalificerade kunskapstjänster. Att ge förutsättningar för en utveckling av detta arbetsliv är mycket viktigt. Inom fysisk planering innebär det att högskolan prioriteras och ges goda förutsättningar. Därför ska utrymme för en framtida expansion av högskolan väga tyngre än andra intressen i området.

Uppkopplingen mot omvärlden är av central betydelse och en utveckling av resecentrum ska därför främjas. Det är också mycket viktigt att attraktiva kontorslägen tas till vara till exempel vid pendlingslägen såsom resecentrum och vid högskolan. I dessa lägen ska kontor ha företräde framför bostäder.

Halmstad har också ett bra läge för logistik då flera trafikslag återfinns i kommunen, såsom hamn, järnväg, motorväg, flera riksvägar och flygplats. I staden pekas verksamhetsmark ut vid södra stråket i Kistinge. På sikt kan staden komma att växa ihop med Trönninge med just verksamhetsmark, eftersom läget har mycket goda förutsättningar. Kistinge föreslås växa mot söder och väster på båda sidor om väg 15 och mot öster ut mot Klastorpsvägen (V1, V2, V3, V4). Läget är strategiskt med närhet till både järnväg, hamn, motorväg och väg 15. Kopplingen till motorväg och hamn kommer ytterligare att förstärkas när anslutning till södra infarten byggts klart. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse nära i både staden och södra stråket. Området ger plats för störande verksamheter som inte kan finnas i blandad stadsbebyggelse. Användningen inom de delar av området som ligger närmast bostadsbebyggelsei Trönninge och Fyllinge bör begränsas till verksamheter som inte är störande för omgivningen.

Många befintliga verksamhetsområden har en låg exploateringsgrad. Det är av stor vikt att markresurser används effektivt för en hållbar utveckling där resurser för kommande generationer såsom jordbruksmark värnas. Befintliga verksamhetsområden kan förtätas och kommunen är positiv till att höja exploateringsgraden för att främja en utveckling och effektivare markanvändning. I nya verksamhetsområde är det viktigt med en hög yteffektivitet.

Det är viktigt att fortsatt utveckling av verksamheterna i hamnen möjliggörs. Platsen är attraktiv för många verksamheter och ytan är begränsad. I hamnen bör transportnäringen och verksamheter kopplade till sjöfart vara prioriterade. Denna översiktsplan föreslår inte någon utbyggnad av hamnen i havet. Detta skulle vara komplicerat med påverkan på havet. Om frågan blir aktuell är det lämpligt att en utbyggnad hanteras i ett följduppdrag till översiktsplanen till exempel en fördjupad översiktsplan över området. Klimatförändringarna måste beaktas i ett sådant följduppdrag och utredas om en utfyllnad kan ge ett yttre klimatskydd bör inkluderas.

Halmstad har mycket goda förutsättningar för upplevelsenäringen och potential att växa med arbetstillfällen om stadens utvecklas som destination. I översiktsplanen pekas sex platser ut för turismutveckling i staden varav fyra är kustnära. Vid de plaster som pekas ut för turistutveckling vid kusten kan service och byggnation för ändamålet

tillkomma inom strandskyddat område. Genom att styra byggnation till dessa platser kan turism och närrekreation utvecklas samtidigt som stora delar av kuststräckan kan bevaras. Varje plats för turismutveckling nischas för att utveckla sina styrkor, vilket beskrivs i informationen till markanvändningskartan. De centrala ständerna östra och västra stranden kopplas ihop med turistvänliga stråk till närliggande destinationer såsom Hallarna och centrum. Platser för turismutveckling som pekas ut i staden är Tylösand, Grötvik, Västra stranden och Centrum som kopplas ihop via ett turistvänligt promenadstråk samt Östra stranden som kopplas ihop med Hallarna via turismutvecklingsstråk och ny plats för besöksanläggning. Läs mer om vad som avses i respektive läge för turismutveckling genom att klicka på varje symbol för turismutveckling i kartan samt under avsnittet: *Havet, kusten och stränderna.*

Tre platser i staden pekas ut som handelsområde; Stenalyckan, Hallarna och Flygstaden. Dessa är etablerade som handelsområde sedan tidigare. Avsikten är att handel av olika slag samlas i dessa lägen. Även utpekade centrumnoder och stadens centrum är platser där handel samlas. De senare är mycket viktiga för stadens identitet och den sociala hållbarheten varför dessa bör ges mycket goda förutsättningar. Hur centrum och stadskärnan ska utvecklas på ett attraktivt sätt kommer att redovisas i den fördjupade översiktsplanen för centrum (centrumutvecklingsplanen). De utpekade handelsområdena vid Stenalyckan och Flygstaden är framförallt avsedda för mer skrymmande handel än vad som ryms i stadskärnan och centrumnoderna.

Stadens klimatanpassning

Halmstad kommer att påverkas mycket av kommande klimatförändringar. Både extrema havsnivåer och höga flöden i Nissan kan leda till översvämningar i delar av staden. Hur stora områden som påverkas kan ingen veta utan det beror på allas vårt beteende med minskat klimatavtryck hur mycket problematiken ökar. I översiktsplanen planeras för beräknande klimatförändringar år 2100 med havsnivå vid extremväder, högsta beräknade flöde i åarna och hundraårsregn.

Översvämning

Befintlig bebyggelse i staden som riskerar att översvämma är centrumområdet inklusive Söder och Tullkammarkajen. Havsnivåhöjning, Nissans åmynning och risk för vinduppstuvning gör området synnerligen utsatt. Området är låglänt och marknivån ligger delvis under beräknad högsta havsnivå som i dagsläget beräknas vara +3,61 meter över havet för år 2100. Dessa nivåer förändras allt eftersom ny kunskap tillkommer och är beroende av hur vi förmår att ställa om våra nuvarande vanor. Området har dessutom särskild betydelse för stadens och kommunens utveckling. Befintlig bebyggelse, vägar och broförbindelser som är viktiga för staden, kulturhistorisk värdefull bebyggelse inklusive riksintresse, samhällsviktig verksamhet såsom skolor och teknisk infrastruktur, bland annat Västra strandens reningsverk, riskerar att drabbas vid framtida översvämningar. För att i ett sammanhang lösa den komplexa frågan att utveckla centrum, skydda översvämningsdrabbade områden och möjliggöra för ny bebyggelse pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan för Halmstads centrala delar som behandlar denna problematik. Ett reservat för klimatanpassningsåtgärder pekas ut i översiktsplanen med syfte att reservera mark för framtida klimatanpassningsåtgärder som skyddar centrumutvecklingsområdet. Flertalet samhällsintressen kommer innefattas i skyddet för centrumutvecklingsområdet exempelvis resecentrum, skolor, utryckningsvägar mm.

Även Östra stranden är mycket utsatt för översvämning. Området är mycket låglänt och vid höga havsnivåer och höga nivåer vid Fylleåns mynning riskerar stora områden att översvämma redan idag. Vid framtida klimatförändringar blir översvämningsrisken ännu mer utbredd och drabbar i stort sett hela Östra stranden. Området är komplext att skydda eftersom vattennivåerna stiger väster ifrån havet och söder ifrån vid Fylleån. Området är avskuret från resten av staden av infrastruktur såsom västkustbanan och E6, flertalet av förbindelserna sker genom tunnlar. Det är av stor vikt att området inte skärs av helt vid en översvämning så att det går att evakuera. Privata fastigheter och privata byggnadsverk på arrendetomter samt näringslivet riskerar i stor utsträckning att drabbas. Östra stranden kommer att utredas för klimatanpassningsåtgärder och på grund av befintlig översvämningsproblematik och komplexitet kommer

den att prioriteras vid utredning av kustremsan.

Övriga områden som är utsatta för översvämningsrisker är hamnen, Västra strandens reningsverk, området vid Örjans vall och även området norr om Vallås med Kristinehedsområdet som bland annat innefattar HEMs kraftvärmeverk. Ett reservat för klimatanpassningsåtgärder pekas ut för att avsätta plats för att kunna skydda reningsverket på Västra stranden.
Översiktsplanen möjliggör också att reningsverket kan flyttas till hamnområdet. Hamnen klimatanpassas efter verksamhetens behov. Klimatanpassning av Kristinehedsområdet behöver utredas med syfte att säkerställa befintlig samhällsviktig verksamhet. Samhällsviktig verksamhet och utryckningsvägar drabbas på flera håll i staden. Hur dessa ska klimatanpassas hanteras enligt en kommande åtgärdsplan.

Principerna för hur kommunen avser att handha översvämningsdrabbade områden framgår av planeringsinriktning 7.3 ”Befintlig bebyggelse i utsatta lägen för översvämning”. Av kommunens klimatanpassningsplan framgår risker och åtgärder på en mer detaljerad nivå än i översiktsplanen.

I översiktsplanen pekas inte ut några nya bebyggelseområden i områden som riskerar att översvämmas. Undantag är endast aktuellt inom i stadens mest centrala delar eftersom detta har unika kvalitéer som inte kan ersättas någon annanstans. För skydd av centrumutvecklingsområdet har klimatreservat avsatts. Var bostäder i centrumutvecklingsområdet planeras kommer att framgå av fördjupad översiktsplan för centrum. Undantag kan även komma att göras vid området där travverksamhet bedrivs vid Vallås och fotbollsarenan Örjans vall som bör beaktas för förtätning av bostadsbebyggelse på grund av dess särskilda kvalitéer trots dess komplexitet utifrån bland annat översvämningssituationen. Möjligheten behöver utredas i efterföljande skeden.

Ökad nederbörd och höjda temperaturer

Klimatförändringarna innebär också att nederbörden förändras. Kraftiga skyfallsregn kommer att bli vanligare. Det är inte rimligt att bygga ut ett ledningssystem som kan hantera skyfallsregnet, istället är det viktigt att grönytor avsätts för ändamålet och att vattnet kan ledas på markytan på ett säkert och kontrollerat sätt. Detta är en viktig aspekt som ska väga tungt när förtätning av stadens gröna ytor är aktuellt. Tillräckligt med gröna ytor för skyfallshantering måste också avsättas för ändamålet när nya områden planeras. Grönytor avses vara multifunktionella så att hantering av skyfallsregn kan ske på grönområden som samtidigt tillför rekreationsvärden. En annan aspekt av klimatförändringarna är höjda temperaturer.
Särskilt invånarna i staden är utsatt för detta eftersom temperaturen blir högre i hårdgjorda miljöer. Grönska i stadsmiljö är viktigt även av detta skäl. Det handlar både om ett grönt nätverk av parker i staden och att utrymme ges för träd i gaturummet. Hur stadens grönstruktur planeras se vidare under avsnittet ”Stadens grönstruktur”. Alla områden behöver grönområden för att kunna hantera skyfallsregnen i ett förändrat klimat, men vissa områden är mer komplexa än andra och större områden behöver avsättas för ändamålet. I staden gäller detta särskilt området vid Kustvägen (H6). Området har utflöde mot redan hårt belastade bäckar, och vatten behöver därför fördröjas inom området så att det inte uppkommer problem nedströms. Med rätt placering bör grönytor för dag- och skyfallshantering i det aktuella området samordnas med ett hänsynstagande till kulturmiljön och vyn vid Söndrums kyrkby.

När nederbörden förändras påverkas även tillskottet av grundvatten i våra vattentäkter. Med fler invånare ökar behovet av dricksvatten vilket innebär att vattentäkterna, som redan i dag har en ansträngd situation, blir allt viktigare att värna. På dricksvattentäkters skyddsområde följer kommunen ”Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde” antagna av kommunfullmäktige. Dessa innebär att markanvändningen anpassas efter markens sårbarhet och vattentäktens zon så att risker inte tas som kan äventyra vattentäkternas kvalitet eller kvantitet. I staden återfinns en rad vattentäkter framförallt i stadens västra och norra delar; Söndrums vattenskyddsområde, Galgbergets vattenskyddsområde, Prästjorden och Fotstads vattentäkt. Det finns redan mycket befintlig bebyggelse inom dessa vattenskyddsområden som riskerar att påverka vattnets kvalitet och kvantitet negativt. Översiktsplanen pekar inte ut nya områden på nuvarande vattenskyddsområde. Om vattenskyddsområdet för Prästjorden utvidgas enligt förslaget kommer delar av norra Sofieberg (H13) att ligga på

vattenskyddsområdets sekundära zon yttre del. Området (H13) var utpekat i Framtidsplan 2030 och projektet har redan påbörjats och är mycket viktigt för att klara kommunens bostadsförsörjning de närmsta åren. Områdets utsträckning har dock anpassats både för att värna vattentäkten och Försvarets påverkansområde.

Stadens grönstruktur

Stadens grönska är värdefull av många skäl. Rekreationsvärdena är av särskild betydelse i staden där invånarna bor tätt och många inte har någon annan tillgång till grönska än de allmänna parkerna och naturområden. Även naturvärdena är viktiga likaså ekosystemtjänster i ett klimat som förändras.

En sammanhängande grönstruktur både i det stora och det lilla är viktigt i stadens annars hårdgjorda miljöer. Då kan både människor, djur och växter förflytta sig i gröna miljöer. I Halmstad finns flera parker som genom komplettering och utveckling av gröna stråk kan kopplas samman. Havet och kustområdena är av stort värde både ekologiskt och för rekreation. Nissan och Fylleån är områden som har stor utvecklingspotential som rekreationsstråk. Galgberget, Alet och Möllegård är också viktiga områden att utveckla och knyta samman med bostadsområden i staden.

Det är viktigt för alla invånare att ha god tillgång till gröna miljöer. Forskningen visar att naturen har en positiv inverkan på människors hälsa, det är såväl en bra miljö för återhämtning som fysisk aktivitet. De gröna miljöerna behöver vara lättillgängliga och nära samtidigt som det behövs stora sammanhängande grönytor för rekreation. Av planeringsinriktningen *3.8 Alla ska ha tillgång till gröna miljöer* framgår kommunens målsättningar om närhet och mängd grönyta som invånarna minst bör ha tillgång till.

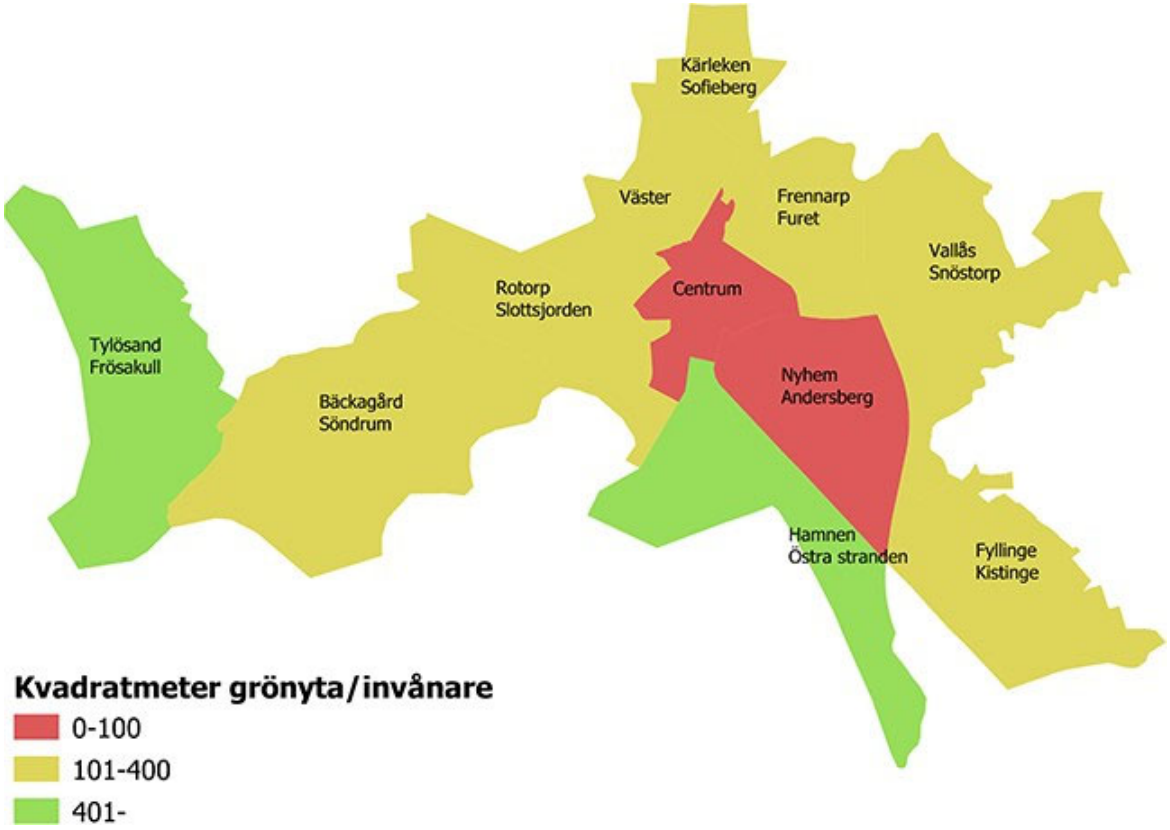


Bild: Kartan visar kvadratmeter grönyta per invånare år 2020. För karta som visar situationen år 2050 vid fullt utbyggt granskningsförslag se planeringsinriktning 3. En god livsmiljö.

I Halmstad är tillgången till grönyta mycket ojämnt fördelad mellan olika stadsdelar. Kartan ovan visar mängden grönyta per invånare i stadens olika delar 2020. Stadens invånare har vanligtvis en tillgång till grönområden av volymen 200-400 kvm grönområden per invånare. Dessa värden gäller för de flesta stadsdelar. Väsentligt lägre

tillgång till grönytor än målsättningen med en lägsta nivå på 100 kvm grönområde per invånare har boende i stadens östra delar i stadsdelarna Nyhem, Linehed, Östergård, Andersberg samt centrum. För dessa stadsdelar har tillgången till grönområde dessutom sjunkit under senaste decenniet, sedan fler invånare flyttat in, trångboddheten ökat och grönytor tagits i anspråk genom förtätning vid nybyggnation. Tylösand, Frösakull och Östra stranden sticker ut med mycket god tillgång till grönytor. Här är tillgången över 1000 kvm grönyta per invånare. Även vid en fullständig utbyggnad enligt Framtidsplanen kommer tillgången vara god med långt över 100 kvm/invånare i de stadsdelar som idag har god tillgång. Dock behöver mängden grönytor särskiltbeaktas vid utbyggnaden av Sofieberg/Kärleken (H13) då stadsdelen annars riskerar få en låg tillgång.

99,9 % av invånarna i staden har tillgång till park/grönyta inom 300 meter från sin bostad, vilket är kommunens målsättning. 67% av stadens invånare har tillgång till större sammanhängande park eller naturområde inom 500 meter från sin bostad, som också är en målsättning. Som större sammanhängande park/naturområde avses områden större än 6 hektar. I stadsdelarna Fyllinge, Centrum och Väster har betydligt färre invånare än kommunens genomsnitt tillgång till större sammanhängande naturområden.

Det är i staden mängden grönytor är särskilt kritisk och dessutom konkurrerar med andra intressen såsom förtätning. Grönytor som är särskilt värdefulla att bevara i sin helhet har därför pekats ut i översiktsplanen. Dessa grönytor behövs för att uppfylla målen om invånarnas tillgång till grönt i avseende närhet, storlek och mängd. Värdet av dessa ytor kan också utgöras av höga naturvärden eller att de är viktiga länkar i den gröna infrastrukturen. Dessa grönytor ska inte förtätas med bebyggelse och inte heller naggas i kanten, utan här är det de biologiska och rekreativa värdena samt ekosystemtjänster som ska bevaras och utvecklas. Andra grönytor i staden kan bli aktuella att tas i anspråk för förtätning, men lämpligheten ska utredas i varje enskilt fall.

För att förbättra och uppnå målen om invånarnas tillgång till grönt har ”gröna kopplingar att utveckla” och ”närrekreationsområden att utveckla” pekats ut på översiktsplanens markanvändningskarta. Detta har främst pekats ut i de centrala och östra delarna av Halmstad där tillgången idag är låg.

I östra Halmstad är Linehedsparken är ett exempel på en grön koppling som är mycket viktig att bevara i sin helhet och föreslås förstärkas genom att kopplas samman med Arenaområdet och med Östra stranden. För detta behöver barriärer överbryggas genom utveckling av befintliga och tillskapande av nya trygga och gröna stråk.

Området kring Olofstorps gård (tidigare stadsbondgården) 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 från Brogård till havet. Stora delar av Fylleåleden är numera utbyggd, så här handlar det om att fullfölja projektet och även en utbyggnad av den sedan länge planerade Fylgiaparken vid Olofstorps gård. "Stadsbondgården" var i den tidiga invånardialogen för översiktsplanen den plats som flest barn angav som den plats de uppskattade mest i kommunen. Gården utgör en mötesplats för alla stadens invånare och är därför också av betydelse för målsättningen att bryta segregationen.

Även i centrala Halmstad råder brist på kvalitativa grönområden. Längs Nissan föreslås ett grönt rekreationsstråk utvecklas vidare norrut. Nissan är ett viktigt blågrönstråk som har stor betydelse för rekreationsmöjligheter framförallt från stadens centrala delar. Nissan används som ett rekreativt stråk för promenader och vardagsmotion, för sportfiske med mera. Samtidigt som Nissan är en tillgång så utgör den en barriär mellan stadens östra och västra delar. Promenadstråken längs båda sidor av Nissan föreslås utvecklas och förlängas norrut. I söder knyts Västra stranden, Alet och Prins Bertils stig samman med stråket längs Nissan. Det är viktigt att en ny väg och klimatskydd i söder inte skapar en barriär utan en trygg och trivsam förbindelse tillskapas mellan stråket längs Nissan och Västra stranden. Ett par nya broar för fotgängare och cyklister är nödvändiga för att öka tillgängligheten och rekreationsmöjligheterna kring Nissan. Med nya broar över Nissan kan ån utvecklas som en tillgång för ett utvidgat centrum, istället för en barriär som måste överbryggas. Stråket längs Nissan och centrumsområdets tillgång till parker kommer att framgå av centrumutvecklingsplanen.

Stadens västra delar är välförsörjt med gröna områden och gröna kopplingar. Här föreslås inga nya grönområden

utöver grönstrukturen som blir en del av nya bostadsområden. Däremot pekas de viktigaste områden ut som ”*grönytor särskilt viktiga att bevara*” för att säkerställa en fortsatt god tillgång.

Stadens kommunikationer

I översiktsplanen beskrivs endast föreslagna trafikåtgärder i staden på en översiktlig nivå, som motiverar föreslagna länkar av olika slag och utgör underlag för bedömning om översiktsplanens konsekvenser (del D). För mer detaljerad information hänvisas till ”*Kommunstyrelsens plan för Hållbara transporter*”.

Gång- och cykelkopplingar

Staden Halmstad har mycket goda förutsättningar för gång och cykel. I synnerhet cykel då avstånden är korta och stora delar av staden också har goda topografiska förutsättningar. Det finns många fördelar både för individen och för det gemensamma med att fler cyklar såsom hälsa, miljö och utrymme. Cykelvägnätet behöver kompletteras och förbättras, för att ytterligare underlätta för och uppmuntra till cykling. Några av de största insatserna som krävs har pekats ut i översiktsplanen för att underlätta för efterföljande planeringsskeden. För en fullständig bild se *Kommunstyrelsens plan för hållbara transporter* samt cykelplanen.

Supercykelstråk sammanfaller med de utpekade utvecklingsstråken och är till stor del redan utbyggda med god standard. Dock kan det vara aktuellt att för delar se över bredden eftersom fler samsas om utrymmet sedan olika slags fordon har blivit vanligare och ytterligare utveckling förväntas framöver. Aspekten är viktig att beakta också när nya länkar byggs ut.
Supercykelstråken är viktiga att ta hänsyn till, förlänga och koppla upp mot när nya bostads- och verksamhetsområden byggs ut.

Det är viktigt att bryta stadens barriärer med trygga gång- och cykelförbindelser. Särskilt viktiga stråk har pekats ut på markanvändningskartan. Där är det särskilt viktigt att beakta utformningen och vad som finns på sidan utmed stråket för att skapa en trygg och trivsam miljö. Stor vikt bör läggas vid utformningen av planskilda korsningar då de ofta upplevs som otrygga av fotgängare och cyklister. Trygga gång- och cykelkopplingar som bryter barriärer mellan öster och havet föreslås. Ett flertal kopplingar föreslås i Larsfrids- och Vilhelmsfältområdet mot Östra stranden samt en koppling söder om E6:an som delvis är utbyggd mellan Fyllinge och Hagön. Grönområden på öster tillgängliggörs också av ny bro över Fylleån som kopplar samman Andersberg med stadsbondgården, där närrekreation föreslås utvecklas. En annan barriär som behöver överbryggas av gång- och cykelvägar är Nissan. Vid utbyggnad av förslagen förbindelse tvärs Nissan på söder med anslutande vägar till Södra infarten och Slottsjordsvägen är det en fördel om att även gång- och cykelväg byggs ut. Denna avses koppla ihop Östra stranden med Prins Bertil stig. Fler broar över Nissan och säkra planskilda förbindelser tvärs järnvägen för gång och cykel ger kortare avstånd mellan östra och västra Halmstad. Nissan och järnvägen är viktiga barriärer att överbrygga för att skapa en sammanhållen stad. Detta behandlas i fördjupad översiktsplan för centrum och redovisas inte i översiktsplanen.

I översiktsplanen föreslås också nya vägar för gång och cykel som kopplar staden till sitt omland. När Fyllinge (H10) och Kistinge (V1-V5) byggs ut behövs nya cykelvägar som kopplar området mot Snöstorp. Vid en utbyggnad av Kistinge är det mycket viktigt att cykelkopplingen blir gen och trygg mellan Trönninge och staden. Trönninge föreslås byggas ut kraftigt och orten ligger på bra avstånd för arbetspendling mot staden och de många arbetsplatserna på sträckan. Utöver cykelstråk för arbetspendling bör cykelvägar koppla östra Halmstad och Trönninge mot Stjärnarpsskogen för att underlätta för rekreation. Även de andra orterna i stadens krans föreslås få säkra och trygga cykelkopplingar med nya kopplingar mot Åled. Skedala och Holm redan idag har en bra cykelväg som endast behöver kompletteras med belysning för bra förutsättningar
för arbetspendling.

När vägreservaten byggs ut med nya bilvägarna kombineras detta vanligtvis även med nya gång- och cykelvägar. Se beskrivning av respektive vägreservat nedan.

Kollektivtrafik

Det är av mycket stor vikt att kollektivtrafiken förbättras till och i staden för att detta ska bli ett attraktivare alternativ, till gagn för klimatpåverkan, utrymme, människors hälsa och jämlika förutsättningar. Principen att staden liksom resten av kommunen byggs ut utmed de starka kollektivtrafikstråken ger bra förutsättningar för att kunna utveckla en bra och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Kollektivtrafik är en planeringsförutsättning och bebyggelse i staden bör bara tillkomma inom 400 meters radie från kollektivtrafik eller där den är möjlig att tillskapa. Längre avstånd kan tillåtas till expressbusslinjer och tågstationer.

Endast områden med mer än 50 bostäder har pekats ut i staden, därutöver förväntas det tillkomma mindre förtätningsprojekt. Förtätning är endast aktuellt där kraven på kollektivtrafik kan tillgodoses. Vid de stora utpekade utbyggnadsområdena i Fyllinge (H10), Olofstorp (H22) och Frösakull (H1) krävs en förlängning av befintliga kollektivtrafikstråk vid utbyggnaden.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas så att den blir ett attraktivt alternativ. Inom den fysiska planeringen krävs en prioritering av denna i gatan till exempel vid Laholmsvägen, Slottsbron och Slottsjordsvägen. För att detta ska vara möjligt föreslås ett antal vägreservat som avlastar dessa gator, framförallt är en ny förbindelse på söder nödvändig. Det är av stor vikt att kollektivtrafiksatsningarna genomförs i samband med utbyggnaden av vägreservaten för att dessa inte ska leda till ökad biltrafik.

Utveckling av resecentrum där flera olika trafikslag knyts samman är av stor vikt både för att Halmstad ska kunna utvecklas som regional tillväxtmotor och för ett hållbart resande till, från och inom kommunen.

Biltrafik

När Halmstad växer med nya invånare kommer det bli allt trängre på stadens gator om alla fortsätter att köra bil i samma utsträckning som idag. Det kommer inte att fungera. Nya vägreservat föreslås för att avlasta stadens inre delar. Syftet med de nya vägarna är att frigöra utrymme på stadens gator så att mer hållbara och yteffektiva färdsätt kan prioriteras här såsom cykel och kollektivtrafik. Nya resvanor behövs för att staden ska klara av den växande befolkningen och kommunens planering ska stödja detta.

Pågående detaljplanearbete med nya vägar som avses avlasta befintligt vägnät är Södra infarten och nya Slottsmöllebron. Dessa pekas i översiktsplanen ut som ”ny väg”.

På söder föreslås ett reservat för väg och klimatanpassningsåtgärder som kopplar ihop Södra infarten med Slottsjordsvägeni höjd med Flygaregatan. Vägen kommer att medföra en ny förbindelse tvärs Nissan. Vägen syftar till att avlasta stadens centrala gator såsom Slottsbron, Slottsjordsvägen och Laholmsvägen för att kunna prioritera upp de hållbara trafikslagen och möjliggöra att omvandla karaktären på gatorna i de centrala delarna, vilket också skulle höja stadens attraktivitet.
Vägsträckningen kan kombineras med ett skydd för klimatanpassning för att skydda centrumområdet inklusive söder. Vägreservatets utsträckning berör inte naturreservatet för Alet och Natura 2000-området. I efterföljande skeden behöver påverkan på Natura 2000-området beaktas. Det är oundvikligt att klimatskydd och eventuell väg i detta läge bildar en barriär mellan centrum/söder och havet med dess populära rekreationsområden vid Västra stranden/Alet/Prins Bertils stig. Här behöver därför stor vikt läggas vid flera trygga och trevliga förbindelser för gång och cykel. Fördjupad översiktsplan för centrum är under framtagande och kommer att belysa frågan närmre. Även utformningen av Slottsjordsvägen, mellan Flygaregatan och Järnvägsleden, kan behöva ses över med anledning av den nya vägen.

Ett vägreservat föreslås i förlängningen av Nymansgatan väster ut så att den förbinds med Karlsrovägen. Vägen ska utformas som en gata i staden och även omfatta gång- och cykelväg. Syftet är att avlasta centrala gator i staden och området vid sjukhuset. Då området omfattas av Galgbergets vattentäkt och det är oundvikligt att den går i vattentäktens sekundära zon är det av mycket stor vikt att vägen utformas med hänsyn till denna så att dagvatten från vägen, föroreningar och utsläpp vid olyckor inte når grundvattnet. Därför behöver mycket långtgående skyddsåtgärder vidtas. Vägens dragning måste anpassas så att den inte alls går in i vattentäktens primära zon.

Detta kan innebära att en kommunal byggnad eller delar av den kan behöva rivas. ”*Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde”* antagen av kommunfullmäktige ska följas.

Ett vägreservat föreslås väster om staden över Vapnöslätten som kopplar ihop Tiarpsallén med Kårarpsleden vid korsningen med Transportvägen. Vägen förbinder Kustvägen med Kårarpsleden och Halmstads norra mot vid motorvägen E6. Vägdragningen behöver ske på ett sådant sätt att höga hastigheter kan tillåtas för att vägen ska vara ett attraktivt alternativ, som förmår att avlasta stadens centrala vägar. Vägens syfte är att avlasta centrala delar av vägnätet så att hållbara färdsätt kan prioriteras där. Vägen tar jordbruksmark i anspråk och det är av vikt att denna får en dragning som i möjligaste mån undviker fragmentering av denna. Vapnödalen är av riksintresse för kulturmiljövården, dock anser kommunen att detta riksintresse bör utgå, se del C. Likväl är det av stor vikt hur vägen utformas och inordnar sig i landskapet då området utöver riksintresse för kulturmiljö dessutom är utpekat för höga landskapsbildsvärden. Allén mot Vapnö gods är av stort värde både ur kulturhistoriskt perspektiv och naturvärde, dessutom omfattas denna av biotopskydd. Påverkan på denna bör minimeras. Nyrebäcken har låg ekologisk status och det är viktigt att denna inte påverkas negativt av vägvatten. Rening och omhändertagande av vägvatten bör därför ske. Ett brett vägreservat har avsattas för att i efterföljande planeringsskede kunna precisera vägens placering.

Frösakullsreservatet förbinder Frösakull med Kustvägen och har till syfte att avlasta Nya Tylösandsvägen. Denna får då bättre förutsättningar för en attraktivare kollektivtrafik. Vägen avses kompletteras med cykelväg. Vägen behöver byggas ut i samband med att Frösakull växer inåt (område utpekat för bostäder, H1). Vägen går delvis på jordbruksmark. I huvudsak följer den befintliga småvägar.

Ett kort vägreservat pekas ut vid Kaggagård. Vägreservatet har till syfte att tillskapa en trafiksäkrare anslutning av Onsjövägen mot Kustvägen. Jordbruksmark tas i anspråk av vägen, viket motiveras av en ökad trafiksäkerhet.

Godstrafik

Halmstad har goda förutsättningar för godstransporter. Här finns hamn, järnväg och motorväg. För att möta en hållbar utveckling med mer godstrafik på järnväg behövs ett flertal åtgärder. På sikt behöver en kombiterminal utvecklas. Både hamnen (V19) och Kistinge (V2) är möjliga placeringar av en kombiterminal. Översiktsplanen möjliggör för båda alternativen och tar inte ställning till vilken av dessa två platser som är mest lämplig. Förbättrad och utökad järnvägsinfrastruktur till och från hamnområdet behövs oavsett vilken kombiterminalplats som senare väljs

Hamnen är av stor vikt för godstransporten i Halmstad och är av betydelse regionalt och nationellt. Platsen är attraktiv för många verksamheter och ytan är begränsad. Översiktsplanen möjliggör en utveckling av hamnen för hamnverksamhet och verksamheter kopplade till hamn eller behov av närhet till vatten. Utvecklingen kan innebära en mindre utfyllnad av hamnen i närtid och föreslås hanteras i efterföljande planeringsskede. En större utfyllnad kan bli aktuell på lång sikt. En större utbyggnad i havet är lämplig att hantera i ett följduppdrag till översiktsplanen till exempel en fördjupad översiktsplan.

Kommunikationsreservatet öster om staden ger utrymme att flytta både järnväg för godstransport och motorväg. Sträckningen är kvar sedan tidigare översiktsplaner. Sträckningen ska hållas fri från ny bebyggelse för att möjliggöra för framtiden. Utbyggnaden sker sannolikt inte inom planperioden. Med anledning av kommande klimatförändringar och stigande havsvattennivåer kan det vara klokt att göra en översyn av kommunikationsreservatets södra del eftersom denna i nuvarande sträckning inte är anpassad till motorväg. Översynen bör då även omfattas en sträckning in i Laholms kommun och bör ske i samverkan mellan Halmstads kommun, Laholms kommun, Trafikverket och Regionen. Om frågan blir aktuell är det lämpligt att en översyn hanteras i ett följduppdrag till översiktsplanen.

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras på rätt sätt under en transport. Under detta avsnitt behandlas planeringsinriktningarna; vid ny bebyggelse tas hänsyn till rekommenderade skyddsavstånd för farligt

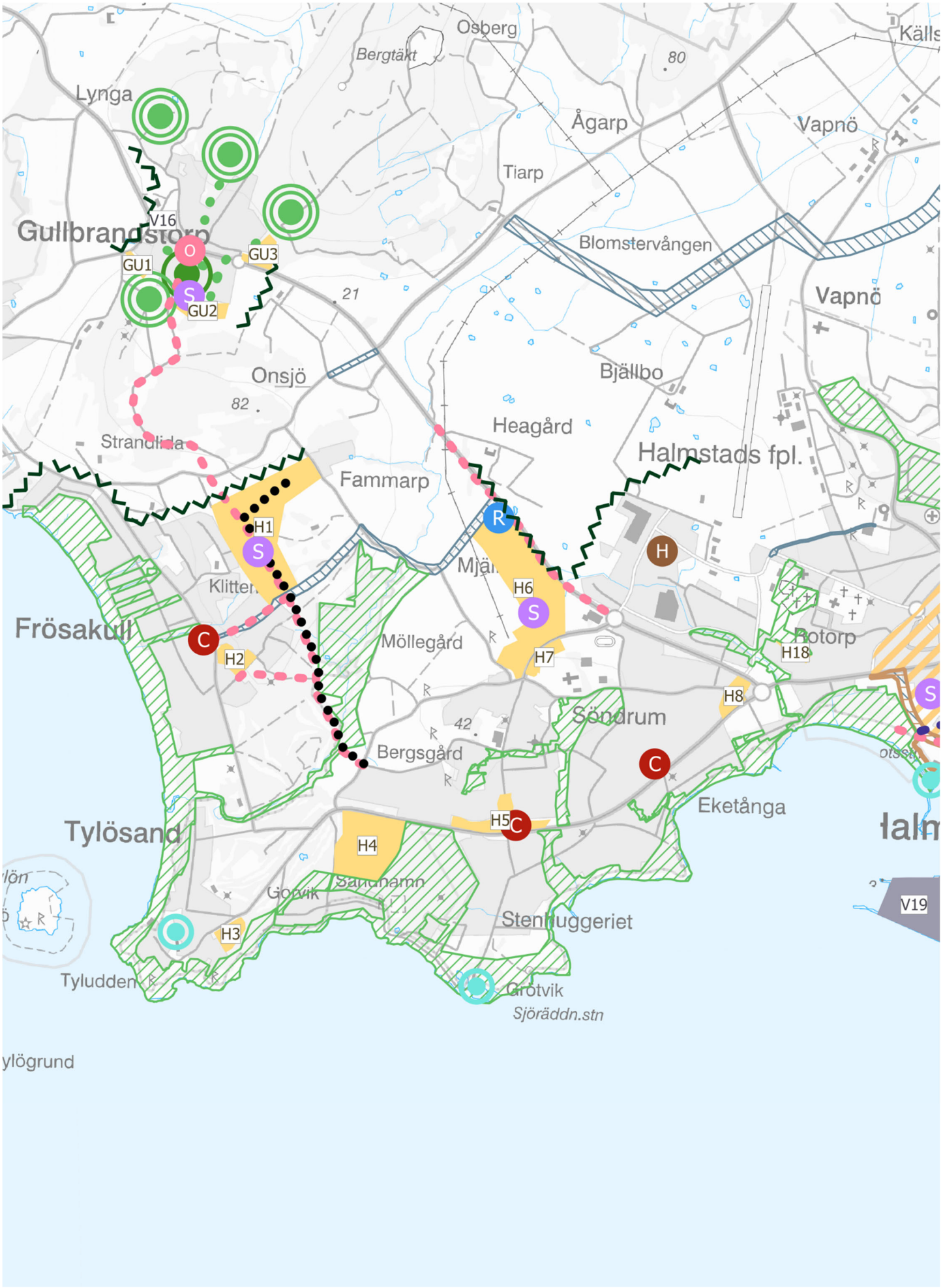
gods alternativt vidtas erforderliga skyddsåtgärder och Vid planläggning av verksamhetsområden ska lämplig väg för farligt gods föreslås om den typen av verksamhet är aktuell.

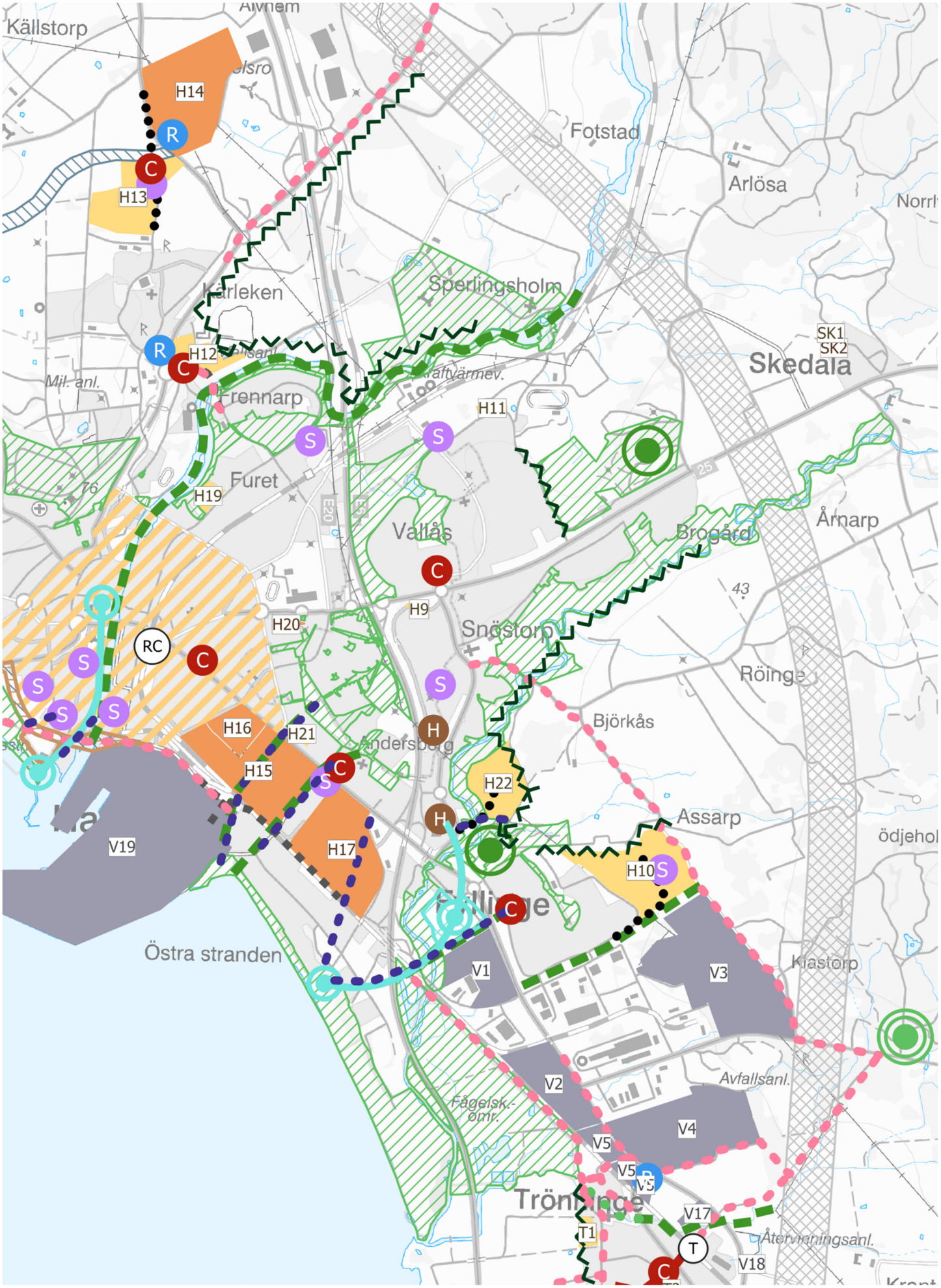
Halmstads geografiska läge innebär att stora transportleder för väg, järnväg- och sjötransporter samt även gasledning löper genom kommunen. E6 och Västkustbanan är frekvent trafikerade med farligt gods och här går även flöden i form av transittrafik. I princip alla statliga vägar i Halmstad är rekommenderade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

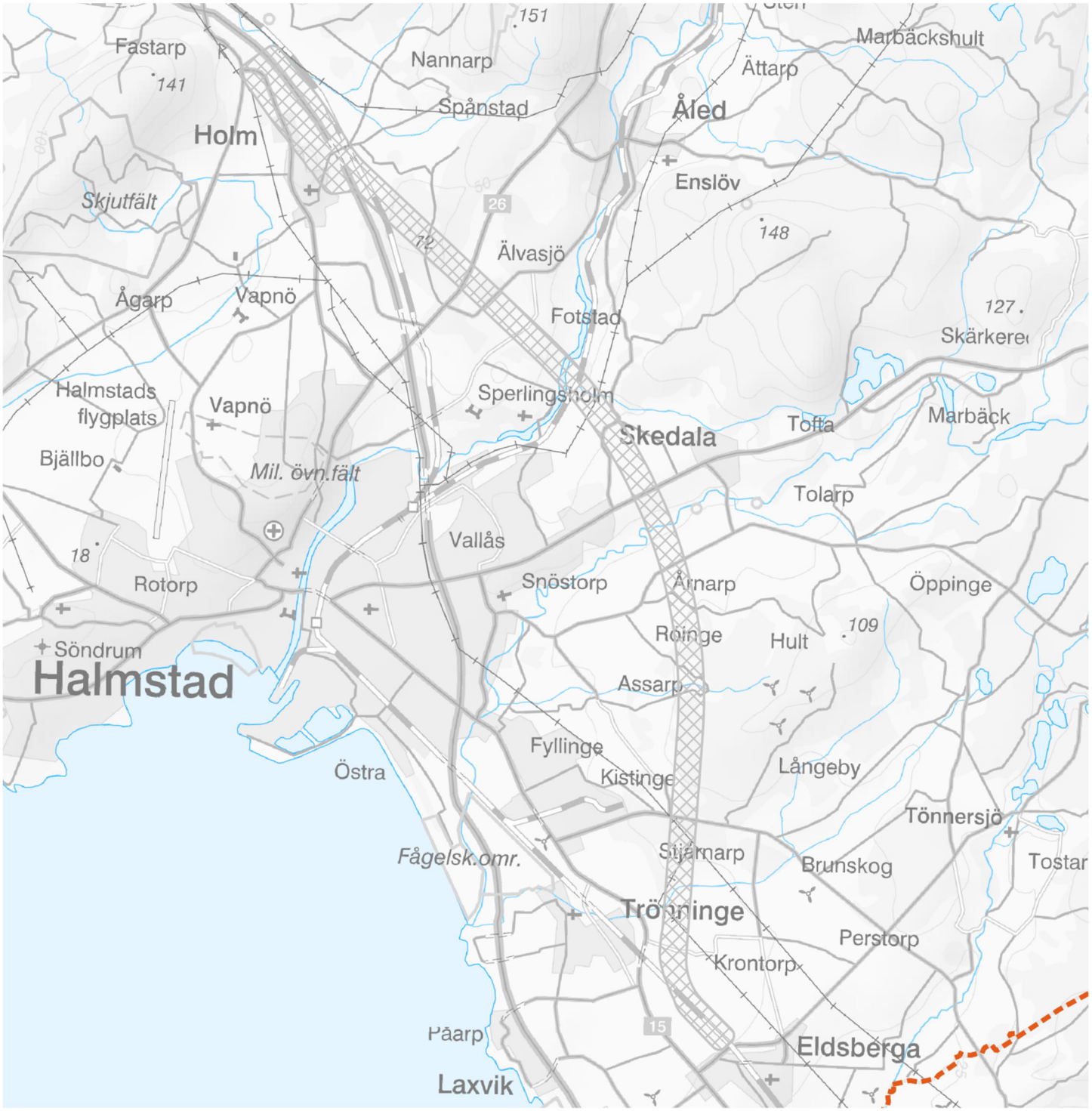
I staden finns en förbudszon för farligt gods, vilken utgörs av större delen av staden, väster om E6. Inom förbudszonen finns några undantagna leder, vilka har koppling till hamnens och flygplatsens verksamhet. I takt med att staden växer behöver förbudzonen uppdateras. Kommunen anser att förbudszonen ska innefatta hela det område som enligt översiktsplanen klassas som staden. Om hela staden klassas som förbudszon kan även ytterligare leder med undantag komma att behövas, vilket måste utredas närmre.

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

- Centrumutvecklingsområde
- Bostäder med tillhörande funktioner
- Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse
- Verksamheter med tillhörande funktioner
- Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg
- O Ortscentrum
- C Centrumnod
- S Kluster av ny offentlig service
- Centrumutvecklingsstråk
- T Tågstation
- RC Resecentrum
- H Handelsområde
- R Räddningsstation
- Turismutveckling
- Stråk för turismutveckling
- Trygg förbindelse som korsar barriär
- Ny gång- och cykelväg
- Ny väg
- Förlängt kollektivtrafikstråk
- Grön koppling att bevara
- Grön koppling att utveckla
- Närrekreation att bevara
- Närrekreation att utveckla
- Grönytor särskilt viktiga att bevara
- Klimatreservat
- Vägreservat
- Tätortsgräns


Osberg
Bergtäkt
80
Lynga
Ågarp
Vapnö
Tiarp
V16
Gullbrandstorp
O
GU1
GU3
S
GU2
21
Blomstervången
Vapnö
Onsjö
Bjällbo
82
Heagård
Strandlida
Halmstads fpl.
Fammarp
R
H1
S
H
Mjäl
H6
S
Frösakull
C
H2
Möllegård
H7
Rotorp
H18
H8
S
Söndrum
42
Bergsgård
C
Eketånga
H5
C
Tylösand
H4
Sandhamn
Gotvik
V19
Stenhuggeriet
H3
Tyludden
Grötvik
Sjöräddn.stn
ylögrund


Källstorp
Alvhem
H14
R
C
H13
Fotstad
Arlösa
Norr
Karleken
Sperlingsholm
R
H12
C
Mil. anl.
Frennarp
H11
SK1
SK2
Skedala
S
S
Furet
H19
Vallås
Brogård
Årnarp
C
H9
H20
Snöstorp
RC
C
S
S
S
S
S
Röinge
Björkås
H16
H21
H
Andersberg
H15
C
S
H22
H
Assarp
V19
H17
H10
S
C
Östra stranden
V1
V3
Klastorp
V2
Avfallsanl.
Fågelsk.-omr.
V4
V5
V5
V5
Trönninge
V17
T1
T
Återvinningsanl.
V18
C

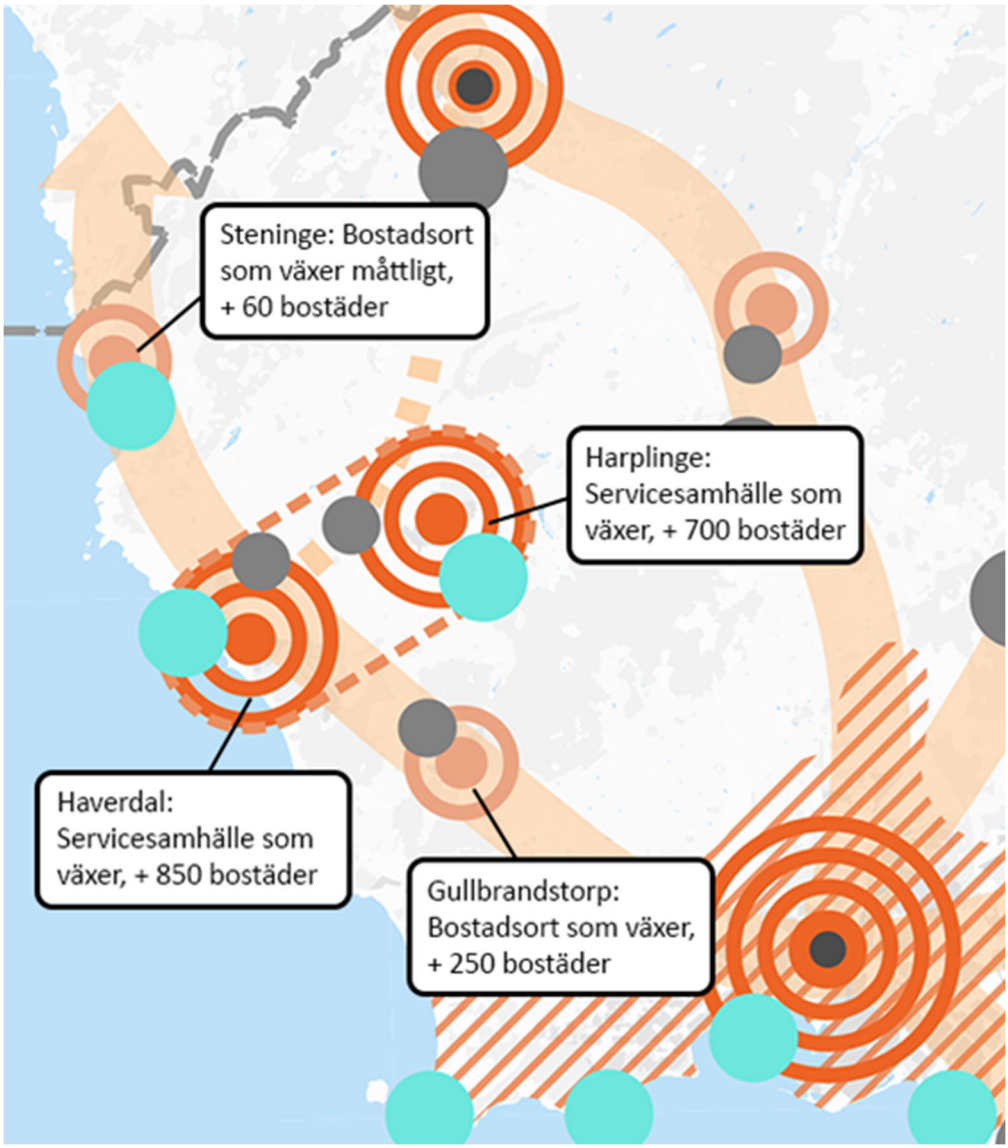


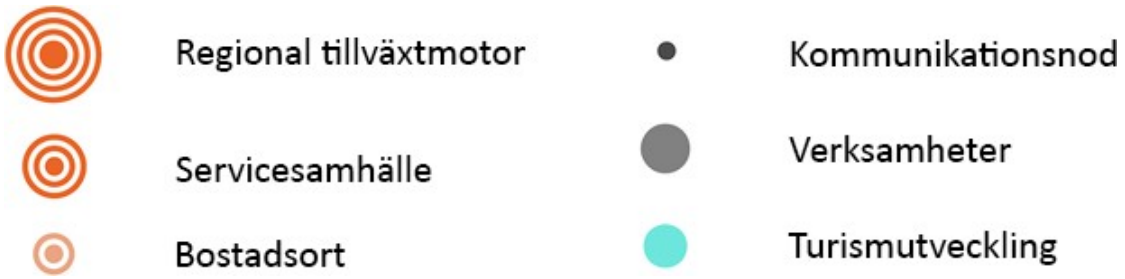
Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg Kommungräns

Norra kuststråket

Övergripande utvecklingsstrategi

- Haverdal och Harplinge växer tillsammans som ett servicesamhälle och knyts närmare till varandra.
- Steninge och Gullbrandstorp utvecklas som bostadsorter och får en mer småskalig utveckling med bibehållen service.
- Villshärad bibehåller sin storlek och karaktär.
- Vägförbindelsen mellan Harplinge och Getinge förbättras genom en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för att stärka kopplingen till den nya stationen vid Getinge.
- Gång- och cykelkopplingar från Steninge och Harplinge till det nya stationsläget vid Getinge föreslås.





Stråkets karaktär och potential

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, har sitt ursprung som 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. Principen att tillåta spridd bebyggelse i högre grad utmed kommunikationsstråk gäller således inte utmed stråket längs norra kusten. Bebyggelseutveckling inom kustzonen, där riksintresse för högexploaterad kust råder, sker 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. Bebyggelsen bör inte spridas ut för mycket utan koncentreras till orterna som föreslås förtätas och få väl gestaltade gränser mot omlandet.

Försvarets påverkansområden för buller och annan risk begränsar utbyggnadsmöjligheten för Villshärad och delvis även i Gullbrandstorp. Inom detta område kan ingen ny bostadsbebyggelse tillkomma då dessa skulle riskera att bli bullerstörda från försvarets verksamhet.

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 men även de naturgivna förutsättningarna. Haverdal och Harplinge ligger nära varandra och föreslås tillsammans bilda ett servicesamhälle. Harplinge är den tidigare kommunhuvudorten där det idag finns en utbredd samhällsservice med bibliotek, äldreboende och skola. Det finns också ett förhållandevis stort näringsliv jämfört med ortens storlek. Haverdal är en tidigare sommarort med en stor andel fritidshus som på senare år har omvandlats i stor utsträckning till permanentbostäder. I Haverdal finns matvarubutik som servar hela kuststråket liksom skola och förskola men domineras i övrigt av bostäder med stort inslag av fritidsboende. Orterna föreslås få en närmare koppling dels genom att deras respektive utbyggnadsriktningar tillåter orterna att närma sig varandra men föreslås inte växa ihop.
Orterna kan genom sin närhet till varandra komplettera varandras serviceutbud och bilda en helhet som servicesamhälle för sitt omland.

Övriga orter i stråket, Steninge och Gullbrandstorp föreslås växa som bostadsorter dvs i mer begränsad omfattning men då det finns en kollektivtrafikförsörjning, samhällsservice i form av skola och förskola samt efterfrågan på bostäder finns förutsättningar för orterna att växa.

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.

Kommunikationer

Generellt är vägförbindelser i nordsydlig riktning, längs med kusten och in mot staden goda i området idag med gena och snabba både lokala och regionala kopplingar. Däremot behöver tvärkopplingarna mot inlandet förbättras.

Ett vägreservat som skapar möjligheter för en förbättrad framtida vägkoppling föreslås längs del av vägen mellan Harplinge och Getinge. Framkomligheten kan då öka mellan stråket längs norra kusten och det nordvästra stråket längs E6. Vägen är idag smal och krokig och saknar separat gång- och cykelväg. Behovet av en förbättrad

vägförbindelse finns redan idag men kommer att öka kraftigt då en ny tågstation tillkommer i Getinge. Främst behöver trafiksäkerheten höjas genom att vägen breddas och förses med separat gång- och cykelväg.

Gång- och cykeltrafik kopplas till kollektivtrafiken

Längs med Kustvägen är gång- och cykelvägnätet väl utbyggt och är en del av Kattegattleden. Vägarna längs kusten är hårt belastade särskilt 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. En gång- och cykelväg längs med Tingsvägen mellan Kustvägen och Harplinge har nyligen byggts. Vidare föreslås en gång- och cykelkoppling mellan Harplinge som kopplar till Haverdals centrum och föreslagna nya bebyggelseområden för att knyta orterna närmare varandra.

I samband med ett framtida stationsläge i Getinge, blir det angeläget att åstadkomma en cykelkoppling 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. Viss ändring av sträckningen genom Haverdal kan ske genom att bussen inte går genom hela samhället utan kan trafikera Kustvägen i högre utsträckning.

Harplinge ligger däremot inte i ett av regionbussarnas kollektivtrafikstråk och är sämre försörjt med kollektivtrafik. Orten har dock en god grundservice och flera arbetsplatser. På sikt föreslås kopplingen mellan Harplinge och Getinge stärkas med en bättre vägförbindelse som kopplar till en ny station vid Getinge. Det ger förutsättningar för en effektivare kollektivtrafik tvärs stråken och en bättre försörjning av Harplinge med kollektivtrafik kan uppnås.

Förbättringar för bil- och godstrafik

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.

En förbättrad vägförbindelse mellan Harplinge och Getinge skapar också möjligheter för pendling med bil till den nya tågstationen.

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

Strategier för orten

- Utvecklas som en del av servicesamhället Haverdal-Harplinge
- Förstärk centrum.
- Utveckla in mot land.
- Förtäta inom orten.

Bebyggelse

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. Fritidshusområdet Anckerbyn i Haverdal är utpekati *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* för sin enhetliga och tidstypiskt välbevarade bebyggelsemiljö från 1950-talet.

Jordbruksmark kommer tas i anspråk när Haverdal växer. Förtätningsmöjligheterna är stora inom orten men begränsas av att dagvattensituationen är ansträngd på orten och huvudmannaskapet är enskilt. Utbyggnad på jordbruksmark öster om Kustvägen föreslås därför ske i en första etapp. Utbyggnad på jordbruksmark i Haverdal motiveras av närhet till kollektivtrafik och att befintlig service och infrastruktur kan nyttjas vilket är samhällsekonomiskt rimligt. Nya bebyggelseområden kommer att planeras yteffektivt för att hushålla med marken. Alternativ för orten att växa hade varit att längs med kusten eller inom Västerhagsskogen. Båda dessa alternativ bedöms som olämpliga.

Haverdal föreslås sammantaget växa med cirka 850 bostäder fram till 2050. Då Haverdal idag domineras av villor är det av stor vikt att tillkommande bebyggelse kompletterar orten med andra bostadsformer och upplåtelseformer. I Haverdal finns stor potential till förtätning inom befintlig tätortsgräns utan att ortens gröna karaktär förvanskas. Ny bebyggelse som tillkommer på idag gröna områden kan bidra till att stärka och koppla samman ortens bebyggelsestruktur (HAV2, HAV3, HAV6 och HAV7). Den största utbyggnaden föreslås dock öster om Kustvägen (HAV4). Läget nära centrum skapar förutsättningar för en tätare bebyggelsestruktur med flerbostadshus som kan komplettera med för orten nya boendeformer. Här föreslås även radhus och mindre villatomter. Området knyts

tydligt till nuvarande centrum i Haverdal. Inom området finns äldre gårdsbebyggelse såsom Annies gård och det finns även äldre betesmarker med höga naturvärden. Hänsyn behöver tas till dessa värden inför fortsatt planering.

Gröna områden och kopplingar har identifierats som är särskilt viktiga att bevara eller utveckla och dessa ska undantas från förtätning. Andra områden kan komma att bli aktuella för bebyggelse men pekas inte ut särskilt i översiktsplanen utan prövasi varje enskilt fall. Före exploatering av enskilda förtätningsprojekt måste förutsättningar för områdets dagvattenavledning utredas. Även frågan om huvudmannaskapet för den allmänna platsen i orten behöver klargöras för att förenkla för förtätningsprojekt.

I närheten av centrum i Haverdal föreslås i högre grad mindre flerbostadshus för att komplettera med nya boendeformer i orten medan det i övriga delar kan vara lämpligt med radhus eller mindre villatomter. Vid Smeavägen föreslås lite tätare bebyggelse i form av lägre flerbostadshus (HAV3).

I norr föreslås ett område för bostäder norr om Särdalsvägen (HAV1) som får utgöra avslutning av orten mot norr. Området lämpar sig väl för en lite tätare bebyggelse som radhus och mindre flerbostadshus som kan komplettera den glesare villabebyggelsen i Haverdal. Då området utgör Haverdals tätortsgräns åt norr är det särskilt viktigt att studera utformningen av bebyggelsen mot landskapet i norr.

Centrum och service

Haverdal är väl försörjt med service, både offentlig och kommersiell. På sikt bör centrum definieras ytterligare för att stärka ortens centrumfunktioner och skapa mötesplatser. I samband med att Haverdal växer öster om Kustvägen utökas också centrum med ett centrumstråk som kopplar till den nya bebyggelsen. I det nya området öster om Kustvägen (HAV4) i närheten av Västerskogen föreslås ny offentlig service tillskapas i form av en skola och ett äldreboende.

I centrumstråkets förlängning föreslås vid stranden i Haverdal skapas möjligheter för service kopplat till bad och natur tex genom restaurang, kiosk eller liknande. Förtätning vid centrum i Haverdal föreslås även (V14).

Näringsliv och verksamhet

Område för verksamheter pekas ut vid Kustvägen (V15). 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. Ett område för verksamheter föreslås öster om Kustvägen som ett möjligt framtida läge för en ny räddningsstation.

Klimatanpassning och grönstruktur

Tillgången till grönytor är mycket god i Haverdal. Viktiga större rekreationsområden är stranden och Haverdals naturreservat som också lockar många turister och långväga besökare. Västerhagsskogen öster om Kustvägen är också ett välanvänt område för närrekreation. Därutöver har ett antal grönstråk identifierats inom orten som viktiga att bevara, både med hänsyn till ortens karaktär och även som viktiga promenadstråk.

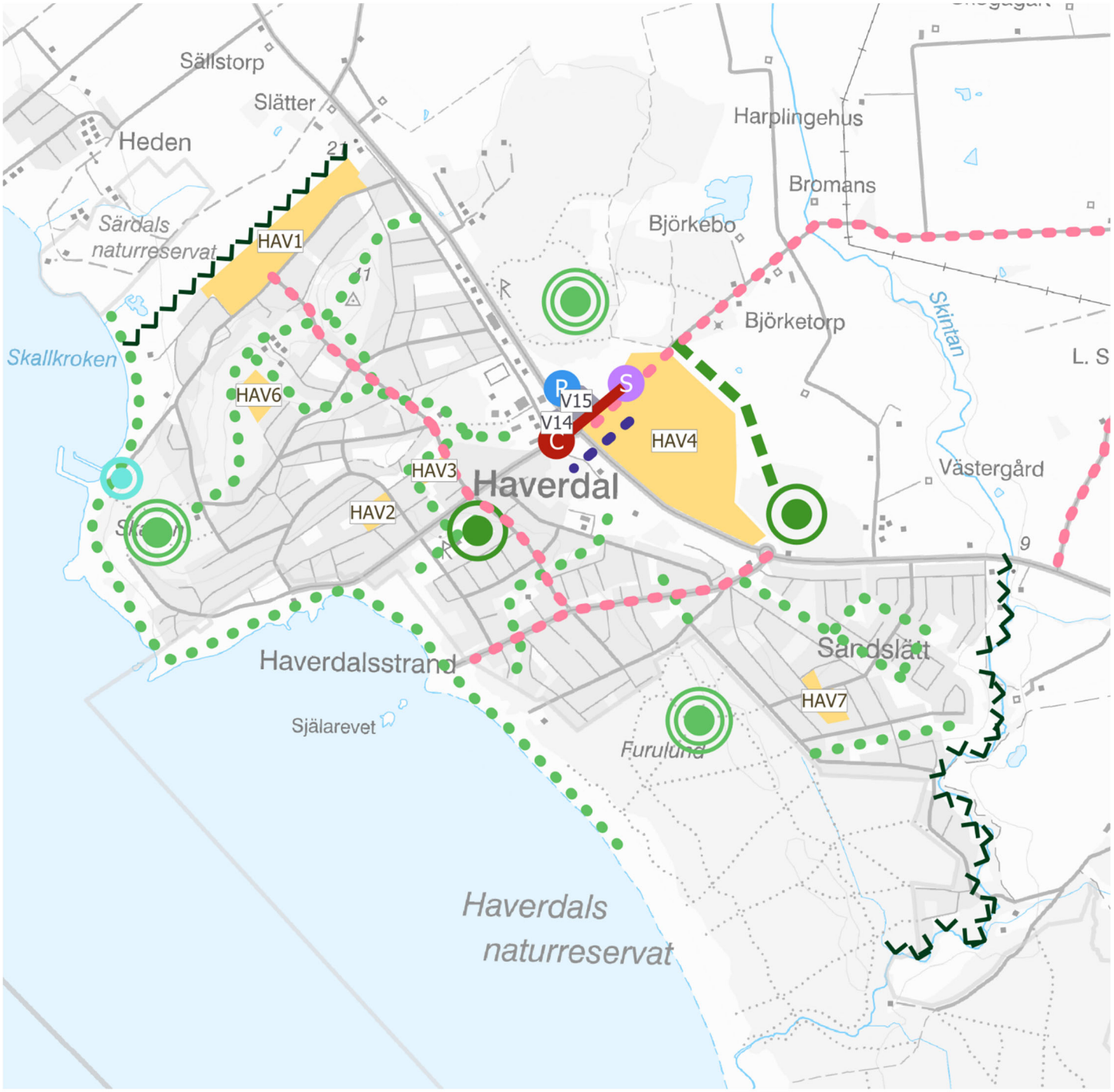
Det finns en skyfallsproblematik i Haverdal som förväntas förvärras av klimatförändringarna. Vid långvarigt regn och skyfall riskerar befintlig bebyggelse på orten att översvämmas, med risk för människors liv. Grönytor behöver därför avsättas för skyfallshantering. Vägar och grönytor är under enskilt huvudmannaskap, vilket försvårar åtgärder.

En huvudmannaskapsutredning för Haverdal ska tas fram med mål att kommunen ska överta huvudmannaskapet på orten. Övriga åtgärder som planeras är att samverkan behöver ske med fastighetsägare kring möjliga skyfallsåtgärder. Det viktigt att poängtera att det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin egen fastighet. Se vidare under Planeringsinriktning 7 Ett robust samhälle i ett förändrat klimat.

För att öka tillgängligheten till de grönytor som finns i orten kan finns ett behov av att gallra och öppna upp ett flertal skogsbevuxna grönytor. I Haverdal behöver värmedämpande vegetation tillkomma. Centralt i orten föreslås ett mindre närrekreationsområde utvecklas.

Kommunikationer

Nya gång- och cykelkopplingar föreslås längs en sträcka på Kustvägen och längs Smeavägen inne i Haverdal. För att koppla tydligare mot Harplinge föreslås en gång- och cykelväg österut. Den stora utbyggnaden av Haverdal öster om Kustvägen gör det viktigt att skapa trygga och gena kopplingar över Kustvägen dels genom att utnyttja befintlig gång- och cykelundergång vid den norra infarten till Haverdal men det är också viktigt med fler lägen längre söderut.



- Bostäder med tillhörande funktioner
- Verksamheter med tillhörande funktioner
- Centrumnod
- Kluster av ny offentlig service
- Centrumutvecklingsstråk
- Räddningsstation
- Turismutveckling
- Trygg förbindelse som korsar barriär
- Ny gång- och cykelväg
- Grön koppling att bevara
- Grön koppling att utveckla
- Närrekreation att bevara
- Närrekreation att utveckla
- Tätortsgräns

Harplinge

Strategier för orten

- Utvecklas som en del av servicesamhället Haverdal-Harplinge
- Skapa centrumstråk.
- Tydliggör kopplingar mellan grönstråk.
- Värna och utveckla Harplinges identitet.

Bebyggelse

Harplinge är en attraktiv boendeort med god servicenivå och en relativt stor andel arbetsplatser jämfört med övriga orter i stråket. För Harplinge föreslås att den befintliga tätortsgränsen mot söder ut mot det öppna landskapet bibehålls och inga nya områden pekas 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. I Harplinge finns flera områden med kulturmiljövärden som är utpekade i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*. Harplinge stationssamhälle centralt i orten utmed den tidigare järnvägen speglar stationssamhällets storhetstid och utveckling. Harplinge kyrka utgör ett verkligt landmärke, belägen på kanten av en markerad ås och omgiven av den vackra kyrkogården och flacka kustslätten. Även Plönninge och Lyngåkra öster om orten är områden med höga kulturmiljövärden.

Utbyggnad i Harplinge kommer att ta jordbruksmark i anspråk. I Harplinge finns en stark samhällsservice idag och den ges förutsättningar att utvecklas vidare genom en kraftfull satsning på nya bostäder på orten. Det skapar också ett större underlag för kollektivtrafik till orten.

I Harplinge finns små möjligheter till förtätning. Större utbyggnadsområden för bostäder föreslås därför i ortens yttre delar, i norr och väster. Harplinge föreslås sammantaget växa med runt 700 bostäder. Då Harplinge idag har stor andel villor och det är av vikt att tillkommande bebyggelse kompletterar orten med andra bostadsformer och upplåtelseformer.

Ett större bostadsområde föreslås som förlänger Harplinge norrut längs Aggaredsberget (HAR2). Här föreslås radhus och mindre villatomter upp mot sluttningen av Aggaredsberget. I området väster om Harplinge föreslås en blandad bostadsbebyggelse med mindre flerbostadshus, radhus och mindre villatomter (HAR3 och HAR4). Utformningen bör anknyta till karaktären i Harplinge genom en tydlig kvartersstruktur och en stor del gröna inslag.

Anpassning av området behöver göras till befintliga bostäder som ligger i områdets ytterområden.

Öster om skolan föreslås ett område för bostäder (HAR1). Det bör utredas om detta område bör utnyttjas för skolans behov. Skyfalls- och dagvatten situationen behöver utredas och mark avsättas i efterföljande planeringsskeden.

Centrum och service

I Harplinge finns väl utbyggd både kommersiell och offentlig service. Den förtätning som föreslås kan stärka underlaget för befintlig service. En centrumnod föreslås där service och centrumfunktioner bör stärkas och utvecklas vilket även föreslås längs ett stråk längs Hantverksgatan där även förtätningsmöjligheter bör studeras.

Näringsliv och verksamhet

I Harplinge föreslås ett mindre verksamhetsområde i anslutning till befintligt verksamhetsområde i norra Harplinge. Det skapar förutsättningar för det lokala näringslivet att växa.

Klimatanpassning och grönstruktur

Aggaredsberget utgör en tillgång som rekreationsområden men har potential att utvecklas då tillgängligheten till området är begränsad. Inom orten finns ett mindre antal grönstråk. Harplinge har i övrigt begränsad tillgång till parker och grönstruktur.

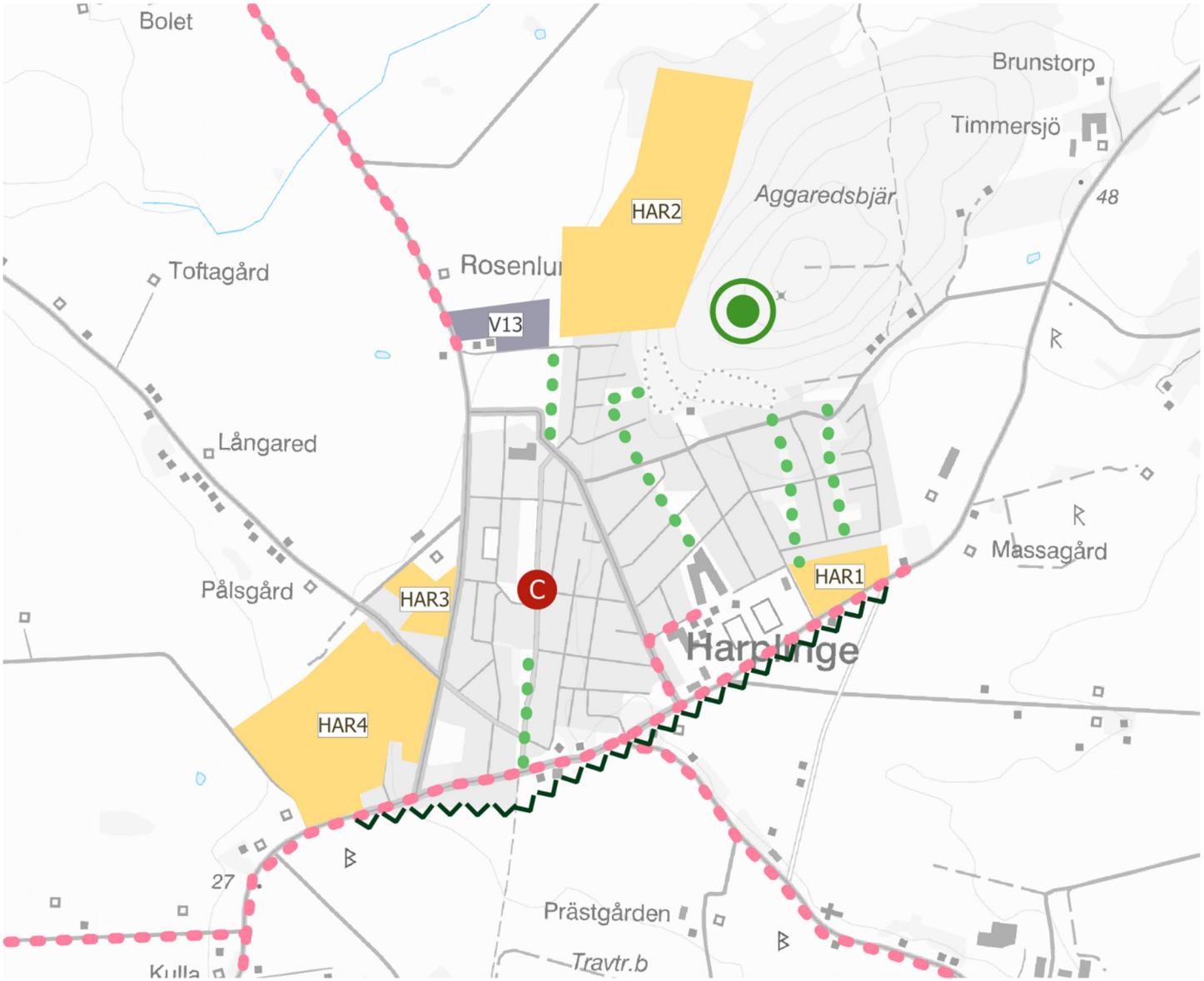
Befintliga grönstråk bör förstärkas och kopplingen till Aggaredsberget behöver förtydligas. Det finns också behov av att utveckla en central mötesplats och aktivitetsyta med högre kvalitet i samhället. Hänsyn behöver tas till att det inom Harplinge finns en relativt liten andel grönytor. Sådana bör därför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

I Harplinge finns en problematik med dagvatten och i området öster om skolan behöver därför plats även avsattas för dagvatten och skyfallshantering. Ytan kan med fördel kombineras med t.ex. idrottsverksamhet som bollplaner.

Kommunikationer

Vid utbyggnad av bebyggelsen väster om Getingevägen är det viktigt att hitta lösningar för hur trygga passager över Getingevägen kan skapas så att det nya området kan kopplas till befintlig bebyggelse. I samband med detta kan det vara lämpligt att se över utformningen av Getingevägen då den kantas av bebyggelse på båda sidor.

Ny gång- och cykelkoppling föreslås vid skolan. Vidare föreslås nya gång- och cykelkopplingar längs Tingsvägen och mot Haverdals bro och Getinge.



Bostäder med tillhörande funktioner

Verksamheter med tillhörande funktioner

Centrumnod

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att utveckla

Tätortsgräns

Steninge

Strategier för orten

- Utvecklas som bostadsort med bibehållen service.
- Utveckla för naturturism.
- Utveckla in mot land.

Bebyggelse

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. Ny bebyggelse ska även komplettera befintligt bostadsutbud så det finns fler olika typer av boendeformer såsom fler lägenheter och mindre bostäder.

Utbyggnad av Steninge kommer att ske på jordbruksmark. Det motiveras av att ny bebyggelse skapar ett underlag och stärker den befintliga kommunala servicen på orten.

Steninge föreslås växa inåt land mot Getinge för att säkra det värdefulla kustlandskapet. Kopplingarna ner mot stranden ska stärkas och tillgängligheten till värdefulla naturområden utökas. Steninge föreslås växa med runt 60 bostäder.

Viss förtätning föreslås i Steninge genom ny bebyggelse vid Klippkällevägen (ST1). Den största utbyggnaden som föreslås är invid Hulabäcksvägen (ST4).

Då bostadsbeståndet i orten är ensidigt och domineras av friliggande villor är det angeläget att tillkommande bebyggelse utgörs av andra boendeformer som lägenheter. Nya bostadsområden behöver utformas i en småskalighet som stämmer överens med ortens karaktär.

I Steninge finns för övrigt redan ca 70 tomter som är planlagda men som inte är utbyggda. Det finns därmed en stor utvecklingspotential i orten. Det är dock osäkert när detta kan genomföras då genomförandet ligger på enskilda markägare.

I övrigt bör nya tomter för småhus främst tillkomma genom komplettering inom befintlig struktur.

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

Centrum och service

Utöver den nya skolan är serviceutbudet i Steninge är begränsat. Sommartid finns viss kommersiell service genom olika typer av café- och restaurangverksamheter, vandrarhem, minigolf m.m. Områden för service föreslås koncentreras längs Kustvägen. Inga områden för verksamheter föreslås i Steninge.

En punkt för turismutveckling föreslås i Steninge. Verksamheter kopplade till bad, strandliv, friluftsliv och natur främjas genom att det tillåts service såsom kiosk eller mindre kafé. Även mindre verksamheter som stödjer det rörliga friluftslivet kan vara lämplig exempelvis uthyrning av utrustning för bad och strandliv eller liknande. Etableringen ska vara småskalig och passa in i områdets karaktär.

Grönstruktur

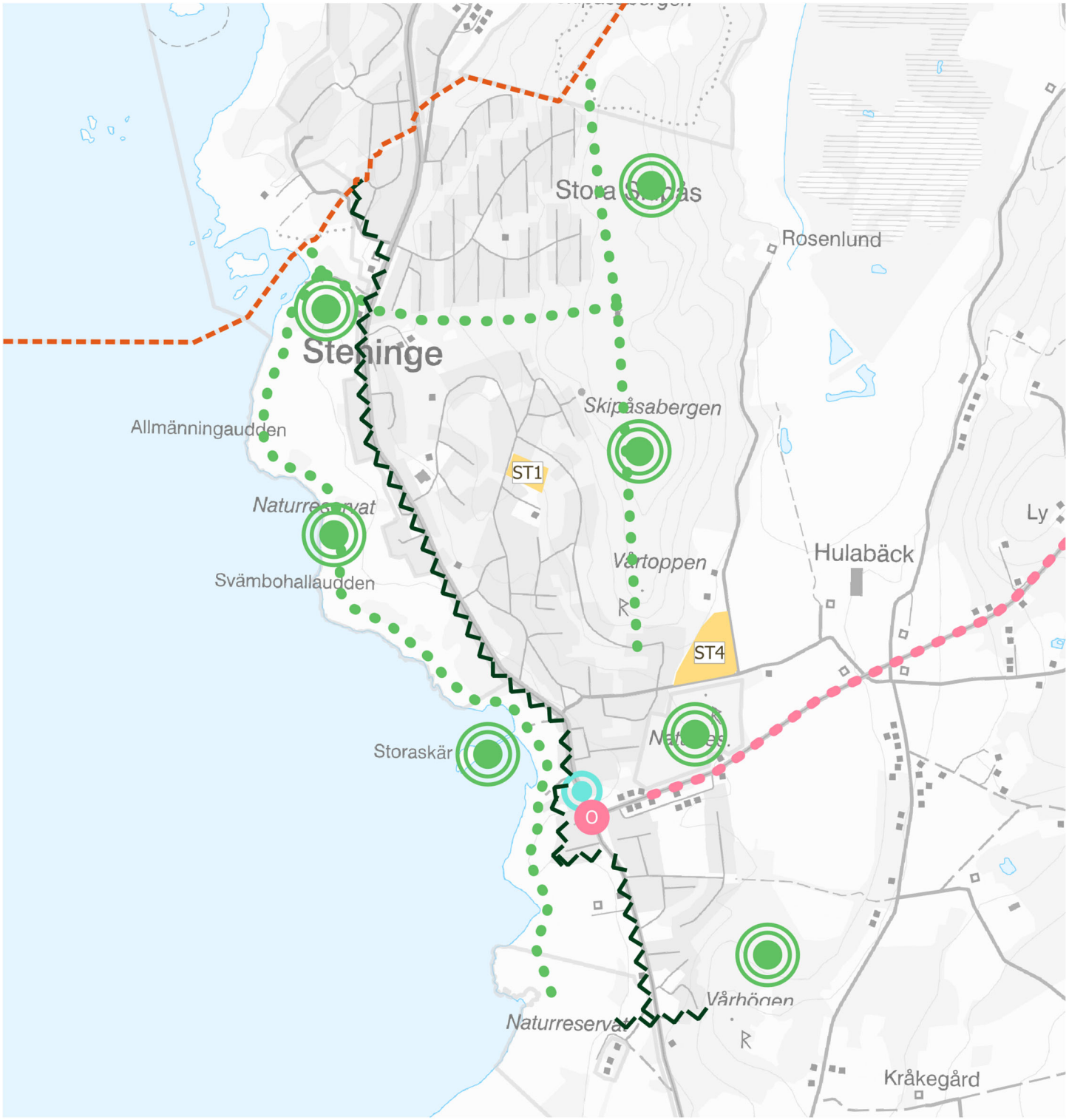
Steninge har stor tillgång till grönytor med högt värde ur såväl ekologisk som rekreationssynpunkt. Den största delen av de rekreativa aktiviteterna sker genom promenader på upptrampade naturstigar och vandringsleder.

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.

Kommunikationer

En ny gång- och cykelkoppling föreslås längs Getingevägen från Steninge hela vägen till Getinge. Detta ger bättre möjligheter för invånarna i Steninge att ta sig till den nya stationen i Getinge såväl som det medför ökade möjligheter att gå och cykla för boende i Getinge till havet.



Bostäder med tillhörande funktioner

Ortscentrum

Ny gång- och cykelväg

Turismutveckling

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Tätortsgräns

Kommungräns

Gullbrandstorp

Strategier för orten

- Utvecklas som bostadsort med bibehållen service.

Bebyggelse

Gullbrandstorp ligger nära Halmstad och har god kollektivtrafikförsörjning och viss grundservice vilket ger orten goda förutsättningar att utvecklas. Tätortsgränsen ut mot det öppna landskapet i både väster och öster är viktig att värna.

I Gullbrandstorp är den övervägande delen av bebyggelsen friliggande villor vilket gör det angeläget att få till andra typer av bostadstyper såsom lägenheter och radhus/parhus. Förtätningspotentialen är liten i Gullbrandstorp men viss möjlighet finns till högre bebyggelse vid ortscentrum och inom verksamhetsområdet i öster.

Gullbrandstorp ligger i anslutning till både jordbruks- och skogsmark. Utbyggnad av orten begränsas av försvarets samrådsområde kring Nyårsåsens skjutfält och Ringenäs skjutfält. Utbyggnad av orten sker därför på jordbruksmark. Utbyggnad på jordbruksmark motiveras av att ny bebyggelse som tillkommer stärker orten och ger möjligheter för expansion av skolan. Föreslagna områden är också strategiska lägen med närhet till både centrum och kollektivtrafik.

Gullbrandstorp föreslås växa med cirka 250 bostäder och huvudsaklig utbyggnadsriktning föreslås åt öster och söder. I öster föreslås bebyggelse tillkomma i skogssluttningen (GU3). Här blir det viktigt att studera nivåskillnaderna för att anpassa bebyggelsen till terrängen.

I söder föreslås ett område söder om skolan (GU2) för bostäder, främst blandad bebyggelse vilket innebär både radhus, villor och mindre flerbostadshus. I sydväst föreslås bebyggelse i anslutning till grusplanen/idrottsområdet (GU1). Även här finns möjlighet för flerbostadshus som kan komplettera bostadsutbudet på orten.

Centrum och service

Befintlig service finns i centrala Gullbrandstorp vid Kustvägen i det som utpekas som ortscentrum. Här ska befintlig service värnas och tillåtas att utvecklas. Centrum kan även stärkas genom att högre exploatering tillåts i detta läge.

Ett område för nya verksamheter föreslås i den västra delen av orten intill befintligt verksamhetsområde (V16). En lämplig inriktning på dessa verksamheter bör vara icke störande verksamhet, handel eller annan service med tanke på dess läge utmed Kustvägen.

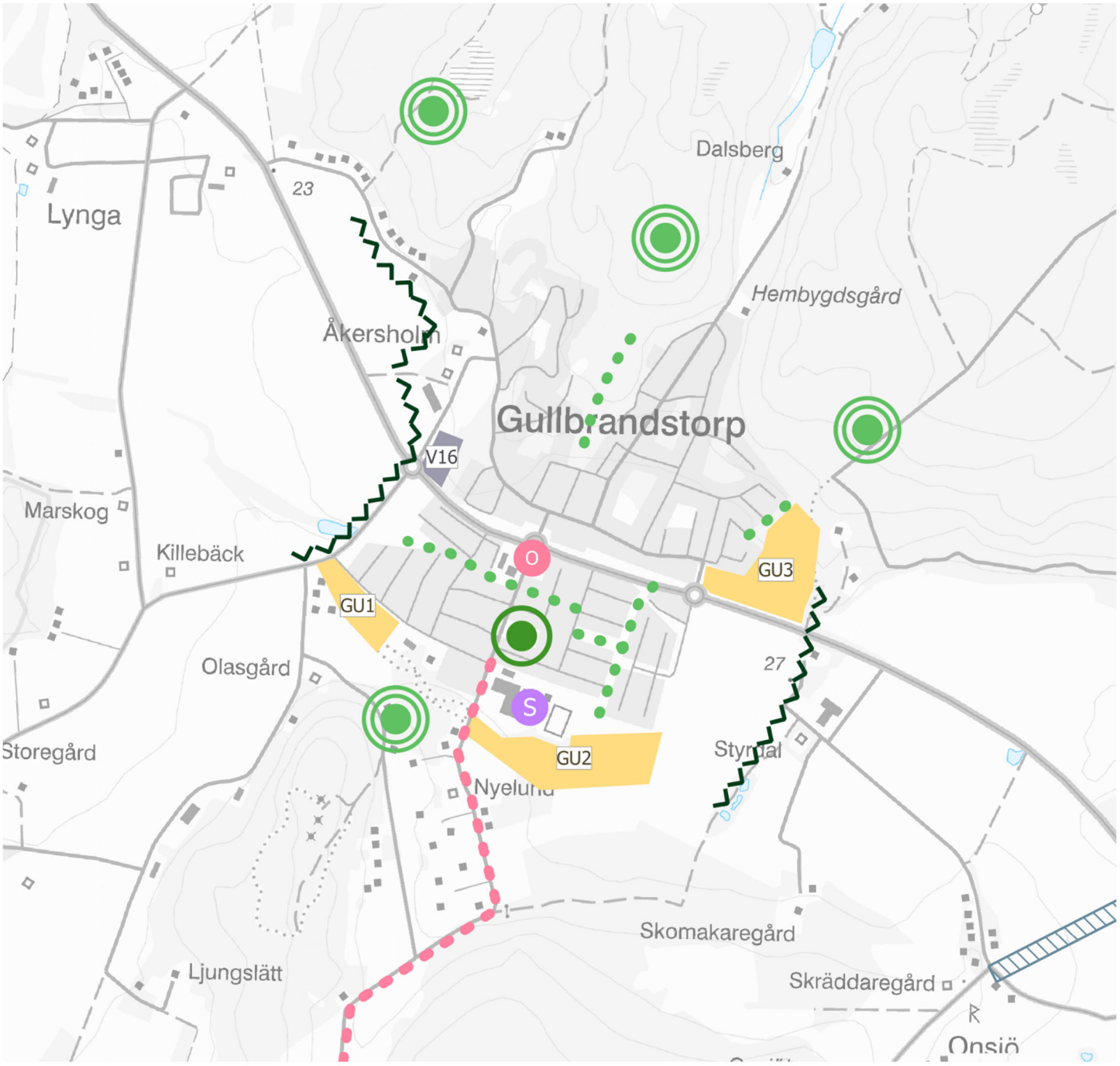
Grönstruktur

Inne i Gullbrandstorp råder brist på större sammanhängande grönområden. Däremot har orten god tillgång på större natur- och rekreationsområden i närheten. 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.

Kommunikationer

Gullbrandstorp är relativt välförsörjt med gång- och cykelvägar mot staden och vidare norrut längs Kustvägen samt längs den gamla banvallen mot Harplinge. En ny koppling föreslås söderut längs till viss del befintliga vägar mot Frösakull.



Bostäder med tillhörande funktioner

Verksamheter med tillhörande funktioner

O Ortscentrum

S Kluster av ny offentlig service

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Närrekreation att utveckla

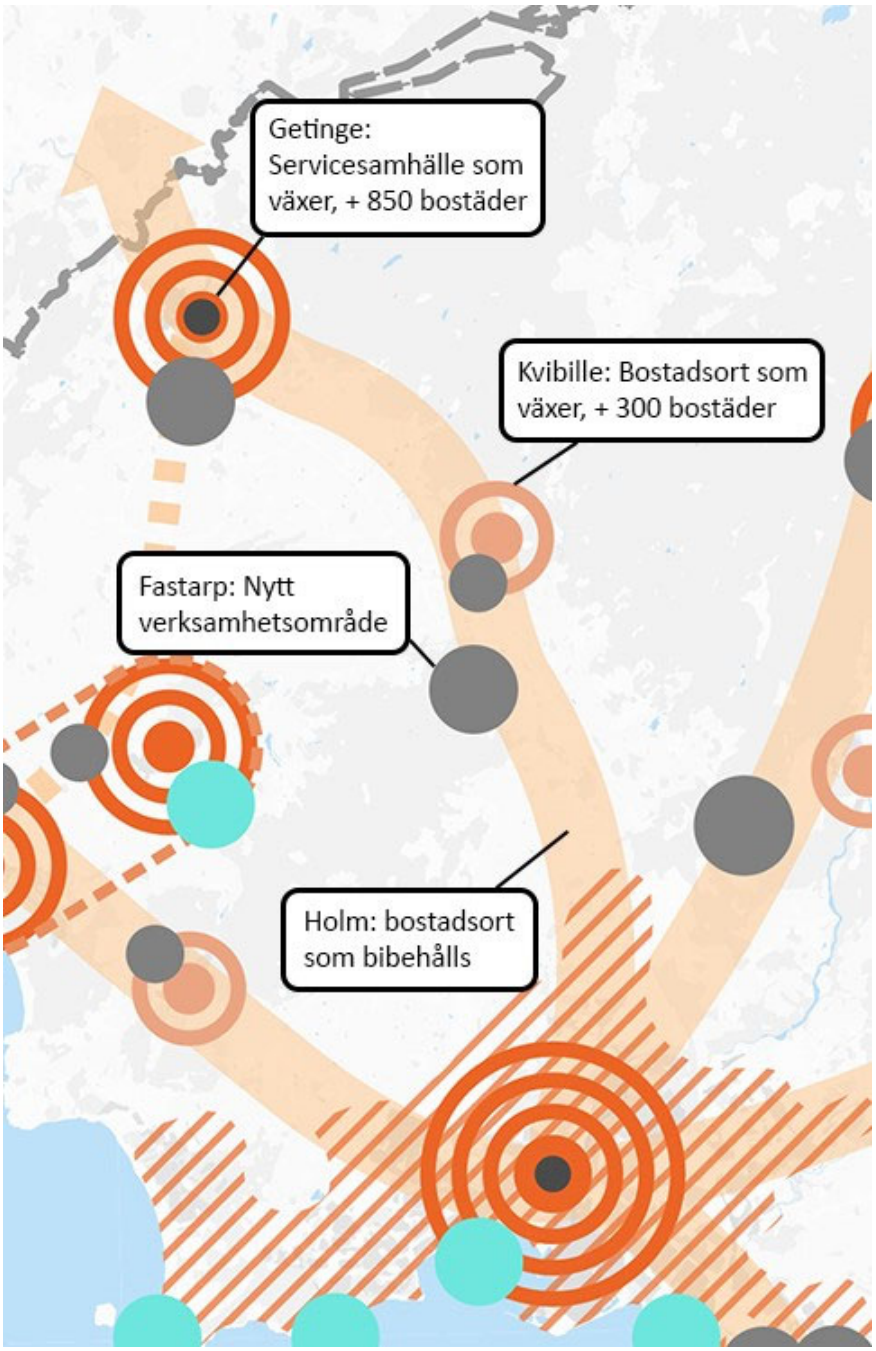
Vägreservat

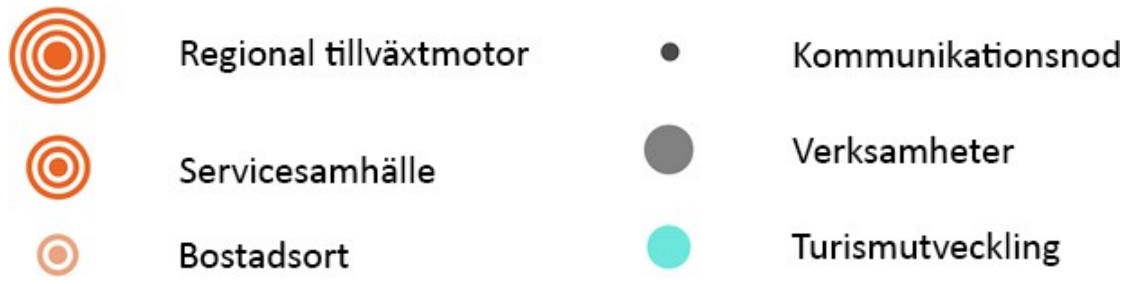
Tätortsgräns

Nordvästra stråket

Övergripande utvecklingsstrategi

- Getinge utvecklas som servicesamhälle och växer i etapper kring ny station.
- Kvibille utvecklas som bostadsort och får en mer småskalig utveckling med bibehållen service.
- Holm bibehåller sin storlek och karaktär
- Vägförbindelsen mellan Harplinge och Getinge förbättras genom en ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för att stärka kopplingen till den nya stationen vid Getinge.
- Gång- och cykelkopplingar från Steninge, Harplinge och Kvibille till det nya stationsläget föreslås.





Stråkets karaktär och potential

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. Flera områden finns med i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* och är av riksintresse för kulturmiljövården.

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

Getinge som är den största orten i stråket föreslås som servicesamhälle. Här finns ett fungerande centrum med utbredd service genom f-9 skola, bibliotek, förskolor och även kommersiell service. I Getinge finns dessutom ett näringsliv med hg inpendling och orten är försörjd med kollektivtrafik genom regionbuss. Det föreslås även ett nytt läge för en tågstation längs Västkustbanan i anslutning till ortens södra del.

Kvibille blir bostadsort med ett bredare utbud av service och arbetsplatser. Den mindre orten Holm har mer begränsad service och är för serviceutbud hänvisad till Halmstad. Kvibille föreslås växa med 300 nya bostäder för att stärka underlag till befintligt serviceutbud. Utbyggnaden föreslås ske i flera etapper, främst upp mot skogen i norr och öster för att spara värdefull jordbruksmark.

Holm föreslås behålla karaktären av en egen ort. Orten har begränsade möjligheter till utbyggnad på grund av läget mellan gamla E6 i väster, motorväg och järnväg i öster samt naturområdet Holms Vara i norr. I och runt Holm finns vidare en stor mängd fornlämningar vilket begränsar möjligheterna till utbyggnad av orten. Vid en eventuell utbyggnad av yttre godsspår på järnväg kommer anslutningen till järnväg att påverka Holm.

Väster om motorvägen mellan Holm och Kvibille föreslås ett område för verksamheter. Området kan försörjas med både kollektivtrafik och gång- och cykelvägar längs stråket.

Restriktivitet mot ny spridd bebyggelse gäller för delar av landsbygden. Det gäller bland annat för områden med höga landskapsbildsvärden vilket stora delar av området mellan Kvibille och Getinge omfattas av. Principen att tillåta spridd bebyggelse i högre grad utmed kommunikationsstråk gäller således inte längs delar av det nordvästra stråket.

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 mot Slöinge i Falkenbergs kommun.

En satsning behöver göras på cykelvägar som förbinder på tvärs mellan stråken. Det behövs dels för att skapa bättre möjligheter för boende i orterna i inlandet att ta sig till kusten men också för boende i kustorterna att kunna nå service och en framtida ny tågstation vid Getinge. Sträckor där nya gång- och cykelvägar föreslås är mellan Getinge och Steninge, mellan Getinge och Harplinge.

Goda regionbussförbindelser

Regionbusslinjer mellan Halmstad och Falkenberg har relativt god turtäthet vilken förväntas utvecklas på sikt. Regionbusstrafik mellan Getinge och Harplinge får möjlighet att utvecklas genom att vägförbindelsen däremellan får bättre framkomlighet och högre trafiksäkerhet.

Framtida tågstation 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. En station vid Getinge skulle dessutom ha ett stort upptagningsområde med en attraktiv landsbygd och orter som Steninge, Kvibille och Slöinge. Även pendling från orterna Haverdal och Harplinge skulle kunna bli aktuellt, främst vid resor norrut.

I översiktsplanen redovisas det förespråkade stationsläget. Stationsläget ligger i nära anslutning till Getinge samhälle, med potential att utveckla Getinge som ort och öka inpendlingen till ortens verksamheter. Läget underlättar även för omlandet att med bil eller kollektivtrafik ta sig till platsen. Viktigt att beakta är möjligheten att ta sig till och från stationen till fots, med cykel, buss eller bil och att ge plats för pendlarparkering. Ett möjligt stationsläge har även studerats söderut vid Rävinge. Det läget ger dock sämre förutsättningar för Getinge som ort att utvecklas och påverkar omlandet mer negativt. För beslut om ett nytt stationsläge krävs att både Trafikverket och Region Halland står bakom kommunens ambition och deltar i utredning om placering och möjlig trafikering.

Natur och rekreation

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

Getinge

Strategier för orten

- Utvecklas som servicesamhälle.
- Förtäta och koppla samman centrala delar.
- Utveckla runt framtida stationsläge.
- Stärk Getinges roll som ort för näringslivet.

Bebyggelse

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 präglat 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 ytterområden. Även Suseån som rinner genom samhället bidrar till att dela samhället i två delar. Det gamla sockencentret vid Getinge kyrka hyser välbevarad och karaktärsfull bebyggelse från 1800- och 1900-talen och är utpekat i kommunens kulturmiljöprogram.

Getinge har potential att förtätas genom att ortens nuvarande yttre ramar behålls och de obebyggda mellanrum som finns i samhället fylls med bebyggelse, infrastruktur och grönstråk. Getinge föreslås växa med 850 bostäder.

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.

I den östra delen föreslås nya bebyggelseområden som kan länka samman befintlig bebyggelse och skapa genare kopplingar till centrum (GE4, GE5). Här föreslås bebyggelse med främst villor och radhus. Område GE5 ligger i utkanten av ett område med höga kulturmiljövärden vid Getinge kyrka och området måste utformas med hänsyn till dessa värden.

Ett område med verksamheter föreslås omvandlas till ett område för bostäder (GE3) som ansluter till övriga föreslagna bostadsområden. Här föreslås tätare bebyggelse såsom mindre flerbostadshus och radhus.

Även i de västra delarna föreslås ett nytt bostadsområde som kan knyta samman bebyggelsen (GE2).

Ett område för ny bebyggelse föreslås även i de södra delarna av orten (GE6). Området medför att Getinge

utvidgas söderut mot det föreslagna stationsläget. Här föreslås en blandad bebyggelse med både mindre flerbostadshus, radhus och villor.

Området gränsar till ett viktigt stråk från en ny station norrut mot centrala Getinge vilket gör det viktigt att planera för verksamheter i bottenvåning i den del av området som vänds mot Ekebergsvägen.

I Getinge finns flera mindre områden som skulle kunna förtätas med mindre kompletteringar av bebyggelsen. Dessa är inte utpekade som framtida utbyggnadsområden men är viktiga för att bygga ”ihop” orten. Det finns dels som lucktomter inom områdena Hörsås och Skattagård men det finns också förtätningspotential i centrum av Getinge tex genom att bygga mer på höjden i de centrala delarna och att bygga på obebyggda tomter.

Jordbruksmark kommer tas i anspråk när Getinge växer. Förtätningsmöjligheterna är stora och dessa områden föreslås bebyggas i ett första skede. Flera av de områden som föreslås inom orten utgörs av jordbruksmark men dessa är ofta redan avskilda från större sammanhängande jordbruksmarksområden. Utbyggnad bedöms motiverad framförallt med tanke på det goda läget för hållbara transporter och särskilt kopplat till en ny tågstation på västkustbanan. Nya bebyggelseområden planeras yteffektivt för att hushålla med marken.

Getinge växer kring ny tågstation

I området närmst det nya stationsläget föreslås bebyggelse för stationsnära ortsutveckling. Området i närheten av en tågstation har stor potential att utvecklas med en blandning av både bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Området ligger i ett läge som är utsatt för buller från både motorväg och järnväg varför bostadsbebyggelse inte bör planeras i de mest utsatta lägena. Här kan istället skapas möjligheter för arbetsplatser som gynnas av ett stationsnära läge liksom kommersiell service vilka kan fungera som bullerskydd för bakomliggande bostäder. Bostäder placeras främst på den västra sidan om järnvägen med lämpligt bullerskydd i form av antingen bebyggelse innehållande mindre störande verksamheter eller bullervall/plank. I området mellan motorvägen och järnvägen är det möjligt att skapa en blandning av bostäder och annan verksamhet men det är viktigt att studera buller- och riskfrågorna vidare inför fortsatt planering.

Kopplingar för gång och cykel tvärs motorvägen och järnvägen är viktiga för att knyta samman nuvarande Getinge med området vid den nya stationen. De viktigaste kopplingarna har därför markerats ut som trygg förbindelse som korsar barriär.

Kopplat till stationen behöver också finnas plats för pendelparkering för både cykel och bil samt kollektivtrafikanslutning för smidiga byten mellan trafikslag.

Centrum och service

Getinges centrum har både offentlig och kommersiell service men är geografiskt utbrett och spretigt. Det finns ett behov av att knyta samman centrumfunktionerna för att Getinge centrum ska bli tydligare och mer attraktivt.

Vid Olanders torg finns en hållplats för kollektivtrafiken med utökad resenärsservice och här finns även centrunoden utpekad. Norr om skolan föreslås offentlig service utvecklas främst genom att skolan har expansionsmöjligheter norrut.

Området vid en ny station kommer att innebära att en ytterligare målpunkt tillförs orten. Det blir därmed viktigt att få det nya och det gamla centrumet att komplettera varandra snarare än att konkurrens uppstår.

Näringsliv och verksamhet

En ny tågstation i anslutning till Getinge skulle främja det lokala näringslivet och stödja en utbyggnad av detta då inpendling av arbetskraft skulle underlättas. Getinges närhet till motorvägen gör det vidare även lämpligt för placering av transportintensiva verksamheter.

Runt den nya stationen växer ny bebyggelse fram med en blandning av både bostäder, service och verksamheter.

Genom att nya verksamheter och kontor tillåts växa kring den nya stationen skapas förutsättningar för att näringslivet i Getinge stärks.

Nya verksamhetsområden föreslås därför både i anslutning till en ny station främst i form av kontor, handel och icke störande verksamheter. Mer storskaliga verksamhetsområden med behov av närhet till infrastruktur föreslås intill motorvägsmotet (V10, V11). Område V11 ligger inom ett område med höga landskapsbildsvärden och område V10 gränsar till ett område med högt landskapsbildsvärde. Utformningen av gränsen mot det öppna jordbrukslandskapet behöver därför studeras noga inför fortsatt planering.

På sikt föreslås även viss expansion för verksamhetsområdet norr om centrum (V12).

Klimatanpassning och grönstruktur

Rekreationsvärdena i Getinge bygger till stor del på tillgången till promenadstråk i orten. Dessa stråk är därför av stor betydelse och bör värnas och utvecklas ytterligare. Den gamla banvallen har stor potential att utvecklas som gångstråk genom ortens södra delar och knyta an till idrottsplatser och motionsslingan på Fröberget.

Getinge har historiskt påverkats av höga flöden med översvämning av samhällsviktig verksamhet och utryckningsvägar som följd. Skydd för samhällsviktig verksamhet och utryckningsvägar är delvis på plats och området längs Suseån har utvecklats till ett omtyckt strövområde som även fungerar som översvämningsområde vid högt vattenstånd.

Klimatanpassningsåtgärder som planeras i Getinge är att Getingeskolan behöver skyddas och att reningsverket behöver utredas. Utryckningsvägar utreds och skyddas enligt en kommande åtgärdsplan. För övrig bebyggelse är det fastighetsägarnas ansvar att skydda sin egen fastighet. Se strategisk planeringsinriktning ”Ett robust samhälle i ett förändrat klimat” i del A.

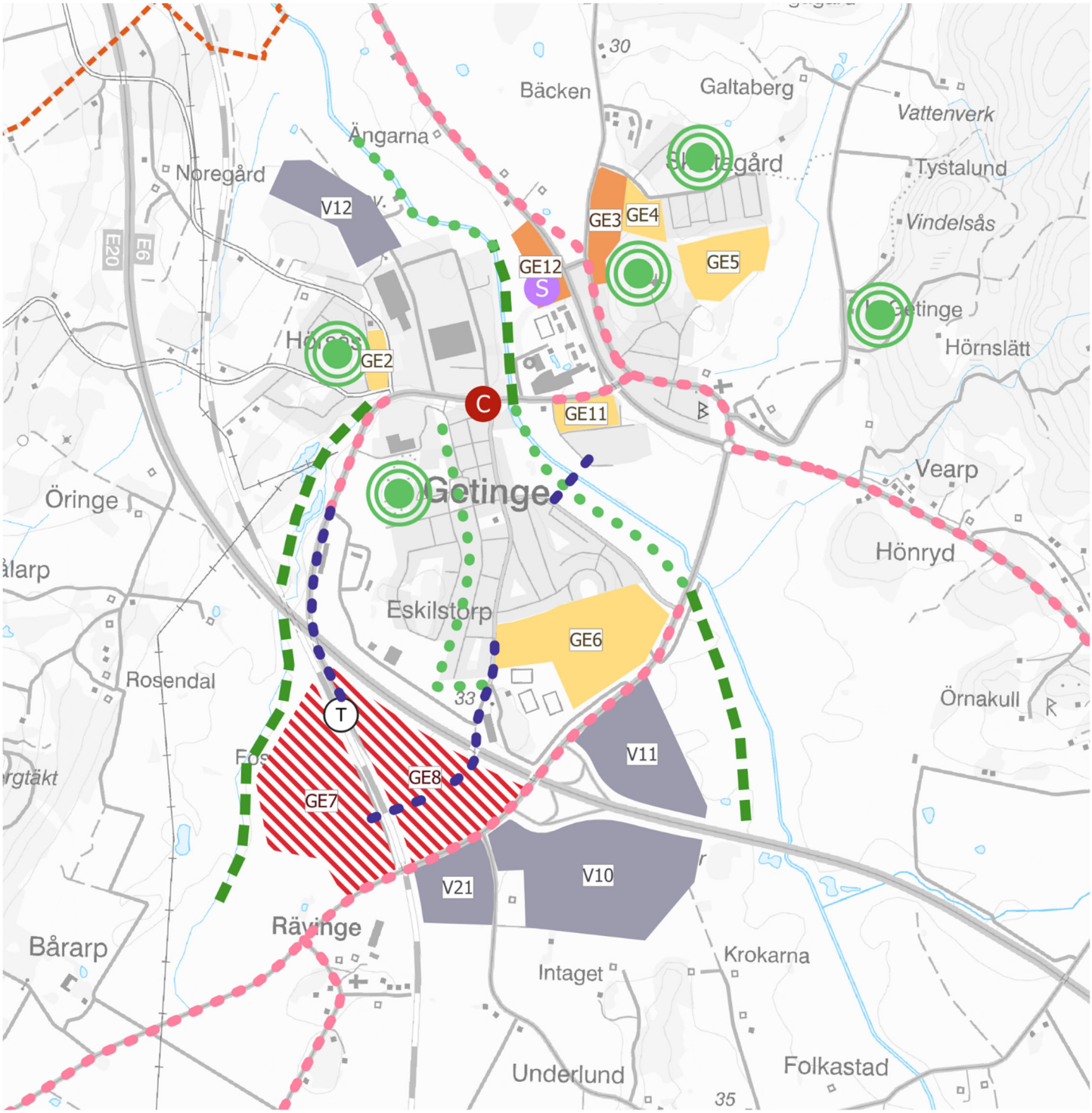
Suseån som grönstråk bibehålls och utvecklas med nya grönområden med syfte att fungera både som rekreationsområden och som översvämningsytor. Dessa finns både norrut vid Getingeskolan och söderut vid föreslaget nytt verksamhetsområde. Ett nytt grönstråk tillskapas även kring Rävingebäcken i samband med att ny bebyggelse tillkommer. Grönstråket längs Rävingebäcken kommer att utgöra en viktig del i både klimatanpassning, genom omhändertagande av regn- och dagvatten, och bli en del av områdets grönstruktur. Det kan få en viktig roll i att koppla Getinge ned mot Steningevägen och kusten.

Område V11 intill Suseån ligger i närheten av mark som är översvämningskänslig. Ett grönstråk föreslås därför mot Suseån för omhändertagande av dagvatten och översvämning från ån. Översvämningsproblematiken behöver fortsatt beaktas inför fortsatt planering.

Kommunikationer

Det nya stationsläget ligger väster om E6 och ny bebyggelse föreslås i anslutning till den vilket gör det viktigt med trygga gång- och cykelkopplingar från övriga delar av Getinge till den nya stationen. Särskilt viktig är kopplingen över E6 som utgör en kraftig barriär. Dessa gång- och cykelkopplingar bör omges av bostäder och verksamheter vars framsidor vänds mot stråket. Det ökar den upplevda tryggheten i området.

För att få ett mer sammanhängande gång- och cykelnät inne i Getinge, som medger trygga kopplingar mellan olika bostadsområden i orten till centrum och skola, behöver några delsträckor kompletteras. Vidare föreslås nya gång- och cykelvägar längs sträckor mot det nya stationsläget.



- Bostäder med tillhörande funktioner
- Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse
- Verksamheter med tillhörande funktioner
- Område för stationsnära ortsutveckling
- C Centrumnod
- S Kluster av ny offentlig service
- T Tågstation
- Trygg förbindelse som korsar barriär
- Ny gång- och cykelväg
- Grön koppling att utveckla
- Grön koppling att bevara
- Närrekreation att bevara
- Kommungräns

Kvibille

Strategier för orten

- Utvecklas som bostadsort med bibehållen service.
- Ny bebyggelse tillkommer etappvis och anpassas till ortens karaktär och kulturmiljö.

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 höjdryggar. I närområdet finns många lämningar efter gammal kulturbygd och området runt centrum och västerut är av riksintresse för kulturmiljö samt pekas i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun* ut som värdefull kulturmiljö. Den gamla kyrkbyn i landsvägskorset bildar det somi 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.

Bebyggelse

Kvibille föreslås växa med runt 300 bostäder. I Kvibille föreslås ny bebyggelse i huvudsak tillkomma i sluttningarna norr och öster om orten. Detaljplaneläggning pågår för området strax väster om centrum (K4). Nya bostäder föreslås i norr (K2, K3) på höjden med storslagen utsikt över landskapet vid Kvibille. Läget ger möjlighet att komplettera med mindre flerbostadshus som tar stöd i berget. Området kan trafikmatas från Lundsgårdsvägen som är en enkelsidig gata. Då området är relativt kuperat är det nödvändigt att studera terränganpassning av ny bebyggelse.

Nya bostäder kan även tillkomma i ortens östra delar (K5), som idag är skogsmark. Här föreslås radhus och villabebyggelse. I dessa lägen finns ingen konflikt med den värdefulla jordbruksmark som omgärdar Kvibille.

I södra Kvibille föreslås nya bostäder både i öster (K6) och i väster (K7). Inom K6 föreslås lite tätare bebyggelse i form av radhus och mindre flerbostadshus medan det i K7 föreslås friliggande villabebyggelse som är lättare att anpassa till den kuperade terrängen i området. Båda dessa lägen kräver även utredning om lämpliga skyddsavstånd till mejeriets verksamhet.

I övrigt finns förtätningsmöjligheter för enstaka bostäder nordväst om orten i Alekärr (K1).

Större delen av föreslagna bebyggelseområden i Kvibille ligger på skogsmark men viss jordbruksmark kommer att tas i anspråk för bebyggelse. De områden som föreslås på jordbruksmark bedöms motiverad för att få till en sammanhängande ortsstruktur genom att underlag för centrum, service och kollektivtrafik stärks. Nya bebyggelseområden kommer att planeras yteffektivt för att hushålla med marken.

Centrum och service

Kvibille är en ort med ett väl fungerande centrum med en hel del service. Här ska service prioriteras framför bostäder.

Kvibille centrum är kulturhistoriskt värdefullt, beläget i den gamla landsvägskorsningen med gästgiveri och kyrka men behöver utvecklas och upprustas för att bli mer tilltalande.

Näringsliv och verksamheter

Inom orten finns en del verksamheter och det finns potential att ytterligare utveckla befintliga verksamhetsområden. Närmast mejeriet föreslås ett område för lättare verksamheter (V9). Detta område behövs även som en buffert mellan föreslagna nya bostäder och den befintliga verksamheten. Hänsyn måste tas till utpekade kulturmiljövärden.

Vid avfarten till motorvägen E6 så kallade Kvibillemotet/Fastarp föreslås ett nytt verksamhetsområde (V20). Området har ett läge med närhet till övergripande infrastruktur vilket skapar bra förutsättningar för effektiva transporter till och från området. Anpassning till landskapsbilden behöver studeras och regleras i efterföljande

planeringsskede då området visuellt kan komma att synas på långt håll bl a bebyggelsens höjder och behov av gröna buffertzoner i områdets utkanter. Grönstruktur inom området behöver anpassas till fasta fornlämningar inom området, biotopskyddade objekt och naturvärden.

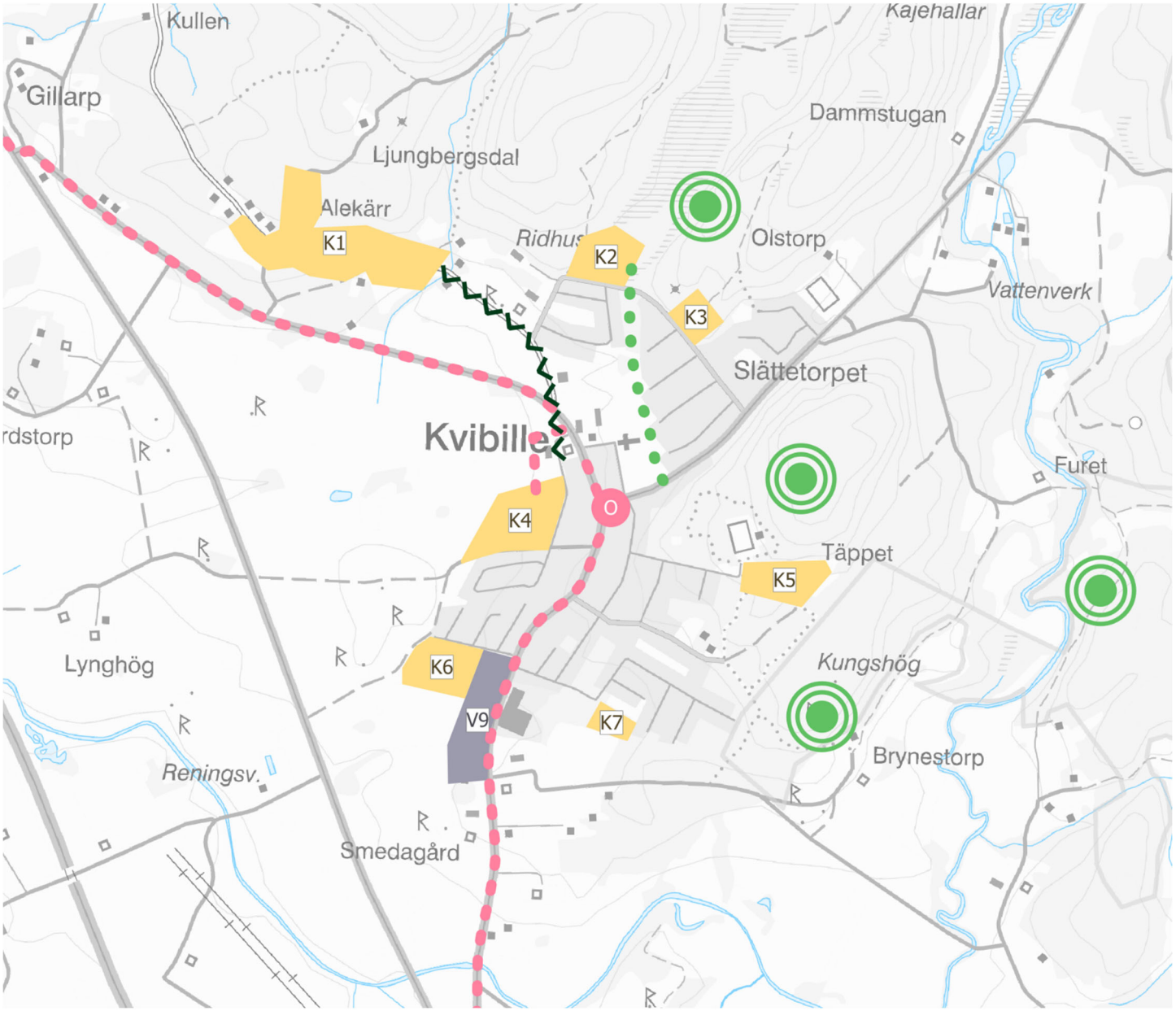
Grönstruktur

Mot norr och öster gränsar orten till de två rekreationsområdena 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.

Kommunikationer

Förbättrade cykelmöjligheter behövs i Kvibille framförallt längs Göteborgsvägen genom centrala Kvibille. Där föreslås en gång- och cykelväg genom orten och vidare både norrut mot Getinge och söderut via Holm mot Halmstad. För att koppla upp nya områden till skolan föreslås även en gång- och cykelväg väster om bebyggelsen från K4 till skolan.

Vid utpekat ortscentrum föreslås en hållplats för kollektivtrafik med utökad resenärsservice.



Bostäder med tillhörande funktioner

Verksamheter med tillhörande funktioner

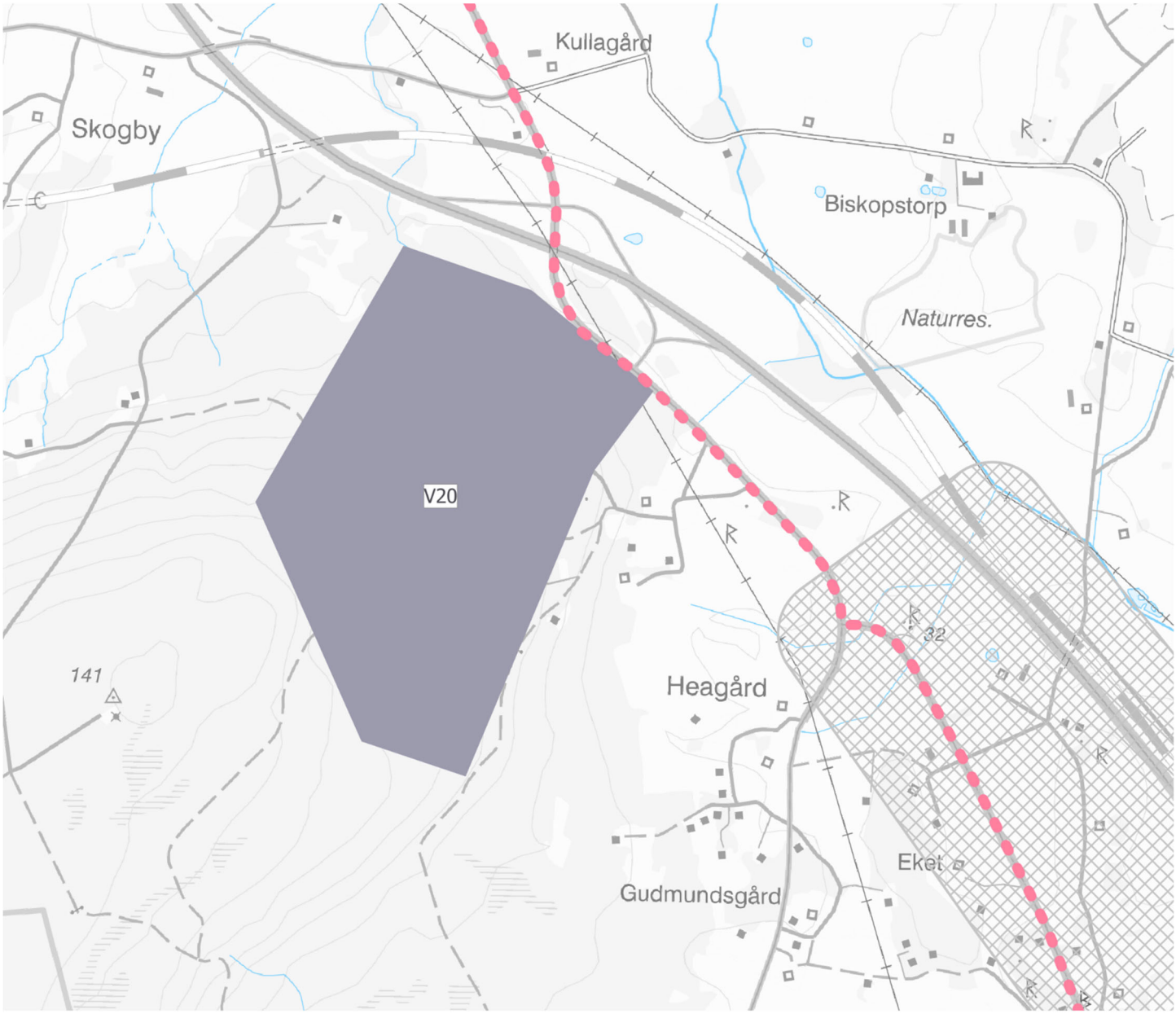
Ortscentrum

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Tätortsgräns



Verksamheter med tillhörande funktioner

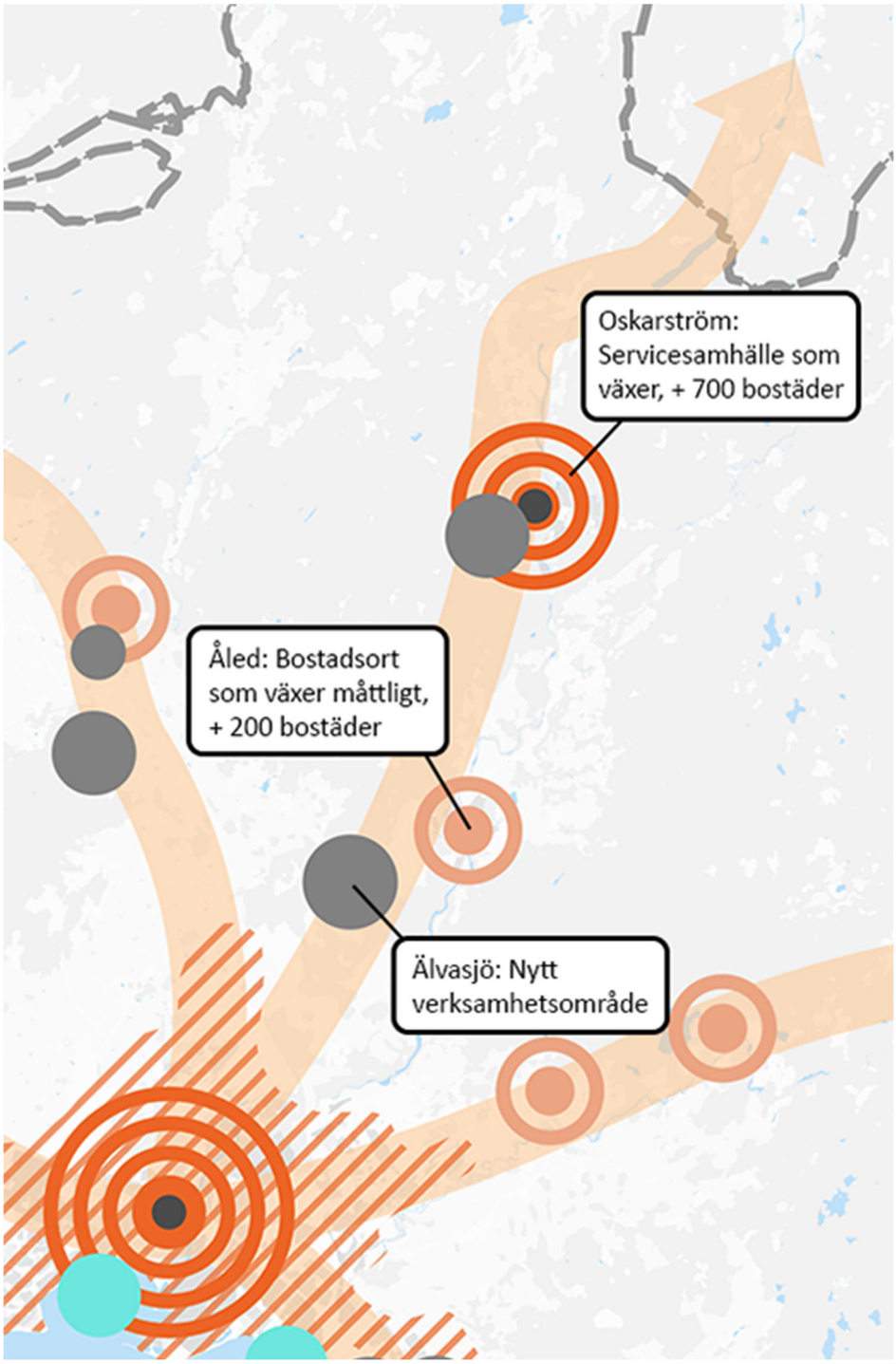
Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg

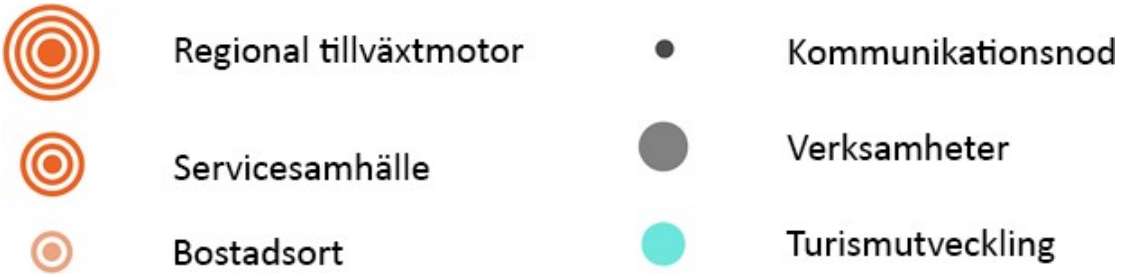
Ny gång- och cykelväg

Nordöstra stråket

Övergripande utvecklingsstrategi

- Tillgången till grundvatten som är av stor betydelse för kommunens dricksvattenförsörjning påverkar utvecklingen av stråket. Kommunen avser att prioritera grundvattentäkterna och begränsa exploatering av detta skäl.
- Utveckling av verksamhetsmark väster om väg 26 föreslås i Älvasjö och Oskarström med bra läge vid nationell infrastruktur och utan att ta jordbruksmark i anspråk.
- Bostäder pekas ut i realistisk omfattning för god genomförbarhet och hög måluppfyllnad av jämlikhetsutmaningen.
- Oskarström utvecklas till servicesamhälle och föreslås växa med bostäder, service och verksamhetsområde för ökad attraktivitet.
- Åled utvecklas som bostadsort med bibehållna kvalitéer.
- Sennan bibehåller sin storlek och karaktär. Här prioriteras istället varsamhet om vattentäkten som är av stor betydelse för kommunens vattenförsörjning.
- Johansfors och Nissaström bibehåller sin storlek och karaktär.
- Det hållbara resandet underlättas av att Halmstad-Nässjö järnväg utvecklas med befintlig tågstation i Oskarström, en ny station i Åled samt ny cykelförbindelse mellan Oskarström och Halmstad via Åled.





Stråkets karaktär och potential

Stråket karaktäriseras av ett skogslandskap med mindre öppna partier. Sträckningen följer i stort den västra sidan av Nissans dalgång. Stråket går från Halmstad i söder genom ett öppet jordbrukslandskap vid Sperlingsholm med

höga landskapsbildsvärden. Där staden tar slut dominerar E6:an och storskaliga verksamhetsområden. Landskapet har en successiv övergång från slätt- till skogsbygd norrut. 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 storslagna utblickar över vattnet. Denna del av stråket har mycket höga landskapsbildsvärden.

Genom att utveckla stråket kan utbyggnad av kommunen till viss del ske utan att jordbruksmark tas i anspråk. Dock är skogsområdena ofta kraftigt kuperade medan de planare partierna ofta är jordbruksmark och hagmark. Bostadsmarknaden är inte lika god i stråket som resten av kommunen vilket påverkar genomförandet även om områden för bostadsbyggnation pekas ut. Metoder såsom dubbel markanvisning, kommunal bostadsbyggnation och tomträtt kan användas till viss del. Men det är viktigt att en blandad bebyggelse med olika slags upplåtelseformer tillkommer för att segregation ska brytas, då flera samhällen i denna kommundel redan har ett lågt socioekonomiskt index. Utpekandet av nya bostadsområde bör ske med en realism för ett högt genomförande av översiktsplanen och måluppfyllnad där jämlikhetsutmaningen står i fokus.

En faktor som begränsar exploateringsmöjligheterna inom stråket är den goda tillgången till grundvatten och att flera av kommunens viktigaste vattentäkter återfinns här. Grundvattentillgången är av mycket stor betydelse för kommunens dricksvattenförsörjning idag och ett värde för kommande generationer. Kommunen avser att prioritera grundvattentäkterna och begränsa exploatering av detta skäl.

Stråket följer Nissan som går igenom eller intill samtliga orter. Orterna berikas av vattendraget som är naturskönt och skänker rekreationsvärden. Men läget innebär dessvärre att flera av orterna redan idag är drabbade av översvämning inom bebyggda områden. Situationen förväntas förvärras framöver på grund av klimatförändringarna. Inga nya områden kommer att pekas ut inom områden som riskerar att översvämmas då detta skulle innebära risk för människors hälsa och säkerhet samt ekonomiska risker. Samhällsviktig verksamhet och räddningsvägar i utsatta områden för översvämningar avses skyddas med permanenta åtgärder eller flyttas enligt en långsiktig plan för klimatanpassning. Det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin egen fastighet.

Orterna längs stråket

Oskarström föreslås som servicesamhälle i det nordöstra stråket. Oskarström är idag kommunens näst största ort. Orten har idag ett utbud av offentlig service som förslås utvecklas ytterligare. Även verksamhetsområdet föreslås växa och skapa flera nya arbetsplatser på orten. Då Oskarström genomkorsas av flera barriärer föreslås dessa att överbryggas i samband med ortens utbyggnad.

Åled föreslås växa måttligt och utvecklas som bostadsort, med nya utbyggnadsområden.

I Sennan föreslås grundvattentäkten prioriteras och värnas. Orten föreslås därför att inte växa alls. Inte heller Johansfors och Nissaström föreslås växa. Viss förtätning av kan bli aktuellt.

Kommunikationer

Gång- och cykelkopplingar

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 Oskarström och Halmstad via Åled. Åled är den ort i stråket som ligger närmast Halmstad och därmed har bäst förutsättningar för arbetspendling med elcykel. Vid den föreslagna cykelvägen mellan Halmstad och Åled bör även bra kopplingar skapas till det planerade verksamhetsområdet vid Älvasjö, så att detta får goda förutsättningar för arbetspendling från Halmstad. Kommunen avser även verka för en gen cykelförbindelse vidare från Åled mot Oskarström i närheten av väg 26. Denna ger förbättrade förutsättningar för arbetspendling mellan bostads- och verksamhetsområden utmed stråket och in mot Halmstad.

Förbättrade förbindelser inom orterna i synnerhet Oskarström handlar främst om att överbrygga barriärer med

trygga förbindelser för fotgängare och cyklister.

Kollektivtrafik

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 ytterligare stationslägen eftersträvas och förutom det befintliga i Oskarström avser kommunen verka för ett i Åled. Hylte kommun, nordöstra stråket och Halmstad har många som dagligen pendlar för arbete och studier. Tåg är ett konkurrenskraftigt och hållbart resande som av miljöskäl bör gynnas. För att kunna länka samman Halmstad och Hylte kommun med högklassig kollektivtrafik bör förutom fler tågstopp även förbättringar av busstrafiken eftersträvas.

Godstrafik

Väg 26 och Halmstad-Nässjö järnväg är viktiga kommunikations- och transportstråk för i första hand godstrafik. Väg 26 har idag en relativt låg trafiksäkerhet med höga hastigheter, många utfarter och höga trafikflöden. Kommunen avser verka för en ombyggnad av den statliga väg 26 till mötesfri väg med säkra korsningar på sträckan Halmstad-Oskarström, inte minst för godstrafikens framkomlighet. Idag förekommer en del viltolyckor vid väg 26 och för att minska dessa planeras för fanuapassager på sträckan. Utpekade områden för exploatering tar hänsyn till de lägen som trafikverket planerar och säkerställer bibehållen natur i anslutning till dessa passager.

Ett nytt verksamhetsområde föreslås utmed väg 26 vid Älvasjö. Detta behöver förses med bra och trafiksäkra kopplingar för gods, biltrafik, cykeltrafik samt kollektivtrafik med säkra anslutningar för fotgängare.

I det framtida kommunikationsreservatet skulle ett godsspår möjliggöra att godstrafiken flyttar ut från Halmstads centrum. Ett nytt verksamhetsområde vid Älvasjö skulle få en mycket god koppling till detta.

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.

Stråkets orter är väl försett med naturområden med höga rekreationsvärden. 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. Områden att bevara pekas ut.

Klimatanpassning

Stråket följer Nissan som går igenom eller intill samtliga orter. Orterna berikas av vattendraget som är naturskönt och skänker rekreationsvärden. Men läget innebär dessvärre att flera av orterna redan idag är drabbade av översvämning inom bebyggda områden. När Nissan har höga flöden, vilket antas blir vanligare framöver på grund av klimatförändringarna, svämmas delar av befintlig bebyggelse och vägnät över. Även samhällsviktig verksamhet, statlig väg och järnväg riskerar att översvämmas.

I Oskarström riskerar dessutom den kulturhistoriskt värdefulla miljön vid området Sulfiten och Jutefabriken att

översvämmas. I Sennan riskerar den kulturhistoriskt värdefulla miljön Sennans stationssamhälle att översvämmas.

I Åled byggdes en vall upp vid en akut översvämning 2002, den ligger fortfarande kvar och ger ett visst skydd.

Inga nya områden kommer att pekas ut inom områden som riskerar att översvämmas då detta skulle innebära risk för människors hälsa och säkerhet samt ekonomiska risker. Samhällsviktig verksamhet och utryckningsvägar i utsatta områden för översvämningar avses skyddas med permanenta åtgärder eller flyttas enligt en långsiktig plan för klimatanpassning.
Längs med stråket kommer samverkan med fastighetsägare om möjliga översvämningsåtgärder att ske.

Samhällsviktig verksamhet hanteras enligt en kommande åtgärdsplan.

I Oskarström behöver dessutom reningsverket flyttas och åtgärder för brandstationen utredas. I Åled behöver reningsverket och Solgläntans förskola flyttas.

Det är dock fastighetsägarnas ansvar att skydda sin egen fastighet. Se strategisk planeringsinriktning ”Ett robust samhälle i ett förändrat klimat” i del A.

Oskarström

Strategier för orten

- Oskarström utvecklas till servicesamhället i nordöstra stråket.
- Extra satsningar på offentlig service med bibehållen och utökad service.
- Ett kluster för tillkommande offentlig service pekas ut i mitten av orten och blir en del av ortens utveckling söderut.
- Barriärer bryts med trygga förbindelser för gång och cykel över Nissan, järnvägen och väg 26.
- Orten växer med bostäder. Villor med stora tomter prioriteras på denna ort för att erbjuda attraktiva bostadsformer.
- Orten växer med arbetstillfällen genom att verksamhetsområdet väster om väg 26 utökas.
- Ortens kollektivtrafik utvecklas så att tillgängligheten blir god.

Bebyggelse

Oskarström är kommunens största ort efter Halmstad, med stort utbud av offentlig och kommersiell service. Orten växer med bostäder. Från 4200 invånare idag till 5700 invånare år 2050. Framförallt prioriteras villor med större tomter för ett attraktivt boende. Den kuperade terrängen föranleder också en glesare villabebyggelse.

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. Fabriks- och arbetsbostadsmiljöerna i Oskarström utgör en viktig del av Nissadalens och Hallands industrihistoria. Området kring Jutefabriken och Sulfiten i södra Oskarström finns med i kommunens kulturmiljöprogram. Flera byggnader i samhället har bevarandevärden även ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Dessa ger orten identitet och en unik karaktär. Dessvärre riskerar den kulturhistoriskt värdefulla miljön vid Sulfiten att översvämmas av Nissan vid höga flöden som förväntas följa i klimatförändringarnas spår. Se vidare under rubrik Nordöstra stråket risker och hantering av klimatproblematiken i stråket.

Utveckling i Oskarström föreslås ske med mindre förtätningsområden i ortens centrala delar (O3 och O4) samt en stor satsning på att bygga ut orten söderut (O1, O2, O5). Framförallt prioriteras villor med större tomter för ett attraktivt boende i de stora utbyggnadsområdena i söder. En mer gles bebyggelsetyp motiveras av att det socioekonomiska indexet är lågt på orten och behöver balanseras genom attraktiva bostadsformer, att ingen

jordbruksmark tas i anspråk och den kuperade terrängen. Tätare bostadsformer såsom flerbostadshus placeras främst vid befintlig tågstation (O4) och vid det centrala läget vi Valhallaskolan (O3) för att tillvara de servicenära lägena. Området vid Jutan (O4) ligger inom kulturmiljöområde och förtätningen ska därför ta hänsyn till detta. Några områden (O3, O5, O7) planeras för blandad bebyggelse. Utöver utpekade områden för bostäder är förtätningspotentialen stor i Oskarström, då här finns obebyggda, övergivna och glesa tomter. Ytterligare bostadsbebyggelse kan med fördel tillkomma som ligger i linje med planeringsinriktningarna.

Centrum och service

Oskarström har redan idag en god offentlig service som också innefattar sällanservice såsom friluftsbad och bandybana. Kommunen avser att göra satsningar för att höja ortens attraktivitet och servicen utökas ytterligare genom att kommunen placerar tillkommande service i norra stråket i orten. Även för offentlig service som endast placeras i ett fåtal orter i kommunen prioriteras Oskarström. Befintlig och uppskattad sällanservice värnas. Förutsättningar skapas för kommersiell service. Utrymme och befolkningsunderlag skapas för att möjliggöra utveckling av servicen.

Befintlig centrumnod utvecklas genom förtätning. Ett nytt kluster för offentlig service pekas ut i mitten av orten och som blir starten på utbyggnadsområdena i söder. Här samlas nya offentlig service såsom skola och förskolor.

Näringsliv och verksamhet

I orten föreslås ett större verksamhetsområde (V7) väster om väg 26 i anslutning till befintligt verksamhetsområde. Därmed växer orten också med arbetstillfällen.

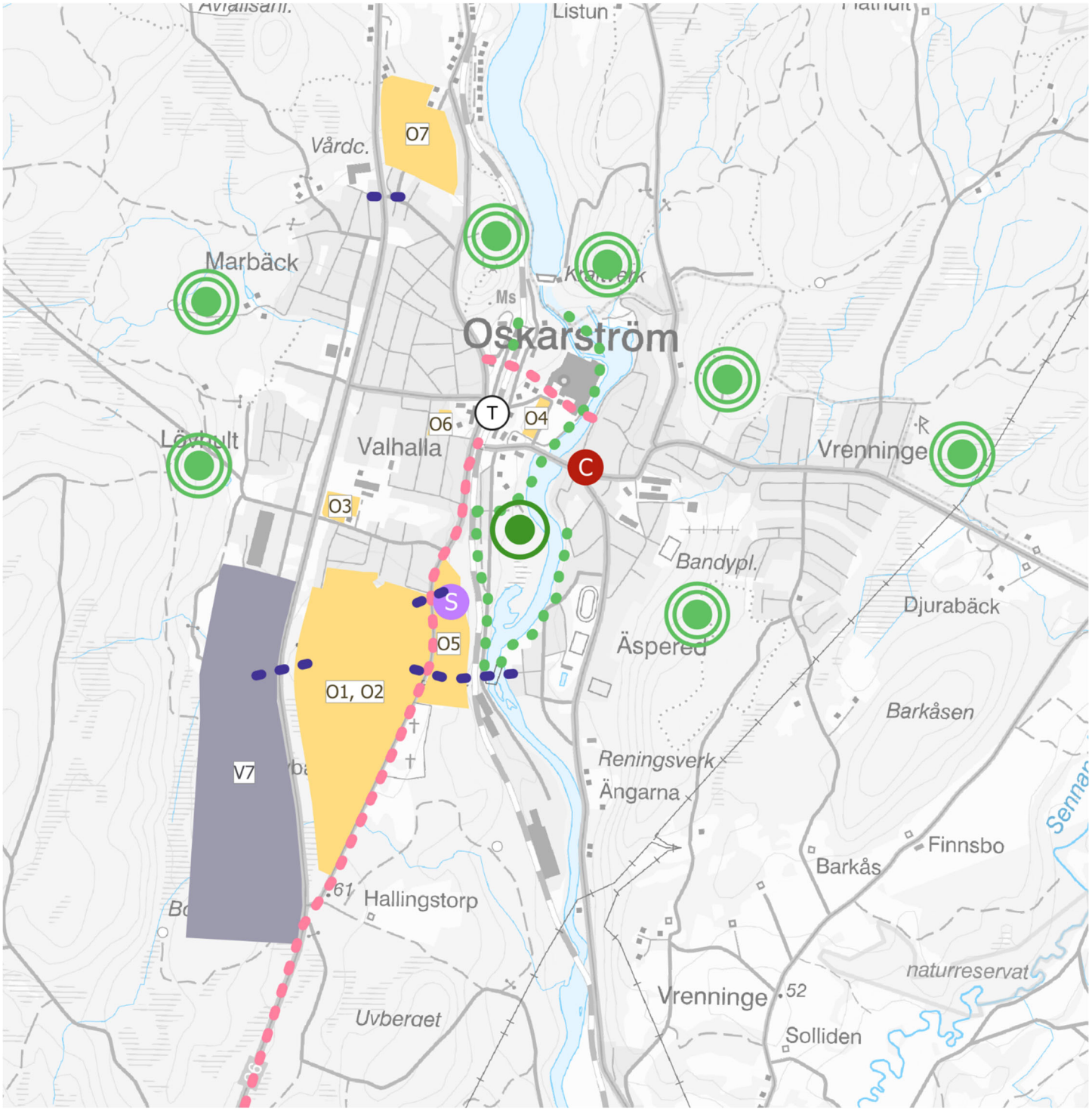
Grönstruktur

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 bevara rekreationsområden och tillgängliggöra dessa målpunkter samt bryta barriärer för sammanhängande promenader och gena kopplingar.

Kommunikationer

Förbättring för fotgängare och cyklister inom orten behöver inriktas på att bryta barriärer med trygga förbindelser för gång och cykel. Nissan, järnvägen och väg 26 är tre parallella barriärer som korsar genom Oskarström och idag försvårar för aktiv transport inom orten, då onödigt långa vägar skapas. Med trygga förbindelser förbi dessa barriärer skulle gena och attraktiva förbindelser skapas. Kommunen har inte själv rådighet över att överbrygga alla barriärer, men kommer att arbeta för att så sker, eftersom det är mycket viktigt för ortens utveckling och attraktivitet

Halmstad-Nässjö Järnväg är viktigt för orten då denna underlättar en hållbar arbetspendling mot Halmstad, och även norrut. Kollektivtrafik i form av bussförbindelse finns med olika linjesträckningar. Nya tillkommande stora bostadsområden kommer att få nära till den snabba bussförbindelsen som går utmed väg 26. I samband med utbyggnaden av de södra delarna (O2 och V7) behövs nytt hållplats läge för kollektivtrafiken för att dessa områden ska få en god tillgänglighet. I följande planeringsskede bör utredas hur detta bäst sker, med ny eller flyttad hållplats vid väg 26 eller en omläggning av bussen från Sennan.



Bostäder med tillhörande funktioner

Verksamheter med tillhörande funktioner

C Centrumnod

S Kluster av ny offentlig service

T Tågstation

Trygg förbindelse som korsar barriär

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Närrekreation att utveckla

Åled

Strategier för orten

- Åled är en bostadsort med bibehållna kvalitéer.
- Orten växer måttligt.
- Ny bebyggelse planeras med hänsyn till den kuperade miljön.

Bebyggelse

Åled ligger i Nissans dalgång, i gränszonen 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 nivåskillnaderna i dalgången bidrar till att ge samhället en särprägel och bebyggelsen stora kvaliteter. På grund av ortens naturliga förutsättningar med kraftig kupering och Nissan som rinner genom samhället är orten utspridd.

Orten föreslås växa måttligt från 1800 invånare idag till knappt 2200 invånare år 2050. Orten växer med blandad bebyggelsei olika upplåtelseformer till exempel av typen trädgårdsstad med kedjehus, radhus och villakvarter. 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. Utöver utpekade områden finns möjlighet att ytterligare bostäder tillkommer då förtätningspotentialen är stor, med flera mindre områden obebyggda områden inom orten. Förtätning är dock inte lämpligt på områden som riskerar att översvämmas, eller kuperade område på vattentäkt så schaktning här bör undvikas.

Bebyggelse på jordbruksmark är svårt att undvika eftersom de delar av Åled som är vegetationsbeklädda är mycket kraftigt kuperade. Vissa delar är dessutom vattenskyddsområde, varför de kraftiga ingrepp i landskapet som krävs för byggnation i en sådan terräng bedöms som olämplig. Andra delar har höga biologiska värden. Den jordbruksmark som tas i anspråk ligger inom orten och är fragmenterad. Bebyggelsen som föreslås avser att bygga ihop och koppla skolan till orten. För att värna jordbruksmarken och hindra ortens utbredning har en viktig tätortsavgränsning mot det omgivande landskapet markerats i sydväst.

Nissan går rakt igenom Åled. När denna har höga flöden, vilket antas blir vanligare framöver på grund av klimatförändringarna, svämmas delar av befintlig bebyggelse och vägnät över. Se vidare under rubrik Nordöstra stråket risker och hantering av klimatproblematiken i stråket samt allmänna riktlinjer i del A, planeringsinriktning 7. Ett robust samhälle i ett förändrat klimat.

Centrum och service

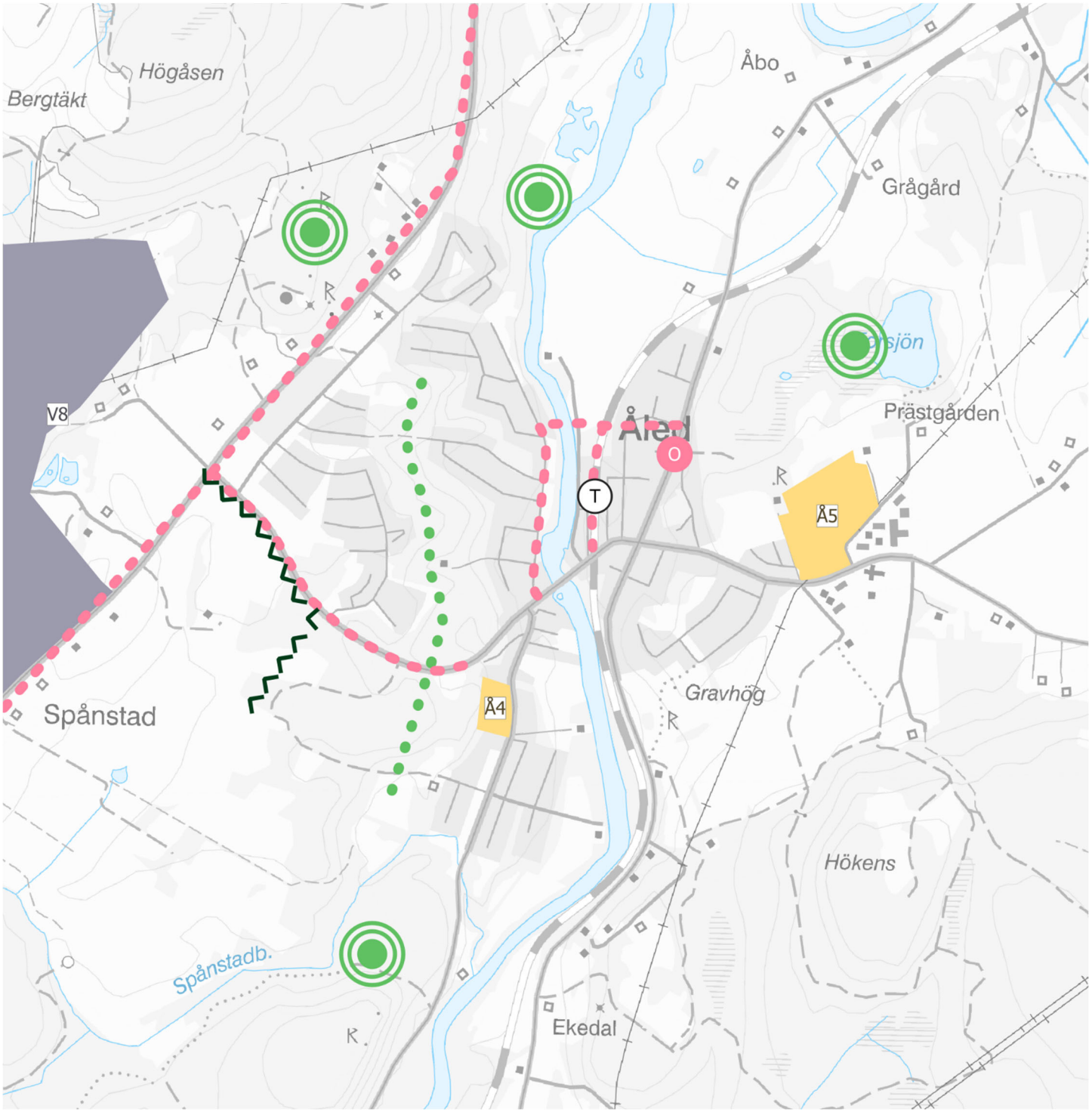
I Åled bör den kommersiella servicen koncentreras till befintligt centrum. Ett ortscentrum pekas ut där kommunen ser positivt på tillkommande kommersiell service och ett hållplatsläge med utökad resenärsservice.

Grönstruktur

Åled har en variationsrik natur som är en integrerad del av samhället. De gröna områdena med höga natur- och rekreationsvärden bör bevaras. Som tätortsnära rekreation, och i samband med utveckling av bostadsområden i den östra delen, bör särskilt stråket till och området invid Torsjön utvecklas.

Kommunikationer

En ny tågstation på Halmstad-Nässjö järnväg föreslås i Åled vilket skulle underlätta den hållbara transporten för arbetspendling och ärenden mot Halmstad och Oskarström. En bro över Nissan föreslås för att binda ihop ortens olika delar. Arbetspendling med hållbartransport underlättas av en ny tågstation.



Bostäder med tillhörande funktioner

Verksamheter med tillhörande funktioner

Ortscentrum

Tågstation

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Tätortsgräns

Älvasjö

Strategier

- Nytt större verksamhetsområde nära staden tillkommer i attraktivt läge som kan tillgodose kommunens behov av verksamhetsmark.
- Verksamheterna etableras i ett område som mest består av skogsmark för att värna jordbruksmark i andra kommundelar. Områdets utbredning anpassas för att ta minimalt med jordbruksmark i anspråk.
- Verksamhetsområdets utbredning begränsas söder och nordöst av markens sårbarhet i ett tillrinningsområde för att värna grundvattnet.
- I väster bibehålls en vegetationsridå för att inte påverka landskapsbilden negativt i det öppna landskapet västerut vid Kassa källa.
- Vid utbyggnad av området tas hänsyn till fornlämningar.

Kommunikationer

Ett nytt verksamhetsområde föreslås väster om väg 26 mellan Halmstad och Åled. Kommunen har idag brist på verksamhetsmark och läget har bra förutsättningar med närhet till motorvägen E6 och väg 26. Kommunikationsreservatet som i det längre tidsperspektivet kan innebära tillkommande infrastruktur såsom godsspår ligger strax söder om området.

Området behöver kopplas till väg 26 med en säker tillfart.

Föreslagen cykelväg mellan Halmstad och Åled skulle förse även verksamhetsområdet vid Älvasjö med en bra förbindelse för arbetspendling. Området ligger inom ett bra pendlingsavstånd till staden för elcykel. Även föreslagen koppling mot Oskarström skulle gagna området.

Kollektivtrafik finns idag på väg 26. Säkra kopplingar till dessa bör tillskapas, där det bör studeras om befintliga hållplatslägen har en bra placering eller bör flyttas när Älvasjö byggs ut. Om det är aktuellt att dra in kollektivtrafiken i området från väg 26 eller förlänga kollektivtrafik från staden till exempel från Kårarps verksamhetsområde bör studeras närmre i efterföljande planeringsskede.

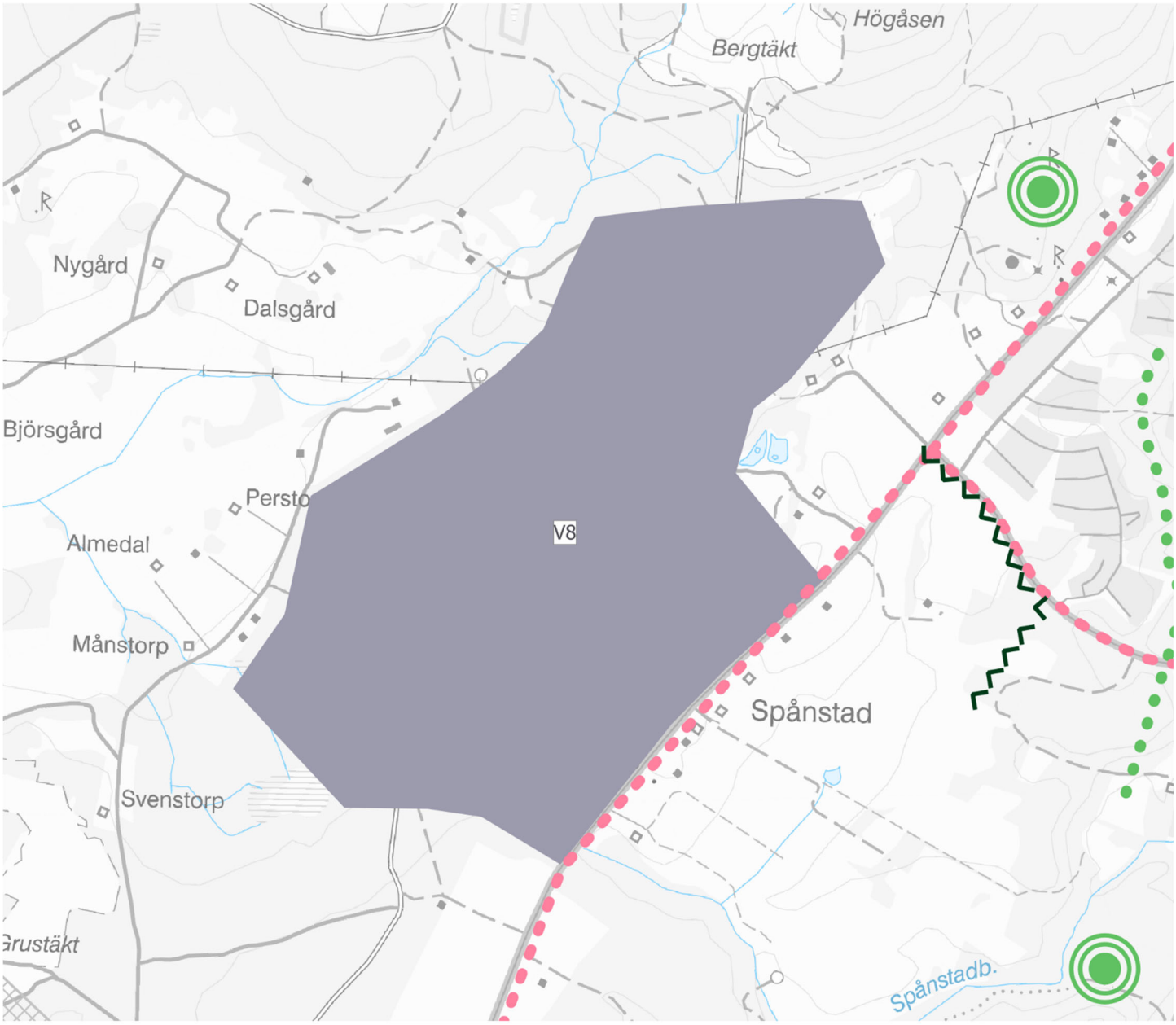
Natur- och kulturvärden

Områdets utsträckning begränsas av markens sårbarhet med anledning av att det ligger på tillrinningsområde för grundvattentäkt och stor hänsyn bör tas till denna. Dagvattenlösningar och grönstruktur bör även anpassas till markens sårbarhet i tillrinningsområdet så att negativ påverkan på grundvattnet inte riskeras.

Föreslaget verksamhetsområde ligger i huvudsak på skogsområden. Utbredningen begränsas av att jordbruksmark ska bevaras. Den jordbruksmark som tas i anspråk är endast en mindre del för att området ska möta väg 26.

Det finns ett flertal fornlämningar i området. Grönstruktur inom området bör anpassas till fasta fornlämningar såsom högar. Fördjupade utredningar och ställningstagande behövs i efterföljande planeringsskede.

Grön skyddsridå behövs i nordväst för att minska påverkan på landskapsbilden i det öppna landskapet.

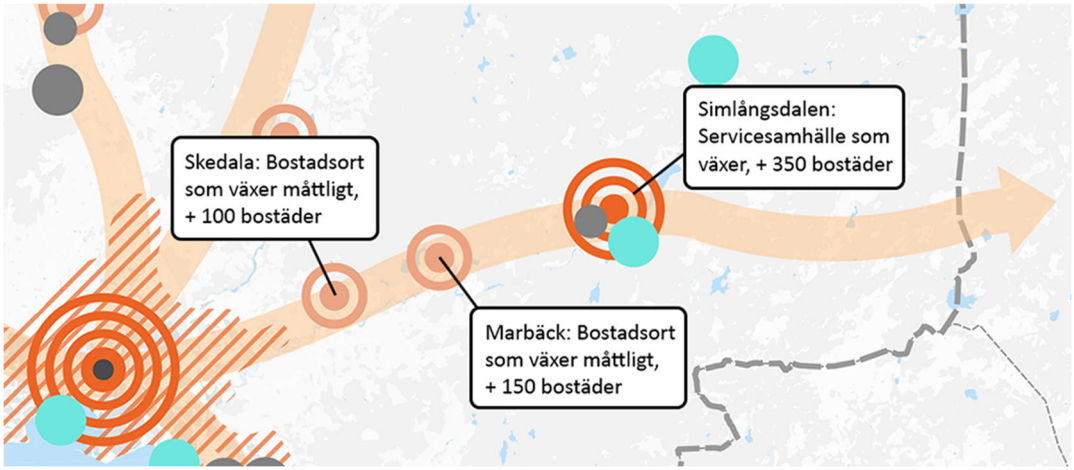


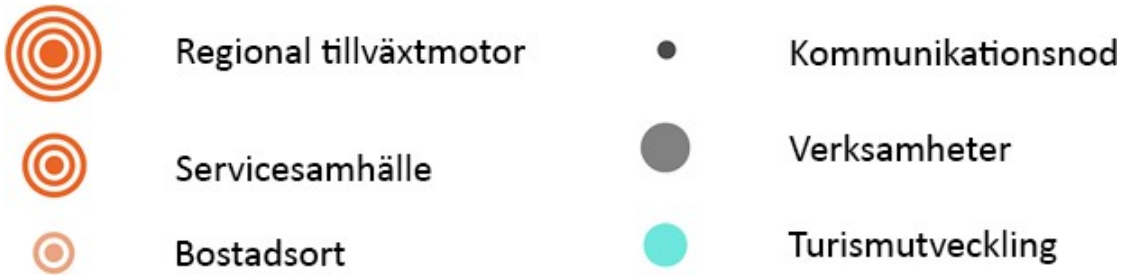
Verksamheter med tillhörande funktioner
Ny gång- och cykelväg
Grön koppling att bevara
Närrekreation att bevara
Tätortsgräns

Östra stråket

Övergripande utvecklingsstrategi

- Stråket utvecklas för inlandsturism där den natursköna miljön och banvallsleden tas tillvara.
- LIS-områden pekas ut i stråket för att kunna utveckla för turism och ortsutveckling i attraktiva sjönära lägen. LIS pekas ut både i Simlångsdalen, Marbäck och vid Gyltigesjön.
- Kommunen verkar för en trafiksäker koppling förbi väg 25 för fotgängare och cyklister mellan befintlig cykelled (banvallsleden/hylteslingan) och det mycket populära rekreationsområdet vid Gården Ön.
- Simlångsdalen utvecklas till servicesamhälle.
- Marbäck utvecklas som bostadsort.
- Skedala utvecklas som bostadsort.





Stråkets karaktär och potential

Stråket följer väg 25 och Fylleåns dalgång fram till Simlångsdalen. Vid Simlångsdalen delar sig stråket i ett kommunikationsstråk längs väg 25 öster ut in i Ljungby kommun och ett rekreationsstråk utmed Banvallsleden mot nordöst längs med Simlångssjöarna. I västra delen av stråket allra närmast staden omges stråket av ett jordbrukslandskap. Området vid Skedala gård söder om väg 25 ingår i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun för sin välbevarade storgårdsbebyggelse och vackra omgivningar med park- och trädgårdsanläggningar. Öster om Skedala tar skogslandskapet vid. Öster om Simlångsdalen mot gränsen till Ljungby kommun finns ett stort opåverkat område, med känsla av vildmark och upplevelsen av orörd natur, fritt från mänsklig påverkan. Ytterligare områden med kulturhistoriska värden i stråket finns utpekade i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*. Dessa utgörs ofta av äldre kulturlandskap som naturbetesmarker med tillhörande tidstypisk bebyggelse som vid Esmared, Bröda och Veka. Vargaslätten vid Brearedssjön utgör en unik trädgårds- och parkanläggning i området. Utveckling av bebyggelse utmed stråket föreslås ske i orterna. Kommunen är även positiv till spridd bebyggelse längs med stråket från Halmstad till Simlångsdalen.

De främsta värdena utmed stråket längs Fylleån hänger ihop med rekreation, naturturism, naturvärden, 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, kopplas ihop och marknadsfras som en destination. 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 landskaps- och upplevelsevärde och bör bevaras öppna. Komplettering av bebyggelse bör därför ske i anslutning till orterna, i skogslandskapet och i utkanten av det öppna landskap så att siktlinjer inte bryts.

I Östra stråket pekas ett antal platser ut som Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS). Syftet är att underlätta för en utveckling för turism, rekreation och ortsutveckling. Ortsutveckling behövs så att service får förutsättningar att utvecklas framförallt i Simlångsdalen, så att de östra kommundelarna även fortsatt får tillgång till service. 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 och i anslutning till orterna. Avsikten är att locka både invånare och turister till Hallands inland. Läs mer under översiktsplanens avsnitt om LIS.

Orterna längs stråket

Orterna kring östra stråket är förhållandevis små. Simlångsdalen föreslås som servicesamhälle. Orten är störst i stråket meni jämförelse med kommunens andra servicesamhällen liten. Att den pekas ut som servicesamhälle motiveras av det stora omlandet där servicen i orten tjänar ett stort geografiskt område i de östra kommundelarna. Orten föreslås växa med både bostäder och service.

Skedala med sitt attraktiva läge nära staden föreslås växa måttligt och utvecklas som bostadsort. Nya bostadsområden pekas ut. Orten föreslås växa med bostads- och upplåtelseformer som kompletterar och uppfyller olika behov i orten som idag domineras av villor.

Marbäck utvecklas som bostadsort. Dels genom omvandling av den gamla bruksmiljön men också med ett nytt område som binder ihop den utspridda orten.

Kommunikationer

Gång- och cykelkopplingar

Cykelleden mellan Halmstad och Simlångsdalen är en attraktiv cykelled på ca 250 km som binder samman två hav och flera turistområden. Cykelleden är en del av två längre cykelleder; Banvallsleden och Hylteslingan. Banvallsleden går mellan Halmstad och Karlshamn via bland annat Ljungby och Vislanda. Leden följer Fylleån och Simlångssjöarna och viker således av från kommunikationsstråket utmed väg 25 öster om Simlångsdalen. De gamla banvallarna för järnväg har tagits tillvara och nyttjas för cykelväg som passar friluftsändamål, men också för arbetspendling. Det är kommunens avsikt att ta tillvara potentialen genom att komplettera med viktiga cykelkopplingar och utveckla turismen utmed lederna. Kommunen är positiv till att besöksnäring tillkommer utmed cykellederna.

Vid det populära rekreationsområdet vid Torvsjön och Gården Ön med bland annat vandringsleder, lokaler för lägerverksamhet och badplats ska kommunen arbeta för att en trafiksäker koppling skapas från banvallsleden söder om den statliga väg 25 till Gården Ön. Invånardialoger har visat att detta tillhör de mest populära rekreationsområdena i Halmstads kommun och många barn och ungdomar rör sig i området då lägerverksamhet finns här.

Skedala har ett bra arbetspendlingsavstånd till Halmstad och en god cykelkoppling tackvare cykelleden med en trafiksäker koppling under väg 25. Sträckan föreslås kompletteras med belysning för att underlätta för hållbar arbetspendlingen med cykel ytterligare.

Kollektivtrafik

Regionbussen längs väg 25 är en viktig länk till Växjö och betydelsefull för långväga pendling. Det finns även bussförbindelse i stråket inom kommunen med ökad tillgänglighet genom hållplatser närmre bebyggelsen. Regionbussen längs östra stråket har goda förutsättningar tack vare ett stråk där orterna ligger på rad, förutsättningarna förbättras av att orterna växer enligt översiktsplanen eftersom det blir fler resenärer. Viktiga utvecklingsområden är säkra passager för hållplatserna vid väg 25 i synnerhet i orterna och kollektivtrafik med fokus på besöksnäring och rekreation.

Bil- och godstrafiken

Stråket följer väg 25 som är en viktig tvärgående vägförbindelse genom Sverige från kust till kust mellan Halmstad och Kalmar via Växjö. Småland och motorvägen E4 binds via väg 25 ihop med Halmstad hamn och är därför av betydelse för hamnen. För den statliga väg 25 föreslås en åtgärdsvalsstudie göras för att identifiera brister och behov.

Natur och rekreation

Ett stort opåverkat område sträcker sig från Simlångsdalen till gränsen mot Ljungby kommun. Myrområdet kring Sävsered består av ett unikt sammanhängande myr- och mossmarkskomplex med mycket höga biologiska värden. Större delen av området är av riksintresse för naturvården och också utpekat Ramsarområde. Långhultamyren är ett friluftsområde inom det opåverkade området. 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. Exploatering eller andra ingrepp i miljön som kan påverka den orörda karaktären, vildmarkskaraktären, värdet för friluftslivet och höga naturvärden, inklusive fågelvärlden och känsliga våtmarker, får inte komma till stånd. Principen att tillåta spridd bebyggelse generöst utmed kommunikationsstråk gäller således inte utmed väg 25 öster om Simlångsdalen.

Stråket har höga rekreations- och naturvärden. Områdena kring Fylleån har såväl höga natur- som landskapsbildsvärden, likaså områdena kring Simlångssjöarna. Hallandsleden och Banvallsleden är viktiga för rekreation och turism.

Östra stråkets potential ligger till stor del inom turismutveckling. Omgivningen är därför viktig att värna. Vid förtätning genom enstaka bebyggelse måste hänsyn tas till upplevelsevärdena, inte minst från cykellederna. Destinationsutveckling bör ske genom att koppla ihop de många turist- och besöksmålen längs stråket. Gården Ön och Skedalaskog, Björkelund, Simlångssjöarna, Långhultamyren, Gyltigesjön 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.

Simlångsdalen

Strategier för orten

- Simlångsdalen utvecklas till servicesamhälle i det östra stråket.
- Bostadsområden pekas ut för att förbättra förutsättningarna för service.
- Ett centrumutvecklingsstråk binder samman den kommersiella servicen vid centrumnoden och klustret av offentlig service.
- Orten utvecklas för turism och rekreation.
- Potentialen i området vid badplatsen tas tillvara och utvecklas för turism.
- Cykelledernas potential tillvara tas när denna värnas och utvecklas.
- Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) pekas ut inom orten för att underlätta för utvecklingen av orten.

Bebyggelse

Simlångsdalen kommer att vara östra stråkets servicesamhälle. Orten är liten i jämförelse med de andra orterna som föreslås som servicesamhälle. Att Simlångsdalen föreslås som servicesamhälle där service samlas och utökas beror på att den ligger strategiskt i den östra kommundelen med ett stort omland. Den är också östra stråkets största tätort. Det är angeläget för ett stort omland att Simlångsdalen fortsätter att vara en livskraftig tätort och att befintlig service kan bibehållas och utvecklas. Det är därför nödvändigt att orten växer med bostäder. Utökningen föreslås vara från 700 invånare idag till 1400 invånare år 2050. Det är samma procentuella ökning som de flesta servicesamhällena.

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 också ett potentiellt problem, då en huvudväg skär genom samhället. Orten avgränsas naturligt av strandlinjen i söder och österut av kulturmiljövärden kring Breareds kyrka och det odlade landskapet. Orten föreslås växa väster ut söder om väg 25 i första skedet och på längre sikt norr ut. Ett större område mellan Simlångsdalen och Mahult finns med i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*. Här ingår bl a kyrkbyn vid Breared, kvarnmiljön vid Nybygget, Mahults herrgård och andra välbevarade gårdsmiljöer. Landskapet präglas av naturbetesmarker och utblickar över näraliggande sjöar.

Nya bostäder föreslås i de västra delarna av Simlångsdalen, mellan väg 25 och Banvallsleden (S1-S2, S3 och S4). Föreslagna bostadsområden ligger delvis inom det utökade strandskyddet, men mer än 100 meter från strandlinjen. Det är attraktiva lägen på grund av närheten till Brearedssjön, men också till den service som finns utmed väg 25 genom orten. LIS (landsbygdsområden i strandnära lägen) är utpekat för att möjliggöra en utveckling av dessa områden. Vid utveckling av områden inom det utökade strandskyddet ska upplevelsevärdena bevaras för cykelleden. Stor vikt läggs därför vid bebyggelsens möte med cykelleden som bör vara ett grönt möte, för att säkra naturupplevelsen. Området mellan Banvallsleden och Brearedssjön får inte bebyggas. För Fylleån gäller miljökvalitetsnormer 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.

Simlångsdalen består idag mestadels av villor. I synnerhet i områdena S3 och östra delen av S1-S2 med närhet till centrumnoden bör kompletterande bostadsformer tillkomma såsom flerbostadshus, radhus och plusbostäder med olika upplåtelseformer. Medan områdena i ortens kant (västra delen av S1-S2, S4, S5 och S6) föreslås bebyggas med villabebyggelse.

Simlångsdalen har stor potential för förtätning. Förtätning utmed utpekat centrumstråk utmed väg 25 mellan centrumnoden och skolan (kluster för offentlig service) skulle gagna ortens utveckling.

Centrum och service

Att service bibehålls och i möjligaste mån tillkommer i Simlångsdalen är inte bara viktigt för orten utan också för landsbygdeni ett stort geografiskt område. En centrumnod pekas ut där det redan idag finns etablerad kommersiell service såsom en butik. Området kan med fördel utvecklas med mer service och en samlingsplats. Kluster av offentlig service pekas ut vid befintlig skola och idrottsplats. Här finns också utrymme att bygga ut den offentliga servicen. Ett stråk för centrumutveckling där kommunen ser positivt på etablering av kommersiell service och förtätning avser att binda ihop de olika servicefunktionerna. Längs stråket finns redan en del företag och service. Kopplingar med gång- och cykelvägar mellan banvallsleden och centrumfunktionerna föreslås på flera ställen för att öka tillgängligheten både för turisterna till servicen och för invånarna till banvallsleden.

Näringsliv och verksamhet

Ett verksamhetsområde (V6) föreslås söder om väg 25 i anslutning till befintligt verksamhetsområde. Området ligger med god tillgänglighet till väg 25, i anslutning till orten, men ändå avsides så bostadsbebyggelsen inte störs. En starkströmsledning, den så kallade Harsprångsledningen, skär av verksamhetsområdet från resten av orten. En lämplig rekommendation är att ny bebyggelse bör prövas restriktivt inom ett avstånd av 100 meter från ledningen.

Grönstruktur

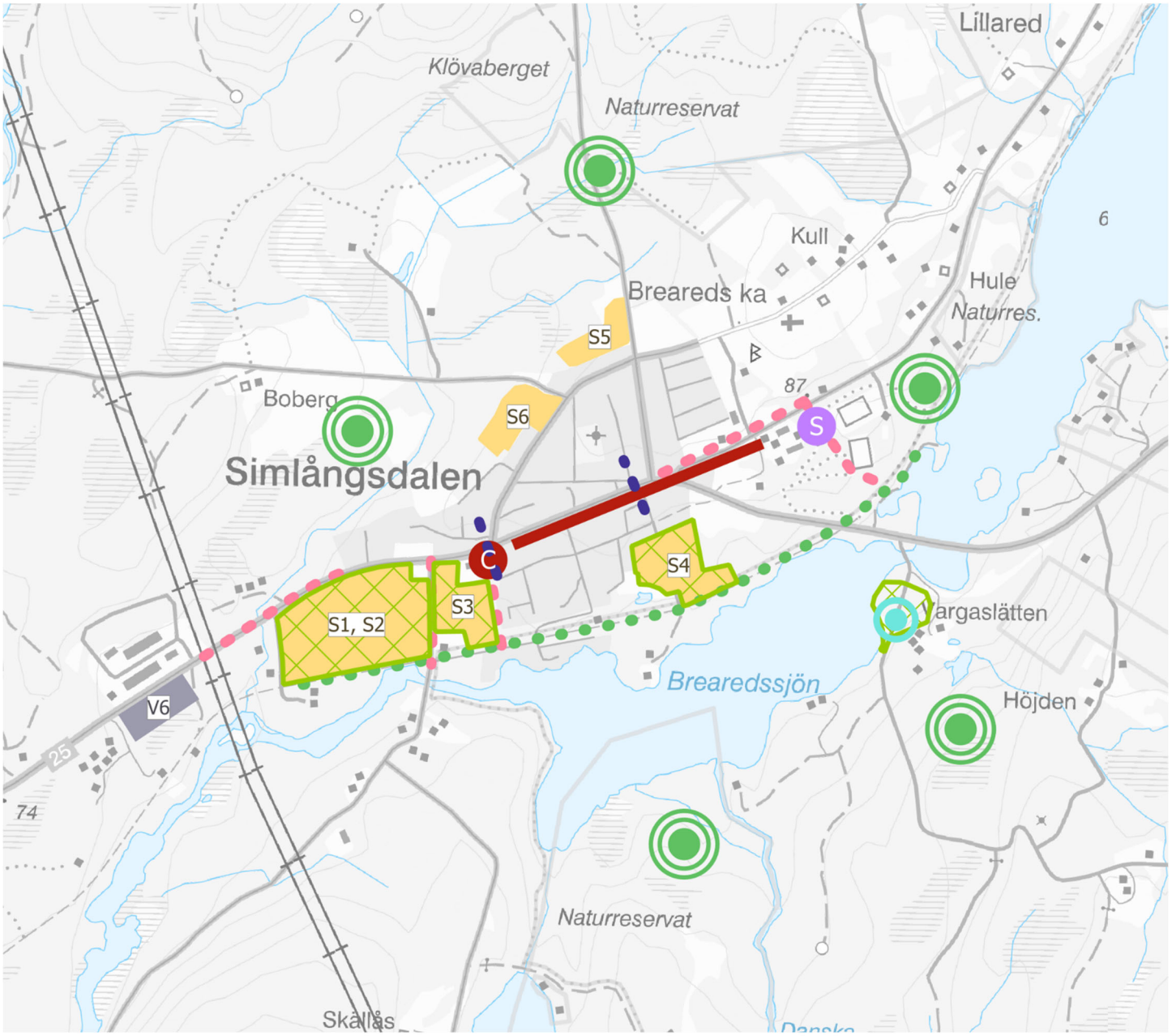
Simlångsdalen har mycket god tillgång till grönytor och rekreationsområde. Banvallsleden går genom en vacker naturmiljö längs med Brearedssjön, Simlången och Fylleån och bjuder på långa promenader. Därtill finns sjöarna med bad och vandring samt närhet till andra populära rekreationsområde såsom Danska fall och Långhultamyren. Den omgivande naturen har gjort att behovet av att 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.

Kommunikationer

Förbättringar för fotgängare och cyklister bör vara inriktat på att koppla ihop saknade länkar och öka trafiksäkerheten vid väg 25 som skär igenom orten. Detta gäller länkar mellan olika funktioner vid stråket såsom den offentliga servicen till centrumutvecklingsstråket och verksamhetsområdet i väster till orten. Gång- och cykelförbindelsen vid väg 25 föreslås också kopplas ihop med banvallsleden med flera tvärförbindelser för att öka tillgängligheten och knyta ihop orten. Då väg 25 går rakt genom orten är det mycket viktigt att denna barriär bryts av

säkra passager för gång och cykel.

En av hållplatserna för kollektivtrafik utmed centrumutvecklingsstråket föreslås förses med utökad resenärservice såsom bra cykelparkeringar för att ge ett mervärde till stråket och bidra till ett bekvämare hållbart resande till exempel genom att underlätta för byten av olika trafikslag.



- Bostäder med tillhörande funktioner
- Verksamheter med tillhörande funktioner
- Centrumnod
- Kluster av ny offentlig service
- Centrumutvecklingsstråk
- Turismutveckling
- Ny gång- och cykelväg
- Trygg förbindelse som korsar barriär
- Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)
- Grön koppling att bevara
- Närrekreation att bevara

Skedala

Strategier för orten

- Skedala utvecklas som bostadsort.
- Orten växer måttligt.
- Orten växer med blandad bebyggelse med kompletterande bostads- och upplåtelseformer.

Bebyggelse

Skedala ligger i det öppna jordbrukslandskapet öster om Halmstad. I nordöst tangerar skogen bebyggelsen och orten har nära till det värdefulla rekreationsområdet vid Skedalaskog med Tofta- och Torvsjön. Men i huvudsak omges orten av jordbruksmark. Söder om orten angränsar väg 25 som också skär av området från Fylleåns dalgång. Norr om väg 25 saknas alla de naturvärden som finns utmed Fylleån och då även de begränsningar dessa medför för nybyggnation.

Skedala är en populär bostadsort med sitt nära läge till Halmstad och sitt lantliga lugn. Orten föreslås växa måttligt från idag 400 invånare till 500 invånare år 2050. Orten består huvudsakligen av villor och service saknas. Orten föreslås därför främst att växa med kompletterande bostadsformer och upplåtelseformer för att passa för de olika förutsättningar som finns hos invånarna och i alla livets skeden. Dessa kan vara plusbostäder, flerbostadshus och radhus med olika upplåtelseformer.
Även om ortens utökning sker med olika bostadstyper behöver skalan anpassas till ortens låga bebyggelse och det öppna landskapet som omger orten.

I första hand avses orten byggas ut med ett omvandlingsområde (SK2) från verksamhet till bostäder i nordöst. Delar av området är idag oanvänt, medan vissa delar används av kommunen som en förrådsverksamhet vilken då behöver omlokaliseras. Därefter finns inte mer förtätningspotential i orten och jordbruksmark måste tas i anspråk om orten ska kunna växa ytterligare. Detta föreslås ske i den fragmenterade delen i direkt anslutning till omvandlingsområdet (SK1).

Näringsliv, verksamhet och service

Skedala saknar offentlig service i nuläget. Istället hänvisas ortens invånare till staden. Centrumnoden i närliggande Vallås, 5 km väster ut, finns ett brett utbud av offentlig och kommersiell service. I närliggande Skedalahed finns ett stort utbud av fritidsaktiviteter. Det finns en mindre förskola planlagd i orten som inte är utbyggd. Flera av ortens verksamheter och målpunkter är kopplat till djurhållning såsom ridverksamhet. Ingen ny service planeras i orten utan invånarna hänvisasfortsatt till staden.

Grönstruktur

Inom orten är det mycket begränsat med parker. Behovet är heller inte stort då de flesta har väl tilltagna trädgårdar och kopplingen till större rekreationsområde är god med närbelägna Skedala skog med Toftasjön, Torvsjön och Gården Ön, samt till Fylleån. Närheten till Banvallsleden med en trafiksäkerkoppling under väg 25 skapar mervärden. Dock finns fortsatt ett behov av en nära park inom orten som också har till funktion att vara en offentlig samlingsplats med möjlighet till aktivitet för vuxna och barn.

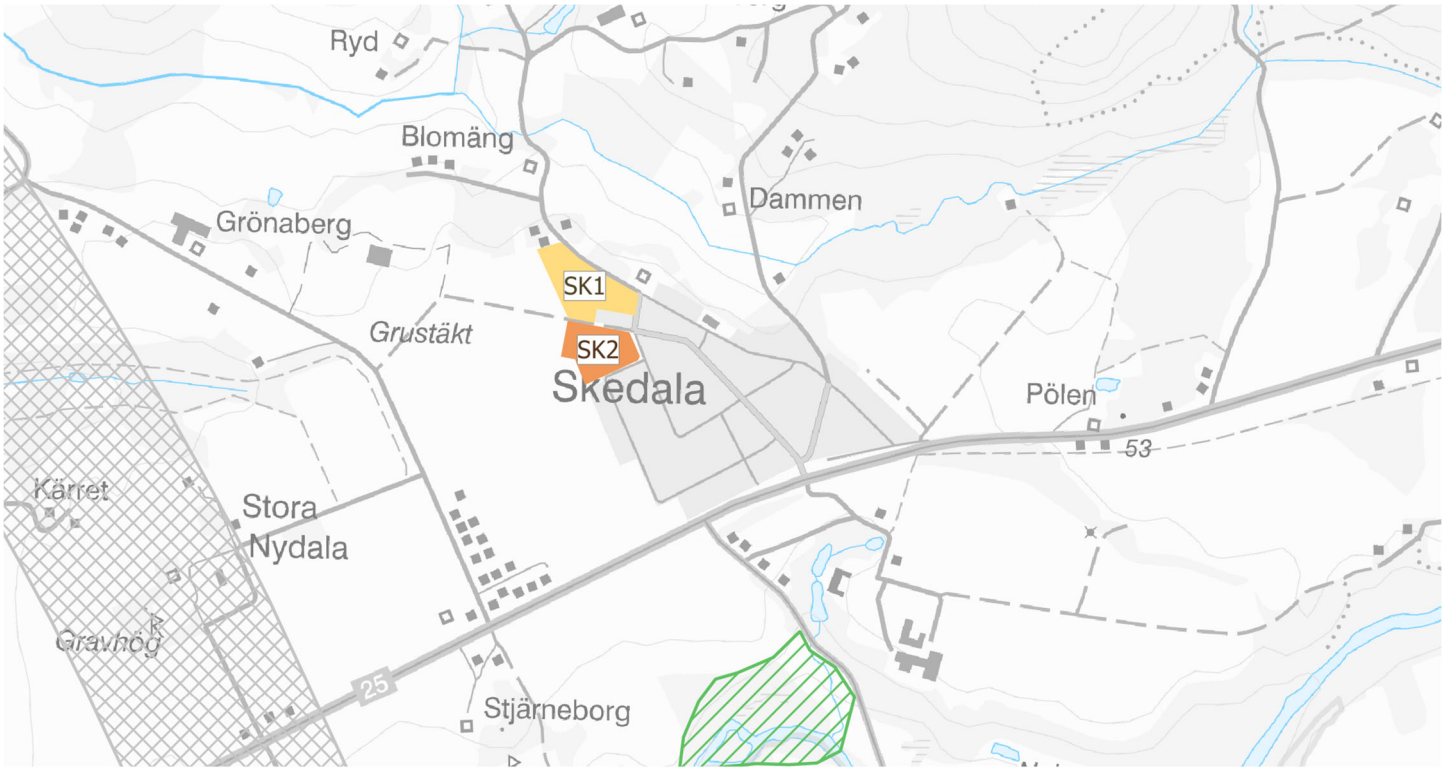
Kommunikationer

Kommunikationerna är goda till orten med banvallsleden för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik vid väg 25 och även för biltrafik med närheten till väg 25.

Förutsättningarna för arbetspendlingen med cykel föreslås förbättras med belysning utmed banvallsleden mellan Skedala och Halmstad.

För den statliga väg 25 föreslås en åtgärdsvalsstudie göras för att identifiera brister och behov. Det har vid

invånardialoger framkommit kritik av trafiksäkerheten vid anslutningen mot väg 25 både från Skedala och vid bebyggelse vid Mariehemsvägen.



Bostäder med tillhörande funktioner
Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse
Grönytor särskilt viktiga att bevara
Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg

Marbäck

Strategier för orten

- Marbäck utvecklas som bostadsort.
- Nya bostadsområden länkar ihop den utspridda orten.
- Den gamla bruksmiljön tillvaratas och utvecklas med nya funktioner.
- Kopplingen till rekreationsområdet vid Gården Ön stärks.

Bebyggelse

Orten är liten med sina 200 invånare idag. År 2050 förväntas orten ha 500 invånare med de områden som pekas ut för bostadsbyggnation. Detta är en väsentligt större procentuell ökning än för övriga bostadsorter, dock är det numerära antalet nya bostäder likväl lågt. Orten är attraktiv nära staden och i naturskön miljö. Orten har ett bra läge utmed väg 25 med kollektivtrafik och goda förutsättningar för cykelpendling utmed Banvallsleden.

Orten är idag utspridd och på längre sikt än översiktsplanen kan orten med fördel växa ytterligare för att läka ihop. Däremot bör den geografiska utbredningen av orten begränsas. Tillkommande bostäder bör istället samla bebyggelse för att stärka Marbäck som ort.

Vid den äldre bruksmiljön är det lämpligt att området utvecklas med bostäder och blandade verksamheter (M1). Området är redan ianspråktaget och har inga utpekade naturvärden då det idag är bruksmiljö. Hänsyn till kulturmiljön bör tas vid en utbyggnad. Området ligger nära Fylleån och pekas därför ut som LIS-område (Landsbygdsutveckling i strandnära läge).
Marbäck föreslås också växa med bostäder mer öster ut för att läka ihop orten (M2). Bebyggelsen behöver vara småskalig och ta hänsyn till den befintliga lantliga karaktären, men olika slags bostads- och upplåtelseformer som kan möta kravet på den småskaliga karaktären är positivt.

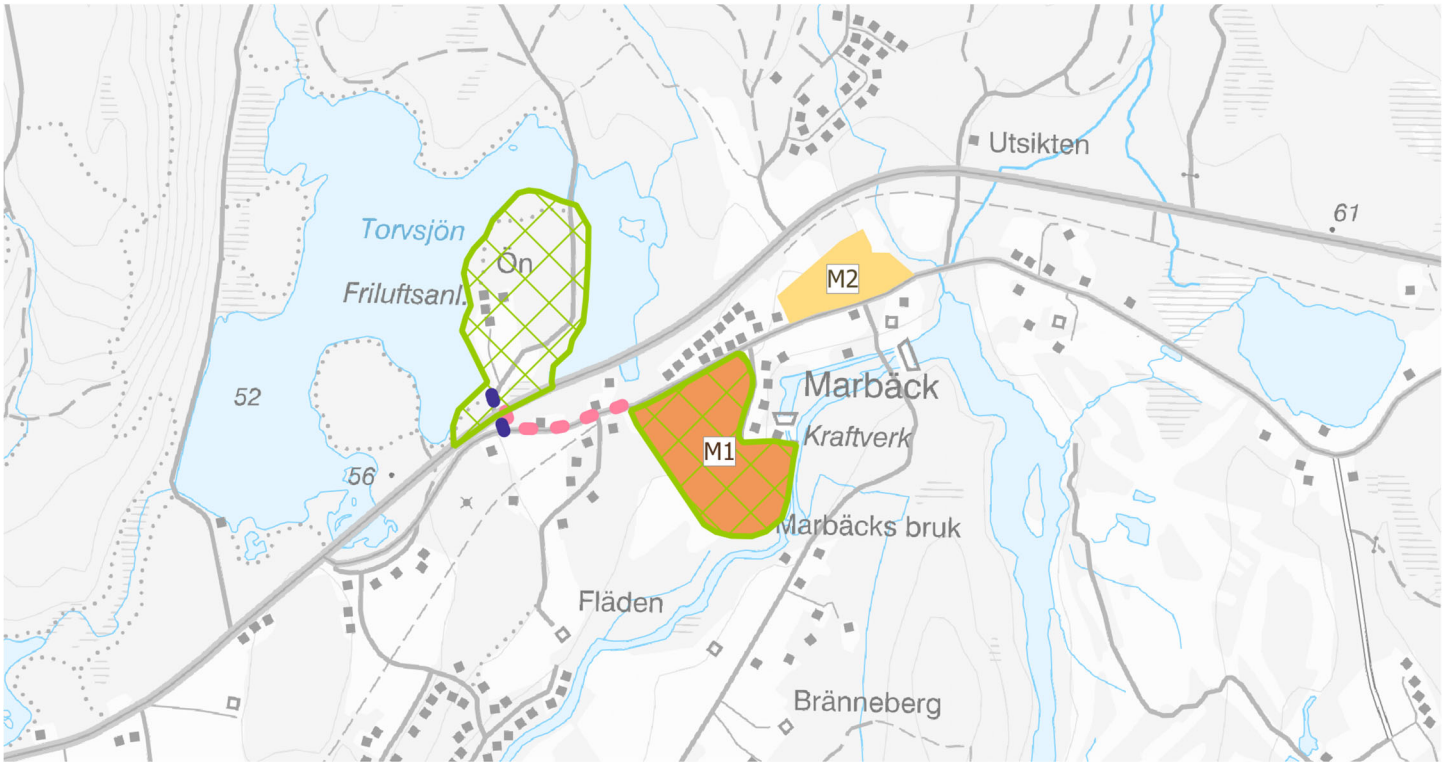
Grönstruktur

I Marbäck är tillgången mycket god till natur och rekreationsområde. Tätorten ligger vid det stora och populära rekreationsområdet vid Gården Ön. Dock bör tillgängligheten förbättras med en trafiksäker förbindelse över väg 25. Även Fylleån bjuder på natursköna miljöer och Banvallsleden erbjuder cykel- och promenadmöjligheter i naturskön miljö.

Ett flertal skydd finns i området såsom riksintresse kopplade till natur och friluftsliv vilket vittnar om områdets stora värden. Nybyggnation ska ta hänsyn till dessa värden.

Kommunikationer

Kommunikationerna är goda till orten med banvallsleden för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik vid väg 25 och genom orten. Närheten till väg 25 medför gena kopplingar för biltrafiken. Kommunen ska arbeta för en trafiksäker koppling mellan banvallsleden söder om den statliga väg 25 till Gården Ön i höjd med Marbäck. En sådan säker passage skulle även gynna Marbäck som ort. Det bör utredas om den också kan samordnas med kollektivtrafikens hållplatsläge för att samtidigt fungera som en säker passage till denna.



Bostäder med tillhörande funktioner

Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse

Ny gång- och cykelväg

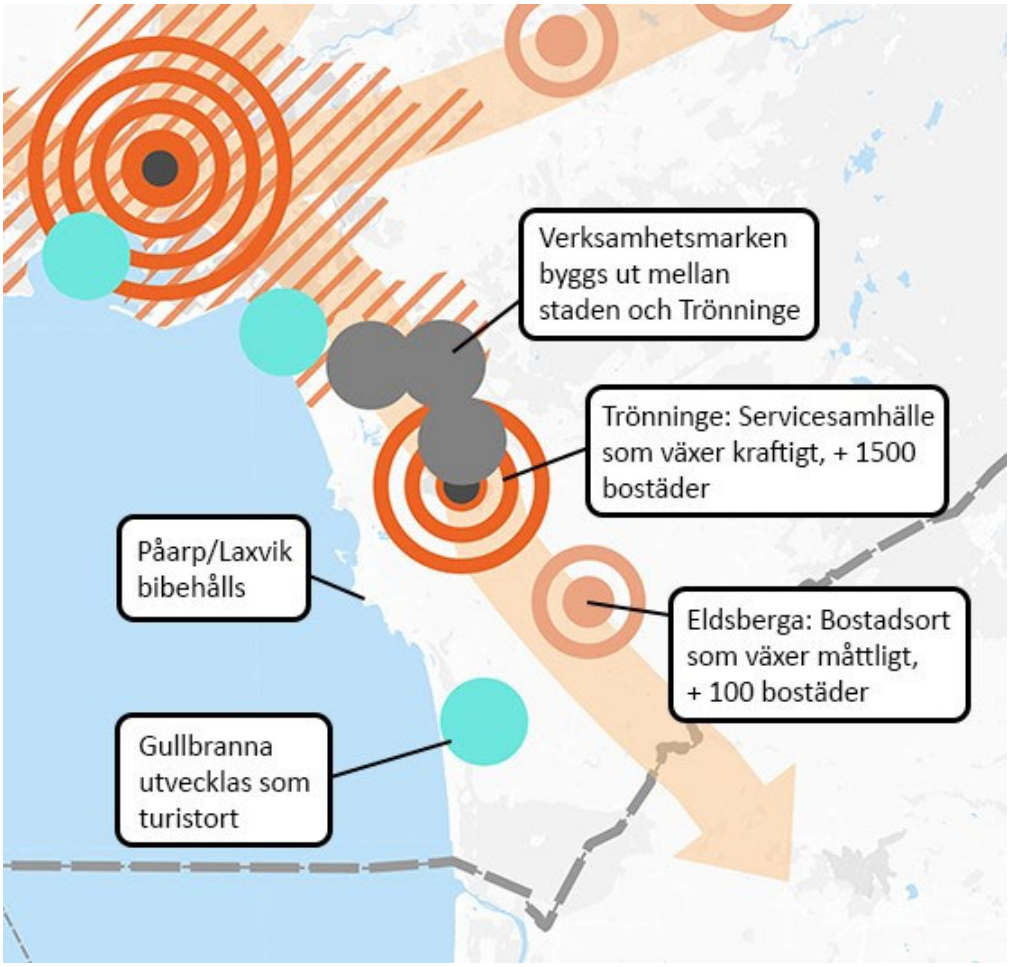
Trygg förbindelse som korsar barriär

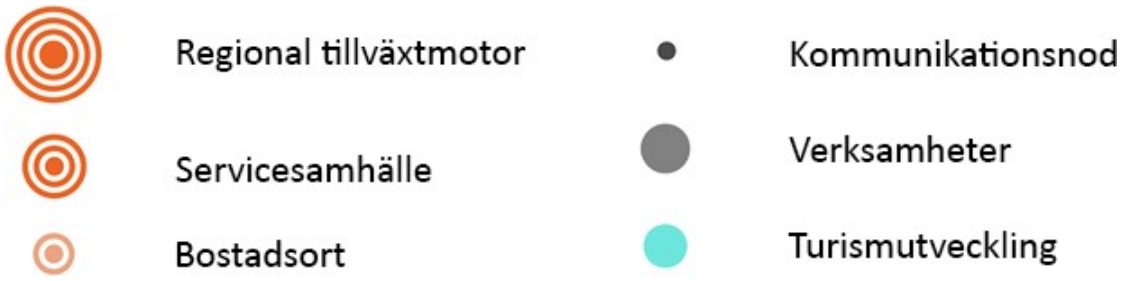
Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

Södra stråket

Övergripande utvecklingsstrategi

- Södra stråket har stor potential att växa kraftigt med bostadsbebyggelse.
- Det hållbara resandet föreslås underlättas genom satsningar på tåg, buss och cykel.
- Trönninge utvecklas till servicesamhälle och föreslås växa mycket kraftigt med bostäder och service.
- Eldsberga växer måttligt som bostadsort med bibehållna kvalitéer.
- Gullbranna utvecklas för turism.
- Påarp och Laxvik bibehåller sin storlek och karaktär.
- Verksamhetsmark tillkommer mellan staden och Trönninge där det goda logiskläget tillvaratas.
- Satsningar sker på cykelförbindelser för att koppla ihop de olika orterna samt stärka kopplingen till rekreationsområden.





Stråkets karaktär och potential

Stråket utmed södra kusten karakteriseras av ett öppet jordbrukslandskap med höga landskapsbildsvärden, ett dynlandskap utmed kusten, men också av att det genomkorsas av Västkustbanan och att E6 skär av stråkets orter från havet. Stråket fortsätter in i Laholms kommun. Stråket har bra förutsättningar för goda förbindelser för hållbart resande. Trönninge har stor potential att växa med sitt attraktiva läge nära både stad och hav. Området ligger i en gammal kulturbygd och det finns flera synliga tecken på detta, till exempel gravhögar. Flera stora områden finns med i *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*. Stjernarps gods är ett av Hallands äldsta gods som har ett unikt kulturlandskap och hyser en mångfacetterad bebyggelse från 1600-talet. Området vid Magnilund-Tönnersa väster om Eldsberga innehåller flera stora gårdar. Gravhögar från bronsåldern bildar karakteristiska inslag i landskapet och märgelgravar i åkrarna som vittnar om den agrara historiens utveckling. Delar av dessa områden omfattas även av riksintresse för kulturmiljövården. För att värna det öppna känsliga landskapet är det viktigt att vara restriktiv mot bebyggelse mellan orterna. Släpp med utblickar bör bevaras och hållas fria från bebyggelse. Jordbruksmarken bör värnas och när den tas i anspråk användas yteffektivt. Bebyggelsen bör inte spridas utan koncentreras till orterna och ges välgestaltade tätortsgränser som möter det öppna landskapet.

Orterna längs stråket

Trönninge föreslås som servicesamhälle i det södra stråket. Här finns goda förutsättningar att växa kraftigt med dess attraktiva läge och goda förutsättningar för hållbart resande. Bostäder, service och verksamhetsmark föreslås. Trönninge förväntas växa ihop med staden med verksamhetsmark i Kistinge.

Eldsberga föreslås växa mer måttligt med bostäder så att stor hänsyn kan tas till kulturmiljön, buller och grundvattnet.

Påarp, Laxvik och Gullbranna ligger avsides från stråket och föreslås därför att inte växa alls. I Påarp/Laxvik finns begränsade utvecklingsmöjligheter på grund av den barriär som E6 utgör i öster och de naturvärden som finns längs kusten. Påarp/Laxvik föreslås bibehålla sin storlek och karaktär. Även Gullbranna har begränsade utvecklingsmöjligheter med E6 i väster och naturvärden i söder och öster. Påarp/Laxvik och Gullbranna är påverkade av buller från trafiken på E6.
Gullbranna föreslås utvecklas för turism. Det finns redan en etablerad turistverksamhet i orten samt höga värden för rekreation vid strand och hav i anslutning till denna.

Kommunikationer

Gång och cykelkopplingar

Trönninge har ett bra pendlingsavstånd för cykel till Halmstad. Det är idag framkomliga och bra vägar för cykel in mot stadens centrum. Vid utbyggnad av verksamhetsområden i Kistingeområdet är det viktigt att cykelvägar tillkommer eller bibehålls och kopplas ihop med befintligt supercykelstråk mot stadens centrum. Tryggheten är särskilt viktigt att beakta när cykelvägar går genom verksamhetsområde som riskerar att bli öde kvällstid. Trygghet skapas genom läge, utformning och belysning.

När Trönninge växer som servicesamhälle med ökad offentlig service och tågstation är det viktigt att stärka cykelkopplingarna mellan orterna. Cykelkoppling mellan Trönninge och Eldsberga är redan utbyggd. Trafiksäkra cykelvägar mot Påarp och Gullbranna behöver tillkomma.

Orterna i stråket har få rekreationsområden därför är det särskilt viktigt att orterna förses med bra och trygga cykelförbindelser till närliggande rekreationsområde såsom havet och Stjärnarpsskogen. Barriärer såsom E6:an, västkustbanan, väg 15 och i framtiden även kommunikationsreservatet behöver korsas på ett tryggt sätt och cykelkopplingar behöver tillskapas mellan framförallt Eldsberga och Gullbranna, Trönninge och Trönningestranden samt Stjärnarpsskogen.

Kollektivtrafik

Södra stråket har goda förutsättningar för utveckling av kollektivtrafiken. Genom en kraftig utbyggnad av Trönninge motiveras en förbättrad kollektivtrafik. Ny tågstation föreslås i Trönninge. Denna föreslås få en central placering i orten och kopplas till ett stråk som förbinder tågstationen med centrumnod och kluster med offentlig service. Västkustbanan trafikeras i Trönninge av flera tågsystem såsom pågatåg och markarydsbanan vilket underlättar etableringen av en ny station. Förutom att Trönninge föreslås växa mycket kraftigt med bostäder skulle en ny station också möjliggöra en arbetspendling till verksamhetsområdena som föreslås växa ytterligare i området vid Trönninge och Kistinge. Bytespunkt för kollektivtrafik (buss) med utökad resenärsservice föreslås tillkomma i Trönninge och Eldsberga. Dessa får ett mervärde genom att de placeras vid ortens centrum.

Biltrafik

Kommunen ska arbeta för förbättrade anslutningar av vägar från Trönninge och Kistinge till väg 15. Då väg 15 är statlig väg av nationell betydelse behöver stora hänsyn tas till denna funktion.

Godstrafik

Kommunikationsreservatet ger utrymme att flytta både järnväg för godstransport och motorväg. Sträckningen är kvar sedan tidigare översiktsplaner. Sträckningen ska hållas fri från ny bebyggelse för att möjliggöra för framtiden. Utbyggnaden sker sannolikt inte inom planperioden. Kommunikationsreservat riskerar att fragmentera området ytterligare, men kan också ha positiva effekter för stråket och dess orter genom att trafik flyttas. Vid en eventuell utbyggnad av ett yttre godsspår kan anslutningen till befintlig järnväg komma att påverka området norr om Eldsberga. Trönninge skulle vid en utbyggnad av detta avlastats från genomgående godstrafik. Kommunikationsreservatet är i nuvarande sträckning endast anpassat till godsspår i dess södra del. Med anledning av kommande klimatförändringar och stigande havsvattennivåer kan det vara klokt att göra en översyn av kommunikationsreservatets södra del för att också kunna flytta motorvägen. Översynen bör då även omfattas en sträckning in i Laholms kommun och bör ske i samverkan mellan Halmstads kommun, Laholms kommun, Trafikverket och Regionen. Om frågan blir aktuell är det lämpligt att en översyn hanteras i ett följduppdrag till översiktsplanen. En sådan flytt kan ge stråket ytterligare positiva effekter.

Natur och rekreation

En del orter 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. Utmed havet finns stora naturområden som har ett stort värde för rekreation för lokalbefolkningen. Stora delar av dessa är skyddade som naturreservat såsom dynlandskapet i Gullbranna- och Tönnersareservatet samt Trönningeängar. Orternas koppling mot rekreationsområden vid havet samt Stjärnarpsskogen in mot land behöver stärkas. Trönningestranden bör utvecklas till fokusstrand för att stärka rekreationsmöjligheterna i detta tätortsnära läge.

Trönninge

Strategier för orten

- Trönninge utvecklas till servicesamhället i södra stråket.
- Trönninge föreslås växa mycket kraftigt med bostäder.
- Stärkt koppling för hållbar transport med tåg, buss och cykel.
- Centrumfunktionen stärks.
- Multifunktionella grönytor tillkommer för skyfallshantering och rekreation.

Bebyggelse

Trönninge har mycket goda förutsättningar att växa med sitt attraktiva läge med närhet till både stad och hav. Orten har också mycket goda förutsättningar för hållbart resande. Genom en kraftig utbyggnad av orten motiveras en tågstation. En tågstation leder till att orten blir ännu mer attraktiv. Orten föreslås växa med 1500 nya bostäder, från drygt 1600 invånare idag till drygt 4700 invånare år 2050.

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 stationssamhälle med utbyggnad av bostäder och verksamheter kring järnvägen. Numera har de olika bebyggelsegrupperna kring kyrkan och järnvägen växt samman.
Trönninge kyrkby är utpekat som värdefull kulturmiljö i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun.

Trönninge har begränsade utbyggnadsmöjligheter för bostäder mot öster på grund av väg 15 och järnvägen samt befintligt verksamhetsområde. Naturreservatet vid Trönningeängar begränsar utbyggnadsmöjligheten av orten mot norr. Efter en mindre utbyggnad västerut, som blir en fortsättning på befintlig tätortsgräns, är det viktigt att tätortsgränsen mot det öppna landskapet och havet i väster värnas. I väster begränsas en utbyggnad av riksintresse för högexploaterad kust samt risk för stigande havsnivåer. Orten föreslås efter att ha vuxit med några mindre förtätningsområden växa söder ut.

Jordbruksmark kommer tas i anspråk när Trönninge växer. Förtätningsmöjligheterna utnyttjas, men är måttliga och räcker inte till. Därefter återstår endast jordbruksmark för att kunna utveckla och bygga ut orten. Utbyggnad bedöms motiverad framförallt med tanke på det goda läget för hållbara transporter. Vid planering av ny bebyggelse är inriktningen att marken utnyttjas effektivt genom en tätare och i viss mån högre bebyggelse liksom flerfunktionella grönytor. Det är dock viktigt att nya områden anpassas till bebyggelsens skala i Trönninge.

Trönninge består idag huvudsakligen av villabebyggelse och behöver kompletteras med andra bostadsformer. Områden i centrala lägen såsom centrumnoden och området T2 föreslås innehålla flerbostadshus primärt. Kommunen ser positivt på etablering av plusbostäder i dessa centrala lägen. Resterande områden (T1, T3, T4) föreslås innehålla en blandning av villor, radhus, parhus, kedjehus och flerbostadshus med blandade upplåtelseformer. Särskilt de stora områdena behöver ha en blandad bebyggelse för att tillse kravet på social hållbarhet. Stor vikt bör läggas på hur tätortskanten möter det öppna landskapet. T4 och norra delen av T1 ligger inom kulturmiljöområde och ska anpassas till dessa värden.

Centrum och service

Ett centrumstråk pekas ut i Trönninge med tågstation, centrumnod med kommersiell service och kluster av offentlig service. Tillkommande bebyggelse i centrumnoden ska förses med lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen. Vid centrumnoden anläggs ett torg som markerar ortens centrala plats och kan bli en mötesplats för ortens invånare. Bytespunkt för kollektivtrafik vid centrumnoden föreslås förses med utökad resenärservice. Bytespunkten är också viktig för närliggande orter då byte mellan buss och tåg skulle kunna ske här. Tillkommande offentlig service anläggs i anslutning till befintlig skola.

Servicen utökas genom att kommunen samlar tillkommande service i södra stråket i Trönninge. Utrymme och befolkningsunderlaget skapar förutsättningar för utveckling av både offentlig och kommersiell service.

Näringsliv och verksamhet

Det goda logistikläget tas tillvara för etablering av verksamheter och såväl Kistinge som Trönninge växer med verksamhetsområden. Trönninge kommer därför att växa ihop med staden. En räddningsstation föreslås etableras inom Trönninges verksamhetsområde (V5 alternativt V17) med närhet till väg 15, för att korta utryckningstiderna mot de södra kommundelarna.

Klimatanpassning och grönstruktur

Det finns en skyfallsproblematik i orten som förväntas förvärras av klimatförändringarna. Befintlig bebyggelse, både bostäder och verksamheter, riskerar att drabbas av översvämning. Samhällsviktig verksamhet såsom ledningsnät och pumpstationer riskerar att drabbas. Vägarna är i nuläget under enskilt huvudmannaskap, vilket försvårar åtgärder.

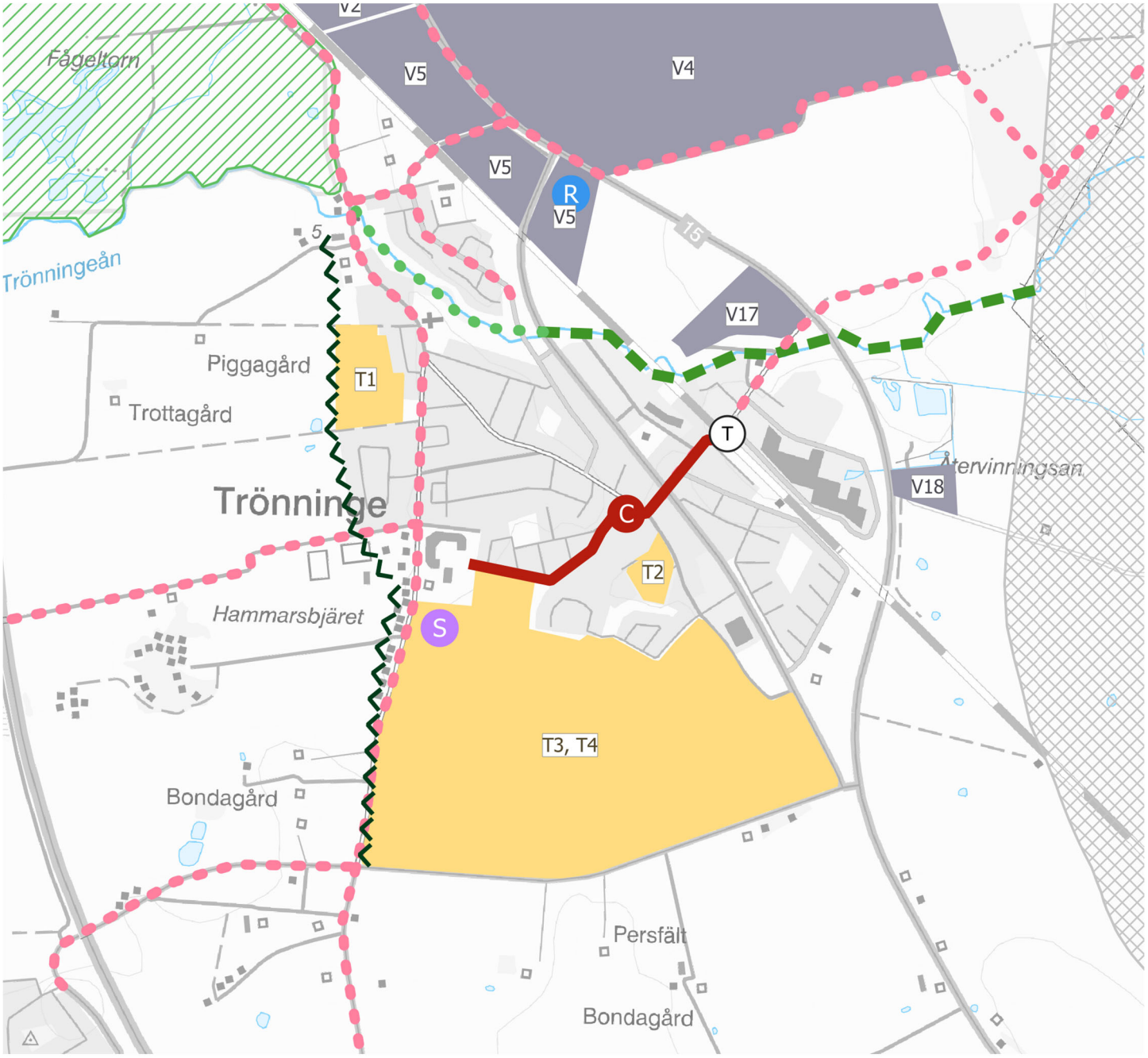
En huvudmannaskapsutredning för Trönninge pågår med mål att kommunen ska överta huvudmannaskapet på orten. Det viktigt att poängtera att det är fastighetsägarens ansvar att skydda sin egen fastighet. Se vidare under Planeringsinriktning 7 Ett robust samhälle i ett förändrat klimat.

Grönytor i orten behöver avsättas för skyfallshantering. Ett nytt större grönområde föreslås söder om skolan och befintlig bebyggelse i den norra delen av föreslaget nytt bostadsområde (T3). Ytornas syfte är primärt att innehålla öppna dagvattenmagasin tilltagna för att klara skyfallsregn, men de utformas multifunktionellt så att de även tillgodoser behovet av rekreation inom orten. Då Trönninge har lite parkyta blir detta ett välkommet tillskott som genom sin placering i anslutning till den offentliga servicen kan berika orten och bli en grön oas mellan den nya och gamla bebyggelsen. Inom verksamhetsområdena i Kistinge och Trönninge planeras dagvattendammar för att klara skyfallssituationer. Dessa placeras i möjligast mån så att de sammanfaller med bevarandevärden såsom värdefull vegetation för att effektivt kunna utnyttja marken för verksamheter. För att koppla samman Trönninge ängar med Stjärnarpsskogen föreslås ett grönstråk utvecklas utmed Trönningeån. I Trönninge följer grönstråket ån med multifunktionell funktion för både klimatanpassning, naturvärden och rekreation.

Kommunikationer

Extra satsningar görs för att stärka den hållbara transporten från Trönninge in mot staden. På så sätt minskar klimatpåverkan och belastningen på Laholmsvägen som redan idag är hårt trafikerad av bilismen. Trönninge har

mycket goda förutsättningar för bra hållbar transport genom ett nytt stationsläge på Västkustbanan. Stationsläget pekas ut och kommunen verkar för en ny tågstation. Trönninge har också bra förutsättningar för cykling tack vare att det ligger nära staden, genom att förse stråket med belysning underlättas arbetspendling med cykel. Kommunen verkar för förbättrade bussförbindelser och bytespunkt för kollektivtrafik med utökad resenärservice pekas ut. Då Trönninge är servicesamhälle i södra stråket behöver förbindelserna från stråkets övriga orter vara goda och underlätta för ett hållbart resande. För det statliga vägnätet i och förbi Trönninge tätort föreslås en åtgärdsvalsstudie göras för att identifiera brister och behov.



Bostäder med tillhörande funktioner
Verksamheter med tillhörande funktioner
C Centrumnod
S Kluster av ny offentlig service
Centrumutvecklingsstråk
T Tågstation
R Räddningsstation
Ny gång- och cykelväg
Grön koppling att bevara
Grön koppling att utveckla
Grönytor särskilt viktiga att bevara
Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg
Tätortsgräns

Eldsberga

Strategier för orten

- Eldsberga är en bostadsort med bibehållna kvalitéer.
- Orten växer måttligt.
- Ny bebyggelse anpassas till kulturmiljön.

Bebyggelse

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, 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.

Orten föreslås växa måttligt från 750 invånare idag till knappt 1000 invånare år 2050. Orten växer primärt med villor för att passa in i den känsliga kulturmiljön, men kompletteras också med andra bostadsformer så att kvarboende i orten underlättas.

Eldsberga föreslås orten växa norrut (E1). Efter att ortens förtätningsmöjligheter är utbyggda blir i anspråkstagande av jordbruksmark nödvändigt. Utbyggnaden begränsas av Eldsbergavägen och tar endast fragmenterade ytor i anspråk. Ny bebyggelse här behöver beakta närheten till kommunikationsreservatet för godsspår, befintlig järnväg och förekomsten av fornlämningar.

Centrum och service

I Eldsberga finns bland annat skola och idrottshall. Ett ortscentrum pekas ut där kommunen ser positivt på tillkommande kommersiell service.

Grönstruktur

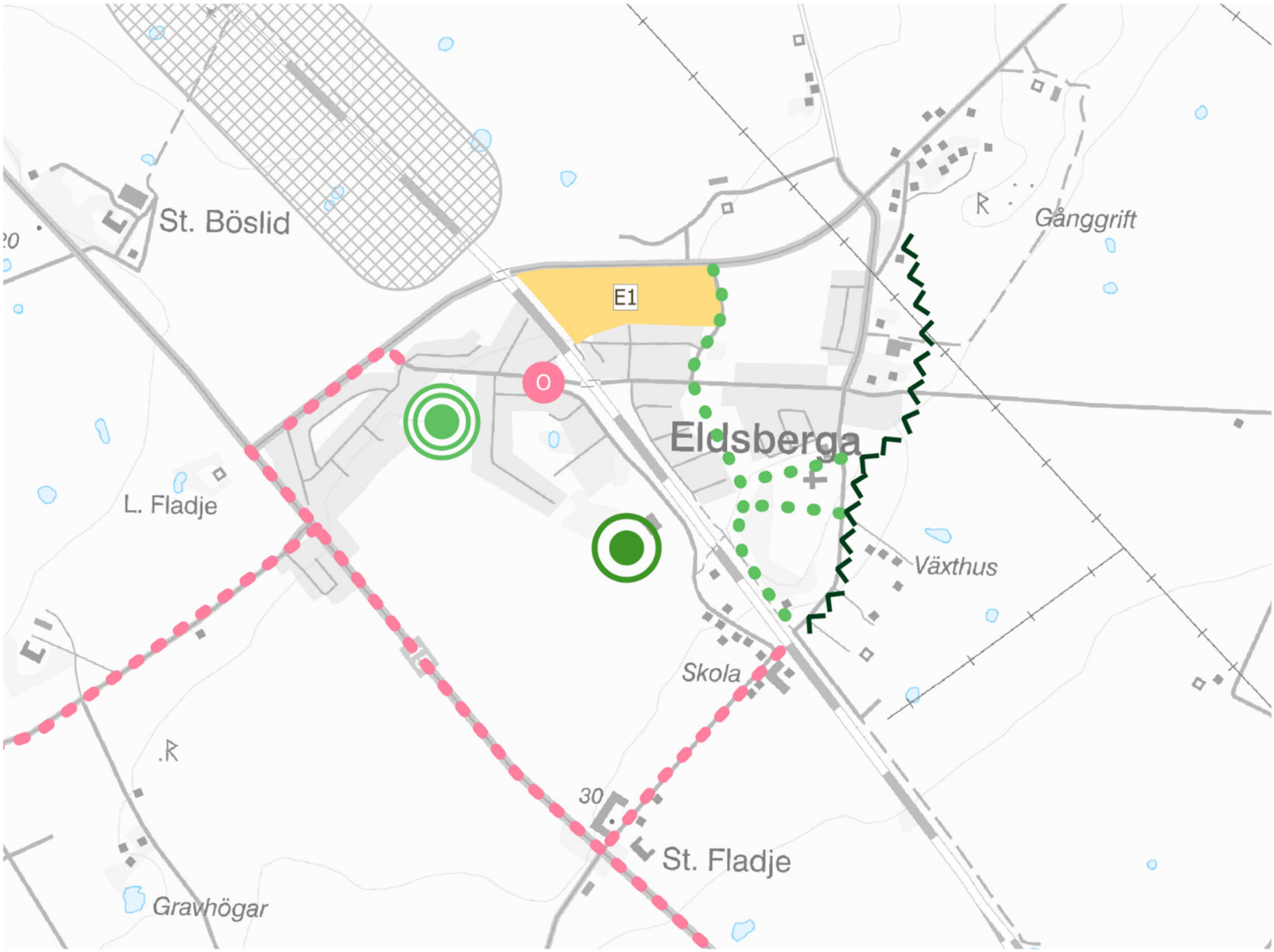
Eftersom tillgången till större rekreationsområde begränsas av ortens läge, ställs högre krav på grönområdena inom samhället för att tillgodose invånarnas behov av tätortsnära rekreation. Grönstråket som leder från norra sträckningen av Eldsbergavägen och söder ut samt förbi Eldsberga kyrka är viktigt att värna och utveckla för rekreation. Genom ny cykelförbindelse mot Gullbranna ökar tillgängligheten till sammanhängande naturmiljöer för rekreation med hav och dynlandskap.

Kommunikationer

Även Eldsberga gynnas av en ny tågstation i Trönninge. Mellan Trönninge och Eldsberga finns goda cykelförbindelser och den hållbara transporten underlättas genom satsningar på tåg och trygg cykelväg mellan Trönninge och staden.

Kompletteringar av cykelvägnätet förslås för att koppla ihop orten med cykelväg till Halmstad och Laholm. Kollektivtrafik som knyter ihop orterna vid det södra
stråket och gen kollektivtrafik mellan Halmstad och Laholm finns.

I kommunikationsreservatet finns endast utrymmer för godstrafik på järnväg i dess södra del. Därmed påverkas inte Eldsberga av kommunikationsreservatet eftersom järnvägen redan idag går igenom orten. En översyn av Kommunikationsreservatets utsträckning föreslås som ett följduppdrag till översiktsplanen, vilket skulle kunna gagna orten.



Bostäder med tillhörande funktioner

Ortscentrum

Ny gång- och cykelväg

Grön koppling att bevara

Närrekreation att bevara

Närrekreation att utveckla

Tätortsgräns

Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg

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 fågellokaler. 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 ini "Värdefullt havsområde" och ”Mycket värdefullt havsområde”. Gränsen mellan dem går vid 10 meters djup med undantag för vissa områden som benämns ”Särskilt skyddsvärda miljöer”.

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.

En statlig havsplanering pågår och den planen har varit ute på granskning. Utanför Halmstads kust planeras för försvar, sjöfart och yrkesfiske. Längre ut planeras även för natur och energiutvinning. Havsområdet utanför Halmstads kuststräcka tillhör Kattegatt som tillsammans med Skagerrak utgör Västerhavet. Inom Halmstads kommun har havet i söder ett mer skyddat läge 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. Område där sjöfart ges företräde har pekats ut från farleder på nationell och internationell nivå med koppling till Halmstad hamn.
Förutsättningar för sjöfartsverksamhet ska bibehållas och trafiksäkerhet med tillräckliga manöverutrymmen ska beaktas inom dessa områden. Halmstad hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network.

Hamnen är under utveckling och en mindre utfyllnad kan bli aktuell mot sydöst. Vilket kommer att utredas i efterföljande processer såsom detaljplan. Riksintresset för hamn föreslås minska i Nissans utlopp för att begränsas till området söder om utpekat klimat- och vägreservat. Riksintresset för hamn går i dagsläget fram till Slottsbron och berör stadens mest centrala delar. Området i Nissan norr om klimat- och vägreservatet föreslås istället för centrumutveckling.

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. 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 miljötillståndet i Sveriges havsområden och där framgår det att miljötillståndet i Kattegatt i vissa avseenden förbättrats men i andra försämrats de senaste åren. Övergödning 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 senare

år har kväveläckaget minskat tack vare åtgärder inom lantbruket och förbättringar i reningsverken. 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 havsmiljödirektiv ställs krav på åtgärder för att förbättra havsmiljön vilket behövs för att även kommande generationer ska kunna nyttja havets värden.

Värdefullt havsområde

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. 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. Mellan djup på 0-20 meter kan solljuset nå botten och alger växa, vilket skapar levnadsmiljöer för en mängd olika djur och växter. De flesta marina arter är någon gång under sin livscykel beroende av grunda bottnar. Många fiskar växer upp i grunda områden längs kusten, däribland viktiga kommersiella arter, varför det även för yrkesfisket är viktigt att värna området. 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 och farled. 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. Försiktighet bör råda och 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 är Själarevet, Ringenäsudden, Tylögrund, Tjuvahålan till Västra stranden, Påarpsrevet, Fylleån till Genevadsåns mynning och Lagagrundet. Områdena är ekologiskt känsliga och ska skyddas så långt som möjligt mot åtgärder som riskerar att skada naturvärdena. För beskrivning av vardera miljö se information kopplad till kartområdet.

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 besökstryck 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 med Natura 2000 och naturreservat. Det är viktigt att känsliga stränder skyddas samtidigt som utveckling av rekreationsmöjligheter 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.
Havets strandzon har delats in i tv kategorier utifrån vilka värden som finns och hur de bör utvecklas i framtiden. Med strandzonen avses området där utökat 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”.

För att samla turismutvecklingen vid lämpliga platser så att denna kan utvecklas, men samtidigt bevara naturvärdena vid stränderna generellt, har platser för turismutveckling pekats ut. Turismutvecklingen kan bestå av service, restauranger, camping, hotell med mera. Service kan i dessa lägen tillkomma inom mycket strandnära lägen.

Inom Halmstads kommun finns drygt 15 allmänna badplatser. Allmänna badplatser är de badstränder där kommunen utför renhållning och underhåll av serviceanläggningar och utrustning. Kommunens badstränder ska vara lätta att hitta till och orientera sig på. Merparten av de allmänna badplatserna ligger vid havskusten. Drygt hälften på stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas och resterande på stränder där naturkaraktären bevaras. Fokusstränder framgår av "Utvecklingsplan för Halmstads stränder", dessa avses utvecklas i en högre grad. Särskilt fokus läggas här på service och tillgänglighet, aktivitet och upplevelse samt året och dygnet runt. Fokusstränderna gynnar både turister och invånare. Precis som annan service föreslås stränderna utvecklas med den utökade service som Fokusstrand innebär i högre grad där bostäder byggs såsom staden och servicesamhällena. Fokusstränder kan både omfatta badplatser vid hav och sjöar. Dessa föreslås vara Tylösand, Östra stranden, Ringenäs, Haverdal, Västra stranden, Trönningestranden och Brearedssjön.
Kommunen har dessutom två tillgänglighetsbad med god tillgänglighetsanpassning vid svärjarehålan i Tylösand och gröningen vid Östra stranden.

Utöver intressekonflikten mellan bevarande av naturvärden och utveckling av turism och service är kuststräckan särskilt känslig för klimatförändringar med havsnivåhöjning och erosion. Vid nyetablering av olika slags service och turismutveckling behöver kommande klimatförändringars inverkan beaktas i efterföljande planeringsskede. Planeringsstrategin ”*7. Ett robust samhälle i ett förändrat klimat”* i del A klargör principerna. Olika stränder i kommunen drabbas olika mycket, strategier för drabbade områden framgår av ”Kommunstyrelsens plan för klimatanpassning”.

Stränder där naturkaraktären bevaras

Kuststräckan både norr och söder om staden omfattas av riksintresse för naturvården och delar av områdena omfattas även av ytterligare starka skydd såsom Natura 2000 och naturreservat. Norr om Haverdal vid Särdal och Steninge karaktäriseras kuststräckan av sten- och klippstränder med kulturlandskap av 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.

Allmänna badplatser på stränder där naturkaraktären bevaras är Steninge, Villshärad, Påarp, Laxvik och Gullbranna. På dessa badplatser ska naturkaraktären lyftas fram och utvecklas, till exempel genom information om växt- och djurlivet på platsen. Det är viktigt att naturvårdsintressen samordnas med rekreationsintressen på och intill dessa stränder.

Trönningestranden och norra Haverdal är badplatser som föreslås utvecklas till fokusstränder. I översiktsplanen pekas en plats ut för turismutveckling i Haverdal vid Skallkrokens hamn. Även området vid Gullbranna pekas ut för turismutveckling. Dock avses turismutvecklingen ske öster om motorvägen invid etablerad verksamhet för kursgård och camping.

Stränder där rekreation, turism och andra upplevelsevärden kanutvecklas

Den stadsnära kuststräckan mellan Ringenäs och Östra stranden är viktig för rekreation och turism i kommunen. Strandservice bör dock vara koncentrerad till ett fåtal platser, för detta har turismutvecklingspunkter pekats ut. Här bör strandnära service, exempelvis kiosk och servicebyggnader med till exempel toalett och omklädningsrum kunna

tillåtas. 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. Det ska vara lätt att åka kollektivt, parkera sin cykel eller bil. Det ska finnas bekväma och tillgängliga sittplatser, och tydlig information om badstranden.

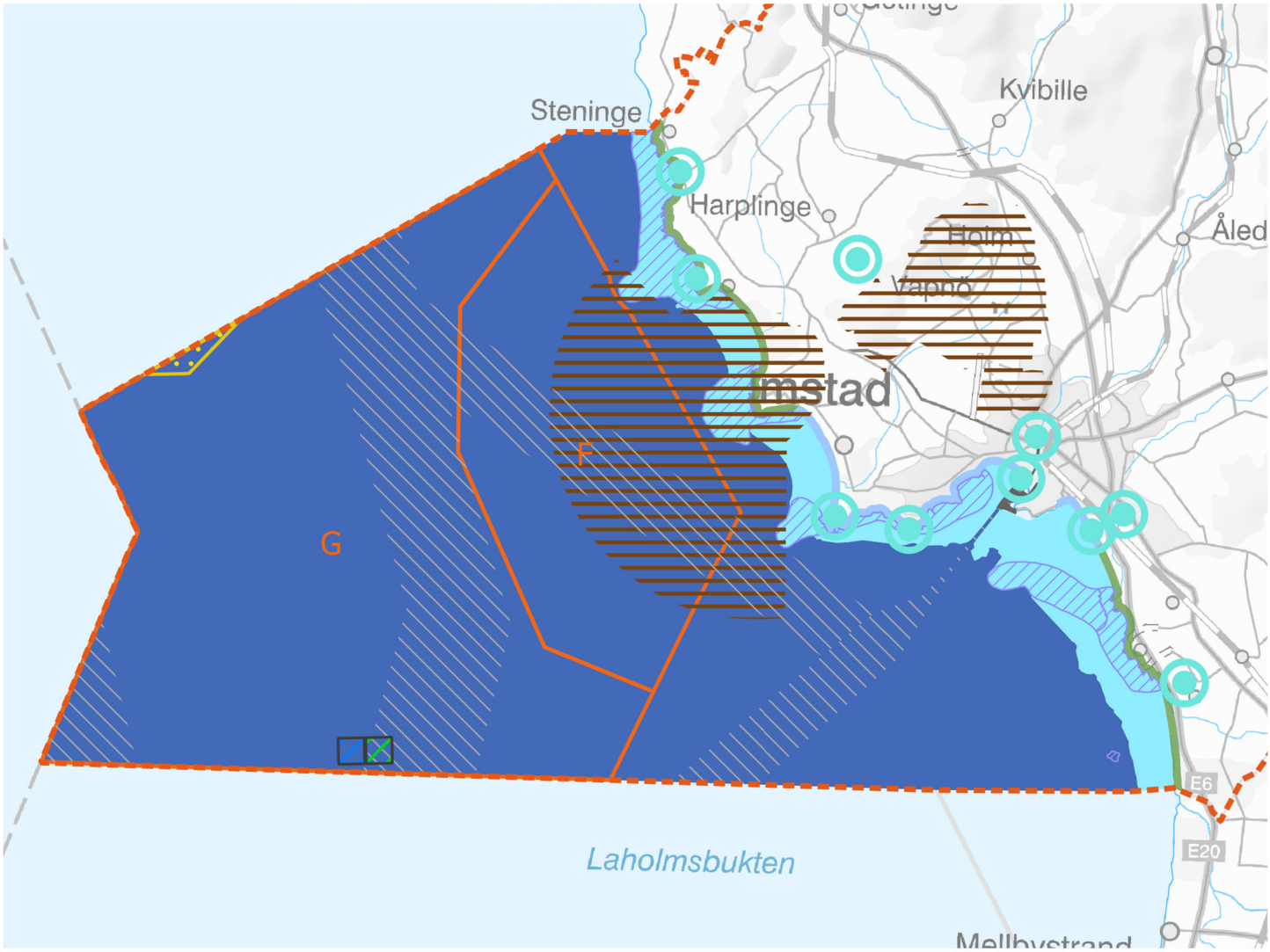
Allmänna badplatser på stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas är Ringenäs, Frösakull, Tylösand (tre lägen), Östra stranden (två stycken). Utvecklingen sker främst vid fokusstränderna som är Ringenäs, Tylösand och Östra stranden. Dessutom är Västra stranden fokusstrand, men inte allmän badplats eftersom den har bristande vattenkvalitet i dagsläget men likväl stor utvecklingspotential med sitt centrumnära läge. Förbättrad vattenkvalité skulle höja områdets attraktivitet ytterligare. Tillgänglighetsbad finns vid Svärjarehålan (Tylösand) och Gröningen (Östra stranden) dessa avses bevaras och utvecklas. Längs sträckan Tylösand till Halmstads centrum är kopplingen till Prins Bertils stig viktig för rekreationsvärdet. Inom dessa stränder ges friluftslivs- och rekreationsintressen 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 naturvården vilket gör det viktigt att rekreationsintressena samordnas med naturvårdsintressena.

Utmed stadens kustlinje pekas målpunkt för turismutveckling ut vid Tylösand, Grötvik, Västra stranden och Östra stranden. Här är det motiverat att service tillkommer inom strandnära lägen.

Tylösand är viktigt för Halmstad som destination, turismutvecklingen avser destinationsutveckling med hotell, kongress, restaurang, service, golf, bad, kallbadhus och andra aktiviteter. Turismutveckling av Grötvik avser båtliv med stärkt service. Vid Västra stranden föreslås turismutveckling med inriktning mot centrumnära strand och småbåtshamn med service. Att skapa målpunkter vid havet i detta centrala läge är en del i kommunens ambition att knyta staden närmre havet. Västra stranden kopplas med ett attraktivt stråk för turister mot centrum, även om klimatskydd och väg skulle tillkomma på söder är det viktigt att kopplingen är attraktiv och trygg. Turismutvecklingen av Östra stranden avser destinationsutveckling med bad, service, kallbadhus, restaurang där kopplingen stärks mot Hallarna och nytt läge för besöksanläggning/nöjespark vid Villmanstrand. Stor vikt läggs vid stärkta kopplingar med trygga förbindelser för gång och cykel mot närliggande stadsdelar. Avskärmning med ett grönt skyddsområde från de storskaliga verksamheterna i hamnen mot Östra stranden är av vikt.

Vid exploatering i strandnära lägen ska stor hänsyn tas till de allmänna intressena och allmänhetens tillgänglighet till strandzonen samt kommande klimatförändringar. 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. Anläggningar som behövs för att upprätthålla säkerheten på stränderna, så som livvaktstorn, räddningsvägar, förvaring av utryckningsfordon innefattas i begreppet ”strandservice”.
Utbyggnad av service inom områden där kustens naturliga och dynamiska system kan orsaka påfrestningar på anläggningarna innebär ökad och tillämpad skötsel. Där det är möjligt bör temporära anläggningar som tas bort efter säsongen tillämpas.

Utveckling av småbåtshamnarna kan innebära förändringar av befintliga och nya tillskott av brygg- och kajområden, vilket inte får försämra allmänhetens möjligheter att röra sig längs stranden. Vid planering av båtbryggor eller annan vattenanknuten verksamhet ska stor hänsyn tas till de grunda havsvikarnas ekologiska värden.



Turismutveckling

Muddertippningsplats

Tidigare tipplats

Ny tipplats

Havsplan för Västerhavet

Riksintresse för farled

Riksintresse för hamn

Riksintresse för yrkesfiske hav

Påverkansområde för buller och annan risk

Mycket värdefullt havsområde

Stränder där naturkaraktär bevaras

Stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas

Särskilt skyddsvärda miljöer

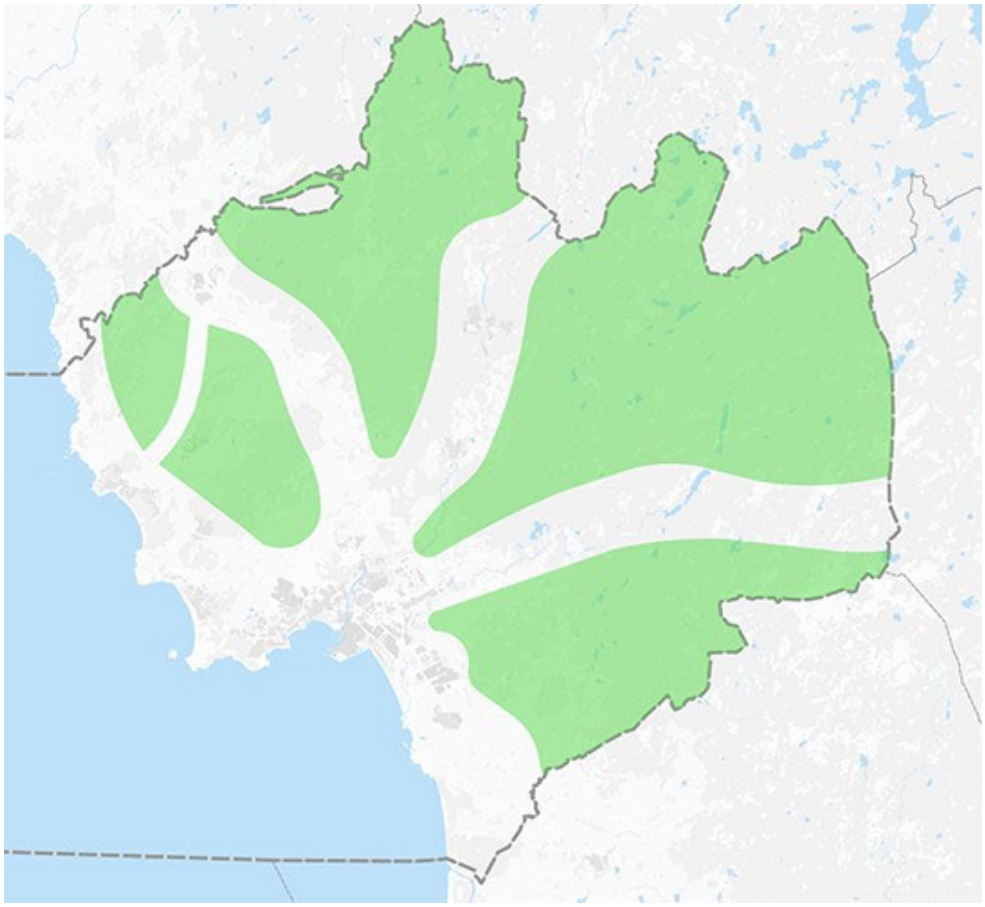
Värdefullt havsområde

Kommungräns

Gröna kilar

Kommunen växer längs stråk i en fingerstruktur där utveckling av bostadsbebyggelse, service, verksamheter och kollektivtrafik koncentreras. I huvudsak följer stråken kommunikationsstråk av regional betydelse. Mellan stråken bevaras gröna kilar som domineras av skogsmark och öppna odlingslandskap. I de gröna kilarna prioriteras utveckling av landsbygden och bevarande av natur- och rekreationsvärden. På så sätt kan hela sammanhängande områden med gröna värden bevaras.

Bilden nedan visar på övergripande gröna kilar i Halmstads kommun



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 åsarna och åarna. I anslutning till dessa och i gränsen mot skogsbygden är landskapet mer variationsrikt och med höga rekreationsvärden.

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.

Bebyggelse på landsbygden

Översiktsplanen föreslår i första hand lokalisering av ny bostadsbebyggelse till staden och till servicesamhällen och bostadsorter. Ny spridd bebyggelse och bebyggelse i mindre grupper tillåts dock i högre grad inom utpekade stråk. 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. Inriktningen för orter som ligger utanför stråk, där Skedala är den största orten, är att de utvecklas genom förtätning inom befintlig ortsstruktur, primärt genom att komplettera med bostadsformer som fattas i orten. 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 vilket vägs in vid prövning av ny bebyggelse utanför orter.

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.

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 miljökvalitetsnormer. Det är i slättlandskapet som övergödningsproblematiken behöver uppmärksammas, både för jordbruket och för enskilda avlopp.

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. Jordbruksmarken är också ett av våra viktigaste identitetsskapande landskapselement.

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.

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, byggas vidare på och värnas.

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 Översiktsplan 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 rekreationsmöjligheter. *Halmstads gröna värden* ligger till grund för översiktsplanen.

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. Som underlag för översiktsplanen finns *Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun*, 2014 och *Kulturmiljöprogram för Halmstads stad*, 2019. Här har identifierats 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.

Inriktningen i översiktsplanen är att områden med höga kulturmiljövärden ska värnas, bevaras men också kunna utvecklas.

Se mer under Planeringsstrategi 5.2 Kulturmiljöerna är viktiga värdeskapare.

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 naturområdens 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 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 övergödningsproblematik, samtidigt finns exploateringsintressen och riksintressen för försvaret och sjöfarten inom området.

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, 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.

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.

I Halmstads kommun är de mest värdefulla rekreations- och friluftsområdena knutna till kusten och de större åarna, skogsklädda 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.

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. Friluftsaktiviteter såsom vandring, fågelskådning, bär- och svampplockning eller jakt och fiske kan ske på större avstånd från tätorter. Friluftsområden är större sammanhängande områden av naturkaraktär utan krav på anläggningar eller service.

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.

Skogslandskapet

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.

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.

Översiktsplanen lyfter fram möjligheten att utveckla turism- och rekreationsvärden 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 utpekas i de stora opåverkade områdena.

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.

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. 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.

Exploatering som påverkar områdets orörda karaktär och som kan försvåra för de areella näringarna får inte komma till stånd. Eventuell exploatering får inte inverka negativt på ekologiskt känsliga miljöer och biotoper eller försämra livsvillkoren för hotade arter inom området.

Myrområdet kring Sävsered 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 naturvården och tack vare värdefullt fågelliv också utpekat Ramsarområde. Långhultamyren i områdets södra del är ett välutnyttjat friluftsområde både sommar och vinter. Området bedöms vara det område i Halmstads kommun dr känslan av vildmark och upplevelsen av orörd natur, fritt från mänsklig påverkan, är mest påtaglig.

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 därför också känsligt för visuell inverkan på landskapsbild och annan exploatering som kan inverka på den opåverkade karaktären och upplevelsen av den.

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 noga prövas och bör normalt inte tillåtas.

Vindkraft

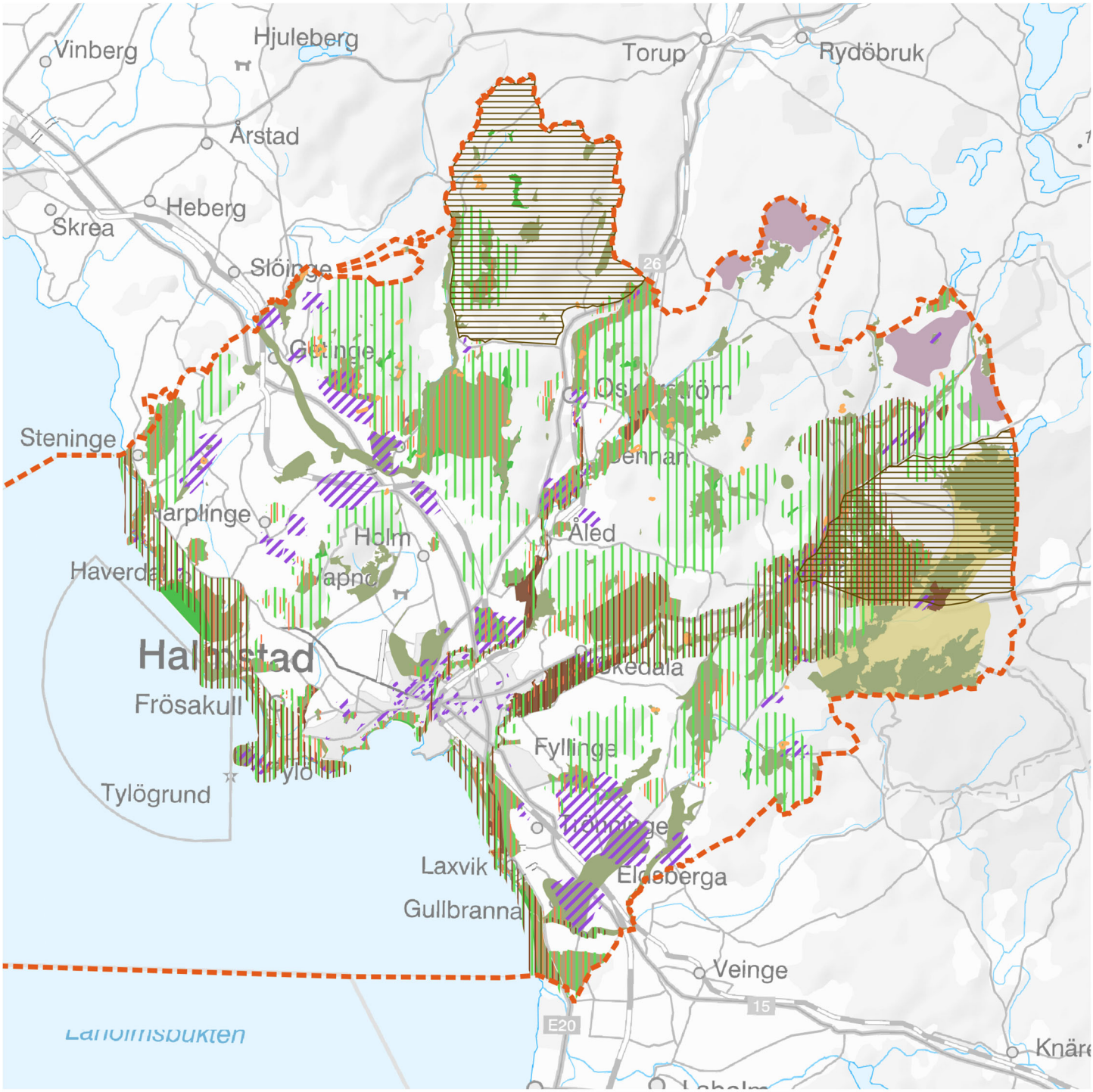
Vindkraft behövs för att klara omställningen till ett hållbart energisystem, det är en förnyelsebar energikälla med

stora miljöfördelar. De sammanlagda utsläppen under vindkraftsverkets livscykel är mycket små och framförallt ger vindkraft inga utsläpp av växthusgaser. Vindkraft är nationellt utpekat som en viktig energikälla för att reducera utsläppen av växthusgaser.

Dagens vindkraftverk kan dock ha en stor påverkan på omgivningen, främst visuell genom sin dominans i landskapet och omfattande storlek. Teknikutvecklingen inom vindenergi har senaste åren gått snabbt och i dagsläget är de vindkraftverk som uppförs på land 185-200 meter höga. Till havs kan vindkraftverken bli ännu högre. Natur-, kultur- och friluftsvärden kan påverkas negativt av felaktigt placerade vindkraftsanläggningar. Även störningar i form av buller, skuggor och visuell dominans kan förekomma i boendemiljöer om placeringen är ogenomtänkt. Genom sin storlek kan vindkraftverken utgöra fysiska hinder för flygplan och vissa rovfåglar.

En omsorgsfull planering har stor betydelse för att minimera vindkraftens påverkan. Det gäller både placering och utformning, av både vindkraftsparker och enstaka verk. Vindkraftsanläggningar kräver stor yta och har stor påverkan på landskapet, människors livsmiljö och andra intressen. Vissa landskap kan vara särskilt känsliga för vindkraft.

Områden som kommunen bedömer vara lämpliga för etablering av vindkraft är stora sammanhängande områden med goda vindförhållanden, utan bostadsbebyggelse och utan motstående intressen såsom höga naturvärden, riksintressen, värden för friluftsliv och rekreation, infrastruktur och landskapsbild. Översiktsplanen pekar ut fyra områden som prioriterade för vindkraft. I övrigt kan komplettering med tillkommande verk i anslutning till etablerad vindkraft prövas i varje enskilt fall via tillståndsprövning.



- Biotopskydd
- Djur- och växtskyddsområden
- Riksintresse för friluftsliv
- Friluftslivsområden
- Kulturmiljöprogram
- Landskapsbildsskydd
- Lokala naturvärden
- Lokala rekreationsvärden
- Naturreservat
- Område prioriterat för vindkraft
- Ramsar
- Stora opåverkade områden
- Kommungräns

DEL C: RIKSINTRESSEN OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Om del C

I översiktsplanens del C beskrivs hur kommunen tillgodoser de riksintressen som gäller i Halmstads kommun. För några enstaka riksintresse har kommunen förslag på ändringar. Dessa framgår också i avsnittet. I denna del redovisas även mellankommunala intressen och på vilket sätt de hanteras i översiktsplanen. I del C finns kartor som redovisas riksintressen. Utöver den sammanhängande texten om vartdera riksintresse kan information om separata områden nås genom att klicka på enskilda riksintresseområde i kartan. Till de mellankommunala intressena redovisas kommunens strategikarta som visar hur stråk respektive gröna kilar möter grannkommunerna. I del C redovisas även hänsynskartor. Av planeringsinriktningarnai del A framgår hur hänsyn ska tas till de olika värdena.

Vad är ett riksintresse?

Miljöbalkens 3 och 4 kapitel 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 kapitlet miljöbalken. De riksintressen som finns angivna i 3 kapitlet miljöbalken kan gälla både bevarande och exploatering, exempelvis riksintresse för naturvård eller riksintresse för kommunikationer. I miljöbalken anges bara allmänt de 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 kapitlet 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 kapitel.

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 kapitel 10 § företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.
Behövs området eller del av detta för en anläggning för totalförsvaret ska försvarsintresset ges företräde.

Kommunens 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:

Ett område av riksintresse för vindbruk som beslutades 2013 av Energimyndigheten ligger mitt i kontrollzonen för Halmstads flygplats. Halmstads flygplats är av Trafikverket utpekad som riksintresse för civilt flyg. Riksintresset för vindbruk berör även MSA-yta för Ängelholms flygplats som också är av riksintresse. Halmstads flygplats är av betydelse för Försvarsmaktens luftvärnsregemente Lv 6 och har därmed koppling till riksintresse för totalförsvaret. Kommunen anser, i strid mot Energimyndighetens åsikt, att riksintresset för civilt flyg ska prioriteras framför

etablering av vindkraft i området med hänvisning till flygsäkerheten. Kommunen anser att detta område bör utgå och ej längre utgöra ett riksintresse för vindbruk.

Angående riksintresse för kulturmiljövård för Vapnödalen (KN 31) har kommunen en annan uppfattning än staten och önskar förändring. Kommunen anser att detta område bör utgå och ej längre utgöra ett riksintresseområde för kulturmiljövården.

Som en följd av Kulturmiljö Hallands genomgång av riksintresse för kulturmiljövården 2019, föreslår kommunen ny avgränsning för riksintresseområdena Slottsmöllan - Övraby (KN 33) och Halmstad innerstad och Östra förstaden (KN 35). Förslag till ny avgränsning följer kulturmiljö Hallands förslag.

I dagsläget sträcker sig riksintresset för hamnen långt upp i Nissan, och slutar vid Slottsbron i centrala Halmstad. Kommunen anser den centrala sträckan vara mer lämpat för centrumutveckling. Ny avgränsning av riksintresset hamn föreslås istället längre söderut närmre Nissans inlopp, fram till reservat för ny förbindelse över Nissan.

Riksintresse för naturvård

Områden av riksintresse för naturvården ska representera huvuddragen i svensk natur, belysa landskapets utveckling samt visa mångfalden naturen. Urvalet av områden har gjorts av Naturvårdsverket i samarbete med bland annat länsstyrelsen.

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, landskapsbilds skyddsområde samt Natura 2000-förordnande.

Kuststräckan från Bobergs udde till Ringenäs är utpekat 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. Planeringsinriktningar för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats.

I Haverdal, i anslutning till Skallkrokens hamn, har en utvecklingspunkt för service och turism pekats ut. Syftet är att ge möjligheter för gästhamnen att bredda verksamheten med exempelvis övernattning på uppställningsplats för husbil och husvagn. Utvecklingspunkten är knuten till befintlig verksamhet och en plats som redan är ianspråktagen. Tillkommande verksamhet bedöms inte påverka riksintresset för naturvård negativ och i övrigt bevaras kustens karaktär av oexploaterat kustlandskap.

Föreslagen utvecklingspunkt i Steninge ligger utanför riksintresseområdet för naturvård. För att bibehålla ortens småskalighet och samtidigt möjliggöra för komplettering med service kopplat till besöks- och upplevelsenäringen föreslås utveckling ske i ett stråk längs Kustvägen i Steninge.

Slissån - Suseån (NN 16)

Suseån och dess förgrening Slissån, med sina meandrande åsträckor och värdefulla biotoper längs vattnet, är så värdefulla att de pekats ut som riksintresse för naturvård. Riksintressetområdet berör även Falkenbergs kommun och delar av riksintresset säkerställs som naturreservat och genom Natura 2000-förordnande.

Översiktsplanen anger att ekologiskt känsliga områden och livsmiljöer för hotade arter ska skyddas från åtgärder som kan skada värdena. En god vattenkvalitet är en förutsättning för åns riksintressanta förekomst av exempelvis lax, öring och flodpärlmussla. I översiktsplanen finns planeringsinriktningar för enskilda avlopp samt dagvatten som

bidrar till säkerställa Suseåns vattenkvalitet. Inom Getinge uppskattas ca 850 bostäder kunna tillkomma inom föreslagna utbyggnadsområden. Genom att uppfylla angivna planeringsinriktningar för dagvatten tillgodoses miljökvalitetsnormerna för vatten samt riksintresset för naturvård.

I Getinge samhälle har ytor intill Suseån avsatts som rekreations- och översvämningsytor vilket bedöms ge ett mervärde för riksintresseområdet. För att öka tillgängligheten och minska Suseåns barriäreffekter i Getinge föreslås en ny gång- och cykelbro i anslutning till detta rekreationsområde. Bron ska utformas med hänsyn till riksintresset för naturvård.

Simlångsdalen - Tönnersjöheden (NN 18)

Riksintressevärdet ligger i områdets opåverkade myr- och skogsmarker med rik flora och fauna. Omgivningarna kring Simlångsdalen och Fylleåns dalgång visar natur- och kulturlandskapets utveckling och utgör grund för riksintresset. Riksintresseområdet säkerställs genom naturreservat, landskapsbildsskyddsområden och Natura 2000-förordnande.

Översiktsplanen pekar ut två stora opåverkade områden. Ett av dem; Myrområdet kring Sävsered, sammanfaller med riksintressets nordöstra del. Planeringsinriktningar att värna hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

För att bevara värden knutna till Fylleån och dess unika laxstam, ska den fysiska planeringen tillgodose att dagvattenhantering och grönytor tillför mervärden och stärker områdets ekosystemtjänster. Ny spridd bebyggelse på landsbygden får endast tillkomma utan negativ påverkan på vattentäkter eller recipientens status. Föreslagen tillkommande bebyggelse i Marbäck och Simlångsdalen kommer att anslutas till nu framdragen spillvattenledning. Genom att uppfylla angivna planeringsinriktningar för dagvatten i tillkommande utbyggnadsområden tillgodoses riksintresset för naturvård samt miljökvalitetsnormerna för vatten.

I staden vid Olofstorp (H22) tillkommer bostadsbebyggelse inom riksintresseområdet. Staden har ett stort behov av nya bostäder och området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och service. Området närmast Fylleån utvecklas som grönområde där naturvärden värnas. Halmiavallen pekas ut för utveckling av rekreation där aktiviteter även kvällstid avses utvecklas, medan området utmed Fylleån avses utvecklas för promenadstråk utan belysning. Omvandling av jordbruksmark till natur och park utmed Fylleån främjar naturvärdena. I hela området värnas och utvecklas grönytor för att tillgodose mer rekreationsbehov med mer grönyta per invånare i intilliggande stadsdelar. Området ansluts till kommunal spillvattenledning och dagvattenhanteringen ska anpassas efter översiktsplanens planeringsinriktningar.

För att utveckla Simlångsdalen, stärka ortens serviceutbud och skapa arbetstillfällen, föreslås utbyggnad av bostäder genom förtätning inom ortens nuvarande gränser. Föreslagen utveckling av Simlångsdalen är en komplettering inom befintlig ortsstruktur. Utvecklingen bedöms inte påverka riksintresseområdets angivna naturvärden. Föreslagna LIS-områden i anslutning till Fylleån vid Gården Ön och i Gyltige ger möjligheter till verksamheter knutna till friluftsliv och rekreation. I Marbäck är syftet med utpekande som LIS-området att kunna utveckla området kring bruksmiljön genom komplettering med verksamheter och bostäder.

Allmänhetens tillgänglighet till Fylleån ska säkerställas även inom tillkommande bostadsområden.

Enligt Rambölls bedömning i Fördjupad konsekvensbedömning av ÖP påverkan på Fylleån, Natura 2000, 2021-07-02, är deti huvudsakligen riksintresseområdets utpekade geovetenskapliga värden, laxreproduktionen samt avverkning av skog som potentiellt skulle kunna påverkas negativt. Översiktsplanen bedöms inte påverka någon av de platser som angivits ha omfattande geovetenskapliga värden. Värdefulla geologiska bildningar bevaras ostörda och landskapet bedöms vara fortsatt avläsbart.

Laxreproduktionen bedöms kunna påverkas negativt av föroreningsspridning från ökad dagvattenavrinning och utsläpp från punktkällor, avverkning av träd och buskar i direkt anslutning till vattendraget samt grumlande anläggningsarbeten utan vidtagna åtgärder. Men förutsatt att tillkommande exploatering ansluts till kommunalt

spillvattensystem och dagvattenhanteringen anpassas efter översiktsplanens planeringsinriktningar bedöms översiktsplanen inte påverka riksintresset negativt.

Laholmsbukten - Eldsbergaåsen - Genevadsån - Lagan (NN19)

Riksintresset utgörs av en utpräglad sandvandringskust med sandstränder och vidsträckta flygsandsfält. Riksintresset berör även Laholms kommun. 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. Området säkerställs genom naturreservat, fågelskyddsområde, miljöskyddsområde (7 kap 19§MB), landskapsbildsskyddsområden och Natura 2000-förordnande.

Planeringsinriktningar för skydd av stränder med höga naturvärden och ekologiskt känsliga områden har formulerats och tillsammans med planens restriktiva hållning till exploatering av jordbruksmarken bidrar dessa till att säkerställa delar av Eldsbergaåsens geologiska och landskapsmässiga naturvärden. Planeringsinriktningar kopplade till havet och miljökvalitetsnormer för vatten skyddar riksintressets värden knutna till Laholmsbukten.

I riksintressets nordöstra utkant föreslås ett reservat för en ny gata på Söder samt klimatanpassningsåtgärder. Den nya vägsträckningen bedöms påverka riksintresset marginellt. I kommande skeden av planering av vägen ska anpassning ske efter områdets naturförutsättningar, Natura 2000-området Aleskogen och med hänsyn till riksintressets värden.

Översiktsplanen identifierar också tillkommande gata som en barriär i staden och anger därför att trygga och trafiksäkra korsningar för gång och cykel ska skapas. Dessa passager ger stadens invånare och besökare möjlighet att nå Västra stranden, Alets naturreservat och den del av kustremsan som ingår i riksintresset.

Riksintresset sträcker sig som en smal tarm längs Fylleån upp till väg 15 vid Fyllebro. I översiktsplanen pekas behovet av en koppling mellan Östra stranden och befintliga bostadsområden i Fyllinge ut vilket berör denna del av riksintresset. Tänkt koppling utgör del av den nyligen anlagda Fylleåleden. Vandringsledens koppling mot Fyllinge kommer att ske på en befintlig gångbro över Fylleån och påverkar därför inte riksintresset i negativ mening.

Kopplingen österut mot Trönninge kommer att ske via tillkommande gång och cykelbro, direkt nedströms befintligt järnvägsbro (Västkustbanan). Gällande vattendom för Södra infarten innefattar även byggnation av denna cykelkoppling. Ny gc-bro över Fylleån och fortsatt gång och cykelväg mot Trönninge samt befintlig vandringsled längs Fylleån bedöms inte påverka naturvärdena i riksintresseområdet eller Fylleåns Natura 2000-område. Tillgängligheten till området ökar och detta bedöms som positivt.

Utpekat utvecklingsstråk för turismutveckling sammanfaller med kommunens intentioner att knyta samman befintlig infrastruktur för cykelväg via Villmanstrand och eventuellt tillkommande besöksanläggning.

Bebyggelsen i Fyllebro som idag har enskild avloppshantering föreslås anslutas till verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp. I övrigt kommer uppsatta planeringsinriktningar gällande dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten att gälla för tillkommande bebyggelse i anslutning till riksintresseområdet.

Hela Eldsberga samhälle ligger på Eldsbergaåsen som, enligt länsstyrelsens värdebeskrivning av riksintresset, är en av de mäktigaste rullstensåsarna på västkusten och en av de äldsta isälvsavlagringarna i landet. I Eldsberga föreslås ett utvecklingsområde för bostäder; E1 med ungefär 100 bostäder. Påverkan på riksintresset kan lokalt att bli stor, bland annat genom påverkan på fornminnen. Det öppna jordbrukslandskapet kring orten bibehålls då föreslagna utbyggnadsområden ligger i anslutning till befintlig tätort och inom befintlig vägstruktur som avgränsar orten och påverkan på landskapsbilden bedöms därför vara begränsad.

Cykelvägar från Påarp, via Trönninge, upp mot Fyllinge och Kistinge med koppling till Stjärnarpsskogen planeras. I samband med pågående detaljplan för utökat verksamhetsområde Kistinge Södra skapas ett grönt stråk som möjliggör för en cykelkoppling mellan kusten och skogsmiljöerna kring Stjärnarps gods. Barriäreffekten mellan riksintresset längs kusten och inlandet, som väg 15 tillsammans med utökning av Kistinge verksamhetsområde kan ge upphov till, mildras genom översiktsplanens förslag till nya kopplingar.

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 bland annat lax och havsöring sker.

Planeringsinriktningar 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 visar landskapets utveckling och omvandlingsprocesser. Del av området säkerställs som naturreservat och genom 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 hackslåtter förekommer liksom naturbetesmarker i form av öppen hagmark. Gården Hästilt är i sin helhet ett värdefullt kulturhistoriskt dokument.

Planeringsinriktningar 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 upplevelsen av områdets kulturlandskapsvärden kan påverkas.

Biskopstorp - Vapnö mosse (NN52)

Området säkerställs genom naturreservat. Biskopstorps gammelskogar av bok- och blandskog och den botaniskt värdefulla Vapnö mosse omfattas av Natura 2000-förordnande.

Biskopstorp och Vapnö mosse uppmärksammas i översiktsplanen som värdefulla naturområden. Planeringsinriktningar 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.

Sperlingsholm (NN53)

Sperlingsholms gods med omgivande bok- och ädellövskogar är av riksintresse då området utgör ett representativt odlingslandskap med äldre bebyggelse och lång kontinuitet.

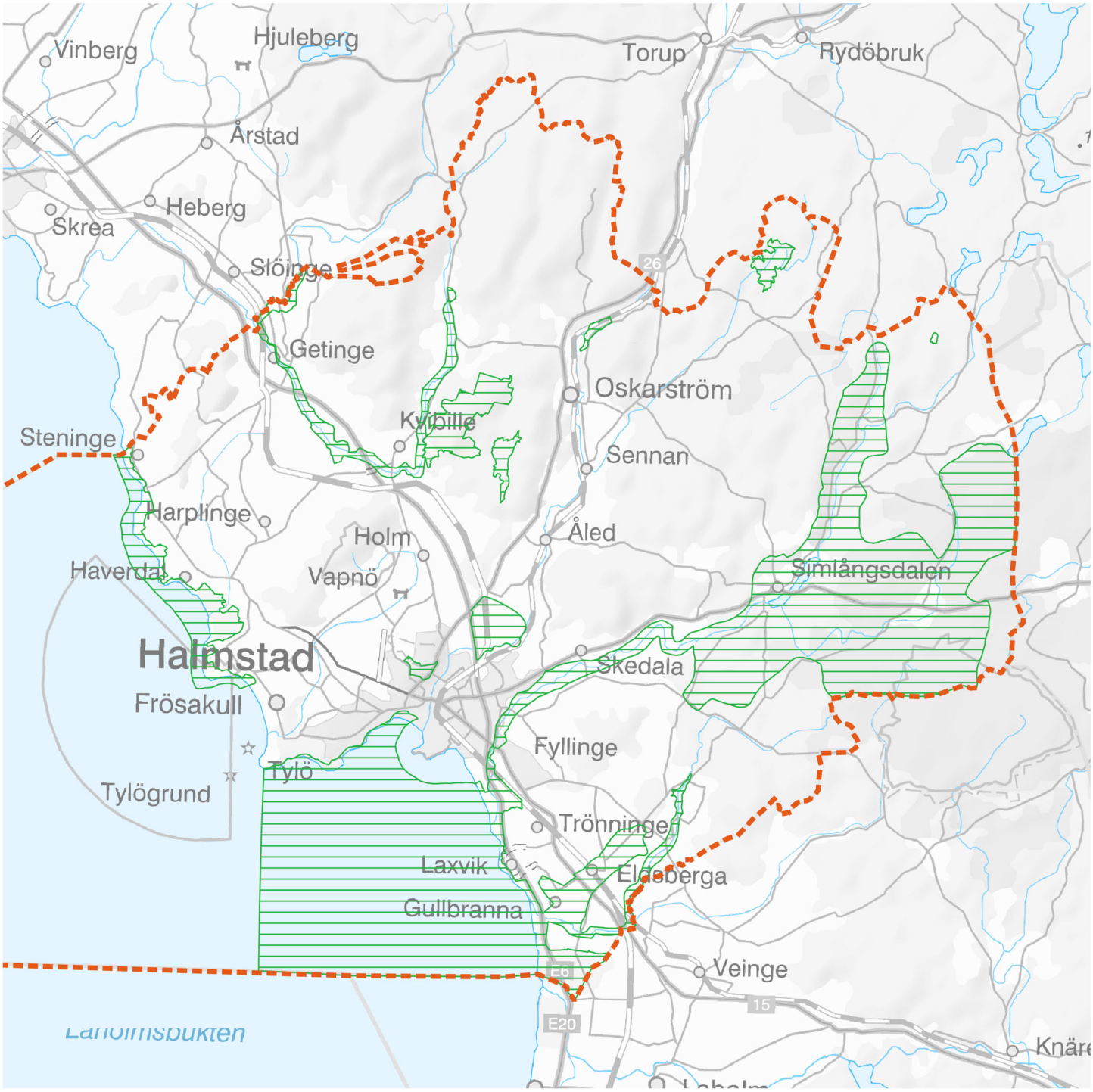
Planeringsinriktningar för att skapa goda förutsättningar för biologisk mångfald och skydd av ekologiskt känsliga områden bidrar till att tillgodose riksintresset. Omgivningarna kring Sperlingsholms gods skyddas också av att området är upptaget i kulturmiljöprogrammet.

Riksintresseområdet nord östra del berörs av ett utpekat kommunikationsreservat för framtida järnväg och motorväg. Eventuell flytt av motorvägen och utbyggnad av järnväg förväntas ske tidigast efter 2050. Syftet med reservatet är att hålla möjligheten öppen för framtiden och nuvarande markanvändning ska bibehålls i detta stråk. Ingen tillkommande bebyggelse kommer att tillåtas i stråket. För riksintresset innebär kommunikationsreservatet i nuläget ingen påverkan men vid en eventuell utbyggnad i framtiden ska väg och järnvägssträckning anpassas efter områdets höga naturvärden och med hänsyn till riksintresset för naturvård.

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. Galgbergets rekreationsområde har utökats och omfattar numera även Vapnö grustag. Efter avslutad täktverksamhet har området fått behålla sin karaktär med stora öppna ytor samt upplag av material. Området geologi och tidigare grustäktsverksamhet visas upp och bedöms därmed tillföra värden till riksintresseområdet ur ett geologiskt perspektiv. Vapnö grustag har också mycket höga naturvärden och här lever flera hotade arter. Vapnö grustag säkerställs via naturvårdsavtal med Länsstyrelsen.



Riksintresse för naturvård Kommungräns

Riksintresse för friluftsliv

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 kustområde av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen, med särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap miljöbalken. 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. Orter längs kusten förtätas första hand 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 upplevelsebaserade verksamheter. Steninge, Skallkrokens hamn i Haverdal, Tylösand och Grötvik pekas i översiktsplanen ut som lämpliga punkter att möjliggöra för utveckling av turism och service, vilket bedöms bidra positivt till riksintresse friluftsliv.

Servicesamhället Haverdal är en eftertraktad boendeort och utgör en del i att tillgodose kommunens bostadsförsörjning. Befintlig bebyggelse i Haverdal ligger i sin helhet inom riksintresseområdet. För att möjliggöra utveckling av orten har majoriteten av tillkommande bostadsområden föreslagits utanför riksintresseområdet, på västra sidan om Kustvägen.

Översiktsplanen föreslår i Haverdal fem nya områden för bostäder inom riksintresset. Fyra av dem, HAV 2, HAV 3, HAV6 och HAV7, är rena förtätningslägen som omges av befintlig bebyggelse. Dessutom föreslås i Haverdal ett område för bostadsbebyggelse norr om orten (HAV1). Området utgör en mindre komplettering med bostäder längs en befintlig väg som i dagsläget endast har bebyggelse på en sida. Området ligger i direkt anslutning till befintlig bebyggelse och bedöms inte påtagligt skada natur- eller friluftslivsvärden i berörda riksintressen. Föreslagen komplettering av bebyggelse bidrar till utveckling av Haverdals tätort som servicesamhälle. Översiktsplanen anger tydliga tätortsavgränsningar för orten vilket hindra ytterligare utbredning längs havet.

Två mindre verksamhetsområden föreslås i Haverdal, V14 och V15. Båda ligger i anslutning till befintlig ortstruktur, på ömse sidor om Kustvägen, vilket innebär goda möjligheter för transporter. V14 berör utkanten av riksintresseområdet för friluftsliv men dess lokalisering och ringa omfattning bedöms inte påverka riksintressets värden.

Förslagna kompletteringar bidrar till sammanhållen utbyggnad av Haverdals tätort och stärkt underlag för service på platsen och bedöms rymmas inom den utveckling inom befintlig tätort som miljöbalken medger.

Av de bostadsområden som föreslås inom Halmstads tätort ligger tre av dem inom riksintresseområdet för friluftsliv FN10; H2 i närheten av Frösakulls centrum, H3 i Tylösand och delar av H4, intill Tylösandsvägen norr om Sandhamn och Görvik.

H2 är en komplettering inom befintlig bostadsbebyggelse i Frösakull, i närheten av utpekad centrumnod och i anslutning till väg med kollektivtrafik och gång- och cykelstråk.

För att kunna möta kommunens behov av bostäder i tillräcklig mängd, och med en balanserad geografisk spridning i staden, föreslås H3 och H4, för utbyggnad av bostäder. En blandad bebyggelse i området ger ett varierat utbud av bostäder vilket kan bidra till större social integration. Att ta sig an jämlikhetsutmaningen och minska segregationen är prioriterat. Blandad bebyggelse är av vikt för att bryta bostads- och boendesegregationen. Då Tylösand idag är en homogen stadsdel finns behov av bostäder som kan bidra till en blandad bebyggelse. Närheten till Tylösandsvägen och kollektivtrafik ger förutsättningar för hållbara transporter.

I områdena H2, H3 och H4 ska naturvärden inventeras och naturvärdesklass 1 och 2 undantas från exploatering, i enlighet med planeringsinriktning 5.7. Eketångaskogen är i dagsläget ett välanvänt skogsområde med betydelse för människors vardagsmotion. Området har inga dokumenterade höga naturvärden. I kommande detaljplaner ska anpassning ske efter områdets naturförutsättningar, varför tätheten anpassats så att grönytor inom området kan avsättas i detaljplaneskedet. I H4 ska stor vikt läggas på utformningen av områdets gröna ytor och naturliga stråk och kopplingar till kvarvarande del av Eketångaskogen och mot kusten. Översiktsplanen bibehåller ett sammanhållet stråk av naturmark mellan befintlig bebyggelse i Sandhamn och tillkommande område H4 för att upprätthålla den gröna infrastrukturen innanför nuvarande bebyggelse längs med kustremsan. Merparten av Eketångaskogen är i översiktsplanen utpekad som "Grönyta särskilt viktig att bevara". Andelen grönyta per invånare i dessa delar av staden är mycket riklig även vid en utbyggnad enligt översiktsplanen. Flera populära rekreationsområden såsom kuststräckan, Prins Bertil stig och Möllegård finns i anslutning till området vilket tillser rekreationsbehovet.

Förslagen ligger i linje med kommunens huvudstrategier att i första hand arbeta med förtätningslägen och utveckling inom stadens nuvarande tätortsavgränsning och styra utvecklingsriktningen inåt land. Påverkan på riksintresset begränsas genom att bebyggelsen hindras från att bre ut sig längs kusten vilket också bidrar till att minska påverkan på riskintresseområde FN 10.

I Steninge, Skallkrokens hamn, Tylösand samt Grötvik pekas utvecklingspunkter för turism ut. I dessa fyra punkter ser kommunen positivt på etablering och utveckling av verksamheter knutna till turism, upplevelser och besöksnäring. Förslagen kan bredda upplevelseutbudet i området och förbättra möjligheterna att bedriva friluftsliv och bedöms därmed bidra positivt till de värden som riksintresset avser skydda.

Sammantaget gör kommunen bedömningen att föreslagen utbyggnad är angelägen för att tillgodose kommunens bostadsförsörjningsbehov. De föreslagna turismutvecklingspunkterna gör att nya verksamheter kopplade till besöksnäring koncentreras till vissa platser och inte sprids ut längs kusten. Med de hänsyn som föreslås i anslutning till respektive område bedöms förslaget inte påtagligt skada natur- eller friluftslivsvärden i berört riksintresse.

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.

I översiktsplanen föreslås planeringsinriktningar för miljökvalitetsnormer för vatten och tekniska system vilka bidrar till att skydda riksintresset genom krav på dagvattenhantering med bättre rening och förutsättningar för biologisk mångfald.

Översiktsplanen anger att Nissan och dess omgivningar har stort natur- och rekreationsvärde, sportfisket anges särskilt. Översiktsplanen föreslår utveckling av Nissan som rekreationsstråk genom Halmstad centrum. Småbåtshamnen och området söder om Nissans mynning är en målpunkt där service, turism och fiskevärden tillåts utvecklas och därmed stärka åns värde som riksintresse.

Föreslagen gång- och cykelbro i Åled innebär bland annat genare koppling mellan bostäderna på Nissans östra sida och järnvägsstationen. I Halmstad tätort finns också behov av att tillskapa nya förbindelselänkar över ån. Vid Frennarp föreslås en ny bro som ska ersätta den gamla stenvalvsbron vid Slottsmöllan som inte ägs av kommunen. Tillkommande bro minskar Nissans barriäreffekt och öppnar upp för dubbelriktad biltrafik och fortsatt gång- och cykelpassage. Utformningen av broarna ska göras med hänsyn till riksintresset för friluftsliv och naturvärden.

Nära Nissans mynning planeras också en bro. Broförbindelsen kommer att bidra till Halmstads centrum avlastas från genomgående biltrafik. Bron blir länken mellan stadens västra delar till Hamnen och kopplas till Södra infarten vidare mot E6:an söderut. Ny koppling även gående och cyklister kommer att tillkomma. Minskning av biltrafik på Slottsbron och i korsningen Viktoriagatan/Strandgatan är en förutsättning för utveckling av tillkommande bebyggelse i de östra delarna av staden.

I utpekat vägreservat för ny väg och tillkommande bro ingår också möjligheterna att skapa ett skydd mot framtidens stigande havsvattennivåer. Klimatanpassningsåtgärder kommer ge skydd åt stora delar av Halmstads centrum och är en förutsättning för utveckling av staden.

Riksintresseområde för friluftsliv i Nissan berörs av ett utpekat kommunikationsreservat för framtida järnväg och motorväg. Eventuell flytt av motorvägen och utbyggnad av järnväg förväntas ske tidigast efter 2050. Syftet med reservatet är att hålla möjligheten öppen för framtiden och nuvarande markanvändning ska bibehålls i detta stråk. Ingen tillkommande bebyggelse kommer att tillåtas i stråket. För riksintresset innebär kommunikationsstråket i nuläget ingen påverkan men vid en eventuell utbyggnad i framtiden kan broar över Nissan bli aktuella. Broarna ska då utformas efter platsens förutsättningar och med hänsyn till riksintresset för friluftsliv.

Endast ett tillkommande bostadsområde i närheten av Nissan föreslås i översiktsplanen. Vid Folkparken (H19) tillkommer ca 150 bostäder. Stråket och den gröna kopplingen längs Nissan behålls och dagvattenhanteringen utformas och dimensioneras för att inte påverka Nissans vattenkvalitet. Utvecklingen av Folkparken påverkar inte friluftslivet knutet till Nissan eller dess fiskevärden.

Föreslagna bostäder vid Övraby (H12) gränsar till riksintresseområdet. Dock byggs inte bostäder inom området och istället föreslås här en utpekad grön koppling att utveckla, vilken ligger i linje med riksintresset.

Simlångsdalen - Fylleåns dalgång (FN12)

Avgränsningen för riksintresset för Fylleåns dalgång reviderades 2014. Riksintresseområdet har högt rekreations- och friluftsvärde. Fylleåns dalgång är geologiskt intressant 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 Fylleån och dess unika laxstam har planeringsinriktningar för miljökvalitetsnormer för vatten formulerats och den fysiska planeringen ska tillgodose att dagvattenhantering och grönytor tillför mervärden och stärker områdets ekosystemtjänster. Ny spridd bebyggelse på landsbygden får endast tillkomma utan negativ påverkan på vattentäkter eller recipientens status. 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 vid Gården Ön och i Gyltige ger möjligheter till verksamheter knutna till friluftsliv och rekreation. I Marbäck är syftet med utpekande som LIS-området att kunna utveckla området kring bruksmiljön genom komplettering med verksamheter och bostäder.

I staden vid Olofstorp (H22) tillkommer bostadsbebyggelse i anslutning till riksintresseområdet. Staden har ett stort behov av nya bostäder och området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och service. Området närmast Fylleån utvecklas som grönområde där rekreationsvärdena tillvaratas och utvecklas.

Allmänhetens tillgänglighet till Fylleån ska säkerställas. I staden föreslås även turismutveckling med besöksnäring som berör riksintresset som avser knyta ihop Östra stranden med Hallarna.

I den fördjupade konsekvensbedömningen av översiktsplanens påverkan på Fylleån, med fokus på bedömning av påverkan på områdets riksintressevärden, Natura 2000 och miljökvalitetsnormer för vattendraget och dess sjöar, anges att den exploatering som föreslås i ÖP innebär till stor del ett markingrepp inom riksintresseområdet.

För att tillgodose riksintressets utpekade värden behöver dagens markanvändning fortgå. Föreslagen exploatering i ÖP bedöms främja detta, då det planeras för en mångfunktionell grön infrastruktur, som både tillgodoser höga naturvärden och invånarnas närhet till rekreation- och friluftsområden. Det planeras för gröna kilar, alltså stora sammanhängande ytor där det värnas om biologiska och rekreativa värden, ekosystemtjänster, jordbruksmark och skog. Fylleån återfinns delvis i en av stadens gröna kilar och detta område överlappar till stor del med riksintresset.

Riksintresset värnar om att underhålla och förbättra friluftsanordningar. Planförslaget föreslår turismutveckling utmed Fylleån, där syftet är att samla verksamheter och bevara stora delar av kuststräckan och naturen i inlandet. I

översiktsplanen finns flera LIS-områden utpekade för att möjliggöra en utveckling av besöksnäringen utan att tillgängligheten för allmänheten eller värdena ska riskera skada. Ytterligare, har även en grön koppling pekats ut i Simlångsdalen, Banvallsleden, för att bevara upplevelsevärdena och förbättra tillgången till gröna miljöer. Om åtgärder vidtas, bedöms värdet tillgodoses (Fördjupad konsekvensbedömning av ÖP påverkan på Fylleån, Natura 2000, Ramböll, 2021-07-02).

Laholmsbukten (FN14)

Laholmsbukten har landets längsta sammanhängande sandstränder med ett högt natur- och rekreationsvärde. Riksintresset inom Halmstads kommun sträcker sig från Östra strandens handikappbad i norr, via Hagöns naturreservat, förbi Påarp och Laxvik och söder ut till kommungränsen. Riksintresset fortsätter vidare in i 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. Inga nya bostadsområden föreslås i Halmstad, Påarp eller Laxvik inom riksintresseområdet och hög restriktivitet mot ny bebyggelse mellan orterna ska råda. I högexploaterade kustområden av riksintresse för turismens och friluftslivets intressen tillkommer normalt inte 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 planeringsinriktningar för havet och kusten. Översiktsplanen anger profilering av stränderna och pekar endast ut ett fåtal platser längs kusten som föreslås utvecklas för service, turism och friluftsliv. Inom riksintresset Laholmsbukten har en Östra stranden pekats ut som en målpunkt där turism och upplevelsevärden kan tillkomma. Möjligheten att utveckla Östra stranden är positivt för riksintresset och dess friluftsvärden.

Planeringsinriktningar som reglerar god vattenkvalitet har formulerats (planeringsinriktning 8 och 10). Intentionen är att prioritera utveckling av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten och vatten och avlopp i utvecklingsstråk som inte uppnår uppsatta miljökvalitetsnormer.

Riksintresse för friluftsliv Kommungräns

Riksintresse för kulturmiljövård

Vastadalen (KN22)

Vastadalens levande och välhävdade 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.

Fröllinge - Susegården (KN29)

Riksintresseområdet Fröllinge slott och Susegården, är välbevarade herrgårdsmiljöer med omgivande storskaligt produktionslandskap och bevarade torp och arbetarbostäder. I området finns ett par monumentala gravhögar och delar av den gamla kusthuvudvägen. Områdets höga kulturmiljövärden finns även beskrivna i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun.

För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse ska rekommendationer för Fröllinge- Susegården i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö Halland 2014) följas.

Översiktsplanen föreslår en cykelväg längs gamla E6an, mellan Getinge och Kvibille. Söder om Fröllinge slott och norrut bedöms cykelvägen sammanfalla med den gamla kusthuvudvägen som särskilt anges i riksintressebeskrivningen.
Utbyggnad av cykelvägen bedöms inte påverka riksintresset i negativ mening och i övrigt förslås ingen ändrad markanvändning.

Kvibille (KN30)

Kulturlandskapet kring Kvibille med fornlämningar av bronsålderskaraktär och ortens gamla bygde- och sockencentrum är av riksintresse för kulturmiljövården. Medeltida kyrka, tingshus, gästgivargård och skolan ligger längs den gamla kusthuvudvägen och utgör tillsammans fornlämningsmiljöerna i omgivande landskap viktiga uttryck för riksintresseområdet.

För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse ska utblickar mot det öppna landskapet och sambandet med gravhögarna särskilt beaktas vid detaljplaneläggning av föreslagna utbyggnadsområde (K4 och V9) inom riksintresset.

Rekommendationer för Kvibille som anges i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö Halland 2014) ska följas.

Översiktsplanen föreslår en cykelväg längs gamla E6an, mellan Getinge och Kvibille. Cykelvägen sammanfaller med den gamla kusthuvudvägen som särskilt anges i riksintressebeskrivningen. Utbyggnad av cykelvägen bedöms inte påverka riksintresset i negativ mening. Vid anläggandet av cykelvägen ska hänsyn till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och riksintresset tas.

Vapnödalen (KN31)

Enligt Riksantikvarieämbetets beskrivning (1996) av Vapnödalen beskrivs riksintresset som: Herrgårdslandskap som speglar medeltidens danska storgodsbildning och introduktionen av 1800- talets kapitalistiska jordbruk. (Fornlämningsmiljö, Borgmiljö). Uttryck för riksintresset: Vapnö gods och kyrka med medeltida ursprung och intill liggande storhög, underlydande gårdar, borgholme i sjö och grävda kanaler, parkanläggning, fruktträdgård, allékantad äldre väg med runsten intill södra flygelbyggnaden. Heagård präglad av intensiv uppodling under 1800-talet.

Översiktsplanen föreslår utbyggnad av två cykelvägar som berör riksintresseområdet. Den södra föreslås följa nya Kustvägen söder om Heagård och den norra längs gamla E6an genom Holm. Exakt dragning och utformning utreds vidare i efterföljande planeringsskeden men bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljö i negativ mening.

Förslaget vägreservat för framtida väg skär genom jordbrukslandskapet i riksintresseområdet från öst till väst och ansluter till väg 601 vid Tiarp. Utbyggnaden av vägen kan ske inom eller efter planperioden och ingen ny bebyggelse kommer att tillåtas inom området för vägreservatet.

En tillkommande väg bedöms påverka det storskaliga jordbrukslandskapet inom riksintresseområdet negativt genom fragmentering och påverkan på landskapsbilden. Vägreservatet berör inte närområdet kring de värdefulla byggnaderna och godsmiljöerna vid Heagård eller Vapnö gods.

Kommunens förslag till justerad avgränsning av riksintresset

Kommunen anser att herrgårdslandskapet kring Vapnö gods bör utgå som riksintresseområde för kulturmiljövården. Enligt Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun, 2014 har byggnaderna kulturhistoriska värden men det stora området som är avgränsat som riksintresseområde saknar i hög grad äldre, synliga kulturlämningar, såsom 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 styrt 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 delar av området även utgör riksintresse för flyget och flygfältet bedöms inverka påtagligt på upplevelsen av riksintresset för kulturmiljövården. 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.

Sperlingsholms gods (KN32)

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 naturvården.

Sperlingsholms gods från mitten av 1600-talet har välbevarad bebyggelse och typiskt herrgårdslandskap med alléer och parkanläggning. Omgivande landskap är storskaligt produktionslandskap med ett stort antal fornlämningar. Här ligger bland annat Ivar kulle som är Hallands största gravhög från bronsåldern.

Den cykelväg som i översiktsplanen förslås kommer löpa längs med väg 26 och tangerar riksintressets nord västra del. Exakt utformning sker i kommande planeringsskeden.

Riksintresset berörs av ett utpekat kommunikationsreservat för framtida järnväg och motorväg. Eventuell flytt av motorvägen och utbyggnad av järnväg förväntas ske tidigast efter 2050. Syftet med reservatet är att hålla möjligheten öppen för framtiden och nuvarande markanvändning ska bibehålls i detta stråk. Ingen tillkommande bebyggelse kommer att tillåtas i stråket. För riksintresset innebär kommunikationsstråket i nuläget ingen påverkan, men vid en eventuell utbyggnad i framtiden kan riksintressets norra del påverkas. Förslagen sträckning inom riksintresseområdet berör inga nu kända fornminnen eller några byggnader som anges i Riksantikvarieämbetets

beskrivning av riksintresseområdet. Anläggandet av framtida väg eller järnväg ska utformas efter platsens förutsättningar och med hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård och naturvård.

För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse ska de rekommendationer för Sperlingsholm som anges i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö Halland 2014) följas.

Slottsmöllan - Övraby (KN33)

Halmstads ursprungliga plats vid Övraby utgör tillsammans med industrimiljön vid Slottsmöllan riksintresse för kulturmiljövården. Enligt Riksantikvarieämbetets beskrivning från 1996 utgörs riksintressets kärnvärden av Övraby, som visar medeltidsstadens lokalisering och omfång samt kyrkoruinen från 1100-talet, och Slottsmöllans tidiga och ovanligt välbevarade industrimiljö intill Nissan och dess vattenkraft.

För att kunna bibehålla den vackra Slottsmöllebron orörd och för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet planerar kommunen att uppföra en ny bro över Nissan norr om befintlig bro. Föreslagen bro berör riksintresseområdet och gestaltningen ska anpassas efter riksintresset och ske med hänsyn till kulturmiljövärden inom Slottsmöllans område och naturvärden i anslutning till Nissan.

I översiktsplanen föreslås att de rekommendationer för Slottsmöllan som Kulturmiljöprogram för Halmstad anger ska gälla för riksintresseområdet för kulturmiljö.

Ett område för bostadsbebyggelse pekas ut vid Övraby (H12). Avsikten är att den nya bebyggelsen ska binda samman höghusen vid Tegelbruket med villaområdet Hålan. Stor hänsyn ska tas vid utformningen och utbredningen till fornlämningar och kulturmiljön i detaljplaneskedet. Av förslaget kan ruinen få en fin inramning, medan fornlämningar påverkas vid byggnation.

Kommunens förslag till justerad avgränsning av riksintresset

I samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019, fick Kulturmiljö Halland även uppdraget att bedöma riksintresseområdet Slottsmöllan-Övraby. Av deras redovisning framgår att del av områdets kulturhistoriska värden i nära anslutning till kyrkoruinen har reducerats till följd av uppförande av tre punkthus på Tegelbruket samt exploatering av kvarteret Mållan. Övraby kyrkoruin är idag det enda synliga spåret av Halmstad ursprungsplats och det går inte längre att utläsa medeltidsstadens utbredning. Värdet av denna del av området bedöms inte vara tillräckligt för att motivera området så som riksintressant för kulturmiljövården.

Kommunen anser att avgränsningen för riksintresset kan ändras och att Övraby kan utgå ur riksintresseområdet. Övraby kyrkoruin och medeltida historiska lämningar under markytan har fortsatt skydd som fornlämningar enligt Kulturmiljölagen.

Slottsmöllans industrimiljö är mycket välbevarad ur kulturmiljösynpunkt och området så som det redovisas i Kulturmiljöprogram för staden bedöms leva upp till befintlig motivering för riksintresset och bör kvarstå som riksintresse för kulturmiljövården.

Tyludden - Tylöns fyrplats (KN34)

Riksintresset utgörs av forn- och medeltida kustmiljö och badort som belyser kustnäringens utveckling över lång tid. I området finns förhistoriska gravrösen och bebyggelse från historisk tid så som lots- och fyrplatser, ett mindre fiskeläge och ”Tältstaden”, en tidig badortsbebyggelse med anknytning till arbetarrörelsen.

Översiktsplanen föreslår ingen förändrad markanvändning inom riksintresset men i nära anslutning till riksintresset, i norr, planeras en målpunkt för service och turism. Denna utveckling bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård negativt. En satsning på en målpunkt för utveckling av turistnäringen är ett led i förvaltandet av platsen och dess stora betydelse för kustnäringen. Gestaltningen ska ske med hänsyn till kulturmiljövärden i

området.

Tylöns fyrplats är ett statligt byggnadsminne och flera byggnader i området är upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt områdets värdefulla bebyggelse ska de rekommendationer för Tyludden och Tylöns fyrplats, som anges i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö Halland 2014), följas.

Halmstad - Innerstaden och Östra förstaden (KN35)

Riksantikvarieämbetet beskrev 1996 motiveringen till riksintresset som ”residens- och fästningsstad av medeltida ursprung, präglad av det tidiga 1600-talets planförnyelse och det expansiva skedet vid 1800-talets slut då den tidstypiska Östra Förstaden tillkom.”

Riksintresset tillgodoses genom att tillkommande bebyggelse utformas med hänsyn till värden i riksintresseområdet för kulturmiljövården. För utveckling av centrumutvecklingsområdet är "synliggöra - ett karaktäristiskt centrum" ett av ledorden. Med detta avses att historiska värden ska beaktas och synliggöras när centrum förtätas och utvecklas. I nu pågående arbete med fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum redovisas mer i detalj hur kommunen avser hantera riksintresset för Halmstads innerstad och Östra förstaden. Där föreslås planeringsinriktningar vilka syftar till att arkitektoniska värden, höjder och skala ska förhålla sig till stadskärnans historiska arv.

Kommunens förslag på ändrad avgränsning av riksintresset

I samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019, fick Kulturmiljö Halland även uppdraget att bedöma riksintresseområdet Halmstad- Innerstaden och Östra förstaden. Deras bedömning är att Halmstads innerstad fortsatt är av högt kulturhistoriskt värde och motsvarar Riksantikvarieämbetets motivering och uttryck för riksintresset. Men området har delvis förändrats genom stadsförnyelse samtidigt som delar av befintlig bebyggelse har uppvärderats sedan 1996.

Längs Dragvägen på Söder och på industrifastighet som tidigare tillhört Nordiska filt har storskalig bostadsbebyggelse uppförts. I dessa delar av området bedöms de kulturhistoriska värdena ha reducerats i en sådan omfattning att en ny avgränsning av riksintresset kan vara motiverat.

Kulturmiljö Halland föreslår också att riksintresset utökas med kvarteret Basilikan i väster, före detta järnvägsbron och Norra station samt Norre Katts park i norr samt kvarteren Jarlen, Juristen och Jungfrun som en förlängning av Östra förstaden mot norr.

Kommunen anser att gränserna för riksintresseområdet för Halmstads innerstad och Östra förstaden bör ändras enligt Kulturmiljö Hallands förslag.

Stjärnarps gods (KN36)

Stjärnaps gods är en herrgårdsmiljö med ursprung i 1600-talets dansktid. Godset och dess park omges av ädellövskog och öppet storskaligt produktionslandskap med bland annat märgelgravar. Flera av byggnaderna är upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Inom området är två cykelvägar samt kommunikationsreservatet utpekat. Cykelvägarna bedöms inte påverka riksintresset i negativ mening. Riksintresset berörs av ett utpekat kommunikationsreservat för framtida järnväg och motorväg. Eventuell flytt av motorvägen och utbyggnad av järnväg förväntas ske tidigast efter 2050. Syftet med reservatet är att hålla möjligheten öppen för framtiden och nuvarande markanvändning ska bibehålls i detta stråk. Ingen tillkommande bebyggelse kommer att tillåtas i stråket. För riksintresset innebär kommunikationsstråket i nuläget ingen påverkan, men vid en eventuell utbyggnad i framtiden kan riksintresset komma att påverkas.

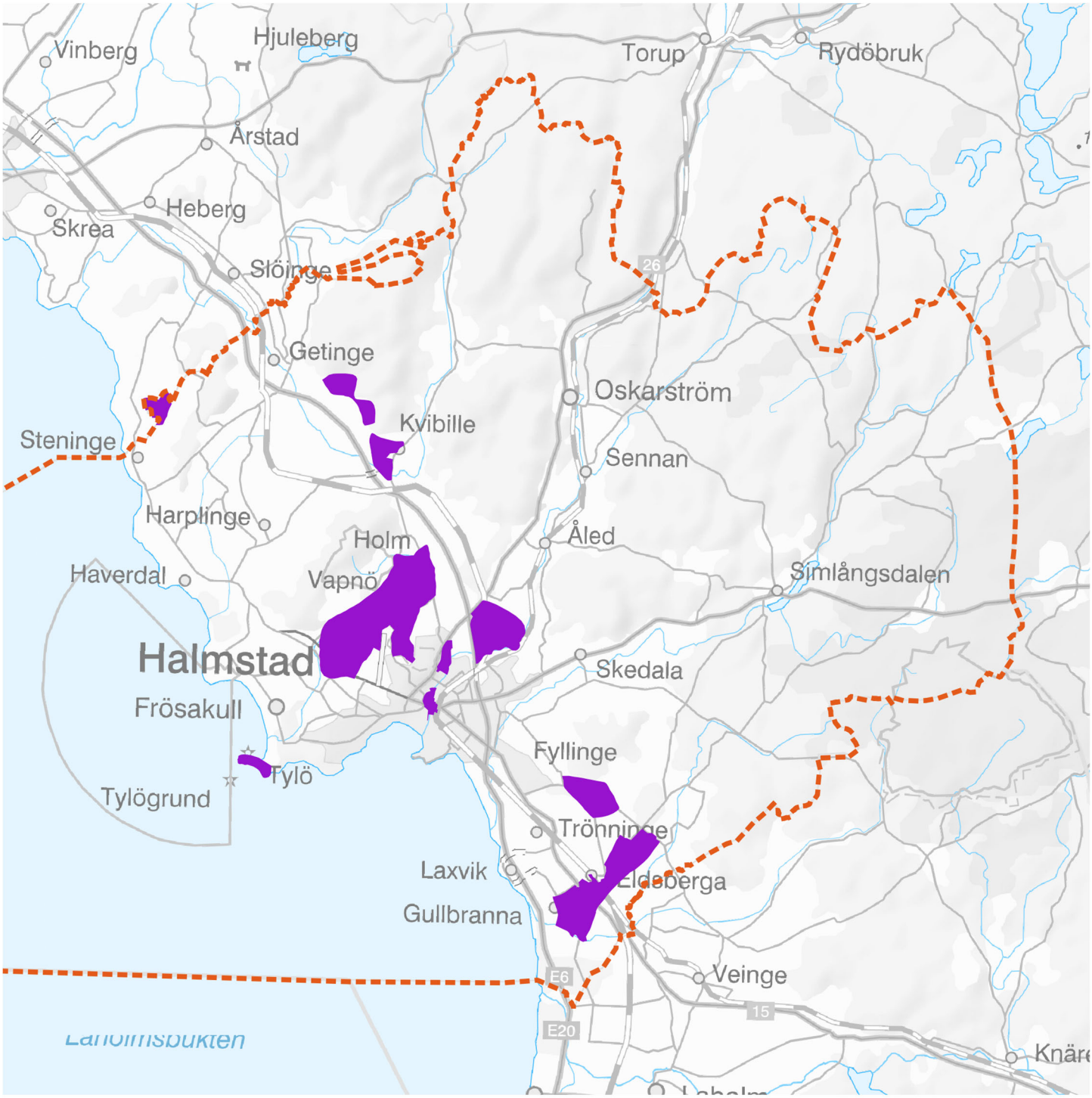
För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt områdets värdefulla bebyggelse ska de rekommendationer för Stjärnarps gods, som anges i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö

Halland 2014), följas.

Eldsbergaåsen (KN37)

Eldsbergaåsen med många förhistoriska lämningar och monumentala högar i dominerande lägen på åsen, tillsammans med medeltida kyrka och kyrkby samt Fladje gård med omgivande jordbruksmark, utgör riksintresse för kulturmiljö. Flera byggnader finns upptagna i byggnadsinventeringen över kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och området beskrivs i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun (Kulturmiljö Halland 2014). För att tillgodose riksintresseområdets höga kulturmiljövärden samt områdets värdefulla bebyggelse ska kulturmiljöprogrammets rekommendationer för Eldsberga följas.

I översiktsplanen föreslås ett utbyggnadsområde tillkomma (E1) och övrig utbyggnad begränsas genom en markerad tätortsgräns sydost om Eldsberga samhälle. En punkt för ortscentrum föreslås tillkomma inom del av riksintresset. Här kan högre bebyggelse tillkomma än i övriga Eldsberga. Vid detaljplaneläggning av ortscentrum och föreslaget utbyggnadsområde samt utveckling av gång- och cykelkopplingar inom riksintresset ska hänsyn tas till platsens kulturmiljövärden. Omgivningarna skyddas också av att området är av riksintresse för naturvården.



Riksintresse för kulturmiljövård Kommungräns

Riksintresse för värdefulla ämnen och mineraler

För att skydda de riksintressanta områdena med Hallandsgnejs i Bårarp, Nannarp och Äskered anger översiktsplanen att inga nya bostäder lokaliseras nära täkterna. Fyndigheten av Hallandsgnejs i Äskered berör även Falkenbergs kommun.

Riksintresseanspråket innehåller ingen avgränsning av fyndigheternas utsträckning.

M Riksintresse för ämnel och material Kommungräns

Riksintresse för kommunikationer (3 kapitlet §8 miljöbalken)

Vägar

- 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
- Hamnens anslutningsvägar Laholmsvägen, E6/E20 trafikplats 43

Ett flertal vägar av riksintresse passerar genom Halmstads kommun och möts vid Halmstads tätort. Översiktsplanens föreslagna utbyggnad kommer att påverka det riksintressanta vägnätet genom en ökad trafik. Målsättningen är dock att andelen biltrafik ska minska i förhållande till cykel och kollektivtrafik. Det finns planeringsinriktningar i översiktsplanen för att stödja fler resor med gång, cykel och kollektivtrafik, framförallt på korta och medellånga sträckor. Översiktsplanens bärande geografiska strategier "I Halmstad bygger vi längs stråken" och "I Halmstad är det lätt att resa hållbart" som påverkar var bostadsbyggandet är lokaliserat syftar till ett ökat hållbart resande. När hållbart resande ökar minskar påverkan på riksintresset. Detta ger förutsättning för en större andel långväga transporter på de riksintressanta vägarna. En ny väg mellan europaväg 6 och den riksintressanta hamnen, Halmstads hamn, byggs och planeras. Vägen innebär en väsentlig förbättring för Halmstads hamn samt ökar möjligheterna till hållbara godstransporter. Byggnation av första etappen av vägen pågår, för europaväg 6 byggs nu en ny trafikplats i södra delen av Halmstads tätort. För att riksintresset inte ska påverkas negativt bekostar Halmstads kommun också en ombyggnad av befintlig trafikplats 43. Den nya trafikplatsen ansluter även riksväg 15 till europaväg 6. För andra delen av vägen pågår arbetet med detaljplan och en omfattande dialog har förts med trafikverket för att ta hänsyn till riksintresset Västkustbanan.

Nya verksamhetsområden föreslås i översiktsplanen vilka har placerats i anslutning till huvudvägnätet för att ge goda förutsättningar för godstransporter. Två lägen för omlastningscentral finns föreslagna, i hamnen med närhet till både sjöfart, järnväg och väg samt vid Kistinge med närhet till järnväg och väg. Dessa lägen skapar förutsättningar för att ställa om till hållbara godstransporter.

Vägar av riksintresse – förslag på förändring

Laholmsvägen och väg 610 är utpekade som riksintresse för sin koppling till E6 och Halmstads flygplats. Trafikverket har i sin revidering av riksintressen för avsikt att ta bort denna koppling som riksintresse, vilket kommunen ställt sig positivt till. Kommunen har vid eventuellt nytt utpekande istället föreslagit att Wrangelsgatan och Järnvägsleden pekas ut.

Laholmsvägen och Västervallvägen är utpekade som riksintressen för sin koppling mellan E6 och hamnen. Kommunen har inom Trafikverkets revideringar av riksintressen föreslagit att dessa vägar inte längre ska utgöra riksintresse för kommunikationer när ny koppling mellan E6 och hamnen öppnar för trafik (Södra infarten).

Järnvägar

- 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. I översiktsplanen föreslås stationer tillkomma i Getinge, Trönninge och Åled. Halmstads kommun anser att det är viktigt att restiden värnas för de långväga resorna och nya stationer på Västkustbanan (Getinge och Trönninge) förutsätter andra tågsystem. Tågsystem för en station i Trönninge finns tackvare pågatåg Halmstad-Helsingborg samt planeras för markarydsbanan Halmstad-Hässleholm. Medan nytt tågsystem behöver införas mellan Halmstad-Göteborg innan station i Getinge kan tillkomma. En ny station föreslås även i Åled vilken bedöms påverka restiden men inte kapaciteten på järnvägen. En ny station i Åled kan innebära att det behöver tillkomma mötesspår längs sträcka vilket kan öka kapaciteten och därmed tillgodose riksintresset.

Resecentrum planeras invid järnvägsstationen i Halmstad med syfte att samla trafikslag och underlätta byten mellan olika kollektiva transportslag. Utvecklingen av resecentrum bedöms inte påverka riksintresset negativt då kapacitetshöjande åtgärder för personbangården är en förutsättning för planeringen.

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. Inom påverkansområde kring Halmstads flygplats får inga höga objekt tillkomma som kan påverka Försvarsmaktens verksamhet.

Hamn och farled

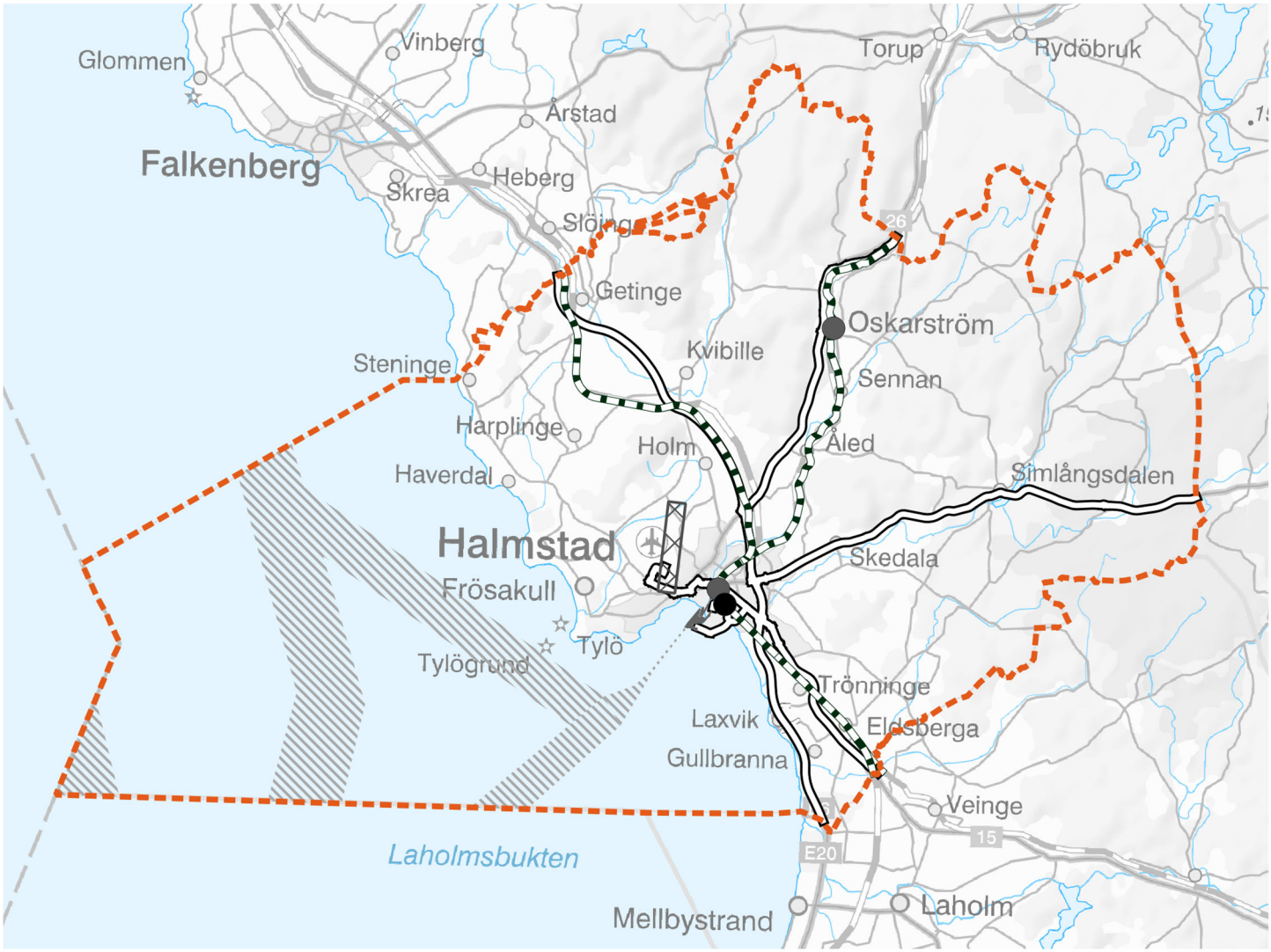
- Halmstads hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.
- Farleden, sträckan Halmstads angöring - Halmstads hamn, med tillhörande ankringsområde, utgör riksintresse med farledsklass 1. Skyddad höjd 75 m och skyddat djup 15 m.

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.

Hamn av riksintresse – förslag på förändring

I dagsläget sträcker sig riksintresset för hamnen långt upp i Nissan, och slutar vid Slottsbron i centrala Halmstad. Som en följd av att Halmstads kommun i kommunomfattande översiktsplan, plan för transportsystemet samt i centrumutvecklingsplanen föreslår ett vägreservat med ny bro över Nissan föreslår kommunen en ny angränsning för riksintresseområdet Hamn.

Området (V19) pekas ut i översiktsplanen för verksamheter som behöver koppling till hamn och hav, då denna verksamhetsmark med unika kvalitéer behöver tas omhand resurseffektivt. Oceanhamnen längre ut mot havet planeras att utvecklas för hamnverksamheten. Ny avgränsning av riksintresset hamn föreslås istället längre söderut närmre Nissans inlopp, fram till reservat för ny förbindelse över Nissan.



Kommungräns

Riksintresse för kommunikationer

Farled

Flygplats

Hamn

Järnväg

Järnväg bangård

Järnväg station

Vägnät

Riksintresse för vindbruk

Energimyndigheten beslutade 2013-12-16 om 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. Energimyndigheten betonar vikten av att området kan nyttjas fullt ut och anger att inom området bör företrädesvis tillståndspliktiga vindkraftverk etableras.

Kommunen är restriktiv till etablering av bostäder inom utpekat riksintresseområde. 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.

Då utpekat riksintresse för vindbruk ligger inom kontrollzon (CTR) för Halmstad City Airport anser kommunen, i strid mot Energimyndighetens utpekande, att riksintresset för civilt flyg ska prioriteras framför etablering av vindkraft i området.
Halmstads flygplats är av betydelse för Försvarsmaktens luftvärnsregemente Lv 6 och har därmed koppling till riksintresse för totalförsvaret. Dessutom berörs även påverkansområde kring riksintresset för totalförsvaret militära del väderradar som omfattar väderradar på Bjäre i Båstads kommun.

Även riksintresset för civilt flyg för Ängelholms flygplats berörs genom att utpekat riksintresse för vindbruk ligger inom MSA- yta för denna flygplats enligt Boverkets karta över riksintressen (läst 2020-05-12).

Med bakgrund av detta har kommunen har gjort avvägningen att flygsäkerheten vid flygplatsen ska ges företräde framför uppförande av vindkraft inom flygplatsens kontrollzon. Kommunen föreslår därför att riksintresset för vindbruk utgår i sin helhet.

Riksintresse för vindbruk Kommungräns

Riksintresse och områden av betydelse för totalförsvaret

Kommunen tillgodoser riksintressen för totalförsvarets militära del genom att inte föreslå någon förändrad markanvändning inom riksintresseområdena.

Enligt miljöbalken 3 kapitlet §9 ska områden av riksintresse för totalförsvaret skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Även mark och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska s långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen.

Riksintressen för totalförsvarets militära del omfattas av 3 kapitlet 10§ miljöbalken och har därmed företräde vid en avvägning mellan oförenliga riksintressen. Områden av betydelse för totalförsvarets militära del omfattas inte av detta företräde utan ska istället likställas med andra områden av betydelse. Riksintressen för totalförsvarets militära del omfattar dels riksintressen som kan redovisas öppet, dels riksintressen som av sekretesskäl inte får redovisas öppet. För de öppet redovisade riksintressena anger Försvarsmakten avgränsning, påverkansområden och värdebeskrivning. De anläggningar som är av riksintresse men som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet, redovisar Försvarsmakten med ett påverkansområde och en generell värdebeskrivning. På grund av försvarssekretess är det endast Försvarsmakten som kan göra bedömningen av om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom riksintresseområdena och områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarsmakten. De ärenden som ska remitteras specificeras i den redovisning av riksintressen för totalförsvarets militära del i Hallands län som Försvarsmakten årligen tar fram. 2019 hade denna redovisning rapportnummer FM 2019-26734:1 bilaga 6.

I översiktsplanen redovisas totalförsvarets riksintresseområden enligt miljöbalken 3 kapitlet 9 § andra stycket med tillhörande påverkansområden (omgivningspåverkan) samt områdena av betydelse för totalförsvaret (miljöbalken 3 kapitlet 9 § första stycket) som markanspråk.

Halmstads kommun berörs av följande öppet redovisade riksintressen för totalförsvaret militära del:

- Mästocka skjutfält (Berör även Laholms kommun)
- Nyårsåsens skjutfält
- Halmstads övningsfält med skjutbanor
- Ringenäs skjutfält

Halmstads kommun berörs också av övriga riksintressen som, helt eller delvis, inte kan redovisas öppet samt områden av betydelse för totalförsvaret:

- Ett påverkansområde Övrigt, öster om Kvibille
- Påverkansområden för buller eller annan risk i anslutning till skjut- och övningsfält av riksintresse för totalförsvaret.
- Påverkansområde väderradar på Bjäre
- Påverkansområde civil flygplats, Halmstad flygplats
- Områden med särskilt behov av hinderfrihet

Försvarsmakten har i sin redovisning av riksintressen för totalförsvarets militära del i Hallands län 2019 (FM 2019-26734:1 bilaga 6) specificerat områden kring skjutfälten som utgår påverkansområden för buller eller annan risk samt områden med särskilt behov av hinderfrihet. Även övriga påverkansområden kring anläggningar med betydelse för militärt ändamål, inklusive väderradar, redovisas. Inom påverkansområden för buller eller annan risk får inte störningskänslig bebyggelse tillkomma. Inom samtliga påverkansområden ska Försvarsmakten remitteras plan- och lovärenden som kan påverka deras intressen eller begränsa deras möjligheter att använda sina skjutfält

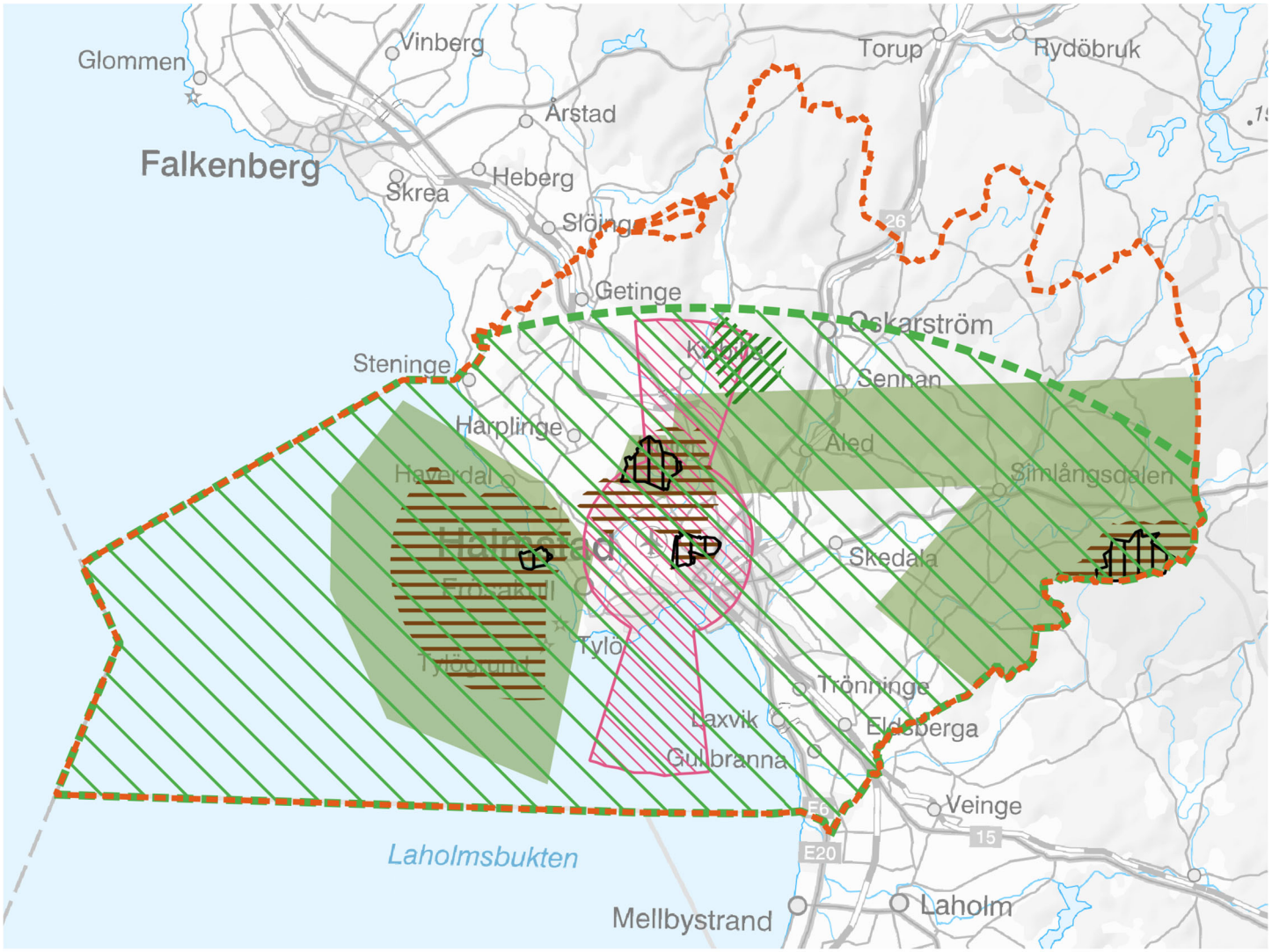
och där till knutna verksamheter eller annan militär verksamhet.

Halmstads flygplats pekades 2019 ut som ett område med betydelse för totalförsvarets militära del i Försvarsmaktens redovisning av riksintressen för totalförsvarets militära del i Hallands län 2019 (FM 2019-26734:1 bilaga 6).

Försvarsmaktens angivna hinderfria områden berör i Halmstad in- och utflygningssektorer till Mästocka skjutfält, områden kring Nyårsåsen och Ringenäs skjutfält, inklusive områden ut över havsvattnet samt påverkansområdet kring Halmstads flygplats. Inom dessa områden får inga höga objekt tillkomma som kan påverka Försvarsmaktens verksamhet och ärenden som kan inkräkta på områdenas hinderfrihet ska remitteras till Försvarsmakten.

Generellt för hela landet gäller att objekt högre än 20 m utanför sammanhållen bebyggelse, och för högre objekt än 45 m inom sammanhållen bebyggelse, ska remitteras till Försvarsmakten. Försvarsmakten definierar sammanhållen bebyggelse som områden som utgör tätort på lantmäteriets översiktskarta 1:250 000.

Ingen markanvändning som kan komma i konflikt med de olika riksintressena för försvarets verksamheter pekas ut i översiktsplanen. Inom påverkansområde för buller och annan risk pekas ett vägreservat ut vid Vapnödalen samt en mindre del verksamhetsmark (V20) vid Kvibillemotet. Dessa användningar är förenliga med påverkansområdet. Bostadsbyggnation i norra Halmstad (H13) inkräktar inte på riksintresset eller påverkansområdet. För att inte heller medföra ökad biltrafik avser trafikmatningen ske norr ifrån Kårarpsleden. Stranden vid Ringenäs pekas till en mindre del ut som "Stränder för turism och andra upplevelsevärden" inom påverkansområdet vid Ringenäs skjutfält. Funktionen som avses är parkeringsmöjligheter och entré till stranden vilket redan idag är etablerat.



Riksintresse för totalförsvar på land

Område med särskilt behov av hinderfrihet

Påverkansområde civil flygplats

Påverkansområde för buller och annan risk

Påverkansområde väderradar

Påverkansområde övrigt

Kommungräns

Riksintresse för särskilda hushållningsbestämmelser

Högexploaterad kust

Kustområdet i Halland omfattas av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten. Området i sin helhet är enligt 4 kapitlet §2 miljöbalken av riksintresse och inom kustområdet ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Miljöbalkens 4 kapitel §4 anger också att inom kustområdet får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna.

Kustområdet räknas till högexploaterade kust och syftet med att peka ut som riksintresse är 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.

Utpekade område i översiktsplanen inom högexploaterad kust ligger i linje med detta. Utbyggnadsområden som föreslås ligger inom tätorterna som växer med förtätning och in mot land, istället för att bre ut sig längs med havet. Planeringsinriktning 1.5 reglerar att inte spridd bebyggelse tillkommer inom området.

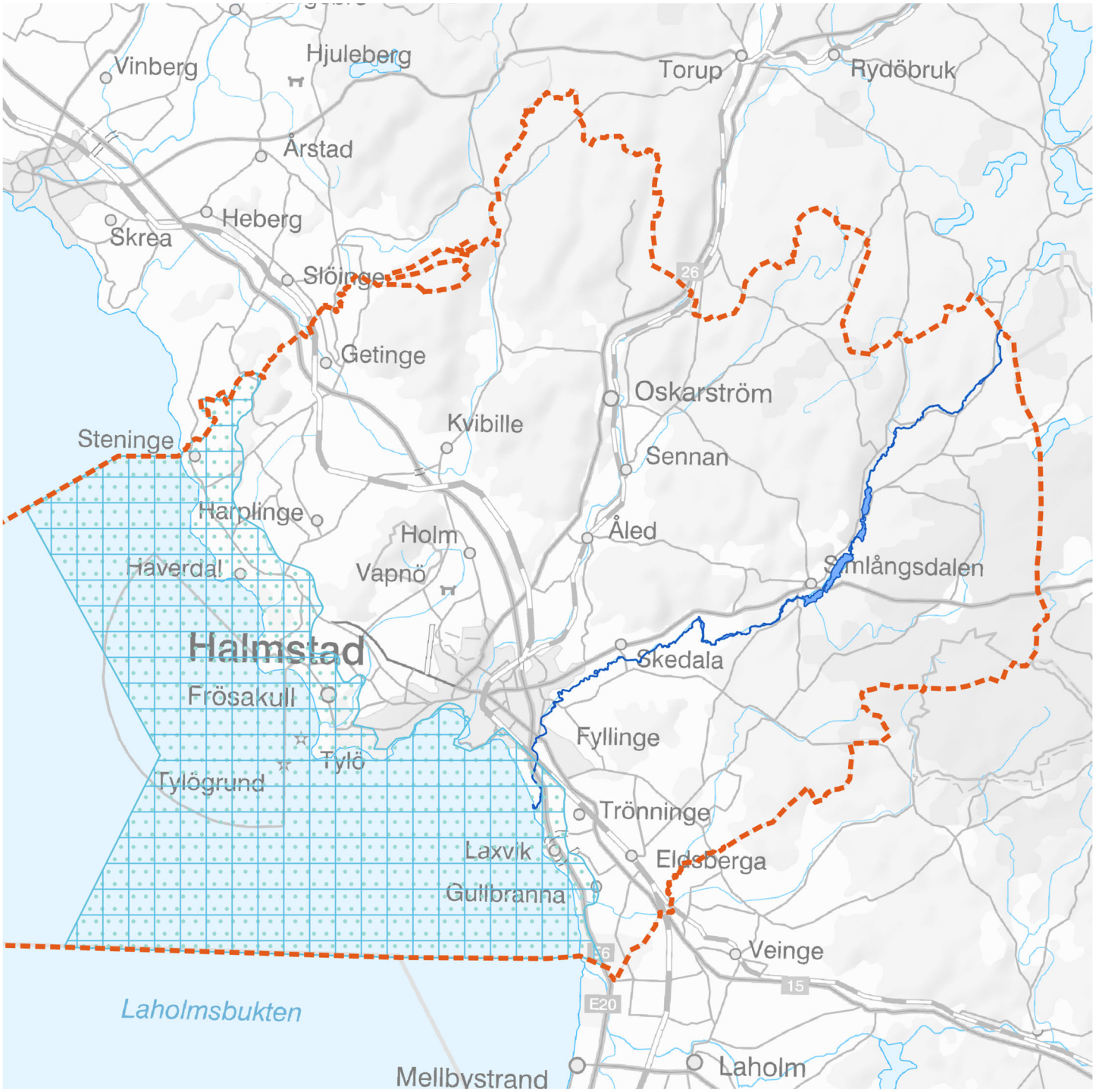
Rörligt friluftsliv

Översiktsplanen tillgodoser riksintresse för turismens och friluftslivets intressen inom högexploaterad kust genom att skydda det värdefulla kustlandskapet och bevara naturstränder och oexploaterade sträckor. I riksintresseområdet tillkommer normalt inte 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. Bland annat anges en profilering av stränderna där exploatering endast tillåts i fåtal utpekade målpunkter för utveckling av service och verksamheter knutna till turism och friluftsliv.

Skyddade vattendrag - Fylleån

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 att bevara fiskens vandringsmöjligheter och strategier mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada för vattendraget.



Riksintresse för rörligt friluftsliv
Riksintresse för högexploaterad kust
Riksintresse för skyddade vattendrag
Kommungräns

Natura 2000

Aleskogen (SE0510123)

För att tillgodose Aleskogens värden har planeringsinriktningar för skydd av stränder med höga naturvärden och ekologiskt känsliga områden satts upp i översiktsplanen. Åtgärder (inklusive förändrad hydrologi) som kan skada områdets naturvärden får inte komma till. Översiktsplanen föreslår ett vägreservat och reservat för klimatanpassningsåtgärder öster om Aleskogens Natura 2000-område. De föreslagna reservaten ger möjlighet att, om det bedöms vara lämpligt, kombinera framtida vägutbyggnad med klimatanpassningsåtgärder. I kommande skeden av planering och projektering av vägen och eventuellt klimatanpassningsskydd ska anpassning ske efter områdets naturförutsättningar och hydrologi samt de krav som följer av närheten till Natura 2000-området.

Aleskogen har fått formellt skydd genom 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. Planeringsinriktningar 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. Planeringsinriktningar för att skydda hotade arter och särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden har formulerats.

Bögilt (SE0510153)

Gården Bögilt med sitt välhävdade 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. Planeringsinriktningar 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.

Fröllinge (SE0510162)

Bokskogarna i Fröllinge 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. Natura 2000 området tillgodoses i översiktsplanen genom att bevara fiskens vandringsmöjligheter och strategier mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada för vattendraget.

Enligt Rambölls bedömning i Fördjupad konsekvensbedömning av ÖP påverkan på Fylleån, Natura 2000, 2021-07-02, är risken för negativ påverkan på Natura 2000-området prioriterade bevarandevärden så som lax, utter och bottenfauna liten. Exploateringen som föreslås i översiktsplanen innebär inga fysiska åtgärder som berör ån och riskerar inte att påverka värdefulla meandrande eller forsande sträckor, åns bottenstruktur eller arternas möjligheter till vandring i vattendraget.

Dock kan ett ökat antal invånare medföra ett mer intensivt friluftsliv vid stränder och på vattnet vilket kan störa fågelliv och övrigt djurliv. Enligt bevarandeplanen kan intensiv båttrafik (även paddling och rodd) förmodligen störa laxens lek. Det gäller särskilt perioden oktober – mitten av april. Även nejonögonens och andra fiskars fortplantning kan störas.

Den bebyggelseexploatering som föreslås i Simlångsdalen innebär ett marginellt markingrepp inom Natura 2000-området, då det endast är område S2 som tangerar värdet. Exploateringen innebär att mark som i nuläget utgörs av obrukad åkermark, hagmark och skogsmark omvandlas till bostadsområde med högre andel hårdgjord yta. Hårdgjorda ytor förhindrar vatten från att infiltreras ner. Det finns därför en risk för att vattenföringen och vattenmiljön i Fylleån indirekt kan påverkas av bebyggelseexploateringen om åtgärder inte vidtas. Lämplig dagvattenhantering utreds i detaljplaneskedet. Den planerade bebyggelsen i Simlångsdalen är genom Banvallsleden väl avskild från området närmast strandlinjen.

I Marbäck föreslås två nya exploateringsområden; M1 och M2. Vid Marbäck har det under en lång tid bedrivits industriell verksamhet och undersökningar visade på höga halter tungmetaller i ett grundvattenprov samt i marken mellan anläggningen och Fylleån. År 2016 genomfördes en undersökning som visade på generellt låga metallhalter och sammantaget konstaterades att det inte gick att påvisa någon påverkan på ån av metallföroreningar från industrin, men att marken är lokalt förorenad. Ramböll konstaterar i den fördjupade konsekvensbedömningen att potentiellt förorenade områden föranleder en viss risk för föroreningsspridning vid upplag och hantering av schaktmassor i byggskedet för exploateringsområdena M1 och M2. Det skulle kunna medföra en negativ effekt för Natura 2000-områdets bevarandevärden. Nyanlagda hårdgjorda ytor i kombination med förorenade massor, kan medföra en synergistisk kumulativ effekt och verka negativt för vattendraget och bevarandearterna om åtgärder inte vidtas. Den förorenade marken bör därför saneras innan byggnation för att undanröja markförorening.

De tillkommande 150 nya bostäderna i Marbäck kommer att anslutas till nu framdragen spillvattenledning vilket bedöms som positivt. Dagvatten behöver vidare omhändertas lokalt och på ett hållbart sätt i enlighet med planeringsinriktningarna i översiktsplanen.

I Halmstad berörs Fylleån av ett nytt bostadsområde, Olofstorp H22, som planeras för 800 bostäder. H22 ligger cirka 100 meter öster om Natura 2000-områdets gräns och utgör idag en relativt ostörd livsmiljö för växter och djur. Området består av jordbruksmark och skogsområde.

Enligt Rambölls fördjupade konsekvensbedömning för Fylleån innebär exploateringen ökad andel hårdgjord yta. Det finns risk för att vattenföringen och vattenmiljön i Fylleån indirekt kan påverkas av bebyggelseexploateringen om åtgärder inte vidtas. Belastning från näringsämnen och bekämpningsmedel från jordbruksmarken minskar dock då området omvandlas till bostadsbebyggelse.

Ny förbindelse över Fylleån i form av en bro mellan Olofstorp och Andersberg, kan innebära ett stort markingrepp inom Natura 2000-området och bedöms kunna medföra negativa effekter för vattendraget och dess bevarandearter om åtgärder inte vidtas i såväl byggskedet som driftskedet. I byggskedet bedöms föreslagen bro kunna medföra

påverkan genom uppkomst av grumling vid schaktarbeten nära ån och påverkan på vattenföringen om en temporär grundvattensänkning krävs i syfte att säkerställa arbete i en torr miljö. Även avverkning av strandnära vegetation samt utsläpp från punktkällor kan vara problematiskt. I driftskedet kan en ny bro innebära ett hinder eller en fara för djur, såsom bevarandearten utter, vilka rör sig längs med vattendraget på land eftersom djuret riskerar att bli påkört. Om åtgärder för bron vidtas för att minimera påverkan i såväl byggskedet som driftskedet, bedöms påverkan på Natura 2000-områdets bevarandevärden kunna minimeras. En tillkommande broförbindelse kan även medföra påverkan från tillkommande mänsklig aktivitet på och kring bron såsom nedskräpning samt påverkan från buller och ljus.

Närrekreation längs med Fylleån ska bevaras och utvecklas. Ett ökat antal invånare i området medför ett mer intensivt friluftsliv längs med ån och på vattnet vilket kan störa fågelliv och övrigt djurliv. Detta skulle således kunna medföra en negativ konsekvens för bevarandevärdena i Natura 2000-området vid utbyggnad av H22 enligt Ramböll.

Sammanfattningsvis bedöms påverkan på Fylleåns bevarandevärden enligt Natura 2000 främst kunna påverkas negativt av ökad mänsklig aktivitet som en följd av föreslagna bostadsområden enligt översiktsplanen.

Föreslaget verksamhetsområde Norra Villmanstrand (V1), och utpekat område för utveckling av turism nordväst om V1, innebär att jordbruksmark i anslutning till Fylleån kommer att exploateras. Väster om dessa områden pekar översiktsplanen ut grönytor längs Fylleån som är särskilt viktiga att bevara. I direkt anslutning till V1 planeras utveckling av ett grönt stråk för att binda samman grönområden och tillskapa en grön infrastruktur i den bebyggda miljön.

Rambölls fördjupade konsekvensbedömning av ÖP påverkan på Fylleån, Natura 2000 konstaterar att V1 ligger utanför Natura 2000-områdets geografiska avgränsning. Exploateringen innebär dock att nuvarande jordbruksmark kan omvandlas till verksamhetsområde med högre andel hårdgjorda ytor vilket kan innebära risk för att vattenföringen och vattenmiljön i Fylleån indirekt kan påverkas av bebyggelseexploateringen om åtgärder inte vidtas.

Dagvattenhanteringen kommer enligt översiktsplanen att utredas i samband med detaljplanering. Dagvattenhanteringen ska utformas enligt översiktsplanens planeringsinriktningar och grönytor ska tillföra mervärden och stärka områdets ekosystemtjänster. På detta sätt minskar risken för påverkan på Natura 2000. Exploateringen innebär att påverkan från jordbruket i området med belastning från näringsämnen och bekämpningsmedel till Fylleån minskar och ger således en positiv effekt. Även utbyggnad av dagvattendammar inom verksamhetsområdet för att klara skyfallssituationer är positivt för vattendraget.

Översiktsplanen föreslår att grönytor och gröna kopplingar längs med Fylleån bevaras, vilket bedöms vara positivt för Natura 2000-områdets bevarandevärden. Detta då det skapas en fysisk distans mellan föreslagen exploatering och Fylleån vilket främjar bevarandet av den biologiska mångfalden och minskar risken för fragmentering av viktiga livsmiljöer.

Gårdshult (SE0510090)

Det ålderdomliga kulturlandskapet kring Gårdshults by skyddas som naturreservat och ligger inom ett större område av riksintresse för naturvård. Planeringsinriktningar 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 förslås 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.

Enligt bevarandeplanen för natura 2000-området Haverdal (2005-12-28) är områdets fossila inlandsdyner, strandhak samt klapperstensvallar av stort värde och områdets naturtyper ska ha gynnsam bevarandestatus. Bevarandeplanen anger också att området har goda badmöjligheter och är mycket välbesökt framförallt under sommarhalvåret. I Haverdal ligger en av kommunens allmänna badplatser vilket inte bedöms påverka natura 2000-värdet negativt. Planeringsinriktningar 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)

Hästilts ålderdomliga jordbrukslandskap med hävdade slåtterängar och naturbetesmark i skogsmiljö är av riksintresse för naturvården. Planeringsinriktningar 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 upplevelsen av områdets kulturlandskap 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. Klövaberget är tillsammans med Lillared skyddat som naturreservat. Planeringsinriktningar 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 ingåri 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 planeringsinriktningar 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.
Planeringsinriktningar 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.

Ringenäs skjutfält (SE0510167)

Inom Ringenäs 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. Planeringsinriktningar 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. Länsstyrelsen beslutade 2020 att utvidga Råmebo 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 Falkenbergs kommun. Området redovisat som värdefullt område med höga naturvärden. I översiktsplanen föreslås ingen förändring av markanvändningen som kan påverkar Natura 2000-värdena.

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. Planeringsinriktningar 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. Längs Kustvägen i Steninge ger översiktsplanen möjlighet till utveckling av verksamhet kopplat till bad, strandliv, friluftsliv och natur. Utvecklingen som förslås ska vara småskalig och anpassas till områdets karaktär och bedöms därför inte påverka det värdefulla kustlandskapets Natura 2000-värden negativt.
Planeringsinriktningar 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 utpekat 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 rekreationsvärden som ska bevaras. Området är sedan 2015 naturreservat. Planeringsinriktningar att värna hotade arter och särskilt ekologiskt känsliga områden har formulerats. Stövlaberget ingår i ett större område som pekats ut som stort opåverkat område.

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 rekreationsvärden 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 planeringsinriktningar 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 planeringsinriktningar 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. Planeringsinriktningar för särskild hänsyn till ekologiskt känsliga områden, inklusive havet och värdefulla grundbottnar, samt hotade arter har formulerats.

Tönnersjömålet och Mästocka skjutfält (SE0510014)

Våtmarksområde med högmossar, kärr och mycket värdefulla ljunghedar 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 ädellövskogsklädda sluttningar. Området är naturreservat och ligger i ett område där kommunen inte föreslår förändrad markanvändning.

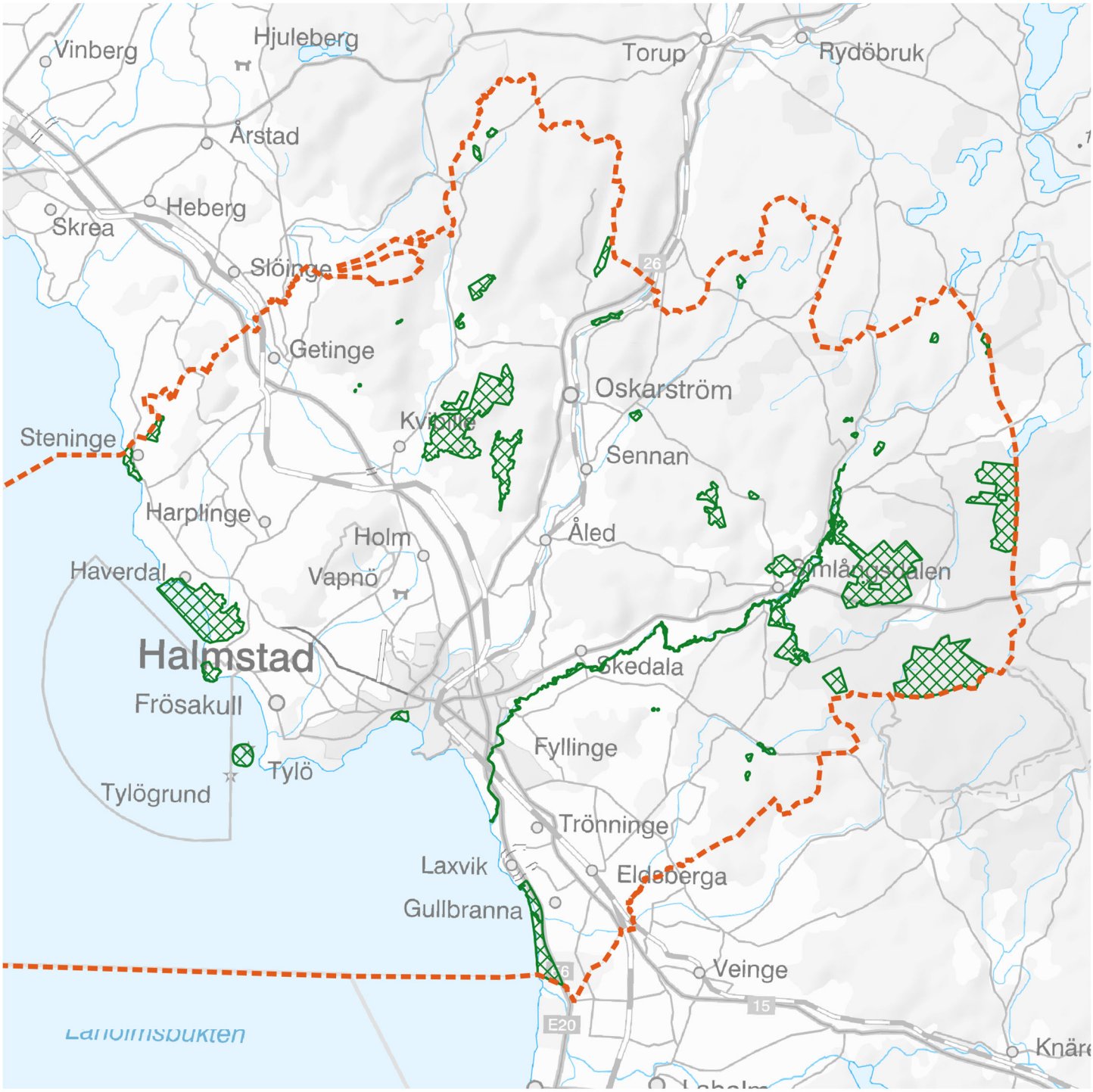
Vapnö Mosse (SE0510131)

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. Planeringsinriktningar 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.

Virsehatt (SE0510028)

Virsehatt 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.



Natura 2000 Kommungräns

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. Längs stråken sker tätortsutveckling och bostadsbebyggelse, service, verksamheter och kollektivtrafik tillkommer och koncentreras. I huvudsak går stråken längs vägar av nationell betydelse och binder i sin förlängning samman Halmstad med sina grannkommuner och omvärlden både med kollektivtrafik och andra kommunikationer. Mellan stråken bevaras gröna kilar. I de gröna kilarna prioriteras bevarandet av natur och jordbruksmark. På så sätt minimeras fragmentering av jordbruksmarken och hela sammanhängande områden med jordbruksmark, skog och opåverkade områden kan bevaras.

Transportsystem

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 en regional tillväxtmotor är E6/ E20 samt Västkustbanan mycket viktiga. Västkustbanan behöver byggas ut i sin helhet. Söderut är även väg 15 samt kopplingen mellan Västkustbanan och Markarydsbanan av strategisk betydelse för förbindelserna med Laholm och norra Skåne. Österut är väg 25 viktig för såväl Halmstad som andra berörda kommuner, då den bildar en tvärförbindelse genom landet från kust till kust. Godsflödena är betydande och en viktig länk för hamnverksamheten. Mot nordöst är väg 26 viktig, men även Halmstad- /Nässjöbanan i förbindelserna mellan sydvästra Småland/Hylte och Halmstad. Halmstads kommun förespråkar trafiksystemet på HNJ-banan renodlas och prioriteras för arbetspendlare.

Framtida stationslägen i Halmstads kommun 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 delen av Falkenbergs kommun. En framtida tågstation i Trönninge kan förbättra pendlingsmöjligheterna både för Halmstads och Laholms kommun. En tågstation i Trönninge skulle få en närhet till verksamhetsområdet vid Kistinge som även planeras byggas ut, arbetspendlingen skulle då underlättas. Det finns starka pendlingsrelationer mellan Trönninge/Kistinge och Laholm varför en tågstation i Trönninge skull gagna Laholms kommun. Halmstads kommun ser ett behov av att även förbättra kopplingarna för cykel mellan Trönninge och Laholms kommun respektive Getinge och Falkenbergs kommun. Ett nytt stationsläge utöver Oskarström på HNJ-banan föreslås i Åled, men detta skulle ha en mer lokal påverkan.

Halmstads kommun avser bibehålla befintlig flygplats. Flygplatsen är av regionalbetydelse med betydelse för grannkommunerna. Den är även av riksintresse ur civil synpunkt.

En Transportplan för Halmstads kommun har tagits fram parallellt med översiktsplanen, innehåll i de båda planerna är fullständigt integrerade och stödjer varandra.

Externa handelsetableringar

Halmstad har två halvexterna handelsområden, Flygstaden och Stenalyckan/Hallarna, och utöver detta en del skrymmande handel utspridd i staden. Halmstads kommuns ambition är att Flygstaden och Hallarna/Stenalyckan 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, kustvattnet och åarna

Halmstads kuststräcka gränsar till kusten i Falkenbergs och Laholms kommuner. Laholmsbukten är en gemensam angelägenhet för Halmstads, Laholms och Båstads kommuner. Halmstads kommun har i översiktsplanen gett 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. En statlig havsplanering pågår och en planen har varit ute på granskning. Utanför Halmstads kust planeras för försvar, sjöfart och yrkesfiske. Längre ut planeras även för natur och energiutvinning. Detta påverkar både Halmstads och angränsande kommuner, men ligger väl i linje med Halmstads kommunala havsplaneringen.

Både Nissan och Suseån är vattendrag som är översvämningskänsliga och som förutom Halmstads kommun även berör Falkenbergs och Hylte kommuner. Samverkan kring dessa vattendrag och dess påverkan på framförallt bebyggelse är därför viktig framgent.

Tillrinningsområde för dricksvattentäkt

Tillrinningsområde för vattentäkter är större områden som berör kommungränsen mot Falkenbergs och Hylte kommuner. Samverkan kan behövas mellan Halmstads kommun och Falkenbergs och Hylte kommuner.

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 norr om Slättåkra gränsar till Hylte och Falkenbergs kommun.
Myrområdet i Sävsered gränsar mot Ljungby kommun. Halmstads kommun ser positivt på samverkan med grannkommunerna där hänsyn tas till opåverkade områden vid kommungränsen.

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 ser positivt på 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.

Halmstad avser att i en rullande översiktsplaneprocess som ett följduppdrag till översiktsplanen ta fram ett tematiskt tillägg för hållbar energi såsom sol och vind.

Hamnverksamhet

För att skapa ett starkare och mer konkurrenskraftigt hamnbolag och stärka den regionala utvecklingen har hamnen i Halmstad och Varbergs hamn en gemensam organisation. Den nyetablerade färjeförbindelse med Danmark påverkar såväl havsplaneringen som närliggande kommuner, då förbindelsen även är till gagn för dem.

Laholmsbuktens VA AB

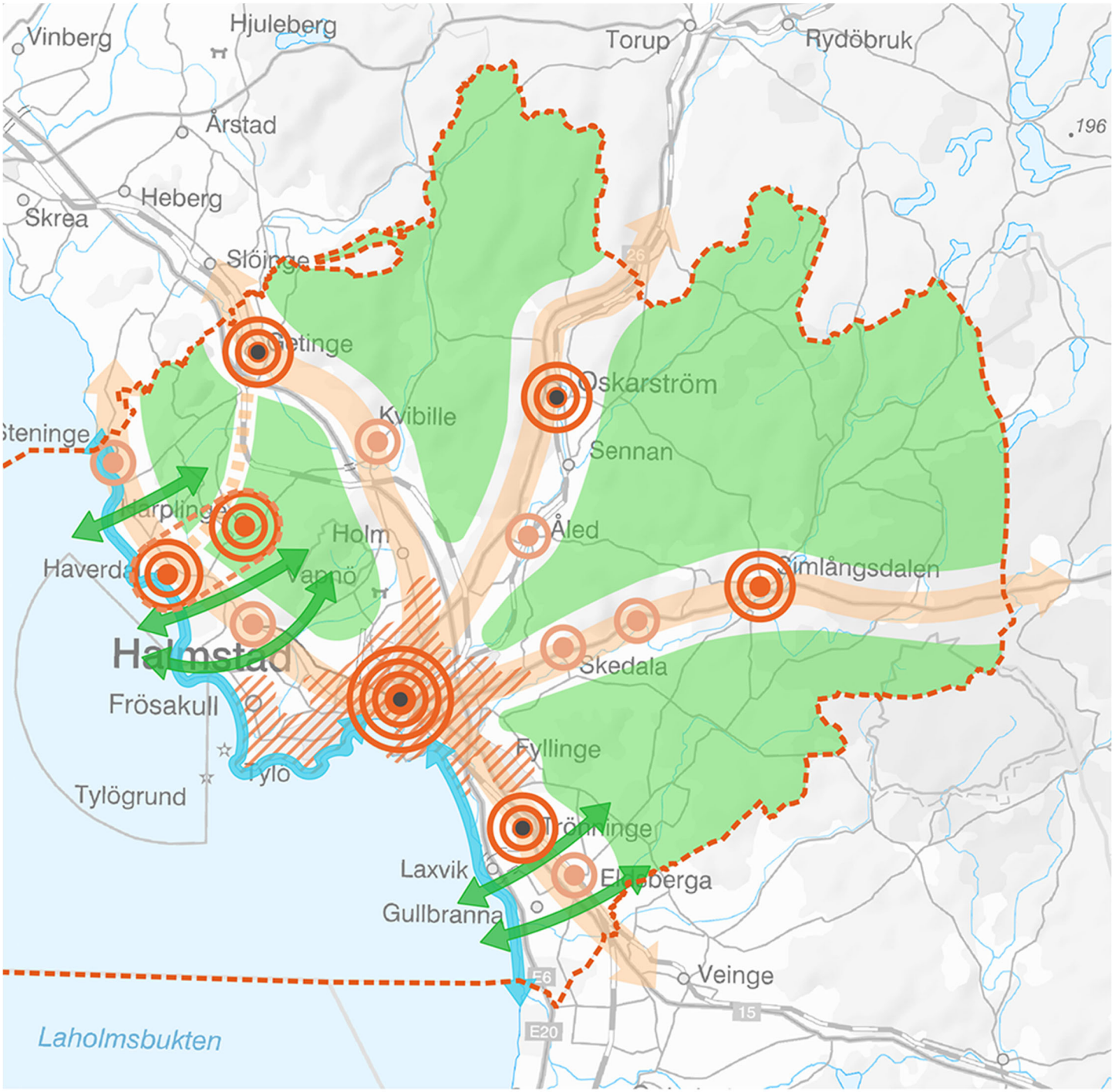
Ett gemensamt bolag ansvarar för vatten- och avloppsförsörjningen i Halmstads och Laholms kommuner. Syftet är att säkra vattenförsörjningen och få en effektivare och resursstarkare organisation. Verksamheten omfattar produktion och distribution av dricksvatten, omhändertagande och rening av spillvatten samt omhändertagande av dagvatten. En VA-plan för Halmstads kommun har tagits fram parallellt med översiktsplanen, innehåll i de båda planerna är fullständigt integrerade och stödjer varandra.

För att klara framtidens dricksvattenförsörjning för en ökad befolkning kan en uppkoppling mot Bolmen bli aktuell på lång sikt. Detta skulle påverka såväl Halmstads. som Ljungby kommun. Ledningsdragningar behöver utredas och reservat avsättas för ändamålet. Riksintresse för en sådan ledning kan tillkomma. Blir frågan aktuell föreslås denna hanteras som ett följduppdrag i en rullande översiktsplaneprocess.

Försvarsmakten

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. Dessutom påverkar Bjäre väderradar delar av Halmstads kommun i avseende begränsning av höga objekt. Generellt för hela landet gäller att objekt högre än 20 m utanför samlad bebyggelse, och för högre objekt än 45 m inom sammanhållen bebyggelse, ska remitteras till Försvarsmakten. Se vidare under avsnittet om riksintressen.


Vinberg
Hjuleberg
Torup
Rydöbruk
Årstad
196
Heberg
Skrea
Slöinge
Getinge
Oskarström
Kvibille
Steninge
Sennan
Harplinge
Holm
Åled
Haverdal
Vapnö
Simlångsdalen
Halmstad
Skedala
Frösakull
Fyllinge
Tylö
Tylögrund
Tröinge
Laxvik
Eldsberga
Gullbranna
Veinge
E6
15
E20
Laholmsbukten
Kommunikationsnod
Regional tillväxtmotor
Servicesamhälle
Bostadsort
Samband mellan orter
Centralort
Gröna kopplingar
Grönblå stråk
Tillkommande stråk
Huvudstråk
Gröna kilar

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

Kommunen föreslår ett antal områden för Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) i kommunens östra stråk med syfte att utveckla detta för turism och rekreation. Det östra 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 och i anslutning till orterna. Avsikten är att kunna utveckla östra stråket för turism och rekreation samt ortsutveckling så att även service får förutsättningar att utvecklas i dessa orter. Avsikten är att locka både invånare och turister till Hallands inland.

Utpekade LIS-områden berörs av flera riksintressen. I samband med planläggning kan det behövas mer detaljerade studier för att säkerställa att riksintressena inte påtagligt skadas.

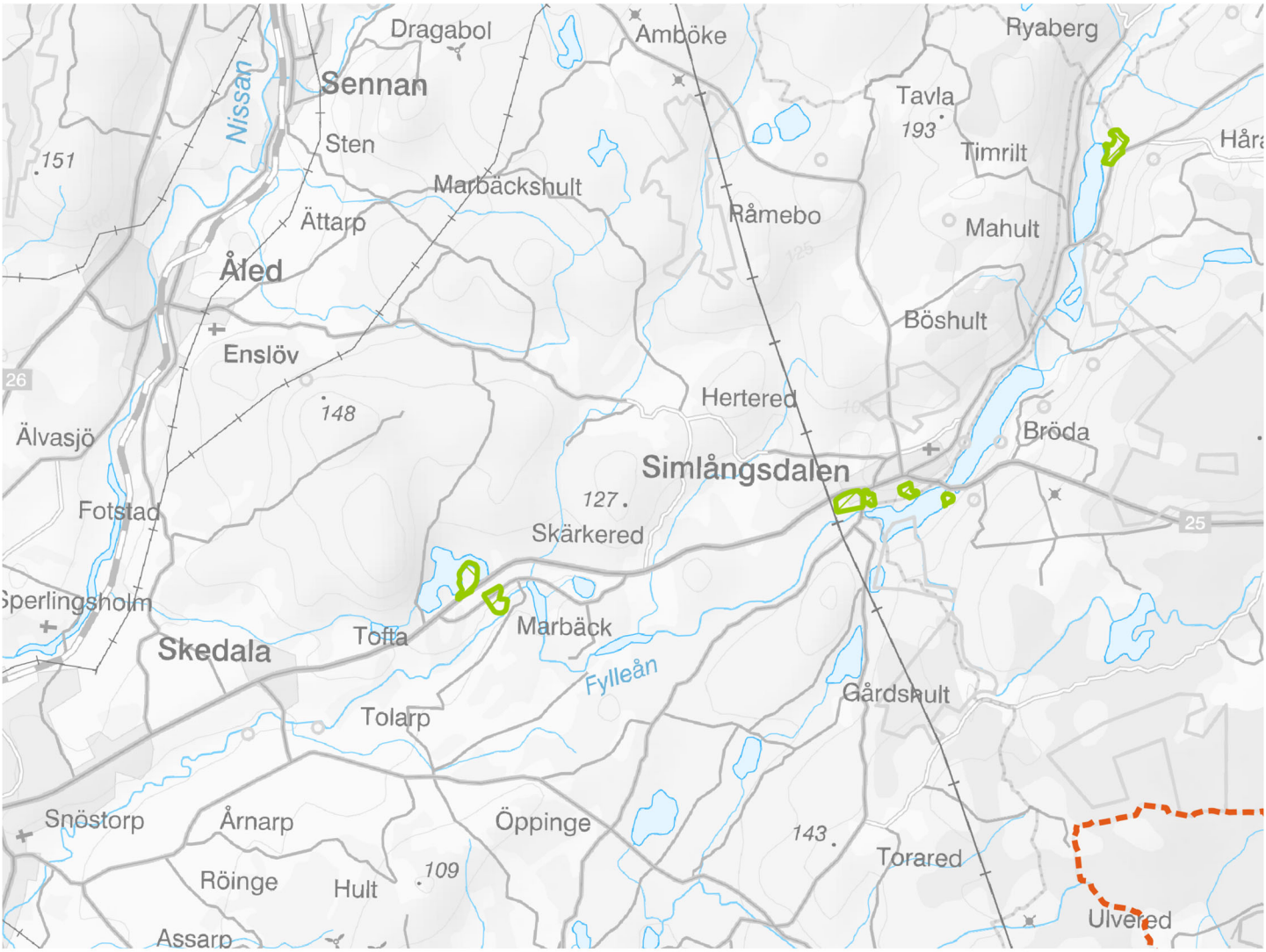
Föreslagna LIS-områden

Föreslaget LIS-område vid gården Ön i Torvsjön syftar till att möjliggöra redan idag en utnyttjad lägerverksamhet som bör kunna utveckla sin verksamhet samt stärka området för rekreation. Området är redan ianspråktaget och allmänhetens tillgänglighet ska genom utvecklingen bibehållas.

Föreslaget LIS-område vid Gyltigesjön, i anslutning till Simlångsgården finns ett befintligt friluftsområde med grillplatser, en mindre camping, vindskydd och vandringsleder. Området har en potential att i högre grad utvecklas för rekreation och turism. Turismutveckling av området med etablering av tillfällig vistelse i naturskön och avkopplande miljö föreslås. Det viktigt att tillgängligheten för allmänheten tryggas.

Marbäck ligger utmed kommunikationsstråket och avses utvecklas som bostadsort. Vid den äldre bruksmiljön är det lämpligt området utvecklas med bostäder och blandade verksamheter. Området är redan ianspråktaget och har inga utpekade naturvärden då det idag är bruksmiljö. Hänsyn till kulturmiljön bör tas vid en utbyggnad.

Simlångsdalen behöver stärkas som servicesamhälle och kompletteras med bostadsbyggnation för att understödja en service i stråket. Simlångsdalen är väsentligt mindre än kommunens andra servicesamhälle, men viktig för att de att kommunen ska leva också i de östra delarna. Service i Simlångsdalen stärker också den omkringliggande landsbygden. Bostadsområdena som pekas ut som LIS-områden är genom Banvallsleden väl avskilda från området närmast strandlinjen. Tillgängligheten till Brearedssjöns norra strand är mycket god för fotgängare och cyklister tackvare Banvallsleden, vilket är positivt för friluftslivet. Föreslagna bostadsområden bedöms inte påverka tillgängligheten. I Simlångsdalen pekas även ett LIS-område ut öster om Brearedssjön i anslutning till befintlig badplats med syfte att utveckla turismen med service, restaurang och tillfällig vistelse. Tillgängligheten avses öka och friluftslivet främjas.



Kommungräns Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

DEL D: HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Om del D

I översiktsplanens del D görs en samlad bedömning av konsekvenserna enligt kraven i både plan- och bygglagen och miljöbalken. Här redovisas både miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser av föreslagen användning av mark och vatten. Områden där översiktsplanen riskerar att medföra betydande miljöpåverkan redovisas mer utförligt.

Del D består av tre konsekvensbedömningar. En översiktlig bedömning visar konsekvenser utifrån de tre hållbarheterna och där tillhörande 22 olika aspekter för tre olika förslag. Det är nollalternativet, dvs om Framtidsplan 2030 fortsätter gälla, samt två olika alternativ på geografisk utveckling med olika mark- och vattenanvändning. Med denna konsekvensbedömning som underlag valdes ett av alternativen som kom att utgöra planförslaget.

Dessutom redovisas en fördjupad bedömning av det valda alternativet som utgör planförslaget. Även denna konsekvensbedömningen omfattar alla tre hållbarheterna; miljömässig-, social- och ekonomisk hållbarhet.

Konsekvensbedömningen är målstyrd och utgår från Framtidsbild 2050, därmed säkras att planförslaget verkar i riktning mot denna.

Konsekvensbedömningarna har tagits fram parallellt med översiktsplanen och därmed påverkat planförslaget så att konsekvenserna blivit så positiva som möjligt och de negativa konsekvenserna i möjligaste mån kunnat minska.

Den tredje konsekvensbedömningen är begränsad till att enbart omfatta miljökonsekvenser och påverkan på Fylleåns olika värden. Denna fördjupade konsekvensbedömning har tagits fram då negativpåverkan på Fylleån befarats och därför behövt utredas fördjupat.

Vidare läsning

Tre alternativ har utretts i konsekvensbedömningen utifrån de tre hållbarhetsaspekterna; socialhållbarhet, miljömässig hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Läs en sammanfattning av utvärderingen i underliggande kapitel eller hela rapporten ”Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, Alternativa förslag till ÖP2050”, WSP 2020-04-30 via länken nedan.

Tidigt samråd angående avgränsning av konsekvensbedömningen har skett under april och maj 2020 med länsstyrelsen för att fastställa vad som riskerar att utgöra betydande miljöpåverkan, se *"Framtidsplan 2050 Halmstad, förslag till avgränsning av konsekvensbedömning med MKB", 2020-04-08.* Översiktsplanens samråd utgör också samråd för konsekvensbedömning med MKB samt dess avgränsning.

Den fördjupade konsekvensbedömningen med MKB av planförslaget finns sammanfattad i underliggande kapitel eller läs hela rapporten *”Konsekvensbedömning med MKB Framtidsplan 2050”, WSP 2020-10-13 kompletterad efter samråd 2021-09-21* via länken nedan.

Fördjupad miljökonsekvensbeskrivning av påverkan på Fylleån finns sammanfattad i underliggande kapitel eller läs hela rapporten *"Fördjupad konsekvensbedömning på ÖP påverkan på Fylleån, Natura 2000", Ramböll 2021-07-02* via länken nedan.

Dessa fyra dokument hittar du även på Halmstads kommuns hemsida vid samrådsförslaget av översiktsplanen.

Hållbarhetsbedömning – tre alternativa förslag

22 utvärderade hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet

Den sociala dimensionen av analysen grundar sig i omvärldsanalysens slutsats om kommunens utmaningar kring segregation och ojämlikhet. Nedan beskrivs den metod som använts för att analysera aspekterna för social hållbarhet.

Likvärdig tillgång till privat och offentlig service

En övergripande tillgänglighetsanalys i GIS har utförts, som tar hänsyn till avstånd till befintlig privat och offentlig service samt variation av service. Särskild vikt har lagts vid hur lätt det är att resa kollektivt till servicen och att olika slags servicefunktioner samlas på en plats. Analysen har gjorts utifrån servicens närhet till en busshållplats och pendeltågsstationer där följande indelning har gjorts: 0–150 meter Mycket god tillgång, 150-300 meter God tillgång och 300- 500 meter Acceptabel tillgång. Servicefunktioner som ingår är apotek, bibliotek, badanläggningar, dagligvaruhandel, aktivitetsytor (där ingår idrottsplatser), högskolor, gymnasieskolor, grundskolor och förskolor.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Servicen är navet i utpekade orter och stadsdelar. Den kommunala servicen är lättillgänglig, då det är lätt att resa hållbart till denna. Vi pekar ut lämpliga lägen för service så att denna samlas och ger ett mervärde.”*

Tillgång till kommunikationer

WSP har undersökt tillgängligheten och hur den skiljer sig mellan olika delar av kommunen genom att titta på kollektivtrafiknät inklusive hållplatser och gång- och cykelvägnät. För alternativ 1 och 2 finns inga busshållplatser utpekade varpå en analys har gjorts genom att titta på avståndet från föreslaget busslinjenät, en uppskattning på detta har därefter gjorts och kompletterats till upptagningsområdena för befintliga busshållplatser samt föreslagna och befintliga pendeltågsstationer.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Det är smidigt att resa och vardagspusslet underlättas när hållbara transporter utgör en helhet tillsammans med service, bostäder och arbetsplatser.”*

Tillgång till parker med tillräcklig storlek nära bostadsområde

En tillgång- och tillgänglighetsanalys av invånarnas möjlighet att genom en promenad ta sig till parker och grönområden. Även parkens och grönområdets storlek tas med i bedömningen. Grönområden och parker över 6 hektar ses som större mötesplatser där människor från hela staden eller kommunen kan interagera (upptagningsområde 500m). Bostadspark dvs park/grönyta med en storlek mindre än 6 hektar ses som en lokal mötesplats för boende i närområdet (upptagningsområde 300m).

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Vi värnar våra vackra och variationsrika naturmiljöer, de ger identitet, lockar turister och får invånarna att trivas. Bostäder och platser för rekreation bildar tillsammans en helhet.”*

Överbryggning av barriärer

WSP har erhållit utpekade fysiska barriärer från kommunen, samt undersökt vilka effekter dessa barriärer får. De utpekade barriärerna är:

- Europaväg 6
- Järnväg
- Vattendragen Nissan och Fylleån

- Väg 26 med förlängning in i staden (Norra Infarten och Järnvägsleden)
- Väg 25 med förlängning in i staden (Växjövägen och Enslövsvägen)
- Väg 15 med förlängning in i staden (Laholmsvägen)
- Södra InfartenKustvägen
- Nya Tylösandsvägen

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Miljöerna är trygga och tillgängliga för alla.”*

Socioekonomisk segregation

Socioekonomiska förutsättningar och jämlika villkor kopplat till geografin och den fysiska strukturen har analyserats för att se hur de olika alternativen förmår att bryta segregationen. Analysen har baserats på underlag Segregationsindex som erhållits från kommunen.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”I Halmstad har vi brutit segregationen. Det finns olika slags bostäder i våra orter och stadsdelar. Här kan människor bo som har olika förutsättningar och är i olika skeden av livet.”*

Mötesplatser

WSP har undersökt huruvida upptagningsområdet för olika typer av service också utgör mötesplatser för invånarna. Mötesplatser ger förutsättningar för alla kommunens invånare att mötas förutsättningslöst och interagera i vardagen. En mötesplats kan vara dels regional, det vill säga en målpunkt som attraherar invånare från hela kommunen. En lokal mötesplats kan exempelvis vara en livsmedelsbutik i en mindre bostadsort som skapar vardagliga möten och interaktion på landsbygden. Mötesplatser som tagits i beaktning är aktivitetsytor (inklusive idrottsplatser), parker, arenor och scener, badanläggningar, dagligvaruhandel, bibliotek, lekplatser och handelsområden. Analysen har utförts genom en täthetsanalys för att se fördelningen av mötesplatser i kommunen kopplat till underlaget för socioekonomi, dvs segregationsindex.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Servicen är navet i utpekade orter och stadsdelar. Där möts människor med olika förutsättningar. På olika slags mötesplatser som finns i våra stadsdelar och orter möts invånarna över gränser, vilket ger samhörighet och trygghet.”*

Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska dimensionen av analysen grundar sig i omvärldsanalysens slutsats om kommunens klimatutmaningar samt de lagkrav som finns enligt miljöbalken.

Påverkan på naturvärden och biologisk mångfald

Alternativens påverkan på skyddade eller värdefulla arter och miljöer analyseras på en översiktlig nivå så att eventuella konflikter kan identifieras och hanteras i planarbetet.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Biologisk mångfald värnas när viktiga grönstråk bevaras och livgivande miljöer integreras i bebyggda miljöer.”*

Översvämningsanalys

WSP undersöker risken för översvämningar från vattendrag, hav och skyfall kring de planerade utbyggnadsområdena. Denna aspekt är även av vikt för framkomligheten fr polis, ambulans och brandkår.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Vi tar hänsyn till havsnivåhöjningen när vi pekar ut nya områden för byggnation. Vi*

avsätter mark för klimatanpassning."

Påverkan på kulturmiljövärden

En analys över hur alternativen påverkar de befintliga kulturmiljövärdena.

Koppling till Framtidsbild 2050: *"Vi värnar våra vackra och variationsrika kulturmiljöer, de ger identitet, lockar turister och får invånarna att trivas."*

Vattenkvalitet

En bedömning av vilka vattenförekomster som kan komma att påverkas av de olika alternativen. Känsliga parametrar identifieras för dessa. Både ytvatten och grundvattenförekomster analyseras för att uppfylla miljökvalitetsnormen och värna vårt dricksvatten.

Koppling till Framtidsbild 2050: *"Vi värnar viktiga värden för kommande generationer såsom dricksvatten."*

Hållbara transporter

Analys över alternativens möjlighet till ett klimatsmart resandemönster genom tillgänglig kollektivtrafik. Avstånden som använts från busshållplatser i stadsmiljö är 400 meter, för busshållplats på landsbygd och spårbunden kollektivtrafik 1000 meter.

Koppling till Framtidsbild 2050: *"I Halmstad 2050 är det lätt att göra rätt. Det är lätt att resa hållbart både inom kommunen och längre bort."*

Påverkan på jordbruksmark

Analys över vilket alternativ som påverkar jordbruksmarken minst och hur mycket jordbruksmark som tas i anspråk. Koppling till Framtidsbild 2050: *"Vi värnar viktiga värden för kommande generationer såsom jordbruksmark."*

Påverkan på gröna områden för ekosystemtjänster

Analys över hur stora grönytor som kan komma att förloras. Analysen görs för gröna ytor i hela kommunen där både grönytori tätort och skog räknas in, med anledning av gröna ytors betydelse för ekosystemtjänster.

Koppling till Framtidsbild 2050: *"Vi skyddar värdefulla gröna ytor från exploatering."*

Exponering för olägenheter som buller och luftföroreningar

Analys där risken för att utsättas för olägenheter såsom buller och luftföroreningar vid de olika alternativen undersöks.

Koppling till Framtidsbild 2050: "*Målet återfinns inte i Framtidsbild 2050.*
Syftet med analysen är att säkra att miljökvalitetsnormer hålls."

Ekonomisk hållbarhet

Analysen av de ekonomiska aspekterna fokuserar på förutsättningarna att växa från 100 000 invånare till 150 000 invånare på 30 år. Finns det kapacitet i dagens infrastruktur och försörjningssystem och ger översiktsplanen möjligheter att ta tillvara på den kapaciteten?

Bedömningarna gäller både befintlig infrastruktur och den som behöver byggas samt om den tar hänsyn till framtidens mobilitet och sårbarhet. Förutsättningarna för Halmstad att fortsatt vara ledande arbetskommun i sitt system bedöms utifrån tillgänglighet till transportinfrastruktur, kunskap och arbetskraftstillgång. Nedan redovisas de aspekter som ingår under ekonomisk hållbarhet.

Transportinfrastruktur utifrån befolkningstillväxt

Aspekten undersöker om ny bebyggelse lokaliseras så att exploateringen bidrar till ett bättre kollektivtrafikunderlag och om bebyggelsestrukturen ger förbättrade förutsättningar för cykling. Vidare har en kvalitativ bedömning gjorts av hur bebyggelsestrukturen påverkar vägtrafik och trängsel.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Halmstad 2050 är en levande plats med effektiva och hållbara kommunikationer.”*

Offentlig service utifrån befolkningstillväxt

Den offentliga servicen analyseras utifrån befolkningstillväxten och möjlighet att bygga ut denna till en resurseffektiv verksamhet. En GIS-analys har genomförts för att undersöka om det finns utrymme för lokalisering av annan offentlig servicei nyplanerade områden med skola och/eller servicenod. Begreppet samlokaliseringsvinst har definierats som tillgodose en yta på minst 30 000 kvadratmeter. Antal nyplanerade områden och återstående yta har varit grund för bedömningen.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Kommunens verksamheter är samlokaliserade och samarbetet mellan olika verksamheter underlättas av de flerfunktionella och flexibla miljöerna. Samarbetet både sparar resurser och ger invånarna ett mervärde.”*

Försörjningssystem

Utifrån VA-systemets befintliga kapacitet analyseras behovet att bygga nytt i de olika förslagen. Detaljerat underlag för bedömningen har varit tillgänglig för kapaciteten i avloppsreningsverken.

Koppling till Framtidsbild 2050: ”*Målet återfinns inte i Framtidsbild 2050. Analysen sker med anledning av den ekonomiska aspekten som behovet kan bidra till.*”

Goda förutsättningar för näringslivet

Baserat på kommunens näringslivsstruktur görs en bedömning av om förslagen pekar ut områden med god tillgänglighet för näringslivet. Kvalitativa bedömningar har gjorts av var det tillkommer utbyggnadsområden för fyra viktiga näringar: ”kunskapsintensiva branscher”, ”handel”, ”transporter och magasinering” och ”turism”. I näringen ”transporter och magasinering” ingår logistikföretag.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Näringslivet har bra förutsättningar och växer hållbart.”*

Ledande arbetsplatskommun

Framtidens pendlingsmöjligheter undersöks utifrån tillgängligheten till arbetsplatser i Halmstad tätort och nåbarheten med hållbara kommunikationer för att Halmstad även fortsättningsvis ska vara en ledande arbetsplatskommun i sitt system.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Halmstad utgör en nod i Halland, med god uppkoppling till storstadsregionerna i norr och söder.”*

Högskolan som kunskapsnod

Möjligheten för högskolan att utvecklas och samverka med näringslivet, samt för ungdomar att stanna i kommunen för att studera och bo kvar efter avslutad utbildning. Utgår från högskolans egen statistik och framtida bostadsförsörjning.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Skolan i allmänhet och högskolan i synnerhet är en central del av kommunens och regionens utveckling.”*

Bostadsförsörjning

WSP undersöker hur attraktiva olika orter i Halmstad är i förhållande till varandra. WSP rangordnar de olika orterna

utifrån attraktivitet och sammanställer detta till en rekommendation utifrån de olika handlingsalternativen.

Koppling till Framtidsbild 2050: *”Halmstad är en kommun som växer med målsättningen att ha beredskap för att vara 150 000 invånare år 2050. Här kan människor bo som har olika förutsättningar och är i olika skeden av livet.”*

Markens beskaffenhet

En översiktlig bedömning av markbeskaffenheten görs för de olika alternativen. Genom detta ges en översiktlig bild av respektive områdes grundläggande geotekniska förhållanden. Detta är den faktor som i de övervägande fallen ger störst utslag på kostnaden vid en exploatering.

Koppling till Framtidsbild 2050: ”*Målet återfinns inte i Framtidsbild 2050. Syftet är att kontrollera genomförbarheten utifrån ekonomiska incitament.*”

Metod för bedömning av alternativen

En samlad bedömning utförs genom ett poängsystem där de 22 aspekterna poängsätts i förhållande till hur insatsen/utvecklingen tillmötesgår de ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarhetsaspekterna som beskrivs Hållbarhetsaspekter. Bedömningen görs för de tre olika utvecklingsalternativen, nollalternativet, alternativ 1 och 2.

Föreslagen metod är en resultatredovisning inspirerad av Region Skånes Klimatsmart planering. Respektive område bedöms i ett gemensamt Excel-verktyg och det sammanvägda resultatet för varje aspekt redovisas i ett stapeldiagram. I detta excel-verktyg har de 22 aspekterna blivit viktade mot varandra, enligt resultatet från kommunstyrelsens workshop. Resultatet ger en överblickbar och samlad bedömning för varje område.

Verktyget är indelat i de tre övergripande kategorierna; social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet. Dessa består i sin tur av underkategorier, parametrar, som skall poängsättas. I rapporten *”Nulägesanalys & hållbarhetsbedömning, Alternativa förslag till ÖP2050”, WSP 2020-04-30* återfinns fördjupad information om hur verktyget används.

Verktyget fylls i genom att poängsätta varje aspekt utifrån respektive alternativs kvaliteter. Varje aspekt kan graderas i fem steg som representerar grad av uppfyllelse på en femgradig skala. Högsta betyg är 5 och lägsta betyg 1. Desto högre poäng en aspekt får desto mer bidrar aspekten till en hållbar utveckling.

Bedömning av nollalternativet

Nulägesanalysen, även kallat nollalternativet, syftar till att visa vilka förutsättningar det finns idag i den fysiska miljön, för att bidra till ett hållbart samhälle för 150 000 invånare i Halmstad kommun 2050. Denna del av uppdraget utgör grunden för bedömningen av de två utvecklingsalternativ som är utpekade av kommunen.

För varje hållbarhetsaspekt beskrivs vilka möjligheter, utmaningar, för- och nackdelar det finns för alternativet att uppnå en hållbar utveckling. Under varje hållbarhetsaspekt redovisas även resultatet från hållbarhetsbedömningen av de olika aspekterna.

Social hållbarhet

Eftersom de flesta utpekade områden i Framtidsplan 2030 redan är utbyggda är utvecklingsplanerna enligt nollalternativet av en relativt utspridd karaktär av förtätningsinsatser istället för mer sammanhållna satsningar i form av utvecklingsområden.
Detta bidrar till att den planerade utvecklingen främst sker i redan etablerade bostadsområden. Tillgången till service, parker, kollektivtrafik och mötesplatser kan därför förväntas bli relativt god kopplat till den planerade utvecklingen. Även gällande barnperspektivet kan en stor andel målpunkter för barn nära hemmet och relativt god tillgång till grönområde förväntas intill utvecklingsområdena vilket medför goda möjligheter för bra miljöer för barn.

Dock förväntas den sporadiska utvecklingen inte bidra till några större satsningar i områden med idag sämre tillgång till ovan nämnda punkter. Detta kan skapa en större uppdelning mellan olika områden och förväntas inte bidra till att överbrygga befintliga barriärer.

Förtätningsinsatsernas spridda karaktär kan bidra till en mer integrerad utveckling genom förtätning inom befintlig bebyggelse vilket kan skapa en mer integrerad bebyggelsestruktur. Den spridda utvecklingen kan även bidra till att inga större nybyggda områden planeras, vilka ofta tenderar att bli homogena bostadsområden med en befolkning som har liknande socioekonomi. Om förtätningsinsatserna istället skapar en större variation av boendeformer och upplåtelseformer i befintliga områden kan segregationen minska.

Det finns dock en risk vid en mindre styrd utveckling att marknadsförutsättningarna leder till att nybyggnation endast sker i socioekonomiskt starka områden med tillägg av nya, dyra bostäder. Det är då av vikt att strategiskt använda det kommunala bostadsbolaget som verktyg för att komplettera området med en större blandning av bostäder och säkerställa tillägg av bostäder i en annan prisklass.

En mer marknadsstyrd exploatering kan även medföra att ingen planerad exploatering sker i området med lägre attraktivitet. Eller att exploatering i dessa områden endast sker genom det kommunala bostadsbolaget, vilket kan medföra en ökad segregation genom en ökad klustring av bostäder i liknande prisklass.

Nollalternativet kan därför sammanfattningsvis förväntas bidra med något mer integrerad utveckling inom de socioekonomiskt starka områdena förutsatt att det kommunala bostadsbolaget säkerställer en större blandning av bostäder. De få förväntade utvecklingsinsatserna inom dagens socioekonomiskt svagare områdena medför dock låg möjlighet till ökad integration i dessa områden vilket på sikt istället kan öka segregationen.

Vidare medför en mer utspridd utveckling att få större uppsamlande mötesplatser med olika typer av målpunkter

förväntas tillskapas. Förslaget förväntas därför inte bidra till utveckling av nya mötesplatser där människor från olika socioekonomiska förutsättningar kan mötas.

Resultat från bedömning av de sociala aspekterna i nollalternativet

Aspekterna *tillgång till service, tillgång till kommunikationer, tillgång till parker* och *mötesplatser* har medelmåttig måluppfyllelse, medan *överbryggning av barriärer* och *socioekonomisk segregation* har låg måluppfyllelse. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Ekologisk hållbarhet

Vattenkvalitet, hållbara transporter och påverkan på jordbruksmark har bedömts vara betydande aspekter i miljöbedömningen av den nya översiktsplanen.

Den befintliga översiktsplanen, Framtidsplan 2030, anger utbyggnadsområden inom skyddszon för vattenskyddsområde. Föreslagna bostäder söder om Holm kräver till viss del långtgående skyddsåtgärder och föreslaget verksamhetsområde söder om Holm bedöms som olämpligt enligt "*Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde"* från 2018. Nollalternativet riskerar att ta ytterligare områden inom täkternas tillrinningsområde i anspråk och kan därför bedömas medföra problem för aspekten *vattenkvalitet*.

Den befintliga översiktsplanen föreslår utbyggnad endast i begränsad omfattning för orter utanför Halmstad. Med en utbyggnad till 150 000 invånare bedöms strukturen bli mer slumpmässig och den kan i hög grad komma att utgöras av spridd bebyggelse. En sådan utbyggnad stöder inte ett ökat resande med kollektivtrafik. Nollalternativet bedöms därför kunna bidra till en negativ utveckling för aspekten *hållbara transporter.*

Nollalternativet antas medföra en mer oplanerad utbyggnad där markhushållningen blir sämre än i de två planalternativen. Detta medför troligen en större påverkan på jordbruksmark.

Den befintliga översiktsplanen tar ytor i anspråk utanför staden. Det medför flera konflikter med gröna ytor som har betydelse för rekreation och ekosystemtjänster. Ett område öster om Kistinge påverkas av föreslaget verksamhetsområde. Utbyggnadsområden i Simlångsdalen berör riksintresse för naturvård. Nollalternativet medför intrång i kulturmiljö kring Stjärnarp öster om Kistinge och Slottsmöllan-Övraby. En mer oplanerad utbyggnad än alternativen 1 och 2 medför troligen en större påverkan på de gröna ytorna som har en stor arealmässig utbredning eftersom markhushållningen troligen blir sämre.

Bullerkartering av staden visar att riktvärden överskrids längs större vägar och gator. Mätningar av luftkvalitet visar att miljökvalitetsnormerna klaras i nuläget.

Resultat från bedömning av de ekologiska aspekterna i nollalternativet

Aspekterna *naturvärden och biologisk mångfald, översvämningsanalys* samt *exponering för olägenheter* har för nollalternativet fått höga poäng av WSP, medan *hållbara transporter, jordbruksmark* och *gröna områden för ekosystemtjänste*r har fått låga värden, då förslaget i lägre grad bidrar till att uppfylla målen inom dessa områden. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Ekonomisk hållbarhet

Nollalternativet tar höjd för en befolkningsökning med 12 000 invånare. Mellan 2010 och 2019 har befolkningen växt med över 10 000 invånare. Tillväxten har varit snabbare än under tidigare decennier. Befolkningen i Halmstads tätort har växt med cirka 20 procent. De tätorter som växt snabbast återfinns i stråket längs norra kusten. Det är särskilt Steninge och Haverdal som växt mycket.

Fördelen med nollalternativet på den ekonomiska hållbarheten är att utvecklingen förutsätts ske där det finns utrymme i försörjningssystemen. Det finns även en förhoppning om att en tillväxt i serviceorterna ska ge underlag för kommersiell service. Nollalternativet har bara delvis kunnat kanalisera utvecklingen till de utpekade serviceorterna. Sannolikt har attraktiviteten i serviceorterna inte varit tillräcklig för att locka nya invånare. En utveckling till 150 000

invånare till 2050 där tillväxten främst sker i de områden som hittills växt snabbast (Halmstads tätort och i stråket längs norra kusten) utmanar de förutsättningar som är utgångspunkter i nollalternativet.

Den politiska visionen innebär 48 000 nya invånare i kommunen fram till 2050, vilket innebär ett behov av cirka 23 000 nya bostäder. Nollalternativet innebär att det finns planering av knappt 2 000 nya bostäder, vilket innebär en planering av 21 000 för få nya bostäder. Konsekvenserna är att planeringen för bostadsförsörjningen inte räcker till för att uppnå målen.
Slutsatsen är att nollalternativet inte har den kapacitet som krävs för att klara av bostadsförsörjningen.

Resultat från bedömning av de ekonomiska aspekterna i nollalternativet

Aspekterna *förutsättningar för näringslivet* och *markens beskaffenhet* har fått höga värden. Medan måluppfyllelsen är mycket låg för *offentlig service, försörjningssystem* och *bostadsförsörjning.* I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Bedömning av alternativ 1

Social hållbarhet

Utvecklingen sker främst inom områden som idag har god tillgång till grönområden vilket är positivt ur social hållbarhetssynpunkt. Områdena har dock något låg tillgång till mötesplatser, kommunikationer och service vilket innebär sämre förutsättningar för att skapa integrerande mötesplatser. Gällande barnperspektivet är tillgången till en koncentration av mötesplatser för barn nära hemmet god i närhet av merparten av de planerade utvecklingsområdena vilket tillsammans med en mycket god tillgång till grönområde skapar bra förutsättningar för barn. Dock finns viss brist av tillgång till målpunkter för barn invid vissa utvecklingsområden som till exempel Haverdal och Harplinge.

Vidare bidrar inte utvecklingen till en mer gång- och cykelvänlig stad utan kan istället skapa en mer bilberoende struktur. Ett flertal av de utpekade utvecklingsområdena har idag eller planeras få tillgång till spårbunden kollektivtrafik vilket medför god tillgång till kollektivtrafik.

Utvecklingsplanerna enligt alternativ 1 skapar en mer polycentrisk struktur med utvecklingsinsatser i kommunens

ytterområden. Detta medför utveckling i ett antal av kommunens socioekonomiskt svagare områden. Resultatet är dock beroende på hur frågor hanteras som att det i denna typ av område kan behövas en kraftsamling för att öka attraktiviteten och säkerställa en variation av olika typer av bostäder, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Om en kombination av satsningar från både privata byggaktörer och kommunen kan uppnås och en god offentlig miljö kan skapas kan attraktiviteten förbättras, vilket även skickar en signal om att området satsas på. Resultatet påverkas även av efterfrågan på bostäder och hur detta hanteras i samband med utvecklingen. Huruvida utvecklingen kan ske organiskt för att motverka nybyggda områden där bostäder inte blir sålda samt motverka att separata områden skapas som blir isolerade från den befintliga bebyggelsen. Om detta uppnås och förtätning sker inom befintliga områden och en större blandning av olika boendetyper och upplåtelseformer skapas kan utvecklingen i alternativ 1 bidra till en minskning av den socioekonomiska segregationen.

Flertalet av utvecklingsområdena bidrar även till att barriärer överbryggas, vilket är en utveckling som kan förväntas knyta samman områden och minska barriäreffekterna. Vidare kan utvecklingen bidra till en mer integrerad struktur om en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper planeras inom de utpekade utvecklingsområdena.

Resultat från bedömning av de sociala aspekterna i alternativ 1

Alternativ 1 har god måluppfyllelse med höga poäng för aspekterna *tillgång till parker, överbrygga barriärer och socioekonomisk segregation*. För aspekterna *tillgång till service* och *kommunikationer* samt *mötesplatser* är måluppfyllelsen medelmåttig. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Ekologisk hållbarhet

De aspekter som främst skiljer alternativ 1 från alternativ 2 är *vattenkvalitet och hållbara transporter*.

Alternativ 1 har enstaka utbyggnadsområden inom tillrinningsområden för vattentäkter vilket ställer krav på utformning av ny bebyggelse och medför restriktioner. En hydrologisk utredning krävs för att klargöra åtgärdernas omfattning. Dessa frågor bedöms få viss betydelse för alternativet eftersom åtgärder troligen behövs och vattentäkternas sårbarhet kan öka. Delar av de planerade utbyggnadsområdena ligger på relativt långa avstånd från kollektivtrafik. De ligger också på längre avstånd från målpunkter i Halmstad än alternativ 2. Detta bedöms sammantaget medföra att kollektivtrafik får en låg attraktivitet jämfört med biltrafik. Alternativet bedöms därför vara sämre för aspekten *hållbara transporter* än alternativ 2.

Alternativet medför negativa konsekvenser för aspekterna *kulturmiljö, jordbruksmark* och *gröna områden som ekosystemtjänster*. Dessa konsekvenser är relativt likvärdiga för de två alternativen. Rekreationsområden vid Kistinge och riksintressen för friluftsliv vid Frösakull och Simlångsdalen påverkas. Landskapsbilden påverkas främst vid Haverdal, Kvibille och Getinge. Vid Slottsmöllan-Övraby ligger ett utbyggnadsområde inom riksintresse för kulturmiljövård. Miljöer enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram påverkas vid Kistinge, Frösakull, Getinge, Kvibille och Oskarström. Påverkan på kulturmiljöer och gröna områden kan i viss mån minskas i det fortsatta planarbetet. Ungefär halva utbyggnadsytan berör jordbruksmark vilket innebär att påverkan på denna aspekt är svår att undvika.

Alternativet bidrar till att aspekterna *naturmiljö* och *biologisk mångfald* upprätthålls med endast små konsekvenser. Utbyggnadsområden i Simlångsdalen berör riksintresse för naturvård. Vissa justeringar behöver troligen göras för att minska risken för översvämning i Harplinge och Getinge. Detta bedöms inte påverka alternativet i stort.

Bullerkartering har gjorts för staden medan utbyggnadsområdena i huvudsak berör omgivande landsbygd och endast en begränsad bedömning har varit möjlig. Bullerkartering för staden visar att utbyggnadsområdenas kanter ligger i områden med bullernivåer över riktvärdet. Detta kan påverka utformning av bebyggelsen men i huvudsak bedöms områdena fungera för bostäder.

Resultat från bedömning av de ekologiska aspekterna i alternativ 1

Måluppfyllelsen är god eller mycket god för aspekterna *naturvärden och biologisk mångfald*, *översvämningslägen,*

vattenkvalitet och *exponering för olägenheter*. Resterande aspekter inom ekologisk hållbarhet är måluppfyllelsen medelmåttig. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Ekonomisk hållbarhet

Den politiska visionen om 48 000 nya invånare i kommunen fram till 2050, innebär ett behov av cirka 23 000 nya bostäder. Alternativ 1 innebär en planering av 26 000 nya bostäder, vilket innebär en ”överplanering” på cirka 3 000 nya bostäder.
Huvuddelen av dessa bostäder, 16 300 bostäder, förläggs till centrala Halmstad, men en stor andel bostäder planeras även i Getinge, Trönninge, Oskarström och Harplinge/Haverdal. Utvecklingen i Trönninge och Harplinge/Haverdal bedöms som väl avvägd. Däremot finns avsevärda frågetecken kring möjligheten att locka bostadsutvecklare i tillräcklig hög utsträckning till framförallt Getinge och Oskarström. Det är orter som i nuläget inte har prisnivåer som motsvarar kommersiell utveckling av bostäder. En möjlighet är att kommunen tar huvuddelen av ansvaret för investeringen av nya bostäder i dessa orter, genom att använda tomträtter, det kommunala bostadsbolaget, statliga investeringsbidrag och kommunala bostadsbidrag. Det innebär dock en onödig påfrestning på den kommunala ekonomin, speciellt med hänsyn tagen till att det finns möjligheter att bygga bostäder på andra platser i kommunen. För att kunna rekommendera hur många och vilken typ av bostäder som varje servicesamhälle eller bostadsort klarar, så krävs en fördjupad analys. Sammanfattningsvis har delar av detta alternativ svårighet att uppnå bostadsförsörjningen, med hänsyn tagen till att det förmodligen är svårt att genomföra byggnationer utan mycket kraftiga kommunala subventioner.

I alternativ 1 kommer nära 40 procent av befolkningstillväxten ske utanför Halmstads tätort. Huvuddelen kommer att lokaliseras i utpekade servicesamhällen.

Fördelen med att sprida befolkningstillväxten är att transportsystemet blir mindre belastat och att kollektivtrafikunderlaget i stråken förbättras. Nackdelen är att de pendlingsresorna som görs med bil även fortsättningsvis bidrar till trängseln vid infarterna till Halmstads tätort. I Alternativ 1 tillkommer ytor för samlokalisering, men bara i begränsad omfattning i servicesamhällena. För näringslivet är det fördelaktigt att ytor tillkommer i centrala Halmstad för kunskapsintensivt näringsliv och i områden med god tillgänglighet till transportsystemet för ytkrävande verksamhet som är i behov av goda logistiklösningar.

Resultat från bedömning av de ekonomiska aspekterna i alternativ 1

Måluppfyllelsen för aspekterna *transportinfrastruktur, näringslivets förutsättningar, arbetsplats kommun* och *högskolans förutsättningar* är goda. Resterande aspekter inom ekonomiska hållbarhet har en medelmåttig måluppfyllelse. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställning av poängen för alla alternativ.

Bedömning av alternativ 2

Social hållbarhet

Utvecklingen i alternativ 2 bidrar till att skapa en mer monocentrisk struktur med en växande stadskärna och fokus på närliggande bostadsområden. Tillgången till service och grönområden är relativt goda i merparten av de föreslagna utvecklingsområdena. Ur ett barnperspektiv är även tillgången till målpunkter för barn nära hemmet relativt god vilket, tillsammans med en god tillgång till grönska, skapar goda förutsättningar för bra miljöer för barn.

Utvecklingen sker i områden som idag har medelgod tillgång till kollektivtrafik och gång- och cykelvägnät. Den planerade utvecklingen bidrar till en ökad täthet vilket tillsammans med utvecklingsområdenas närhet till centrum skapar möjligheter för en mer gång- och cykelvänlig utveckling. Dock ligger merparten av de utpekade utvecklingsområdena inte vid befintlig eller planerad spårbunden kollektivtrafik vilket medför en sämre tillgång till god kollektivtrafik.

Utvecklingen förväntas inte heller bidra till överbryggande av befintliga barriärer då den fysiska utvecklingen inte planeras på så vis att identifierade barriärer förväntas överbryggas.

Vidare planeras merparten av bostadsutvecklingen i socioekonomiskt starkare områden vilket medför att möjligheterna till att minska segregationen i kommunen med den planerade utvecklingen i alternativ 2 är låg. Den utveckling som planeras ligger till största del i socioekonomiskt starkare områden. Vid genomförande av detta alternativ är det av vikt att det kommunala bostadsbolaget kompletterar den planerade utvecklingen med mer prisrimliga bostäder som möjliggör för en större blandning och en mer integrerad utveckling.

En utebliven samlad utveckling i de socioekonomiskt svagare områdena kan medföra att privata byggaktörer inte vågar utveckla i områdena vilket kan medföra att kommunens bostadsbolag behöver stå för merparten av utvecklingen. Detta kan medföra att en blandning av bostäder inte skapas samtidigt som en utebliven satsning kan sända en signal till boende i området att kommunen inte gör en insats i deras bostadsområde.

Även möjligheterna till att främja och utveckla mötesplatser för olika grupper är relativt god sett till att utveckling sker där en stor variation av mötesplatser redan finns idag. Dock medför den uteblivna satsningen i socioekonomiskt svagare områden att inga eller få mötesplatser förväntas utvecklas här. Detta medför att merparten av mötesplatserna utvecklas i socioekonomiskt starkare områden. Incitamenten för boende i socioekonomiskt starkare områden att besöka områden med svagare socioekonomi kan då komma att utebli.

Resultat från bedömning av de sociala aspekterna i alternativ 2

Måluppfyllelsen för den sociala hållbarheten i alternativ 2 är låg avseende aspekterna *överbrygga barriärer* och

socioekonomisk segregation. Resterande aspekter inom social hållbarhet har i alternativ två medelmåttig måluppfyllelse. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställnings av poängen för alla alternativ.

Ekologisk hållbarhet

De aspekter som främst skiljer alternativ 1 från alternativ 2 är *Vattenkvalitet* och *Hållbara transporter*.

Alternativ 2 har stora arealer utbyggnadsområden (cirka 3 km2) inom tillrinningsområden för vattentäkter vid Holm och Frösakull. Ett förslag till utökning av skyddszonerna kring vattentäkter påverkar dessutom några utbyggnadsområden. Täkterna är känsliga för påverkan från föroreningar och minskad grundvattenbildning. Föroreningar kan komma från trafikytor och verksamheter. Grundvattenbildningen påverkas då infiltration av regnvatten minskar till följd av att mark hårdgörs. Mindre arealer grönyta ska efter utbyggnad klara samma infiltrationsvolym som den ursprungliga arealen före utbyggnad. Det finns stora osäkerheter kopplade till exploatering i dessa områden och hur dessa kan påverka grundvattnets sårbarhet. Dessa frågor har stor betydelse för alternativ 2 eftersom en stor del av alternativets utbyggnadsområden berör vattentäkternas tillrinningsområden.

Små delar av de planerade utbyggnadsområdena ligger på relativt långa avstånd från kollektivtrafik. Huvuddelen av områdena ligger inom en mil från målpunkter i Halmstad. Detta bedöms sammantaget medföra att kollektivtrafik får en attraktivitet jämfört med biltrafik. Alternativet bedöms därför vara bättre för aspekten hållbara transporter än alternativ 1.

Alternativet medför negativa konsekvenser för kulturmiljö, jordbruksmark och gröna områden som ekosystemtjänster. Dessa konsekvenser är relativt likvärdiga för de två alternativen. Rekreationsområden vid Kistinge och riksintresse för friluftsliv vid Frösakull påverkas. Landskapsbilden påverkas något vid Haverdal och Getinge. Vid Slottsmöllan-Övraby ligger ett utbyggnadsområde inom riksintresse för kulturmiljövård. Miljöer enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram påverkas vid Kistinge, Frösakull, Getinge och Oskarström. Påverkan på kulturmiljöer och gröna områden kan i viss mån minskas i det fortsatta planarbetet. Ungefär halva utbyggnadsytan berör jordbruksmark vilket innebär att påverkan på denna aspekt är svår att undvika.

Alternativet bidrar till att aspekten *naturmiljö* och *biologisk mångfald* upprätthålls med endast små konsekvenser. Utbyggnadsområden i Simlångsdalen berör riksintresse för naturvård. Vissa justeringar behöver troligen göras för att minska risken för översvämning i områden kring Gullbrandstorp. Detta bedöms inte påverka alternativet i stort.

Bullerkartering har gjorts för staden medan utbyggnadsområdena i huvudsak berör omgivande landsbygd och endast en begränsad bedömning har varit möjlig. Bullerkartering för staden visar att utbyggnadsområdenas kanter ligger i områden med bullernivåer över riktvärdet. Detta kan påverka utformning av bebyggelsen men i huvudsak bedöms områdena fungera för bostäder.

Resultat från bedömning av de ekologiska aspekterna i alternativ 2

Resultatet innebär att alternativ 2 bidrar till att aspekterna *naturvärden och biologisk mångfald* upprätthålls och att inga eller enstaka områden med dessa värden påverkas i detta alternativ. Förutsättningarna för hållbara transporter och att inte byggai översvämningsdrabbade områden samt att inte utsättas för olägenheter är goda. Medan resterade aspekter är medelmåttiga. I tabellen under avsnittet *Samlat resultat från bedömningen* finns en sammanställnings av poängen för alla alternativ.

Ekonomisk hållbarhet

Den politiska visionen innebär 48 000 nya invånare i kommunen fram till 2050, vilket innebär ett behov av cirka 23 000 nya bostäder. Alternativ 2 innebär en planering av 26 100 nya bostäder, vilket innebär en ”överplanering” på cirka 3 000 nya bostäder. Huvuddelen av dessa bostäder, 23 700 bostäder, förläggs till centrala Halmstad. Eftersom centrala Halmstad har en relativt hög efterfrågan på bostäder, så är detta alternativ det bästa alternativet ur perspektivet från bostadsförsörjningen. Detta alternativ vore ännu bättre ur bostadsförsörjningsperspektiv om planer även fanns för Steninge och Gullbrandstorp.
Det finns förmodligen även möjlighet till fler bostäder i Harplinge/Haverdal och Trönninge, men det behövs en

fördjupad analys för det. WSP bedömer att för mycket bostäder pekas ut i Getinge och Oskarström i detta alternativ, men även här krävs en fördjupad analys. Sammanfattningsvis är alternativ 2 det bästa alternativet för bostadsförsörjningen.

Alternativ 2 förbättrar kollektivtrafikunderlaget för stadsbussarna och i orterna i stadens krans. För dessa kan kollektivtrafiken bli konkurrenskraftig. I stråken sker inte motsvarande utveckling. Eftersom invånarantalet ökar i centralorten och i orterna i stadens krans kommer det att minska behovet av långa pendlingsresor och möjliggör användning av cykel.
Trängselproblematiken bedöms kvarstå eftersom befolkningen ökar i staden.

I alternativ 2 tillkommer ytor för samlokalisering, främst i Halmstad tätort och orterna i stadens krans. Eftersom befolkningstillväxten sker koncentrerat finns dock sämre möjligheter att nyttja befintlig skolkapacitet. För näringslivet är det fördelaktigt att ytor tillkommer i centrala Halmstad för kunskapsintensivt näringsliv och i områden med god tillgänglighet till transportsystemet för ytkrävande verksamhet som är i behov av goda logistiklösningar.

Resultat från bedömning av de ekonomiska aspekterna i alternativ 2

Måluppfyllelsen är god eller mycket god för aspekterna *offentlig service, förutsättningarna för näringslivet, arbetsplats kommun, högskolans förutsättninga*r och *bostadsförsörjning*. För resterande aspekter inom ekonomisk hållbarhet är förutsättningarna medelgoda. I tabellen under *Samlat resultat från bedömningen*
finns en sammanställnings av poängen för alla alternativ.

Samlat resultat från bedömningen

I detta kapitel redovisas resultatet av den samlade bedömningen i bedömningsverktyget. Redovisning sker både av det viktade resultatet och hur resultatet skulle blivit utan viktning. Syftet med detta är att undersöka om resultatet förändras om samtliga aspekter bedöms vara lika mycket värda.

Som går att utläsa i staplarna nedan så bedöms såväl alternativ 1 som alternativ 2 uppnå en likvärdig hållbar utveckling för kommunen. Det som går att konstatera är att nollalternativet, alltså att välja att inte uppdatera Framtidsbild 2030, är det alternativ som sämst bidrar till en hållbar utveckling. Nedan redovisas i text och tabellform vad som skiljer alternativen åt.

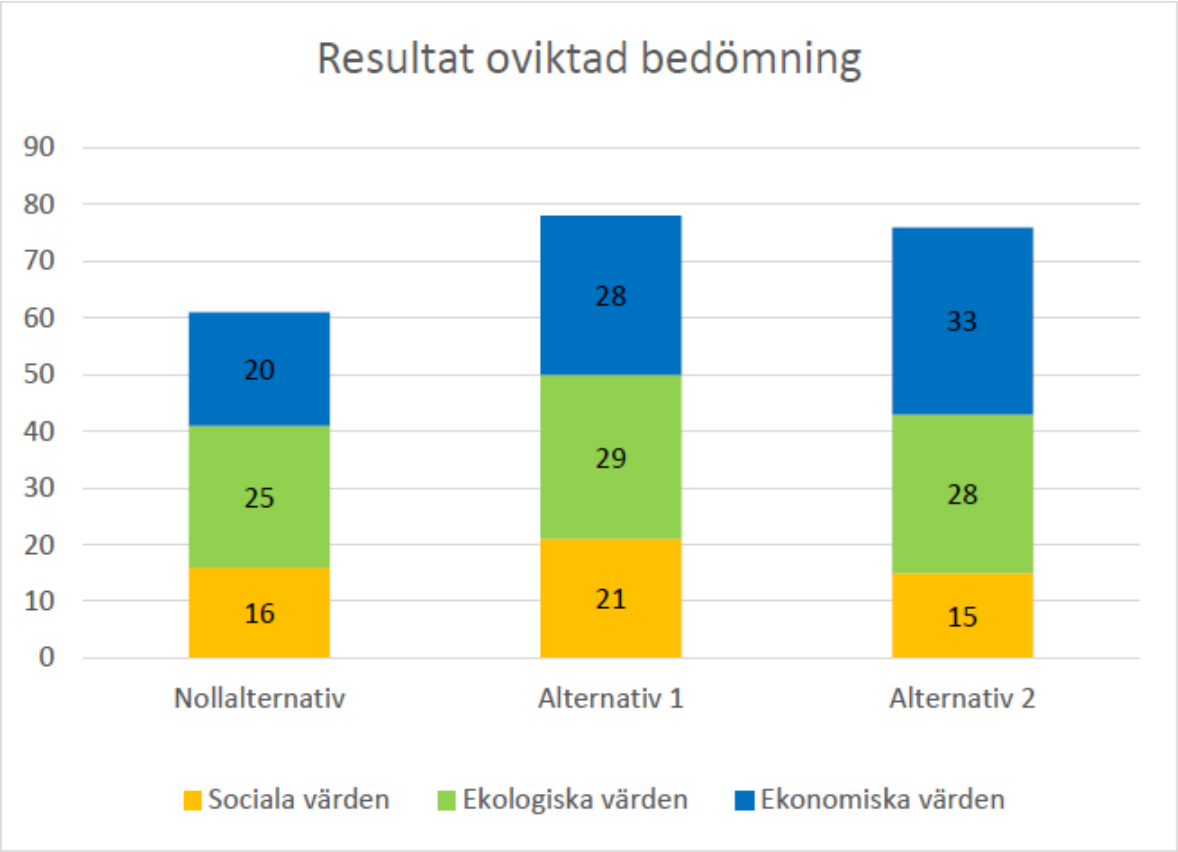
Oviktad bedömning

Den oviktade bedömningen utgörs av WSP experters bedömning, utan något inspel från politiken. Den oviktade bedömningen kan ses som en känslighetsanalys för att få kännedom om resultatet skiljer sig åt mellan politikernas viktning och WSP experternas bedömning.

Syftet med att redovisa resultatet från den oviktade bedömningen är att det utgör ett bredare beslutsunderlag till politikerna än vad endast en viktad bedömning skulle utgöra.

I diagrammet nedan redovisas det samlade resultatet av de tre olika alternativen för den oviktade bedömningen. I tabellen redovisas poängfördelningen av de olika hållbarhetsaspekterna samt för de olika alternativen.

Det som går att utläsa av diagrammet och tabellen är att de ekologiska och sociala värdena är högre för alternativ 1 än alternativ 2, medan de ekonomiska värdena är högre för alternativ 2.

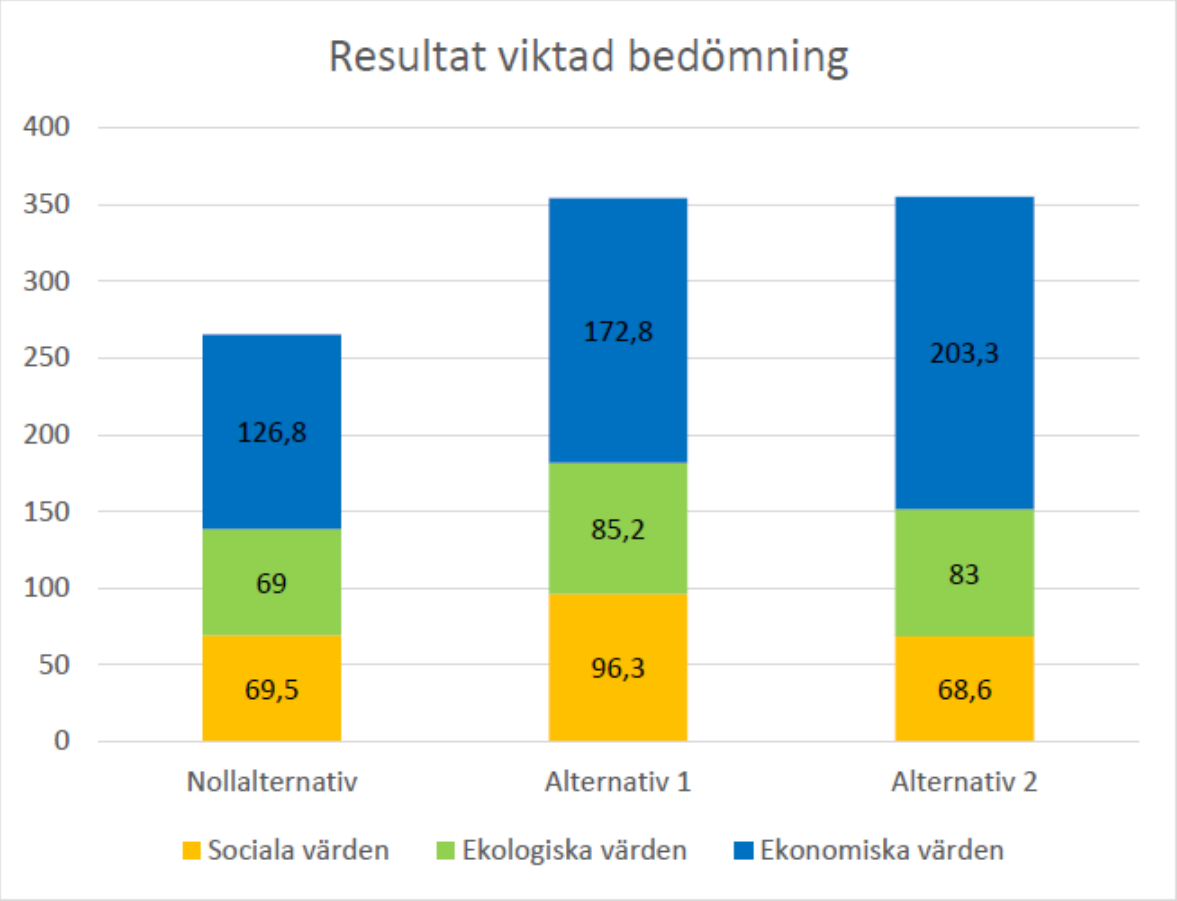


	Nollalternativ	Alternativ 1	Alternativ 2
Tillgång service	3	3	3
Tillgång kommunikationer	3	3	3
Tillgång parker	3	4	3
Överbryggning barriärer	2	4	1
Socioekonomisk segregation	2	4	2
Mötesplatser	3	3	3
Naturvärden och bio. mångfald	5	5	5
Översvämningsanalys	4	4	4
Kulturmiljövärden	3	3	3
Vattenkvalitet	3	4	2
Hållbara transporter	2	3	4
Jordbruksmark	2	3	3
Gröna områden för est	2	3	3
Exponering för olägenheter	4	4	4
Transportinfra. utfr bef.tillv.	3	4	3
Offentlig service ufr bef.tillv.	1	3	5
Försörjningssystem	1	3	3
Förutsätt. för näringslivet	4	4	4
Arbetsplatskommun	3	4	5
Högskolan kunskapsnod	3	4	5
Bostadsförsörjning	1	3	4
Markens beskaffenhet	4	3	3
Total	61	78	75

Viktad bedömning

Den 31 mars 2020 hölls en workshop av kommunala tjänstemän där kommunstyrelsen fick diskutera och vikta de 22 hållbarhetsaspekterna. I mindre grupper diskuterade politikerna vilka aspekter de bedömde som absolut viktigast, när Halmstad kommun ska utvecklas de närmaste 30 åren, och vilka de ansåg vara av mindre vikt. Viktningen av aspekterna utfördes därefter individuellt av kommunstyrelsens ledamöter.

Resultatet av viktningen redovisas i diagrammet nedan. Kommunstyrelsens ledamöter anser att den *socioekonomiska segregationen*, tillsammans med *goda förutsättningar för näringslivet* och *högskolan som kunskapsnod* ska väga tungt när översiktsplanen för kommunen tas fram.



Experternas rekommendation

Av de 22 aspekterna som WSP analyserat och bedömt är det åtta aspekter där hållbarhetsbedömningen skiljer sig mellan alternativ 1 och alternativ 2. Av dessa åtta aspekter finns fem som WSP bedömer bör ha stort inflytande på val av alternativ. Dessa är:

- Socioekonomisk segregation
- Vattenkvalitet
- Hållbara transporter
- Överbryggning av barriärer
- Bostadsförsörjning-attraktivitet

Eftersom WSP bedömer att dessa fem aspekter bör ha störst inflytande vid val av alternativ finns det mycket som pekar på att alternativ 1 är det bäst lämpade alternativet för Halmstad kommun. Alternativ 1 bidrar i högre grad än alternativ 2 till social och ekologisk hållbarhet. Alternativ 1 har bättre förutsättningar än alternativ 2 att bryta segregationen, överbrygga barriärer, bidra till god vattenkvalitet och kvantitet och ger bättre tillgång till parker. Påverkan på vattenkvalitet väger tungt då den annars kan innebära betydande miljöpåverkan.

Alternativets svaghet innefattar att en för stor planerad bostadsbebyggelse pekats ut i Getinge och Oskarström. WSP:s analys visar på att den utpekade bostadsbebyggelse i hög grad troligtvis uteblir till följd av låg efterfrågan och dålig lönsamhet för kommersiell utveckling.

Väljer kommunstyrelsen att gå vidare med alternativ 1 bör alternativet justeras genom att färre bostäder pekas ut i dessa två orter.

Minska segregationen

Utvecklingsplanerna enligt alternativ 1 bidrar med större utvecklingsinsatser i kommunens ytterområden. Detta medför satsningar i ett antal av kommunens socioekonomiskt svagare områden vilket kan bidra till en minskning av segregationen i kommunen. Flertalet av utvecklingsområdena bidrar även till att barriärer överbryggs, vilket är en utveckling som kan förväntas knyta samman områden och minska barriäreffekterna. Vidare kan utvecklingen bidra till en mer integrerad struktur om en blandning av upplåtelseformer och bostadstyper planeras inom de utpekade utvecklingsområdena.

Påverkan på vattenförsörjningen

Även när det kommer till vattenförsörjningen förespråkar WSP alternativ 1, framför alternativ 2. I alternativ 2 kommer stora arealer på tillrinningsområden till grundvattentäkter att bebyggas. Dagens kapacitet på dricksvattenförsörjningen i Halmstad är bristfällig och bevattningsförbud under sommarmånaderna r norm. En byggnation enligt alternativ 2 kommer att påverka dricksvattenförsörjningen och vattenkvaliteten i kommunen negativt.

Redan 2035 bedöms dricksvattenkapaciteten i Halmstad nå sitt maxtak och vattnet kommer då inte att räcka både till Halmstads invånare och sommargästerna. Kommunen måste oavsett val av alternativ skyndsamt arbeta fram en plan för hur dricksvattenkapaciteten ska tillgodoses, för att kunna möta en ökande befolkning.

En bristande kapacitet på vattenförsörjning riskerar även att slå mot näringslivet, då vissa företag kan välja andra orter för lokalisering, om kommunen inte kan tillgodose deras behov av vatten.

Väljer kommunstyrelsen att gå vidare med alternativ 2 bör överskottsbostäderna som i nuläget är utpekade tas bort från framförallt tillrinningsområdena, eftersom dessa annars riskerar att orsaka betydande miljöpåverkan.

Hållbara transporter

I alternativ 1 ligger delar av de planerade utbyggnadsområdena på relativt långt avstånd från kollektivtrafik. De ligger också på längre avstånd från målpunkter i Halmstad än alternativ 2, vilket bedöms medföra att kollektivtrafik får en låg attraktivitet jämfört med biltrafik.

Fördelen med att sprida befolkningstillväxten är att transportsystemet blir mindre belastat och att kollektivtrafikunderlaget i stråken förbättras. Nackdelen är att de pendlingsresorna som görs med bil även fortsättningsvis bidrar till trängseln vid infarterna till Halmstads tätort.

I alternativ 2 förbättras kollektivtrafikunderlaget för stadsbussarna och i orterna i stadens krans och för dessa kan kollektivtrafiken bli konkurrenskraftig. I stråken sker inte motsvarande utveckling. Eftersom invånarantalet ökar i centralorten och i orterna i stadens krans kommer det att minska behovet av långa pendlingsresor och möjliggör användning av cykel.
Trängselproblematiken bedöms kvarstå även i alternativ 2 eftersom befolkningen ökar i staden.

Överbrygga barriäreffekter

Det finns större möjligheter för kommunen att minska barriäreffekterna och segregationen om kommunen väljer alternativ 1, istället för alternativ 2. Anledningen till det är att i alternativ 2 sker nästan ingen utveckling kring/vid identifierade barriärer, vilket innebär att barriärerna inte förväntas överbyggas.

För att säkerställa att barriäreffekten minskas är det av vikt att kommunen i detaljplaneskede speciellt tittar på och undersöker denna aspekt, för att på så vis uppnå så hållbara lösningar som möjligt. Det är i detaljplaneskedet det finns stora möjligheter att påverka utfallet för denna aspekt.

Bostadsförsörjning - attraktivitet

Förutom i Halmstad (centrumområdet) planeras en stor andel bostäder i Getinge, Trönninge, Oskarström och i Harplinge/Haverdal. WSP ser positivt på utvecklingen i Trönninge, Harplinge och Haverdal.

Däremot anser WSP att det finns avsevärda frågetecken kring möjligheten att locka bostadsutvecklare i tillräcklig hög utsträckning till Getinge och Oskarström. Det är orter som i nuläget inte har prisnivåer som motsvarar kommersiell utveckling av bostäder. Om alternativ 1 väljs rekommenderas att alternativet justeras genom att färre bostäder pekas ut i dessa två orter.

En möjlighet är att kommunen ansvarar för huvuddelen av investeringen av nya bostäder i dessa orter, genom att använda tomträtter, det kommunala bostadsbolaget, statliga investeringsbidrag och kommunala bostadsbidrag. Det innebär dock en onödig påfrestning på den kommunala ekonomin, speciellt med hänsyn tagen till att det finns möjligheter att bygga bostäder på andra platser i kommunen.

För att kunna rekommendera hur många och vilken typ av bostäder som varje ort klarar, krävs en fördjupad analys. Sammanfattningsvis har delar av alternativ 1 svårighet att uppnå bostadsförsörjningen, med hänsyn tagen till att det förmodligen är svårt att genomföra byggnationer utan mycket kraftiga kommunala subventioner.

Val av alternativ

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutade 20-05-12 §140 att alternativ 1 ”Servicesamhällena växer kraftigt, bostadsorterna i stråk växer” ska ligga till grund för samrådsförslaget med följande justeringar.

1. Justering i förslaget ska göras beträffande Getinge och Oskarström i enlighet med rekommendationerna i ”*Nulägesanalys och hållbarhetsbedömning, alternativa förslag till ÖP2050*”.
2. Justering i förslaget ska också göras för att öka antalet bostäder i staden.
3. Vidare ska förslaget justeras så att mindre jordbruksmark tas i anspråk för bostadsbebyggelse.
4. Förslaget ska också justeras i avseende på verksamhetsmark där ytor mellan Kistinge och Trönninge ska prioriteras framför ytor vid Kvibillemotet.

Justering av alternativ 1 till planförslaget

Följande punkter har förändrats i alternativ 1 enligt kommunstyrelses beslut enligt ovan.

1. Getinge har minskat från 2000 nya bostäder i alternativ 1 till 900 bostäder i planförslaget. Oskarström har minskat från 1050 nya bostäder i alternativ 1 till 600 bostäder i planförslaget.
2. Staden har ökat från 16 300 nya bostäder i alternativ 1 till 18 000 bostäder i planförslaget vilket innebär att staden kommer utgöra ungefär 70% av kommunens invånare år 2020 och även år 2050.
3. Jordbruksmark som tas i anspråk för bostäder har minskat med 120 hektar i planförslaget i jämförelse med alternativ 1. Det är kommunens ambition att minimera utpekade områden på jordbruksmark men då staden ligger i ett jordbrukslandskap likaså utpekade stationssamhällen Getinge och Trönninge går det dessvärre inte att undvika. Halmstads kommun r en tillväxtkommun som vill ha beredskap för 150 000 invånare år 2050 för att motverka bostadsbrist och då räcker inte förtätning till. I orts- och områdesbeskrivningarna motiveras varje enskilt fall där jordbruksmark tas i anspråk. Varje yta utnyttjas effektivt genom att exempelvis bygga tätt och samutnyttjande av grönytor. Tätortsgränser har pekats ut för att inte orterna ska bre ut sig på jordbruksmark.
4. Ytor i Kistinge och Trönninge pekas ut för verksamhetsmark. Ytor för verksamhetsmark kring Kvibillemotet utgår till förmån för bevarandet av jordbruksmark.

Konsekvensbedömning av planförslaget med MKB

Sammanfattning av planförslagets konsekvenser

För att få utförligare beskrivning av planförslagets konsekvenser läs konsekvensbedömningen nedan.

Konsekvenser för miljö

Utsläpp av växthusgaser har under lång tid orsakat klimatförändringar med konsekvenser som högre temperaturer, höjda havsnivåer, översvämningar och ökad erosionsrisk. Kommunen behöver därför ta ställning till hur samhället kan anpassas till dessa förändringar. Planförslaget har tagit stor hänsyn till översvämningsriskerna då nya utbyggnader undviks i översvämningsområden, men fler åtgärder kommer att behövas för centrala delen av Halmstad, och eventuellt även för Oskarström utefter Nissan. I Getinge planeras ytor för att hantera översvämningsområden längs Suseån och Rävingebäcken. Pågående arbete med klimatanpassningsplan och fördjupad översiktsplan för Halmstads centrala delar arbetar med översvämningsproblematiken knuten till höjda havsnivåer. På vilket sätt detta ger konsekvenser i stadsbilden går inte i samrådsversionen att bedöma mer än att högsta beräknade vattenstånd + 3,61 (2100) behöver klaras.

Förutom att anpassa kommunen för kommande klimatförändringar är det även av stor vikt att arbeta för att minska utsläppen av växthusgaser. Förtätning och utveckling av de befintliga servicesamhällena och bostadsorterna och ny infrastruktur kommer att medföra ytterligare stora utsläpp av växthusgaser vid byggande, anläggning och genomförande och det kommer krävas ett omfattande nytänk inom bygg- och anläggningssektorn för att begränsa dessa utsläpp. Mindre delar av kommunens skogsmark och grönområden kommer att försvinna i samband med byggnation, vilket innebär att delar av kommunens kolsänka försvinner. Kommunen har arbetat för att minimera andelen värdefull mark som bebyggs inom kommunen och byggnation sker i första hand som förtätning, i andra hand på skogsmark och i sista hand på jordbruksmark.

Av planförslagets totalt redovisade drygt 22 000 nya bostäder, planeras i Framtidsplan 2050, 16 300 av dessa inom Halmstad tätort. Ytterligare 1000 bostäder förväntas tillkomma genom förtätning. Detta kan medföra minskad klimatpåverkan då stora satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik inom tätorten kommer att ske. Utanför Halmstad ligger utvecklingsområdena samlade i stråk vilket möjliggör resande med kollektivtrafik. För orterna som ligger långt bort frånstaden blir kollektivtrafiken ett mindre attraktivt alternativ eftersom restider blir längre och turtätheten låg. I huvudsak bedöms planen ha en struktur som möjliggör ökat resande med hållbara transportmedel.

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

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

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

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

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

Förändringar i granskningsförslaget

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

Konsekvenser för människor

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

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

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

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

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

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

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

Följande områden anses vara av extra vikt att analysera vidare:

Norr om Larsfrid och Vilhelmsfält

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

Oskarström

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

Haverdal och Simlångsdalen

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

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

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

Förändringar i granskningsförslaget

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

Konsekvenser för ekonomin

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

Utvecklingen i områden med spårbunden kollektivtrafik bidrar till att skapa förutsättningar för hållbara resvanor och kan främja ett hållbart vardagsliv. Förslag till nya tågstationer i Trönninge, Åled och Getinge förstärker

kollektivtrafiken till centrum och underlättar regionala kopplingar för studier och yrkesliv. Nya ytor för verksamhetsmark i anslutning till Kistinge ger goda logistikmöjligheter till järnväg och huvudväg.

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

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

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

Halmstads kommun påverkas av ökad risk för översvämningar på grund av klimatförändringarna och de höjda havsnivåernai centrala Halmstad och i Trönninge. Utvecklingsområden i Oskarström och Getinge berörs av förhöjda vattennivåer från vattendrag, vilket kan hanteras genom anpassning av markens höjdnivåer eller invallning. De åtgärder som kommer att behöva vidtas påverkar kostnaderna för
ny bebyggelse.

Förändringar i granskningsförslaget

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

Betydande miljöpåverkan

Den miljöpåverkan som kan anses vara betydande ska lyftas särskilt i konsekvensbeskrivningen. För att fastställa detta hölls ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen under april-maj 2020. Underlag till avgränsningssamrådet var ”*Framtidsplan 2050 Halmstad, förslag till avgränsning av konsekvensbedömning med MKB*” WSP 2020-04-08. Av länsstyrelsens yttrande 2019-05-19 framgår att de håller med om punkterna som bedöms kunna innebära betydande miljöpåverkan.

För Framtidsplan 2050 bedöms ianspråktagandet av jordbruksmark, påverkan på vattenkvalitet och vattenkvantitet samt klimatfrågan 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 under perioden 2009-2019 minskat med 4% enligt Jordbruksverkets statistik. Miljömålet anger att samtidigt som jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och

livsmedelsproduktion ska skyddas, ska även den biologiska mångfalden och kulturmiljövärden bevaras och stärkas.

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

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

Den brukningsvärda jordbruksmarken som den definieras i översiktsplanen utgörs av:

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

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

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

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

Konsekvenser

Den brukningsvärda jordbruksmarken i kommunen har i nuläget en yta av cirka 22 300 hektar. Planerade utvecklingsområden för bostäder, stationsnära områden och verksamheter på jordbruksmark tar knappt 700 hektar i anspråk och planerade vägreservat ytterligare cirka 180 hektar. Byggnader och hårdgjorda ytor medför en irreversibel påverkan på jordbruksmark så att den inte går att återställa. 3 % av den värdefulla naturresursen jordbruksmark tas i anspråk. I den ytan ingår även grönytor som kan återställas. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga till stora då en viktig framtidsresurs tas i anspråk. Utbyggnad på jordbruksmark är ett led i en pågående process där stora arealer tagits i anspråk för utbyggnad under tidigare decennier så att den sammantagna effekten av tidigare och planerad utbyggnad blir stor. I den aktuella planen finns det utrymme för en ökning av befolkningen med 50 % vilket är en betydligt större ökning än i den förra översiktsplanen. Förtätning av staden har eftersträvats men byggande på jordbruksmark har inte kunnat undvikas.
Planerade våtmarksområden vid bland annat Getinge tar jordbruksmark i anspråk men det bedöms som möjligt att dessa kan återställas till jordbruksmark i framtiden.

Förändringar i granskningsförslaget

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

Förslag till åtgärder

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

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

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

Vattenkvalitet och tillgång

Dricksvatten i Halmstads kommun kommer från grundvattentäkter som utgör en viktig naturresurs. I gällande vattenförsörjningsplaner finns vattenskyddsområden och skyddsbestämmelser för alla allmänna vattentäkter. Halmstads kommun har tagit fram en *”VA-plan, Del 1, VA-översikt”* som bland annat tar upp frågor kring dricksvattenförsörjning. Inom Halmstads kommun finns det 13 tillståndspliktiga kommunala vattentäkter, som används för att förse cirka 92 000 personer med dricksvatten. Idag används endast grundvatten, med visst stöd av konstgjord infiltration, för dricksvattenproduktionen. Halmstads kommun har som mål att växa till 150 000 invånare år 2050. Ökningen förväntas främst ske i staden och tätorterna vilket medför att en högre andel av befolkningen är ansluten till allmän dricksvattenförsörjning. Brytpunkten för när medelförbrukningen överskrider tillåtet medeldygnsuttag och vattenverkens produktionskapacitet förväntas till omkring år 2035, förutsatt att vattenförbrukning/person förblir samma som idag. Inriktningsbeslut i Kommunstyrelsen finns för att börja samverkan och utredning att ianspråkta den del av vattendomen i Bolmen som är avsedd för Halmstads kommun. Arbetet påbörjas under 2021 och beräknas ta ca 12-15 år innan systemet är utbyggt om alla tillstånd går igenom. I VA-planen anges åtgärder för att minska användningen av dricksvatten från 140 l/per/dygn till 100 l/person och dygn. Detta genom att skapa incitament eller alternativa vattenkällor i de fall hushåll och verksamhet använder vatten som inte behöver vara av dricksvattenkvalitet.

Grundvattnet är påverkat av föroreningar. De vanligaste föroreningarna är förhöjda halter av nitrat, bekämpningsmedelsrester och PFAS. Nitrat och bekämpningsmedel härrör vanligtvis från intilliggande jordbruk. PFAS är en relativt ny förorening och där förekomsten är som högst är orsaken punktutsläpp från brandövningsplatser. Orsaken till PFAS-förekomsten hos övriga drabbade vattenverk, där koncentrationerna är lägre, är än så länge okänd. Flera av vattenverkens råvatten är så pass påverkade att extra reningssteg eller restriktioner har fått införas.

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

- Vattenförsörjningen ska säkras långsiktigt och områden av betydelse för dricksvattenförsörjning ska skyddas
- Hållbar spillvattenhantering ska uppnås genom prioritering i vissa lägen och en prioritering av cirkulära flöden och åtgärder uppströms spillvattensystemet

- Spridd bebyggelse tillåts endast om det inte påverkar vatten negativt
- Åtgärder för en hållbar dagvattenhantering eftersträvas så att recipienternas vattenkvalitet kan upprätthållas och biologisk mångfald gynnas
- Fritidsområden permanentas inte i områden där dagvatten- och spillvattenhantering inte kan lösas
- Nya utvecklingsområden är placerade i anslutning till befintliga spillvattensystem vilket underlättar anslutning

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

Konsekvenser

Grundvatten

Vattentäkterna i Halmstads kommun hämtar sitt vatten från grundvattenförekomster. Täkterna har skyddsområden där det primära eller inre skyddsområdet har kraftiga restriktioner som skydd mot föroreningar. Tillrinningsområdet beskriver det område där den huvudsakliga grundvattenbildningen sker. Vissa täkter har också en sekundär skyddszon utanför den primära. Täkterna är känsliga för påverkan från föroreningar och minskad grundvattenbildning. Föroreningar kan komma från trafikytor och verksamheter. Mätningar i Prästjordens vattentäkt visar på halter av klorid och nitrat som kan antas komma från vägsalt och åkergödsel, där halterna ligger under gällande riktvärden. Trafikolyckor som leder till utsläpp av farligt gods kan få stora konsekvenser om det når grundvattnet. Grundvattenbildningen kan påverkas negativt då infiltration av regnvatten minskar till följd av att mark hårdgörs. Mindre arealer grönyta ska efter utbyggnad med bebyggelse och hårdgjorda ytor klara samma infiltrationsvolym som den ursprungliga arealen före utbyggnad. I nuläget förekommer bebyggelse, verksamheter och vägar sparsamt inom tillrinningsområdena. Tillrinningsområden i slättområdet utgörs till stor del av jordbruksmark som kan läcka näringsämnen till grundvattnet. Tillrinningsområdena har generellt en hög sårbarhet.

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

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

Översiktsplanen föreslår även utbyggnad av nya vägar inom tillrinningsområden:

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

Även för vägarna behöver ytterligare utredningar göras, enligt "*Övergripande riktlinjer för exploatering inom vattenskyddsområde"*, för att bedöma om exploatering kan göras. Vägarna innebär en risk för att utsläpp av föroreningar från vägbanan och från trafikolyckor med vätskeläckage kan nå vattentäkten. Infiltration och grundvattenbildning kan påverkas negativt. Skyddsåtgärder i form av täta diken och dammar för uppsamling av större

volymer kan bli aktuella.

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

Ytvatten

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

Påverkan på vattenkvalitet redovisas under avsnittet *Miljökvalitetsnormer* i rapporten "*Konsekvensbedömning med MKB".*

Förändringar i granskningsförslaget

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

Förslag på åtgärder

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

Klimatpåverkan

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

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

En samhällsstruktur som möjliggör bekväma transporter till fots, med cykel eller med kollektivtrafik har en liten klimatpåverkan jämfört med en struktur där resor med bil dominerar eftersom den orsakar klimatpåverkande koldioxidutsläpp.

Framtidsplan för Halmstad har beaktat klimatfrågan på flera sätt:

- Utvecklingsområden är samlade i orter längs stråk där de flesta utvecklingsområden har mindre än 1000 meter till kollektivtrafik vilket möjliggör klimatvänliga transporter.
- Servicesamhällen blir noder för kollektivtrafik med utökad service.
- Utbyggnader av bostäder, service, offentliga verksamheter och infrastruktur koncentreras till Halmstad vilket ger korta resvägar och effektiv infrastruktur. Förtätning prioriteras. Halmstads resecentrum utvecklas.
- Spridd bebyggelse tillåts främst i anslutning till de utpekade stråken.
- Service och verksamhetsområden kopplas till stråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt bil.
- Gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik prioriteras i nämnd ordning. Kollektivtrafik utvecklas längs stråk där busstrafiken blir prioriterad längs vissa stråk i staden.

- Planeringsinriktningar anger att energisystemet bör vara resurseffektivt och klimatsmart. Områden har avsatts för utbyggnad eller utredning av vindkraft. Användning av solenergi ska främjas i detaljplaneringen.
- Kommunen verkar för nya pendeltågsstationer i Getinge och Trönninge.

Konsekvenser

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

Förändringar i granskningsförslaget

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

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

Förslag på åtgärder

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

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

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

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

Även större enstaka träd är betydelsefulla och kan ge värdefull svalka, bidra till bättre luftkvalitet, lägre exponering av skadlig UV-strålning och bättre ljudmiljö utöver betydelsen för biologisk mångfald. Skuggan från större träd som är integrerade i den byggda miljön minskar den direkta strålningstemperaturen som människor och bebyggelse utsätts för. Detta bidrar till att mindre värme lagras i till exempel gator och byggnader och bidrar på så vis med kylande effekter i stadsmiljön. Effekten av förändrat klimat och mer extrema vädersituationer kan begränsas av rätt planerad vegetation. Vinden tillåts dämpas i blåsiga och utsatta lägen, runt hushörn, längs huvudstråk och gång- och cykelvägar samt på öppna platser i stadsmiljön som därigenom kan bli mer attraktiva vistelsemiljöer året runt.

Klimatanpassning

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

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

Översiktsplanen har anpassats efter klimatförändringarna på flera olika sätt:

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

Konsekvenser

Planen har tagit stor hänsyn till översvämningsriskerna då utbyggnader undviks i översvämningsområden men åtgärder kommer att behövas för några platser. Vid Oskarström och Getinge ligger utvecklingsområden så att de berörs av förhöjda vattennivåer från vattendrag. Detta kan hanteras i kommande planering genom anpassning av markens höjdnivåer eller invallning. Skyfallskarteringen visar att små lokala översvämningar kan uppstå på många platser. Dessa bedöms möjliga att hantera i den fortsatta detaljplaneringen genom justering av markens höjdförhållanden så att byggnader och räddningsvägar ligger högt medan parkytor läggs på lägre nivåer så att vatten samlas där. Ny bebyggelse medför att grön mark hårdgörs och bebyggs vilket leder till snabbare ytvattenavrinning. Detta är en process som pågått under lång tid och omfattat utdikning av våta områden för uppodling och utbyggnad med bebyggelse och infrastruktur där dagvattnet leds bort i diken och ledningar. Denna historiska utveckling bidrar till att förstärka översvämningar till följd av kraftiga regn som beror på klimatförändringar.

Förändringar i granskningsförslaget

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

Förslag på åtgärder

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

Måluppfyllelse

Det finns en rad mål översiktsplanen syftar till att uppnå. De är av lokal, nationell och global karaktär. I följande avsnitt redovisas hur översiktsplanen uppfyller, motverkar och påverkar målen.

Framtidsbild 2050 är kommunens målbild för den fysiska planeringen. Att översiktsplanen bidrar till att visionsberättelserna i denna nås är av stor vikt, eftersom översiktsplanen har mycket stor betydelse för efterföljande planering och genomförande. Konsekvensbeskrivningen utvärderar därför huruvida översiktsplanen bidrar till att visionsberättelserna i Framtidsbild 2050 uppfylls.

Även mål på nationell- och globalnivå utvärderas. Huruvida översiktsplanen bidrar till att uppfylla folkhälsomålen, miljökvalitetsmålen och de globala målen Agenda 2030 är utvärderat och framgår av följande avsnitt.

Kommunens framtidsbilder

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

Kommunens fyra framtidsbilder visar en önskvärd inriktning för kommunens långsiktiga fysiska planering genom dessa strategiska utvecklingsområden. Nedan görs en kort bedömning av om den nu föreslagna översiktsplanen, Framtidsplan 2050 verkar i en riktning för att kunna uppnå framtidsbilderna. Dessa framtidsbilder kan inte ensamma infrias genom översiktsplanen men ger stöd och vägledning för översiktsplanens strategiska inriktning. Det krävs engagemang, insatser, initiativ och samverkan mellan olika aktörer för att uppnå framtidsbilderna, *den inkluderande kommunen, miljömässig och ekologisk hållbarhet, attraktivitet och hållbar tillväxt samt framtidens välfärd*. Kursiv text

nedan utgör beslutade framtidsbilder.

Visionsberättelse Framtidsbild 2050 för den inkluderande kommunen

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

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

Visionsberättelse Framtidsbild 2050 för miljömässig och ekologiskhållbarhet

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

Halmstad växer i hög grad i och nära staden men byggande på jordbruksmark kan inte helt undvikas. Även tillrinningsområden för vattentäkter bebyggs men i en liten omfattning och med erforderliga skyddsåtgärder. Koncentrationen av tillväxt i Halmstad och i stråk på landsbygden möjliggör klimatvänliga transportlösningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Utbyggnaderna anpassas till klimatförändringar och tar stor hänsyn till naturvärden.

Visionsberättelse Framtidsbild 2050 för attraktivitet och hållbar tillväxt

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

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

ändamål ger balans mellan bevarande av attraktiva naturmiljöer och turistutveckling.

Visionsberättelse Framtidsbild 2050 för framtidens välfärd

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

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

Folkhälsomål

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

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

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

De målområden som inte lyfts inom ramen för översiktsplanen är inte mindre viktiga men kräver i större utsträckning insatser som inte faller inom ramen för en översiktsplan. Hur detta arbete avses bedrivas redovisas i "*Plan för den inkluderande kommunen*" beslutad av kommunfullmäktige 2020-05-28.

Målområde 1. Det tidiga livets villkor

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

växer upp i ekonomisk utsatthet får oftare sämre hälsa som vuxna.

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

Målområde 2. Kunskaper, kompetenser och utbildning

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

En rumslig utveckling av kommunen enligt Framtidsbild 2050 förväntas bidra till att delar av målområdet nås. I planen pekas områden ut för skola i anslutning till var bostadsbyggande tillkommer. Högskolans utveckling prioriteras genom att planen skapar utrymme för innovativa miljöer för utbildning och forskning. Framtidsplan 2050 bedöms bidra till en ökad tillgång till kunskap och utbildning för kommunens invånare. Genom att säkerställa att det finns tillräckligt med studentbostäder och att arbeta med att informera olika grupper om utbildningsmöjligheter så kan en högre nivå av måluppfyllelse nås.

Målområde 5. Boende och närmiljö

Boende och närmiljö är en viktig komponent för en god och jämlik hälsa. Bostaden är en viktig plats för återhämtning, vila och rekreation. En sund, trygg och trivsam boendemiljö är också ett grundläggande mänskligt behov och den som inte har rimligt goda boendeförhållanden har svårt att klara övriga delar av livet, såsom t.ex. utbildning och arbete, som i sin tur harstor betydelse för hälsan. Att känna sig trygg i sitt boende har också stor betydelse för viljan och lusten att vistas utomhusi närområdet. Låg socioekonomisk position samvarierar med hög exponering för olika riskfaktorer i boende och närmiljön, och genom detta ökar risken för ohälsa, sjukdom och en ojämlik hälsa.

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

Målområde 7. Kontroll, inflytande och delaktighet

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

En stor del av översiktsplanens roll avseende målområde 7 kopplar an till dialog och i vilken grad medborgare bjuds in till att påverka, vara delaktiga i och ha inflytande över sin kommuns framtida utveckling. Under tidig invånardialog hösten 2019 som underlag till framtagandet av samrådsförslaget, samråd hösten 2020 och granskning sommaren 2021 ges medborgare möjlighet att lämna synpunkter på det förslag som finns framtaget vid dessa tillfällen. För att säkerställa att målområde 7 uppfylls rekommenderas att en dialogstrategi tas fram i samband med översiktsplanearbetet för att säkerställa att medborgare har delaktighet i och inflytande över kommunens framtida utveckling.

Miljökvalitetsmål

Begränsad klimatpåverkan

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

Översiktsplanen bidrar till måluppfyllelse genom att bygga upp en struktur där klimatvänliga transporter möjliggörs och andelen som reser med kollektivtrafik kan öka. Vidare bidrar förtätningsstrategin och samlokaliseringen till att minska resebehovet. Planeringsinriktningar anger att klimatvänliga transporter ska prioriteras. Samtidigt planeras en ny förbindelse p Söder tvärs Nissan med syfte att avlasta stadens mer centrala delar, såsom Slottsbron, Slottsjordsvägen och Laholmsvägen. Avsikten är att få kapacitet för att kunna göra prioritering av kollektivtrafik i nämnda sträckningar så att kollektivtrafiken blir ett attraktivt alternativ, och en högre andel väljer att resa med denna. Det finns inga kvantitativa mål i översiktsplanen för hur resandet bör fördelas mellan olika transportslag, vilket innebär en risk för att klimatmålet motverkas. För att minska den risken bedriver kommunen för närvarande ett arbete med att ta fram ett *"Handlingsprogram för hållbara transporter".*

Grundvatten av god kvalitet

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

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

Ett rikt odlingslandskap

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

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

Frisk luft

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

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

Ingen övergödning

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

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

God bebyggd miljö

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

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

Levande sjöar och vattendrag

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

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

Levande skogar

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

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

Ett rikt växt- och djurliv

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer.

Arternaslivsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.

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

Agenda 2030

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

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

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

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

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

2. Ingen hunger

3. God hälsa och välbefinnande

4. God utbildning för alla

5. Jämställdhet

6. Rent vatten och sanitet för alla

7. Hållbar energi för alla

8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

10. Minskad ojämlikhet

11. Hållbara städer och samhällen

13. Bekämpa klimatförändringarna

14. Hav och marina resurser

15. Ekosystem och biologisk mångfald

16. Fredliga och inkluderande samhällen

17. Genomförande och globalt partnerskap

I figuren nedan redovisas samtliga 17 mål och 169 delmål. De delmål som är vita är de som kommunen anser inte berörs av Framtidsplan 2050. De ljusblåa målen berörs indirekt av Framtidsplan 2050 och de mörkblåa målen berörs direkt av Framtidsplan 2050.

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

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

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

Framtidsplan 2050 berör på något sätt 15 av 17 mål i Agenda 2030 och samtliga av dessa mål bidrar till att uppfylla Agendan. Fyra av målen bidrar i hög grad till uppfyllelse av Agenda 2030, medan elva mål bidrar till måluppfyllelsen, se cirkeldiagrammet ovan. Planen försämrar inte möjligheten att uppfylla något mål eller delmål i Agenda 2030.

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

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

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

Samlad bedömning

Konsekvenser på miljö

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

Konsekvenser på människor

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

Konsekvenser på ekonomin

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

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

Fördjupad miljökonsekvensbedömning - påverkan på Fylleån

Denna MKB utgör en fördjupning av hur föreslagen exploatering i översiktsplanen kan påverka Fylleån. MKB:n visar även vad som är viktigt att tänka på i den fortsatta planeringen för att undvika eller begränsa påverkan på omgivande miljö. I detta dokument ges även förslag och rekommendationer på åtgärder som kan vidtas för att minimera en negativ påverkan på ån.

Metod för bedömning av miljöpåverkan

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är en del av det beslutsunderlag som krävs vid tillståndsprövning enligt miljöbalken (MB). En MKB kan beskrivas som en systematisk process där miljöaspekterna integreras i planeringen för att främja en hållbar utveckling. Ett syfte med processen är att få fram ett dokument som redovisar en bedömning av den påverkan på miljön som genomförandet av planen kan medföra. En väl genomförd process bidrar inte bara till en ökad miljöhänsyn, utan dessutom till att öka allmänhetens inflytande och planeringsprocessens effektivitet.

Samlad bedömning av översiktsplanens konsekvenser för Fylleån

Sammanfattningsvis bedöms det finnas risk för att Natura 2000-områdets bevarandevärden och riksintressenas värden påverkas negativt utan vidtagna åtgärder vilket främst beror av den ökade mänskliga närvaron och markingreppen som sker (se Tabell 6). Vad gäller strandskyddets syften måste dessa prövas i varje enskilt ärende varpå ÖP inte bedöms påverka det. Dock presenterar kommunen tydliga motiv för utpekandet av de olika LIS-områdena och ÖP bedöms kunna vara vägledande vid framtida prövningar.

Tabell 6 bedömningar utan skyddsåtgärder

	Simlångsdalen	Marbäck	Olofstorp	Norra Villmanstrand
Natura 2000	Finns risk för att Natura 2000-områdets bevarandevärden påverkas negativt	Natura 2000-områdets bevarandevärden påverkas inte	Finns risk för att Natura 2000-områdets bevarandevärden påverkas negativt	Natura 2000-områdets bevarandevärden påverkas inte
MKN	Förutsättningarna för att uppnå MKN påverkas inte	Förutsättningarna för att uppnå MKN påverkas inte	Förutsättningarna för att uppnå MKN påverkas inte	Förutsättningarna för att uppnå MKN påverkas inte
Riksintressen	Finns risk för att riksintressenas värden påverkas negativt	Finns risk för att riksintressenas värden påverkas negativt	Finns risk för att riksintressenas värden påverkas negativt	Finns risk för att riksintressenas värden påverkas negativt
Strandskydd	-	-	-	-

Det bedöms dock att föreslagen exploatering längs med Fylleån inte påverkar förutsättningar för att uppfylla MKN, Natura 2000 eller områden för riksintressen under förutsättning:

- Att hanteringen av dagvatten utreds i samband med detaljplanering av de nya bostadsområdena så att det säkerställs att ny byggnation inte påverkar miljökvalitetsnormerna för ytvatten negativt.
- Att befintliga kantzoner längst med ån får bibehålla sin funktion och att det läggs vikt vid att bevara/plantera träd och buskar närmast åkanten där marken idag är starkt påverkad.
- Att behovet av marksanering utreds och undersöks närmare inför detaljplaneläggning, särskilt i det tidigare bruksområdet
- Att arbeten inom strandskyddszonen bör anpassas till att genomföras under de tidsperioder då laxen är mindre känslig för störning.
- Att föreslagen bro anpassas så långt det är möjligt till ekologiska värden i området och konstrueras på så sätt att den inte utgör vandringshinder för såväl fisk som småvilt (däribland utter) utmed stränderna under bron
- Att skogsområdena i största möjliga mån integreras och bevaras genom att utforma tätortsnära rekreationsområden i anslutning till föreslagen bebyggelse.
- Att det ges förutsättningar för underhåll av turist- och områden för friluftsliv med exempelvis anläggningar och service såsom toalett och sopsortering samt information om hur man som friluftsutövare bäst bidrar till att bevara värden inom områden för riksintressena.

Utöver ovan nämnda punkter ges ytterligare förslag och rekommendationer i vardera enskilt avsnitt i kapitel 6 för att bevarandevärden, kvalitetsfaktorer och riksintressens värden gynnas.

FÖLJDUPPDRAG OCH GENOMFÖRANDE AV ÖVERSIKTSPLANEN

En rad strategiska dokument har tagits fram parallellt med denna kommunomfattande översiktsplan.

Översiktsplanen är heltäckande både för kommunens yta och för alla berörda ämnesområden. De andra dokumenten är fördjupningar inom områden med en särskilt komplex planeringssituation. Den kan vara geografiskt avgränsad som de fördjupade översiktsplanerna, eller begränsad till ett ämnesområde som för handlingsprogrammen.

Läs mer i dessa handlingsprogram och fördjupade översiktsplaner inom respektive ämnes eller geografiskt område för ökad kunskap och ställningstagande inom respektive område.

Parallellt med Framtidsplan 2050 har följande strategiska planer tagitsfram

- Fördjupad översiktsplan för centrum (pågår)
- KF och KS plan för hållbara transporter (pågår)
- KF och KS plan för Klimatanpassning (pågår)
- KF och KS plan för vatten och VA (antagen 2021-06-01)
- KF och KS plan för Klimat och Energi (antagen 2021-06-15)

Följduppdrag till översiktsplanen FÖP och Tematiska tillägg där behovfinns i nuläget

- Fördjupad översiktsplan för Larsfrid och Vilhelmsfält (pågår)
- Strategi Östra stranden – Fördjupad översiktsplan eller Tematiskt tillägg

- Tematiskt tillägg om hållbarenergi till exempel sol och vind
- Översyn av kommunikationsreservatet
- Fördjupad översiktsplan för hamnen vid behov av större utfyllnad
- Eventuellt tillägg för säkerställa uppkoppling mot Bolmen när denna ledningsdragning är utredd som underlag till riksintresset.

Översiktsplanen genomförande

- Etappindelningen och tidsättning sker i Bostadsförsörjningsprogram, Lokalförsörjningsstrategi och Plan för teknisk infrastruktur.

Prioriteringsgrunder för tidsättning av olika områden är:

- Miljöskäl (jordbruksmark, LAV §6, sanering av markföroreningar)
- Utbyggnad infrastruktur och samhällsservice, större samlade satsningar och samordning krävs.
- Intresse hos markägaren (kommunen, intresset hos privata markägare)
- Fördelning av utbyggnad i stadens olika delar och orterna

Fördjupad översiktsplan för Larsfrid och Vilhelmsfält

Verksamhetsområdena Larsfrid och Vilhelmsfält är utpekade i kommunens översiktsplan, redan i Framtidsplan 2030 och även i Framtidsplan 2050, som omvandlingsområden – från industrier till en mer blandad bebyggelse med fokus på bostäder. I april 2019 tog Kommunstyrelsen beslut om att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för omvandlingsområdet.

Fördjupningen av översiktsplanen för Larsfrid och Vilhelmsfält syftar till att, på en mer detaljerad nivå, utreda områdets förutsättningar för en omvandling samt föreslå en lämplig användning och struktur för områdets framtida utveckling.

Genom att utreda och ta ställning till stora, komplexa frågor i en fördjupning av översiktsplanen kan efterföljande planering förenklas och effektiviseras. Målet är även att, tillsammans med de många fastighetsägarna i området, hitta fungerande samverkansformer inför det framtida genomförandet av omvandlingen.

Syftet med omvandlingsområdet är att minska den barriäreffekt verksamhetsområdet har där det skär av bostadsområdena i östra Halmstad från havet. Förhoppningen är att genom att upplevelsemässigt knyta de östra stadsdelarna närmre havet öka dessa stadsdelars attraktivitet.

Fördjupad översiktsplan för centrum – Centrumutvecklingsplan 2050

I den fördjupade planen för centrum tydliggör Halmstads kommun sina ambitioner med den fysiska miljön i stadens centrala delar mot år 2050. Planen visar vilka samband som är viktiga, hur olika funktioner ska lokaliseras i relation till varandra, hur stråk och platser ska utvecklas, vilka hänsyn som ska tas, och vilka värden och kvaliteter som ska lyftas fram. Frågor om transporter, bostäder, stadsliv, integration, gröna värden och så vidare landar i en fysisk form.

I denna kommunomfattande översiktsplan har området pekats ut som centrumutvecklingsområde och områdets bärande strategier är redovisade i del B/Stadens centrum. Den fördjupade översiktsplanen kommer att redovisa området och dess strategier i en mer detaljerad skala.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd av översiktsplanen i enlighet med plan- och bygglagen samt miljöbalken har enligt beslut av kommunstyrelsen 2020- 10-13 § 253 genomförts av beslutad planhandlingen och konsekvensbedömning med miljökonsekvensbeskrivning under tiden 5 november 2020 - 11 januari 2021. Statliga myndigheter, berörda regioner, grannkommuner, organisationer, kommunens medlemmar och alla andra som har ett intresse har beretts tillfälle att yttra sig.

I samrådsredogörelsen finns inkomna synpunkter redovisade och där finns också kommunens svar.

Framtidsplan 2050 – del B

Förklaringar mark och vattenanvändning

Bebyggelse

Bostäder med tillhörande funktioner

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.

Centrumutvecklingsområde

Område för centrumutveckling som har stor betydelse såväl centralt som regionalt. Urbana kvalitéer tas tillvara och utvecklas genom att variera-för ett blandat centrum, länka- för ett nära centrum och synliggöra - för ett karaktäristiskt centrum

Verksamheter med tillhörande funktioner

Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.

Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse

Området omvandlas från verksamheter till blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, offentliga miljöer med mera.

Område för stationsnära ortsutveckling

I ett stationsnära läge tillkommer en blandning av både bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Kopplat till stationen ska plats för pendelparkering för både cykel och bil samt kollektivtrafikanslutning av andra trafikslag inrymmas.

Park och natur

Grön koppling att utveckla

Grönt stråk utvecklas för att binda samman olika grönområden för att tillskapa en grön infrastruktur i bebyggda miljöer.

Grön koppling att bevara

Grönstråk som är viktigt att bevara för att bibehålla en grön infrastruktur i bebyggda miljöer.

Närrekreation att bevara

Grönområde som är viktigt att bevara och utveckla för att bibehålla rekreationsmöjligheter inklusive idrott, ekologiska värden, naturvärden och ekosystemtjänster.

Närrekreation att utveckla

Grönområde som behöver utvecklas eller tillskapas för att utveckla rekreationsmöjligheter inklusive idrottsändamål, ekosystemtjänster och naturvärden.

Grönytor särskilt viktiga att bevara

Grönyta som ska bevaras i sin helhet. Grönytorna behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen. Området kan utvecklas som park- och naturområdet med syfte att främja rekreation inklusive idrott, ekosystemtjänster och naturvärden.

Tätortsgräns (gäller för tätortsgränser i staden)

Viktig gräns för bebyggelsens utbredning att hålla mot landskapet. För att i möjligaste mån bevara jordbruksmark är det viktigt att staden inte brer ut sig. Staden växer tätt kring de starka kollektivtrafikstråken och gröna kilar med jordbruksmark bevaras däremellan. Det kan dessutom finnas andra värden såsom landskapsbilds-, natur- och kulturvärden som bör bevaras.

Tätortsgräns (gäller för tätortsgränser i orterna)

Viktig gräns för bebyggelsens utbredning att hålla mot landskapet. För att i möjligaste mån bevara jordbruksmark är det viktigt att tätorter inte brer ut sig. Det kan dessutom finnas andra värden såsom hushållningsbestämmelser för högexploaterad kust och naturvärden som bör bevaras.

Service

Centrumnod

Centrumbildning där service prioriteras. Högre bebyggelse tillåts för att nyttja läget effektivt och markera platsens betydelse. Centrumverksamhet ska finnas i bottenvåningar. Service prioriteras framför bostäder. Kommunen ser positivt på att plusbostäder kommer till i dessa lägen. Plats för möten såsom torg tillskapas i dessa lägen. Där bytespunkt för kollektivtrafik finns förses denna med utökad resenärsservice. Centrumnoder pekas ut i staden och i servicesamhällena.

Ortscentrum

Centrumbildning där service prioriteras framför bostäder. Högre bebyggelse tillåts för att nyttja läget effektivt. Kommunen ser positivt på att plusbostäder kommer till i dessa lägen. Där bytespunkt för kollektivtrafik finns förses denna med utökad resenärsservice. Ortscentrum pekas ut i bostadsorter som förväntas ha mer än 1000 invånare år 2050.

Kluster av ny offentlig service

Satsning av offentlig service sker i dessa lägen och utrymme avsätts för framtida utbyggnad. Ofta samlas olika slags offentlig service i dessa punkter. Det kan vara skola, äldreboende, bibliotek, idrottshall med mera.

Räddningsstation

Framtida läge för räddningsstation för brandkår, polis eller ambulans. Ytan bör bibehållas för detta ändamål för att ha beredskap i en växande kommun för framtiden.

Centrumutvecklingsstråk

Stråket binder samman utpekad centrumnod och kluster av offentlig service. Kommunen ser positivt på etablering av kommersiell service inom stråket. Inom stråket tillåts högre bebyggelse där plusbostäder och flerbostadshus föredras.

Handelsområde

Handel av olika slag samlas i dessa lägen.

Trafik

Kommunikationsreservat för nationell väg och järnväg

Reservat för framtida järnväg och väg av nationell och internationell betydelse. Syftet är att spara marken för framtida kommunikationsstråk och därför tillåts ingen ny bebyggelse inom området. Utbyggnad sker efter planperioden. Det finns ett behov av översyn av reservatet vilket föreslås göras som ett följduppdrag till översiktsplanen tillsammans med berörda parter. Reservatet är i delarna söder om Fylleån endast anpassat för järnväg.

Vägreservat

Mark som reserveras för framtida väg som ingår i huvudvägnätet av lokal och regional betydelse. Syftet är att spara marken för framtida väg och därför tillåts ingen ny bebyggelse inom området. Innefattar bilväg och vanligtvis även cykelväg. Utbyggnad ske inom eller efter planperioden.

Förlängt kollektivtrafikstråk

Förlängning av befintligt kollektivtrafikstråk där det är en förutsättning för att utpekat bostadsområde ska kunna tillkomma.

Ny väg

Mark som reserveras för framtida väg. Detaljplan pågår.

Ny gång- och cykelväg

Gång- och cykel förbindelse som behöver tillskapas. Det kan vara en helt ny sträckning eller en länk i ett befintligt system. Ungefärlig sträckning. Exakt dragning och utformning utreds vidare i efterföljande planeringsskede.

Trygg förbindelse som korsar barriär

Möjlighet skapas för att korsa en större barriär med gång- och cykel på ett tryggt sätt både utifrån upplevd trygghet och trafiksäkerhet. Särskild vikt läggs vid utformning och funktioner i anslutning till stråket. Exakt dragning och utformning utreds vidare i efterföljande planeringsskede.

Tågstation

Framtida eller nuvarande läge för tågstation längs befintlig järnväg. I dessa lägen ser kommunen störst möjligheter för tätortsutveckling kopplat till en station för pendling.

Resecentrum

Halmstads resecentrum är ett viktigt nav. Nod för kollektivtrafiken med regionbuss, stadsbuss och tåg. Kontor och service ska prioriteras i dess närhet.

Övriga

Reservat för klimatanpassningsåtgärder

Mark som reserveras för klimatanpassningsåtgärder. Syftet är att spara marken för framtida behov och därför tillåts ingen ny bebyggelse inom området. Innefattar klimatanpassningsåtgärder såsom skydd mot översvämningar.

Turismutveckling

Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.

Stråk för turismutveckling

Stråk som binder samman områden för turistutveckling. Trevliga promenadmöjligheter mellan områdena tillskapas.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen i inlandet (LIS).

Pågående markanvändning

Landsbygd

Befintlig landsbygd med oförändrad markanvändning. Åtgärder som är utpekade till exempel turismutveckling samt spridd bebyggelse och andra förändringar som ligger i linje med planeringsinriktningarna kan bli aktuella. Både pågående och detaljplanelagd markanvändning inkluderas.

Tätort

Befintlig tätort med oförändrad markanvändning. Åtgärder som är utpekade till exempel centrumnoder och turismutveckling samt förtätning och andra förändringar som ligger i linje med planeringsinriktningarna kan bli aktuella. Både pågående markanvändning och detaljplanelagd markanvändning inkluderas.

Verksamhet

Befintliga verksamheter med oförändrad markanvändning. Både pågående markanvändning och detaljplanelagd markanvändning inkluderas. Åtgärder som är utpekade samt förtätning och andra förändringar som ligger i linje med planeringsinriktningarna kan bli aktuellt.

Flygplats

Befintlig flygplats.

Större vatten

Befintligt större vatten så som hav, sjöar och vattendrag.

Vatten

Mycket värdefullt havsområde

Mycket värdefulla områden utgörs av havsområden grundare än 10 meter och som inte är av riksintresse för hamn och farled. Mycket viktiga områden för hela ekosystemet i havet. Försiktighet bör råda eftersom grunda bottnar är särskilt ekologiskt känsliga.

Värdefullt havsområde

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.

Stränder där naturkaraktär bevaras

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 bör råda.

Stränder där turism och andra upplevelsevärden utvecklas

Inom dessa stränder ges friluftslivs- och rekreationsintressen störst tyngd och prioritet. Här bör strandnära service, exempelvis kiosk och servicebyggnader kunna tillåtas. Strandservice bör vara koncentrerad till ett fåtal platser. Området är av riksintresse för naturvården vilket gör det viktigt att rekreationsintressena samordnas med naturvårdsintressena.

Särskilt skyddsvärda miljöer

Mycket värdefulla områden utgörs av havsområden grundare än 10 meter och som inte är av riksintresse för hamn och farled. Mycket viktiga områden för hela ekosystemet i havet. Försiktighet bör råda eftersom grunda bottnar är särskilt ekologiskt känsliga.

Framtidsplan 2050 – Områdesbeskrivningar - Granskningsförslag

Bostäder med tillhörande funktioner

Namn	Ort	Markanvändning	Beskrivning
E1	Eldsberga	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 100 bostäder med villor. Närheten till kommunikationsreservatet för godsspår, befintlig järnväg och förekomsten av fornlämningar behöver beaktas.
GE2	Getinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Ett område som ligger centralt i Getinge föreslås förtätas med villor och mindre radhus. Bebyggelsen kan bidra till att området vid Hörsås knyts närmare samman med centrala Getinge. Runt 30 bostäder kan inrymmas i området.
GE4	Getinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området kan bli en naturlig fortsättning på bostadsområdet vid Rackarebergsvägen och bedöms inrymma runt 40 bostäder. I området föreslås främst villor och radhus. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att det är ett mindre område avskilt från större sammanhängande områden med jordbruksmark. Området ligger i direkt anslutning till orten och skapar en mer sammanhängande bebyggelse genom att olika delar kopplas samman.
GE5	Getinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området kan bebyggas med runt 80 bostäder i form av villor och radhus. Genom att området bebyggs kan Skattagårdsområdet kopplas samman med bebyggelsen vid Getinge kyrka. Den södra delen av området är utpekat i kulturmiljöprogrammet som värdefullt för kulturmiljö för Getinge kyrkby. Den nya bebyggelsen behöver därför anpassas till och ansluta till den befintliga bebyggelsens placering, skala och proportioner. När området planeras ska hänsyn tas till karaktärsskapande landskapselement såsom stenmurar, alléer och äldre vägnät. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att det är ett mindre område avskilt från större sammanhängande områden med jordbruksmark.

GE6	Getinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området föreslås inrymma runt 200 bostäder i blandade former, både mindre flerbostadshus i väster, radhus och friliggande villor. Området har ett strategiskt läge med närhet till en framtida tågstation och det ligger i anslutning till ett gång- och cykelstråk som kopplar samman Getinge centrum med en ny station. Vid planering av området bör ges förutsättningar för verksamheter, service och aktiva bottenvåningar så att en känsla av trygghet skapas längs stråket. Inga kända fornlämningar finns inom området. En boplats har registrerats i utkanten av området vilket indikerar att ytterligare arkeologiska undersökningar behöver utföras inför detaljplanearbetet. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att det är ett mindre område avskilt från större sammanhängande områden med jordbruksmark. Området ligger vidare i direkt anslutning till befintlig bebyggelse i orten med närhet till en framtida tågstation. Området är skyddat från översvämning från Suseån genom de vallar som byggts i området.
GE11	Getinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	I ett centralt läge i Getinge föreslås runt 60 nya bostäder som komplettering av befintlig bebyggelse. Området är skyddat från översvämning från Suseån genom de vallar som byggts i området.
GU1	Gullbrandstorp	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Ett område som utgörs av en grusyta, tidigare använd som fotbollsplan och ett område med hästhagar. Här finns möjlighet att bygga runt 100 bostäder i en tätare struktur med lägre flerbostadshus kombinerat med radhus.
GU2	Gullbrandstorp	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Område som utgörs av jordbruksmark och skogsmark-lövskog. Området ligger direkt söder om Gullbrandstorpsskolan och idrottsplatsen. Här föreslås ca 50 nya bostäder i blandade boendetyper såsom flerbostadshus, radhus och villor. Här ges även möjlighet för skolan att byggas ut. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av bostadsförsörjningen för orten tillgodoses samtidigt som befintlig skola tillåts utvecklas.

GU3	Gullbrandstorp	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	I området föreslås ca 90 nya bostäder i mindre flerbostadshus kombinerat med radhus i ett läge nära centrum och kollektivtrafik. Tillkomst av dessa bostadstyper skulle komplettera befintligt bostadsutbud i Gullbrandstorp. Närmast Kustvägen i den sydvästra delen av området finns en lågpunkt där finns det behov för fördröjning av dagvatten och skyfall. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av bostadsförsörjningen för orten tillgodoses.
H1	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Frösakull växer mot inlandet. Ungefär 1800 bostäder ryms här. Området består idag i stor utsträckning av villor. Nybyggnationen bör bestå av en blandning av radhus och flerbostadshus, där andelen hyresrätter behöver vara något högre för att Frösakull i sin helhet ska få en blandad bebyggelse. Landskapet norrut är mycket känsligt med super vy och högt värde för landskapsbild. Stor vikt ska därför läggas på bebyggelseområdets gränser ut mot landskapet. Avgränsning kan ske genom att t.ex. parkstråk planeras i utkanten av området och ramar in bebyggelsen. Del av området utgörs av omvandling av en äldre fabriksmiljö, varför mötet med det känsliga landskapet avses förbättras när omvandling sker till bostäder. En förutsättning för att området ska kunna byggas ut är att kollektivtrafiken förlängs hit. Kollektivtrafikmatningen bör utredas i detaljplaneskedet. Det kan ske på olika sätt, till exempel med förlängt kollektivtrafikstråk från Ranagård eller i vägreservatet från Kustvägen eller Kungsvägen. Cykelväg förlängs från Ranagård och kopplar ihop dessa områden med varandra. Sträckningen behöver ta hänsyn till naturvärdena så att den inte inkräktar på naturreservatet vid Möllegård. I samband med att området byggs ut bör kommunalt VA byggas ut och ansluta de enskilda avloppen som finns i området och dess omgivning. Detta är särskilt angeläget då det finns en dricksvattentäkt söder om området. Vägreservatet föreslås byggas ut för biltrafik och koppla ihop Kungsvägen med Kustvägen. Område förses med ny offentlig service för skola och förskola. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att Frösakull växer inåt land för att värna högexploaterad kust och stora landskapsbildsvärden, samt att motivera utbyggnad av allmänt VA i området. Södra delen av området har högt naturvärde NVI klass 2 enligt kommunens Grönplan. En inventering av naturvärdena bör därför ske i detaljplaneskedet, så att utbredningen av bostadsbebyggelsen tar hänsyn till dessa.

H2	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätningspotential inom Frösakull. Frösakull har stor tillgång till grönområden med höga rekreationsvärden varför ett i anspråkstagande av grönyta är motiverat. Frösakull består idag i stor utsträckning av villor och det är av stor vikt att förtätningen kompletterar stadsdelen med andra bostadsformer och upplåtelseformer. Läget nära centrumnoden bör tas tillvara effektivt genom plusbostäder och flerbostadshus, inte minst för att möjliggöra generationsskiften i befintlig bebyggelse. Området rymmer ungefär 200 bostäder. Området har högt naturvärde NVI klass 2 enligt kommunens Grönplan. En inventering av naturvärdena bör därför ske i detaljplaneskedet, så att utbredningen av bostadsbebyggelsen tar hänsyn till dessa.
H3	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Tylösand har i detta läge redan planlagd mark. Detaljplanen innebär stora villor. Då det är önskvärt att komplettera stadsdelen med andra bostadsformer föreslås flerbostadshus, inte minst för att möjliggöra generationsskifte i befintlig bebyggelse. Upplåtelseformen bör vara hyresrätter för att komplettera stadsdelen. 300 bostäder beräknas få plats. Området har högt naturvärde NVI klass 1 enligt kommunens Grönplan. En inventering av naturvärdena bör därför ske i detaljplaneskedet så att utbredningen av bostadsbebyggelsen tar hänsyn till dessa.
H4	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	I Sandhamn föreslås ett bostadsområde ut mot Nya Tylösandsvägen. Grönytorna är idag mycket väl tilltagna i stadsdelen och tål att vissa delar förtätas. Stora delar av skogsområdet bevaras för rekreation och säkerställs i översiktsplanen som naturmiljö. De markeras som "Grönytor särskilt viktiga att bevara". Detta gröna område är omfattande och en väl tilltagen grön buffert säkerställs såväl mot befintlig bebyggelse i Sandhamn som naturreservatet. Tillgången till grönområde kommer fortsatt att vara mycket god i stadsdelen även vid full utbyggnad enligt översiktsplanen. Stadsdelen består idag i stor utsträckning av villor. Nybyggnationen bör bestå av en blandning av radhus och flerbostadshus, där andel hyresrätter behöver vara hög för att stadsdelen i sin helhet ska få en blandning. Utöver bostäder bör en förskola rymmas i området. Området rymmer ungefär 1000 bostäder.
H5	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Bäckagårdskrysset förtätas både i hagarna och även norr ut vid Bäckagårdsvägen. Området beräknas rymma ungefär 500 bostäder med en blandning av radhus, parhus, flerbostadshus. Att betesmark tas i anspråk motiveras av att det är en liten fragmenterad yta i staden. I området föreslås en centrumnod som en utveckling och utökning av befintlig centrumverksamhet. Centrumnoden föreslås markeras med högre flerbostadshus. Här är det särkilt positivt om plusbostäder tillkommer.

H6	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Staden föreslås utökas väster ut på området söder om Kustvägen. Blandad bebyggelse föreslås med flerbostadshus, radhus, villor med mera. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att staden behöver fler bostäder och denna ligger i jordbruksbygd. Utbyggnaden sker vid befintliga och tillkommande vägar. Marken bör nyttjas effektivt. Ungefär 1400 bostäder ryms här. Området har idag en skyfalls- och dagvattenproblematik varför ytor behöver avsättas till att hantera dagvatten och med fördröjning och rening i dammar innan dagvattnet når recipienten. Stor vikt behöver läggas vid utformningen i områdets kant mot Kustvägen och Wapnöslätten då detta blir stadens möte mot det flacka landskapet i väster. Även vyn från kyrkan med tillhörande minneslund bör beaktas och hänsyn behöver tas till kulturmiljön vid Söndrums kyrkby. Grönytor som avsätts för hantering av dagvatten och skyfall bör placeras så att dessa även gagnar kulturmiljön genom utblickar och vyer i rätt läge. Område förses med ny offentlig service såsom skola och förskola. En räddningsstation föreslås i områdets nordvästra hörn mot Kustvägen och det nya vägreservatet mot Frösakull. Utryckningstiderna kan då kortas mot stadens västra delar och ut mot kusten. Utbyggnaden av området begränsas i sydväst av vattenskyddsområde, vilket inte bör exploateras. Vid planläggning bör studeras närmre hur området lämpligast försörjs av kollektivtrafik.
H7	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Söndrum kyrkby förses med bostäder fram till Bäckagårdsvägen. Bebyggelsen bör anpassas till kulturmiljön och vyn från minneslunden mot landskapet bevaras. Antalet bostäder beräknas till 100 med villor, parhus och radhus. Fornlämningar behöver utredas och ställningstagande behöver tas i detaljplaneskedet. Att jordbruksmark/betesmark tas i anspråk motiveras av att det är en liten fragmenterad yta i staden.
H8	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Befintlig verksamhet flyttar och området förtätas med bostäder. Punkten blir relativt tätbebyggd med primärt flerbostadshus för att komplettera stadsdelen där villor dominerar idag. Området rymmer ungefär 280 bostäder.

H9	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Snöstorp Hästhagen förtätas med bostäder. Området är rikt på fornlämningar och hänsyn behöver tas till dessa till exempel genom att anpassa områdets grönstruktur så att de i viss mån kan bevaras. Området beräknas rymmer ungefär 100 bostäder.
H10	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Fyllinge föreslås växa ytterligare mot öster. Stadsdelen har redan idag en blandad bebyggelse och tillkommande områden föreslås också bli blandade. Området rymmer ungefär 1400 bostäder av blandad bebyggelse med en dominans av trädgårdsstaden med parhus, kedjehus och radhus, men även med inslag av flerbostadshus och villor. En förutsättning för att området ska kunna byggas ut är att kollektivtrafiken förlängs hit, vilket är möjligt genom att befintlig stadsbuss mot Fyllinge förlängs. Befintlig luftledning genom området måste grävas ner vid en exploatering av området. Dagvattenhanteringen inom området är problematisk och ytor måste avsättas för att hantera denna, vilket bör samordnas med områdets parkstruktur med multifunktionella ytor. Mot föreslaget verksamhetsområde V3 föreslås en förlängning av det grönstråk som finns mellan befintliga delar av Fyllinge och Kistinge. Grönstråket bildar skydd och omfattar skolskogen som även rymmer fornlämningar, vilka då kan bevaras. Fyllinge behöver ytterligare en skola när området byggs ut kraftigt enligt förslaget. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att staden behöver fler bostäder och denna ligger i jordbruksbygd. Utbyggnaden sker i anslutning till befintlig bebyggelse, är lätt att kollektivtrafikförsörja och har en närhet till verksamhetsområde med många arbetsplatser vilket underlättar ett hållbart resande.
H11	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Vallås föreslås växa mot norr mellan bostäderna och Kristinehed. Stadsdelen som redan har en blandad bebyggelse föreslås kompletteras med en blandning av parhus, kedjehus och radhus. Områdets utsträckning behöver anpassas till den störning som kan uppkomma från Kristinehedsverken norr om området, så att bostäderna inte blir ett hinder för verksamheten. Området rymmer ungefär 90 bostäder.

H12	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Övraby bebyggs med bostäder som binder samman de nya höghusen vid Tegelbruket med villaområdet Hålan. Stor hänsyn ska tas vid utformningen och utbredningen till fornlämningar och kulturmiljön som också är av riksintresse. Utbyggnaden begränsas bland annat därför av befintlig bebyggelse i norr och söder, ruinen i norr och norra infarten i väster. Landskapsbildskydd och vattenskyddsområden är andra aspekter som begränsar områdets utbredning mot norr. Medan strandskydd begränsar söder ut. Marken som föreslås tas i anspråk är jordbruksmark. Under marken finns fornlämning. Att området trots detta föreslås bebyggas motiveras av att det idag inte hänger samman arkitektoniskt med en åker mellan höghusen och villorna, där en ny bebyggelse kunde få området att hänga ihop. Visuellt är området viktigt för staden eftersom det ligger vid en av infarterna. Fornlämningen och hanteringen av denna behöver utredas mer under detaljplaneskedet. Påverkan från tidigare deponi behöver utredas i efterföljande skede. Bostäderna byggs inom befintlig kollektivtrafikförsörjning. Det pågår planläggning för en ny bro från Frennarp till slottsmöllan, som kommer att påverka områdets trafikförsörjning. Området rymmer ungefär 200 bostäder om byggnaderna har en skala mellan höghusen och villorna såsom låga flerbostadshus, radhus med mera.
H13	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Sofieberg växer mot norr vid Göteborgsvägen. Utbyggnaden begränsas av försvarets påverkansområde i öster och vattentäkten i väster. Området kan utökas inom försvarets påverkansområde, men då endast med användningar som inte är störningskänsliga. Området rymmer ungefär 1400 bostäder med en blandning av flerbostadshus, radhus, villor med mera. Med en utbyggnad av staden i norr motiveras ytterligare en centrumnod som omfattar både offentlig och kommersiell service. Utbyggnaden sker delvis inom föreslaget vattenskyddsområde och utbyggnaden av området måste därför präglas av hänsyn till vattentäkten så att påverkan på grundvattnet undviks både i avseende kvalitet och kvantitet. Detta begränsar hushöjder för en säker grundläggning, dagvattenhantering, mängd och utformning av parkstråk för att ta hand om dagvatten på ett säkert sätt, samt extra satsningar på hållbara transporter. Utbyggnad av kollektivtrafiken bör därför följa en utbyggnad av området. Trafikförsörjningen bör ske norr ifrån från Kårarpsleden för att inte belasta försvarets område med ökad biltrafik. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att fler bostäder behövs och då staden ligger i jordbruksbygd är ianspråktagande av jordbruksmark nödvändigt om det ska vara en större volym. Föreslagen utbyggnad sker i anslutning till befintlig bebyggelse, är lätt att kollektivtrafikförsörja och har en närhet till verksamhetsområde med många arbetsplatser vilket underlättar ett hållbart resande.

H18	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Stadsdelen föreslås förtätas med kompletterande bostadsformer såsom flerbostadshus. Området beräknas rymma ungefär 50 bostäder. Området gränsar till Rotorps naturpark och det är av stor vikt att bebyggelsen begränsas till söder om cykelvägen på den gamla banvallen. Rotorps naturpark utgör ett större grönområde i staden som behöver bevaras för att kommunens målsättning om invånarnas närhet till grönområde ska uppnås. Området har högt naturvärde NVI klass 2 enligt kommunens Grönplan. En inventering av naturvärdena bör därför ske i detaljplaneskedet för att kartlägga om det finns höga naturvärden inom utpekat område.
H19	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Folkparken föreslås förtätas med bostäder. Området avser rymma park med tillhörande bebyggelse, bostäder samt offentligservice såsom skola/förskola. Området beräknas rymma ungefär 150 bostäder. Hänsyn behöver tas till de höga kultur- och naturvärdena och rekreationsvärden.
H21	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området föreslås förtätas med bostäder. Barriärerna mellan Öster och Östra stranden avses brytas med trygga kopplingar. Gång- och cykelstråket vid Linehedsvägen är en länk i ett större system som behöver göras trafiksäkert, tydligt och trivsamt. I väster avses cykelvägen kopplas via Larsfridsvägen till havet. I öster ansluter den till Banvallsleden som korsar barriären E6 och följer kommunens östra stråk mot Simlångsdalen, för att fortsätta ända till Karlshamn. Kopplingen är därför viktig även för inlandsturismen då den länkar samman Banvallsleden med färjeförbindelsen mot Grenå. Stadsdelen domineras av hyresrätter i flerbostadshus där många lägenheter inte uppfyller moderna tillgänglighetskrav. En förtätning bör bidra med kompletterande bostadsformer med god tillgänglighet såsom bostadsrätter, plusbostäder, studentbostäder, radhus med mera. Området beräknas rymma ungefär 140 bostäder.

H22	Halmstad	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området mellan Olofstorps gård (tidigare stadsbondgården) och Fylleån föreslås bebyggas med bostäder. Närliggande stadsdelar Fyllinge, Andersberg och Snöstorp har olika karaktär och typ av bebyggelse. Det är av stor vikt att tillkommande områden blir blandat med olika bebyggelsetyper och upplåtelseformer för att bidra till en förbättrad social hållbarhet i området. Området rymmer ungefär 800 bostäder av blandad bebyggelse med radhus, kedjehus, flerbostadshus och villor i olika upplåtelseformer. En förutsättning för att området ska kunna byggas ut är att kollektivtrafiken förlängs hit. För att kollektivtrafiken ska bli attraktiv och gen bör detta ske genom en förlängning av busslinjen från Andersberg med en ny bro över Fylleån. En bro för buss, cykel- och gångtrafik bidrar till att bryta barriärer och koppla samman Andersberg med rekreationsområdet vid stadsbondgården och Halmiavallen. Även trafikmatning med bil kräver åtgärder i form av breddning av befintlig väg vid Halmiavallen och ett kommunalt övertagande. Alternativ trafikmattning och cykelväg mot Snöstorp bör utredas vidare. Befintlig luftledning genom området måste grävas ner vid en exploatering av området. Spillvatten byggs ut och dagvattenhanteringen säkerställs så att vattenkvalitén i Fylleån inte påverkas. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att staden behöver fler bostäder. Staden ligger i jordbruksbygd och utbyggnadsområdet sker i anslutning till befintlig bebyggelse och service. Fylleån har högt naturvärde och är utpekat både med natura 2000, ramsar, riksintressen för naturvård, friluftsliv och särskilda hushållsbestämmelser för vattendrag. Området närmast Fylleån ska bibehållas och utvecklas som naturområde för att inte inkräkta på utpekade områden för natura 2000, ramsar och strandskydd. Utformningen av broförbindelsen kräver särskild omsorg så att naturvärdena inte påverkas. En utbyggnad av området sker delvis på riksintresseområdena för naturvård, genom att utveckla ett grönområde utmed Fylleån där det idag är jordbruksmark tillgodoses riksintressenas syfte.
HAR1	Harplinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Område som ligger strax öster om skola och idrottsplats. Kan bebyggas med ca 30 bostäder eller fungera som yta för expansion för skolverksamhet eller idrott. Det finns behov av att skydda området från trafikbuller från Tingsvägen och det behöver även avsättas ett område för dagvattenhantering inom området.

HAR2	Harplinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Ett större utbyggnadsområde föreslås norr om Harplinge. Delar av området utgörs av jordbruksmark och delar av skogsmark på Aggaredsbergets sluttning. Anpassning av bebyggelsen till den sluttande terrängen behöver göras i fortsatt planering. Här föreslås en blandad bebyggelse med både mindre flerbostadshus, radhus och villor. Ca 400 bostäder. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras med att orten behöver fler bostäder för att tillgodose behovet av bostadsförsörjning och att det finns bra serviceutbud på orten.
HAR3	Harplinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Harplinge föreslås i ett första steg växa åt väster för att skapa en närmare koppling mot Haverdal. I detta område finns möjlighet för ca 30 bostäder i radhus och villor i ett centralt läge i Harplinge. Området måste skyddas från buller på Getingevägen.
HAR4	Harplinge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Harplinge föreslås i ett första steg växa åt väster för att skapa en närmare koppling mot Haverdal. I detta område finns möjlighet för ca 270 bostäder i radhus och villor i ett centralt läge i Harplinge. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att det behövs fler bostäder för at tillgodose behovet av bostadsförsörjning på orten.
HAV1	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	En komplettering av bebyggelse föreslås norr om Särdalsvägen vilket kan skapa ett tydligt avslut av orten norrut. Trafik matas från Särdalsvägen där även dricks- och spillvatten finns utbyggt. Området föreslås inrymma en något tätare bebyggelse såsom mindre flerbostadshus och radhus. Området beräknas innehålla 140 bostäder. Då området utgör tätortens gräns mot det känsliga kustlandskapet i norr bör bebyggelsens gestaltning och inpassning i landskapet ägnas särskild omsorg. Ytor för omhändertagande av dagvatten och avledning av skyfallsvatten från ovanliggande bebyggelse behöver säkerställas inom området.
HAV2	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning i Haverdal med närhet till både kommersiell och offentlig service och kollektivtrafik. Området beräknas kunna innehålla 10 bostäder.

HAV3	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning föreslås med mindre flerbostadshus i ett centralt läge i Haverdal med närhet till både kommersiell och offentlig service och kollektivtrafik. Kompletterar bostadsutbudet i Haverdal. Ca 40 bostäder.
HAV4	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	I ett läge nära centrum i Haverdal föreslås ett större utbyggnadsområde växa fram öster om Kustvägen. Här finns möjlighet att bygga uppemot 600 bostäder. Det finns förutsättningar för en tätare bebyggelsestruktur med både flerbostadshus, radhus och villor. Detta utbyggnadsområde föreslås även inrymma kommunal service som en ny skola och ett äldreboende. Det är viktigt att skapa tydliga kopplingar över Kustvägen då den annars kan bli en stark barriär i området. Det finns redan en gång- och cykeltunnel vid centrum men den kan behöva kompletteras med ytterligare kopplingar över Kustvägen. De västra delarna av området utgörs av ängs- och betesmarker varför det är viktigt att studera avgränsningen av det nya området inför fortsatt planering. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att tillgodose behovet av bostäder och service i orten.
HAV6	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning i Haverdal med närhet till både kommersiell och offentlig service och kollektivtrafik. Här föreslås 20-25 bostäder.
HAV7	Haverdal	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning i Haverdal. Här föreslås 20-25 bostäder.

K1	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Runt 20 bostäder föreslås som förtätning invid befintlig bebyggelse längs Susegårdsvägen. Befintlig bebyggelse behöver anslutas till kommunalt vatten- och avloppsledningsnät och i samband med detta skapas möjligheter för ytterligare bebyggelse att tillkomma. Då området är delvis kuperat föreslås främst friliggande villabebyggelse som är lättare att anpassa till terrängen utan att större stödmurar och höjdskillnader. Längs vägen finns fornlämningar i form av ett vägmärke och en stensättning. Dessa bevaras i den nya bebyggelsestrukturen.
K2	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Norr om befintlig bebyggelse föreslås runt 50 nya bostäder i sluttningen ned mot Lundsgårdsvägen. Läget är lämpligt för tätare bebyggelse genom flerbostadshus som komplement till befintlig bebyggelse på orten. Området är relativt kuperat varför det är nödvändigt att studera terränganpassning av ny bebyggelse. Närheten till ridhuset i väster behöver utredas vidare inför fortsatt planering.
K3	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	I området föreslås ca 20 nya bostäder norr om Lundgårdsvägen. Området är relativt kuperat varför det är nödvändigt att studera terränganpassning av ny bebyggelse. Läget ger möjlighet att komplettera med mindre flerbostadshus som tar stöd i berget alternativt villor i suterräng.
K4	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området skapar möjligheter för ca 50 nya bostäder i ett läge nära centrum, service och kollektivtrafik. Detaljplan för området pågår.
K5	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området kan rymma runt 70 bostäder och utvidgar Kvibille upp i skogen åt öster. Avgränsningen åt söder och väster behöver studeras i fortsatt planering då detta område är en viktig koppling mellan Kvibille och Biskopstorps naturreservat.

K6	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området ligger relativt centrumnära och kan inrymma runt 60 bostäder. Området utgörs av jordbruksmark. Föreslaget verksamhetsområde kan fungera som ett skydd mot mejeriet. Områdets avgränsning mot verksamheterna behöver studeras vidare. Området ska anpassas till synliga kulturvärden som gravhögar i väster vilket kan ske genom att grönstråk anläggs i utkanten av området.
K7	Kvibille	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Område där ca 30 nya bostäder kan tillkomma. Området bör innehålla främst radhus eller mindre flerbostadshus. Området kan trafikmatas från Västergårdsvägen. Störningar från Mejeriet behöver klargöras inför fortsatt planering.
M2	Marbäck	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 50 bostäder av främst villabebyggelse. Byggnation på jordbruksmark motiveras av att orten behöver läka samman då det idag är en mycket utspridd ort. Området som tas i anspråk är fragmenterat mellan olika vägar och bebyggelsegrupper.
O1, O2	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Orten byggs ut mot söder. Området rymmer ungefär 300 bostäder av företrädesvis villor. Utformning och storlek på tomter avser erbjuda extra attraktiva bostadsformer. Ett av få område där stora tomter med friliggande villor föreslås. Stora tomter motiveras av att attraktiviteten i Oskarström kan höjas genom att här erbjuda något extra. Området är kuperat med en höjdrygg i nordsydlig riktning i mitten, denna föreslås utgöra ett parkområde genom det stora nya bostadsområdet. Vid utbyggnad av södra Oskarström (O1, O2, O5) läggs vikt vid att bryta barriärer över väg 26, Gamla Nissastigen, järnvägen och Nissan. Risk för förorenad mark behöver utredas i efterföljande planeringsskede. Utöver bostäder bör området rymma förskola och park/natur.
O3	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning inom orten. Området rymmer ungefär 30 bostäder i blandad bebyggelse med villor, radhus mm.

O4	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning inom orten. Tät bostadsform med flerbostadshus i det stationsnära läget. Området rymmer ungefär 50 bostäder eller mer. Området är kulturmiljöområde och utformningen anpassas till denna. Område som riskerar att översvämmas av Nissan är inte lämpligt för bostäder.
O5	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Orten byggs ut mot söder. Ett kluster med ny offentlig service bland annat skola föreslås i området. Området rymmer ungefär 150 bostäder av blandad bebyggelse med flerbostadshus, radhus, parhus, villor i blandade upplåtelseformer. Vid utbyggnad av södra Oskarström (O1, O2, O5) läggs vikt vid att bryta barriärer över väg 26, Gamla Nissastigen, järnvägen och Nissan. Utbredning av området i öster anpassas efter de branta slänterna mot järnvägen, denna buffertzon utgörs av stråk för park/natur.
O6	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning inom orten. Området rymmer ungefär 30 bostäder i omvandlingen av ett tidigare äldreboende.
O7	Oskarström	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Orten byggs ut mot norr. Området rymmer ungefär 150 bostäder av blandad bebyggelse med flerbostadshus, radhus, parhus, villor i blandade upplåtelseformer. Vid utbyggnad av Oskarström läggs vikt vid att bryta barriärer över väg 26. Utbredning av området behöver anpassas efter topografin. Skyfallssituation och påverkan från tidigare deponin behöver utredas i efterföljande skeden och utbredningen på området kan behöva anpassas efter det.

S1, S2	Simlångsdalen	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 200 bostäder i blandad bebyggelse med villor, radhus mm. Området är utpekat som Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) med syftet att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Området är en naturlig fortsättning på tätorten där bostadsbebyggelsen närmar sig ortens verksamhetsområde. Genom Banvallsleden är området väl avskilt från området närmast strandlinjen och därför av ringa betydelse för strandskyddets syfte. Stor hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden därför ska särskild vikt läggas på anslutningen mot denna som fortsatt ska vara en grön och avkopplande miljö. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.
S3	Simlångsdalen	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 70 bostäder i blandad bebyggelse med radhus, parhus, flerbostadshus mm. Kommunen ser mycket positivt på etablering av plusbostäder i läget nära centrumnoden. Området är utpekat som Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) med syftet att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Området ligger i anslutning till centrumnoden och avser att stärka denna. Genom Banvallsleden är området väl avskilt från området närmast strandlinjen och därför av ringa betydelse för strandskyddets syfte. Stor hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden därför ska särskild vikt läggas på anslutningen mot denna som fortsatt ska utgöra en grön och avkopplande miljö. Även en gång- och cykelväg avses byggas ut som stärker kopplingen mellan centrumnoden och banvallsleden. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.
S4	Simlångsdalen	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 25 bostäder i gles villabebyggelse. Det låga antal bostäder och väl tilltagna tomterna motiveras av den kuperade terrängen. Området är utpekat som Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS) med syftet att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Området ligger inne i Simlångsdalen och är en förtätning av orten. Genom Banvallsleden är området väl avskilt från området närmast strandlinjen och därför av ringa betydelse för strandskyddets syfte. Stor hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden därför ska särskild vikt läggas på anslutningen mot denna som fortsatt ska utgöra en grön och avkopplande miljö. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.

S5	Simlångsdalen	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 25 bostäder om det är villor. Området utgörs delvis av vad som tidigare varit betesmark. I anspråkstagandet motiveras av att det är i direkt anslutning till orten invid vägförbindelse. Området avses byggas ut i andra etappen så att andra lägen än jordbruksmark i första hand tas i anspråk. VA-frågan behöver studeras närmre i detaljplaneskedet och en exploatering av både S5 och S6 kan krävas för att motivera VA-kostnader.
S6	Simlångsdalen	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 35 bostäder om det är villor. Området utgörs delvis av betesmark. I anspråkstagandet motiveras av att det är i direkt anslutning till orten invid vägförbindelse. Området avses byggas ut i andra etappen så att andra lägen än jordbruksmark/betesmark i första hand tas i anspråk. VA-frågan behöver studeras närmre i detaljplaneskedet och en exploatering av både S5 och S6 kan krävas för att motivera VA-kostnader.
SK1	Skedala	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 50 bostäder med kompletterande upplåtelse- och bostadsformer av blandad typ såsom radhus, kedjehus med mera. Byggnation på jordbruksmark motiveras av att det inte finns några andra alternativ om orten ska kunna utvecklas och fortsätta växa. Byggnationen föreslås därför i etapp 2 så att omvandlingsområden (SK2) bebyggs i första hand.
ST1	Steninge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Mindre obebyggt område som ligger inne i Steninge. Här finns möjlighet till förtätning med radhus i uppemot 20 bostäder som kan komplettera bostadsutbudet på orten.
ST4	Steninge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	En mindre komplettering av orten föreslås österut som fortsättning av befintlig bebyggelse. Villor och radhus. Här kan ca 40 nya bostäder tillkomma.

T1	Trönninge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 100 bostäder i blandad bebyggelse med villor, radhus mm. Särskild hänsyn bör tas till kulturmiljön i norr och hur bebyggelse möter det flacka landskapet i väster.
T2	Trönninge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 100 bostäder av typen flerbostadshus. Särskild vikt bör läggas vid god tillgänglighet, gärna plusbostäder i detta centrala läge.
T3, T4	Trönninge	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Området rymmer ungefär 1300 bostäder av blandad typ och upplåtelseform. Ett stort grönområde bör anläggas i norra delen av området för öppna dagvattendammar för skyfallshantering och rekreation. I norra delen av området i anslutning till befintlig skola och utpekat centrumutvecklingsstråk ges utrymme för etablering av offentlig service till exempel skola, förskola, bibliotek och äldreboende. Behovet av en utökad offentlig service kommer att vara stort i Trönninge framöver när orten föreslås växa kraftigt. Stor vikt bör läggas vid utformningen av tätortskanten mot det öppna landskapet.
Å4	Åled	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning inom orten. Området rymmer ungefär 20 villor.
Å5	Åled	Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service till exempel förskola och mindre kommersiell service kan finnas.	Förtätning inom orten. Genom exploatering av området kommer skolområdet med skola och förskolor kopplas samman med bostadsbebyggelsen i orten. Geotekniken behöver utredas i efterföljande planeringsskede. Området rymmer ungefär 160 bostäder i blandad bebyggelse med radhus, kedjehus, parhus med mera i blandade upplåtelseformer.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

Namn	Beskrivning
Gyltigesjön	Syftet är att utveckla området för rekreation och turism. Idag finns ett befintligt friluftsområde med grillplatser, en mindre camping, vindskydd och vandringsleder. Området har en potential att utvecklas ytterligare för rekreation och turism. Turismutveckling av området med etablering av tillfällig vistelse och service i naturskön och avkopplande miljö föreslås. Allmänhetens tillgänglighet till området är fortsatt viktig.
Gården Ön i Torvsjön	Syftet är att utveckla befintlig verksamhet som är lägerskola. Verksamheten berikar kommunens barn som får komma ut i naturen och prova på friluftslivet. Grundskolan har lägerverksamhet under terminstid och under sommaren anordnar kommunen lägerskola för kommunens barn med möjlighet till en aktiv fritid i naturmiljö. Området är också mycket populärt bland kommunens invånare som rekreationsområde. Avsikten med LIS är att kunna utveckla befintlig verksamhet för lägerskola och för rekreation. Allmänhetens tillgänglighet till området får inte inskränkas. Kommunens vilja är också att tillskapa en trafiksäker koppling mellan området och cykelleden söder om väg 25 (Banvallsleden/Hylteslingan) för att tillgängliggöra området ytterligare både för kommunens invånare och turister.
Marbäck - M1	Syftet är att utveckla Marbäck och stärka samhället som bostadsort. Orten har ett bra läge utmed väg 25 med kollektivtrafik och goda förutsättningar för cykelpendling utmed banvallsleden. Redan i anspråkstaget område, möjlighet till att ytterligare utveckla den äldre bruksmiljön. Inga utpekade naturvärden finns inom området, gränsar till vackert naturområde. Detaljplan krävs. Hänsyn till kulturmiljön bör tas. Allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen får inte inskränkas.
Simlångsdalen - badplatsen	Syftet är att utveckla Simlångsdalen för turism och rekreation. Destinationsutveckling av Simlångsdalen avser naturupplevelser, vandring, bad och tillfällig vistelse. I anslutning till befintlig badplats vid Brearedssjön föreslås turism och rekreation att utvecklas med service såsom kiosk eller mindre kafé. Även verksamhet som stödjer det rörliga friluftslivet kan vara lämplig såsom uthyrning av utrustning för bad och friluftsliv. Allmänhetens tillgänglighet till badplatsen och tillgänglighet längs strandlinjen får inte inskränkas. Etableringen ska vara småskalig och passa in i områdets karaktär. Kommunen bedömer att särskilda skäl som motiverar dispens från strandskyddet är att området redan är ianspråktaget för badplats och parkering. Endast verksamhet med direkt koppling till bad och friluftsliv föreslås tillkomma som med sin funktion behöver ligga strandnära alternativt ge service för turism och friluftsliv. Hänsyn och anpassning ska tas till de kulturmiljövärden som finns beskrivna för Vargaslätten i Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun.
Simlångsdalen - S1 och S2	Syftet är att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Orten behöver kompletteras med bostadsbyggnation för att understödja service i orten. Service i Simlångsdalen stärker också den omkringliggande landsbygden. Bostadsområdena som pekas ut som LIS-områden är en naturlig fortsättning på tätorten och avslutas i söder mot Banvallsleden. Banvallsleden är en allmän cykelväg och fri passage till strandområdet lämnas. Hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden. Detaljplan krävs. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.

Simlångsdalen - S3	Syftet är att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Orten behöver kompletteras med bostadsbyggnation för att understödja service i orten. Service i Simlångsdalen stärker också den omkringliggande landsbygden. Bostadsområdena som pekas ut som LIS-områden är en naturlig fortsättning på tätorten och avslutas i söder mot Banvallsleden. Banvallsleden är en allmän cykelväg och fri passage till strandområdet lämnas. Hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden. Detaljplan krävs. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.
Simlångsdalen - S4	Syftet är att utveckla Simlångsdalen som servicesamhälle. Orten behöver kompletteras med bostadsbyggnation för att understödja service i orten. Service i Simlångsdalen stärker också den omkringliggande landsbygden. Bostadsområdena som pekas ut som LIS-områden är en naturlig fortsättning på tätorten och avslutas i söder mot Banvallsleden. Banvallsleden är en allmän cykelväg och fri passage till strandområdet lämnas. Hänsyn ska tas till upplevelsevärdena från Banvallsleden. Detaljplan krävs. Dagvattenlösningar behövs som medger att MKN för vatten för Fylleån inte överskrids.

Omvandlingsområde från verksamheter till blandad bebyggelse

Namn	Ort	Markanvändning	Beskrivning
GE3	Getinge	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Den tidigare betongindustrin föreslås omvandlas till bostäder med tätare bebyggelse till exempel i form av lägre flerbostadshus och radhus. Här kan inrymmas runt 100 bostäder. Området kan bidra till att det skapas en tydligare kontakt mellan de norra delarna av bostadsbebyggelsen vid Skattagård med området vid kyrkan längre söderut. Området berörs av trafikbuller från Boråsvägen. Ny bebyggelse närmast vägen kan fungera som avskärmande för bakomliggande bebyggelse.
GE12	Getinge	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Området norr om Getingeskolan är idag planlagt för verksamheter men området är inte utbyggt. I området föreslås istället offentlig service byggas ut. Anpassning behöver ske till översvämningsrisk intill Suseån tex genom att grönytor utvecklas.
H14	Halmstad	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Områdets betydelse för dricksvatten prioriteras och säkerställs. Kårarp omvandlas så att användningen är säker för vattentäkten såsom jordbruksmark, natur eller park. Infrastrukturen är utbyggd och området är planlagt som verksamhetsmark. Dock är området till stora delar inte bebyggt sedan utredningen att anpassa vattenskyddsområdet efter miljöbalken för Prästjorden-Fotstad visade sig innebära en utökning av både sekundär och primärzon. Befintlig planlagd verksamhetsmark som inte är bebyggd ska ersättas med användningar och skyddsbestämmelser som är skonsammare mot vattentäkten än gällande användning. Omvandlingen handlar således främst om att planlagd verksamhet inte ska byggas ut. Området bör bibehållas i kommunal ägo för att säkerställa en säker markanvändning. Samhällsnyttiga funktioner som kan tillkomma utan påverkan på vattentäkten kan bli aktuella såsom ny räddningstjänststation då det är ett bra läge med närhet till både E6, väg 26 och staden. Stora ytor bör avsättas till grönstruktur eftersom det är viktigt att samla rent dagvatten för att inte påverka vattentäktens kvantitet. Anläggningar som inte påverkar vattentäkten negativt, så som solcellspark, kan bli aktuellt. Grönytorna kommer också ha en viktig funktion att fylla för att förse de norra delarna av staden med rekreationsområden.

H15	Halmstad	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Fördjupad översiktsplan för området pågår, läs mer under separat rubrik. Befintligt verksamhetsområde omvandlas till ett blandat område med både verksamheter, kontor, bostäder och service. Omvandlingen av Larsfrid medför ungefär 2000 bostäder utöver den pågående detaljplanen för högskolan (H16). Ett av omvandlingens viktigaste syften är att förbättra kopplingen mellan stadens östra stadsdelar och havet. Barriärerna mellan Öster och Östra stranden avses brytas med trygga kopplingar. Barriärerna är idag flera med Laholmsvägen, verksamhetsområde och järnväg, där till kommer Södra infarten. Två stråk som avser bryta barriärer pekas ut. Gång- och cykelstråket vid Larsfridsvägen kopplar i förlängningen österut till flertalet av Halmstads östra stadsdelar. Via Linehedsparken ansluter den till Banvallsleden som korsar barriären E6 och följer kommunens östra stråk mot Simlångsdalen, för att fortsätta ända till Karlshamn. Kopplingen är därför viktig även för inlandsturismen då den länkar samman banvallsleden med färjeförbindelsen mot Danmark. Gång- och cykelstråket vid Västervallvägen kopplar Andersberg till havet.
H16	Halmstad	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Befintligt högskole- och verksamhetsområde omvandlas till ett blandat område med högskola, kontor, service och bostäder bland annat studentbostäder. Högskolan är av central betydelse för kommunens utveckling. Det är av stor vikt att denna ges goda förutsättningar att utvecklas och dess behov bör prioriteras framför andra användningar. Området beräknas rymma ungefär 400 bostäder.
H17	Halmstad	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Fördjupad översiktsplan för området pågår, läs mer under separat rubrik. Befintligt verksamhetsområde omvandlas till ett blandat område med både verksamheter, bostäder och service. Omvandlingen av Vilhelmsfält innehåller en lägre andel bostäder är Larsfrid och rymmer ungefär 600 bostäder. Ett av omvandlingens syften är att förbättra kopplingen mellan stadens östra stadsdelar och havet, genom att bidra till en tryggare bebyggelsemiljö.

H20	Halmstad	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Området föreslås förtätas med bostäder, vilket innebär en omvandling från verksamheter till bostäder. Omvandlingen avses endast genomföras om intilliggande värmepanna inte behöver fungera som reservpanna, vilket är troligt på längre sikt. Området ombyggnad avser att förbättra kopplingen mellan Linehedsparken och Arenan. Markmiljön behöver utredas i detaljplaneskedet på grund av de verksamheter som finns i området medför ökad risk. Stadsdelen domineras av hyresrätter i flerbostadshus där många har lägenheter inte uppfyller moderna tillgänglighetskrav. En förtätning bör bidra med kompletterande bostadsformer med god tillgänglighet såsom bostadsrätter, plusbostäder, studentbostäder med mera. Området beräknas rymma ungefär 100 bostäder.
M1	Marbäck	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Omvandlingen av området består i att ta den gamla bruksmiljön i anspråk genom en ny användning med bostäder och passande verksamheter. Området beräknas rymma ungefär 100 bostäder. Området är utpekat för Landsbygdsutveckling i strandnära läge. Syftet är att utveckla Marbäck och stärka samhället som bostadsort. Inga utpekade naturvärden finns inom området. Hänsyn till kulturmiljön bör tas. Allmänhetens tillgänglighet till strandlinjen får inte inskränkas.
SK2	Skedala	Området omvandlas från verksamheter till annan användning, till exempel blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, grönstruktur, offentliga miljöer med mera. Se mer under beskrivningen för respektive område.	Omvandlingen av området består i att ta den gamla verksamhetsmarken i anspråk för bostadsbyggnation. Delar av området är idag oanvänt, medan vissa delar används av kommunen som en förrådsverksamhet vilken då för omlokaliseras. Skedala består idag främst av villabebyggelse och byggnationen avser komplettera orten med andra bostadstyper och upplåtelseformer till exempel flerbostadshus. Dock bör dessa i skala ta hänsyn till ortens skala och det omgivande öppna landskapet. Området beräknas rymma 50 bostäder.

Område för stationsnära ortsutveckling

Namn	Ort	Markanvändning	Beskrivning
GE7	Getinge	I ett stationsnära läge tillkommer en blandning av både bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Kopplat till stationen ska plats för pendelparkering för både cykel och bil samt kollektivtrafikanslutning av andra trafikslag inrymmas.	Området väster om en framtida station har goda möjligheter att inrymma bostadsbebyggelse. Buller från järnvägen behöver begränsas och det kan ske antingen med bullervallar eller genom att tex kontorsbyggnader placeras närmst järnvägen. Ett grönstråk tillskapas längs Rävingebäckan vilket kommer utgöra en viktig del i både klimatanpassning och områdets övergripande grönstruktur. Det kommer få en viktig roll i att koppla Getinge med gång- och cykelvägar mot Steningevägen och kusten.
GE8	Getinge	I ett stationsnära läge tillkommer en blandning av både bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Kopplat till stationen ska plats för pendelparkering för både cykel och bil samt kollektivtrafikanslutning av andra trafikslag inrymmas.	Närmast stationen föreslås bebyggelse som knyter samman området vid stationen med nuvarande Getinge. Området är bullerutsatt från både motorväg och järnväg vilket inte gör det möjligt att planera för enbart bostäder i området. Här föreslås istället verksamheter, kontor och service med inslag av bostäder längs ett inre stråk som är mer skyddat från buller. Ett visst inslag av bostäder i området är viktigt för att skapa en känsla av trygghet i närheten av stationen och i området som kopplar mot Getinge nuvarande samhälle.

Turismutveckling

Ort	Markanvändning	Beskrivning
Gullbranna	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling med camping och stugliv föreslås kopplat till bad, strand och etablerad verksamhet. Utvecklingen sker inåt land och ligger i linje med riksintresset för turismens och friluftslivets intressen vid högexploaterad kust.
Gyltigesjön	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling av området med etablering av tillfällig vistelse. Landsbygdsutveckling i strandnära läge – LIS pekas ut norr om Gyltigesjön i anslutning till befintlig badplats med syfte att utveckla turismen med tillfällig vistelse i natursjön och avkopplande miljö.
Halmstad, Centrum	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Området behandlas inom ramen för fördjupad översiktsplan för centrum. Hur turismutveckling avses ske kommer att framgå av denna. Centrum kopplas med ett attraktivt stråk för turister mot Västra stranden.
Halmstad, Grötvik	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turism med inriktning båtliv utvecklas. Utvidgning av gästhamn och ytterligare service och verksamheter knutna till turism och friluftsliv kan få utvecklas. Det kan handla om båtservice, tillfällig vistelse, kafé, restaurang eller någon mindre butik. Utveckling bör ske med hänsyn till Grötviks kulturhistoria. Förutsättning för att skapa en väl fungerande turismutveckling är att teknisk infrastruktur byggs ut och att trafiksituationen förbättras för oskyddade trafikanter.

Halmstad, Norra Villmanstrand	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Destinationsutveckling med nytt läge för besöksanläggning/nöjespark eller annan verksamhet inom turismnäringen som kopplas till Östra stranden och Hallarna. Destinationen Östra stranden, Hallarna och denna turismutvecklingspunkt avses tillsammans erbjuda ett rikt utbud med aktiviteter såsom bad, nöjespark, restaurang, golf, shopping med mera. Tillfällig vistelse i form av hotell, camping och stugor finns inom destinationen. Stor vikt ska läggas vid trevliga och trygga kopplingar för fotgängare mellan området, Östra stranden och Hallarna. Hänsyn ska tas till de höga naturvärdena vid Fylleån och ett brett grönområde invid denna ska säkerställas. Destinationsutveckling av detta område tillsammans med östra stranden och koppling mot Hallarna är av stor betydelse för att höja attraktiviteten av öster genom att stärka varumärket och öka trivseln vid koppling till havet.
Halmstad, Tylösand	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling som prioriteras för att utveckla sommarstaden till gagn för såväl turister som invånare. Destinationsutveckling med inriktning mot hotell, kongress, restauranger, golf, bad, kallbadhus, aktiviteter av olika slag, service stärks och utvecklas. Utvecklingen med denna inriktning föreslås styras hit och därmed spara andra områdens naturkaraktär. Det är kommunens mening att det därför vore rimligt att området inte kommer att omfattas av utökat strandskydd.
Halmstad, Västra stranden	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling med inriktning mot centrumnära strand och småbåtshamn med service. Utvecklingen syftar till att knyta staden närmre havet. Utvecklingen kan bestå av platser för kulturevenemang, café, serveringar och aktiviteter med inriktning mot ej motordriven vattensport som vindsurfing, kitesurfing och SUP eller liknande. Alets natur- och rekreationsvärden samt Prins Bertils stig berikar västra stranden och värnas. Västra stranden kopplas med ett attraktivt stråk för turister mot centrum, även om klimatskydd och väg skulle tillkomma på söder är det viktigt att kopplingen är attraktiv och trygg.

Halmstad, Östra stranden	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling som prioriteras för att utveckla sommarstaden till gagn för såväl turister som invånare. Destinationsutveckling med bad med service, kallbadhus, restaurang, aktiviteter med mera. Kopplingen stärks med attraktivt stråk för turister mot Hallarna och nytt läge för besöksanläggning/nöjespark vid Villmanstrand, se utpekad turismutveckling. Stor vikt läggs vid stärkta kopplingar för gång- och cykel mot närliggande stadsdelar såsom Centrum, Nyhem, Linehed, Andersberg och Fyllinge. Här avses barriärer att brytas med trygg förbindelse för gång- och cykel. Särskild vikt ska därför läggs vid utformning och funktioner i anslutning till stråket. En tydlig avskärmning med ett grönt skyddsområde från de storskaliga verksamheterna i hamnen mot Östra stranden är av stor vikt.
Haverdal, Skallkroken	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark, båtliv med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling kopplat till kultur, friluftsliv och tillfällig vistelse. Utvecklingen kan bestå av plats för kulturevenemang, båtservice, tillfällig vistelse, kafé, kiosk, mindre restaurang eller verksamheter som stödjer det rörliga friluftslivet. Etableringen ska vara småskalig och passa in i områdets karaktär.
Plönninge	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Plönninge by med bostäder, verksamheter och den tidigare naturbruksskolan föreslås ges möjlighet att utvecklas. I delar av byn finns möjlighet varsamt komplettera befintlig bebyggelse med ytterligare verksamheter. Delar av området har också potential att utvecklas för besöksnäring. Vid utveckling av området vid Plönninge ska hänsyn tas till områdets värdefulla kulturmiljöer.
Simlångsdalen	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Destinationsutveckling av Simlångsdalen med naturupplevelser, vandring, bad och tillfällig vistelse. Koppling till Danska fall stärks. Utveckling av service och turism vid Brearedssjön. Landsbygdsutveckling i strandnära läge – LIS pekas ut sydöst om Brearedssjön i anslutning till befintlig badplats med syfte att utveckla turismen med service, restaurang, kallbadhus, tillfällig vistelse.

Steninge	Områden där utveckling för turism premieras. Det kan vara service, restauranger, camping, hotell, stugby, nöjespark med mera. Det handlar också om trevliga miljöer och kopplingar till angränsande områden. Service kan i dessa lägen tillkomma inom strandnära lägen.	Turismutveckling kopplat till bad, strandliv, friluftsliv och natur främjas genom att tillåta service såsom kiosk eller mindre kafé. Även mindre verksamhet som stödjer det rörliga friluftslivet kan vara lämplig exempelvis uthyrning av utrustning för bad och strandliv eller liknande. Etableringen ska vara småskalig och passa in i områdets karaktär.

Verksamheter med tillhörande funktioner

Namn	Ort	Markanvändning	Beskrivning
V1	Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Område med närhet till både E6, södra infarten och väg 15 där det föreslås verksamheter. Området är delvis utbyggt men kan förtätas med ytterligare verksamhetsmark. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till järnväg, hamn, motorväg och väg 15. Delar av området ligger nära Fylleån, på grund av dess mycket höga naturvärden måste stor hänsyn tas så att ån inte påverkas negativt.
V2	Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Området har ett strategiskt läge när Västkustbanan och föreslås innehålla en kombiterminal för omlastning av gods mellan lastbil och järnväg. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av läget med närhet till järnväg, hamn, motorväg och väg 15, som krävs för föreslagen användning. Även möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse nära i både staden och södra stråket motiverar ett i anspråkstagande av jordbruksmark. Mer detaljerad avgränsning av området och skydd från buller för bostäderna i norra Trönninge behöver studeras särskilt vid fortsatt planering. Cykelväg parallellt med väg 15 mellan Trönninge och staden behöver anläggas.
V3	Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Kistinge industriområde föreslås växa österut. Läget är strategiskt med närhet till både järnväg, hamn, motorväg och väg 15. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och stadens invånare, vilket underlättar arbetspendling med hållbara transporter. Här finns plats för störande verksamheter som inte kan finnas i blandad stadsbebyggelse. Mot norr där stadsdelen Fyllinge föreslås utvecklas bör den yttre delen av industriområdet begränsas till verksamheter som inte är störande för omgivningen. Inom området finns en ädellövskog som i det framtida planarbetet bör undersökas om den kan bevaras som en avgränsning av området åt öster. Hänsyn ska tas till ett område med höga naturvärden inom området, en alsumpskog, som bör skyddas i samband med detaljplaneskedet. Fornlämningar i form av äldre ägogränser finns i anslutning till området. I norr har områdets gränser anpassats så att dessa ägogränser kan bevaras. Det finns en fossil åker inom området som bör utredas i detaljplaneskedet om den behöver bevaras eller ej.

V4	Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Kistinge verksamhetsområde föreslås växa söderut. Läget är strategiskt med närhet till både järnväg, hamn, motorväg och väg 15. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse nära i både staden och södra stråket. Området ger plats för störande verksamheter som inte kan finnas i blandad stadsbebyggelse. Användningen inom de delar av området som ligger närmast Trönninge bör begränsas till verksamheter som inte är störande för omgivningen. Detaljplan pågår för området.
V5	Trönninge, Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Området ligger logistiskt bra nära järnväg och väg av nationell betydelse. Även närhet till E6 och hamn. Dagvattenproblematik finns i området erforderliga ytor behöver därför avsättas för hantering av skyfall. En framtida räddningsstation föreslås och utrymme bör bevaras för detta, under förutsättning att alternativt läge för ändamålet i V17 inte utnyttjats. Cykelväg parallellt med väg 15 mellan Trönninge och staden behöver anläggas.
V6	Simlångsdalen	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Simlångsdalens befintliga verksamhetsområde i väster föreslås söder om väg 25. Området ligger med god tillgänglighet till väg 25, i anslutning till orten, men ändå avsides så bostadsbebyggelsen inte störs. En starkströmsledning, den så kallade Harsprångsledningen, skär av verksamhetsområdet från resten av orten. En lämplig rekommendation är att ny bebyggelse bör prövas restriktivt inom ett avstånd av 100 meter från ledningen. Cykelvägen längs väg 25 föreslås förlängas från bostadsbebyggelsen till verksamhetsområdet för att underlätta en hållbar arbetspendling.
V7	Oskarström	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Oskarströms befintliga verksamhetsområde i väster föreslås söder ut längs med väg 26. Området ligger med god tillgänglighet till väg 26, i anslutning till orten, men ändå avsides så bostadsbebyggelsen inte störs. I samband med att Oskarström växer söder ut bör också en trygg förbindelse för cyklister och fotgängare tvärs väg 26 tillskapas, vilket bör utredas i senare planeringsskeden för att kunna avgöra vad som är lämplig placering och utformning. Trafikverket planerar för en faunapassage söder om föreslaget verksamhetsområde, hänsyn ska tas till denna. Sumpskog finns inom området varför naturvärden behöver utredas under detaljplaneskedet.
V8	Älvasjö	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Området ligger logistiskt bra nära väg av nationell betydelse väg 26, Halmstads norra mot på E6. Utbyggnad av framtida kommunikationsreservatet skull förbättra kommunikationsläget ytterligare. Det finns ett flertal fornlämningar i området. Fördjupade utredningar och ställningstagande behövs. Grönstruktur inom området bör anpassas till fasta fornlämningar såsom högar. Dagvattenlösningar och grönstruktur bör även anpassas till markens sårbarhet i tillrinningsområdet så att negativ påverkan på grundvattnet inte riskeras. Grön skyddsridå behövs i nordväst för att minska påverkan på landskapsbilden i det öppna landskapet. Koppling till väg 26, cykelvägar och kollektivtrafik bör studeras närmre i efterföljande planeringsskede.

V9	Kvibille	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Intill Göteborgsvägen föreslås ett nytt verksamhetsområde för det lokala näringslivet i Kvibille. Området ligger i närheten av andra redan befintliga verksamheter såsom mejeriet.
V10	Getinge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Ett område för verksamheter föreslås intill motorvägen. Det är ett attraktivt läge för verksamheter med skyltläge vid E6 och Getingemotet och skapar bra förutsättningar för transporter till och från verksamhetsområdet. Angöring till området kan ske från väg 625 eller 628. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse i Getinge. Avgränsningen mot det öppna jordbrukslandskapet behöver studeras noga i detaljplaneskedet.
V11	Getinge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Ett område för verksamheter föreslås intill motorvägen. Det är ett attraktivt läge för verksamheter med skyltläge vid E6 och Getingemotet och skapar bra förutsättningar för transporter till och från verksamhetsområdet. Angöring till området kan ske från väg 625. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse i Getinge. Området är översvämningskänsligt mot Suseån och inför att området ska exploateras behöver översvämningsrisken och hantering av skyfall studeras närmre. Avgränsningen mot det öppna jordbrukslandskapet behöver studeras noga i detaljplaneskedet eftersom höga landskapsbildsvärden finns i området. Ett grönstråk längs med Suseån föreslås som kan minska påverkan på landskapsbilden.
V12	Getinge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Getinge industriområde kan växa norrut. Här behöver översvämningsrisk från Suseån studeras särskilt i efterföljande skeden. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och ortens invånare, vilket underlättar arbetspendling med hållbara transporter.
V13	Harplinge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	I Harplinge föreslås ett mindre verksamhetsområde som skapar förutsättningar för det lokala näringslivet att växa. Området är ca 2 hektar och ligger i anslutning till befintligt industriområde i Harplinge. Ianspråktagande av jordbruksmark motiveras av att arbetsplatser behövs för ortens utveckling och som underlag för deltidsbrandkåren på orten.
V14	Haverdal	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	I området föreslås verksamheter och centrum utvecklas i ett strategiskt läge nära kustvägen och nuvarande centrumfunktioner.
V15	Haverdal	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Ett område för verksamheter föreslåsöster om Kustvägen som ett möjligt framtida läge för en ny räddningsstation. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att arbetsplatser behövs då orten växer med bostäder i ett läge med närhet till ortscentrum och kollektivtrafik.

V16	Gullbrandstorp	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	I området föreslås verksamheter och centrum utvecklas i ett strategiskt läge nära kustvägen. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att arbetsplatser behövs då orten växer med bostäder i ett läge med närhet till ortscentrum och kollektivtrafik.
V17	Trönninge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Stationsnära verksamhetsområde. Området ligger logistiskt bra nära järnväg och väg av nationell betydelse. Området bidrar till ortsutvecklingen. Eventuellt kan området rymma en framtida räddningsstation som alternativ till utpekat läge i område V5. Att jordbruksmark tas i anspråk motiveras av att arbetsplatser behövs då orten växer med bostäder i ett läge med närhet till ortscentrum och kollektivtrafik, både genom busstrafik och ett framtida nytt stationsläge. Området ska anpassas efter platsens naturvärden och det ekologiska samband som Trönnningeån utgör för växt och djurliv i området. I detaljplaneskedet kommer att utredas fördjupat hur stor buffertzon som behövs intill Trönningeån.
V18	Trönninge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Område avsett för verksamheter till exempel masshantering. Området ligger logistiskt bra i anslutning till väg 15 av nationell betydelse samt nära järnväg och planerad tågstation. Närheten till Trönninge bidrar till ortsutvecklingen.
V19	Halmstad	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Befintligt verksamhetsområde som tillåts utvecklas. Utvecklingen innebär effektiviserad markanvändning, klimatsäkring och premiering av hållbara transporter såsom sjöfart och gods på järnväg. Utvecklingen kan innebära en mindre utfyllnad av havet. Verksamheter med koppling till hamn och behov av närhet till vatten prioriteras. Visuellt skydd mot Östra stranden ingår också.
V20	Fastarp	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Området har ett läge med närhet till övergripande infrastruktur som E6 och Kvibillemotet vilket skapar bra förutsättningar för effektiva transporter till och från området. Grönstruktur inom området behöver anpassas till fasta fornlämningar inom området, biotopskyddade objekt och naturvärden inom och i anslutning till området. Området ligger på sluttningen av Nyårsåsen varför trafikmatning till området behöver studeras i ett tidigt skede. Även anpassning till landskapsbilden behöver studeras vidare då området visuellt kan komma att synas på långt håll bl a bebyggelsens höjder och behov av gröna buffertzoner i områdets utkanter. De södra delarna av området ligger inom påverkansområde för buller och annan risk. Föreslagen användning bedöms inte komma i konflikt med försvarets intressen. Området kopplas till hållbara transporter genom både kollektivtrafik och föreslagen cykelväg i stråket mellan Holm och Kvibille.
V21	Getinge	Lättare och tyngre verksamheter med tillhörande väg- och grönstruktur.	Ett område för verksamheter föreslås intill motorvägen. Det är ett attraktivt läge för verksamheter med skyltläge vid E6 och Getingemotet och skapar bra förutsättningar för transporter till och från verksamhetsområdet. I anspråkstagande av jordbruksmark motiveras av det strategiska läget med närhet till både trafikförbindelserna och möjligheten till arbetspendling med hållbara transporter tackvare föreslagen tågstation och bostadsbebyggelse i Getinge. Avgränsningen mot det öppna jordbrukslandskapet behöver studeras noga i detaljplaneskedet.