

Kommunstyrelsen
Box 153
301 05 Halmstad
Kommunstyrelsen@halmstad.se

**Yttrande angående
Plan för transportsystemet - Halmstads kommun**

Dnr KS 2018/00374

Halmstads Naturskyddsförening (HNF) har tagit del av Halmstad Kommuns dokument Plan för transportsystemet del 1 och 2, och lämnar följande synpunkter:

HNF anser att planen för transportsystemet i stora drag har ett miljö- och klimatinriktat fokus.

Vi vill framhålla att en utökning och utveckling av gång- och cykelstråken i kommunen är en viktig strategi för att uppnå ett hållbart miljö- och klimatanpassat transportsystem. Föreningen ställer sig positiv till utvecklandet av supercykelstråk med säkra övergångar.

Utbyggnaden av cykelbanor borde innefatta hela kommunen och inte bara runt centralorten, så att ett möjligt färd sätt mellan mindre orter blir med cykel, som längs väg 601 där många cyklar.

Utvecklandet av bussförbindelser mellan Halmstads centralort och omgivande samhällen är en bra strategi för att få fler att färdas på ett hållbart sätt. Det vore också önskvärt att bygga ut kollektivtrafiken mellan orterna som ligger utanför Halmstad.

Ett exempel på detta är sträckan Steninge-Getinge där det idag inte finns kollektivtrafik.

Vi anser att det behöver bli mer attraktivt att resa kollektivt i fråga om prissättning och utbud i kommunen. Man har talat om att lägga ned Krösatågen vilket vi anser är ett drag i fel riktning. Istället skulle tillgängligheten öka och möjligheterna bli fler.

HNF anser inte att det är förenligt med en miljö- och klimatvänlig strategi att utveckla färje- och flygtrafiken, då dessa står för en stor del av utsläppen av växthusgaser redan. Att klara målet om en årlig utsläppsminskning i kommunen med 15% måste innebära att icke klimatsmarta alternativ minskar.

I dagsläget står personbilarna för 26,1% av utsläppen i Halmstad enligt Kommunfullmäktiges plan för energi och klimat (samrådsversion KS 2020-11-03). Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och lättillgänglig så tror vi att denna siffra kan minska drastiskt, vilket bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och en bättre folkhälsa.

HNF är mycket förvånad att det i denna plan fortfarande föreslås en trafikled med bro över Nissan. Det som under många år har gått under benämningen ”Hamnleden”. Att bygga denna trafikled för bilar och lastbilar motiveras märkligt nog att det är nödvändigt för att underlätta kollektivtrafiken. Vi anser att den självklara effekten av den föreslagna trafikleden blir att personbilstrafiken kommer att öka väsentligt. Den nya förbindelsen kommer också bli värdefull för en del tung trafik som får mycket närmare till vissa destinationer med den nya trafikleden. Summan blir starkt ökad trafik med mycket tung trafik om nu inte tung trafik förbjuds. All denna trafik går genom skolor och förskolor där ökad belastning av buller och luftföroreningar blir följden.

Nedan följer exempel på negativa effekter som HNF anser att anläggandet av den nya trafikleden (Hamnleden) kommer att få:

- Själva anläggandet av leden och när leden är i drift kommer att få mycket negativa konsekvenser för naturmiljön i och i anslutning till leden. I planen nämns inget om att hänsyn ska tas till de närliggande värdefulla naturområdena som sanddynsområdet och naturreservatet Aleskogen, som delvis är Natura 2000 område, och hyser en av Sveriges tätaste fågelpopulationer. HNF anser att även om det tas så stor hänsyn som möjligt så är det omöjligt att undvika mycket negativa effekter på naturmiljön. Störningen kommer att bli mycket omfattande på framförallt fågellivet, som t.ex. minskning av födosöksområden samt direkt fysisk störning och bullerstörning. Det finns även risk för att mossor och kärlväxter kan påverkas negativt av damning och andra partiklar.
- En av anledningarna till byggande av leden är att minska trafikvolymen på Slottsbron och Viktoriagatan samt att underlätta trafiken mellan öst och väst. En sådan effekt kommer troligtvis den nya leden också att få. Hur stor effekten kommer att bli är däremot svårt att prognostisera eftersom många biltrafikanter är bekväma och rationella och kommer då ändå att välja närmaste vägen som i många fall, kanske de flesta, är att köra över Slottsbron. En negativ effekt som alltid kommer när det byggs nya fina vägar är att trafikvolymen ökar. En mycket trolig följd effekt, som anläggandet av den nya trafikleden kommer att få, är att biltrafiken kommer att öka totalt i Halmstads kommun och det motsäger allt annat visionärt tänkande i trafikplanen och anslutande Klimat och energiplan. En ökning av biltrafiken medför också större utsläpp av luftföroreningar som koldioxid och kväveoxider.
- Risken finns också att underlättandet av trafikarbetet i form av bilåkning, som en ny trafikled över Nissan innebär, kommer att få till följd att fler väljer att ta bilen istället för att cykla och åka kollektivt vid transporter mellan öst och väst i Halmstad. Detta motsäger också allt annat tänkande i planen som går ut på att öka cykling och bussåkande.

- Den nya trafikleden kommer också att medföra en barriäreffekt. Trafikleden blir en barriär, som avskärmar hela centrala Halmstad från havet och de attraktiva rekreatiomsområden som finns i anslutning till den planerade sträckningen. Om trafikleden byggs är dock sannolikheten stor att dessa rekreatioms- områdens attraktionskraft kommer att minska, vilket också i sin tur är en stor negativ effekt. Även om åtgärder genomförs för att minska barriäreffekten kommer ändå den samlade effekten att bli mycket negativ i form av buller, avgaser och hinder.
- En allmän synpunkt är att Halmstad, liksom andra städer, borde öppna upp staden mot havet, som en attraktion, i stället för att bygga avskärmande vägar på ett helt otidsenligt sätt.

Vi föreslår att Halmstad, som erkänd sommarstad, erbjuder miljövänliga “sommarbussar” enligt hop on/ hop off- principen under sommarmånaderna när Halmstad har stark tillströmning av turister och även ortsbor som rör sig mer längs stränderna och kustremsan. Detta för att minska trycket av bilismen på vägarna. En rutt kunde gå mellan centrum och Tylösand, en annan mellan Halmstad- Vilshärad- Haverdal- Steninge.

Vi vill även framhäva att det är viktigt att planeringen av transportsystemet för godstrafik görs på ett klimatsmart och för miljön så skonsamt sätt som möjligt.

31 januari 2021

Erica Elmgren och Isabelle Clarén
Halmstads Naturskyddsförening