



**Falkenbergs
kommun**

Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad Falkenbergs kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Upprättad 2022-06-21

Kommunstyrelsen beslutade 2017-05-09 (§ 107) att ge dåvarande samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att inleda arbetet med att ta fram förslag till en ny fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Förslaget till FÖP var ute på samråd 2021-05-17 till 2021-07-19 (förlängd till 2021-08-31). Samtliga yttranden som kommit in till kommunen under samrådstiden sammanställdes i en samrådsredogörelse. Kommunstyrelsen beslutade 2022-02-08 § 46 godkänna samrådsredogörelsen med föreslagna förändringar samt att godkänna planförslaget för granskning.

Planförslaget har under granskningstiden 2022-03-03 till 2022-05-03 funnits tillgängligt utanför kommunens kontaktcenter samt digitalt på kommunens hemsida.

Planförslaget har remitterats och sänts för kännedom till myndigheter m fl enligt utsändningslista samt till övriga som lämnade in synpunkter under samrådet. Dessutom har information om granskningen skickats till de som anmält sitt intresse för nyhetsbrev.

Samtliga yttranden som kommit in till kommunen under granskningstiden presenteras i denna redogörelse i koncentrerat och något redigerat skick. All sakttext finns dock med. Bilagor finns i originalyttrandet. Angivet datum är ankomstdatum.

SAMMANFATTNING

Under samrådet inkom 51 yttranden. Inkomna synpunkter berör främst hamnområdet, exploatering av jordbruksmark, förtätning samt Skrea Kyrkby.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Länsstyrelsen	3
2. Övriga statliga och regionala organ	9
3. Grannkommuner	12
4. Kommunala nämnder	13
5. Kommunala bolag	34
6. Kommunala förvaltningar	38
7. Företag	39
8. Intresseorganisationer, föreningar m fl	44
9. Markägare	55
10. Privatpersoner	61
11. Ställningstagande – förslag till revideringar	86

1. LÄNSSTYRELSEN 2022-05-05

Inledning

Granskningshandlingar Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad har översänts till länsstyrelsen för yttrande. Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett samrådsyttrande daterat 2021-09-09 (dnr 401-4511-2021).

Länsstyrelsen ska under granskningstiden lämna ett granskningsyttrande över planförslaget. Länsstyrelsen ska i yttrandet enligt 3 kap. 16 § Plan- och bygglagen (PBL) enbart ange om:

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Enligt 3 kap 20 § PBL ska kommunen redovisa länsstyrelsens granskningsyttrande tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska det anmärkas i planen.

Samlad bedömning

- Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen inte helt har tillgodosetts, se vidare under avsnittet om riksintressen.
- en bebyggelse blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Se vidare under Hälsa, miljö- och riskfaktorer.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 3 kap. 16 § PBL Riksintresse enligt 3 och 4 kap. Miljöbalken (MB)

Riksintresse enligt 3 kap 6 § MB

Där riksintresse för kulturmiljövården beskrivs i planbeskrivning och webbkarta bör det stå KN istället för NN så att ingen förväxling uppstår bland de olika typerna av riksintressen.

Riksintressen enligt 3 kap 8 § MB

Kommunikationer

Under 2020 och 2021 har Trafikverket genomfört en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslagen. Efter sommaren 2022 förväntas att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras. Till dess gäller de redan fastställda riksintressena. Utpekade riksintressen för kommunikationer i Falkenbergs kommun har inte varit uppe till diskussion för förändring.

Falkenbergs hamn

Falkenbergs hamn är utpekad som ett riksintresse (allmän) hamn som omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år. En allmän hamn kännetecknas av en skyldighet att vara öppen för alla avlastare, så länge fartygs- och godstyper kan tas emot och hanteras. Någon förändring av riksintresset har ej varit uppe till diskussion då godsmängden överstiger 100 000 ton per år.

Även utifrån ett beredskapsperspektiv är det angeläget att hamnarna i Halland inklusive Falkenbergs hamn kan fungera som hamnar. Även frågor kopplade till logistik till och från en hamn är viktiga ur samma perspektiv. Länsstyrelsen anser att framförallt bostäder i hamnområdet kan äventyra en fungerande hamnverksamhet och därmed riksintresset. Klagomål från boende på störningar från hamnen kan innebära konsekvenser för hamnen och övriga verksamheter. Följande framgår i Boverkets allmänna råd och vägledning om industribuller: ”Verksamhetsutövarna kan riskera ökade kostnader genom krav på utredningar och skyddsåtgärder i samband med tillsyn, men även mer långtgående tillsynsingripanden som på sikt kan tvinga verksamheten att begränsa eller till och med flytta sin verksamhet”.

Länsstyrelsen kan inte se att kommunen behandlat frågor om verksamhetsbuller i planhandlingarna. Det allmänna rådet och vägledningen redovisar hur miljöbalken och plan- och bygglagen har samordnats med avseende på industribuller.

Hur stor del av hamnen som ska hänföras till riksintresset hamn bör studeras i en precisering av riksintresset. Trafikverket bör vara den part som initierar ett sådant arbete.

Det är bra att kommunen avser ta fram en utredning om industrispåret till hamnen inför kommunens kommande arbete med planeringsstrategi. En sådan utredning bör remitteras till Länsstyrelsen, MSB, Sjöfartsverket, Trafikverket och Försvarsmakten.

Sammantaget anser länsstyrelsen inte att det framgår av planen hur riksintresset hamn ska tillgodoses. Länsstyrelsen anser att riksintresset hamn riskerar påtaglig skada av planförslaget.

Väg E6 och väg 154

I planhandlingarna skriver kommunen att ”Trafikutredningen kopplad till den fördjupade översiktsplanen visar på att framkomligheten på riksintressena för kommunikation (E6, väg 154, hamnen samt Väst kustbanan) inte kommer att påverkas av planerad utveckling inom FÖP:en.” Samt att ”Belastningen kommer att öka men inte framkomligheten.” Länsstyrelsen är frågande till detta resonemang och anser att kommunen behöver förtydliga hur kommunen kommer att hantera det ökade trafikflödet till följd av föreslagen exploatering.

Riksintressen enligt 4 kap MB

Natura 2000

Länsstyrelsen saknar fortfarande ett resonemang kring hur den fördjupade översiktsplanen kan komma att påverka miljön i Natura 2000-områdena. Kommunen redogör kortfattat för vilken hänsyn som planeras tas men sätter inte det i något direkt sammanhang med bedömda påverkansfaktorer. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att i ett tidigt skede studera hur ett genomförande av planen kan komma att påverka Natura 2000-områdena samt ha en bild av eventuella försiktighetsåtgärder som kan komma att behövas. Detta för att undvika att delar av översiktsplanen inte går att realisera på grund av att tillstånd inte kan medges.

Hälsa, miljö- och riskfaktorer

Bostäder i eller i närheten av industriområden

Länsstyrelsen anser att varken den fördjupade översiktsplanen eller MKB:n hanterat (eller svarar på) frågorna om ökade risker för störningar som kan påverka människors hälsa för de bostäder som i FÖP:en planeras i och intill det som idag är industriområden, samt inom område föreslaget för mångfunktionell bebyggelse bland annat område 206 Kilavägen.

Klimatanpassning

Enligt 3 kap 5 § ska kommunen ange sin syn på risken för skador på den byggda miljö som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra.

På en övergripande strategisk nivå ska kommunen identifiera geografiska områden där det finns risk för skador på den byggda miljön och beskriva hur kommunen ska förhålla sig till dessa risker. Det kan också handla om att peka ut geografiska områden där det behövs mer detaljerade undersökningar av riskförhållanden.

Med den byggda miljön avses såväl ny som befintlig bebyggelse, anläggningar samt vegetation, parker och andra grönområden. Bedömningen av risker för skador på den byggda miljön i översiktsplaneringen rör såväl användning och utveckling som bevarande av den byggda miljön.

Ny bebyggelse

Länsstyrelsen anser att det är bra att kommunen utgår från att byggande inom identifierade riskområden för översvämningar och höga flöden i första hand bör undvikas och endast tas i anspråk om tillräckliga säkerhetsåtgärder kan genomföras.

Vilka områden som det rör sig om behöver förtydligas i planen.

Under kapitlet hälsa och säkerhet finns en karta som bland annat visar havsytehöjning, skyfall, högsta beräknade vattennivå samt potential för skred och erosion. Det är inte redogjort för vad dessa beräkningar utgår ifrån när det gäller återkomsttid, scenario, tidsperspektiv etc. Här finns inte heller någon redogörelse för vilka områden som kommer att drabbas eller vilka verksamheter som kan vara utsatta för risker. Det går därför inte utifrån underlaget att bedöma vilka områden som kan anses vara riskområden där ny bebyggelse är olämplig.

Det kommer ständigt ny information om hur klimatet förändras och vilka planeringsförutsättningar som råder. Detta behöver kommunen vara uppmärksam på och uppdatera utifrån. När det gäller t ex den lägsta grundläggningsnivå som är satt till +3, 5 m så fungerar nivån i dagsläget, men kan behöva justeras framöver eftersom FÖP:en kommer att användas under många år framöver. Den mark som används ska vara lämplig för ändamålet. När det kommer till samhällsviktig verksamhet av särskild betydelse bör kommunen ha ytterligare marginaler.

Befintlig bebyggelse

I kartan med avseende på risker finns inga områden utpekade eller kopplade till befintliga risker. Några sådana områden går inte heller att finna i texten. Kommunen har varken redogjort för vilka riskområden kopplade till befintlig bebyggelse som finns, eller resonerat kring hur dessa risker kan tänkas upphöra. Kommunen har inte redovisat om det finns behov av vidare utredningar för exempelvis samhällsviktig verksamhet (avloppsreningsverk etc).

De faktorer som bör innefattas kopplat till den byggda miljön är ras, skred, erosion och översvämning. Bedömningen bör innefatta klimateffekter såväl i närtid som ur ett längre tidsperspektiv. När det gäller det mer långsiktiga perspektivet bör de skador som eventuellt kan uppstå på den byggda miljön redovisas. Hit räknas bebyggelse och byggnadsverk, men även parker och andra närbelägna anläggningar. Vindkraftverk, energianläggningar, vägar och järnvägar ska också ingå på en översiktlig nivå. Detaljerade bedömningar görs därefter i detaljplan eller bygglovsskede. Kommunen bör prioritera de områden där risken för skador är som störst. Kommunens syn på hur risken ska upphöra eller minska är en viktig del i analysarbetet. Det arbete som utförts inom kommunens klimatanpassningsplan kan vara en del i detta arbete och implementeras i den fördjupade översiktsplanen.

Mer information om planeringsförslag och metoder återfinns i Riskanalyser i ÖP, Planeringsunderlag och förslag på metoder: Riskanalyser i Översiktsplaner (lansstyrelsen.se) Länsstyrelsen följer Boverkets tillsynsvägledning för naturolyckor vid granskning av planer Tillsynsvägledning naturolyckor - PBL kunskapsbanken - Boverket.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att Boverket kommer att komma med en vägledning för kommunerna kring klimatrelaterade risker i översiktsplaner under senhösten 2022.

Klimatanpassningsrådet som nyligen lämnat sin rapport till regeringen lyfter betydelsen av ett kommunalt samordningsansvar där klimatanpassning behöver göras gemensamt med privata fastighetsägare.

Det är bra att kommunen lyfter frågan om huvudmannaskap som en övergripande inriktning. I takt med klimatförändringarna och framtida stigande hav kan det vara en fördel med kommunalt huvudmannaskap för möjligheten att genomföra och drifva skyddsåtgärder för bebyggelse och för samhällsviktiga anläggningar.

Dammbrott

Det saknas ett resonemang om hur befintlig bebyggelse kan behöva skyddas vid dammbrott och plötsliga höga flöden.

Ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar

Den rekommenderade stabilitetskarteringen Förutsättningar för skred i finkorniga jordar, strandnära (SGU) bör användas i den fördjupade översiktsplanen. Plankartan bör kompletteras med denna kartering.

Det är bra att kommunens fördjupade översiktsplan nu innehåller ett ställningstagande för hur geotekniska säkerhetsfrågor ska hanteras vid planläggning. Men ställningstagandet bör förtydliga att hänsyn även ska tas till klimatförändringars effekt på geotekniska säkerhetsfrågor.

Det bör observeras att utöver de klimatlaster som redan idag påverkar stabiliteten så kommer ett förändrat klimat innebära att stabiliteten kan försämrats ytterligare. Dels genom effekterna av klimatförändringen dels påverkan genom klimatanpassningsåtgärder.

Kommunen behöver därför beskriva samtliga aspekterna av klimatpåverkan samt redogöra för hur dessa aspekter ska hanteras i kommande detaljplaner och bygglov.

Kommunen bör även förtydliga att nya detaljplaner men även vid anläggande av skydd (exempelvis översvämningvallar eller bullerskydd) ska det alltid utföras en bedömning av stabiliteten.

Riskhantering

Kommunen bör i den fördjupade översiktsplanen resonera hur de olika redovisade riskfaktorerna som exempelvis översvämning, förorenad mark och stabilitet kan påverka och eventuellt förstärka varandra.

Rådgivande synpunkter

Jordbruksmark

I den kompletterade handlingen som kom länsstyrelsen tillhanda under pågående granskningstid *Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Falkenbergs stad och jordbruksmarken - komplettering* beskrivs översiktligt på vilka grunder man valt mellan jordbruksmarker. Konsekvenserna för olika områden har redovisats och vilka justeringar som gjorts på grundval av LRFs riktlinjer för olika områden. Kompletteringen omfattar även en beskrivande karta. Det kan anses uppfyllt att: *i översiktsplanen redovisa de alternativa utbyggnadsområden som har studerats och även belysa konsekvenserna från allmän synpunkt av de olika alternativen.* (Regeringens proposition med förslag till lag om hushållning med naturresurser mm. 1985/86:3 s. 54 och s. 158).

Syftet är att de alternativa lösningarna ska kunna bedömas på ett likvärdigt sätt som det valda alternativet. De alternativa lokaliseringarna ska redovisas och beskrivas på ett sådant konkret sätt som gör det möjligt att ställa dem mot varandra och mot detaljplanens förslag. Det är lämpligt att i den gällande översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning visar vilka alternativ till mark för bebyggelse som har funnits till det i detaljplanen föreslagna området och varför dessa valts bort.

Länsstyrelsen anser att kompletteringen inte är så konkret att förslag kan ställas mot varandra men trots allt har alternativa lösningar ställts mot varandra..

Kommentar:

Beaktas.

Riksintresse Väg E6 och väg 154

Kommunen förtydligar sitt resonemang kring hur kommunen ska hantera trafikflödet till följd av föreslagen exploatering.

Riksintresse Natura 2000.

Beskrivningen förtydligas ytterligare vad det gäller vilka påverkansfaktorer. I samrådet kompletterade kommunen med vilka försiktighetsåtgärder kommunen planerar för inte riksintresset ska påverkas negativt.

Klimatanpassning. Kompletteras med vad utredningarna baseras på för scenarios. Klimatanpassningsplanen bifogas som underlagsmaterial till FÖPen. Texten förtydligas angående både ny och befintlig bebyggelse.

Vad det gäller hur vatten ska hanteras i framtida detaljplanering har FÖPen varit mycket tydlig med att vatten (skyfall och dagvatten) behöver först och främst hanteras i ett större perspektiv, det vill säga avrinningsområdesvis. Därefter kan vattnet hanteras på detaljplanenivå och i bygglov. Detta för att man ska få långsiktigt hållbara lösningar.

Jordbruksmark. Förslagen konkretiseras.

Noteras

Riksintresse kommunikationer

Falkenbergs kommun delar inte de statliga myndigheternas syn på att kommunens fördjupade översiktsplan påtagligt skadar riksintresset hamn och industrispår till densamma. Därmed inte heller att kommunen inte har tillgodosett riksintresset för hamn. För hamnen föreslås utvecklingsmöjligheter men att reglera i detalj hur den utvecklingen ska se ut är inte en fråga för en fördjupad översiktsplan. Vad det gäller industrispåret så föreslår kommunen en lösning som ur alla aspekter är en mer långsiktigt hållbar lösning. Förslaget från granskningskedet föreslås kvarstå.

Hälsa, miljö- och riskfaktorer

Bostäder i närheten av industriområden och i områden av mångfunktionell bebyggelse. Det framgår tydligt i den övergripande beskrivningen av mångfunktionell beskrivning att inom dessa områden kan inte störande verksamheter förekomma. Inom område Kilavägen finns inte bostäder omnämnt.

2. ÖVRIGA STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

2.1 Försvarmakten 2022-03-22

Försvarmakten avstår i detta fall från att yttra sig gällande granskningsversionen av fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Då riksintressen för totalförsvarets militära del ska redovisas och tillgodoses i översiktsplanen vill Försvarmakten upplysa om att det på Försvarmaktens hemsida (www.forsvarmakten.se/riksintressen) och i riksintressekatalogen för Hallands län finns aktuellt planeringsunderlag för riksintressen för totalförsvarets militära del. Dock berörs inte Falkenbergs kommun av några öppna riksintressen för totalförsvaret.

I katalogen finns värdebeskrivningar för de olika riksintressena och fördjupad information om riksintressen för totalförsvarets militära del samt information om vad och hur samråd för olika ärenden och åtgärder i kommande skeden ska ske med Försvarmakten (ex. detaljplaner, bygglov, vindkraft, områdesskydd), vilket Falkenberg berörs av.

Försvarmakten önskar fortsatt alla översiktsplaner på remiss enligt normala förfaranden.

Kommentar:

*Beaktas med avseende på remisser. I övrigt **noteras**.*

2.2 Trafikverket 2022-04-07

Riksintressen enligt 3 kap 8 § Miljöbalken

Under 2020 och 2021 har Trafikverket genomfört en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslagen. Efter sommaren 2022 förväntas att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras. Till dess gäller de redan fastställda riksintressena. Utpekade riksintressen för kommunikationer i Falkenbergs kommun har inte varit utpekade till diskussion för förändring.

Hamn

Trafikverket vidhåller tidigare framförda synpunkter vad gäller riksintresse hamn. Falkenbergs hamn är utpekad som ett riksintresse (allmän) hamn som omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år. En allmän hamn kännetecknas av en skyldighet att vara öppen för alla avlastare, så länge fartygs- och godstypen kan tas emot och hanteras. Någon förändring av riksintresset har ej varit utpekad till diskussion då godsmängden överstiger 100 000 ton per år.

Väg

Trafikverket ställer sig frågande till det resonemang som framförs i den fördjupade översiktsplanen där kommunen skriver att "Trafikutredningen kopplad till den fördjupade översiktsplanen visar på att framkomligheten på riksintressena för kommunikation (E6, väg 154, hamnen samt Västkustbanan) inte kommer att påverkas av planerad utveckling inom FÖPen." Samt att "Belastningen kommer att öka men inte framkomligheten."

Trafikverket önskar ett förtydligande på denna punkt och ser fram emot att få mer information kring hur kommunen kommer hantera det ökade trafikflödet till följd av kommunens föreslagna exploatering.

Borttagande av riksintresse på lång sikt

Trafikverket noterar att riksintresset för järnväg och bangård som sträcker sig mellan västkustbanan och hamnområdet samt den del av västkustbanan som sträcker sig mellan Torebo och Falkenbergs centrum fortsatt ifrågasätts på lång sikt. Trafikverket utgår från nuvarande fastställda riksintressen vid sin bedömning av detaljplaner och bygglov varvid riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt bland annat plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

Väg 767

Trafikverket vidhåller tidigare framförda synpunkter angående väg 767. För att kunna genomföra föreslagen omgestaltning av väg 767 är det Trafikverkets åsikt att väghållaransvaret behöver ses över. Denna översikt och dialog bör startas så snart som möjligt för att inte påverka kommunens utbyggnadsplaner. Som allmän väg ingår väg 767 i det funktionellt prioriterade vägnätet vilket är en avgörande faktor på hur Trafikverket ser på vägens funktion, vilket Trafikverket även tidigare framfört. Väg 767 utgör även omledningsväg för väg E6.

Trafikverket är mycket väl medvetna om Falkenbergs geografi och havet som begränsande faktor att växa västerut. Exploatering får dock ej ske så att det påverkar statliga intressen negativt. Precis som kommunen själva skriver i sin trafikutredning, försvårar det faktum att väg 767 är statlig kommunens planer på exploatering och val av utformning av hur vägen ska se ut. Kommunen konstaterar att väg 767 idag är en barriär i staden som i framtiden kommer bli en än större barriär då staden växer i riktning mot stationen.

Trafikverket vill återigen poängtera att det statliga vägnätet ställer stora krav på god framkomlighet och att detta kan komma att hamna i konflikt med exploatering längs vägen.

Finansiering och avtal

Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att åtgärder på det statliga vägnätet/statlig infrastruktur till följd av exploatering bekostas av kommunen.

Trafikverket ser fram emot fortsatt gott samarbete med kommunen och fördjupad dialog i ärendet.

Kommentar:

Vi noterar era synpunkter angående riksintresse kommunikationer. Falkenbergs kommun delar inte de statliga myndigheternas syn på att kommunens fördjupade översiktsplan påtagligt skadar riksintresset hamn och industrispår till densamma. Därmed inte heller att kommunen inte har tillgodosett riksintresset för hamn. För hamnen föreslås utvecklingsmöjligheter men att reglera i detalj hur den utvecklingen ska se ut är inte en fråga för en fördjupad översiktsplan. Vad det gäller industrispåret så föreslår kommunen en lösning som ur alla aspekter är en mer långsiktigt hållbar lösning. Förslaget från granskningsskedet föreslås kvarstå.

Riksintresse Väg E6 och väg 154

Kommunen förtydligar sitt resonemang kring hur kommunen ska hantera trafikflödet till följd av föreslagen exploatering. Kommunen förtydligar även i materialet hur ökade trafikflöden kommer att påverka framkomligheten.

Vad det gäller övertagande av väg 767 noterar Falkenbergs kommun era synpunkter.

2.3 Kulturmiljö Halland 2022-05-02

Vi ser positivt på att det hänvisas till kulturmiljöprogrammet för centrala delar av Falkenbergs stad. Det bör i planen framgå tydligare att hänsyn ska tas till de kulturvärden som identifierats i underliggande dokument. Samtliga utpekade kulturmiljöområden bör även framgå i den digitala kartan. I övrigt vidhåller vi de synpunkter som lämnats i samrådsskedet.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter.

3. GRANNKOMMUNER

3.1 Gislaveds kommun 2022-03-17

Gislaveds kommun har mottagit granskningsremiss gällande ” Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad” och har inget att erinra på planförslaget.

Vi önskar er lycka till i det fortsatta planarbetet.

Kommentar:

Noteras

3.2 Halmstad kommun 2022-03-25

Halmstads kommun avstår från att svara på remissen om förslag till fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Kommentar:

Noteras

3.3 Laholms kommun 2022-04-19

Laholms kommun inte har någon synpunkt på förslag till fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Kommentar:

Noteras

3.4 Hylte kommun 2022-04-21

Hylte kommun har tagit del av granskningshandlingarna och har inget att erinra mot förslaget.

Kommentar:

Noteras

3.5 Varbergs kommun 2022-04-25

Kommunen avstår från att lämna yttrande.

Kommentar:

Noteras

3.6 Svenljunga kommun 2022-04-26

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att inte lämna några synpunkter.

Kommentar:

Noteras

4. KOMMUNALA NÄMNDER

4.1 Barn- och utbildningsnämnden 2022-05-03

Barn- och utbildningsnämnden har beretts möjlighet att senast den 3 maj 2022 inkomma med synpunkter inom ramen för samråd avseende förslag till Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Falkenbergs stad, Falkenbergs kommun.

Förslaget till översiktsplan har under 2021 varit föremål för samråd, vid vilket barn- och utbildningsnämnden inkom med ett antal generella synpunkter:

- Det bör av den fördjupade översiktsplanen vara möjligt att etablera förskolor i samtliga bostadsområden
- Fler platser för att etablera grundskola bör identifieras i den fördjupade översiktsplanen
- Vid föreslagna förtätningar måste även plats för nya enheter inom förskolan identifieras. Förtätningarna påverkar också grundskolans organisation då befintliga enheter redan är fullt utnyttjade. Förtätningar ställer därmed krav på nya centrumnära grundskoleplatser.

Barn- och utbildningsnämnden kan konstatera att det fortsatta arbetet med FÖP:en har tagit hänsyn till flera av nämndens synpunkter. I föreliggande granskningsversion nämns åtskilliga platser som möjliga för att etablera förskola. Detta gäller både i nya bostadsområden som i förtätningar. Ett område där skrivningar om förskolan saknas är emellertid Östra gärdet, där det bör vara möjligt att inom det som benämns område F25 etablera en större förskola. Utöver denna synpunkt är det nämndens uppfattning att FÖP:en därmed uppfyller förskoleverksamhetens behov som kommer finnas för tid framöver.

Avseende framtida etablering av grundskolor synes tidigare nämnda synpunkter inte ha hörtsammats på samma sätt. I granskningsversionen nämns en plats för etablering i norr (Gustavsberg) samt två alternativa platser för etablering i söder (Södra lyckan respektive Kullagård).

Inför etablering av en ny grundskola är det viktigt att en lokaliseringstudie kan genomföras, detta för att utifrån ett flertal aspekter kunna värdera fördelar och nackdelar med skolans placering, skolans organisation och antal elever. Barn- och utbildningsnämnden önskar därför att fler områden i Stafsinge, såsom till exempel Stafsinge prästgård, Stålagård och Krämaregård anges som möjliga för skoletablering. På samma sätt är det önskvärt att fler möjliga områden för grundskola anges i Skrea/Ringsegård.

Kommentar:

Ytterligare en genomgång görs för att säkerställa att de områden som är tillräckligt stora för att kunna hysa bostadsbebyggelse plus förskola har skrivning om förskola.

F25 kompletteras med förskola.

Krämaregård medger redan idag skola genom skrivningen offentlig service. Detta gäller även Stålagård och Stafsinge prästgård. Förtydligande krävs inte.

4.2 Bygglovsnämnden 2022-05-03

Plan- och bygglovsavdelningen har tagit del av granskningsförslaget till Fördjupad översiktsplan för staden (förkortas FÖP från och med nu). Yttrandet är i huvudsak specificerat utifrån dokumentets rubriksättning. På det stora hela liknar yttrandet det som gjordes till samrådsförslaget, men några punkter har förtydligats och några har tillkommit.

Samhällsbyggnadssektorn och den fysiska planeringen har många och omfattande utmaningar att hantera; integration, hållbarhet, transporter, energiförsörjning, handel, näringsliv, teknikutveckling, klimatförändring, livsmedelsförsörjning etc. I en omvärld som förändras i allt snabbare takt ställs allt högre krav på att den fysiska stadsplaneringen skapar hållbara, robusta och smarta strukturer som har beredskap för förändringar som idag är svåra att förutse och förstå konsekvenserna av. Till exempel behöver tillgång till rent vatten, energiförsörjning och kapacitet samt redundans i planeringen säkerställas.

Översiktlig planering och FÖP:en för staden utgör mycket viktiga instrument och styrmedel vid bedömning av planbesked, prövning av förhandsbesked och detaljplanläggning. Arbetsmoment som till stor del handlar om att förverkliga de översiktliga planernas strategiska riktning att bygga ett robust samhälle som ska fungera långsiktigt för kommande generationer. Kort och koncist kan syftet för planen sammanfattas med en mening; det handlar om ”att inte bygga bort sig för kommande generationer”. Vikten av en tydlig plan som ger stöd för de avvägningar som måste fattas vid varje enskilt beslut kan inte nog understrykas.

I en tillväxtkommun som Falkenberg, där en mängd olika förfrågningar hanteras, är det minst lika viktigt att kunna säga nej eller vara restriktiv för att kunna växa strategiskt, långsiktigt smart och hållbart. D v s att våga och vilja prioritera vissa områden eller frågor. Det ger en tydlighet till alla inblandade. En tydlighet både för politiker, tjänstepersoner, näringsliv och allmänhet.

Förslaget till ny FÖP är tänkt att peka ut den framtida utbyggnaden av Falkenbergs stad i ett 30-/50-års perspektiv. Bedömningen är att förslaget till ny plan nu tenderar att ge stöd till att säga ja till väldigt många förfrågningar, men inte i samma utsträckning ger stöd till att säga nej till förfrågningar. Det innebär ganska snabbt en risk att unika, strategiska lägen byggs bort och markant försvårar möjligheten att lösa behov som uppstår om 30 och 50 år.

FÖP:en redovisar förslag på en mycket omfattande utbyggnad av staden. Utbyggnaden avser bostäder, verksamheter, offentlig och kommersiell service mm. Överlag saknas dock redovisning och resonemang om konsekvenserna som översiktsplanen ger på stadens byggda form och siluett. Hur kommer Falkenberg att se ut och uppfattas om 10, 30 eller 50 år? I samrådsvisionen står det att ”*Vi växer för en hållbar framtid*”, men hur syns det vilken slags stad vi önskar vara? Hur

omhändertas stadens själ och attraktivitet? Vilka av småstadens stadsbyggnadsmässiga värden förstärks eller försvagas med förslaget? Vilka områden kan vara lämpliga för högre bebyggelse? Och vad är högre bebyggelse i Falkenbergs kontext? Var och hur påverkar stora och höga industribyggnader mötet med landskapet? Hur säkerställs och vårdas de kulturhistoriska värdena? Hur säkerställs god arkitektur och gestaltad livsmiljö? Vad är egentligen Falkenbergs identitet?

Ett strategiskt dokument

Förslag användning av mark- och vatten inklusive strukturbild

Förslaget till fördjupad översiktsplan anger en planeringshorisont på 30 år. Kartan över rekommenderad mark- och vattenanvändning redovisar en mycket omfattande utbyggnad, troligt betydligt längre än 30 år. Vårt förslag är illustrera ett framtidsscenario med ännu mera framåtblickande strategibild. Detta för att tydliggöra att vissa utbyggnader t ex kommer i ett senare skede när viss utbyggd infrastruktur finns på plats. Att visa att det finns en tydlig vision om var staden ska utvecklas, men också för att visa att allt inte kan ske samtidigt. Det gäller att växa smart. Vissa värden är i princip omöjliga att återskapa, t ex gröna släpp och kilar samt byggnation på t ex jordbruksmark.

Mot bakgrund av det bedömer avdelningen det viktigt att precisera etapp-utbyggnader, möjligen döpa om några områden till "Framtida utredningsområden" och kanske t o m plocka bort några områden. Risken kan bli stor att enskilda förfrågningar från fastighetsägare/byggherrar tillgodoses och det kan leda till spridd bebyggelseutveckling.

Kartan redovisar platser med "Samlad service". För de södra delarna av Falkenberg har Hjortsbergs centrum kommit att bli ett stadsdelscentrum, med övervägande kommersiell service. För Hjortsbergs centrum finns en intention i FÖP:en om att bygga flerbostadshus och än mer utveckla det centrum som finns där idag. För den norra delen av Falkenberg, med pågående och fortsatt, utbyggnad av Stafsinge och Gustavsberg behöver ett stadsdelscentrum pekas ut. Naturlig plats kan vara det område som i korsningen Solhagavägen - Arvidstorpsvägen vuxit fram med viss handel och offentlig service. De tillfälliga förskolebyggnaderna bör på sikt ge plats åt flerbostadshus med kompletterande närservice i bottenplan, såsom t ex vård, tandläkare, frisör m.fl. Detta i syfte att skapa förutsättningar för fler hållbara transporter, med t ex gång- och cykel, till utökad kommersiell och offentlig service.

Strategiska lokaliseringar och markförvärv

En kraftigt ökad utbyggnad av bostäder och därtill kommande befolkningstillväxt kommer medföra ett ökat behov av samhällsservice.

I det fortsatta FÖP-arbetet måste lokaliseringar av större samhällsviktiga funktioner närmare studeras, t ex ambulansstation, fjärrvärmeverk, friidrottsanläggning, simhall, äldreboende och skolor. Detta i syfte att säkerställa platser som har goda strategiska, funktionella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar för respektive ändamål.

Simuleringar av befolkningsdata tillsammans med geografisk information kan göras för att indikera behovet av nya förskolor och grundskolor. För vissa områden nämns

det att man bör anlägga en förskola, och för en sådan viktig resurs bör det ges en tydligare planering kring storlek och framförallt lämplig placering.

Området i närheten av Falkenbergsmotet med omland (E6/E20- väg 154) bör utvecklas med stor omsorg gällande val av etableringar. Ytan är t ex lämplig för en ny ambulansstation (blåljus mäter avstånd i tid!), eventuellt ett nytt sjukhus, ett stort huvudkontor (gärna statligt!). Dessa platser för unika etableringar är dock lika intressanta och möjliga för etableringar av t ex en byggvaruhandel, ett kontor, bilförsäljning osv. Etableringar som skulle kunna hanteras och placeras på en mängd olika platser i staden. Det är med välgrundade, positiva och negativa, beslut som ett mer robust samhälle byggs och som även kan hantera framtida idag okända behov. Det gäller att strategiskt våga "framtidssäkra" vissa lägen för kommande förfrågningar. Både för kommunens skull, men också sett i ett regionalt perspektiv.

Det handlar om att ge stöd i beslut som säkerställer att mark vid de strategiska lägena, vid motorväg och stationen, vigs till de unika etableringarna. Att det finns stöd att säga nej till etableringar som mycket väl kan placeras på andra platser i staden.

Vid ett stationsnära läge är det av yttersta vikt med en tätare exploatering för att möjliggöra både arbetsplatser men också bostäder. Det är också viktigt att ha turtäthet och tidssäker kollektivtrafik mellan tågstationen och centrum samt väl utbyggt cykelstråk till centrum. På sikt kommer detta området att bli än mera attraktivt. För att den fysiska planeringen ska kunna bidra till att underlätta och t o m främja ett hållbart resande med buss och cykel behöver planeringen av kollektivtrafiklinjer gå hand-i-hand med den fysiska stadsplaneringen.

Ett led i att säkra robust och långsiktig utbyggnad är det viktigt att säkra och jobba ännu mera med långsiktiga och strategiska markförvärv, gällande både större och mindre etableringar i olika lägen beroende av verksamhetens särart. Det är mycket viktigt att det finns kommunal mark redo vid etableringsbehov.

Strategiska dokument

Förslaget till FÖP:en hänvisar till ett antal strategiska dokument som är tänkta att tas fram i närtid men som i skrivande stund inte finns antagna. FÖP:en ska tolkas och läsas samman med dem för att få en helhetsbild.

I och med att FÖP:en inte hanterar helheten riskerar man att ställas inför upplevda motsägelser eller otydligheter mellan dokumenten. Strategier som potentiellt går emot varandra. Risk finns att man missar något av alla kompletterande dokument som ska stödja kommande beslut. T ex lokalförsörjning, bostadsförsörjning, grön/blå plan, utbyggnadsplan mm samt klimatanpassningsplanen. Och på ännu längre sikt en arkitekturpolicy. Den största utmaningen är hur de mest hållbara besluten kan fattas från att FÖP:en antagits, till att alla kompletterande dokument är på plats. Det kommer uppstå ett vakuum med risk för en otydlighet där det kommer vara väldigt svårt att fatta väl underbyggda beslut. Det kommer framförallt vara svårt att säga nej eller att vara restriktiv.

För att säkerställa att alla underliggande dokument beaktas vid handläggning och beslut behöver det för varje utbyggnadsområde tydligt framgå vilken information som ska ingå för att kvalitetssäkra dokumentens intentioner. Det kan inte vara en generell sammanfattning utan behöver vara samlat och tydligt område för område. Det behöver t e x tydligt framgå om området ska innehålla ett kommande grönstråk eller om det ska innehålla en förskola, en skola, ett äldreboende osv.

Utbyggnadsplan

FÖP:en behöver stöd i en kommande utbyggnadsplan. Det anges att FÖP:en kommer kompletteras med en sådan plan, men fram tills den dagen dokumentet är på plats behöver FÖP:en kunna stå på egna ben och ge direktiv. FÖP:en är tydlig med strategin "bygga inifrån och ut", vilket är väldigt positivt. Dock kan även den intentionen innebära en fragmenterad utbyggnad av de utpekade utbyggnadsområdena så länge det finns en koppling till befintlig bebyggelse. För tydlighetens skull behöver utbyggnadsplanen en etappindelning, dels områdesvis men även inom respektive område. En fragmenterad utbyggnad är samhällsekonomiskt dyrt då det kostar att bygga infrastruktur. Dels inifrån och ut men också på antalet ställen som utvecklas och byggs samtidigt i staden. En utbyggnadsplan ger tydlighet vid kommunikation med sökanden eller exploitörer gällande förväntningar och aktiviteter. Hur säkerställs en robust och hållbar utbyggnad fram tills utbyggnadsplanen är på plats?

Ställningstaganden, prioritering och avväganden

Punkterna under denna rubrik är i mångt och mycket själva kärnan i FÖP:en och det påverkar inriktningen av mark- och vattenanvändningen och stadsplaneringen. Strategierna kan med fördel göras ännu tydligare och visa sin bäring på själva kartbilden. Inte minst vilka fysiska områden i staden som ges högre prioritering i fortsatt stadsbyggnadsprocess.

Syftet är att lyfta fram en tydligare avvägning mellan olika intressen och/eller en annan prioritering av intressen. Nivån bör anpassas till en FÖP-nivå men det finns för- och nackdelar med hur tydlig eller tolkningsbar den är när det blir skarpt läge vid förfrågning.

Punkten om *Hållbarhet och social hållbarhet* kan kompletteras med bamperspektivet. Punkten kan förtydligas/fördjupas för att ge ytterligare kraft och vägledning till beslutsfattande och ställningstaganden. Att "mycket handlar om självklarheter" bör preciseras.

Punkten *Jordbruksmarken* anger att områden tagits bort. En hänvisning till kartbild kan förtydliga.

Förtätning

Förslaget redovisar en omfattande förtätning av bland annat bostäder i staden. Strategin att växa inifrån och ut kan ur många aspekter vara hållbar att genomföra för bostäder, service etc. För utbyggnad av verksamheter och industriändamål är det i princip väldigt svårt att tillämpa. Den typen av verksamheter utvecklas i stor omfattning i randzonen av staden imötet med landskapet/jordbruksmarken. De placeras med fördel nära större, gärna befintligt, vägnät. Samtidigt illustrerar förslaget till FÖP en mycket omfattande nybyggnation utanför staden och öster om väg 767. Det riskerar att uppfattas motsägelsefullt och ger dubbla budskap.

De utpekade förtättningsområdena föreslås omvandlas och ersättas med t ex radhus och flerbostadshus i 2 vån upp till 8 våningar. För att kunna ta ställning till lämplighet och påverkan/upplevelsen av stadsbilden och påverkan på gaturum/offentliga rummet behöver visionsskisser/3D-bilder tas fram. Vilket "stadsbyggnads-DNA" ska Falkenbergs stad signalera? Förstärka småstadens skala i hus i företrädesvis 2-4 våningar? Eller på sikt omvandla stadens siluett med högre bebyggelse? Om intentionen verkligen är att förstärka, utveckla och ge underlag till

centrum så är noga avvägda förtätningar i staden att föredra, dock i lämplig skala. Innebörden för förtätning är att bygga nära, d v s närhet, där det skapas förutsättningar för stärka sin direkta omgivning.

Vid nybyggnation av större områden av bostadsbebyggelse eller vid förtätning bör det säkerställas möjlighet till variation i storlek på bostäder samt olika upplåtelseformer i olika delar av staden. Detta för att möjliggöra flyttkedjor eller boendebehov i olika skeenden i livet.

Vid all nybyggnation bör attraktiva livsmiljöer säkerställas med bland annat god infrastruktur, genomtänkta närområden och bra dagsljusförhållanden. Likaså visa hänsyn samt vårda de kulturhistoriska värdena i staden och den byggda miljön.

Tillväxten sker där det är lämpligt genom förtätning med god arkitektonisk verkshöjd och beaktande av både den lilla skalan på fastigheten, men också i den större skalan i kvarteret eller stadsdelen.

Såväl FÖP:en som tillhörande förtättningsanvisningar saknar resonemang och tydlighet när det gäller gestaltning och arkitektur samt hänsyn till kulturhistoriska värden. Plan- och bygglövsavdelningen anser att det är frågor som behöver lyftas fram och tydliggöras för att ge ett bättre stöd till handläggning.

Förhandsbesked

FÖP:en behöver ge vägledning i hur förfrågningar om förhandsbesked ska hanteras. Utgångspunkten bör vara att förhandsbesked till stora delar hanteras mycket restriktivt. För att säkerställa lämplig lokalisering och lämpligt ändamål i förhållande till helheten bör detaljplaneläggning ske. Inom begränsade utpekade delar av FÖP-området kan om prövning genom förhandsbesked övervägas.

Jordbruksmark

För att FÖP:en ska kunna förverkligas med planläggning av detaljplaner behöver jordbruksmarksfrågan hanteras på ett bättre sätt. I dess nuvarande utformning riskerar detaljplaner att upphävas om de prövas i jordbruksmarksfrågan.

Det som framförallt saknas är en lokaliseringsutredning. Rimliga alternativ ska identifieras, beskrivas och bedömas. Syftet är att de alternativa lösningarna ska kunna bedömas på ett likvärdigt sätt som det valda alternativet för att på så sätt kunna motivera ianspråktagandet. Samtidigt behöver omfattningen av utpekade områden med dess potentiella bostäder motiveras med en tydlig koppling till befolkningsprognosen.

Regionalt kraftledningsnät

Idag går stora kraftledningar in till de centrala delarna av Falkenberg där starkströmmen tas emot och omvandlas ut till hushåll och verksamheter vid två mottagningsstationer. De stora kraftledningarna skär genom staden och kräver stora skyddsavstånd som befintlig stadsmiljö har behövt ta hänsyn till. Med FÖP:ens planeringshorisont på 30-50 år bedöms det inte lämpligt att fortsatt ha utpekade regionnät in till de centrala delarna av staden. Det kommer innebära en stor inverkan på utvecklingsmöjligheterna för de utpekade bostads- och verksamhetsområden. Det är totalt 13 områden där man ska ta hänsyn till befintlig kraftledning. Anvisningen är att ett utredningsavstånd på 250 m mellan större kraftledning och bebyggelse rekommenderas vid nybyggnad. För att minska exponeringen av magnetfält ska försiktighetsprincipen tillämpas vid planering och byggande i närheten av större kraftledningar och kabel. FÖP:en behöver en strategi

för att mottagningsstationerna förläggs på vad som är utkanten av staden på 30-50 års sikt redan nu, samt att uppskattad kapacitet samt redundans kan säkerställas.

Handel

I FÖP:en anges att gällande handelspolicy ska följas, men plan- och bygglovsavdelningen föreslår att den istället inarbetas i förslaget. FÖP:en pekar i sin nuvarande utformning ut handelsområden i strid mot handelspolicyen samt undgår att peka ut handelsområden som är utpekade i densamma. Dessa motstridiga anvisningar behöver tas bort. Man ska heller inte förringa vilken påverkan placering av handel har på möjligheterna till hållbart resande inom staden.

Exempel på anvisning i strid mot handelspolicyen är att större handelscentrum ingår inom utpekade områden för *Verksamheter och industri*. Även utpekad handel för Norra Kroka, Smedjeholms gård, Krämaregård. Hänvisning till att det finns planuppdrag för att öka industriell handel för 504 Smedjeholm är felaktigt. Samtidigt har handelspolicyen pekat ut stadsdelscentran för handel och service, men dessa är inte omnämnda i FÖP:en.

Grön- och blåstruktur

Den hållbara stadens struktur, eller nät, av gröna respektive blå områden har många olika funktioner att fylla. Det handlar om biologiska och rekreativa värden, men inte minst om beredskap och motståndskraft mot förändringar i klimatet. Kraftiga skyfall, ökad torka och värme, rening av luft och vatten osv samt möjliggöra lokal odling av livsmedel, grönsaker, frukt. Den gröna och blå strukturen och dess nät behöver vara såväl stormmaskigt som småmaskigt.

FÖP:ens utpekade grönstruktur, befintlig och föreslagen, bedöms inte vara sammanhängande och kontinuerlig. På många platser redovisas att bebyggelseområden växer ihop utan några korridorer med natur som markanvändning. Vid senare framtagande av enskilda detaljplaner studeras sällan konsekvenserna för helheten, varför det finns stor risk att strukturen tappas. Det gäller att samhällsplanera i olika nivåer och skalor, se helhet och detalj, för att se dess konsekvenser. Tänkt grön och blå struktur behöver tydligt anges och framgå för varje område. Se även nedan under respektive område.

Vidare efterfrågas en bedömning av dagvattenhanteringen på en översiktlig nivå. Ofta lämnas dagvattenfrågan till mikroperspektivet i en detaljplan, medan behov och lösning ofta kan vara på en makronivå (t ex stadsdel).

Redovisningsmässigt kan befintliga och nya gröna länkar och korridorer illustreras med tex gröna prickar i olika bredder/storlek.

Infrastruktur och mobilitet

För att uppnå de högt ställda målen kring dämpad biltrafik måste utbyggnad och satsningar på kollektivtrafik och supercykelstråk prioriteras i stor omfattning. Det är dock svårt att utläsa ur webbkartan vad som är befintliga stråk och vad som är tänkt att bli nya kompletterande stråk när det gäller såväl kollektivtrafik- som cykelstråk.

FÖP:en anger att föreslagen utbyggnad sker i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk och att det skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande. Det stämmer dock inte. Flera av de stora utpekade utbyggnadsområdena som Gustavsberg, Tröingedal, Stålagård, Skogstorp och Strandhaga saknar kollektivtrafik. Finns det en

för Hallandstrafiken framtagna plan för hur kollektivtrafiken ska ändras i linje med FÖP:en? Ska det tillkomma nya linjer? Ska befintliga få nya dragningar?

Ett mantra genom FÖP:en är bra, tidseffektiva och säkra (både trafiksäkra och trygga) förbindelser mellan bostäder, service och arbetsplatser vilket är väldigt positivt. En analys eller kommentar kring hur stadens kollektivtrafik uppfyller målet saknas dock. För att de med tillgång till bil istället ska välja hållbara färdmedel är det viktigt att det finns effektiva alternativ i form av gena cykelvägar, som är väl upplysta, och snabba kollektivtrafikstråk med effektiva och väl utformade noder/platser för byten när det krävs. En del resor kan ske med olika färdmedel och det är något som bör omhändertas i planeringen. Är placeringen av Falkenbergs kollektivtrafiknav det bästa för en attraktiv kollektivtrafik? Är kopplingen mellan centrum och kringliggande områden den primära kopplingen för ett hållbart resande? Får man större effekt av direkta kopplingar mellan bostadsområden och större arbetsplatser? Koppling mellan bostadsområden och järnvägsstation samt mellan järnvägsstation och större arbetsplatser?

Västkustbanan

Effektiva transporter är en framgångsnyckel för Falkenbergs kommuns möjligheter att växa. Såväl gods- som persontransporter. Just nu pågår en utveckling där Varberg och Kungsbacka knyts allt närmare arbetsmarknaden i Göteborg med fler stationer och fler spår från Kungsbacka längs Västkustbanan. Halmstad stärker pendlingsmöjligheterna söderut mot Skåne genom att vara del av regionnätet med Pågatågstrafik. Mittemellan ligger Falkenberg som just nu inte är en del av utvecklingen. En utveckling med fler stationer försämrar pendlingsmöjligheterna från Falkenberg eftersom fler stopp innebär längre restid. Samtidigt innebär det ökade behovet av godstransporter på järnväg begränsningar för persontrafiken att utvecklas fullt ut eftersom det inte finns plats.

Det är av avgörande strategisk betydelse att markreserv pekas ut för framtida tredje (och fjärde?) spår på Västkustbanan till och från Falkenbergs järnvägsstation.

Gång och cykel

För att uppnå de högt ställda målen om dämpad biltrafik i FÖP-området så måste gång- och cykelnät prioriteras och utvecklas. Falkenbergs cykelstrategi omnämns dock inte i FÖP:en vilket skapar en otydlighet kring strategins status eftersom FÖP:en också hanterar cykelnätet. Det finns även motstridiga delar mellan FÖP:en och cykelstrategin vilket måste tas bort. Cykelstrategins riktlinje att även för cykel jobba med fyrstegsprincipen anser plan- och bygglovsavdelningen är positivt och bör även genomsyra FÖP:ens förslag. Att i första hand verka för beteendeförändringar, optimera och bygga om och att i sista hand föreslå nybyggnation.

Exempelvis bedöms det föreslagna stråket över Ätran (vid Garvareforsen) inte lämpligt eftersom det påverkar befintliga funktioner och platser såsom Vallarna, Tångaskolan, vårdcentralen. Den föreslagna dragningen riskerar att vara problematisk för såväl dem som vill använda cykelvägen som för dem som uppehåller sig på områdena som vägen skär genom. Bron skulle även skära över ett av de mer frekvent använda och fotograferade platserna av årummet och Doktorspromenaden. Den visuella påverkan skulle bli stor. Alternativ bör därför studeras noggrant före man pekar ut förslaget i FÖP:en. Ett alternativ till ny bro kan vara att studera hur man kan stärka kopplingen mellan södra staden och järnvägsstationen via den befintliga Fajansbron. Eller om man kan finna en placering med mindre omgivningspåverkan.

En reflektion är att vissa ämnesspecifika kommunala strategier och program hänvisas att läsas upptill FÖP:ens förslag medan cykel får en tydligare inarbetad del i förslaget. En genomgående linje för hur kompletterande dokument till FÖP:en hanteras, inarbetade eller kompletterande, hade varit att föredra.

Specifika områden

Värderosen

Till en antagandehandling är vår bedömning att den har spelat ut sin roll och kan utgå ur översiktsplanen, eftersom den var ett verktyg för utpekandet av områdena men inte har någon funktion för nästa skede.

Struktursamspel med omgivande bebyggelse - viktigt att i den fördjupade översiktsplanen beskriva vilka värden som föreslås stärkas och beaktas för att uppnå den fördjupade översiktsplanens mål om stärkt social hållbarhet.

Gustavsberg som utredningsområde

Området Gustavsberg, utpekade grönområden Stafsinge Håla och Stafsinge Grönområden samt delar som är utpekade som befintlig bostadsbebyggelse samt areell näring bör alla istället ingå i ett utredningsområde för Gustavsberg. De föreslagna gränserna mellan de olika användningarna behöver studeras i ett sammanhang, precis som föreslås i FÖP:en, och inte slås fast i planen. Att peka ut areell näring i detta centrala läge och längs utbyggd infrastruktur i form av Kanslistvägen bör ses över.

Skogstorp-Smedjeholm

Området redovisar en mycket omfattande utbyggnad vid Kroka, Strandhaga och Holmarör. Mellan Holmarör och Strandhaga redovisas ett förslag till kollektivtrafikstråk (?). För att kunna uppnå en hög beläggning på kollektivtrafiken bör stråket gå igenom bebyggelsen, inte vid sidan av de två områdena. Planen bör ta ställning till vilket av områdena som bör prioriteras först.

Vidare redovisas att Kroka-Norra Kroka helt kan byggas samman med Smedjeholm och Skogstorp. Plan- och bygglovsavdelningen ställer sig tveksam till detta. Området utgör en viktig grön länk mellan grönstruktur nr 406 - 407 och den öppna landskapskilen mot havet. I beskrivningen anges området ha en viktig funktion ur social hållbarhet. Annan markanvändning med specifika målpunkter (idrott, kultur) i en grön-blå struktur kan ha minst lika viktig social funktion

En reflektion är att dessa två stora områden är väldigt flacka och ligger lågt över havet vilket tenderar innebära svårigheter för hantering av dagvatten och skyfall.

Stafsinge

Ett tydligt stadsdelscentrum behöver pekas ut och nybyggnationer hanteras med perspektiv att inte ytterligare bygga bort den möjligheten. Se vidare ovan.

Utveckla gröna korridorer mellan befintliga och föreslagna nya bebyggelseområden. T ex mellan område 411 och 412 samt österut mot Gustavsberg.

Hamnen med omnejd

Område F8 föreslås byggas till eller ersättas med radhus eller mindre flerbostadshus, 2-3 vån. Dock endast aktuellt efter eller i samband med omvandling av bangårdsområdet. Ett så centralt område kan prövas med en något högre byggnation. Man bör även värdera

om det är möjligt att pröva byggnation före att bangårdsområdet är avvecklat. En förutsättning är dock att en utbyggnad före en avveckling kan docka an mot centrum på ett bra sätt.

Centrum-Arvidstorp-Tånga

Centrumområdet innehåller stora områden där förtätning redovisas. Utmed t ex Arvidstorpsvägen är flera befintliga enbostadshus utpekade i bebyggelseinventeringen.

Vid fördjupad studie av område 17 bör vägdragning av Holgersgatan-Klockaregatan studeras. För att uppnå mest effektiv linjedragning av kollektivtrafik. Platsen för nuvarande ambulansstation bör införlivas i område 17 och studeras för framtida bostadsbebyggelse.

Ny plats för ambulansstation bör pekas ut. Den mest lämpliga placeringen bör utredas med tanke på blå-ljus behoven (tidsaspekten).

Stålagård

En utredningsskiss kan visa en idé om sammanhängande grönstruktur bör t ex de utpekade grönområdena 401 och 402 knyts samman av grön korridor.

Området vid direkt anslutning till motorvägen och motet vid främst Lindelycke, Krämaregård och delvis Stålagård bör strategiskt framtidssäkras för större ytkrävande framtida etableringar. Den gestalten skulle schematiskt kunna illustreras på strategibilden med ett tydligt manér.

Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällerup

Kartbilden redovisar att Falkenberg och Vinberg helt kan komma att byggas samman. Någon form av gröna korridorer, främst i öst-västlig riktning, bör sparas.

Verksamhetsområde som angränsar till kollektivtrafikstråk ska i första hand prioriteras för utbyggnad. Väldigt positivt om befintlig planskild cykelväg vid E6 kan omvandlas och även möjliggöra passage med buss.

Vinberg, Vinbergs Hed och Vinåns dalgång

Kartbilden redovisar att Falkenberg och Vinberg helt kan komma att byggas samman. Någon form av gröna korridorer, främst i öst-västlig riktning, bör sparas.

Västra Tröinge, Tröingeberg, Tröingedal

Även här förtydliga och skapa gröna korridorer. (Samlad kommentar att det som ska säkras senare framgår så det bevakas i väntan på senare dokument.)

Östra gärdet och Fajans

Området utmed Varbergsvägen pekas ut som lämpligt förtättningsområde. Stråket har samtidigt många utmaningar i enskilda väganslutningar och påverkat av trafikbuller. Gröna kopplingar i väst-östlig riktning, mellan Tånga parkstad och grönområde 420, bör definieras.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Falkenbergs Idrottsplats (område 430) är en redan idag delvis hårdgjord och ianspråktagen plats. Den lämpar sig för räddning och omvandling till mer högintensiv markanvändning (bostäder m.m).

Förslaget kring förtätning/skola vid område benämnt Södra Lyckan stänger till en befintliggrön korridor och sammanhängande länk i grönstrukturen. Som enda öppna plats mellan Hansagård och Skrea bör detta område fortsatt hållas öppet i syfte att bibehålla och förstärka de gröna funktionerna och värdena (biodiversitet, rekreation, dagvattenhantering, klimatanpassning etc.).

Det centrala området Södra Åstranden utgör en viktig pusselbit i syfte att på sikt omvandla området till blandstad med bostäder men också kontor, verksamheter, centrumfunktioner samt te x en förskola. Området är också en viktig grön länk längs med ån med stor potential som binder samman stranden med centrum. Då området är så stort och centralt bör det byggas fler bostäder än vad som anges i FÖP:en.

Områden (t.ex. F39, F40) där bebyggelse föreslås i upp till 6-8 våningar behöver studeras i en helhet med befintlig hög bebyggelse. Vilken påverkan på stadsbild, samband och uppfattning av det offentliga rummet ger högre bebyggelse och vilka syften är viktiga att säkerställa. FÖP:en behöver tydliggöra att förtätningsområdena F39 och F40 är en del av utvecklingen av Hjortsbergs stadsdelscentrum. Området är utpekade för att utvecklas och möjliggöra ännu mera centrumfunktioner. Område F40 bör justeras gällande föreslagen höjd till 4 till 8 våningar samt ett förtydligande om att området behöver utvecklas som ett stadsdelscentrum. FÖP:en behöver tydligare beskriva att områdena F39 och F40 centrala läge med god service behöver omhändertas med en tät centrumbebyggelse.

Skrea och Ågård

Grön länk bör skapas mellan område 435 och 436. Del av förslaget verksamhetsområde vid Östra Ågård kan om möjligt minska.

Om möjligt skapa gröna korridorer mellan område 437 och 439.

Ringsegård

På grund av tidsbrist har inte området studerats i sin helhet.

Miljökonsekvensbeskrivning

På grund av tidsbrist har inte miljökonsekvensbeskrivningen studerats i sin helhet.

I målen till ÖP 2.0 anges bland annat att biltrafikutvecklingen ska dämpas. Förslaget till FÖP har mycket stora utmaningar i att nå den höga ambitionen. Kraftfull samordning mellan bebyggelseutveckling och kollektivtrafik behöver bland annat ske. Vidare att tydlig prioritering sker av områden primärt till förtätning och sekundärt för ianspråktagande av nya områden. Många av de utpekade utbyggnadsområdena i periferin (Skogstorp, Vinberg, Skrea, Ringsegård) till staden bör därför avvakta.

En digital produkt

FÖP:en läses med fördel digitalt, men kan också skrivas ut. En utskriven pdf variant är dock att föredra för att ta del av planen i sin helhet. Den digitala och klickbara upplagan känns enkel men den kräver dock viss datavana för att säkerställa att all information

läses och syns för ett område. Ibland kan det upplevas som svårt att klicka runt i ett digitalt underlag och att hitta tillbaka, d v s läs- och orienterbarheten. I framtiden kommer säkert den digitala läsförståelsen kännas bekvämare för användaren. Det är pedagogiskt att det finns små korta filmer där de olika områdena beskrivs om man inte vill läsa allt. Dock kan det vara svårt att säkerställa att förmedla information som kan förekomma på många olika ställen, t ex via hänvisning. Exempelvis beskrivs näringslivet helt i en egen film, utan någon hänvisning till den.

Det digitala formatet skapar möjligheter att samla all väsentlig information från textdokument som på något sätt rör det aktuella området. När man klickar i kartan vill man verkligen säkerställa att man får upp allt som är kopplat till det plats-specifika kartområdet, vilket kan innebära att vissa textdelar behöver visas upp för varje område.

Redaktionella kommentarer

Teckenförklaringen till kartan kan uppfattas otydlig kring vad som är befintligt och vad som föreslås som nya åtgärder/förslag. T ex "Planskild korsning".

Vissa platser refereras till via butiksnamn eller dylikt som inte varit aktuella på länge alternativt har/kan flyttat ex Wessels, Nordea-huset. Många hänvisningar kräver även viss grad av lokalkännedom, vilket gör att den har det har svårt att orientera sig och ta till sig materialet.

Vissa siffror och platsnamn beskrivs i texten, men kan inte återfinnas på kartan.

För ökad tydlighet och läsbarhet hade det varit önskvärt med en särredovisning av t ex grönstrukturen på en egen kartbild alternativt med skikt i olika transparens.

Struktur bilden är förhållandevis precis i sin grafiska utformning. Vid jämförelse med de övriga kartbilderna överensstämmer inte alltid samma avgränsningar eller områden. Det kan riskera att leda till osäkerhet och otydlighet kring vilken markanvändning som rekommenderas.

Kommentar:

Resonemang kring stadens byggda form och siluett har skett i samband med framtagandet av förtätningsanvisningarna som har förhållit sig till befintliga höjder och kulturmiljövärden. I övrigt ser vi fram emot framtagande av arkitekturprogram för staden.

Vad det gäller omfattande utbyggnad så vad det gäller verksamheter så är det svårt att förutsäga hur stor andel av dessa områden som kan vara ianspråktagget men planen ger möjlighet för Falkenberg att nå målet om Västsveriges starkaste näringsliv. Vad det gäller utbyggnadsområden för framför allt bostäder finns ingen större överkapacitet redovisad. Ska kommunen möta förväntad befolkningsstillväxt kommer det kräva en utbyggnad i paritet med redovisad utbyggnad. Antagandehandlingen kommer att redovisa en översiktlig utbyggnadsordning. En mer detaljerad, tidsatt sådan, kommer att vara en del i framtagandet av kommunens styrdokument för bostadsförsörjningen.

Ett tydligt utpekande av ett stadsdelscentrum i Stafsinge – Gustavsberg blir, på grund av det korta avståndet till centrum, en uttalad konkurrens för den service som finns i centrum. Därför har detta inte blivit utpekad.

Komplettering görs i texten till verksamhetsområden angränsande till väg 154 och E6 att dessa områden utvecklas med stor omsorg gällande val av etableringar.

Noteras vad det gäller markförvärv, skrivningar om varje område. Vad det gäller ställningstaganden förtydligas social hållbarhet.

Vad det gäller 3D-bilder är detta en detaljeringsnivå som inte omfattas av FÖPen.

Vad det gäller förhandsbesked anger FÖPen att exploatering i utbyggnadsområden ska föregås av detaljplaneläggning. Texten kan förtydligas ytterligare.

Vad det gäller jordbruksmark har en kompletterande skrivning tagits fram under granskningstiden och som kommer tillföras handlingarna i FÖPen.

Vad det gäller regionalt kraftledningsnät och att flytta mottagningsstationer utanför den växande staden har ingående diskussioner förts med Feab och E.On. Enligt den information som man fått fram så riskerar det att försämra driftssäkerheten, påverkar beredskapen, elsystemet tål bara en viss mängd markkablar, det blir en mångdubbel kostnad för elnätskunder samt ger en sämre överföringsförmåga.

Handelspolicyn ska i stora delar följas men kan i vissa delar behöva uppdateras för att följa tiden. Den är stora delar inarbetad i FÖPen men handel förtydligas till så kallad Business to Business handel inom Norra Kroka, Smedjeholms gård och Krämaregård.

Hållbarhetsavdelningen har fått i uppdrag att ta fram styrdokument för de gröna och blå strukturerna varför denna som ett led i den rullande översiktsplaneringen kommer att inarbetas i FÖPen.

Vad det gäller Västkustbanan har Hållbarhetsavdelningen fått ett följduppdrag att titta på detta.

I övrigt noteras synpunkterna.

4.3 Kultur-, Fritids- och Tekniknämnden 2022-04-28

Kultur

Generellt finns det väldigt lite med i den fördjupade översiktsplanen om vikten av hänsyn till värdefulla kultur- och bebyggelsemiljöer. I PBL är det tydligt uttalat att befintliga kulturvärden ska skyddas.

”Av en översiktsplan ska det framgå hur kommunen anser att den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Områden samt fysisk miljö i övrigt som på grund av sina kulturvärden har betydelse från allmän synpunkt ska enligt miljöbalken så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden. I översiktsplanen ska kommunen redovisa hur man avser att tillgodose detta krav”. Plan- och bygglag (2010:900) 2 kap. 6§.

För att säkerställa att hänsyn tas till kulturvärden så som kulturmiljöer och kulturarv kan man i översiktsplanen hänvisa till befintligt kulturmiljöprogram, vilket inte görs i nuvarande version. Detta bör därför lyftas fram och tydliggöras. Kulturmiljöprogrammet omfattar endast de centrala delarna av Falkenbergs stad, men samma principer bör gälla även för stadens ytterområden samt byarna.

Vid förnyelse och förtätning av stadsmiljön kan inte ny bebyggelse ske på bekostnad av äldre utan att småstadens kvaliteter går förlorade. Risken är att stadens karaktär och identitet vattnas ur, och Falkenberg blir en av många likadana svenska städer. Detta kommer både besöksnäringen och falkenbergsborna att förlora på.

Strategi 1 ”Planera för en hållbar samhällsriktning” beskriver att Falkenberg bland annat ska vara attraktiv för besökare. Förvaltningen anser att besöksnäringen stärks genom att det erbjuds ett levande kulturarv och välbevarade kulturmiljöer, vilket inte nämns i strategin.

Strategi 3 ”Förstärk Falkenbergs stad” beskriver att staden ska förtätas samtidigt som viktiga värden i staden värnas. Här finns ingenting om att skydda, utveckla eller bevara befintliga kulturmiljöer, vilket borde vara en självklarhet i denna strategi. Bebyggelsen är en viktig del av en stads identitet, därför är det av stor vikt att värna boendemiljöer samt bebyggelse från olika tidsperioder, inte bara i den gamla delen av staden, för att visa hur dagens Falkenberg har vuxit fram.

Ungdom och civilsamhälle

Översiktsplanen är en del av kommunens framtidsdiskussion, den är vägledande och beskriver vilka strategier som kommunen har vad det gäller användningen av mark- och vatten och bebyggelseutveckling. Den är en pusselbit i att skapa ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle.

En av våra nutida samhällsutmaningar är invånarnas upplevda trygghet. Brottsprevention och trygghetsperspektivet behöver finnas med i ett tidigt skede i planering av bebyggelseutveckling.

Strategi 1 i FÖP kan på ett tydligare sätt ta upp hur brottsförebyggande och trygghetsskapande förutsättningar kan tillgodoses utifrån kommunens vision och mål, inte minst social hållbarhet. I det här skedet handlar det främst om begreppen orienterbarhet, överblickbarhet och rörelsemönster.

Boverket (2022). Fördjupad översiktsplan och planprogram ur ett brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/fordjupad-oversiktsplanplanprogram/> Hämtad 2022-03-23.

Reflektion angående punkt 2.1 hållbarhet och social hållbarhet i synnerhet så anses att tidigare synpunkter inlämnade på samrådsremiss har tagits in. Det anses har genomförts en bra förändring av och förtydligande i texten.

Gata och trafik

Utvecklingsområden:

Trots föreslagna förändringar för cykel och kollektivtrafik kvarstår bilen som mest konkurrenskraftigt trafikslag överallt utom i centrum och Tröingeberg enligt PM trafik. Det överensstämmer inte med att ”Hållbara transportslag måste tydligt prioriteras och ska väljas före bilen”.

Underlagsrapport Trafik:

Rapporten anger identifierade brister i dagens trafiksystem. KFT vill trycka på att enligt tidigare trafikutredningar så är korsningarna Holgersgatan-Arvidstorpsvägen och Sandgatan-Holgersgatan nära maximal kapacitet för dimensionerande max-timme. Det innebär att köerna kommer att bli längre och längre om trafikalsstring genom Holgersgatan ökar vilket kommer att resultera till försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken.

PM hållbara transporter:

Det anses som positivt att hållbara transporter prioriteras före bil och att många lösningar för hållbara transportslag föreslås.

Då det fortfarande finns förslag i FÖP på att lösa trafikmängder med att bygga mer infrastruktur för motorfordonstrafik föreslås att åtgärdsvalsstudie enligt 4-stegsprincipen ska göras i samtliga investeringsäskanden gällande förslag om förändrad infrastruktur. Inte bara när det handlar om åtgärder på statliga vägar. Detta för att säkerställa att hållbarhetsmålen nås, säkerställa god resurshållning samt för att säkerställa rätt åtgärd görs för att lösa problem. Förslaget är att detta anges i PM för hållbara transporter.

Ställningstaganden g/c

G/c-tunnel Falkagård ska bli trygg är en hög detaljeringsgrad för FÖP. Verksamheten föreslår att ändra så att trygghetsperspektivet finns med för samtliga g/c-tunnlar inom FÖP-området. Såväl befintliga som nyttillkommande.

Ställningstagande kollektivtrafik:

Den gena busskopplingen som föreslås skapas till Vinberg genom att g/c-tunneln öppnas kommer att skapa otrygghet för gående och cyklister samt skapa en genväg även för biltrafik. Därför föreslås det av verksamheten att busskopplingen tas bort då den motverkar syftet med att hållbara transportslag ska väljas före bilen.

Med tanke på tidsperspektivet i FÖP föreslås att kollektivtrafiklinjer ska finnas mellan centrum och stationen, mellan centrum och områden, mellan områden och stationen samt mellan områden.

Ställningstagande bil och gods:

Kommunal övertagande av väghållning av väg 767 kommer att innebära att en längre sträcka av 767 behöver tas över än som nämns i FÖP. Väg 150 – Tånga cirkulationsplats är den kortaste sträckan på 2,5 km. Men, för att hela den föreslagna sträckan i FÖP ska kunna övertas behöver dock sträckan vara minst 14 km från väg 150 – avfart Morup/Långås. 767 kommer att kvarstå som en barriär även om kommunen tar över väghållningen då det är troligt att stor andel av trafiken där har målpunkt Falkenberg.

Eftersom en utbyggnad av vägsystemet leder till ökad trafik så bör nya vägar begränsas. Framförallt är det nya större infarter som bör begränsas då de också lätt kan bli nya barriärer för oskyddade trafikanter. Ny infart Falkagård samt ny infart Tröingedal motverkar syftet med att prioritera hållbara transportslag istället för bil. Det riskerar att skapa nya barriärer.

Det som anses positivt är att gods ska säkerställas och att godstrafik ska utredas. Resultatet kan dock innebära att banvallen för g/c behöver kvarstå för att inte hållbar godstrafik på järnväg ska omvandlas till mindre hållbar trafik med lastbil. Omlastningscentral för godstransporter nämns som en eventuell lösning vid ett borttagande av industrispåret. Avveckling eller utveckling av industrispåret föreslås som förslag till gemensam utredning med omlastningscentral. Utredningen bör innehålla en åtgärdsvalsstudie enligt 4-stegsprincipen där de tre hållbarhetsperspektiven lyfts fram.

Kommunen ska arbeta aktivt med att styra trafikanternas beteende så att bilberoende minskar. Med tanke på att förslagen i FÖP fortfarande i hög grad gör bilen mest konkurrenskraftig är ”Arbetet med beteendepåverkan” ett måste. Förslaget är att operativt mobilitetsarbete påbörjas snarast för att klimatmålen ska kunna uppnås.

Riktlinjer huvudmannaskap:

Viktigt att ”Riktlinjer för val av huvudmannaskap” är tydligt utformade så de inte kan missförstås då genomförandet av kommunalt huvudmannaskap fläckvis kommer att innebära ökade kostnader och en ineffektivisering av drift och underhåll. Punkt 2 i riktlinjerna anger ”Kommunalt huvudmannaskap hela vägen fram till allmän väg”. Då det finns olika definitioner på ”allmän väg” bör allmän väg definieras i riktlinjerna. Allmän väg kan beroende på definition ha statlig, kommunal eller enskild väghållare.

Om det står i detaljplanen att det ska finnas gatubelysning och huvudmannaskapet är enskilt så blir gatubelysningen automatiskt enskild. Vägöreningarna klarar dock inte att hantera detta då kunskap och resurser saknas.

PM Hamnområdet:

Det framgår inte i FÖP om det är tänkt flytta hela den befintliga varvsverksamheten till det nya hamnområdet.

En utredning om hamnområdet bör handla om att utveckla eller avveckla det befintliga varvsområdet. I utredningen bör man se över för användning av farleden i den nuvarande inre hamnen och dess vändcirkel då det kan innebära restriktioner för fartygens framförande. Samexistens mellan eventuell hamnverksamhet och Lövstavikens båtförening i Lövstavikens hamnbassäng bör också utredas.

Förändringar i hamnen har långa ledtider. Utredning behöver göras för att underlätta dels näringslivets planering dels med tanke på kommunens drift och underhållsplanering.

Fritid och offentlig miljö

Det upplevs att en del synpunkter – om inte alla – som verksamheten har lämnat vid samråd har tagits hänsyn till.

Strategi 1 - Planera för en hållbar samhällsinriktning -

Det anses att det säkerställande/planering av ytor för idrott, rörelse, rekreation borde nämnas uttryckligen och dess viktighet understrykas då detta inte heller uttrycks tydligt under rubriken Ställningstaganden, prioriteringar och avväganden. Verksamheten anser att det borde anges eller åtminstone tas ställning till under Strategi 1.

4. Strukturbild utvecklingsinriktning

Strukturbilden och dess textlegend beskriver övergripande hur Falkenbergs stad ska växa, den ger en utvecklingsinriktning.

Det anses som otydligt vad de föreslagna punkterna i kartbilden för Ny grönstruktur utgör.

5.4.3 Grönstruktur – Stafsinge grönområden

I FÖP:en står det att det området ska utvecklas som ett viktigt närrekreationsområde. Området bör även utvecklas med inriktning på biologisk mångfald. Här ligger även den så kallade AIK-vallens fotbollsplaner. Dessa ytor är viktiga att bevara för idrottsändamål.

I karta 5.4 är en av fotbollsplanerna på AIK-vallen markerad som ”befintlig bostadsbebyggelse”. Verksamheten ser gärna att denna även framledes markeras som ”grönstruktur” istället.

5.7 Centrum

Flera förtätningsprojekt är just genomförda, eller ska genomföras i centrum. Här finns många såväl enskilda byggnader som hela kvarter som bör skyddas, men det finns några platser där utrymme finns för fler bostäder.

Parken Dialogen pekas inte ut separat och är viktig för området med tanke på föreslagna förtätning.

5.8 Arvidstorp

I området Arvidstorp/Gustavsberg är endast en av fotbollsplanerna föreningsägd, de övriga två på området finns på kommunens mark, med ett nyttjanderättsavtal för AIK. Det är av vikt att hela ”AIK-vallen”, d.v.s. även de delar som inte är föreningsägda säkerställs för idrottsaktivitet.

6.3.2. Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster ingår som en del av analysen av stadens grönstruktur där grönstrukturen även värderats ur ett sociotop-perspektiv.

Kapitlet belyser enbart en del av de försörjande tjänsterna och behöver utvecklas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis behövs det flera förtydligande och konkretiseringar i FÖP:en när det gäller definitioner och åtgärder. Det upplevs att viktiga synpunkter inte har tagits hänsyn till, exempelvis att bilen är fortfarande konkurrenskraftigt trafikslag. Särskilt Strategi 1 identifieras av alla verksamheter som att sakna viktiga aspekter och förtydligande som är relevanta för att förvaltningens verksamheter ska kunna uppnå sina egna mål samt kommunens övergripande.

Kommentar:

Kultur. FÖPen beskriver värdet och vikten av kulturmiljövärden under Rubriken "ta hänsyn till" Dessutom är kulturmiljövärden en väsentlig del i framtagandet av förtättningsanvisningarna varför detta anses beaktat.

Ungdom och civilsamhälle. Den fördjupade översiktsplanen har inte den detaljeringsgraden som beskrivs i nämnd text utan detta omfattas snarare av det som i texten kallas planprogram.

Gata och trafik. PM:et anger som bakgrund att idag är bilen det mest konkurrenskraftiga trafikslaget och kommer att så förbli om inte de åtgärder som föreslås vidtas. I övrigt noteras vad det gäller information kring maximal kapacitet och 4-stegsprincipen.

G-C tunnel. Vad som är skrivet angående GC-tunnel stämmer men GC-tunneln till Falkagård är extra viktig på grund av dess stora betydelse för att binda samman området norr om väg 767 och centrum. Den har också uppmärksamats som otrygg, av framför allt tjejer, (se koppling till ungdom och civilsamhälle) varför det är viktigt att markera att den upplevs som otrygg och behöver hanteras.

Gen busskoppling. Denna kan utformas så att den inte innebär en försämring för gående och cyklande och även inte utgör en smitväg för biltrafikanter.

I övrigt noteras den information som delgivits i yttrandet angående gata-trafik.

Huvudmannaskap. Definitionen "Allmän väg" förtydligas. Frågan om gatubelysning i detaljplan förtydligas i PM angående huvudmannaskap.

PM Hamnområdet. Direktiven vad utredningen bör innehålla noteras till kommande utredning.

Fritid och offentlig miljö. Strategierna som härstammar från ÖP omarbetas inte i FÖPen utan är ett underlag som FÖPen bygger på. Dessa har bedömts vara aktuella vid senaste aktualitetsprövningen av ÖP 2.0 som skedde år 2019.

Text under Ny grönstruktur i strukturbilden förtydligas i att det illustrerar att vid nybyggnad krävs att sammanhängande grönstruktur bildas.

I övrigt noteras synpunkterna.

4.4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2022-04-26

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat yttrande till tidigare förslag på fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad vid föregående samrådsremiss. Vi anser att några av våra synpunkter som vi bedömer vara viktiga inte har beaktats i det nya förslaget på FÖP. Miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnar därför följande yttrande:

Kapitel 6 - Vad som behöver tas hänsyn till

Den fördjupade översiktsplanen bör ge en tydlig viljeriktning i hur staden ska utvecklas inför framtida detaljplanering. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får uppfattningen att en hel del frågor/problem som bör tas ställning till nu skjuts till framtiden i FÖP:en. FÖP:en är inte juridiskt bindande men nämnden anser att vissa frågor ändå är avgörande att ta ställning till redan i FÖP:en, för hur markområden ska nyttjas i framtiden. Exempel på sådana frågor/problem är t.ex. bostadsbyggande inom buffertområdet för verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken så som i hamnområdet samt vid Smedjeholms reningsverk (se mer nedan). Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill också åter betona det nämnden framförde i sitt tidigare yttrande rörande beaktande av jordbruksmarkens bevarande

Verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att verksamheter med tillstånd enligt miljöbalken nu behandlas i ett eget underavsnitt till kapitel 6. Nämnden ser även positivt på att i det nya förslaget för FÖP:en skett förändringar vad gäller bostadsbebyggelse i hamnområdet nära verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken.

I det nya förslaget benämns dock fortfarande området Tegelbruket som bostadsområde. Vi kvarstår vid vårt tidigare yttrande och vill förtydliga att vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen anser nämnden att det behöver beskrivas hur man avser förhålla sig till de verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken, samt hur man avser att arbeta och planera bebyggelse och planläggning i deras påverkansområde. De befintliga tillståndspliktiga verksamheterna i hamnen har villkor kring exempelvis buller och damning som är baserade på befintlig bebyggelse. Det är viktigt att man i planprocessen visar på hur man planerar för att verksamheterna fortsatt ska kunna uppfylla dem.

Skogstorp och Smedjeholm, kap 5. 3

Nämnden kvarstår vid tidigare yttrande. Nämnden anser även att det inte helt klart går att utläsa i handlingarna åt vilket håll reningsverket ska expandera i framtiden. Det nämns att reningsverket ligger i Skogstorps och Smedjeholms sydvästra del och att expansion av reningsverket sker mot nordväst. Vi anser att det behöver förtydligas i FÖP:en åt vilket håll reningsverket är tänkt att expandera. Om det ska expandera åt samma håll som Strandhaga anser nämnden att det finns en ännu större risk för luktstörningar i området.

I samrådsredogörelsen står det att reningsverkets buffertområde sträcker sig in i Strandhaga men att avståndets exakthet får prövas i detaljplanskedet och att säkerhetsavstånd tenderar förändras med tiden samt att teknik utvecklas. Nämnden har i dagsläget svårt att se att teknikförbättringar kan minska lukterna tillräckligt för att inte störa i Strandhagaområdet. Nämnden anser att FÖP:en bör utgå ifrån den kunskap och de tekniska lösningar som finns i dagsläget, istället för att som i exemplet

med Smedjeholms reningsverk hänvisa till att "säkerhetsavstånd tenderar att förändras med tiden och tekniken utvecklas. "

Nämnden vill förtydliga att planering av bostäder för nära reningsverket skulle kunna innebära att reningsverkets verksamhet inte kan utvecklas och att avloppsvattnet för de nya bostäderna får transporteras iväg någon annanstans. Något som inte kan ses som ett hållbart byggande.

Förorenade områden

Vi har i tidigare yttrande framfört synpunkter om förorenad mark som vi vidhåller. Vi vill dock förtydliga kring hamnutfyllnaden (deponin) att denna deponin inte är slutbehandlad/sluttäckt enligt de krav som finns nu.

Buller

Nämnden ser positivt på att underlaget har kompletterats med information om kommunens utredning om trafikbuller i Falkenberg.

Dricksvatten och avlopp

Planhandlingarna för den fördjupade översiktsplanen saknar en analys och redogörelse för hur en utveckling, förtätning och utökning av Falkenbergs stad påverkar det befintliga vatten- och avloppsnätet och tillhörande verksamheter. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planhandlingarna behöver inkludera en reflektion över den kapacitet som finns idag och den kapacitet som behövs i framtiden som en konsekvens av FÖP:ens genomförande.

Samrådsredogörelsen visar att även Vivab efterfrågar att "det tas höjd för" de förändringar som vatten och avloppshantering står inför. Miljö- och hälso-skyddsnämnden anser därmed att frågan inte enbart kan läggas hos Vivab så som föreslås i samrådsredogörelsen utan bör tas upp mer ingående redan i FÖP:en

Den viljeriktning om kretsloppsanpassningar för avlopp som miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågade i tidigare yttrande anges som kommentar till vivabs del i samrådsremissen. Där anges att i konvertering av befintliga planer och i nya planer ska uthålliga och cirkulära system utredas och utvärderas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser det som viktigt att grunden för ett sådant arbete läggs redan i den fördjupade översiktsplanen för att alla ska kunna jobba mot samma mål.

Analys av grön infrastruktur, värdering av ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är mycket positivt till att kommunen beslutat att ta fram en grönblå strukturplan som ska innehålla såväl en djupgående analys av grön infrastruktur som värdering av ekosystemtjänster och rutin för användning av kompensationsåtgärder. Det är dock en stor brist att detta underlag saknas i det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad, då grön infrastruktur måste integreras i den övergripande planeringen och inte enbart hantearas på detaljplanenivå. Men en grönblå strukturplan kommer att bli ett viktigt underlag i kommunens arbete med att bevara och förstärka grön infrastruktur, t ex i kommande detaljplaneprocesser och senare översyn av FÖP:en.

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Miljö-och hälsoskyddsnämnden har i tidigare yttranden, under rubriken Förorenade områden, förtydligat hur viktigt det är att problematik kopplat till förorenad mark hanteras så tidigt som möjligt i planprocessen. Miljö-och hälso-skyddsnämnden anser därför fortfarande att MKB :n ska kompletteras med ett avsnitt om förorenade områden. Detta avsnitt bör lyfta vilka typ av föroreningar som finns inom föreslaget område för att säkerställa föreslagen markanvändning, Utredningar och eventuella saneringar kan komma att vara mycket kostsam med långdragna processer. Vi ser redan i dagsläget att det finns en risk för administrativa bestämmelser i hamnområdets utfyllnad som begränsar tex gräv-och schaktarbeten.

Kommentar:

Kapitel 6, Verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken samt förorenade områden. Det kan inte i översiktsplanesammanhang ställas utom all rimlig tvivel om ett område går att bygga på eller inte. Varje område kan inte utredas i detalj med tanke på markföroreningar, buller etc. Däremot kan ett observandum läggas in i de områden som berörs. Ytterligare en genomgång görs för att tillse att samtliga områden uppmärksammas som berörs av olika typer av störningar.

Skogstorp och Smedjeholm. Förtydligande görs att reningsverket har företräde men inga förändringar görs i utbredningen av Strandhagaområdet.

Dricksvatten och avlopp. Under granskningstiden och inför antagandet av FÖPen har en utredning genomförts där Vivab deltagit och lämnat synpunkter på hur områden kan byggas ut för VA - systemen ska ha tillräcklig kapacitet. Denna kommer inför antagandet att inarbetas i FÖPen. Vad det gäller kretsloppsanpassat VA finns detta redan omnämnt under Ställningstaganden, prioritering och avväganden/Hållbarhet.

Vad det gäller grön infrastruktur noteras synpunkterna.

Miljökonsekvensbeskrivning och förorenade områden. Komplettering sker.

5. KOMMUNALA BOLAG

5.1 Räddningstjänsten Väst 2022-04-20

Tillgänglighet och framkomlighet räddningsvägar

Avståndet mellan räddningstjänstens uppställning av fordon och angreppsväg för livräddning och släckning ska inte överstiga 50 meter. Om vägarna inom området inte uppfyller kraven för räddningsväg med hårdgjordyta, bärighet, lutning, höjd, bredd och svängradie, fram till och med 50 meter från byggnaderna bör därför särskilda räddningsvägar upprättas. Kriterier för framkomlighet och tillgänglighet för räddningsvägar behandlas i PM7 Tillgänglighet och framkomlighet räddningsvägar som återfinns på följande länk: <https://www.rvast.se/foretag/verksamheter/pm/pm>.

Utrymning med hjälp av räddningstjänsten

Räddningstjänsten rekommenderar alltid att utrymning av byggnader utformas med byggnadstekniska lösningar. Sådana strategier är betydligt säkrare än utrymning med hjälp av räddningstjänsten och därför uppmuntras att planering för detta implementeras i ett tidigt skede.

Om kommande byggnader på planområdet dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs ytor för uppställningsplatser för stegutrustning och/eller höjdfordon samt tillgänglighet direkt till fasaden. Kriterier för utrymning med hjälp av räddningstjänsten behandlas i PM18 Utrymning med hjälp av räddningstjänsten som återfinns på följande länk <https://www.rvast.se/foretag/verksamheter/pm/pm>.

Brandvattenförsörjning

Räddningstjänsten ser positivt på att man i tidigt skede satsar på en lösning med ett konventionellt system för brandvattenförsörjning istället för att försöka få till en bebyggelsevariant som eventuellt skulle tillåta ett så kallat alternativsystem. Brandvattenförsörjning bör förses utifrån ett konventionellt system enligt standarden VAV P114 Distribution av dricksvatten, som ger anvisningar för dimensionering av en vattenförsörjning som Räddningstjänsten Väst bedömer vara en skälig miniminivå. Detta omfattar brandposter på maximalt 150 meters avstånd från varandra, det vill säga från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon bör det inte vara längre än 75 meter till närmsta brandpost. Kapacitet på aktuell brandpost beror på typ av bebyggelse.

Brottsförebyggande och trygghetsskapande

Räddningstjänsten rekommenderar att beakta aspekter för brottsförebyggande och trygghetsskapande i fysisk miljö. För att minska brottsligheten och öka tryggheten i samhället behövs ett ändamålsenligt och brottsförebyggande trygghetsskapande arbete. Boverkets vägledning kring brott och trygghet i samhällsbyggnadsprocessen erbjuder stöd i det praktiska arbetet med dessa frågor och finns tillgängligt på deras hemsida: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/>.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter.

5.3 VIVAB 2022-05-03

Generellt: En grön samhällsutveckling

Vivab vill tillsammans med övriga kommunala aktörer vara med och utveckla nya systemlösningar i kommande utbyggnadsområden utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Under 2021 har Vivab tagit fram en strategi för grön samhällsutveckling som ska vara vägledande när framtidens cirkulära VA- och avfallssystem utformas.

Framtidens cirkulära VA- och avfallssystem kan vara att näringsämnen, energi och renat vatten återinförs till kretsloppet. T.ex. kan dagvattnet samlas upp och användas till bevattning, spolvatten och ny grundvatten bildning istället för direkt bortledning ("kvittblivning"). Återvinningscentralerna kan utvecklas till att bli en mötesplats för hållbarhetsfrågor, där t.ex. vägledning för en hållbar konsumtion ska kunna inhämtas.

För att kunna utveckla den gröna och cirkulära samhällsutvecklingen krävs förutsättningar i kommande detaljplaner. Gröna ytor och avrinningsstråk måste bibehållas för att klara framtidens skyfall. Detaljplanebestämmelser som möjliggör infiltrerbara ytor även på kvartersmark där regnvatten kan återföras till grundvattnet etc. Mark måste tidigt reserveras för gröna dagvattenanläggningar, skapa översvämningens bara ytor, s.k. "multiytor" ska eftersträvas. Ytor för återvinningsstationer och behandlingsanläggningar måste avsättas i tidiga skeden för att möjliggöra optimala och strategiska lägen, och därmed ge bästa service för våra medborgare.

Vatten och avlopp

Utbyggnadsordning

Staden ska växa "inifrån och ut", vilket är bäst ur genomförande synpunkt, men det innebär inte att befintligt VA-system idag klarar av att leverera dricksvatten samt ta emot spill- och dagvattenflöden från samtliga förtätningar och utbyggnadsområden.

En genomförd FÖP innebär att uppskattningsvis ytterligare 20 000 personekvivalenter ansluts till den allmänna VA-anläggningen. Det finns begränsningar i befintligt VA-system och kapaciteten behöver förstärkas för att klara den ökade exploateringen. Ledningsnät för dricks- och spillvatten behöver dimensioneras upp och kapaciteten i anläggningar behöver utökas. För att dagvattensystemet ska klara förtätning och exploatering behöver dagvatten fördröjas lokalt genom åtgärder på kvartersmark och allmän platsmark.

Generellt gäller att en utbyggnad av lokala ledningsnät för nya områden måste föregås av att huvudledningsnätet byggs ut för kapacitetshöjning. För att Vivab ska kunna hantera exploatering enligt FÖP är det viktigt att utbyggnadstakten motsvarar möjligheten till förstärkning av försörjning och uppgradering av den allmänna VA-anläggningen.

För att möjliggöra exploatering och förtätning av centralorten krävs anläggande av ledningar för dricks- och spillvatten som knyter samman stadens södra respektive norra del om Ätran. Förslagsvis genom ett huvudledningsstråk som förläggs i reservatet för tidigare järnväg genom Falkenberg.

De områden i FÖP:en som geografiskt är belägna långt ifrån avloppsreningsverket på Smedjeholm kan anslutas först efter att VA-nätet för de områden som ligger närmare reningsverket har byggts ut, och då under förutsättning att en etappvis utbyggnad av en ny huvudspillvattenledning görs.

Området vid den södra motorvägsavfarten saknar möjlighet till anslutning till den allmänna VA-anläggningen.

5.3. Skogstorp och Smedjeholm

Området bör ur VA-synpunkt planläggas med början från Sanddynevägen och öster ut. Vivab vill poängtera att området söder om väg 767 är låglänt och blött. Lämpligheten att planlägga detta område kan därför ifrågasättas. På norra sidan om väg 767 i den östra delen (Smedjeholmsgård) kommer det att krävas svåra och kostsamma VA-anordningar.

5.4. Stafsinge

En förutsättning för området Stafsinge prästgård är att en ny större spillvattenledning anläggs från Smedjeholm via Kroka mot Stafsinge.

409. Gamla banvallen

I detta avsnitt bör tilläggas att: "Planerna på nytt ett huvudledningsstråk för dricks- och spillvatten i reservatet för tidigare järnväg genom Falkenberg sammanfaller med planerna på ett promenad- och cykelstråk. Den planerade sträckningen för huvudledningsstråk är från Hjortsberg till Stafsinge."

5.5. Hamnområdet

Vivab planerar att ersätta en större tryckavloppsledning från en befintlig avloppspumpstation. Arbetet planeras att utföras i närtid eftersom ledningen är i dåligt skick. I Hamnområdet kommer ledningen att förläggas inom vägområde.

106. Lövstaviken

Ovan nämnd tryckavloppsledning måste anläggas genom Lövstaviken och det gamla deponiområdet för att knytas ihop den med Smedjeholms avloppsreningsverk. Med anledning av föroreningssituationen och markens geotekniska beskaffenhet kan inte ledningen grävas ned utan måste övertäckas med en större vall. Vallens höjd beräknas till ca. 1,5 - 2,0 meter över markens befintliga höjd. Ledningen/vallen planeras att ligga inom det område som FÖP pekar ut som "grönområde".

5.10. Stålagård

Utveckling enligt FÖP av Stålagård och Borgasgård förutsätter en ny huvudspillvattenledning som ansluts till Smedjeholms avloppsreningsverk.

De östra delarna av Stålagård kommer att vara svåra och kostsamma att ansluta till allmänt VA och likaså det nordvästliga området i Lindalycke.

5.11. Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällerup

För att möjliggöra en korrekt VA-utbyggnad av dessa områden är det viktigt att utbyggnadsordningen vandrar från söder till norr.

Utveckling enligt FÖP av Borgasgårds bostadsområde förutsätter en ny huvudspillvattenledning som ansluts till Smedjeholms avloppsreningsverk.

5.12. Vinberg, Vinbergs hed och Vinbergs dalgång

Utveckling enligt FÖP av Knavagårdens bostadsområde förutsätter en ny huvudspillvattenledning som ansluts till Smedjeholms avloppsreningsverk, via Borgasgårds industriområde.

Området Vinberg och Vinbergs Hed ligger inom vattenskyddsområde och att ett av stadens viktiga vattenverk är beläget där. Vattenskyddsområdet innebär att det finns begränsningar hur marken får användas, och detta måste beaktas och särskild hänsyn tas vid planering av vilka verksamheter som bör tillåtas i området.

5.15. Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Planerna på ett nytt huvudledningsstråk för VA i reservatet för tidigare järnväg genom Falkenberg sammanfaller med planerna på ett promenad- och cykelstråk. Den planerade sträckningen för huvudledningsstråk är från Hjortsberg till Stafsinge, vilket bör nämnas. (se kommentar under 409- Gamla banvallen).

5.17. Ringsegård

Det norra området av Åstorp är "vattensjukt", och därför är det tveksamt att detta område är lämpligt att exploatera.

Behov av skyddsvall?

Med anledning av de framtida havsnivåerna bör en diskussion om nödvändigheten att planera för skyddsvallar utredas. Där bebyggelse kommer att hotas av stigande havsnivå längs kusten kan det finnas fog för en sådan intention inom ramen för aktuellt FÖP-arbete. En annan något radikal lösning på problemet med en stigande havsnivå kan vara att flytta på den bebyggelse som hotas.

Avfallshantering

Begreppen avfall och återvinning återfinns inte i FÖP-beskrivningen trots att detta är en viktig del av kommunens infrastruktur. Kommunen har ett planeringsansvar för avfallshanteringen som bör ingå som naturliga delar i den fysiska planeringen. Förändrad lagstiftning kommer innebära att fler fraktioner kommer att hämtas bostadsnära, vilket behöver tas med i planeringen av framtida bostadsområden. Vivaber gärna att man skapar förutsättningar för gemensamma hämtplatser i framtida bostadsområden.

Behovet av avfallsanläggningar, såsom återvinningsstationer och behandlingsanläggningar bör beskrivas. När nya områden ska bebyggas skapas behov av fler återvinningsstationer, som bör vara strategisk belägna. Det är också viktigt att befintliga återvinningsstationer, om de behöver tas bort pga. ändrad markanvändning, kan ersättas med nya. Detta har tidigare påpekats i samrådet, men vi kan inte se att det har beaktats.

Kommentar:

Utbyggnadsordning. Den utredning som genomförts under granskningstiden angående en översiktlig utbyggnadsordning införlivas i FÖPen.

I område 409, Gamla banvallen, läggs in att området även kan komma behöva innehålla ett huvudstråk för VA-ledningar.

I utbyggnadsområdena norr om staden skrivs in att en ny större tryckavloppsledning måste till för att områdena ska kunna byggas ut. Stafsinge prästgård kompletteras med önskad formulering angående VA-stråk.

Vad det gäller återvinningsstationer och behandlingsanläggningar förs text in under Det här behöver vi ta hänsyn till/ Hälsa och säkerhet.

6. KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR

6.1 Mark- och exploateringsavdelningen

MEX svarar att de inte har några nya inspel i granskningsskedet.

Kommentar:

Noteras

7. FÖRETAG

7.1 Hamnföretagen 2022-05-03

Vi, företagen inom Falkenbergs hamnkluster, har tagit del av kommunens reviderade förslag på fördjupad översiktsplan och vill med det här granskningsyttrandet lämna våra gemensamma synpunkter på förslaget.

Vår ambition är att tillsammans med Falkenbergs kommun fortsätta att utveckla hamn området och de verksamheter som är beroende av området. Vi vill att Falkenberg ska vara en kommun där jobben, företagen och bostäderna får plats och kan blomstra.

Det är därför mycket glädjande för oss att Falkenbergs kommun i granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen beskriver en fortsatt utveckling av hamnanknuten verksamhet, så att både falkenbergarna och vårt näringsliv får utrymme att växa hållbart.

Det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan som nu är ute på granskning innehåller dock fortfarande en del förslag som är negativa för verksamheterna i hamnen och som skadar riksintresset för kommunikationer Hamn.

Nedan redovisar vi våra gemensamma synpunkter på förslaget.

Hamnområdets storlek

I granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen beskrivs en fortsatt utveckling av hamnanknuten verksamhet i området 505. *Terminalen*. Det behöver dock betonas att det området i huvudsak är samma område som Falkenbergs Terminal, SALINITY och Falkenbergs Recycling verkar på i dag. Dessa tre företag har redan i dag behov av större ytor för att expandera och utveckla sina verksamheter.

Falkenbergs Hamn har idag 1120m kaj, 1388m kaj inklusive dykdalber. Hamnen har även två st dockgravar för Falkvarvs flytdockor på 120m respektive 155m. Hamnområdet i det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan innehåller endast 390m kaj, 633m kaj inklusive dykdalber samt endast en dockgrav för Falkvarvs största docka med längd av 155m. Som förslaget ser ut nu skulle alltså Hamnområdet behöva omfattande investeringar i ny hamninfrastruktur för att rymma befintlig och framtida hamn- och varvsverksamhet.

Hamnområdet har genom historien genomgått stora förändringar och hamnklustret är inte emot vidare förändringar givet att det ges förutsättningar för våra verksamheter att utvecklas och växa. Och för vår utveckling är ytor och kaj meter helt kritiska. Av den anledningen har vi en stark önskan att vara delaktiga i den utredning som beslutades om i Kommunstyrelsen den 8:e februari§ 46 punkt 4, i beslutet. *"Ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att ta fram en långsiktig utredning om förutsättningarna för att utveckla norra åstranden i linje med intentionerna i förslaget till den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad."*

Riksintresset för kommunikationer Hamn

Vi kan även notera att förslaget i praktiken innebär en trolig avlysning av inre hamnen som en del av Falkenbergs allmänna hamn. Inre hamnens kajer är markerade som grönstruktur, 421 i kartan och beskriven som 422. Hamnstråket i text. Vi vill understryka att en avlysning av inre hamnen skulle skada riksintresset för kommunikationer Hamn. Därför är vi starkt kritiska till att denna omvandling inte behandlats i MKB:n till den fördjupade översiktsplanen. I övrigt låter vi Lantmännen genom sitt granskningssvar kommentera förslaget konsekvenser för deras verksamhet samt Sjöfartsverket yttra sig om förslaget skadar riksintresset för kommunikationer Hamn.

Barriäreffekter

Vi är även fortsatt kritiska till att förslaget anger att hela Lövstaviken ska användas som grönområde med promenadstråk i stället för hamnverksamhet som det i dag är detaljplanerat för. I det reviderade förslaget har det skapats grönområden som utgör en barriär för de befintliga verksamheterna i hamnområdet. Barriären hotar möjligheterna för verksamheterna och Smedjeholm att växa och utvecklas och försvårar trygga och goda kommunikationer för tunga godstransporter till och från hamn området.

Industrispåret

Företagen i hamnklustret har ett behov av goda kommunikationer för alla tre transportslag - sjöfart, väg och järnväg. Vi är därför fortsatt kritiska till beskrivningen att industrispåret "har en låg nyttjandegrad". Enligt vår uppfattning och statistik har hamnspåret kapacitetsbrist och vi vill ifrågasätta att "låg nyttjandegrad" används som ett skäl att lägga ner hamnspåret eftersom det inte är en korrekt beskrivning av verkligheten.

Falkenbergs kommun har dessutom tidigare tackat nej till mer godstrafik på industrispåret. Trafik som hade skapat nya arbetstillfällen och genererat intäkter från banavgifter vilket hade täckt underhålls- och investerings behovet för att behålla och utveckla industrispåret. Vi vill återigen betona att den nationella godstransportstrategin tydligt pekar på behoven av att nyttja mer sjöfart och kombinationen järnväg/sjöfart för godstransporter.

Vi, företagen i hamnklustret, vill tillsammans med kommunen utveckla hamnområdet och bidra till en fortsatt utveckling av Falkenberg som hållbar, företagervänlig och expansiv kommun.

Kommentar:

Tack för era synpunkter. Inga förändringar föreslås inför antagande av den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Det finns inget som hindrar att hamnverksamheten utvecklas inom område utpekat som mångfunktionell bebyggelse men då med icke störande verksamhet. En bred dialogprocess kommer att ske i utredningsarbetet av den norra åstranden.

7.2 Lantmännen 2022-05-03

Lantmännen ek för och Lantmännen Fastigheter AB (gemensamt ”Lantmännen”) har tagit del av det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad. Utöver vad som redogörs för nedan hänvisar Lantmännen till vad som tidigare anförts i yttrandet daterat 2021-07-14.

Inställning

Det reviderade förslaget föranleder inte någon ändrad inställning från Lantmännens sida. I den nu föreliggande granskningsversionen har inga märkbara förändringar gjorts i förhållande till tidigare planförslag och Lantmännen efterfrågar i denna del kommunens klargörande av på vilket sätt Falkenbergs kommun beaktat Lantmännens intressen av fortsatt spannmålsverksamhet och foderproduktion på platsen med tillhörande båttransporter till och från anläggningen. Lantmännen avstyrker planförslaget mot bakgrund av de synpunkter som framgår nedan.

Det reviderade förslagets inverkan på Lantmännen och lantbruket i regionen

Av det reviderade planförslaget (s. 26) framgår att området Valskvarnen (inom vilket Lantmännens anläggning är belägen) på sikt omvandlas från industriområde till område för mångfunktionell bebyggelse med icke störande verksamheter. Områden för mångfunktionell bebyggelse är bebyggelse som i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Den verksamhet som Lantmännen bedriver på platsen består, såsom tidigare beskrivits, av spannmålsverksamhet och foderproduktion med tillhörande tillstånd enligt miljöbalken samt tung och omfattande båt- och lastbilstrafik till och från området för in- och utförsel av spannmål, foder och foderråvaror. Spannmåls- och foderanläggningen är helt anpassad för sitt hamnnära läge. Ett genomförande av det reviderade planförslaget skulle innebära att Lantmännen tvingas upphöra med industriverksamheten på platsen. Lantmännen motsätter sig mot denna bakgrund kommunens förslag att planera för mångfunktionell bebyggelse med icke störande verksamheter på området, annat än i den nordligaste delen av Valskvarnen där Lantmännen idag inrymmer handels-, kontors- och restaurangverksamhet.

Vidare anser Lantmännen att kommunens förslag att på sikt bygga flerbostadshus genom förtätning i det till Valskvarnen angränsande området Västra gärdet (förtättningsanvisning F10, fastigheten Falkenberg Åran 7 vilken ägs av Lantmännen) inte i erforderlig utsträckning anpassats till befintliga förhållanden. För att Lantmännen ska kunna bedriva verksamhet i Falkenbergs hamn måste det finnas möjlighet att utveckla och/eller anpassa denna för att kunna kvarstå som konkurrenskraftigt lantbruksföretag. Planförslaget kan därför inte heller i denna del genomföras utan att oproportionerligt åsidosätta Lantmännens intresse av att fortsatt kunna bedriva verksamhet och expandera i Falkenbergs hamn.

Avslutande synpunkter

Lantmännens anläggning i Falkenberg är en strategisk anläggning, inte bara för Lantmännens verksamhet utan för Sveriges lantbruk och Sveriges egen livsmedelsproduktion. Livsmedels-försörjningsperspektivet, och behovet av anläggningar för livsmedelsproduktion, saknas dock helt även i det reviderade förslaget till fördjupad översiktsplan. Lantmännen vill därför ännu en gång understryka att ianspråktagande av fastigheter som har betydelse för lantbrukets infrastruktur leder till försämrade villkor för primärproduktionen och ett ackumulerat livsmedelsförsörjnings-problem.

Lantmännens anläggning i Falkenberg och möjligheten till båttransporter i Falkenbergs hamn utgör en viktig förutsättning för den primärproduktion som bedrivs på jordbruksmarken i regionen. En robust livsmedelsförsörjning är livsviktig för samhällets överlevnadsförmåga. En avveckling av Lantmännens industriverksamhet i Falkenbergs hamn kommer därmed medföra allvarliga konsekvenser för jordbruks- och livsmedelssektorn i hela regionen. Inte minst påvisar den dramatiska kris som svenska lantbrukare står inför till följd av Rysslands pågående invasion av Ukraina, behovet av att trygga den inhemska livsmedelsförsörjningen vilken är en viktig del av Sveriges krisberedskap och civila försvar. Av dessa skäl kan Lantmännen inte tillstyrka det reviderade planförslaget i dess nuvarande utformning.

Kommentar:

Tack för era synpunkter. En genomgripande diskussion ligger bakom områdets utpekande som mångfunktionell bebyggelse. Kommunen ska i den fördjupade översiktsplanen tillse att viktiga verksamheter kan kvarstå samtidigt som staden i sin helhet ska kunna utvecklas. Lantmännens förhållandevis centrala läge i staden gör avvägningen extra viktig och svår. Med tidsperspektivet 30 - 50 år ser vi en utveckling mot framför allt tystare båttrafik varför vi tror på ett kvarvarande av Lantmännen fast inom mångfunktionell bebyggelse, det vill säga att verksamheten kommer att fortsätta utvecklas på plats men med mindre störning för omgivningen.

Dock föreslås att grönstruktur 421 tas bort samt att område F10 kompletteras med text om att området kan som alternativ till bostäder även kan innefatta service eller icke störande verksamhet. Här avgör närheten till befintliga bostäder vad område kan utvecklas till.

7.3 Skanova AB, Telia 2022-03-04

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutseddahinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter.

7.4 Vattenfall Eldistribution AB 2022-03-16

Vattenfall Eldistribution har inget att erinra.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter..

8. INTRESSEORGANISATIONER, FÖRENINGAR M FL

8.1 BRF Kristineslätt 1+2+3 2 022-05-03

Synpunkter på förtätning av område F39 enligt utlämnad plan på förtätningsområden. Granskningsversion 2022-02-08

Vi hänvisar till Granskningsversion 2022-02-08 samt kommentarer i Samrådsredogörelsen.

Fortfarande gäller våra synpunkter (vilka bifogas) som lämnades i samrådsfasen.

Vi kan konstatera att de flesta kommentarer besvaras med att det pågår ett planerande. Varför och på vilka grunder sätter man då ut antal våningar?

Från kommunen sägs att man inte vill gå in och ändra på viktiga karaktärer i bostadsområdena och det talas om långsiktig samhällsbyggnadsplanering och social hållbarhet.

Denna princip verkar få ge vika för enskilda exploatörers ekonomiska intressen?

Liberalerna visar med sin kommentar på det som är en av de viktigaste frågorna för Falkenbergs framtid. Vilken typ av stad vill vi som bor här ha? Liberalerna vill värna Falkenberg som en småstad.

Hur ställer sig de övriga partierna till denna förtätning och framför allt förändringar i etablerade områden?

Bostad och boendemiljö är en väsentlig del av vårt liv, både socialt och ekonomiskt.

När förtätningar och höga hus väl är godkända och på plats går det inte att ändra på, även om man i efterhand kan säga att det nog inte blev så bra.

Synpunkter från 2021-07-19

Den detaljplan från 2005 som gäller togs fram för att forma området som det ser ut idag. Det är först nu som det är klart med Solsidan och Kristineslätt 1-2-3. Det är luftigt och med väl planerade grönområden, den avgörande faktorn för de flesta av alla de som valt att köpa bostäder i området och där gällande detaljplan varit vägledande.

I informationsmaterialet för ny översiktsplan säger kommunen: *En annan viktig aspekt när vi jobbat med förtätningstuderingen så har det varit att vi vill inte gå in och ändra på viktiga karaktärer i bostadsområdena.* Detta stämmer inte alls överens med det förslag som nu läggs fram.

Att motivera en förtätning med att en exploatör önskar en detaljplansändring är märkligt. Man tar inte hänsyn till att det är ett hundratal bostäder som direkt får en stor förändring (påpekas i *Beslutsförslag 2021-06-14, motivering av beslut*), då utsikten både mot havet, hamnen och staden försvinner. Den kan inte ersättas av några meters siktlinjer.

Dessutom är det stora avstånd, och väl avvägd placering, mellan husen i befintligt område.

Trafiksituationen i området är redan idag ansträngd och inte anpassad till den trafik som finns. På ett informationsmöte inför arbete med ny detaljplan för Hjortsbergs centrum norra 2019-04-16 var trafiksituationen i hela Hjortsbergsområdet den viktigaste frågan och i princip det enda som togs upp.

I det förslag till förtätning som nu ligger för beslut till samråd nämns *bättre kopplingar till och genom området för gående och cyklister*. Att boende i Falkenberg och besökande turister skall gå och cykla är kanske önskvärt, men verkligheten är att de flesta använder bil i stor utsträckning, då vi inte har storstadens möjlighet till kommunala kommunikationer.

Utvecklingen av bilen gör att den på sikt inte kommer att utgöra en belastning på miljön på samma sätt som idag.

Strandvägen

- är en huvudled för trafik från söder inklusive all nybyggnation på Solsidan och Monarkihusen, liksom nya områden söder om Falkenberg.
- är matarled till stora delar av Skrea strand
- korsar Ljungholmsvägen, där det inte finns någon struktur alls (ICA, både kunder och varutransporter, Hjortsbergs Centrum och skolan)
- korsar Sandslättsvägen, där det är skymd sikt och trafik på cykelbanorna som går i båda riktningarna

Hemvärnsvägen

- smal och inte lämplig för genomfartstrafik
- används av både barn och vuxna mellan fotbollsplaner, ishall och skola

Även om Falkenbergs kommun behöver fler lägenheter ifrågasätter vi om det är rimligt att det sker på bekostnad av att så många får det så mycket sämre. Med den förändring som föreslås kommer det inte längre att vara ett attraktivt område och ännu en gång har man inte löst trafiksituationen i samband med stora byggprojekt.

Vi anser att FÖP skall bibehålla byggnationer mm enligt befintlig detaljplan från 2005.

Vi anser även att kommunen skall behålla och utveckla befintlig parkmark inom området.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Ovanstående synpunkter hanteras i pågående detaljplanarbete. Området har bedömts lämpligt för förtätning. En grundprincip är att man inte äger sin utsikt. Det är också vad som gäller rent juridiskt, med undantag endast för synnerliga skäl. Detaljplanering kan ske så att man "delar" på utsikten men detta är, som sagt inget som regleras i en fördjupad översiktsplan.

8.2 Falkenbergs ornitologiska förening 2022-05-01

Carlsbergs exploateringsplaner hotar Källstorps våtmarker (en bakgrund)

Falkenbergs Ornitologiska Förening, FOF, har de senaste åren agerat för att förhindra Carlsbergs planer på att utvidga sin verksamhet och exploatera ett större område med en fuktig ängsmark som utgör en del av Källstorps våtmarker, ett Natura 2000-område som är mycket värdefullt för fågellivet och den biologiska mångfalden. Även Ätran, som också är klassat som ett Natura 2000-område, berörs av exploateringen.

Falkenbergs kommun har gått Carlsberg till mötes och upprättat ett förslag till en ny detaljplan som ska ge företaget möjlighet att förverkliga sina planer. Länsstyrelsen bedömer att de planerade åtgärderna kan innebära en betydande miljöpåverkan och har därför krävt att kommunen på ett mer utförligt och tydligt sätt beskriver vilken påverkan industriexploateringen kan få på miljön i Natura 2000-områdena.

I ett meddelande till Falkenbergs kommun daterat den 3 juli 2019 (ärende 521-4875-19) skrev länsstyrelsen att den MKB (miljökonsekvensbeskrivning) som måste tas fram bland annat ska innehålla följande:

- *En beskrivning av verksamhetens eller åtgärdens konsekvenser för Natura 2000-områdenas bevarandesyfte och bevarandemål.*
- *Ett ställningstagande om en separat prövning enligt Artskyddsförordningen krävs.*
- *En redogörelse för de alternativ som övervägts samt en motivering för valt alternativ. Nollalternativet är det alternativ då ingen utbyggnad sker, varken inom befintlig plan eller ny föreslagen detaljplan.*
- *En beskrivning av föreslagna skyddsåtgärder.*

Falkenbergs kommun har lämnat in en ansökan om ett så kallat Natura 2000-tillstånd med en tillhörande miljökonsekvensbeskrivning till länsstyrelsen. Ett sådant tillstånd krävs för att kommunen ska kunna gå vidare med detaljplaneförslaget. I sin tillståndsansökan hävdar kommunen att de planerade åtgärderna inte kommer att påverka fågellivet och den biologiska mångfalden i negativ riktning och drar slutsatsen att Natura 2000-områdenas bevarandesyfte och bevarandemål inte är hotade.

FOF anser att Falkenbergs kommun inte kan påvisa detta. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller alldeles för många osäkra och felaktiga antaganden och slutsatser och därför bör länsstyrelsen avslå kommunens tillståndsansökan. Även länsstyrelsen anser att kommunens ansökan är otillräcklig och har därför krävt en lång rad kompletteringar. Ärendet har dragit ut på tiden och har när detta skrivs (april 2022) ännu inte avgjorts.

Carlsbergs planer nämns inte i den fördjupade översiktsplanen

I den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad finns några skrivningar om Källstorp. Där står bland annat följande: *”För att minimera påverkan på jordbruksmarken och undvika påverkan på Källstorps våtmarker har tidigare utlagda verksamhetsområden i anslutning till Källstorps våtmarker tagits bort.”* Det rör sig dock inte om det område som Carlsberg vill exploatera. Företagets exploateringsplaner nämns inte i den fördjupade översiktsplanen, vilket FOF ser som anmärkningsvärt.

FOF har förhoppningar om att kommunen ska backa och dra tillbaka sitt detaljplaneförslag. Det hade kommunen kunnat deklarerat i den fördjupade översiktsplanen. Det är kommunen som äger marken och avgör hur den ska användas. Ansvaret för att skydda Källstorps våtmarker vilar därför tungt på kommunens tjänstemän och politiker.

Tyvär är kommunen beredd att ge upp sitt ägande. I ett optionsavtal som undertecknades i mars 2011 förbinder sig kommunen att överlåta äganderätten till hela eller del av området för industriändamål. Om Carlsberg bestämmer sig för att utnyttja optionen skulle bryggeriet alltså bli ägare till marken. Det är ett anmärkningsvärt avtal, som undertecknades av det dåvarande kommunrådet Mari-Louise Wernersson (C). Att det rör sig om mark som omfattas av två Natura 2000-områden med mycket höga naturvärden nämns överhuvudtaget inte i optionsavtalet. Detta märkliga avtal har nyligen förlängts av en politikermajoritet i kommunfullmäktige.

FOF har begärt att länsstyrelsen ska granska avtalet och pröva dess giltighet i förhållande till miljöbalken och EU:s regelverk när det gäller Natura 2000-områden (artskydd med mera).

Källstorps våtmarker är en omistlig tillgång för Falkenbergs kommun

FOF anser att den föreslagna detaljplanen ger utrymme för Carlsberg att bygga ut sin verksamhet på ett sätt som allvarligt kommer att inverka på fågellivet i Natura 2000-området och i Källstorps övriga delar. De negativa följderna är svåra att överblicka.

Den östra delen av Källstorp är starkt påverkad av bullret från motorvägen och järnvägen, vilket drabbat fågellivet. Om Carlsberg får möjlighet att utvidga sin verksamhet kommer den biologiska mångfalden att försämrats även i den västra delen. En stor del av den sankt ängsmark som idag ligger mellan Carlsbergs område och våtmarkens vattenyta försvinner och ersätts av asfalterade ytor med höga byggnader och bullrande industriverksamhet. Ängen har stora naturvärden redan idag och de kan bli ännu större eftersom ängen utgör den enda möjligheten att utvidga våtmarkens vattenyta, vilket ytterligare skulle förbättra förutsättningarna för fågellivet.

Genom åren har betydande belopp (över tio miljoner kronor) och otaliga arbetstimmar lagts ner på Källstorpsområdet av kommunen, länsstyrelsen, Världsnaturfonden (WWF), Banverket, EU och Falkenbergs Ornitologiska Förening. Kommunen har svarat för en föredömlig skötsel vilket bidragit till att skapa ett fantastiskt fint naturområde för djur, växter och människor.

Det pågår ett arbete som syftar till att göra Källstorp ännu mera tillgängligt för besökande utan att fågellivet störs. Det skulle kunna bli en utmärkt plats för naturpedagogik – Falkenbergs svar på Getteröns Naturum i Varberg – och en inkörsport till ett naturintresse för barn och ungdomar. Det vore ytterst beklagligt om dessa planer spolieras på grund av en industriexploatering. Våtmarken och dess omgivningar är en omistlig tillgång för Falkenbergs kommun och ett äventyrande av dess värden skulle innebära en stor förlust för det rörliga friluftslivet, för fågelliv och för naturintresserade människor.

Falkenbergs Ornitologiska Förening anser att kommunen i den fördjupade översiktsplanen måste ta chansen att presentera förslag som utvecklar Källstorps våtmarker.

FOF föreslår följande:

- **avsätt all icke exploaterad mark som idag omger Natura 2000-området till fågelskyddsområde.**
- **utred Källstorps värde för kommunen och för skolbarn och andra invånare, en utredning som beskriver hur detta unika tätortsnära område kan utvecklas.**
- **utred om optionsavtalet och förslaget till ny detaljplan, som tillåter en industriexploatering, strider mot kommunens övergripande vision om att den ”ekologiska hållbarheten ska öka”, vilket bland annat ska ske genom att ”förstärka den biologiska mångfalden”.**

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Vad det gäller Källstorps våtmarkes värde och skötsel är detta något som utreds i arbetet med en skötselplan.. Skötselplanen förutsätts också innebära en förstärkning av den biologiska mångfalden i området.

Vad det gäller optionsavtal och förslag till ny detaljplan är detta något som inte innefattas av arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

8.3 LRFs kommungrupp 2022-05-04

Med hänvisning till vårt tidigare svar efter samrådet. Där man tagit många av våra synpunkter. Vill vi understryka att stor hänsyn tas till de agrara näringarna. Det är fortfarande mycket stora arealer jordbruksmark som planeras bebyggelse på. Dessutom finns risk för konflikter när bebyggelse kommer nära lantbruket.

Det står inskrivet i strategier att

Jordbruksmark är en viktig samhällsresurs och bör endast byggas för att tillgodose betydelsefulla samhällsintressen då lämplig mark saknas.

Frågor som då kan uppstå vad är betydelsefulla samhällsintressen?

Är det ett antal bostäder eller en lagerbyggnad mitt på en åker. Eller är det en väg extra för att avlasta befintligt vägnät

Vad vi vill är

- att man i framtiden är mycket restriktiv vad gäller bebyggelse på jordbruksmark. Vi behöver all mark för att klara livsmedelsberedskapen i Sverige
- att man tänker på att även mark med lägre bördighetsklass är värdefull och kommer att bli allt viktigare för framtida livsmedelsproduktion.
- att man tar tag i miljökonsekvensbeskrivningen och tar kapitel 7.2 Naturre-surser på allvar

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter och har tagit dem i beaktande. I framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Falkenberg stad har en av de tyngst vägande faktorerna varit att inte ta mer jordbruksmark i anspråk än nödvändigt. Endast en smärre del av det som markägare har önskat att exploatera har pekats ut för exploatering eftersom kommunen värnat jordbruksmarken. En avvägning har genomförts mot den tillväxttakt som man hittills har varit rådande i kommunen, det vill säga att det ska byggas ca 250 bostäder om året. Förtätning har varit en av de bärande aspekterna i planen vilket till största delen inte innebär ianspråktagande av jordbruksmark. De utpekade förtättningsområdena samt utbyggnadsområdena täcker en utveckling på mellan 30 – 50 år vilket också är tidshorizonten för den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. En avvägning har också genomförts vad det gäller utpekade verksamhetsområden där det finns avvägningar gjorda att viss typ av verksamhet och dess bebyggelsebehov får tillgodoses på annan plats i kommunen eller i annan kommun. Planen pekar alltså inte ut någon förväntad överkapacitet utan kommunen har försökt hushålla med marken.

8.4 Naturskyddsföreningen Falkenberg 2022-05-03

Jordbruksmarken är ett Riksintresse, eftersom det är mark som behövs för vår livsmedelsförsörjning och den hyser mängder av känsliga växt-, insekts- och fågelarter. För att få bebygga jordbruksmark måste bebyggelsen tillgodose ett "väsentligt samhällsintresse" och man måste kunna visa att behovet inte kan tillgodoses genom att man tar annan mark i anspråk. I översiktsplanen redogörs för planerad exploatering av jordbruksmarker bl.a. vid Holmarör, Sandhaga, Stålagård, Tröingedal, Mannaberg, Ringsegård, Boberg och Kullagård. Vid Natura 2000-områdena Åtran och Källstorps våtmarker vill kommunen låta en bryggeriverksamhet (väsentligt samhällsintresse?) exploatera jordbruksmark som är viktig för fågelarter knutna till våtmarkerna.

Har Falkenbergs kommun gjort en bedömning av om byggplanerna verkligen handlar om väsentliga samhällsintressen, och har man verkligen granskat om bebyggelsebehoven kan tillgodoses på andra platser i kommunen, eller t.o.m. i andra närliggande kommuner? Kommunen har ett ansvar för jordbruksmarken som nationellt riksintresse, och måste kunna se längre än sina lokala mål om tillväxt.

Planen riskerar att innebära en fragmentering av det kustnära jordbrukslandskapet, där de små ytorna av resterande mark mellan bebyggda områden på sikt förlorar natur- och odlingsvärden. Det skrivs att staden ska växa inifrån och ut, i ett dokument som blickar trettio år framåt i tiden. Hur långt ut ska staden växa? En svår fråga, men kommungränserna vidgas ju inte, så vad är den långsiktiga planen?

Det är positivt att man i översiktsplanen satsar på ökad framkomlighet för cykel- och gångtrafik i Falkenberg, men den ökade utglesningen av staden riskerar att leda till ökad bilism.

I redogörelsen för de olika områden som kommunen tänkt sig att exploatera saknas tydliga analyser av projektens klimatpåverkan. Klimatutsläppen måste framöver minska drastiskt, och på vilket sätt leder den här utvecklingen av Falkenbergs stad till minskade utsläpp? Vilka av de tänkta projekten är bäst respektive sämst ur den aspekten? Hur ska vattenförsörjning, avloppshantering och energiförbrukning se ut i de olika stadsdelarna? Vid Kullagård finns hotade växtarter i det område som pekats ut för bygge av skola, och befintliga gröna stråk vid västra Tröingeberg och vid Lyckan vid Mannabergs sluttning försvinner i översiktsplanen. Vad kommer det att få för påverkan på klimatutsläpp, biologisk mångfald och psykisk hälsa?

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Falkenbergs kommun värnar jordbruksmarken varför kommunen har gjort en avvägning mot den tillväxttakt som man hittills har varit rådande i kommunen, det vill säga att det ska byggas ca 250 bostäder om året. De utpekade förtättningsområdena samt utbyggnadsområdena täcker en utveckling på mellan 30 – 50 år vilket också är tidshorisonten för den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. En avvägning har också genomförts vad det gäller utpekade verksamhetsområden där det finns avvägningar gjorda att viss typ av verksamhet och dess bebyggelsebehov får tillgodoses på annan plats i kommunen eller i annan kommun.

Att växa inifrån och ut förutsätts motverka en utglesning och ökad bilism. Som det också finns beskrivet i den fördjupade översiktsplanen, kräver en utbyggnad att man framför allt satsar på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik framför vägar för biltrafik.

Vad det gäller klimatpåverkan innebär inte en exploatering med automatik en negativ påverkan. Det är beroende av vilka krav som ställs i byggsleden med mera.

8.5 Skrea bysamfällighet 2022-05-08

Skrea bysamfällighet äger de så kallade över- och undervägen vid Skrea backe. Övervägen är den som går uppe på Skrea backe och förbi Villa Littorin. Undervägen går nedanför Skrea backe och förbi Bäckagård, Prostens pizza och Bonnagård (Skrea matbruk). Falkenbergs kommun har skötseln av övervägen. En vägsamfällighetsförening har skötseln av undervägen. Ordförande för denna vägsamfällighet är Rolf-Inge Larsson, Bäckagård, Golfvägen 20, 311 70 Falkenberg. Dessa vägar är viktiga för jordbruket och förbinder gårdarna mellan övre Skrea och nedre Skrea. Framkomligheten på dessa vägar får inte på något sätt begränsas. Det finns krafter som vill bebygga hela området mellan dessa vägar. Vi är emot detta. I den gamla betesmarken ovanför Bäckagård finns det mycket gamla fornlämningar och en intressant flora. Nedanför undervägen är det jordbruksmark. Området mellan dessa vägar borde förbli en grön korridor, en barriär mellan villaområdet på Brune kulle och jordbrukslandskapet.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Falkenbergs kommun värnar jordbruksmarken varför inga ytterligare områden än de som redan pekats ut kommer att pekas ut.

8.6 Skrea Undervägs vägsamfällighet 2022-05-08

Avser område Skrea Kyrkby

Detta område har i och med Brune Kulle blivit kraftigt överexploaterat. Oaktat att den breda allmänheten protesterade mot Brune Kulleplanen, så fastställdes den och nu ser vi resultatet.

Nu vill Göteborgs stift och kyrkan ytterligare förtäta området med villabebyggelse och hyreshus och stiftet har inte respekterat närboende församlingsmedlemmarnas protester --- klart olämpligt !

För att nå sina ambitioner, så avser stiftet att leda ut sin trafik till Skrea Kyrkoväg samt till Skrea underväg, uppenbarligen utan att samråda med vägägarna och berörda grannar.

1. Skrea kyrkoväg äges av Skrea Bysamfällighet som har ett långsiktigt skötselavtal med Falkenbergs kommun. Vägen har sedan laga skifte tillförsäkrat gårdarna och företagen på orten en framkomlighet för större arbetsfordon och tillgängligheten för företagsamheten. Skrea bysamfällighet verkar för att samhället och skreabygdens intressen fungerar i samråd och respekt för varandras verksamheter.

I och med Brune Kuelles etablering så har vägägarnas behov kraftigt försvårats och småtvister har uppstått mellan vägägare och villaägare på Brune Kulle.

2. Skrea underväg bekostas och underhålles andelsvis av privata markägarna utmed vägen och varken kommunala eller statliga bidrag lämnas till vägens underhåll. Skrea underväg tål ej utökad fordonstrafik, vilket FÖP-förslaget och stiftets planförslag kommer att åsamka vägägarna.
3. Vidare så finns det inga naturliga strövområden på Skrea Backe, så dessa två vägar samt Golfvägen utgör de enda ströv-, vandringsområdena för de boende. FÖP-materialets kartbilder anger stora områden som gröna - kallas "Grönstruktur". Låter ju bra och skullförmodligen tolkas som strövområden. Nu är det så att Skrea Lunnaberget i huvudsak är en välbesökt golfbana och kan då inte betraktas som vanlig ströv/grönmark. Nästan alla upplever det som olämpligt, rent utav farligt, att allmänt ströva omkring där och leta svamp o bär. Ingen ansvarsfull förälder låter där sina barn leka fritt mm. Således saknar Skrea Kyrkby och Brune Kulle naturliga strövområden vilket leder till att By- och vägsamfälligheternas vägar är de nuvarande strövområdena.

Det borde snarare ligga i Göteborgs Stifts och Kyrkans intresse att låta församlingsmedlemmarna och de boende i Skrea och på Brune Kulle få tillgång till en liten del av "kyrkans" mark (Skrea 6:45 del av) att utgöra ströv- och lekmark och som en samlingsplats för församlingsmedlemmar, barn- o mulleverksamhet, friluftsgudstjänster mm, alltså tillgänglighet för allmänheten och församlingen. Det är ju redan idag en etablerad samlingsplats för barnfamiljerna i den s.k "Kohagen" vid högtidsstunder.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter och tackar för informationen. Falkenbergs kommun värnar jordbruksmarken varför inga ytterligare områden än de som redan pekats ut kommer att pekats ut.

8.7 Svenska kyrkan 2022-04-29

Synpunkter fördjupade översiktsplan för Falkenberg

Stad Göteborgs stifts prästlönetillgångar (PLT) lämnar följande synpunkter på granskning fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

PLT vill göra följande tillägg till tidigare yttrande se nedan, som gjordes i samband med samrådet.

Då arrendatorn har sagt upp sitt arrende, som omfattade bostadshus, ekonomibyggnader samt marken har det nu skapats en möjlighet att nyttja området för en annan användning än det byggnaderna är anpassade för. Denna möjlighet är tidsbegränsad eftersom PLT inte anser det är lämpligt att byggnaderna står tomma under en längre tid, om inte möjligheten till annan användning finns, därmed finns risken för en verksamhet på platsen som inte är lämplig med hänsyn till den utvecklingen som har skett i området Skrea backe. PLT har därför tagit fram en kompletterande studie se bilaga till originalyttrandet, för områdets användning som kompletterar tidigare studier som är gjorda. Denna nya studie har anpassats utifrån hur området Skrea backe har utvecklats undersenare år och hur utvecklingen av området kan komplettera den utvecklingen.

PLT vill därför lämna följande synpunkt: Området bör återigen bli aktuellt för bostäder och prövas i en detaljplaneprocess.

Synpunkter fördjupade översiktsplan för Falkenberg stad

Göteborgs stifts prästlönetillgångar (PLT) lämnar följande synpunkter på samråd fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Skrea 6:45 ägs av Göteborgs stifts prästlönetillgångar och förvaltas av Göteborgs stift. På fastigheten finns idag ekonomibyggnader (ladugård maskinhall m.m.) som är belägna vid/i bostadsområdet Skrea backe. PLT har under en längre tid funderat och fört interna samtal angående lämplig användning av marken på grund av det tätortsnäraläget.

PLT har sedan i dialog med Falkenbergs kommun diskuterat att riva ekonomibyggnaderna och bygga bostäder. I samband med dialogen tog PLT fram en exploateringsstudie (se bilaga till originalyttrandet). PLT uppfattade det som att kommunen var positivt inställd till byggnation av bostäder och exploatering av området, men ville avvakta en djupare studie av hela området. Då PLT också ansåg att en djupare studie av området med ett helhetsperspektiv var lämpligt och på inrådan av kommunen avvaktade PLT med att söka planbesked.

I de samrådshandlingar som PLT nu tagit del av är området utanför framtida bostadsområde. Detta kan innebära att nuvarande ekonomibyggnader istället kan komma att användas till en verksamhet som är mindre lämplig på platsen.

PLT vill därför lämna följande synpunkt: Området bör återigen bli aktuellt för bostäder och prövas i en detaljplaneprocess.

PLT äger också mark vid "Skreamotet" och är mycket positiva till att utveckla området. Med tanke på det långa tidsperspektivet i en översiktsplan och det strategiska läget (skyltläge) utmed E6, ser PLT på sikt stora utvecklingsmöjligheter för ett större område (söder om vägen och på andra sidan järnvägen) än det utpekade, för verksamheter med inriktning mot trafikservice och besöksnäring.

Området har möjlighet att samordna många delar, en fin rastplats, höga naturvärden, stora trafikflöden, med mera för att exempelvis tanka/ladda, äta eller kanske handla lokalproducerat i en samordnad butik.

PLT vill därför lämna följande synpunkt: Ett större område bör pekas ut för verksamhet med inriktning på trafikservice och besöksnäring.

Se bilaga till originalyttrandet.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Falkenbergs kommun värnar jordbruksmarken varför inga ytterligare områden än de som redan pekas ut i granskningshandlingen kommer att pekas ut.

9. MARKÄGARE

9.1 Område Boberg 8:27 (gamla 41) 2022-03-10

Vi har inte lusläst hela versionen utan koncentrerat oss på de delar som ligger närmast oss. Här finns dock några detaljer som vi tycker bör uppmärksammas och åtgärdas.

1. Det är mycket märkligt hur Boberg 8:27 kom att ingå i FÖP Centrum från början. Än märkvärdigare att man inte insåg det när man gjorde FÖP Kusten 2020. Illustreras av att detta bihang som Boberg 8:27 utgör försvann ur första utkastet till FÖP Centrum och nu i all hast införts igen. Detta trots att vi påpekade det orimliga redan när förra FÖP Centrum gjordes.
2. Boberg 8:27 har nu åter inträtt på detta FÖP-utkast.
 - 2.1 På s. 63 omnämns denna som 22. Boberg
 - 2.1.1 Som kuriosas kan anges att på samma sida anges 435 som Ringsegårds strand emedan på kartan s. 61 anges Ringsegårds strand som 434 och på s. 59 anges 435 vara Falkenbergsgolfbana.
 - 2.2 Kartorna på ss. 9, 11, 64, 67 och 70 är Boberg 8:27 inte med i inritade området.
 - 2.2.1 På kartan s. 70 anges Boberg 8:27 som Jordbruksmark.
 - 2.2.2 Som ytterligare kuriosas är att ägarna till Boberg 8:27 (tidigare 8:1) i BPL 23 under Allmänt angett marken som utmärkt jordbruksmark.
 - 2.2.3 Kartorna på ss. 14, 61 och 69 är Boberg 8:27 inritat som grönområde med viss bebyggelse.
 3. På s. 71 tas extremväder upp under 6.5. och förtydligar att kommunen bara är ansvarig i 10 år för felaktiga beslut.
 - 3.1 Detta gäller dock bara för det området som beslutet gäller och inte för konsekvenser för nedanför liggande områden som kan översvämmas.
 - 3.1.1 Detta bör förtydligas.
 - 3.1.2 Liksom att redan bebyggda områden nedströms nyplanerad bebyggelse inom samma avrinningsområden bör uppgradera sina försäkringar för ev framtida översvämningar - såvida inte kommunen tar dessa kostnader.
 - 3.2 På s. 72 under 6.5.1. tas problemet med översvämningssytor upp.
 - 3.2.1 Här tas under punkt 3 upp att man skall utreda avrinningsområdet för dagvatten mm
 4. Eftersom det är samma avrinningsområde på Boberg 8:27 som på de områden runt omkring som tas upp i FÖP Kusten antagen 2020 så behöver man samordna dessa områden och inte hålla kvar Boberg 8:27 i FÖP Centrum.

Yrkande:

Boberg 8:27 bör ingå i FÖP Kusten och denna FÖP göras delvist om så man får samma avrinningsområde inom samma FÖP.

Dagvattenutredning bör göras för hela området med avrinning mot Boberg 8:27 och med hänsyn till framtida planerade bebyggelse enl FÖP Kusten.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Inga förändringar föreslås inför granskning. Att börja om arbetet med den fördjupade översiktsplanen (FÖPen) för norra och södra kusten för att enbart lägga till området för Boberg 8:27 är inte görbart. Detta är en process på flera år. Det finns heller ingen garanti att i den diskussion som förs mellan kommunen och den som är ansvarig för bevakandet att statens intressen/riksintressen, det vill säga Länsstyrelsen, att området för Boberg 8:27 skulle vara med i slutprodukten.

Vad det gäller dagvattenhantering. Kommunen har anammat ett nytt angreppssätt som innebär att man tittar över dagvatten i ett större sammanhang, delavrinningsområdesvis. Därefter studerar man dagvatten i varje detaljplan. Det förstnämnda kräver större utredningar som genomförs efterhand utifrån vad kommunens budget medger. Området för Bobergs udde har inte identifierats som ett av de prioriterade områden vilket gör att det kan ta många år innan en övergripande dagvattenutredning kan tas fram. Om ni önskar avvakta denna är det något som får diskuteras men berörd planhandläggare.

9.2 Område Skrea 8:39 2022-04-08

Vårt bolag äger fastigheten Skrea 8:39. Tomten är 26 524 kvm eller 2,7 hektar.

Bygglövsnämndens positiva förhandsbesked 2016-04-21 gav tillåtelse att avstycka fastigheten. Det bedömdes att avstyckningen överensstämde med intentionerna i gällande översiktsplan i Falkenbergs kommun. "Marken är lämplig för den avsedda åtgärden med avseende på omgivningen, karaktär och möjligheter till väganslutning." skriver Nämnden. Något radikalt kan vi inte se har skett, som bör ha förändrat denna inställning. Med tanke på tomtens storlek bör den rimligen kunna avstyckas.

Efter detta gav Bygglövsnämnden tillåtelse att avstycka grannfastigheten Skrea 9:4 med fastigheten Skrea 9:29 där det sedan skett bebyggelse av bostadshus. Längre utmed vägen finns bebyggelse på fastigheterna Skrea 6:57, 6:42, 6:65 med flera. På andra sidan vägen ligger fyra bostadstomter varav två är bebyggda hittills.

I liggande FÖP finns inte vår fastighets tänkta avstyckning med som s.k. Förtättningsområde, vilket vi anser att den bör göra. Här finns möjligheter att bygga några bostadshus, parhus eller kedjehus intill vägen. Här finns en sträcka på cirka 120 meter som man kan bebygga. Ett par större byggnadsföretag har visat intresse för detta.

Vi anser därför - med anledning av ovanstående - att den tänkta avstyckningen av Skrea 8:39 bör finnas med i FOP:en som ett s.k. förtättningsområde.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Den del av Skrea 8:39 som är tänkt att styckas av för bostäder uppfyller inte de kriterier som ställts i framtagandet av förtättningsområden. Tänkt mark ligger idag i förslaget till fördjupad översiktsplan inom "förtätning möjlig att pröva (enstaka fall)". Det innebär att planbesked får sökas för tänkt byggnation. Tidigare ansökan om planbesked omfattade hela fastigheten och avslogs av kommunstyrelsen.

9.3 Område Kullagård 2022-05-03

Jag är emot försäljning av min mark. I den uppdaterade FÖP:en står det fortfarande att området föreslås som skoltomt och bostäder. I kommentarerna till mina synpunkter som jag skickade in förra året står det att området ska stå kvar som skoltomt men inte för bostäder. Varför är det inte borttaget i den uppdaterade FÖP:en? Jag behöver varenda kvadratmeter av min mark för foder till mina djur och utveckling av mitt företag. Min verksamhet bygger på att det är åker-och betesmark runt omkring mig. Det är svårt som näringsidkare att våga satsa och utveckla och investera i min näringsverksamhet när hot om exploatering av min mark hänger över mig. Jag förstår inte hur Falkenbergs kommun har kunnat rankas så högt när det gäller företagsklimatet.

Min granne Niklas Harryson har tagit över gården Kullsgärde efter sina föräldrar. Vi samarbetar mycket. Med värme från biogasanläggningen som Kullsgärde planerar att bygga finns det möjligheter för mig att bygga växthus för odling av grönsaker. Det är viktigt att det finns lokal livsmedelsproduktion. Vem vet vad Ryssland hittar på härnäst?

Runt Skrea kyrka har det vuxit upp ett kluster med livsmedelseproducenter och restauranger (Kullängs påtår, Kullsgärde, Skrea Ost, Prostens pizza, Skrea Matbruk och Skrea Destilleri). Vår storytelling är att vi har den lantliga miljön runt omkring oss. Vi jobbar inom besöksnäringen vilket som jag ser det är positivt för Falkenberg. Ytterligare hus och en skola skulle försämra vårt varumärke avsevärt. Våra kunder kommer för att uppleva djur och natur. Hur skulle det se ut om Skrea Ost skulle sälja mejeriprodukter i ett skolområde och jag får visa bilder på hur kossorna en gång i tiden gick och betade där nu en skola ligger? Många av mina kunder vill se djuren. Det är inte många människor idag som har möjlighet att se och komma nära djur. Speciellt grisar. Jag kommer ihåg en pappa som berättade att det är första gången hans son fick se en gris.

Med Skrea kyrkby menar jag området mellan den gamla järnvägen och den gamla prästgården (Prostens pizza). Det här området tål inte mer byggnation. Den jordbruksmark och gröna områden som ännu finns kvar får inte bebyggas.

I synpunkterna som lämnades in i somras berättade jag om ängsmark med rödlistade växter och djur. Det finns ingen kommentar om detta i den nya FÖP:en. Kommunen tycker tydligen att utveckling innebär att exploatera ängsmarker och jordbruksmarker och bidra till utrotning av växter och djur. Bara knappt en procent av den ängsmark som fanns för hundra år sedan finns kvar idag. De blommande ängarna försvinner i takt med att jordbruk läggs ner och slåtter och bete upphör. Med ängarna försvinner också många sorters blommor och livsmiljön för mängder av fjärilar och andra djur.

När det gäller avrinning så kanske det är dags att uppdatera er avrinningskarta. När de byggde E6:an, nuvarande väg 767, forsade vattnet ut nedanför kyrkan och vår borrhade vattenbrunn sinade. En stor del av dagvattnet har avrinning mot Ringsegård men inte allt.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Så länge som ni inte är villiga att sälja er mark kommer den inte heller att tas i anspråk för något annat än jordbruk. Den fördjupade översiktsplanen har dock ett tidsperspektiv på minst 30 år varför om marken skulle planeras för annan markanvändning av er är det, för skola eller annan samhällsservice som marken ska planeras för. Vi beaktar dock markens höga värde för jordbruksmarksanvändning genom att föreslå att man tar bort alternativet för bostadsanvändning.

Att vi inte kommenterade värdena som ängsmark innebär inte att vi inte har noterat värdet.

Vad det gäller avrinning så håller kommunen på med ett större arbete kring avrinningsområden. Området vid Skrea och Ringsegård omfattas av detta arbete.

9.4 Område Stålagård 2022-05-03

Vi såg i granskningshandlingen att bergtåkten ligger som natur nu, vad bra, vi ställer oss positiva till detta!

Vilket gediget och omfattande arbete ni gjort med den fördjupade översiktsplanen, vi ser fram emot att följa Falkenbergs utveckling. (Vill också uppmärksamma på att på sida 9 ligger en ouppdaterad karta vad gäller bergtåktens användning).

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Vad det gäller kartbilden byts kartbilden till korrekt kartbild. Det har dock varit korrekt kartbild i det digitala materialet..

9.5 Område F43 2022-05-04

Vi äger och bor på fastigheten Källstorp 1:23 som ligger i området Skrea Prästaliden, beläget mellan Falkenbergers Taktäckning och Skrea Hembygdsgård. Vår fastighet har en stor yta och får plats för mer än bara bostad för oss. Vi hade önskat att detta område hade kunnat bli en ny knypunkt för mat, kreativitet och hantverk, en plats som inte bara gynnar närområdet men även knyter ihop staden med de producer som vi redan har här i Skrea, så som Skrea Matbruk, Prostens Pizzeria och Skrea Ost. Vi ser mycket potential i Prästaliden som område då det både är i ett läge som inte direkt stör befintlig bostadsområde samt att det redan finns en historia på plats av hantverk och arrangemang. Jag sitter med i styrelsen för Skrea Hembygdsförening och vi har idag både en smedja och biodlare på plats samt arrangerar tillställningar för allmänheten som skulle kunna utvecklas ytterligare med ett samarbete oss i mellan. Vi önskar att den nya fördjupade översiktsplanen kan ge oss möjlighet att bedriva någon typ av verksamhet som anses vara lämplig och bidrar positivt till närområdet. Vi ser fram emot att höra er tankar kring detta.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Förslaget till fördjupad översiktsplan, och det utpekade förtättningsområdet som tänkt verksamhet ligger inom, reglerar inte om verksamheten kan utvecklas inom området. Bevisbördan ligger hos tänkt verksamhetsutövare att påvisa att tänkt verksamhet inte påverkar angränsande bostäder negativt vad det gäller buller från exempelvis transporter till och från verksamheten eller buller och utsläpp från själva verksamheten. Detta krävs av tänkt verksamhetsutövare oavsett om detta pekas ut som ett förtättningsområde eller inte.

10. PRIVATPERSONER

10.1 2022-03-08

Vilket område tycker du till om?

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Något missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Förtäta bebyggelse längs Granstigen på Kristineslätt område 429. Lägg en rad med villor/bostadsrätter på skogsmarken då det bara tar 40 meter av skogen och gator och VA ligger ju redan färdigt.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Område 429 har i "PM Inventering och värdering av grönstruktur i Falkenberg" värderats till att ha höga kvaliteter.

Kommunstyrelsen beslutade 2019 (2019-04-09 § 114) att inför framtagandet av ett förslag till fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad ska man inte ta i anspråk som i tidigare nämnda inventering och värdering klassificerats med höga till mycket höga värden.

10.2 2022-04-08

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbergs stad

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Något missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Transport och trafik bör göras om .vägar bör dras på annat sätt .är för mycket tung trafik som behöver gå i närheten av bostäder.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Förslaget till fördjupad översiktsplan har arbetet med mycket med att försöka säkerställa att de tunga transporter ska angöra vid omlastningsstation och inte behöva passera i staden. Verksamhetsområden är placerade utmed de stora transportlederna för att minimera transporter som ska passera bostadsbebyggelse.

10.3 2022-04-08

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbergs stad

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Varken nöjd eller missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Ni pratar hållbarhet men jag saknar planer för ökad biodiversitet och ffa för att utveckla på ett sätt som gör att vi bättre klarar klimatförändringarna i form av torka, stormar och översvämningar. Redan idag ser jag exempel på nyanlagda ytor som helt glömmer bort detta, t.ex. nya P vid Ståhlboms. En helt hårdgjord, lutande yta med två brunnar på ena sidan. Jag hoppas ni har en extra försäkring för radhusen som kommer bli översvämmade där. Ni nämner också att bebyggelse i förtätning ska passa in och ändå godkänns 5-6-våningshus i villaområden redan idag. Det passar inte in. För varje kantig, hög koloss som byggs i centrum tappar Falkenberg lite mer av sin småstadscharm, den som gör att turister vill komma hit. Ni säger också att stadskärnan ska vara ett levande centrum men lite görs redan idag för att motverka innerstadsdöden. Fina ord räcker inte, där måste till krafttag redan idag.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter..

10.4 2022-04-21

Vilket område tycker du till om?

Ringsegård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Varken nöjd eller missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Jag vill särskilt fokusera på Boberg som är en liten del under 5.17 Ringsegård. Området 8:27 bör lyftas bort i sin helhet från FÖP och beslutad detaljplan rivas upp. Området ligger utanför de nio orterna som utgör noder. Det är jordbruksmark, och kopplat till strategi 1 kan jag också konstatera att det bör räknas som att det har särskilt höga värden för naturvården.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Broberg 8:27 har funnits med som utpekade område sedan den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs centralortsområde. Området kvarstår i en avvägning mot det då utpekade område 40, som sedan togs bort.

10.5 2022-04-26

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Vi bor på Skrea Backe 6:42 ovanför Prostens Pizzeria, i den gamla delen av Skrea Backe / Kyrkby. Charmen med öppna gröna ytor, betesmarker, skogen och möjligheten att leva nära naturen fick oss att flytta hit för 11 år sedan. Exploateringen som skett i samband med Brune Kulle är ett tydligt exempel på ett övergrepp på vår, en natur som tyvärr helt gått förlorat. Man har i denna exploatering inte bevarat naturen i den utsträckning som man borde och jag tror att man i efterhand även insett detta själva. Många var de som gav synpunkter innan det klubbades igenom och från flera olika delar i samhället påpekades vikten av att bevara naturen, gångstråk, gröna ytor, betesmarker och skog, detta lyssnades inte alls till. Brune Kulle är ett mycket tydligt exempel på hur girighet går före vår natur i vår nu överexploaterade lilla kyrkby. För att detta inte skall inträffa igen vill jag vara tydlig med att jag finner liggande FÖP mycket positiv då man inte exploaterar mera av Skrea Backe och Skrea Kyrkby. Det har emellertid kommit till min kännedom att ytterligare ett övergrepp ligger som förslag på bordet från Svenska Kyrkan. Med detta förslag skulle det innebära att den sista lilla del av orörda grönytor, gångstråk och betesmark som finns kvar med Skrea Backe och Skrea Kyrkby försvinner, charmen är borta för all framtid. Man lär av sina misstag brukar man säga och det kan man ju hoppas att man gjort efter Brune Kulle.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Inget utbyggnadsområde föreslås på fastigheten Skrea 6:45.

10.6 2022-04-28

Vilket område tycker du till om?

Tånga

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Föreslagna förtättningsområden är märkligt fördelade. I "Förtättningsanvisningar 21-02-24.pdf" på exempelvis sidan 25 görs tydligt vilka områden som är lämpliga för förtätning och vilka där förtätning endast är möjligt att pröva i enstaka fall. Det som slår en är att det inte verkar finnas någon direkt logik som följs och heller inga förklaringar till valen man har gjort. De val man har gjort verkar vara tämligen grundlösa vilket är anmärkningsvärt. Detta kan i sin tur konstateras genom att jämföra olika områden har valts ut för förtätning kontra områden som anses vara mindre lämpliga att förtäta. Det finns så att säga ingen röd tråd, inget distinkt som skulle förklara valen. Hur kan man anse det vara lämpligt att förtäta hela villaområden medan andra dylika villaområden inte anses vara lämpliga att förtäta? Inte ens när man tar hänsyn till närhet till kollektivtrafik, service, innerstaden, byggnadernas ålder, kulturhistoriskt värdefulla byggnader, byggnadsstilar, områdets karaktär eller något annat som kan tänkas påverka variabelerna, finns där en tydlig, eller ens otydlig, röd tråd eller logik. Här borde man vara betydligt tydligare med vad man grundar dessa val på, annars kan det likväl vara resultatet av ett lotteri. Att förtäta befintliga villaområden med uppemot 4 eller fler våningar måste ändå rimligen anses vara olämpligt och likställt med att föreslå problem för framtiden. Just villaområden specifikt är en typ av bostadsområden där de boende har gjort ett aktivt val att få leva sina liv i en mer avstressad miljö bland lågskalig bebyggelse, på behörigt avstånd från stadsmässig bebyggelse i 3 våningar och uppåt. Förtätningar med fler än 1,5 eller 2 (i det fall byggnaden stilmässigt motsvarar villor) våningar förläggs lämpligen i områden där inte befintliga fastighetsägare störs och där befintlig infrastruktur har god kapacitet att svälja ökade påfrestningar från tillkommande bostäder. Att trycka in för många bostäder på platser som karakteriseras av lågskalig bebyggelse skapar stress för de på plats boende och därmed också försämrade hälsa och i längden sjukdomar. Detta är konstaterat av forskare på området och information finns att tillgå. Att förtäta redan stadsmässig miljö med flervåningshus eller höghus är en annan sak och görs i områden där de boende själva har valt den boendemiljön. Slutsats: Förtätning i större skala än motsvarande villor, i befintliga villaområden, görs lämpligen enbart i de fallen det godkänns av berörda boende.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Om man inte bygger en stad tät så underbygger man ett system när man behöver använda bilen och där vi hela tiden måste bygga för en växande biltrafik.

Förtätning genomförs på initiativ av markägaren varför det blir aktuellt om markägaren vill.

10.7 2022-05-02

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Ganska nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Områdena runt Skrea Kyrkby och Skrea backe är mycket omtyckta och uppskattade. Områdets omedelbara närhet till mindre skogspartier, ängs- och betesmarker samt de areella näringarna är en avgörande del i attraktionskraften. Byggnationen av Brune kulle har inneburit ett kraftigt ingrepp i naturen vilket gör det ännu viktigare att slå vakt om de kvarvarande grönstrukturerna i och omkring området. Ytterligare exploatering av områdena söder om vägen Skrea backe bör inte tillåtas. I flera av gårdarna runt Skrea har småskalig livsmedelsproduktion utvecklats och ytterligare initiativ är under utveckling. För att detta ska kunna fortlöpa är det viktigt att gårdarna med sina omkringliggande miljöer får finnas kvar. Åker-, ängs- och betesmarker i direkt anslutning är en förutsättning för att kunna skapa och utveckla dessa småskaliga verksamheter. Lokal och småskalig odling och livsmedelsförädling är en viktig del för att nå målen i den nationella livsmedelsstrategin. Miljöerna utgör också viktiga delar för den biologiska mångfalden och skapar förutsättningar för pollinerare. Nuvarande förslag för Skrea och Ågård tar på ett bra sätt hänsyn till verksamheterna och miljöerna i området. Flera av verksamheterna med inriktning på besöksnäring bygger på att verka i en areell miljö och ytterligare exploatering av området skulle ha en kraftigt negativ inverkan. Det är också viktigt med en tydlig och långsiktig plan för området som skapar förutsättningar så att fler vågar investera och utveckla sina gårdar mot verksamheter kopplade till besöksnäring och livsmedelsförädling.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter.

10.8 2022-05-03

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Ganska nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Vi flyttade till Skrea kyrkby för 6 år sedan. Varför vi valde Skrea kyrkby var för närheten till naturen, gröna öppna ytor och känslan av att bo på landet! Ett bra och lugnt område för barn att växa upp på. Området runt omkring har ett fantastiskt promenadstråk med hagen som den centrala mittpunkten i samhället. Detta är tyvärr en av få grönområden som fortfarande finns kvar och är orörd med tanke på brune kullens exploatering. Vi har fått kännedom om att kyrkan kommit med förslag på ytterligare exploatering av Skrea kyrkby/Skrea backe vilket skulle vara förödande för den lilla natur som fortfarande finns kvar! Därför ser vi den FÖP som finns idag bör bevaras och inte ändas och tillåta kyrkan överexploatera området.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter.

10.9 Kullagård och Skrea kyrkby 2022-05-03

Det är med stor sorg vi ser Skrea och speciellt Skrea kyrkby förstöras. I Skrea kyrkby ingår även de angränsande gårdarna. Grävskoporna har redan mer än nog farit fram i Skrea. Det är viktigt att bevara de gårdar och miljöer som fortfarande finns kvar. Att anlägga en skola på Kullagård motsätter vi oss på det bestämdaste. Vem trodde vid årsskiftet 2021/2022 att det skulle bli krig i Europa och med det skenande matpriser. Det är viktigare än någonsin att Sverige blir mer självförsörjande. Idag är vi bara självförsörjande till 50 %. 1988 var den siffran 75 %. Att bebygga jordbruksmark är politiskt självmord. Den åkermark som bebyggs kommer aldrig mer att kunna användas för odling. Vi vårdar den jord vi ärvde av våra förfäder. Falkenbergs politiker och tjänstemän vill tydligen offra åkermark för asfalt och betong. Den marken går aldrig mer att bruka igen.

I det dokument från 2020 om Skrea skola så står det att fastigheten Skrea 2:27 ska inlösas om området kring Kullagård blir ny plats för skola. Hur kan kommunens tjänstemän och politiker bestämma över andra på det här sättet? Först säljer kommunen tomtmark på angränsande fastighet Skrea 2:39 till Derome och därefter kommer ni med förslaget att bygga skola på Kullagård. Om nu kommunen så gärna vill ha en skola i Skrea kyrkby varför då sälja sin egen mark för att därefter utöva tvång för att köpa mark från grannarna?

Det finns redan en befintlig skola i Heberg, Söderskolan. Varför inte använda den? I den uppdaterade FÖP:en har ni föreslagit en skola på Lyckans gård. Det låter ju förståndigt att bygga på kommunens mark. Det finns ju även andra områden som kan vara lämpliga för skola t.ex. Skrea Motell. Den marken är redan förstörd.

Dagvattnet är inte löst. I området kring Lilla Hansagård skriver ni att dagvattenfrågan måste lösas först. Varför skriver ni inte ett ord om detta när det gäller marken på Kullagård? För den mark som ni vill bygga en skola på så är dräneringarna koplade till Hulabäcken som går genom Ringsegård och därefter ut i havet.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Det dokument som behandlar alternativ placeringar av skola i Skrea beskriver att marken Kullagård inte ägs av kommunen utan antingen måste köpas eller lösas in för att kunna användas. Beskrivningen baseras på att kommunen vet att markägaren inte är intresserad av att använda marken till annan användning. Det är olyckligt om det tolkas som att marken verkligen kommer att lösas in varför vi beaktar era synpunkter i att förtydliga formuleringen så att detta framgår. Förslaget är ändå att marken kvarstår för ett viktigt samhällsintressen, som alternativ skoltomt. Detta för att om marken skulle planeras för annan markanvändning av markägaren är det, det som den långsiktiga användningen bör vara.

Vi beaktar dock markens höga värde för jordbruksmarksanvändning genom att föreslå att man tar bort alternativet för bostadsanvändning.

10.10 Tånga 2022-05-03

För bilagor, se originalyttrandet.

Med anledning av pågående granskning önskar vi framföra följande framför allt med avseende på trafiksituationen utmed Varbergsvägen.

1. Bakgrundsmaterial

Tillgängligt underlagsmaterial i form av Trafikplan 2015 (antagen av Kommunfullmäktige 2015-04-28), Åtgärdsvalsstudie Tångarondellen VÄG 154 och väg 767 (koncept 2015-05-12), Åtgärdsvalsstudie Väg 767 Falkenberg, (2019-11-18), samt Underlagsrapport Trafik FÖP 21 02 22, talar samtliga för att all förtätning utmed Varbergsvägen är olämplig då det redan finns påtagliga problem med trafikföringen framför allt i anslutning till Tångarondellen.

1.1. Trafikplan 2015 (bilaga 1, utdrag)

I trafikplanens avsnitt om kollektivtrafiken på sidan 50, konstateras att ”Även på Varbergsvägens nordligaste del och vidare genom Tångarondellen finns köproblemen, men här bedöms det svårare att hitta realistiska förbättringar. Biljetthanteringen medför också - särskilt i tider med stort inslag av turister - problem med körtider och tidtabellshållning. De ovan nämnda problemen på bussens körväg gäller genomgående det allmänna vägnätet, och förslag till åtgärder och **fortsatta utredningar** redovisas därför i kapitel 9 Biltrafiksystemet.”

På sidan 55-57 redovisas flera förslag till fortsatta utredningar. En av dess berör Tångarondellen. Det sägs således på sidan 57 att, ”Tångarondellen inklusive korsningarna på Kringleden med Långåsvägen och Sömmerskevägen. Nya trafikräkningar (se kapitel 4.3) samt planer på handelsetablering pekar på betydligt kraftigare öknings av trafikbelastningarna än vad som tidigare bedömts som sannolikt. Utredning har inletts för att brett belysa möjligheterna att hantera den förändrade trafiksituationen.”

Den utredning som sägs ha inletts torde syfta på Åtgärdsvalsstudie Tångarondellen. Se nedan under avsnitt 1.2.

1.2. Åtgärdsvalsstudie Tångarondellen Väg 154 och väg 767, Koncept 2015-05-12 (bilaga 2)

Rapportens innehåll är talande. Tångarondellens begränsningar är uppenbar och kräver åtgärder. I sammanfattningen på sidan 4 sägs att

”Trafiksituationen vid Tångarondellen är komplex av flera skäl:

- *Falkenbergs viktigaste busslinje Linje 10, Stationsbussen, kör genom rondellen.*
- *Busslinje 10 är extra känslig för förseningar på sin väg mot stationen då tågen inte väntar på att bussen hunnit till stationen.*
- *Väg 154 är av riksintresse och väg 767 av regionalt intresse. Dessa vägar fungerar också som omledningsväg för E6.*
- *Räddningstjänsten ligger i nära anslutning till Tångarondellen.*
- *Tångarondellen fördelar trafiken till Falkenbergs centrum.*

.....
Arbetet bedrivs nu närmast vidare genom att Falkenbergs kommun och Trafikverket utarbetar ett ställningstagande där de gemensamt beslutar om vilka åtgärder som skall genomföras, i vilken ordning, vem som ansvarar för vilken åtgärd, hur de skall finansieras och om fortsatt hantering av respektive åtgärd. ”

I avsnittet **”Ställningstagande och fortsatt hantering”** på sidan 26 sägs att

”Falkenberg och Trafikverket bör gemensamt snarast besluta om vilka ombyggnader som bör göras, hur de skall finansieras, i vilken ordning de skall genomföras och vilka ytterligare utredningar som bör genomföras.

Antingen tas en ny utgåva av denna åtgärdsvalsstudie fram i samband med ställningstagandet eller så kommer ställningstagandet presenteras i ett eget dokument.”

Vår kommentar: Trots den höga angelägenhetsgraden har det ännu inte **sju år senare** inte presenterats någon uppdaterad åtgärdsvalsstudie eller något annat dokument.

å sidan 9 hänvisas till en PM enligt följande

”Stationsbussen (linje 10) PM beträffande åtgärder som medför ökning av framkomlighet och regularitet, 2014-09-08:

Den ansträngda trafiksituationen vid Tångarondellen och framkomlighetsproblemen för buss 10 har behandlats i ett flertal utredningar, bland annat i ett PM med förslag på åtgärder för att förbättra framkomligheten för buss 10. Busslinje 10, även kallad Stationsbussen, går från regionbussterminalen i centrala Falkenberg via Stortorget och Varbergsvägen till järnvägsstationen (Falkenbergs station), en sträcka på ca 2,65 km. Busslinjen utgör en avgörande del av stadens kollektivtrafikförsörjning, den står för den dominerande delen av resandet med stadsbussar, och resandet har ökat kraftigt sedan stationen togs i drift sommaren 2008. Bussförbindelsen ses som en del av tågresan, således gäller giltig tågbiljett även som biljett på busslinjen.”

Vår kommentar: Kan problemen beskrivas tydligare?

1.3.Åtgärdsvalsstudie Väg 767 Falkenberg (bilaga 3, utdrag)

I den fastställda åtgärdsvalsstudien sägs följande på sidan 9 angående Tångarondellen

”Tångarondellen

Strax norr om denna studies avgränsning ligger den s k Tångarondellen. År 2015 arbetade Falkenbergs kommun med en åtgärdsvalsstudie för cirkulationen och området däromkring, men den blev aldrig avslutad. På tjänstemannanivå drogs i det arbetet slutsatsen att det behövs åtgärder som bidrar till att minska den förväntade trafikökningen i området, omfördela biltrafik till andra färdmedel, omfördela biltrafik till andra vägar, effektivisera dagens trafiknät och öka kapaciteten i dagens vägnät. Man konstaterade också att handelsområdet Dalkullan, nordväst om Tångarondellen, inte bör utökas mer än i gällande detaljplan eftersom Tångarondellen då skulle bli överbelastad. Möjligheten att göra cirkulationen dubbelfilig diskuterades. Studien landar inte i något tydligt förslag utan menar att en sådan åtgärd behöver utredas mer eftersom dubbla körfält skulle innebära ökad risk för högre hastigheter och fler incidenter med påkörningar än med dagens utformning. Arbetet ledde till att pågående detaljplanearbete för Dalkullan 1 med ytterligare handel avslutades.”

Vår kommentar: Det framgår med väldig tydlighet att trafiksituationen vid Tångarondellen inte är hållbar. Konkreta lösningar på problemet saknas. En logisk slutsats borde vara att undvika all förtätning utmed Varbergsvägen (F24-26).

1.4. Underlagsrapport Trafik FÖP 21 02 22 (bilaga 4, utdrag)

I rapporten redovisas på sidan 10-11 bristerna i dagens trafiksystem med avseende på kollektiv- respektive biltrafik. Även här framgår det att det är problem i **Tångarondellen**. På sidan 10 sägs angående kollektivtrafiken att *”Bussarna fastnar under maxtimmarna i bilköen mot Tångarondellen.”* På sidan 11 sägs att *”Köer och störningar i framkomligheten har under senare tid blivit kännbara även i Tångarondellen, under högtrafiktid morgon och eftermiddag. I denna strategiska punkt korsas den största infarten till staden, väg 154 mot Ullared och E6, av väg 767. En kringled som bland annat fördelar ut trafik till övriga infarter. Störningarna har fått betydelse särskilt för stationsbussar på väg till stationen genom att det hänt att tågavgång har missats till följd av att bussen fastnat i köer. (Trafikplan 2015).”*

Vår kommentar: Blundar kommunen för sitt eget underlagsmaterial?

2. Övrigt underlag (detaljplan för Serum 9 m.fl.)

Vi är även berörda av detaljplanearbetet för Serum 9 m.fl. och har i det sammanhanget stött på alternativt tagit fram handlingar med bäring den fördjupande översiktsplanen för Falkenbergs stad. Dessa handlingar återges/kommenteras i det följande.

2.1.Trafikverkets yttrande 2019-10-11 (bilaga 5)

Enligt granskningsutlåtandet hänvisar Trafikverket på sidan 3 till sitt samrådsyttrande 2017 där de säger att *”.....att planförslaget bör vara med i kommunens pågående Trafikanalys av väg 767. Väg 767 vid Tånga cirkulations- plats har befintliga brister och den ökad trafikflöde kommer att fördärva situationen.”*

Trafikverket fortsätter ”.....Väg 767 och väg 154 ingår i den funktionellt prioriterad vägnätet för kollektivtrafik och dagliga personresor. Vid planering av bostäder eller verksamheter som innebär ökad trafik på en funktionellt prioriterad väg är det extra viktigt att se till att tillgängligheten utmed vägen inte påverkas negativt, exempelvis vid nya och befintliga anslutningar till funktionellt prioriterad väg.”

Trafikverket avslutar med följande ”.....är väldigt medveten att väg 767 vid Tånga cirkulationsplats har befintliga brister och **ökad trafikflöde kommer att för-därva situationen.**

Kommuner bör ta hänsyn till befintliga brister i kommande exploatering.”

Planförfattaren kommenterar enligt följande: ”*Noteras. **Synpunkterna skickas till Hållbarhetsavdelningen** och Kultur-fritids-och teknikförvaltningen.”*

Vår kommentar: Vi önskar påminna Hållbarhetsavdelningen om detta.

2.2.Hallandstrafiken (bilaga 6)

Vi har även varit i kontakt med Hallandstrafiken som uppenbarligen har stora problem med framkomligheten på Varbergsvägen redan idag. De beskriver situationen enligt följande ”***Dagens trafikflöde på Varbergsvägen gränsar till ohållbar enligt principerna för kollektivtrafikstråk. Ökat flöde skulle vara direkt ohållbar för kollektivtrafiken.***

Vår kommentar: Hallandstrafikens uppfattning om trafiksituationen utmed Varbergsvägen får anses var mycket tydlig.

3. Slutsats

Mot bakgrund av de problem som beskrivs i avsnitten ovan känns det varken ansvarsfullt eller seriöst att föreslå förtätning utmed Varbergsvägen (Förtätningssområde F24-26).

4. Felaktighet i handlingarna

Vi har via kommunens kontaktcenter erhållit handlingar rörande Falkenbergs kommuns beslut om stadsdelsindelning. Enligt kontaktcenter beslutades gällande stadsdelsindelning av kommunstyrelsen 1992-08-11 § 351. En tolkning av detta beslut har erhållits från kommunens serviceförvaltning och bifogas detta yttrande som bilaga 7. Vi föreslår att kommunen i presentationen av den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad utnyttjar den av kommunen beslutade stadsdelsindelningen. Utnyttjande av korrekta benämningar underlättar för alla parter både nu och i framtiden.

Vi har inte studerat alla handlingar i detalj men kan konstatera följande:

- I avsnitt 5.7 beskrivs centrum. Rätt benämning på centrumområdet är Innerstaden.
- I avsnitt 5.8 Arvidstorp sägs att ”*Två stora utvecklingsområden är gamla Wessels (Coop) och kvarteret runt Argus.*” Argus torde vara beläget inom Innerstaden.
- Omvandlingsområdet ”Vessels” redovisas både inom inom Arvidstorp (avsnitt 5.8, sidan 31-32) och Tånga (avsnitt 5.9). Rätt område torde vara Tånga.

• I avsnitt 5.9 (sidan 33) beskrivs att området Tånga ”*uppfattas ofta som lite mellan Arvidstorp och Östra gärdet*”. Det är inte konstigt för det är just där Tånga är beläget.

Förtätningssområdena F25-26 (som vi för övrigt anses bör strykas enligt ovan) upp- ges i avsnitt 5.14 (sidan 48) vara beläget inom Östra Gärdet och Fajans. Rätt om- råde torde vara Tånga.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Om man inte bygger en stad tät så underbyg- ger man ett system när man behöver använda bilen och där vi hela tiden måste bygga för en växande biltrafik.

10.11 Tånga 2022-05-04

För bilagor, se originalyttrandet.

Med anledning av pågående granskning önskar vi framföra några synpunkter som rör förslag till ny fördjupad översiktsplan.

Innehållsförteckning

1. Motiveringar saknas.
2. Olämpligheten att förtäta utmed Varbergsvägen är uppenbar.
3. Trafikbuller.
4. Luftföroreningar
5. Slutsats

1. Motiveringar saknas

Det första som väcker vår uppmärksamhet, som boende på Varbergsvägen, är hur man så svagt, närmare bestämt obefintligt, motiverat föreslår förtätning i villaområ- det utmed Varbergsvägen. Förtätning i befintliga bostadsområden, i synnerhet villa- områden, är ett stort ingrepp på det utpekade områdets karaktär som därför kräver välgrundade motiveringar för att på ett bra sätt kunna genomföras. Detta gäller i synnerhet när förtätningen avser fler våningar än vad som finns i ett område i fråga och när byggnadsstilen dessutom avsevärt avviker från byggnadsstilar på befintliga hus.

Jag kommer inte här och nu gå in på alla felaktigheter och motsägelsefulla uppgif- ter, men det är anmärkningsvärt hur det kan skrivas så motsägelsefullt i de olika do- kumenten som rör förslaget till den nya fördjupade översiktsplanen. Baserat på de uppgifter som framkommer, torde det vara mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att bilda sig en korrekt uppfattning av vad som gäller. Således blir planen svår att tyda och följa, och är som bäddat för problem längre fram i det fall förslaget skulle godkännas i befintligt skick.

2. Olämpligheten att förtäta utmed Varbergsvägen är uppenbar

För den som är oinsatt kan det te sig som en klok idé att förtäta utmed Varbergsvä- gen. Den som är mer insatt, håller definitivt inte med. Varbergsvägen är inte bara huvudförbindelsen mellan Falkenbergs centrum och E6:an, utan även mellan cent- rum och Falkenbergs tågstation. Varbergsvägen är likaledes huvudförbindelsen för- Hallandstrafikens stationsbuss, linje 1.

Varbergsvägen är Falkenbergs första infartsled på norra sidan av Ätran, och fanns redan på 1400-talet (Källa: *Annerstedt, L. 1985. Falkenbergs historia. Sällskapet Kulturfrämjandet 40 år: jubileumsskrift: med bidrag till Falkenbergs historia.*). Varbergsvägen finns tydligt med på kartor från tidigt 1800-tal med hus vid sidan av vägen, som exempelvis *"Belägenheten af Falkenberg"* från 1813, utgiven av Nils Gustaf Werming, eller *"Falkenberg med dertill lydande egor"* från 1855 av A.M. Lundberg. Det finns många fler exempel, men tydligt är att Varbergsvägen har hängt med under århundraden som Falkenbergs huvudsakliga infartsled.

Trots detta har stadsarkitekterna genom åren varken breddat Varbergsvägen eller anlagt en annan modernare, bredare, väg med större kapacitet. Under många år fanns det i diskussionen och planeringen med en ny infartsled kallad Garvareforsleden (under senare tid kallad Tångaleden), men planerna skrotades så småningom mot att Varbergsvägen moderniserades och försågs med en gång- och cykelbana längs med vägens västra sida. Kapaciteten för fordon förblev dock ungefär densamma som tidigare.

En inte helt orimlig anledning till varför Varbergsvägen aldrig breddades och moderniserades till en riktig infartsled med hög kapacitet, kan vara att vägen sedan tidigt 1900-tal kantas av villor, varav flera väldigt vackra och kulturhistoriskt värdefulla. En breddning av Varbergsvägen skulle kräva väsentligt intrång på fastigheter längs hela Varbergsvägen och förmodligen också rivning av många tillhörande villor.

Varbergsvägen är i sin utformning helt enkelt inte anpassad för högre trafikflöden än vad där är idag – Falkenberg har växt, men inte Varbergsvägen. Trafiksituationen är, tvärtom, redan mycket ansträngd och rentav ohållbar vissa tider på dygnet då antalet trafikrörelser bara växer, liksom köerna och problemen därav. Och som ett resultat av detta även trafikbuller och luftföroreningar, för att inte nämna risken för olyckor.

Dock är Varbergsvägen i sig inte hela problemet. Anslutningarna till Varbergsvägen är möjligen de riktigt svaga punkterna som ordentligt förvärrar situationen, så som exempelvis Tångarondellen eller korsningen Varbergsvägen/Lasarettsvägen.

Några relevanta citat som tydligt visar olämpligheten med förtätning i område "F24" och "F25" utmed Varbergsvägen:

"Trafikverket anser att planförslaget bör vara med i kommunens pågående Trafikanalys av väg 767. Väg 767 vid Tånga cirkulationsplats har befintliga brister och ökad trafikflöde kommer att fördärva situationen."
– Trafikverkets yttrande 2017-07-12 om kv. Serum 9 m.fl. (bilaga 1)

*"Infrastruktur
Varken väg 767 eller väg 154 är utpekade som riksintresse i enlighet med § 3:8 Miljöbalken eller primär väg för farligt gods men båda är utpekade som omledningsväg för väg E6/20 – ett utpekat riksintresse."*

Väg 767 och väg 154 ingår i den funktionellt prioriterad vägnätet för kollektivtrafik och dagliga personresor. **Vid planering av bostäder eller verksamheter som innebär ökad trafik på en funktionellt prioriterad väg är det extra viktigt att se till att tillgängligheten utmed vägen inte påverkas negativt, exempelvis vid nya och befintliga anslutningar till funktionellt prioriterad väg. Trafikverkets synpunkter Trafikverket har inget att erinra mot att planförslaget antas men är väldigt medveten att väg 767 vid Tånga cirkulationsplats har befintliga brister och ökad trafikflöde kommer att fördärva situationen. Kommuner bör ta hänsyn till befintliga brister i kommande exploatering.**”
– Trafikverkets yttrande 2019-10-11 om kv. Serum 9 m.fl. (bilaga 2)

Fler citat:

”Dagens trafikflöde på Varbergsvägen gränsar till ohållbar enligt principerna för kollektivtrafikstråk. Ökat flöde skulle vara direkt ohållbar för kollektivtrafiken.” – Hallandstrafikens yttrande 2022-03-25 om kv. Serum 9 m.fl. (bilaga 3)

”Mål och åtgärder i Falkenbergs stad”

”Den i nuläget mest angelägna förbättringen av stadsbusstrafiken gäller framkomlighet och regularitet för linje 10 (numera linje 1), stationsbussen. Eftersom avgående tåg inte kan vänta är känsligheten i tidtabellen särskilt stor för bussar som går från bussterminalen till stationen. De framkomlighetsstörningar och köer som kan uppstå på bussens körväg medför särskilt under högtrafiktid förlängda körtider och risk för att bussen missar tågavgångar. En trafikutredning som har utförts av kommunen pekar på förbättringsmöjligheter på avsnitten bussterminalen-Sandgatan och Holgersgatan förbi Vårdcentralen. Även på Varbergsvägens nordligaste del och vidare genom Tångarondellen finns köproblemer, men här bedöms det svårare att hitta realistiska förbättringar.” – Falkenbergs Trafikplan 2015 (sidan 48-50, kap. 8.2) (bilaga 4, sidan 2 och 4 (bantad pdf))

”Tångarondellen

Bussarna fastnar under maxtimmarna i bilkön mot Tångarondellen.”

[...]

”Köer och störningar i framkomligheten har under senare tid blivit kännbara även i Tångarondellen, under högtrafiktid morgon och eftermiddag. I denna strategiska punkt korsas den största infarten till staden, väg 154 mot Ullared och E6, av väg 767. En kringled som bland annat fördelar ut trafik till övriga infarter. Störningarna har fått betydelse särskilt för stationsbussar på väg till stationen genom att det hänt att tågavgång har missats till följd av att bussen fastnat i köer.”

[...]

”Analysen visar att trafik som ska ut mot motorvägen framförallt belastar väg 767 och 154. Väg 767 är redan idag belastad med vissa framkomlighetsproblemi Tångarondellen. **En ökad mängd trafik här kan komma att leda till större framkomlighetsproblem i framtiden.**” – Underlagsrapport Trafik för FÖP Falkenberg 2021-02-22 (bilaga 5, s. 3 och 4 (bantad pdf))

3. Trafikbuller

Boende i området längs Varbergsvägen är redan hårt ansatta av bullernivåerna som genereras av trafiken på Varbergsvägen, något som redan nu påverkar de boendes hälsa negativt. Förtätning i villaområdet utmed Varbergsvägen skulle förvärra dessa negativa hälsoeffekter avsevärt för alla boende i området, vilket vi i detta kapitel kommer att redogöra för.

Här följer några citat med relevant information som berör oss boende i högsta grad. Källa: Vägledning För Trafikbuller I Planeringen, Göteborgs Stad (bilaga 6)

”Buller och förtätning

*Exponering för höga bullernivåer har hälsoeffekter. Dessa är främst kopplade till stressreaktioner i kroppen. **Buller har därför i forskning kopplats samman med ökade risker för högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar men också under senare tid exempelvis utveckling av diabetes typ 2 och vissa typer av bröstcancer.** Det är alltså viktigt att arbeta med att minimera bullrets ”stressande” effekt på stadens invånare.*

Olika typer av ljud

Precis som att det kan finnas flera olika bullerkällor kan det finnas flera typer av ljud i ett område som behöver beskrivas för att få en bra bild över områdets ljudbild.

*Lågfrekvent buller. Det är viktigt att beakta det lågfrekventa bullret. I trafikmiljöer härrör detta allt som oftast från tung trafik eller möjligen stomljud från tågtrafik. **Busshållplatser kan utgöra en särskild källa då accelererande icke eldrivna bussar genererar lågfrekvent buller. Vid förekomst av lågfrekvent buller av betydelse ska det beaktas i det fortsatta arbetet, exempelvis vid utformningen av byggnaderna, lokalisering av infarter eller placering av hållplatser med mera.**”*

Vi har redan problem med lågfrekvent buller just från exempelvis bussar som skall accelerera iväg från busshållplatserna precis utanför. Detta riskerar naturligtvis att förstärkas ytterligare med byggnader som uppkommit genom förtätning och som reflekterar ljudet tillbaka på de boendes fastigheter. Men förvärringen kommer framförallt från ökad trafik som kan härledas från tillkomna bostäder på grund av förtätning, vilken ytterligare skulle påfresta befintlig trafiksituation, så även situationen för stadsbussarna.

”Vibrationer

Vibrationer i kombination med buller bör ses som särskilt allvarligt. Om buller och vibrationer förekommer samtidigt bör det detta särskilt beaktas i det fortsatta arbetet.”

Detta är också ett problem just i samband med att exempelvis bussar accelererar ifrån busshållplatserna utanför, eller lastbilar som stannar och accelererar i den redan ohållbara trafiksituationen under vissa tider på dygnet, problem som kan härledas till bland annat Tångarondellen. Tillkommande trafikrörelser från förtätning enligt förslag skulle bli ännu en stor källa till accelererande och bullrande fordon, med hälsoskadliga vibrationer som följd.

”Terrängförhållanden

Stora höjdskillnader kan påverka ljudbilden från trafiken genom att större gaspådrag krävs. Detta påverkar särskilt det lågfrekventa bullret.”

Ja just detta problem har vi också i vårt kuperade område, som exempelvis vad beträffar kv. Serum där det skiljer 9 meter bara mellan kvarterets nordvästra och sydöstra hörn. Eftersom Varbergsvägen stiger med många meter utmed vägens sträckning så förstärks naturligtvis bullret, inte minst det lågfrekventa bullret från accelererande bilar som kör uppför vägen. Detta skapar inte bara hälsoskadligt buller utan även hälsoskadliga luftföroreningar. Dessa problem skulle vid ett förverkligande av förtätning i området öka avsevärt med tanke på tillkommande trafikrörelser.

”Påverkan på befintliga bostäders ljudsituation

Det är viktigt att fundera kring hur befintlig bebyggelse inom området eller i närområdet kan påverkas av en exploatering av området. Exempelvis kan ny bebyggelse reflektera buller eller generera mer trafik förbi befintliga bostäder.”

Vad beträffar ovan citat har kommunen inte lagt någon vikt vid vad som här beskrivs. Det finns inga utredningar som visar hur föreslagen förtätning skulle påverka befintlig bebyggelse och vilka olägenheter och hälsoeffekter det skulle innebära för de boende i området. Här har man inte tagit hänsyn till motstående intressen.

Ytterligare några relevanta citat ur Vägledning För Trafikbuller I Planeringen, Göteborgs Stad (bilaga 6)

”Byggnader

*Hur och var byggnaderna placeras samt hur de utformas (exempelvis höjd, bredd, längd mm) har stor inverkan på hur buller sprids inom ett område och därmed på den totala ljudsituationen i ett område, **inte enbart invid bostäderna.***

*Utformning: Hur bebyggelsen utformas har stor betydelse för den slutliga bullersituationen i området. **Exempelvis kan hushöjder, innegårdar, takform mm påverka nivåerna i området i sin helhet.***

Vad beträffar utformningen av byggnader vid förtätning så finns det heller inga riktlinjer satta i förtättningsanvisningarna, varför också bullernivåerna kan påverkas negativt som citatet säger.

Därmed kan kommunen inte heller svara på hur vi villaägare i området skulle påverkas av föreslagen förtätning, vare sig vad gäller bullernivåer eller reflekterad buller.

Men hur vet man då att våra fastigheter inte väldigt negativt kommer bli påverkade av detta, varför vi kommer drabbas av framtida hälsoproblem? Det står klart och tydligt beskrivet vilka risker ökad stress på grund av buller medför. **”ökade risker för högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar men också under senare tid exempelvis utveckling av diabetes typ 2 och vissa typer av bröstcancer”**

Det här är inga sjukdomar som skulle drabba de boende utmed Varbergsvägen första veckan efter en förtätning i området och heller inte första månaden eller kanske ens första året om man har tur. Utan det är långtgående konsekvenser med hälsoproblem som skulle utvecklas över tid för oss som bor här i området, som redan är mycket stressade av ljudnivåerna från Varbergsvägen.

”Eftersom buller har negativa hälsoeffekter är det viktigt att så få som möjligt utsätts för höga bullernivåer i sin boendemiljö. Markanvändningen och utformningen av området och bebyggelsen ska därför alltid eftersträva att det blir så bra som möjligt ur bullersynpunkt både för ny och befintlig bebyggelse. Hur marken disponeras och bebyggelsen utformas har stor betydelse för detta liksom den trafikmiljö som finns i anslutning till planområdet.

Det ska utredas och bedömas vilka åtgärder som är rimliga att vidta för att minimera bullerexponeringen för de boende och skapa goda ljudmiljöer även utomhus.”

– Vägledning För Trafikbuller I Planeringen, Göteborgs Stad (bilaga 6)

Men det utreds och bedöms uppenbarligen ingenting, mer än att det föreslås att förtätning kan ske och att det dessutom är lämpligt.

Vad är motiveringen till att det är lämpligt med hänsyn till exempelvis det vi anför här ovan? Citaten är högst relevanta och uppenbarligen inget påhitt.

”I PBL anges att byggnaderna ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller. Byggnaderna ska dessutom utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.”

– Vägledning För Trafikbuller I Planeringen, Göteborgs Stad (bilaga 6)

Vi anser att kommunen inte har tagit hänsyn till PBL's krav enligt det ovan beskrivna genom att inte lämna relevanta motiveringar till varför förtätning i område ”F24” och ”F25” är lämpligt. Man anser förtätning vara lämpligt, men motiverar inte på vilka grunder. Här saknas dessutom rimliga och logiska motiveringar.

4. Luftföroreningar

Det behöver knappast påpekas att det finns hälsorisker kopplade till luftföroreningar från trafik, både i form av avgaser och partiklar från slitage. Trafikbuller, som föregående kapitel beskriver, är en hälsorisk, luftföroreningar från trafik är en annan.

Även om man bortser från avgaser uppkommer partiklar från slitage, som exempelvis från dubbdäck.

”Vägslitage från användningen av dubbdäck står för en dominerande andel av partiklarna i de väg- och gatumiljöer där halterna är som högst.

Dubbäck river loss mikroskopiskt små partiklar som kallas för PM10. Dessa partiklar är tillräckligt små för att kunna andas in. En del fastnar i luftvägarna, men de minsta kan ta sig ner i lungorna. PM10 består av olika sorters partiklar, bland annat slitagepartiklar och förbränningspartiklar. Partiklar från vägslitage orsakar framförallt luftvägssymtom som irritation, astmaanfall och försämring av kroniskt obstruktiv lungsjukdom (KOL). Världshälsoorganisationen (WHO) slår fast att det finns även ett samband mellan förtida dödsfall och PM10.”

– Naturvårdsverket (bilaga 7)

Förtätning utmed Varbergsvägen kommer också innebära fler parkerade bilar som skall startas kanske varje dag. Kallstartade bilar ger ifrån sig de skadligaste ämnena.

En stor studie från universiteten Berkeley, Carnegie Mellon, University of California och MIT visar när bilar avger mest utsläpp av farliga ämnen – vid kallstarterna.

”När nya bilar var varma behövde de köras 15-50 mil för att matcha de nivåer som släpptes ut under de första 30 sekunderna.”

[...]

”Nästan alla farliga utsläpp i väl fungerande, nya bilar kom omedelbart efter kallstart.

Även felaktiga och äldre bilar behöver köras 10-15 mil för att släppa ut lika mycket som de gör under första minuten vid en kallstart” – säger Greg Drozd, miljöforskare på Berkeley. – artikel av Michael Åhman, auto motor & sport (bilaga 8)

Läsningen är skrämmande. Bilarna släppte under de första 30 sekunderna vid kallstart ut lika mycket skadliga ämnen som samma bilar varmkörda släpper ut under 15-50 mils körning! Det är alltså 150-500 kilometer!

Multiplikerar man dessa tal med hundratals kallstarter om dagen, från bilar som tillkommer på grund av föreslagen förtätning, så förstår man vilken trafikmiljö vi skulle få i våra bostäder utmed Varbergsvägen om föreslagen förtätning blev verklighet.

Det är ingen som har gjort några undersökningar eller bedömningar om dessa hälsofaror för de boendes del som blir mest drabbade av detta. Varför har kommunen inte engagerat sig i detta?

Kommunen har inte tagit någon som helst hänsyn till berörda boende på denna punkt vilket vi anser är nonchalant och hänsynslöst, inte minst med tanke på att de negativa konsekvenserna av ökade trafikrörelser även rör hälsa och säkerhet.

5. Slutsats

Slutsatsen man kan dra av det framförda är att det är definitivt inte lämpligt att förtäta i område ”F24” eller ”F25” utmed Varbergsvägen, åtminstone inte till den grad som föreslås.

Varbergsvägen är en viktig infartsled till Falkenbergs centrum och är redan, uppenbarligen, överbelastad.

Att då fortsätta belasta en redan överbelastad väg är inte bara olämpligt utan vanvetligt. Det finns så att säga inga rimliga och logiska argument som skulle kunna visa att fördelarna med förtätning just i detta område kring Varbergsvägen, överväger de problem som förtätningarna i sig medför.

Förslaget om förtätning utmed Varbergsvägen, i områdena "F24" och "F25" är bevisligen ogenomtänkt och märkbart grundat på en verklighetsfrånvärd uppfattning om områdets beskaffenhet, karaktär och strukturella möjligheter, inte minst med tanke på den redan mycket ansträngda trafiksituationen. Möjligen är det också därför det saknas relevanta, rimliga och logiska motiveringar – det finns helt enkelt inga.

Kommunen borde kunna inse att en förtätning i den form som föreslås varken är lämplig eller möjlig att genomföra på ett bra och lämpligt sätt med hänsyn till hälsa och säkerhet, med de lokala förutsättningar som finns i området. Begränsningarna med den redan hårt belastade Varbergsvägen, och trafiksäkerhetsfrågan, är två sådana exempel. Betydande olägenheter för berörda boende, på grund av för stora volymer och för höga byggnader på trånga ytor, är ett annat.

Yttranden från olika instanser så som redovisat i detta yttrande, visar klart och tydligt att områdena "F24" och "F25" omkring Varbergsvägen inte är lämpliga förtätningsområden vad beträffar trafiksituationen, än mindre lämplig för en så hög grad av förtätning som föreslås i nya, ej färdigställda, översiktsplanen.

Mot denna bakgrund kan det konstateras att en förtätning enligt förslag lämpligen förläggs i andra områden, som har väl fungerande infrastruktur och har utrymme för säkra trafiklösningar samt ökad belastning. Och där det finns större arealer att breda ut sig på, så att bygghöjder, volymer, samt persontäthet inte skapar betydande olägenheter för omkringliggande fastigheter.

Se bilagor.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Om man inte bygger en stad tät så underbygger man ett system när man behöver använda bilen och där vi hela tiden måste bygga för en växande biltrafik.

10.12 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Tånga

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Det är svårt att förstå hur man har tänkt med föreslagen förtätning i område F24 och F25 vilka båda gränsar till den trafikintensiva och ansträngda Varbergsvägen. Alla fastigheter längs hela Varbergsvägen påverkas av ökade trafikrörelser. Varbergsvägen har redan idag en otillräcklig kapacitet. Att man föreslår förtätning utmed och runtomkring Varbergsvägen där tillkommande trafikflöden ytterligare skulle belasta Varbergsvägen, är en bekräftelse på att förslaget är ogenomtänkt och saknar verklighetsförankring. Trafiksituationen vissa tider på dygnet är redan oacceptabel på Varbergsvägen, inte minst i närheten av och mot anslutande vägar så som vid exempelvis Tångarondellen. Varför göra en redan ohållbar situation ännu mer ohållbar? Förslaget är ologiskt och behöver omvärderas!

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Om man inte bygger en stad tät så underbygger man ett system när man behöver använda bilen och där vi hela tiden måste bygga för en växande biltrafik..

10.13 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Något missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Vi är både nöjda och missnöjda med förslaget som det ser ut nu. Vi bor och har verksamhet på Skrea Backe där anledningen till att vi flyttat hit och hela vår verksamhetsidé (prostens pizza, skrea matbruk och skrea backe destilleri samt Lisa Lemke AB med bland annat tv-inspelningar från platsen) bygger på att vi befinner oss i en by där bostäder och lantbruk samt grönområden får existera sida vid sida. Det är en kulturhistoriskt viktig by både om man ser till strukturen samt till biologisk mångfald och fornlämningar. Men det är också en by för framtiden som kan fungera som ett ypperligt exempel på hur bostadsområden kan utformas och fungera för personer som söker sig till ett litet mer landsbygdsnära boende och aktivt väljer att bo nära lantbruk och livsmedelsproducerande areell mark. Finns det något att lära av denna by för hur man kan bygga upp liknande byar på andra platser i kommunen? Områdena runt Skrea Kyrkby och Skrea backe är mycket omtyckta och uppskattade. Områdets omedelbara närhet till mindre skogspartier, ängs- och betesmarker samt de areella näringarna är en avgörande del i attraktionskraften. Byggnationen av Brune kulle har inneburit ett kraftigt ingrepp i naturen vilket gör det ännu viktigare att slå vakt om de kvarvarande grönstrukturerna i och omkring området. Ytterligare exploatering av områdena söder och väster om vägen Skrea backe bör inte tillåtas (ner mot Kullagård, ner mot lilla hansagård, kull etc) I flera av gårdarna runt Skrea har småskalig livsmedelsproduktion utvecklats och ytterligare initiativ är under utveckling. För att detta ska kunna fortlöpa är det viktigt att gårdarna med sina omkringliggande miljöer får finnas kvar. Åker-, ängs- och betesmarker i direkt anslutning är en förutsättning för att kunna skapa och utveckla dessa småskaliga verksamheter. Lokal och småskalig odling och livsmedelsförädling är en viktig del för att nå målen i den nationella livsmedelsstrategin. Miljöerna utgör också viktiga delar för den biologiska mångfalden och skapar förutsättningar för pollinerare. Nuvarande förslag för Skrea och Ågård tar på ett bra sätt hänsyn till verksamheterna och miljöerna i området. Flera av verksamheterna med inritning på besöksnäring bygger på att verka i en areell miljö och ytterligare exploatering av området skulle ha en kraftigt negativ inverkan. Det är också viktigt med en tydlig och långsiktig plan för området som skapar förutsättningar så att fler vågar investera och utveckla sina gårdar mot verksamheter kopplade till besöksnäring och livsmedelsförädling. Däremot känner vi en stark oro över förslaget att Kullagård ska göras om från viktig betes- och åkersmark till skola och bostäder. Lantbruket idag är extremt utsatt om man ser till flera faktorer. Dels rådande världsläge där vi i nuläget inte vet effekterna av kriget i Ukraina på lång sikt. (t ex bristen på utsäde i framtiden??) Dels kan vi med torkan från 2018 i ryggen se att tillgången till betesmark är av oerhörd vikt för att lantbruk ska överleva. Dels finns det ett stort behov att öka mängden svensk livsmedelsproduktion för att vara mindre sårbara för framtiden. (Idag importerar vi hälften av våra livsmedel generellt i landet)

Många lantbrukare känner sig idag utsatta och ser på sin framtid med osäkerhet då mark avsedd för areell näring för bete- och åkersmark många gånger också är väldigt attraktiv mark för exploatering av sålda tomter och bostäder. Vad händer när t ex en mark som av lantbrukaren arrenderats av en äldre granne läggs ut till försäljning på grund av att grannen blivit gammal och flyttat eller dött? Då kanske det inte är lantbrukaren som har den största plånboken utan ett byggföretag som väljer att sälja tomter istället för att arrendera ut till lantbrukaren. Vi måste stärka lantbrukarnas säkerhet och tro på framtiden om vi vill ha kvar unga lantbrukare i Falkenberg. Därför känns det oerhört viktigt att ta bort förslaget som ligger för Kullagård, och ha kvar areell mark söderut så som förslaget ser ut.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Vi håller med om att jordbruksmarken är viktig och i diskussionerna med LRF resonerade kommunen sig fram till att inte ta större jordbruksmarksområden i Skrea med omnejd i anspråk. Däremot kan mark för viktiga samhällsintressen behöva avsättas, där skola är ett av dem. Detta för att tillgodose att barn har nära till skolverksamhet dit de kan ta sig själva, och inte behöva skjutas med bil eller buss till detta. För att garantera att det verkligen finns mark för en skola kan flera alternativa områden behöva pekas ut. Som vi dock tidigare påpekat så finns det en frivillighet i att vilja upplåta sin mark/sälja marken till annan verksamhet än den används till idag. Förslaget är därför att marken kvarstår som alternativ användning för skola.

Vi beaktar dock era synpunkter i det att vi föreslår att man tar bort alternativ användning för bostäder i Kullagård..

10.14 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Vi bor i Skrea Kyrkbys gamla församlingsgård, Solgården Skrea 6:31. Vi har haft gården som sommarhus sedan 2004 och flyttade hit permanent 2008. Vi ser att området runt oss utvecklats och blivit en levande stadsdel. Men vi ser också att det finns många värden att vara rädda om. Den moderna tanken att vara en brygga mellan landet och staden, med fint företagande, matkultur, gårdar i samklang med övrig befintlig bebyggelse, gröna lungor och promenadstråk är något som är en glädje för många. Platsen har blivit en destination för många att uppleva, men också vårt naturliga ansikte mot söder. Det småskaliga matproducenterna, möjlighet till att bedriva forskning runt mat och agrikultur, fortsätta att låta området vara ett kluster för innovation och låta de gårdar som finns kvar få utvecklas och blomstra, tillsammans med befintliga bostadsområden, tycker vi är hållbart och modernt. Allt i samklang med områdets själ och kulturlandskap.

Den utvecklingen är vi rädda om. Vi har framtidstro, att om vi är rädda om vårt vackra Skrea Backe, så kommer platsen fortsätta att utvecklas, vara till glädje för många med sin vackra miljö, beteshagar, restauranger. Gårdarna med sina planer på att bli handelscentrum för lokal mat, utveckla saluhallar, odling av innovativ mat, kommer kunna fortsätta att göra verklighet av sina drömmar En oslagbar mix av stad och land. Modern utvecklig av då och nu. Därför tror vi att om man förtätar platsen runt Skrea Kyrkby ytterligare, bygger man bort den själ som finns kvar. Det som är unikt för platsen försvinner. Eller för att avsluta mer konkret; De få gröna ytor som finns kvar i området (tex. "Kohagen", Bäckagård och fårhagarna mellan Prästgården och Bonnagård) bör definitivt bevaras som en motvikt till den massiva inflyttning som redan skett på Brunekulle, annars exploaterar vi bort hela själen i området och skapar en alltför tätbebyggd plats där återhämtning och trivsel för boende ej längre är möjlig. Därför tycker vi att det nuvarande förslaget för Skrea och Ågård tar fint hänsyn till de befintliga verksamheterna och miljöerna i området, och kommer främja utvecklingen på ett hållbart sätt.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Dessa områden föreslås inte för exploatering.

10.15 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Med tanke på utvecklingen i vår omvärld är jordbruksmark och betesmark ovärderlig för framtiden. Att i hög grad vara självförsörjande och samtidigt värna miljön är ett högre stående mål än kortsiktig vinning i byggnation och exploatering. Skrea, Skrea Backe och Skrea Kyrkby med omnejd bör bevaras såsom såväl småskalig som storskalig jordbruksmark. Förslaget tar detta i beaktande vilket vi som boende i området därmed ser positivt på.

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Dessa områden föreslås inte för exploatering.

10.16 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket nöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Min fru, jag och min dotter flyttade hit för 2 år sedan lockade av den lantliga idyll med grönområden, ko och fårhagar, Prostens Pizza och Skrea matbruk som finns här i vår omedelbara närhet. Fick igår reda på att Göteborgs stift har storstilade planer på bebyggelse av i stort sett allt som finns kvar av idyllen. Jag har stannat kvar i svenska kyrkan till skillnad från många andra jag känner då jag känt att dom representerar en bra motvikt till resten av samhället där det går allt fortare och allt verkar handla om pengar. När vi byggde vårt hus för två år sedan skulle mkt hänsyn tas till kyrkans omfattande önskemål beträffande t.ex. färg på hus och tak m.m. Det fick inte sticka ut för mycket. Hur kan man nu då presentera en plan för området som verkligen sticker ut, på en dåligt sätt för vår närmiljö. Syftet kan ju enbart vara ekonomiskt då det strider mot deras egna tidigare önskemål för området. Funderar faktiskt på att gå ur kyrkan om detta, Gud förbjude, skulle genomföras. Således nöjd med förslaget som nu ligger!

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter..

10.17 2022-05-04

Vilket område tycker du till om?

Vinberg, Vinbergs hed och Vinåns dalgång

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Varken nöjd eller missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Bra, att Falkenberg kan utvecklas utmed v.154 österut. Tror dock inte att det kan bli så många tomter på Knavagårdsområdet som beskrivningen presenterar och synd att det är produktiv och väl upparbetad jordbruksmark som tas i anspråk. Skulle själv inte välja en tomt på Knavagårdsidan då det är ett blåsigt ställe och naturliga strövområden fattas. Mitt förslag är att kommunen utvidgar vyerna och betraktar den mark som är utmed gamla 154-an , från Cortina till Töllstorp i nordöst . Under och utmed före detta v.154 finns bef kommunalt avlopp och vatten, el och fiber. Vägen är bred och i gott skick. Utmed vägen finns redan spridd bebyggelse. Vägen har två utfarter till v 154. Cykelled är under anläggande. Området är naturskönt och närbeläget till strövområden, fiske , golfbana och är dessutom skyddat för oväder och blåst. Många har redan valt detta område för boende och störs måttligt av trafikbuller. Området är sedan några år klassat som vattenskyddsområde och därmed stämpelat som ett som blivit svårigen brukbart och olönsamt som jordbruksmark. Det är sådan mark som borde ingå i FÖP-en !!!!!

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Marken för vattenskyddsområdet har till de största delarna undantagits från exploatering. Därför har kommunen valt att lägga tänkt bebyggelse väster om gamla väg 154. Att anlägga ny bebyggelse på av er föreslagen plats är inte ur andra hållbarhetsaspekter (som närhet till service, elnät, vatten och avlopp med mera) gångbart. Marken för föreslagen bebyggelse är också jordbruksmark varför avvägningen mot jordbruksmark kvarstår oavsett vilket område man väljer.

10.18 2022-05-12

Vilket område tycker du till om?

Skrea och Ågård

Hur nöjd eller missnöjd är du med förslaget för det område som du nu tycker till om? Tänk på att vår plan sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Mycket missnöjd

Berätta varför du tycker som du gör. Vad som är bra och vad som kan bli bättre för området du nu tycker till om?

Att påbörja husbygge i ett mångtusenårigt kulturlandskap utan att kartlägga tidigare bebyggelse och undersöka fornlämningar är historielöst och ovärdigt. Skrea kyrkby har haft gårdar, odlings och betesmark sedan minst 3000 år och är mycket äldre än Falkenbergs stad. Här har bostadsbyggande påbörjats utan hänsyn till historia och kultur. Bostäderna har börjat byggas tätt inpå kyrkan och gamla hus utan att något skönhetsråd varit inkopplat. Det ser redan nu ostrukturerat och planlöst ut. Vad finns för planer för området (det handlar inte om de vaga planer på 30 års sikt som beskrivs eftersom husbyggandet redan är igång) Vissa hus står tydligen på mark som tillhör intilliggande gårdar. Är det enskilda byggherrar som var för sig fått tillåtelse att smälla upp några hus här utan samordning sinsemellan? Annan information saknas. Att bygga ny skola/förskola i området när Söderskolan ligger precis i närheten känns även det oplanerat. Vem ser till att bebyggelsen passar in i miljön? Vad är den långsiktiga visionen?

Kommentar:

Tack. Vi noterar era synpunkter. Planläggning sker genom markägares intresse att utveckla sin mark till annat än vad den i dagsläget används till. Eftersom alla markägare inte finner intresse av att exploatera marken samtidigt så innebär det att exploatering av mark inte sker överallt samtidigt. Utvecklingen i Skrea kyrkby bottnar i den fördjupade översiktsplanen/delöversiktsplanen för Falkenbergs centralortsområde som togs fram 2007. Samtliga områden som exploaterats i Skrea är utpekade i den fördjupade översiktsplanen. Den togs fram på samma sätt som den som håller på att tas fram nu, vilket innebär att man hade minst två möjligheter att tycka till vid det framtagandet.

11. STÄLLNINGSTAGANDE - FÖRSLAG TILL REVIDERINGAR

Följande revideringar/ kompletteringar föreslås:

Allmänt

- *Riksintresse Väg E6 och väg 154. Kommunen förtydligar sitt resonemang kring hur kommunen ska hantera trafikflödet till följd av föreslagen exploatering.*
- *Kommunen förtydligar i materialet hur ökade trafikflöden kommer att påverka framkomligheten.*
- *Riksintresse Natura 2000. Beskrivningen förtydligas ytterligare vad det gäller vilka påverkansfaktorer. I samrådet kompletterade kommunen med vilka försiktighetsåtgärder kommunen planerar för inte riksintresset ska påverkas negativt.*
- *Klimatanpassning. Kompletteras med vad utredningarna baseras på för scenarios. Klimatanpassningsplanen bifogas som underlags-material till FÖPen. Texten förtydligas angående både ny och befintlig bebyggelse.*
- *Jordbruksmark. Texten inarbetas och konkretiseras ytterligare.*
- *Ytterligare en genomgång görs för att säkerställa att de områden som är tillräckligt stora för att kunna hysa bostadsbebyggelse plus förskola har skrivning om förskola.*
- *Mångfunktionell bebyggelse. Konkretisering görs att eventuell handel är så kallad Business to Business – handel.*
- *Viktiga ställningstaganden/Förtätning och att växa inifrån och ut kompletteras med framtagen preliminär utbyggnadsordning.*
- *Huvudmannaskap. Definitionen ”Allmän väg” förtydligas.*
- *Frågan om gatubelysning i detaljplan förtydligas i PM angående huvudmannaskap.*
- *Text under Ny grönstruktur i strukturbilden förtydligas i att det illustrerar att vid nybyggnad krävs att sammanhängande grönstruktur bildas.*
- *Vad det gäller förhandsbesked anger FÖPen att exploatering i utbyggnadsområden ska föregås av detaljplaneläggning. Texten ges ytterligare förtydligande.*
- *Samtliga områden ges ännu en genomgång för att tillse att det uppmärksammas vilka som berörs av någon typ av störning.*
- *Miljökonsekvensbeskrivning och förorenade områden. Komplettering sker.*
- *I utbyggnadsområdena norr om staden skrivs in att en ny större tryckavloppsledning måste till för att områdena ska kunna byggas ut.*
- *Vad det gäller återvinningsstationer och behandlingsanläggningar förs text in under Det här behöver vi ta hänsyn till/ Hälsa och säkerhet.*
- *PM angående placering av skola i Skrea förtydligas vad det gäller formulering om inlösen så att det tydligt framgår att marken kommer att kunna användas för annat ändamål än jordbruk endast på markägarens initiativ.*

Västra Gärdet

- *I område 409, Gamla banvallen, läggs in att planerna på nytt ett huvudledningsstråk för dricks- och spillvatten i reservatet för tidigare järnväg genom Falkenberg sammanfaller med planerna på ett promenad- och cykelstråk. Den planerade sträckningen för huvudledningsstråk är från Hjortsberg till Stafsinge.*

Hamnområdet

- *Grönstruktur 421 tas bort.*
- *Område F10 kompletteras med text om att området kan som alternativ till bostäder även kan innefatta service eller icke störande verksamhet. Här avgör närheten till befintliga bostäder vad området kan utvecklas till.*

Skogstorp och Smedjeholm

- *Förtydligande görs att reningsverket har företräde men att inga förändringar görs i utbredningen av Strandhagaområdet.*
- *Inom Norra Kroka och Smedjeholms gård förtydligas att handel är så kallad Business to Business handel.*

Tånga

- *F25 kompletteras med förskola.*

Stafsinge

- *I Stafsinge prästgård skrivs in att området kräver utbyggnad av ett ny större spillvattenledning för att kunna byggas ut.*

Västra Tröinge samt Stålagård

- *Komplettering görs i texten till verksamhetsområden angränsande till väg 154 och E6 att dessa områden utvecklas med stor omsorg gällande val av etableringar och utformning.*
- *Handel förtydligas till så kallad Business to Business handel inom Krämaregård.*

Skrea och Ågård

- *Kullagård. Området pekats ut enbart för Skola och annan samhällsservice och avskrivs som potentiellt område för bostäder.*

Hållbarhetsavdelningen föreslår att planhandlingarna efter gjorda revideringar antas av kommunfullmäktige

HÅLLBARHETSAVDELNINGEN

Sofia Hedberg Broberg
Översiktsplanerare

Samrådsredogörelse
Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad