



**Falkenbergs
kommun**

Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad Falkenbergs kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Upprättad 2021-01-25

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.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad har varit och är en process som inleddes med insamlande av information och framtagande av underlag och utredningar. Inhämtande av information och underlag skedde bland annat genom en tidig dialog med vägföreningar/samfällighetsföreningar, kyrkosamfund, idrottsföreningar och hembygdsföreningar. Dessutom fördes diskussioner med unga genom UngFBG och en gymnasieklass.

Arbetsgruppen koncentrerade sig sedan på framtagandet av en utvecklingsinriktning i form av en strukturbild. Den visar på funktioner och funktionella samband avseende bebyggelse, natur och friluftsliv samt kommunikationer. Om denna beslutade kommunstyrelsen 2019-12-03 (§ 333)

Efter det har arbetsgruppen, utifrån underlagsmaterial, utredningar och strukturbilden, tagit fram tänkt mark- och vattenanvändning de närmaste trettio till femtion åren för Falkenbergs stad. Under tiden har arbetsgruppen även fört diskussioner med kommunstyrelsens arbetsutskott. Resultatet illustreras i en mark- och vattenanvändningskarta med tillhörande beskrivande texter. Konsekvenserna beskrivs i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Förslaget till FÖP har under samrådtiden 2021-05-17 till 2021-07-19 (förlängd till 2021-08-31) varit tillgänglig på kommunens hemsida samt via papperskopior utanför kontaktcenter.

Samrådet annonserades i Hallands Nyheter 2021-05-17 och på digital kommunal anslagstavla 2021-05-17. Brev med information om den fördjupade översiktsplanen har sänts till markägare inom området. Planförslaget har även remitterats och sänts för kännedom till myndigheter m fl enligt utsändningslista. Information har även spridits via Facebook, via kommunens hemsida, via nyhetsbrev för de som anmält sig till detta. Vidare har vi aktivt sökt upp en högstadielklass samt att arbetsgruppen varit ute på sta'n och delat ut information.

Tre digitala samrådsmöten hölls 2021-05-20, 2021-06-01 samt 2021-06-10.

Samtliga yttranden som kommit in till kommunen under samrådstiden presenteras i denna samrådsredogörelse. Angivet datum är ankomstdatum.

SAMMANFATTNING

Under samrådet inkom 147 yttranden. Inkomna synpunkter berör främst hamnområdet, exploatering av jordbruksmark, förtätning och grönstruktur. Många yttranden berör också viljan till att Falkenbergs stad ska växa alternativt att Falkenbergs stad ska bevaras som idag och inte växa mer.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Länsstyrelsen	4
2. Övriga statliga och regionala organ	28
3. Grannkommuner	52
4. Kommunala nämnder	53
5. Kommunala bolag.....	82
6. Kommunala förvaltningar	89
7. Politiska partier	91
8. Företag	101
9. Intresseorganisationer, föreningar m fl.....	129
10. Markägare	147
11. Privatpersoner	166
12. Ställningstagande – förslag till revideringar	212

Övergripande synpunkter

Handlingar och disposition

Handlingen är digital och kommunen har använt sig av Boverkets ÖP-modell. Modellen har dock ändrats under tiden då kommunen arbetat fram planförslaget. Länsstyrelsen anser att planen har ett bra upplägg där man som invånare i kommunen enkelt kan ta del av det man är intresserad av. Det är positivt att man kan skriva ut handlingen till ett dokument och att det då inte blir alltför många sidor. Kartorna blir dock en aning svårtydda då det är mycket information på en liten kartbild. Eftersom planen är digital kan det vara svårt att få en helhetsbild över de olika avsnitten och därför är det bra med informationsmaterialet som kommunen tagit fram. Trots att planen känns enkel att använda är det ändå så att pdf varianten är att fördra om man ska ta till sig planen som helhet.

Hur är avgränsningen gjord mot havet? Man kan konstatera att gränsen inte når ut till kommungränsen. Men vad avgör gränsen mot havet? Det framgår inte. Bra initiativ med värderosor för de föreslagna bebyggelseområdena. Konsekvenserna blir tydligare och det blir lättare att jämföra områdena sinsemellan.

Sammanfattande och övergripande synpunkter på den fördjupade översiktsplanen
Den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad baseras på översiktsplanens, ÖP 2.0, utvecklingsinriktning i form av en strukturbild och fem strategier. Det känns som en naturlig fortsättning att kommunen valt att ta fram en fördjupning över staden. När den kommuntäckande översiktsplanen ändras är det viktigt att sambanden med och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas. (3 kap. 27§ PBL.)

Länsstyrelsens största invändning i aktuellt planförslag gäller hamnområdet. Kommunen beskriver en långsiktig plan för hamnområdet, där en mer blandad bebyggelse önskas. I detta resonemang är det viktigt att även beakta dels hamnens betydelse, för kommunen, länet och landet, dels de verksamheter som finns inom hamnområdet som kan vara viktiga för samhället på olika nivåer. På motsvarande sätt är det viktigt att beakta även järnvägsspårets betydelse för omlastningsmöjligheter, såväl i nuläget som i framtiden. Länsstyrelsen saknar en redogörelse för hur föreslagen exploatering påverkar riksintressena och om riksintressena tillgodoses. Därutöver har länsstyrelsen även synpunkter på hur planförslaget kan komma att påverka riksintressena E6 och väg 154.

Falkenberg liksom hela Halland växer. Bara Uppsala län hade en större procentuell ökning av befolkningen under förra året (2020). Det gör det naturligt att kommunen planerar för att växa och man planerar för bostäder som ska täcka kommande behov. Länsstyrelsen anser att det tydligt framgår hur man avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder. Däremot saknar länsstyrelsen samma tydlighet kring hur kommunen anser att den byggda miljön, som bland annat omfattar bebyggelse, anläggningar, vegetation och parker, ska utvecklas, bevaras och användas i framtiden. (3 kap. 3 § PBL.)

Kulturmiljöfrågorna är exempel på en sådan aspekt där kommunen tydligare behöver redogöra för hur man avser att tillgodose både utpekade värden i bebyggelseinventeringen, värden, riktlinjer och rekommendationer i de aktuella politiskt antagna kulturmiljöunderlagen samt område av riksintresse för kulturmiljö.

Länsstyrelsen anser inte heller att kommunen redogjort för sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur riskerna kan minska eller upphöra. Även detta ska framgå av översiktsplanen enligt 3 kap. 5§ PBL.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen vill prioritera cykel som transportmedel. Det är även positivt att man vill bevara värdefull grönstruktur samt utveckla den. Länsstyrelsen ser även positivt på att man valt att behålla Lövestaviken som ett grönområde istället för industri som var den tidigare inriktningen för området. Detta bidrar till att bibehålla ett grönt stråk utmed kusten i staden som är gynnsamt både för biologisk mångfald samt för friluftslivet och boendes närrecreation.

Övrigt

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

De frågor staten ska bevaka

Riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken (MB)

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

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

Riksintressen enligt 3 kap 6 § MB

Kulturmiljövård

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas redovisning av Vinbergs kyrkby som är område av riksintresse för kulturmiljövården.

Riksintressen enligt 3 kap 8 § MB

Kommunikationer

Riksintressen för kommunikationer hanteras enligt 3 kap 8§ Miljöbalken. Områden som är av riksintressen för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen saknar en redogörelse för hur föreslagen exploatering påverkar riksintressena E6, väg 154 och hamnen och om dessa riksintressen tillgodoses. Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att deras funktion påverkas negativt.

Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar. Om exploatering ska ske nära eller i anslutning till riksintressena behöver detta ske så att riksintressena inte påverkas negativt.

Under 2020 och 2021 genomför Trafikverket en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslagen. I augusti 2020 antogs nya kriterier för vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Efter sommaren 2021 bedömer Trafikverket att ett uppdaterat utpekande kommer att kunna beslutas och publiceras. Till dess gäller de redan fastställda riksintressena. De nya kriterierna och sektorsbeskrivningen för Trafikverkets riksintressen återfinns på Trafikverkets hemsida. Väg 767 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. På grund av att Falkenbergs stad alltmer växer utanför väg 767 så föreslår planen att väg 767 successivt får en ändrad funktion från nuvarande omledningsväg till stadsgata. Detta kan innebära en indirekt påverkan på riksintresse E6.

Föreslagen utveckling kommer innebära en ökad belastning i såväl den kommunala som den statliga infrastrukturen. 9000 nya bostäder och nya verksamhetsområden riskerar att leda till ökad fordonstrafik på redan hårt belastade vägar. Det är upp till kommunen att redovisa och ta ansvar för den påverkan en exploatering kan medföra på riksintressen för kommunikationer som väg E6, 154 samt hamnen utgör. Se Trafikverkets yttrande.

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 godstypen kan tas emot och hanteras.

Ett av kriterierna för att en hamn ska uppfylla status för riksintresse är just att transportvolymerna i genomsnitt överstiger 100 000 ton under en femårsperiod.

Hamnar som ingår i den transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och kusthamnar samt järnvägs-/vägterminaler. Syftet med TEN-T-riktlinjerna är bland annat att bidra till förbättrad sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet. Järnvägskoppling krävs för alla hamnar som ingår i den TEN-T nätverk, men är värdefull för alla hamnanläggningar. Falkenbergs hamn är ingen TEN-T hamn.

Länsstyrelsen anser att föreslagen plan allvarligt skadar riksintresset kommunikationer – hamn.

Falkenberg har ur ett sjöfartsperspektiv i dag goda möjligheter att kunna vara en del i den omställning avseende godstransporter som Regeringen lägger fram i sin godsstrategi. Överflyttning från vägar till tåg och sjöfart är huvudriktningen och där har Falkenberg mycket goda möjligheter att kunna utvecklas till ett modernt transportnav.

I Falkenberg finns även ett reparationsvarv. Närheten till reparationsvarv är en förutsättning för en fungerande sjöfart och framför allt för det mindre tonnage. Varvet i Falkenberg är dessutom ett av de få som finns kvar i Sverige, vilket även borde belysas av beredskapsskäl.

Falkenberg har en hamn med möjlighet att utveckla framför allt kustnära transporter med omlastningsmöjligheter från sjöfart till järnväg. Sjöfartsverket konstaterar att hamnbanan snarare borde vidareutvecklas än läggas ner.

Falkenbergs önskar att inte utnyttja de befintliga strukturer som finns för framtida, hållbara transporter och industri utan föreslår, likt många andra kommuner, bostäder i hamnområdet. Länsstyrelsen anser att förslaget missgynnar riksintresse hamn då avsikten på sikt är att avveckla delar av hamnverksamheten.

I miljökonsekvensbeskrivningen finns riksintresse hamn endast uppräknat som befintligt riksintresse. Det framgår inte av handlingarna hur kommunen avser tillgodose riksintresset hamn. Om bostäder ska finnas i hamnområdet behöver de framkomma på hamnens villkor. Detta behöver beskrivas. Ur ett statligt perspektiv är riksintresset hamn överordnat.

Föreslagen cykelväg med tillhörande bro över Ätran (nedre delen) kommer omöjliggöra all fartygstrafik från västra kanten på nuvarande varvsområdet och öster därom. Det medför även att de fartyg som idag vänds en bit uppströms Ätran i mycket större utsträckning kommer behöva bogserbåtsassistans vilket får miljökonsekvenser samt även fördyrar fartygsanlöpen.

Riksintresse enligt 4 kap MB

Natura 2000

Alla Natura 2000-områden klassas som riksintressen vilket tydligt bör framgå av planen.

Länsstyrelsen saknar ett resonemang om hur den fördjupade översiktsplanen planerar ta hänsyn till de Natura 2000-områden som finns inom planområdet. De finns i samrådsunderlaget men inte mycket mer än så. Det är viktigt att tidigt i planeringen börja titta på hur Natura 2000-områdena kan komma att påverkas av den planerade utvecklingen av staden och hur detta ska hanteras. Exempelvis flyter Ätran genom staden och påverkar således stora delar av den fördjupade översiktsplanen. Under kapitlet om naturmiljö i MKB:n nämns att ån genom tiderna medfört översvämningar och att risken för detta kommer öka i framtiden i och med klimatförändringar. Detta kan medföra att man behöver vidta åtgärder för att motverka detta genom invallning och erosionssäkring. Detta är åtgärder som skulle kunna innebära en påverkan på Natura 2000-området och därmed vara tillståndspliktiga. Planeringen behöver ta hänsyn till detta.

Länsstyrelsen ser positivt på att delar av markerna söder om Källtorps våtmark har tagits bort som utvecklingsmark för industri. Området har stor betydelse för både friluftsliv samt för grön infrastruktur.

På sidan 68 i planhandlingen anges att Natura 2000-området Källtorps våtmarker är utpekade enligt fågeldirektivet för en utpekad rödlistad art som häckar i området.

Länsstyrelsen undrar vad som åsyftas här. Enligt bevarandeplanen är det prioriterade bevarandevärdet det rika fågellivet med fokus på häckande och rastande änder, doppingar och vadare.

Miljö kvalitetsnormer

MKN Luft

Förutom trafik finns det verksamheter inom och i närheten av bostadsområden som kan orsaka störningar i form av t.ex. lukt och partiklar (PM10) för bostäder. Risken för att överskrida miljö kvalitetsnormerna för luft tas upp i MKB:n på sidan 37. Där hänvisas till en regional kartläggning av befolkningens exponering för luftföroreningar i Halland från 2015. De regionala bakgrundshalterna av NO₂ samt PM10 och PM_{2,5} anges vara långt ifrån gränsvärdena inom området för den fördjupade över siktplanen.

Länsstyrelsen anser att frågan om miljö kvalitetsnormer för luft bör utredas grundligare i MKB:n. Detta gäller särskilt där bostäder planeras inom och intill områden som är industriområden.

Hälsa, miljö- och riskfaktorer

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

Bostäder i eller i närheten av industriområden

Riksintresset Falkenbergs hamn och de tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheterna Falkenbergs Terminal AB, Falkvarv AB, Fodermedelsfabriken (Lantmännen ek. för.), Salinity AB och Falkenberg Recycling AB är lokaliserade utmed Ätran i Falkenbergs stad. Till hamnen går även ett järnvägsspår som passerar nära bostäder. I den föreslagna planen visas att bostäder planeras i och intill det som idag är industriområden. Det är bland annat områdena Gjuteriet, Valskvarnen, Tegelbruksområdet och Bangårdsområdet, samt förtättningsområden för bostäder intill dessa områden. När bostäder och industrier lokaliseras nära varandra ökar risken för störningar som kan påverka människors hälsa, såsom buller från verksamheterna och transporter på väg och järnväg, utsläpp till luft av bland annat stoft samt lukt. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvenserna och risker för människors hälsa bör redovisas tydligare i MKB:n.

Buller verksamheter

I MKB:n finns inte någon bedömning av buller från verksamheter i de områden där nya bostäder planeras inom och intill områden som är industriområden.

Buller från trafik och verksamheter

I MKB:n på sidan 38 redovisas en karta med trafikbuller där Trafikverket anges som källa. Det framgår inte om kartan även visar buller från vägar där Falkenbergs kommun är väghållare. På sidan 35 finns en annan karta som redovisar flöden av biltrafik och den indikerar att det kan vara höga bullernivåer vid fler bostäder än de som redovisas på sidan 38.

I området Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal redovisas på sidan 45 i planen en karta med mångfunktionell bebyggelse intill E6:an. Det är område 207 Västra Tröinge där det anges att bostäder eventuellt kan prövas. Länsstyrelsen anser

att planering av bostäder vid E6:an kräver utredning av trafikbuller och luftföroreningar.

Länsstyrelsen ser gärna att god ljudnivå i första hand uppnås genom bra samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder.

Vibrationer

Vid byggnation i närheten av väg och järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. Om kommunen framöver bedömer att en vibrationsutredning inte behövs så bör kommunen presentera motivering och underlag för det ställningstagandet.

Förorenade områden

I MKB:n på sidan 39 redovisas en karta över risker såsom förorenade områden. Där sägs att platser med potentiellt förorenad mark finns på kartan, men frågan behandlas i första hand på detaljplanenivå. I planbeskrivningen på sidan 69 finns samma karta och där sägs att Länsstyrelsen har kartlagt förorenad mark och deponier i länet och samtliga nu kända områden tillhörande branschklass med högst risk för markföroreningar har inventerats. Enligt ÖP 2.0 kräver byggnadsåtgärder på förorenad mark och deponier olika avhjälpande åtgärder. Vid lämplighetsbedömning i samband med planering och lovgivning samråds behovet av utredningar och avhjälpande åtgärder med tillsynsmyndigheten.

För områden som kan komma att bebyggas, förtätas eller där markanvändningen på annat sätt kan ändras, bör de förorenade områdena beskrivas kortfattat i planbeskrivningen. Det är viktigt att i ett tidigt skede ta fram så mycket material som möjligt när det gäller förorenade områden för att undvika svårigheter i ett senare planeringskede. En beskrivning bör dock läggas till om att kartan med förorenade områden endast är en ögonblicksbild och att det både kan ha tillkommit förorenade områden samt att förorenade områden kan ha sanerats.

Kommunen skulle kunna informera om att det finns en databas s.k. EBH- (efterbehandlings)-stödet samt ett GIS-skikt där information samlas om misstänkta och konstaterade förorenade områden. Länsstyrelsen anser att det hade varit lämpligt om kommunen informerar om att dessa informationskällor finns och används som underlag i samhällsplaneringen.

Omvandlingen av Lövstaviken från industrimark till havsnära friluftsområde innebär att ett helhetsgrepp måste tas avseende behovet att åtgärda förorenade områden som kan medföra en risk för människors hälsa.

Klimatanpassning

I strategierna skriver kommunen att planläggning i områden med höga vattenstånd ska undvikas och att byggande inom identifierade riskområden för översvämningar, höga flöden, erosion och skred bör i första hand helt undvikas, i andra hand tas i anspråk endast om tillräckliga säkerhetsåtgärder kan genomföras. Detta anser länsstyrelsen är bra. Men däremot menar länsstyrelsen att kommunen inte redogjort för sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur riskerna kan minska eller upphöra. Detta ska framgå av översiktsplanen enligt 3 kap. 5§ PBL.

Av handlingarna framgår att det pågår ett framtagande av en klimatanpassningsplan. Länsstyrelsen anser att denna behöver arbetas in i planen före granskning och antagande av denna översiktsplan.

För alla naturrelaterade händelser bör kommunen redovisa hur den förväntade klimatförändringen påverkar sannolikhet för eller konsekvenser av extrema naturhändelser. I detta fall kan det också vara av intresse att belysa hur kommunen kan drabbas av storm, stora skogsbränder, värmebölja och andra typer av naturhändelser som inte alltid kan ges en geografisk placering. MSB har tagit fram vägledning för översvänningskartering av vattendrag samt vägledning för skyfallskartering.

Statens geotekniska institut och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har utifrån sitt regeringsuppdrag pekat ut tio riskområden med komplexa, klimatrelaterade hot för ras, sked, erosion och översvämning. I rapporten ges förslag på hur riskerna kan minskas. Skåne – Hallandskusten är ett av de tio utpekade områdena

Ny bebyggelse

Under översvänningsrisker framgår att vad gäller havsyttehöjning bör lägsta golvhöjd för nya bostadsområden samt enstaka bostäder alltid vara minst 3,5 meter över nuvarande nollplan (referenssystem RH2000). Länsstyrelsen anser inte att skrivningar om lägsta golvhöjd är tillräckligt.

Det har kommit några regeringsbeslut i frågor där kommunen använt sig av bestämmelser kring färdig golvhöjd. Regeringsbesluten handlar om planer som har upphävts av länsstyrelsen och därefter överklagats till regeringen. Inför regeringsbesluten har både Boverket och MSB yttrat sig och deras resonemang är intressanta. Man anser inte att det är tillräckligt att sätta en lägsta höjd för golv. En planbestämmelse om en lägsta nivå för färdigt golv innebär inte något krav på att huskonstruktioner ska vara vattentåliga under den nivån. Den lägsta nivån för färdigt golv måste sättas högre än den befarade översvänningsnivån, med en marginal som ger ett tillräckligt utrymme för översvänningskänsliga delar av grundläggningskonstruktioner. Översvänningsrisker kan inte enbart hanteras med bestämmelser om utförande, som t.ex. om höjd på färdigt golv. De regeringsbeslut som hänvisas till är Fi2019/01247/SPN och Fi2019/1235/SPN

Dammbrott

Kommunen planerar för sammanhängande bostadsbebyggelse i hamnområdet (Valskvarnen och Tegelbruksområdet) och Tröingedal, nära Ätran. Enligt MSB:s översvänningskartering är särskilt norra delen av hamnområdet drabbat, vid Valskvarnen, och i Tröingeberg stryker karteringen längs kanten av den planerade bebyggelsen.

I avsnittet om Översvänningsrisker, resoneras kring lägsta golvhöjd om 3,5 meter, men länsstyrelsen noterar att det inte finns något om dammhaveri uppströms, vilket kan leda till en hastig höjning av vattnet och därmed skiljer sig från en ”vanlig” översvämning, eftersom det vid ett haveri blir kort om tid att sätta sig i säkerhet. Länsstyrelsen har dock inga uppgifter om att vattnets djup och hastighet vid ett dammhaveri skulle leda till risk för människoliv här nere i Falkenberg.

Kommunen anger i MKB:n att hänsyn till översvämning kommer att tas upp på detaljplanenivå och det finns redan bebyggelse i dessa områden.

Länsstyrelsen anser att det åtminstone bör finnas med ett resonemang om dammha-
veri och plötsliga högflöden i handlingarna.

Ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar

Avseende förutsättningar för skred hänvisar kommunen dels till den översiktliga
stabilitets-kartering som utfördes 1994 längs Ätrons stränder och dels till kartsiktet
”Förutsättningar för skred i finkorniga jordarter lutningsanalys” (SGU). Länsstyrel-
sen upplyser utifrån SGI:s yttrande om att stabilitetskarteringen utförd 1994 var
mycket översiktlig och omfattade endast då bebyggda områden längs Ätran. Det in-
nebär att det kan finnas fler områden med förutsättningar för skred eller ras än vad
den utredningen visar. Kartunderlaget ”Förutsättningar för skred” bör användas vid
en översiktlig planläggning i kombination med ”Förutsättningar för skred, strand-
nära områden”. Det är bra att kommunen i planen skriver att ”Byggnad inom iden-
tifierade riskområden för översvämningar, höga flöden, erosion och skred bör i
första hand helt undvikas, i andra hand tas i anspråk endast om tillräckliga säker-
hetsåtgärder kan genomföras”. För att kunna ta dessa områden i anspråk krävs att
förhållandena klarläggs genom detaljerade geotekniska utredningar som även ska
omfatta klimatförändringarna. Dessutom ska kommunen, enligt PBL, i en översikts-
plan redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av
översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur sådana ris-
ker kan minska eller upphöra. Detta saknas i handlingarna.

I webbkartan finns resultat inlagt från översvämningsskartering längs Ätran utförd av
MSB 2015. Den visar att det finns förutsättningar för översvämning inom hela älv-
sträckan genom planområdet och att förutsättningarna är som störst (störst utbred-
ning) i det låglänta området söder om Tröingeberg. Det finns bostadsområden mar-
kerade längs Ätrons nedre lopp och även inom delar av de låglänta områden som
kan beröras av översvämning. Även områden som kommer att påverkas av havsyt-
tans förväntade stigning finns presenterade på webbkartan. I plan-beskrivningen står
att ”ÖP 2.0 anger att byggande inom identifierade riskområden för översvämningar
och höga vattenstånd bör i första hand helt undvikas, i andra hand tas i anspråk end-
ast om tillräckliga säkerhetsåtgärder kan genomföras”. Dessutom anges att ”Vad
gäller havsytehöjning bör lägsta golvhöjd för nya bostadsområden samt enstaka bo-
städer alltid vara minst 3,5 meter över nuvarande nollplan (referenssystem
RH2000).

Länsstyrelsen påminner om att om det krävs åtgärder för att förhindra översväm-
ning måste möjligheten att uppföra dessa med hänsyn till släntstabiliteten i området
först klarläggs genom en geoteknisk bedömning.

Riskhantering

I den fördjupade översiktsplanen beskrivs risker med bland annat farligt gods, na-
turgasledning och kraftledning som går genom planområdet. I denna beskrivning
behöver det även finnas en redogörelse för de Seveso-verksamheter, enligt Lag
(1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemi-
kalieolyckor, och de farliga verksamheter, §2.4 enligt Lag (2003:778) om skydd
mot olyckor, som finns inom planområdet. Beskrivningen bör omfatta vilka verk-
samheter det är, placering och en övergripande beskrivning av hur kommunen pla-
nerar att hantera riskerna kring dessa områden i planarbetet.

Kommunen bör använda sig av den risk- och sårbarhetsanalys som kommunen tagit fram samt det handlingsprogram som räddningstjänsten tagit fram för att få en god bild av vilka risker och sårbarheter som finns inom kommunen samt förmåga att hantera störningar. Detta material bör ligga som grund för utformningen av samhällsplaneringen.

Beredskap

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

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

Rådgivande synpunkter

Bebyggelseutveckling

Falkenberg liksom hela Halland växer. Bara Uppsala län hade en större procentuell ökning av befolkningen under förra året (2020). Det gör det naturligt att kommunen planera för att växa och man planerar för bostäder som ska täcka kommande behov. Länsstyrelsen anser att det tydligt framgår hur man avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder. Däremot saknar länsstyrelsen samma tydlighet kring hur kommunen anser att den byggda miljön, som bland annat omfattar bebyggelse, anläggningar, vegetation och parker, ska utvecklas, bevaras och användas i framtiden. Vilket ska framgå av översiktsplanen enligt 3 kap. 3§ PBL.

Kulturmiljöfrågorna är exempel på en sådan aspekt där kommunen tydligare behöver redogöra för hur man avser att tillgodose både utpekade värden i bebyggelseinventeringen, värden, riktlinjer och rekommendationer i de aktuella politiskt antagna kulturmiljöunderlagen samt område av riksintresse för kulturmiljö.

Bebyggelseområden

Skogstorp och Smedjeholm

Ur ett övergripande strukturellt perspektiv vore det synd att grönområdestråket bryts med förtätad bebyggelse i Kroka och Norra Kroka.

Stafsinge

Det är bra att området runt Stafsinge kyrka förblir obebyggt av landskapsbildsskäl. Hamnområdet

Det är bra att kommunen tänker långsiktigt men att föreslå bostäder inom området Valskvarnen kan ifrågasättas då genomförandet är tänkt att ske först om 30-50 år. Hamnen är av riksintresse och där finns tillståndspliktiga verksamheter.

Arvidstorp

Det är oklart om kommunen tänker sig att fjärrvärmeverket inom Wessels ska vara kvar eller om man avser att flytta det. Om tanken är att det ska flytta bör alternativ plats redovisas i planen. Om det är möjligt att bebygga området intill verket och hur det kan ske kommer att behöva utredas i en riskanalys för området.

Stålagård

Utbredningen av Krämaregård och område Lindelycka kan ifrågasättas. Falkenbergs stad har utspridda funktioner för verksamheter. Det vore en fördel att främst förtäta befintliga verksamhetsområden före nya tas i anspråk. Området som sådant synes orationellt utformat då en yta för areell näring lämnas i mitten utan sammanhang med annan areell näring.

Torebo, Torsholm, Hässlås, Hällerup

Föreslagen busspassage under väg E6/E20 för att knyta samman Vinberg med staden är ett bra förslag.

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

Delar av utbyggnadsområde Tröinge kan vara tveksam med beaktande av bullerproblematik från väg E6/E20. En övergripande bullerutredning bör göras före kommunen föreslår detta område för bostäder. Trafiken på väg E6/E20 blir förmodligen inte bli mindre i framtiden. För Tröingedal behöver översvämningsproblem från Ätran utredas. Länsstyrelsen är positiv till fler planskilda korsningar för cykeltrafiken.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Bebyggelsen inom området Åstorp bör inte tillåtas så nära Strandvägen så att anblicken av havet försvinner från Strandvägen.

Skrea och Ågård

Vid komplettering med bostadsbebyggelse i anslutning till väg 767 behöver bullerfrågorna beaktas. Trafiken på väg 767 kommer troligtvis att öka i framtiden.

Planering utifrån det sociala perspektivet

Sedan Länsstyrelsen skrev den sammanfattande redogörelsen (2019) på kommunens översiktsplan har frågan om social hållbarhet lyfts ytterligare inom samhällsplaneringen. Rapporten ”Den hala tvålen – verktyg för och metoder för social hållbarhet i fysisk planering och stadsutveckling” släppte regeringen april 2021 och den kartlägger på en övergripande nivå vilka verktyg och metoder som används för att åskådliggöra sociala värden i fysisk planering enligt plan- och bygglagen och i stadsutveckling.

I

den sammanfattande redogörelsen för översiktsplanen år 2019 betonade vidare länsstyrelsen att det vore bra om kommunen i sin översiktsplan visar på hur de vill att kommunens fortsatta planprocess ska förhålla sig till programmen: Tillsammans mot brott – ett nationellt brottsförebyggande program, Regeringens Skrivelse 2016/17:126 och Strategi för levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling, Regeringens skrivelse 2017/18:230. Det vore därför bra om den fördjupade översiktsplanen förtydligar och visar på hur den fortsatta planprocessen ska förhålla sig till dessa program och dess ambitioner i Falkenbergs stad.

Den fördjupade översiktsplanen kan vara en lämplig plats att formulera de stora dragen för det brottsförebyggande och trygghetsskapande arbetet genom att exempelvis definiera vad som menas med begreppen och klargöra olika gruppers (barn, äldre, kvinnor och män) olika behov av åtgärder. Risker är annars att man arbetar med dessa frågor ur endast ett perspektiv och utifrån det i lokalsamhället rådande normerna som sällan gynnar alla i samhället.

Barnkonventionen har givits ställning som svensk lag och förtydligar rättstillämparnas skyldighet att beakta barnets ställning som bärare av egna rättigheter. Det understryker vikten av att beakta barnets rättigheter i alla beslut som berör barn.

Brottsförebyggande kompetens

Ett råd för att få ett helhetsgrepp kring planen är att ta stöd av kommunens brottsförebyggande samordnare samt kommunens kommunpolis som kan bidra med kompetens kring frågor om brott och trygghet och som även har lokalkännedom om omfattning och former av brott och otrygghet i kommunen.

Friluftsliv

Riksintresse 4 kap. 2 § Rörligt friluftsliv.

Riksintressen enligt 4 kap. 2 och 4 §§ MB är utpekade av riksdagen och väger därför tyngre än riksintressen som är utpekade av sakmyndigheterna (riksintressen enligt 3 kap. MB).

Kommunen har på sid 67 angivit att det inte finns något motiv till utpekandet. Länsstyrelsen delar inte riktigt den bilden. Riksintresseområden enligt 4 kap 2 och 4 §§ miljöbalken har sin utgångspunkt i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. Bestämmelserna formulerades mot bakgrund av den konkurrens som under 1970-talet rådde mellan olika exploateringsintressen, främst miljöstörande industri och fritidsbebyggelse, och bevarande-intressen och rekreationsintressen när riksdagen beslutade om naturresurslagen. Syftet med de ursprungliga bestämmelserna var att skydda ett antal större områden som i ett nationellt perspektiv bedömts vara särskilt viktiga på grund av de natur- och kulturvärden som finns i områdena och därmed deras förutsättningar för turism och friluftsliv. Länsstyrelsen har startat upp ett arbete med ett kunskapsunderlag om riksintressena enligt 4 kap miljöbalken.

Risker

Radon

Förbyggande åtgärderna mot radon har tagits upp. Markförändringar (t.ex. sprängningar/sprickor) kan påverka risken för att radon avges och tränger in i byggnader även i områden där man inte sett en ökad risk initialt. All mark i Sverige är att betrakta som potentiellt radonförande. Vid nybyggnation gäller Boverkets gränsvärde (BBR 2011:6) som är 200 bq/m³, uttryckt som årsmedelvärde. Vid befintlig bebyggelse gäller referensnivå som anges i Strålskyddsförordningen (SFMFS 2018:506).

Ultraviolet strålning

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

Elektromagnetiska fält

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

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

Teknisk infrastruktur

Dricksvatten

Arbetet med den regionala vattenförsörjningsplanen är i sitt slutskede. Kommunen bör om möjligt ta del av denna.

Dagvatten

Det vore bra om det finns ett resonemang kring frågan om dagvatten och huvudmannaskap. En dagvattenpolicy kan underlätta långsiktigt fungerande dagvattenhantering. För att minska risken för negativa kumulativa effekter bör dagvattenfrågor hanteras inom avrinningsområden istället för planområden.

Avlopp

Det framgår att ny bebyggelse bör anslutas till stadens avloppsnät så att enskilda avlopps-anläggningar undviks och byggs bort. Det framgår dock inte kapaciteten hos befintliga anläggningar möjliggör detta.

Elförsörjning

Inom det aktuella planområdet har Svenska kraftnät i dagsläget inga transmissionsnätledningar. Men det kan finnas regionnätledningar i närheten, regionnätägaren bör därför höras i samrådet.

I Falkenbergs kommun finns produktionsanläggningar som är viktiga för den nationella elförsörjningen. I närheten av anläggningar inom det svenska elsystemet såsom exempelvis värmekraftverk, gasturbinanläggning och vattenkraftstationer, kan det föreligga intressen för elsystemet och elberedskapen. Buller kan förekomma från dessa anläggningar vilket behöver beaktas vid bostadsförtätning i närområden kring dessa. Det är viktigt att översiktsplanen tar hänsyn till infrastrukturen kopplad till dessa anläggningar. Därför är det av stor vikt att alla planer och beslut rörande dessa områden samråds med Svenska kraftnät. Svenska kraftnät önskar därför vara samrådspart i exploateringar eller andra planer som kan påverka infrastrukturen i områdena kring produktionsanläggningarna.

Förändringar av elnätstrukturen i regionen kan vara anmälningspliktigt enligt elberedskapslagen.

Kommunikationer

Hamnen

Kommunen beskriver i den fördjupade översiktsplanen en långsiktig plan för hamnområdet, där en mer blandad bebyggelse önskas. I detta resonemang är det viktigt att även beakta dels hamnens betydelse, för kommunen, länet och landet, dels de verksamheter som finns inom hamnområdet som kan vara viktiga för samhället på olika nivåer. På motsvarande sätt är det viktigt att beakta även järnvägsspårets betydelse för omlastningsmöjligheter, såväl i nuläget som i framtiden.

Bangårdsområdet

I området förslås en utveckling av förhållandevis tät, stadsmässig bostadsbebyggelse. Det innebär att en ny hållbar lösning för nuvarande godshantering på järnväg måste anordnas eftersom befintliga spår försvinner.

Väg 767

I MKB:n beskrivs en teoretisk analys som gjorts på kommunens trafikmodell vilken visar på vilka vägar som kan tänkas få en ökad belastning till följd av den markanvändningskarta som tagits fram i FÖP:en. Till exempel belastar trafik som ska till motorvägen väg 767 och 154. Väg 767 är redan belastad i Tångarondellen, och det kommer leda till mer framkomlighetsproblem i framtiden. I centrala Falkenberg finns det en risk för ökad belastning på fem kommunala vägar.

Trafikverket framför i sitt yttrande att nuvarande utveckling bidrar till att yttre ringleder börja få en annan karaktär i takt med att kommunen växer. Vilka stråk kommer kommunen att hänvisa trafiken till vid eventuella framkomlighetsproblem på dessa ringleder? Och hur kommer kommunen konkret att arbeta för att minska biltrafiken och därmed belastningen på dessa stråk? Tänker sig kommunen åtgärder för att upprätthålla trafiksäkerheten och framkomligheten på de yttre ringlederna? Bedömer kommunen att det finns en risk för intressekonflikt vid föreslagen förändring av karaktär på väg 767, exploatering i vägens närhet när vägen även ska utgöra stråk där snabba kommunikationer garanteras? Länsstyrelsen anser att detta är högst relevanta frågor som behöver hanteras i planen.

Kulturmiljöfrågor

Nästan inom samtliga stadsdelar planeras förtätning eller ny bebyggelse inom området som omfattas av kulturmiljöunderlaget Stadens yttre årsringar. Inom vissa stadsdelar berörs endast enskilda kulturhistoriskt värdefulla byggnader utpekade i bebyggelseinventeringen eller i kulturmiljöprogram. Vissa områden gränsar även till riksintresse för kulturmiljövården. Det är inte tydligt hur förtätning och ny bebyggelse ska förhålla sig till befintliga karaktärsdrag, kulturvärden av olika slag samt stads- och landskapsbild. För ett fåtal områden lyfts i samrådsunderlaget att hänsyn ska tas till såväl kulturhistoriska värden som naturvärden och landskapsbild när bebyggelsen utformas, se exempelvis Stålagård. Det framgår dock inte hur detta ska ske. Kommunen behöver redogöra tydligare för hur man avser att tillgodose både utpekade värden i bebyggelseinventeringen, värden, riktlinjer och rekommendationer i de aktuella politiskt antagna kulturmiljöunderlagen samt område av riksintresse för kulturmiljö.

Miljökonsekvensbeskrivningen konstaterar negativa konsekvenser för kulturmiljön för flertalet utvecklingsområden. I de flesta fall saknas dessa kulturmiljöaspekter

helt i samrådsunderlaget. I exempelvis Holmarör och Strandhaga konstaterar MKB:n den ålderdomliga landskapsbilden och att områdena bör skyddas och bebyggas med varsam inriktning i skala och materialval samt att hög exploatering kommer innebära stor skada på befintligt kulturlandskap. I Björnhult, Stafsinge prästgård och Gustavsberg, konstateras stora kulturvärden och behov av stor varsamhet, samma sak gäller för Hamnområdet med Valskvarnen och Gjuteriet som är områden med stark kulturhistorisk karaktär, Bangårdsområdet inom Västra Gärdet samt Tegelbruksområdet och Åstorp. Inte i något av fallen nämns kulturmiljöaspekter i samrådsunderlaget.

Eftersom den bebyggelseutveckling som planeras i stor utsträckning kommer att kräva detaljplanering hade det varit positivt att kommunen redogjorde för hur arbetet med att skydda kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i detaljplan ska ske och vilken strategi som finns kring att säkerställa bevarandet av den utpekade bebyggelsen. Att förse kulturhistoriskt värdefull bebyggelse med relevant skydd är också en viktig del i arbetet för att nå miljömålet God bebyggd miljö. Den fördjupade översiktsplanen bör även redogöra för hur kulturmiljövärden ska värnas och hanteras i områden utanför detaljplan, exempelvis genom områdesbestämmelser.

Eftersom samrådsunderlaget hänvisar till förtättningsanvisningarna inom nästan varje delområde borde dessa funnits med i samrådsunderlaget till länsstyrelsen. I nuläget är det svårt att få överblick och en del information i Förtättningsanvisningar 21-02-24 som finns tillgängliga via kommunens hemsida går inte att återfinna i befintligt samrådsunderlag.

I webbkartan ligger endast kulturmiljöunderlaget Stadens yttre årsringar med som valbart kartskikt. Både nya kulturmiljöprogrammet för Falkenbergs centrala delar och den äldre bevarandeplanen för Herting och Innerstaden som nämns på flera ställen i samrådsunderlaget saknas.

I avsnitt 6.4.2 nämns att hänsyn tagits till den äldre Bevarandeplan för Herting och Innerstaden samt Stadens yttre årsringar men det nya kulturmiljöprogrammet för Falkenbergs centrala delar nämns inte och bör läggas till. Eftersom Hamnområdet är upptaget i nya kulturmiljö-programmet, bör detta också läggas till i underlaget. Förutom förhållningssätt till kulturmiljö när det gäller ny bebyggelse bör kommunen även redogöra för hur man ska hantera en ökad solenergiutbyggnad och exploatering av större solcellsparker inom både värdefulla områden inom kulturmiljöprogram, områden med stora landskapsbildsvärden och områden av riksintresse för kulturmiljö.

Synpunkter på enskilda områden

Inom Västra gärdet ska förtätning ske på höjden inom område F11. Kommunen bör fundera över om detta är lämpligt med tanke på befintlig stadsbild. Område F8 ligger inom värdeenhetsligt område 1.6 Området söder om järnvägen i Stadens yttre årsringar och där ska enligt förslaget byggas till eller ersättas med radhus eller mindre flerbostadshus i 2–3 våningar. Kommunen bör utreda hur detta är förenligt med områdets identifierade värden.

Inom förtättningsområde F21 i Arvidstorp konstateras att stora tomter ger potential för tillbyggnader eller omvandling. Det är oklart vilket område detta gäller eftersom F21 saknas på tillgänglig karta i underlaget.

Inom Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand planeras förtätning inom värdeenhetsliga områden enligt Stadens yttre årsringar. Värt att beakta är att de stora tomterna utgör en väsentlig del av områdets kulturhistoriska karaktär och det som tillsammans med de gröna gatumiljöerna ger området sin särprägel som trädgårdsstad. Om förtätningen avser avstyckning av tomter och byggandet av fler bostadshus bör lämpligheten och konsekvenser för kulturmiljövärdena inom området ses över. I Stadens yttre årsringar lyfts också den särskilt sammanhållna miljön utmed Strandvägen och Rådmanngatan, mellan Södra Linjevägen och Plantervägen, där de bevarade funkisvillorna är högst skyddsvärda på grund av sin sällsynthet. Även här kräver eventuell förtätning särskild hänsyn, och hur detta sker bör redogöras för.

I den digitala kartan över Vinbergs kyrkby står att befintliga delar underhålls men området utvecklas med avseende på löparslingor, mountainbikeslingor, ridstigar, utegym med mera. Det bör framgå tydligare att området omfattas av riksintresse för kulturmiljövården och Kulturmiljöprogram för Falkenbergs kommun och att liknande åtgärder kräver dels att lämplighet utreds, dels hänsyn och anpassning till kulturmiljövärdena på platsen.

Kulturmiljö i MKB:n

Avsnittet Kulturmiljö i miljökonsekvensbeskrivningen hänvisar endast till underlaget Stadens yttre årsringar från 2005. Även bebyggelseinventeringen och det nya kulturmiljöprogrammet för stadens centrala delar borde finnas med. Kulturmiljöaspekten saknas dessutom helt i sammanfattningen i miljökonsekvensbeskrivningens inledning, där kulturmiljö naturligtvis borde nämnas.

Trots brister i vissa avsnitt gällande kulturmiljö i MKB:n så framkommer bra information rörande kulturmiljö och landskapsbild i genomgången av områdena. Det borde därför finnas bättre kopplingar mellan konsekvensbeskrivningens slutsatser och planbeskrivningen.

När jordbruksmark omvandlas till bostadsområden berörs ofta också kulturmiljövården. Denna koppling hade kunnat utredas närmare. Likaså bör kopplingarna mellan landskaps- och stadsbild och kulturmiljö tydliggöras.

Arkeologi

Enligt 1 kap 1 § Kulturmiljölagen (KML) fastslås att ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljö.” samt vidare i paragrafens andra stycke ”Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.”

Mot denna bakgrund är de kulturhistoriska värdena betydelsefulla inför varje form av detaljplaneläggning. Fornlämningar är i lag skyddade inför varje form av markpåverkan som kan beröra fornlämning skall tillstånd sökas hos Länsstyrelsen för Begäran om arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § KML eller

Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt 2 kap 12 och 13 §§ KML om en känd fornlämning kan komma att påverkas av ett planerat arbetsföretag. Lagstiftningen syftar till att skydda alla fornlämningar, såväl kända som idag okända och under mark dolda.

Skogstorp och Smedjeholm

Inom detta område planeras stora markanspråk, såväl i anslutning till befintlig bebyggelse som till idag ej i anspråkstagen mark. I fornlämningsregistret finns ett fåtal fornlämningar registrerade, vilket per nödvändighet ej betyder att området saknar lagskyddade lämningar. Exempelvis planeras stora områden mot havet för ny bostadsbebyggelse, Strandhaga och Holmarör, vilket tangerar ytor som blir strandbundna från mitten av bronsåldern och således finns möjligheten för en ca 3000 årig historia dold under mark. Vid detaljplaneläggning av ej i anspråkstagen mark skall ansökan om arkeologisk utredning enligt 2 kap 11 § KML göras till Länsstyrelsen. Vid ingrepp i känd fornlämning skall ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt 2 kap 12 § KML göras till Länsstyrelsen.

Stafsinge

Området runt Stafsinge och Gustafsberg är mycket rikt på fornlämningar, vilket även poängteras i handlingarna. I området runt Stafsinge kyrka har mycket arkeologi utförts genom åren, såväl i samband med stora infrastrukturprojekt såsom västkustbanan, som i samband med byggnation av bostadsområden och industriområden. Områdets stora rikedom på förhistoriska lämningar har gång efter gång framkommit vid arkeologiska utredningar och förundersökningar som utförts från början av 90-talet och framåt. Delar av de ytor runt Stafsinge kyrka som i FÖP:en är markerade som sammanhängande bostadsbebyggelse, befintlig bostadsbebyggelse eller mångfunktionell bebyggelse är i varierande grad arkeologiskt utredda, förundersökta eller helt friskrivna från fornlämningar. Det är särskilt viktigt i detta område att samråda med Länsstyrelsen inför exploatering då det finns flera ännu ej arkeologiskt utredda ytor, samt även flera ännu ej undersökta fornlämningar som bör underkastas åtgärder såväl enligt 2 kap 11 och 12 §§ KML i händelse av exploatering. I Stafsingeområdet finns områden som ur fornlämningssynpunkt särskilt bör beaktas. Ett av dessa de för mångfunktionell bebyggelse avsatta områdena vid Krämaregård. Här gränsar planerade exploateringsytorna till Stafsinge gamla kyrkoruin, vilken utgörs av grunden av en 1100-talskyrka. Det har i samband med närliggande infrastrukturprojekt, såväl vid byggnationen av dubbelspåret som vid byggnationen av en ny vägsträckning för väg 747, utförts arkeologiska undersökningar i området som visar på områdets stora historiska betydelse för stora delar av förhistorien, men kanske framförallt för den sena järnåldern (vikingatid) och den tidiga medeltiden. Länsstyrelsen vill här särskilt medvetengöra kommunen om att varje form av markingrepp i detta område kan medföra omfattande arkeologiska undersökningar som har potential att vara av största betydelse för kunskapen om såväl samhällsutvecklingen i övergången från vikingatid till medeltid, som för kunskapen om det tidiga kristnandet av Halland. Länsstyrelsen vill även påpeka att kyrkoruinen i och med sin ålder har en särskild betydelse i den halländska historien. Byggnationer i dess närhet bör i möjligaste mån undvikas och Länsstyrelsen kommer i händelse av exploatering i dess närhet ställa krav på särskilda skyddsåtgärder för att tillgodose dess integritet och lagstadgade skydd. Enligt 2 kap 2§ KML hör till en fornlämning ett så stort område som behövs för att bevara fornlämningen och ge den tillräckligt med utrymme med hänsyn till dess art och betydelse.

Med det sagt behöver dock ej detaljplaneläggning av området vara en nackdel för ruinens bevarande om dess behov kan tillgodoses och lämningen inkorporeras i exempelvis en grönstruktur.

I den fördjupade översiktsplanen är området söder om Stafsinge kyrka markerat som sammanhängande bostadsbebyggelse. Detta område skall enligt planen ej byggas med bostäder, utan skall utvecklas för kyrkans verksamhet (exempelvis utökad kyrkogård). Som poängteras i översiktsplanen kräver området en anpassning till den kulturhistoriska miljön. Länsstyrelsen vill här särskilt framhålla Stomma kulle ur ett landskapsperspektiv. Kullen, vilket sannolikt är en gravhög från bronsåldern, är ett av Hallands synligaste förhistoriska monument och bör så förbli. Enligt 2 kap 2§ KML hör till en fornlämning ett så stort område som behövs för att bevara fornlämningen och ge den tillräckligt med utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Således bör all form av byggnation i kullens närhet förhålla sig till detta och säkerställa att landskapsbilden ej förändras i betydande grad. Övriga i Stafsingeområdet redovisade ytor som kan vara föremål för byggnation har i varierande grad underkastats arkeologiska utredningar, förundersökningar och slutundersökningar. Inför detaljplaneläggning i området bör tidigt samråd sökas hos Länsstyrelsen med tanke på den rika fornlämningsmiljön.

Hamnområdet

Hamnområdet upptar delar av Falkenbergs stads kustnära miljö och ån Ätrans mynning. Ur arkeologiskt hänseende berörs här få lagskyddade fornlämningar. I huvudsak är det exploatering inom området Valskvarnen och möjligen i någon mån i Tegelbruksområdet som kan komma att beröra under mark dolda lämningar. Den arkeologi som utförts i Falkenbergs stad är i huvudsak ringa till sin omfattning och stadens äldsta anor är i stort höljda i historiens dunkel fram till 1400-talets slut. Borgen Falkenbergs hus finns omnämnt i skrifter från slutet av 1200-talet, men någon tidig stadsbebyggelse är ej arkeologiskt säkerställd och även arkeologiska lämningar från senare tid som 1600- och 1700-talen har varit fragmentariska. Mot denna bakgrund har arkeologiska undersökningar av Falkenbergs stadslager (fornlämningarna L1997:1717 och L1997:2181) en betydande arkeologisk signifikans för förståelsen av Falkenbergs stads historiska utveckling. En eventuell exploatering av området Valskvarnens norra del kommer delvis överskrida gränsen för fornlämningen L1997:2181 (stadslager) varför det kan finnas behov av arkeologiska förundersökningar och undersökningar enligt 2 kap 12 § KML. Länsstyrelsen vill även framhålla vissa förtätningar inom stadslagret kan utgöra skäl för arkeologiska insatser. Därför bör all byggnation inom stadslagren samrådats med Länsstyrelsen för att säkerställa om arkeologiska insatser är nödvändiga eller inte.

Västra Gärdet

Sannolikheten för bevarade skyddsvärda arkeologiska lämningar inom det gamla stationsområdet är låg. Länsstyrelsen vill dock ändå framhålla att byggnation inom detta område bör samrådats med Länsstyrelsen i avseende på behovet av arkeologiska insatser enligt 2 kap 12 § KML.

Centrum

I de centrala delarna av Falkenberg finns om ovan nämnda stadslager (L1997:1717 och L1997:2181). En stor del av de ytor som innefattas i den fördjupade översiktsplanen utgörs av förtätningar inom redan bebyggda områden. Som påpekas har stadens centrum, framförallt utmed storgatan, en medeltida gatustruktur. Detta område skall dock i huvudsak ej beröras av framtida byggnation. Sannolikheten för bevarade skyddsvärda lämningar i övriga områden är låg, men i området i och kring Östra Gärdet finns möjligheten att framtida förtätningar i befintlig bebyggelse kan komma att beröra bevarade delar av stadslagret. Detta skall bedömmas från fall till fall och därför bör centrumnära byggnation även inom områden som skall förtätas samrådas med Länsstyrelsen med avseende på arkeologiska insatser.

Arvidstorp

Sannolikheten för skyddsvärda arkeologiska lämningar är i de tänkta planområdena i Arvidstorp är låg. Områdena är i stort redan bebyggda. Inför planerad byggnation ska samråd med Länsstyrelsen sökas i avseende på om arkeologiska insatser är nödvändiga.

Tånga

Inom området Tånga har arkeologiska utredningar och även förundersökningar utförts. De i området befintliga fornlämningarna är således kända och tillstånd till ingrepp i dessa skall i enlighet med 2 kap 12 § KLM sökas hos Länsstyrelsen inför exploatering.

Stålagård

I området kring Stålagård innehåller såväl en större känd boplats, gravmonument samt flera fyndplatser. I nära anslutning till området har förhistoriska boplatser undersökts i samband med byggnationen av dubbelspåret. Sydöst om det har ytterligare boplatser undersökts i samband med nybyggnation och omläggning av väg 747. Inför nybyggnation i detta område skall arkeologiska utredningar enligt 2 kap 11 § KML föregå eventuella markarbete. Möjligheten för en rik fornlämningsmiljö med under mark dolda fornlämningar är i området är hög.

Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällerup

Delar av området har underkastats arkeologiska utredningar, förundersökningar och arkeologiska undersökningar. I området finns en stor sannolikhet för under mark dolda fornlämningar varför eventuella markarbeten skall föregås av samråd med Länsstyrelsen.

Vinberg, Vinbergs hed och Vinåns dalgång

Delar av området har underkastats arkeologiska utredningar, förundersökningar och arkeologiska undersökningar. I området finns en stor sannolikhet för under mark dolda fornlämningar varför eventuella markarbeten skall föregås av samråd med Länsstyrelsen. Det kan tilläggas att det i området har utförts stora arkeologiska undersökningar. Orten Vinberg är belägen på en höjdrygg som innehåller flera gravar och även en boplats har undersökts. Direkt norr om området som är benämnt Knavagården, vilket är markerat som sammanhängande bostadsbebyggelse, har stora arkeologiska undersökningar utförts, bl.a. av flera gravar av gravfält, boplatser och enskilda gravar. Mot den avgrunden är det sannolikt att områdena som är benämnt Knavagåde och Slätteberg innehåller omfattande arkeologiska lämningar.

Möjligheten för en rik fornlämningsmiljö med under mark dolda fornlämningar är i området hög, varför samråd med Länsstyrelsen inför nybyggnation bör sökas på ett tidigt stadium.

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

Inom fastigheten Tröinge 3:107 har Länsstyrelsen tidigare avslagit en ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning, detta efter att en arkeologisk utredning (431-3548-17) och en fördjupad kulturhistorisk utredning (431-3575-18) fastställt området höga kulturhistoriska värden. Falkenbergs kommun överklagade detta beslut till förvaltningsdomstolen, där domstolen ansåg att bevarandebeloppet vid en avvägning var tyngre än exploateringsbeloppet (Mål nr 12708-18, 1st dnr 431-7250-18). I den nu aktuella fördjupade översiktsplanen framgår att det finns planer på exploatering i delar av det skyddsvärda området. Länsstyrelsen avser här den östra delen av i FÖP:en angivna området Skärslidarna, som ligger i direkt närhet till gravarna L1996:384, L1996:383 och L1996:1061. Dessa gravar ingår i sin tur delvis i det kulturhistorisk bevarandevärda område som Länsstyrelsen tidigare bedömt som ytterst skyddsvärt. Mot den bakgrunden vill Länsstyrelsen avråda från detaljplanläggning av den östra delen av området Skärslidarna.

Östra gårdet och Fajans

Båda dessa ytor är till största delarna färdigutredda i avseende på arkeologi och de skyddsvärda fornlämningar som finns är i stort definierade. Inför exploatering av berörda fornlämningar inom dessa områden bör Falkenbergs kommun inkomma till Länsstyrelsen med Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning i enlighet med 2 Kap 12-13 §§ KML.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Inom dessa området avses framförallt förtätningar i befintlig bebyggelse utföras. Vid dessa förtätningar är det låg sannolikhet för behov av arkeologiska insatser, men Falkenbergs kommun bör trots det söka samråd med Länsstyrelsen inför planerad nybyggnation.

Skrea och Ågård

Inom dessa områden har delar av Skrea Kyrkby underkastats arkeologiska undersökningar, men stora ytor finns ännu kvar där arkeologiska utredningar enligt 2 kap 11 § KML skall utföras i händelse av exploatering. Det samma gäller för områdena Prästliden, Lunnaslätt-Skrea motell, Kullagård och Södra Lyckan. Däremot är området Lyckan ur arkeologiskt hänseende avskrivet då omfattande undersökningar har utförts i syfte att frigöra marken från fornlämningar. Med tanke på den mycket rika fornlämningsmiljön i området, och att denna ofta är komplicerad p.g.a. omfattande flygsandslager, är det av vikt att tidigt söka samråd med Länsstyrelsen inför eventuell nybyggnation.

Ringsegård

Varken Ålstorp eller området Lilla Hansagård har tidigare blivit arkeologiskt utredda och bör så bli enligt 2 kap 11 § KML. Länsstyrelsen vill dock påpeka att området Lilla Hansagård är belägen direkt söder om den helt undersökta fornlämningen 1997:7017, vilket är en stark indikator på att det inom Lilla Hansagård kan finnas under mark dold fornlämning.

Jord- och skogsbruk

Jordbruksmark

Utredning av miljöbalkens frågor om jordbruksmarkens brukningsvärde, väsentligt samhällsintresse och varför annan mark än jordbruksmark inte kan tas i anspråk är inte tydligt formulerat och saknas helt i vissa avseenden. Policyformuleringarna och allmänna viljeyttringar dominerar. Konkreta ställningstaganden för olika platser i kommunen saknas.

Vad gäller frågan om jordbruksmarken är brukningsvärd eller inte så kan det anses underförstått i beskrivningarna av naturresurser och nuvarande förhållanden i MKB. Det finns ett resonemang om bördighetsklasser som egentligen saknar betydelse för motivering av bebyggande på jordbruksmark. Troligtvis har det varit en del i bedömningarna som LRF varit behjälplig med. Denna bedömning redovisas dock inte. Även samhällsintresset anges underförstått, i avsnittet hållbarhet i MKB. Där står att planeringen ska hindra att en ohämmad utveckling skadar naturvärden eller jordbruksmark men avvägningen mellan olika samhällsintressen redovisas inte. Det övergripande syftet med att utreda samhällsintresse är att utröna om jordbruksmarken i sig utgör ett överordnat intresse gentemot andra intressen, eller inte. Detta framgår inte med tydlighet. Vad är ohämmad utveckling? ”Även i denna plan läggs villaområden på jordbruksmark” (MKB)

För de aktuella förändringar som klassificeras som väsentliga samhällsintressen bör man även ange tydliga motiveringar till varför andra markområden inte är aktuella att ta i anspråk, alternativt varför inte jordbruksmark av lägre brukningsvärde kan anses tillfredsställande. Denna motivering saknas men borde kunna redovisas med hjälp av LRFs inrådan. Inrådan hänvisar man till i översiktsplanens ställningstagande (avsnitt 2.2); att ett så litet ianspråktagande av jordbruksmark som möjligt är ett hållbarhetstänk samt att tidigare utpekade områden, på inrådan av LRF, har tagits bort. Övriga föreslagna områden ska ha i stora delar minimerats i sin utbredning. Även i avsnittet om jordbruksmark (6.3.1) hänvisas till en levande process tillsammans med LRF. Planen hänvisar också till MKB. Konkreta arealer och beskrivning av faktiska områden saknas dock. Beskrivning av denna levande process och hur man valt skulle kunna vara ett underlag till att besvara MB 3 kap. 4 § om varför bebyggelsebehovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Skadeförebyggande åtgärder anges men frågorna i MB 3 kap. 4 § är inte besvarade på det konkreta sätt som efterfrågas. Vad som kan utläsas av domar är att det ställs höga krav på att kommunerna utreder denna fråga och redovisar sina ställningstaganden. Vad gäller ianspråktagande av jordbruksmark för planläggning för bostadsbebyggelse har Mark- och miljööverdomstolen i flera fall bedömt att kommunen inte visat att det inte finns annan mark att ta i anspråk för att tillgodose behovet av bostäder. Om kommunen inte har visat detta har Mark- och miljööverdomstolen funnit att antagandebeslutet strider mot 3 kap. 4 § miljöbalken.

Skogsbruk

Skogsstyrelsen saknar skyddsformerna biotopskydd samt naturvårdsavtal i planerat underlag och de vill därför informera om att aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, t.ex. nyckelbiotoper biotopskyddsområden, naturvårdsavtal, objekt med naturvärden och sumpskogar finns på www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor.

Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Planerade områdesskydd finns inte i detta register men kan lämnas efter särskild förfrågan.

Om biotopskyddsområden beslutade av Skogsstyrelsen, berörs av åtgärder som riskerar skada naturvärden inom dessa ska en ansökan om dispens skickas in till Skogsstyrelsen.

Naturvärden

I markerna runt Skogstorp och upp mot Stafsinge samt Söder om Vinberg så finns en del rester av äldre småskalig jordbruksmark kvar. Det hade varit intressant och värdefullt om denna kunde införlivas i den nya bebyggelsen som planeras. Detta landskap medför också ofta förekomst av fridlysta arter som fladdermöss, ödlor och groddjur. Detta kan vara bra att tänka på i ett tidigt skede.

Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

Generellt saknas en diskussion i samrådsunderlagen om hur man planerar för att behålla samt skapa en fungerande grön infrastruktur. Detta är något som man bör ta hänsyn till i den övergripande planeringen istället för att lämna det till detaljplanenivå.

Vid Skogstorp planeras ny bebyggelse, benämnt Kroka och Norra Kroka, i form av sammanhängande bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse. Denna bebyggelse kommer, om den uppförs, att skära av det grönstråk som finns mellan havet och Falkenbergsmossen samt vidare upp mot Ramsjömosse. Det är viktigt att bevara sådana stråk i landskapet för att kunna få en fungerande grön infrastruktur och för att djur och växter ska kunna röra på sig och sprida sig.

Kommunen bör fundera på hur denna bebyggelse kan utformas för att i största möjliga mån undvika att medföra en negativ inverkan på den gröna infrastrukturen. Till exempel så kan ett pärlband av grönytor fortfarande fungera rimligt som stråk för djur att röra på sig så länge de inte är för små eller påverkas för kraftigt av belysning och andra störningsmoment.

Det är också viktigt att tänka på detta i området mellan järnvägen och motorvägen där ny bebyggelse planeras. Motorvägen agerar barriär i djurs rörelser i öst-västlig riktning så det är extra viktigt att säkerställa att djur kan röra sig nor-sydlig riktning. Om området bebyggs i enlighet med den fördjupade översiktsplanen finns risk att man tränger in djur mellan bebyggelsen och motorvägen med ökad risk för olyckor och ökad stresspåverkan på djuren som följd. Här behöver man fundera över utformningen på bebyggelsen men även om man kan jobba med grön infrastruktur på annat sätt som faunapassager eller liknande.

Ett positivt inslag i den gröna infrastrukturen är att man valt att behålla Lövstaviken som ett grönområde istället för industri som var den tidigare inriktningen för området. Detta bidrar till att bibehålla ett grönt stråk utmed kusten i staden som är gynnsamt både för biologisk mångfald samt för friluftslivet och boendes närrecreation.

Kommentar:

Beaktas.

Gräns i havet. Motivering förs in varför vald gräns är placerad där den är i havet. Motiveringen är att området innanför 6-meters djupkurvan är det området som är extra värdefullt ur biologisk synvinkel (som yngelkammare) samtidigt som det inom området är högst tryck från friluftslivsaktiviteter. Resten av havet täcks in av den kommuntäckande översiktsplanen.

Hamnområdet och industrispåret. Kommunen anger vad som är hamnområdet och kompletterar med beskrivning om hur riksintressena tillgodoses. Vidare är det en kraftig förenkling att tillskriva hamnområdet för utveckling av bostäder.

Läser man beskrivningen till området mångfunktionell bebyggelse Gjuteriet, framgår det med tydlighet att området är framför allt till för verksamheter som inte innebär en störning på omgivningen. Inslag av bostäder kan prövas. De delar som idag används för hamnverksamhet har i princip tillgodosetts i planen. Hamnområdet föreslås dock utökas något mot hur det ser ut i samrådsförslaget.

Valskvarnen föreslås ändras från sammanhängande bostadsbebyggelse till mångfunktionell bebyggelse med möjlighet att i ett längre perspektiv pröva bostäder i de norra delarna.

Natura 2000. Beskrivningen av hur översiktsplanen planerar att ta hänsyn till riksintresset utvecklas.

Kommunen tillfogar slutsatser från antagen Klimatanpassningsplan.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med beskrivning av riksintresset för kulturmiljövård Vinbergs kyrkby

MKB och MKN Luft?

MKB och MKN risk för människors hälsa?

MKB buller från verksamheter - bostäder

Förorenade områden - beskrivs kortfattat i planbeskrivningen. En beskrivning läggs till om att kartan med förorenade områden endast är en ögonblicksbild och att det både kan ha tillkommit förorenade områden samt att förorenade områden kan ha sanerats.

Dammbrott beskrivs övergripande i planhandlingen.

Beskrivning tillfogas av kommunens syn på skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur sådana risker kan minska eller upphöra.

Beskrivning tillfogad av Seveso-verksamheter, placering och en övergripande beskrivning av hur kommunen planerar att hantera riskerna kring dessa områden i planarbetet.

Skyddsrum belyses i den fördjupade översiktsplanen.

Komplettering enligt 3 kap 3 § PBL genomförs. Hur kommunen anser att den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras

Väg 767. Planen kompletteras med beskrivning enligt de frågeställningar som Länsstyrelsen i Halland framför.

Komplettering sker med förtydligat resonemang kring jordbruksmarken.

Tröinge. Bostadsområdet bygger på att man får en skärm av verksamheter mellan E6 samt väg 154 som bildar en bullerdämpande skärm. FÖPens text om området tydliggörs ytterligare.

Generell text förs in i FÖPen att det inte är lämpligt att bygga bostäder utmed trafikerade vägar om inte bullerfrågan kan lösas men att frågan bedöms i varje enskilt fall.

Noteras.

Hamnen. Föreslagen cykelväg med tillhörande bro över Åtran (nedre delen). Detta är benämnt cykelkoppling och är inte specificerat som en bro. Exempelvis Göteborg har löst detta på annat sätt.

Natura 2000- områden finns beskrivet under huvudrubriken Riksintressen under "Det här tar vi hänsyn till".

Lövstaviken – noteras att man behöver ta ett helhetsgrepp för att se till behovet av att åtgärda föroreningarna i området. Området är sluttäckt och därmed har bedömningen gjorts att området inte utgör någon fara för människor som rör sig i området.

Skogstorp och Smedjeholm. Stråket är idag redan brutet med bebyggelse. Det tänkta utbyggnadsområdet innefattar även grönområden/stråk men detta redovisas inte i detalj.

Arvidstorp. Fjärrvärmeverket kommer inte att flytta inom överskådlig tid.

Krämaregård och Lindelycke. Båda dessa verksamhetsområden har ett strategiskt logistiskt bra läge som ur ett hållbarhets- och helhetsperspektiv innebär att de i ett långsiktigt perspektiv är nödvändiga för Falkenbergs utveckling. Falkenbergs kommun arbetar med förtätning av befintliga verksamhetsområden men förtätning av dess områden ska också ställas mot att företagen måste flytta när de växer. Kostnaden ska ställas mot den långsiktiga nyttan. Ytan som till synes inte har någon rationell koppling till kringliggande näring är ca 85 ha och bär därför sin egen produktion utan att behöva ligga i anslutning till annan areell näring.

Tröinge. Den sammanhängande bostadsbebyggelsen bygger på att man först får en skärm av verksamheter mellan E6 samt väg 154, som bildar en bullerdämpanden skärm. Bullerutredning kommer att behöva genomföras i varje tänkt etablering.

Tröingedal. Marginal finns på ca 50 m till högsta beräknade flöde inklusive klimateffekt för Åtran. Dessutom finns det en strandskyddszon som kommer att påverka möjligheten att bygga strandnära.

Åstorp. Siktlinjer blir en fråga vid en eventuell detaljplanering.

Dagvatten. Frågan om att hantera dagvatten avrinningsområdesvis istället för planområdesvis finns beskrivet under 6.5 Miljö kvalitetsnormer för vatten.

Avlopp. Komplettering av texten som beskriver att kapacitet finns för att ansluta till kommunalt vatten och avlopp.

Elförsörjning. Regionnäsägare E.On har haft möjlighet att yttra sig i samrådskedet och har och lämnat ett yttrande.

Bangårdsområdet. En lösning med omlastningsstation finns beskriven i ÖP 2.0. Detta möjliggör för ett upptag av gods på järnväg även från andra industriområden i Falkenberg stad, än enbart hamnen, utan att all trafik till omlastningsstationen ska passera genom eller förbi bostadsbebyggelse i staden.

Kulturmiljö. Tydligare beskrivning kan inte ske i samband med den fördjupade översiktsplanen utan detta måste utredas platsspecifikt och byggnadsspecifikt. Förtättningsanvisningarna finns tillgängliga för Länsstyrelsen i Halland, liksom alla andra, på den fördjupade översiktsplanens hemsida. Det är där det huvudsakliga och digitala förslaget ligger.

Biotopskydd och naturvårdsavtal. Varför dessa inte finns med beror på att det inte finns några sådana utpekade områden inom området för den fördjupade översiktsplanen. Däremot är dessa underlag, liksom utpekade nyckelbiotopsområden något som finns med när kommunen undersöker utpekade värden.

Grön infrastruktur. Detta kommer att klarläggas i det arbetet som ska genomföras framöver i en grönstrukturplan.

2. ÖVRIGA STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

2.1 Trafikverket 2021-06-28

Tidigare samråd

2021-04-27 redovisade kommunen planförslaget muntligt för Trafikverket.

Trafikverkets planeringsmetodik

Tillsammans har vi en viktig roll i planeringen och utvecklingen av samhället. Samspillet mellan planering av transportsystemet och bebyggelseplanering är en förutsättning för hållbara städer och regioner. Trafikverkets medverkan i samhällsplaneringen är fokuserad på de tidiga skedena där kommunernas översiktsplaner utgör ett viktigt planeringsunderlag för utvecklingen. Det är i översiktsplaneringen som kommunen har möjlighet att lägga grunden för en planering som bidrar till en utveckling i linje med de transportpolitiska målen. Hur kommunen väljer att styra lokaliseringen av bostäder och verksamheter får stora konsekvenser på det framtida trafikarbetet, på såväl det kommunala som det statliga vägnätet.

Generellt anser Trafikverket att alla behov av investeringar i infrastrukturen ska planeras utifrån fyrstegsprincipen, som är ett centralt förhållningssätt och en planeringsmetodik för att hushålla med resurser och minska transportsystemets negativa påverkan. Enligt fyrstegsprincipen analyseras problemet/behovet i fyra steg, där det första steget handlar om hur vi kan påverka behovet av transporter. Steg två handlar om att optimera och finna åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon. Det tredje steget handlar om begränsade ombyggnadsåtgärder och det fjärde och sista steget innebär investering i form av ny infrastruktur.

Fyrstegsprincipen hanteras framförallt inom ramen för en tidig studie/åtgärdsvalsstudie som krävs för åtgärder som berör statlig infrastruktur och som ligger till grund för väg eller järnvägsplan. I åtgärdsvalsstudien medverkar samtliga berörda aktörer i analys av nuläget, brister och behov samt tänkbara lösningar utifrån fyrstegsprincipen. Inom ramen för åtgärdsvalsstudien beslutas om rekommenderade åtgärder för fortsatt planering. Även principer för finansiering utifrån ett nyttoperspektiv och fördelning av ansvar behandlas.

Trafikverkets ansvarsområde

Riksintresse för kommunikation

Riksintressen för kommunikationer hanteras enligt 3 kap 8§ Miljöbalken. Områden som är av riksintressen för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Trafikverket anser att detta tydligt bör framgå av översiktsplanen.

Riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt bland annat plan- och bygglagen samt miljöbalken. I översiktsplanen ska kommunen visa hur den planerade markanvändningen tar hänsyn till Trafikverkets utpekade riksintressen. Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att deras funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

Utpekade objekt är väg E6, väg 154, hamnen (allmän) samt Väst kustbanan.

Funktionellt prioriterat vägnät

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/eller befintliga anslutningar till en funktionellt prioriterad väg.

De är fyra funktioner som utpekandet gäller för är: godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor och kollektivtrafik med buss. Utpekade vägar i Falkenbergs kommun är följande: E6, 767 och 154.

Trafikverkets synpunkter

Markanvändning

Många faktorer måste beaktas vid markanvändning intill kommunikationsanläggningar. Det är viktigt att gemensamt ta ansvar för att förvalta gjorda investeringar och undvika att exploateringar eller andra åtgärder påverkar infrastrukturen negativt. För att säkra framtida funktion på lång sikt, avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet, och samtidigt klara krav avseende exempelvis farligt gods, buller och vibrationer, trafiksäkerhet, osv. anser Trafikverket att det är viktigt att området närmast en kommunikationsanläggning värnas.

Översiktsplanen anger i mark- och vattenanvändningskartan flera områden som utvecklings- och förtätningsområden där vissa kopplar till och inrymmer statligt vägnät. En utveckling som innebär ökad trafikbelastning på befintligt vägnät och anslutningar kan medföra behov av åtgärder, vilka behöver utredas i ett tidigt skede. Detsamma gäller när föreslagen utveckling föranleder behov av nya anslutningar till det statliga vägnätet, nya sträckningar eller behov av broar/tunnlar som berör statlig väg eller järnväg. Åtgärder som kräver formell process enligt väglagen eller lagen om byggande av järnväg behöver föregås av en åtgärdsvalsstudie eller motsvarande som utreder och ger inriktning för lämplig åtgärd, fördelning av ansvar och kostnader etc. Kommunen ansvarar för att lyfta sådana utredningsbehov i den kontinuerliga dialogen med Trafikverket och Region Halland.

Genom att växa i stråk där hållbara transporter är en avgörande planeringsförutsättning menar kommunen att man möjliggör för en minskad klimatpåverkan. Trafikverket delar inte denna bedömning. Sammantaget ser Trafikverket att föreslagen utveckling kommer innebära en ökad belastning i såväl den kommunala som den statliga infrastrukturen. Trafikverket anser att 9000 nya bostäder samt nya verksamhetsområden riskerar att leda till ökad fordonstrafik på redan hårt belastade vägar och att det är upp till kommunen att redovisa och ta ansvar för den påverkan en exploatering kan medföra på riksintressen för kommunikationer som väg E6, 154 samt hamnen utgör. Ofta är det korsningspunkter och flaskhalsar som är den dimensionerande faktorn. Trafikverket kan inte utläsa påverkan på statlig infrastruktur till följd av utbyggnadsförslagen och anser att utvecklingen av infrastruktur ska föregås av en ÅVS, där fyrstegsprincipen tillämpas. Detta för att identifiera eventuella brister i infrastrukturen samt lämpliga förslag för att lösa bristerna.

Föreslagna åtgärder på väg 767

På grund av att Falkenbergs stad alltmer växer utanför väg 767 så föreslår den fördjupade översiktsplanen att väg 767 successivt får en ändrad funktion från nuvarande omledningsväg till stadsgata. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut ett antal punkter där insatser kommer att behöva genomföras för att minska väg 767 som fysisk, social och mental barriär. Bland annat vid Tröingedal och Falkagård.

Vid Tröingedal föreslås en infart/utfart för biltrafik för att minska trafikbelastningen på befintliga vägar.

Vid Falkagård föreslås en ny infart/utfart vid väg 767. Detta för att stärka området som idag upplevs avskilt från övriga staden.

Den befintliga gc-tunneln under väg 767 vid Falkagård/Arvidstorp ska även omgestaltas med trygghetsskapande åtgärder.

Föreslagna åtgärder samt förslag på exploatering aktualiserar behovet av att se över väghållningsansvaret i kommunen. I takt med att kommunen växer både när befintliga områden utökas och nya områden tas i anspråk för bebyggelse ökar också den lokala funktionen av de vägar som behövs för att tillgodose tillgängligheten till och inom dessa områden, vilket innebär att en kommande dialog kring en utökning av det kommunala väghållningsområdet bör bli aktuellt. Ett övertagande ger kommunen rådighet över t ex utformning av vägarna, något som annars måste följa kraven i Trafikverkets kravdokument VGU.

Det statliga vägnätet har stora krav på god framkomlighet och detta kan komma i konflikt med exploateringar längs vägarna. Detta gäller främst platser där vägar har fått en ny sträckning utanför samhället i syfte att bibehålla god framkomlighet på vägen med ett fåtal anslutningar samt ett lågt behov för oskyddade trafikanter att korsna vägen. För att bibehålla god framkomlighet på det regionala och nationella vägnätet anser Trafikverket att exploateringar i första hand ska ske på den sidan av vägen som befintlig bebyggelse finns så att inte nya barriäreffekter uppkommer. Om exploateringar trots detta sker på båda sidor om vägen måste stor vikt läggas vid områdenas utformning så att oskyddade trafikanter styrs till planskilda passager och att fordonstrafiken ansluter till befintliga korsningspunkter.

Vägens funktion, främst definierad genom det Trafikverket kallar ”funktionellt prioriterat vägnät”, avgör hur Trafikverket ser på avvägningen mellan framkomligheten för korsande gång- och cykeltrafik och fordonstrafik längs vägen.

Vägar som är högt prioriterade i det nationella eller regionala vägnätet kräver planskilda passager. Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren d.v.s. Region Halland. Den andra aktören finansierar i detta fall åtgärden till 100 procent.

På vägar som är lägre prioriterade kan passager i form av en refug i vissa fall anläggas för att minska vägtrafikens reella hastighet och göra det möjligt att korsna vägen i två steg. Upphöjda passager anläggs endast vid starka GC-stråk som skolor eller idrottsplatser.

För att kunna genomföra föreslagen omgestaltning av väg 767 krävs således att kommunen tar över väghållaransvaret. I samband med en eventuell översyn av väghållaransvaret görs en helhetsbedömning varvid fler vägar kommer att bli aktuella för en förändrad väghållning.

Hållbart resande

Falkenberg har i dagsläget en låg andel resor med kollektivtrafik och vissa framkomlighetsproblem förekommer under rusningstrafik. Utbyggnad av staden riskerar att leda till ökad biltrafik. Kommunen menar att planen syftar till att styra om samhället från biltrafik till cykel- och kollektivtrafik, vilket kan ge betydande förbättringar av miljön på flera sätt. Särskilt för cykeltrafiken planeras flera satsningar som ska öka färdsettets attraktivitet. Konsekvenserna av planen bedöms bli övervägande fördelaktiga. Trafikverket är intresserade av att veta mer hur kommunen rent konkret ska gå tillväga för att konsekvenserna av planen övervägande ska bli positiva.

Cykel

Trafikverket ser positivt på översiktsplanens ambition att utveckla gång- och cykelnätet. Trafikverket anser att det är viktigt att gång- och cykelvägar får en hög prioritet vid planering av nya områden och att förutsättningar för gena, bekväma och säkra stråk ges som även beaktar pågående utveckling med elcyklar som håller högre hastighet. I och med ökad användning av elcyklar blir ju positivt nog även avstånden för möjlig dagspendling längre.

För de behov som berör statlig, regional väg behöver dialog föras i första hand med Region Halland som svarar för prioriteringen av vilka gång- och cykelvägar som ska byggas ut. Enligt länstransportplanen och den regionala cykelplanen gäller principen 50/50 % finansiering från den regionala planen respektive berörd kommun vid utbyggnad av gång- och cykelvägar utmed det statliga vägnätet.

Trafikverket vill även lyfta fram Region Hallands potentialstudie vad gäller cykelpendling. Här finns mycket bra och givande information att hämta.

Trafikutredningen visar på att det idag generellt saknas kopplingar mellan olika stadsdelar och att det även saknas ett övergripande system för cyklister att ta sig mellan de olika stadsdelarna på ett säkert och smidigt sätt. Många av de cykelbanor som existerar idag slutar tvärt och är inte kontinuerliga.

Om gång och cykel ska bli attraktiva alternativ är omsorgsfullt utformade detaljer av stor vikt. Kommunen behöver därför ställa höga krav i bygglovsskedet på att butiker, verksamheter och bostäder erbjuder tillräckligt med cykelparkering och att entréer och andra målpunkter går att nå på ett trafiksäkert sätt och tydligt sätt.

Kollektivtrafik

Trafikverket noterar att kapacitet och tidseffektivitet generellt lyfts som viktiga vad gäller kollektivtrafik. Lika viktigt är ett tillförlitligt system, dvs. att bussen kommer i tid. Då kan det bli fråga om att prioritera buss före bil för att försäkra sig om att bussen har företräde. BRT (Bus Rapid Transit) handlar t ex inte bara om fler resenärer utan också om att de som valt buss vet att man kan planera sin vardag utifrån en tidtabell (t.ex. om man har byte till tåg).

Översiktsplanen anger att infrastruktur och hållbara transporter är viktigt för kommunens utveckling. Trafikverket efterlyser även resonemang kring bytespunkter där byte mellan olika färdmedel kan ske, och kring behov av pendlarparkeringar och cykelparkeringar.

Parkering

Bilnehavet i kommunen är stort och bilresandet är relativt högt trots både god tillgång till kollektivtrafik och sedan tidigare tydlig prioritering av de hållbara färdalternativen. Parkering som styrmedel är en kraftfull åtgärd för att minska andelen bilresor. Problem med detta potentiella styrmedel uppstår dock då det finns halvexterna/externa köpcentrum som har som utmärkande faktor att det faller sig naturligt att ta bilen dit på grund av både läge och tillgången till ett stort utbud av gratis parkeringsplatser.

Trafikverket rekommenderar att det görs en analys av målpunkter inom kommunen och de mest väsentliga målpunkterna i omgivande kommuner. Resande till dessa och förutsättningar att öka resande med cykel och kollektivtrafik bör även redogöras för.

Utpekandet av 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.

Ett av kriterierna för att en hamn ska uppfylla status för riksintresse är just att transportvolymerna i genomsnitt överstiger 100 000 ton under en femårsperiod.

Hamnar som ingår i den transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utgör ett sammanhängande nät av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och kusthamnar samt järnvägs-/vägterminaler. Syftet med TEN-T-riktlinjerna är bland annat att bidra till förbättrad sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transportsystemet. Järnvägskoppling krävs för alla hamnar som ingår i den TEN-T nätverk, men är värdefull för alla hamnanläggningar.

Bangårdsområdet

I området förslås en utveckling av förhållandevis tät, stadsmässig bostadsbebyggelse.

Trafikverket noterar och poängterar att ovanstående innebär att en ny hållbar lösning för nuvarande godshantering på järnväg måste anordnas eftersom som befintliga spår försvinner.

Borttagande av riksintresse på lång sikt

Trafikverket noterar att riksintresse för hamnanslutningen som sträcker sig mellan västkustbanan och hamnområdet samt den del av västkustbanan som sträcker sig mellan Torebo och Falkenbergs centrum ifrågasätts på lång sikt (30-50 år).

Trafikverket vill i detta sammanhang hänvisa till Sjöfartsverkets yttrande samt de kriterier för riksintresse som beskrivs i ovan text.

Trafik och transporter

Falkenbergs kommun har i sin fördjupade översiktsplan prioriterat ett antal stråk där snabba kommunikationer ska kunna garanteras, fram för allt i transporten av människor, men också transporter av gods ska kunna gynnas av bebyggelseutvecklingen. I Falkenbergs Översiktsplan 2.0 har mål tagits fram som går att koppla till trafik och transporter, i dessa ingår att; arbeta aktivt med att styra trafikanternas attityd och beteende för att minska biltrafikutvecklingen, minska trafikbelastningen i centrum (i första hand genomfartstrafiken), underlätta användning av samt upprätthålla framkomligheten på de yttre trafiklederna, att öka andelen som åker kollektivt (med särskilt fokus på tågresande och i synnerhet då arbetspendlare), utveckla stomlinjer i kollektivtrafiken, prioritera tillgängligheten till kollektivtrafik samt samla ny bebyggelse till kollektiv trafik stråken, öka andelen gång- och cykel trafikanter inte minst med hänsyn till de positiva hälsoaspekterna, utveckla övergripande stråk för cykeltrafiken och att genom skyltning av låga hastigheter ge fotgängare och cyklister företräde i centrum.

En teoretisk analys som gjorts på kommunens trafikmodell visar på vilka vägar som kan tänkas få en ökad belastning till följd av den markanvändnings karta som tagits fram inom FÖP:en. Till exempel belastar trafik som ska till motorvägen väg 767 och 154. Väg 767 är redan belastad i Tångarondellen, och det ta kommer leda till mer framkomlighetsproblem i framtiden. I centrala Falkenberg finns det en risk för ökad belastning på fem kommunala vägar.

Trafikverket noterar att nuvarande utveckling bidrar till att yttre ringleder börja få en annan karaktär i takt med att kommunen växer. Vilka stråk kommer kommunen att hänvisa trafiken till vid eventuella framkomlighetsproblem på dessa ringleder? Och hur kommer kommunen konkret att arbeta för att minska biltrafiken och därmed belastningen på dessa stråk? Tänker sig kommunen åtgärder för att upprätthålla trafiksäkerheten och framkomligheten på de yttre ringlederna? Bedömer kommunen att det finns en risk för intressekonflikt vid föreslagna förändring av karaktär på väg 767, exploatering i vägens närhet när vägen även ska utgöra stråk där snabba kommunikationer garanteras?

Plan för framtiden

För att konkretisera hur i översiktsplanen föreslagna exploatering och åtgärder kan leda till ökad användning av hållbara färdmedel rekommenderar Trafikverket kommunen att uppdatera sin trafikplan utifrån rådande förutsättningar.

En transportplan handlar till stor del om att beskriva vilka funktioner som krävs i transportsystemet för att uppnå eller bidra till av kommunen uppsatta ambitioner/mål. Vad behövs för att trafikslaget ska kunna utvecklas på ett för kommunen gynnsamt sätt? För att kunna identifiera en brist krävs det att man har kunskap om hur trafikslaget fungerar när förutsättningarna är som mest gynnsamma. Vilka potentialer har trafikslaget och hur påverkas dessa av andra trafikslag och mönster i kommunen? Systemperspektivet blir viktigt för att visa hur en åtgärd kan få effekter på flera olika sätt.

Trafikverket rekommenderar kommunen att utgå från en målstyrd planering då det på lokalnivå kan finnas en risk med att utgå från en så kallad prognosstyrd planering som bygger på en förväntad utveckling av trafiken.

Eftersom prognosen visar att biltrafiken ökar blir ofta den första lösningen att sätta in en kapacitetshöjande åtgärd. Då kapaciteten höjs, stärks bilens attraktivitet och leder till att biltrafiken ökar ytterligare. Att bilens attraktivitet stärks genom kapacitetshöjande åtgärder innebär i förlängningen att de hållbara transportslagen cykel- och kollektivtrafik blir mindre attraktiva. Således försvåras arbetet med att öka andelen resor som sker med hållbara transportslag.

Drift och underhållsperspektivet kan också nämnas som viktig del i att uppmuntra till hållbart resande. Flera av strategierna pekar vidare till olika handlingsplaner så som engångsplan vilket är bra och Trafikverket ser som nödvändigt att transportplanen byggs vidare med.

Infrastruktur för en ny tid

Precis som kommunen skriver kan tillgängligheten öka i ett transporteffektivt samhälle samtidigt som mängden trafik som krävs för att uppnå tillgängligheten kan minska. Ökad tillgänglighet behöver inte nödvändigtvis innebära en ökad mobilitet. Tillgänglighet innebär att medborgare och näringsliv har tillgång till målpunkter och kan tillgodose sina behov på ett tillfredsställande sätt. Tillgänglighet kan uppnås genom mobilitet, det vill säga möjligheten att transportera sig på ett effektivt sätt mellan målpunkter, till exempel med cykel, kollektivtrafik eller bil. Hållbar mobilitet brukar användas som ett samlingsnamn för resor med cykel, kollektivtrafik och till fots. Men tillgänglighet kan också uppnås utan resor.

Resfri tillgänglighet eller digital tillgänglighet som det också kallas innebär att medborgare och näringsliv virtuellt kan tillgodose en del av sina behov. Detta innebär att mängden resor kan minska även om tillgängligheten är hög. Det går alltså att se på tillgänglighet utifrån de olika transportslagen, men också utifrån ett perspektiv som inte nödvändigtvis kräver mobilitet. Det har rådande pandemi visat med all tydlighet.

Luftkvalitet, buller och vibrationer

Trafikverket förutsätter att kommande utbyggnadsområden i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer inte överskrids. Trafikverket finansierar inga skyddsåtgärder till nybyggnation i efterhand som föranleds av kommunal planering. I bedömning av påverkan av t.ex. buller och vibrationer ska hänsyn tas till en prognos för vägtrafiken 20 år efter färdigställande.

Trafikverket ser gärna att det tydligt framgår av planen att god ljudnivå i första hand bör uppnås genom samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder.

Vibrationer

Trafikverket anser att bedömningar om behov av vibrationsutredningar längs järnväg alltid bör göras inom 200-300 meter från järnvägen. Även behov av vibrationsutredningar till följd av vägtrafik behöver bedömas. Dessa kan dock oftast begränsas till ett avstånd av ca 50 meter från infrastrukturen. Om kommunen bedömer att en vibrationsutredning inte behövs så bör kommunen presentera motivering och underlag för det ställningstagandet.

Behovet av vibrationsutredningar beror primärt på fyra olika faktorer: vibrationskällan, markens geologi, avstånd till bebyggelse som ska skyddas, samt byggnadskonstruktion och grundläggning. Vid byggnation i närheten av väg och järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. Trafikverket anser att i utrymmen där människor stadigvarande vistas ska 0,4 mm/s vägd RMS inte överstigas (TDOK 2014:1021).

Riskhantering

Enligt Länsstyrelsens policy skall risker från farligt gods beaktas för nyetableringar inom 150 m från primärstråk för farligt gods. Trafikverket anser att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaden ska inhämtas och beaktas.

Sammantagen bedömning

Sammantaget ser Trafikverket att föreslagen utveckling trots höga ambitionsnivåer kommer att innebära en ökad belastning i såväl den kommunala som den statliga infrastrukturen. Trafikverket anser att 9000 nya bostäder samt nya verksamhetsområden riskerar att leda till ökad fordonstrafik på redan hårt belastade vägar och att det är upp till kommunen att redovisa och ta ansvar för den påverkan en exploatering kan medföra på riksintressen för kommunikationer som väg E6, väg 154 samt allmänhamn. Trafikverket kan i dagsläget inte utläsa påverkan på statlig infrastruktur till följd av föreslagna strategier och åtgärder.

Trafikverket önskar även ett förtydligande resonemang kopplat till att trafiken fortsatt förslås hänvisas till yttre ringleder/stråk där snabba transporter och god framkomlighet ska råda samtidigt som kommunen planerar att växa intill just dessa stråk. Utan en styrande inriktning och prioritering av åtgärder med tydlig ansvarsfördelning finns risk att problem uppstår om förväntad omställning inte sker eller sker i långsammare takt än förväntat. I det fortsatta arbetet ser vi gärna en djupare diskussion om infrastrukturåtgärder kopplat till beteendeförändringar. En viktig lärdom från arbetet med mobility management på lokalnivå är att mjuka och hårda åtgärder är som effektivast när de kompletterar varandra.

Utifrån föreslagen markanvändning och förslag på förändrad karaktär på väg 767 anser Trafikverket att väghållaransvaret i kommunen ska ses över i sin helhet och att denna process bör inledas snarast.

Övrigt

Trafikverket vill gärna uppmärksamma Falkenbergs kommun på möjligheten att söka stadsmiljöavtal.

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärder som stöd söks för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2029.

Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till:

- en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik
- hållbara godstransportlösningar.

Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik och insatser för samordning och effektivisering av godstransporter. Förutsättningar för stöd är att motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande genomförs.

Kommentar:

Beaktas

Riksintresse för kommunikation. Förtydligande sker angående påverkan på riksintresse för kommunikation.

Påverkan på statlig infrastruktur och kommunalt vägnät. Texten kompletteras.

Ny infart till Falkagård föreslås tas bort. Avsikten med ett tidigare utpekande var att skapa en mer attraktiv entré för att minska upplevelsen av området som isolerat. Att skapa bättre förutsättningar för biltrafiken kan dock bedömas vara motsägelsefullt till FÖP:ens mål, då en sådan åtgärd riskerar att leda till inducerad trafikefterfrågan. Med FÖP:ens målsättning att prioritera samt skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande föreslås att gång- och cykelvägar förbättras till området, där bland annat den planskilda gc-kopplingen under väg 767. Andra genomförda åtgärder motverkar också den effekt man skulle få av en ny infart.

PM Hållbara transporter kompletteras med resonemang vad det gäller bytespunkter där byte mellan olika färdmedel kan ske, behov av pendlingsparkeringar och cykelparkeringar.

Noteras

Fyrstegsprincipen. Denna används inom kommunens verksamhet och är ett bra förhållningssätt.

Väghållningsansvaret. Vad det gäller väghållningsansvaret pågår interna diskussioner.

Föreslagna åtgärder väg 767. Hur kommunen rent konkret ska gå tillväga för att konsekvenserna av planen ska bli övervägande positiva beskrivs i kommande uppdatering av Trafikplanen.

Föreslagna åtgärder väg 767. Angående att bibehålla framkomlighet på regionalt och statligt vägnät. Eftersom Falkenbergs stad har havet i väster och väg 76, så innebär det i praktiken att när man inte kan förtäta mer så behöver staden växa i norr och söder utmed kusten.

Detta strider mot riksintresse 4 kap miljöbalken, som värnar om kustområdet och dess sammanhang med innanför liggande markområden.

Järnvägskoppling för Falkenbergs hamn föreslås i nytt läge (omlastningsstation). Detta möjliggör för ett upptag av gods på järnväg även från andra industriområden i Falkenberg stad, än enbart hamnen. Det innebär också en mer hållbar lösning för staden, än att alla transporter från övriga industriområden som ska till eller från industrispåret, passerar genom staden.

2.2 Svenska kyrkan, Göteborgs stifts löneprästillgångar, 2021-07-07/ 2021-07-20
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 tätortsnära läget.

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). 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 detaljplanprocess.

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.

Området söder om väg 767 borde vara med i området för bebyggelse, eventuellt lättare industri/bostäder mot cykelvägen lite beroende på buller situationen. Anledningen till att vi anser att området borde vara med, är att området har en begränsad inverkan på grönområdet samt binder ihop nuvarande och framtida bebyggelseområden.



Kommentar:

Noteras

Falkenbergs kommun värnar jordbruksmarken varför inga ytterligare områden utöver där planbesked beviljats för väganknuten service föreslås pekats ut i området vid motorvägen. Falkenbergs kommun utvecklar i överskådlig tid Falkenbergsmotet. Del av Skrea 6:45 utgör en viktig del av grönstråket Skrea – Slätten – Ridhusområdet (område 437) varför ingen komplettering av sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås här. Vad det gäller den del som ligger vid Skrea kyrka är det ett politiskt ställningstagande att inte exploatera ytterligare för bebyggelse i Skrea backe.

2.3 Havs- och vattenmyndigheten 2021-09-10

Havs- och vattenmyndigheten avstår yttrande i ärendet.

Kommentar:

Noteras.

2.4 Kulturmiljö Halland 2021-07-16

Bebyggelse

Vi ser positivt på att befintliga kulturmiljöunderlag inom det aktuella området har lyfts in i arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Bevarandeplanerna för stads-kärnan och Herting är dock inte längre gällande då dessa ersatts av Kulturmiljöprogram för Falkenbergs stad. Den fördjupade översiktsplanen bör därför hänvisa till detta dokument och hänsyn bör tas till de värden som identifierats i dessa områden.

Generellt tas det i planen hänsyn till områden som pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla i äldre dokument. Den fördjupade översiktsplanen riskerar dock att medföra skada på kulturvärden i områden med stor andel kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som inte är utpekade i kulturmiljöprogrammen utan endast i RAÄ:s bebyggelseregister, samt i områden av arkeologiskt intresse. Vissa justeringar av utbyggnads- och förtättningsområden bör göras för att den fördjupade översiktsplanen ska vara förenlig med plan- och bygglagens 2 kap, §6 punkt 1:

- I området 5.4 Stafsinge (Gustavsberg) planeras utbyggnadsområde i direkt anslutning till Stafsinge kyrka samt fornlämningen Stomma kulle, i ett område som idag har en glest bebyggd agrar prägel. Stomma kulle är ett mycket markant inslag i landskapet och utgör ett populärt utflyktsmål/strövområde. Både kyrkan samt Stomma kulle har höga kulturhistoriska värden. Ytorna närmst gravhögen ingår med stor sannolikhet i ett gravfält. Området närmst högen och kyrkan är ur kulturmiljösynpunkt mycket olämpligt för förtätning med sammanhängande bostadsbebyggelse då detta skulle få negativ påverkan på kulturmiljön. Denna del bör därför utgå ur utbyggnadsområdet.
- Område 5.5 Hamnområdet, 104 Valskvarnen, innefattar kulturhistoriskt värdefull industribebyggelse, där delar av området är utpekade i kulturmiljöprogrammet för Falkenbergs stad. Detta utgör inget hinder för bostadsbebyggelse, men utbyggnad bör ske med hänsyn till den befintliga kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen och områdets karaktär vilket också bör nämnas i den fördjupade översiktsplanen.
- Område 5.6 Västra gårdet pekas platsen för Falkenbergs f.d järnvägsstation (103 bangårdsområdet) ut som lämplig för utbyggnad av bostadsbebyggelse. Järnvägsstationen ingår i en sammanhängande kulturmiljö som pekats ut i kulturmiljöprogrammet för Falkenbergs stad och stationen är mycket viktig för avläsbarheten och förståelsen av kulturmiljön. Ytan där stationen är placerad bör därför strykas ur utbyggnadsområdet. De kulturhistoriska värdena hindrar dock inte att ändrad användning av stationsbyggnaden kan prövas i framtiden.
- I området 5.7 Centrum bör förtättningsområde F 14, Kvarnvingen utgå. Fastigheten är bebyggd med ett flertal kulturhistoriskt värdefulla byggnader vilka även tas upp i Kulturmiljöprogram för Falkenbergs stad.
- Inom F18 finns en byggnad av högt kulturhistoriskt värde, vilken renoverats varsamt och tilldelats diplom för god byggnadsvård. Denna fastighet (Drivbänken 3) bör utgå ur förtättningsytan.

- F19, Nordeahuset, ingår i Kulturmiljöprogrammet för Falkenbergs stad. En förtätning på höjden bör prövas restriktivt då det intilliggande området, samt angränsande bebyggelse är av mycket högt kulturhistoriskt värde. En höjning till 4 våningar är inte lämpligt ur kulturmiljösynpunkt.
- Förtättningsområden F35 och F 36 bör utredas närmre före förtätning genom ombyggnad av befintliga byggnader föreslås. Omvandling till fler lägenheter kan kräva förändringar som inte är förenliga med byggnadernas och områdets kulturvärden.
- Områden med en stor andel kulturhistoriskt värdefull bebyggelse som pekas ut som lämpliga för förtätning är F9, F22, F23, F24 samt F25. Enstaka förtätningar kan vara möjliga i dessa områden, om hänsyn tas till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Övergripande förtätningar riskerar att medföra skada på befintliga kulturhistoriska värden.

Arkeologi

För synpunkter gällande 5.4 Stafsinge (Gustavsberg) och miljön kring Stomma kulle, se punkt 1 under rubriken ”Bebyggelse”.

I de områden som pekas ut som utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen finns ett stort antal platser av arkeologiskt intresse. Fornlämningstäta områden finns bland annat kring Tröingeberg, Skrea, Stafsinge och Stålagård. Detta bedöms i flera fall inte medföra att områdena är olämpliga för förtätning. In- för planläggning samt exploatering kan arkeologiska utredningar komma att bli aktuella.

Kommentar:

Beaktas

Bebyggelse – kulturmiljöprogrammet är något vi har direkt förhållit oss till i arbetet med förtättningsanvisningarna och också i övrigt vad det gäller framtagandet av FÖP:en. Hänvisning kommer att göras till dokumentet.

Noteras

Gustavsberg – Det framgår av texten tillhörande ytan att området närmast Stafsinge kyrka är avsatt för kyrkans verksamhet och inte för bostäder.

De i övrigt upptagna områdena är det av vikt att de höga kulturmiljövärdena ingår i förtättningsområdena för att man vid förtätning ska uppmärksamma och förhålla sig till dem.

Arkeologi – arkeologiska utredningar brukar krävas utan undantag.

2.5 Kustbevakningen 2021-07-20

Kustbevakningen bedriver sin verksamhet på Hamngatan 41. I april-20 tog vi nyrenoverade och nya lokaler i anspråk. Vi nyttjar även kajplatser för våra fartyg.

Den föreslagna cykelvägen med tillhörande bro över Ätran skulle omöjliggöra att kustbevakningen kan bedriva sin verksamhet i befintliga lokaler. Kajplats och lokaler nyttjas även av andra kustbevakningsfartyg som behöver nyttja vår serviceplats.

Stationen är strategiskt placerad med hänsyn till sjötrafiken ut med hallandskusten. Längst hallandskusten finns det så kallade riskområden, det innebär att det är områden det finns en stor risk för incidenter med fartyg. 1 juli 2020 infördes en ny led som kallas S route, detta innebär att sjötrafiken kommer närmar hallandskusten.

Den föreslagna cykelvägen med tillhörande bro över Ätran får stora konsekvenser för kustbevakningen

Kustbevakningens uppdrag:

- Räddningstjänst: Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst och bistår andra myndigheter i deras arbete med sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst när behov uppstår.
- Sjöövervakning: Kustbevakningen ansvarar för att övervaka maritima miljöer och tillhandahålla sjöinformation till andra myndigheter. Vi har till uppgift att bedriva övervakning till sjöss och ordningshållning i sjötrafiken samt utöva tillsyn och kontroll inom fiskeri, tull, gräns, sjötrafik, jakt, naturvård och miljöbrott. Kustbevakningen förebygger och utreder även vissa brott i maritim miljö.
- Krisberedskap: Kustbevakningen ska ha beredskap att tillsammans med andra samhällsaktörer förebygga, motstå och agera i händelse av en samhällsstörning. I händelse av väpnat angrepp mot Sverige ska vi i första hand rikta in oss på uppgifter som har betydelse för totalförsvaret.

Kommentar:

Noteras

En planerad ny gång- och cykelkoppling är schematiskt inritad och dess slutliga läge kommer planeras för att inte omöjliggöra kustbevakningens verksamhet och fartygsverksamhet i allmänhet. Den fördjupade översiktsplanen hanterar inte detaljer men tekniska lösningar finns för mobila broar alternativt att man löser det som i Göteborg; med båt.

2.6 Lantmäteriet 2021-07-15

Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar:

Noteras

2.7 Luftfartsverket 2021-05-18

Falkenbergs stad berörs av influensområdet för hinderytor (skyddsområde på 90 km kring flygplats där flygplanen påbörjar den sista delen av inflygningen) för Landvetter, Halmstad och Ängelholms flygplats. Av dessa är Landvetter, Halmstad och Ängelholms flygplatser riksintresse vilket bör redovisas under Riksintressen i planen. Flygtrafiken rör sig med fastställda marginaler över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Nya hinder kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken. Av översiktsplanen bör framgå att lokalisering av höga byggnader/föremål (exempelvis vindkraft) inom influensområdet ska samrådas med respektive flygplats. Konsekvenser av hinderbegränsande områden och bullerkurvor ska redovisas i planen i form av restriktioner och/eller rekommendationer.

I den fördjupade översiktsplanen nämns ingenting om flyghinder för den civila luftfarten. Vad som gäller avseende civil luftfart bör nämnas i alla översiktsplaner för att säkerställa att LFV remitteras i dessa ärenden. LFV vill påminna Falkenbergs kommun om att följande gäller för civil luftfart:

Alla byggnadsobjekt oavsett typ som master, torn, pyloner, skyltar, konstverk, byggnader etc. som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan skall remitteras till LFV. Detta gäller oavsett position på svenskt territorium. Befinner sig objektet till havs eller i insjö skall även Kustbevakningen i Karlskrona remitteras.

LFV vill att vår elektroniska blankett används i dessa ärenden. Blanketten finns att ladda ner på: <https://www.lfv.se/tjanster/lufrumstjanster/cns-analys> under länken märkt ”LFVs blankett för CNS-analys”. Vi behöver endast en korrekt ifyllt blankett i dessa ärenden, ej en massa underlag från mastuppsättare, vindkraftsuppsättare etc. Sådant underlag är inte relevant för oss och tar bara tid och resurser att registrera. LFVs remisstjänst i dessa ärenden benämns CNS-analys.

Observera att som en konsekvens av ovanstående skall även alla vindkraftverk som är högre än 20 meter över mark eller vattenyta, oberoende av position, remitteras till LFV. Detta gäller överallt, även inom områden speciellt utpekade för vindkraft. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. På grund av nytillkomna satellitbaserade inflygningsprocedurer på Sveriges flygplatser har LFV utökat influensområdet för hinderytor till 90 km från flygplats för att även täcka in de hinderytor som är förknippade med dessa procedurer.

Kommentar:

Beaktas

Flygplatser i kommunen närhet och som är riksintressen förs in i text om riksintressen.

Noteras

Övriga synpunkter noteras.

2.8 MSB 2021-09-10

Riskhantering

Kommunen bör i översiktsplanen redovisa en samlad bild över risker i sin kommun som ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL. I detta ingår exempelvis naturolyckor, transportvägar för farligt gods och större anläggningar som kan orsaka tekniska olyckor, bl.a. så kallade 2:4 anläggningar enligt lag om skydd mot olyckor och Sevesoanläggningar.

Den 1 augusti 2018 ändrades Plan-och bygglagen. I 3 kap PBL förtydligas att av översiktsplanen ska framgå kommunens syn på risken för klimatrelaterade skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion, samt hur sådana risker kan minska eller upphöra ska också framgå. I översiktsplanen bör kommunen redovisa hur man avser att hantera dessa olika risker, det vill säga om riskerna kan accepteras eller om man avser vidta förebyggande eller andra riskreducerande åtgärder.

Ett strategisk ställningstagande i översiktsplanen ger långsiktighet i kommunens riskhantering och riskvärdering och utgör ett bra stöd för att hantera riskfrågor i kommande detaljplaner, bygglov och övriga tillståndsärenden.

Karteringar av översvämningsrisker

MSB har i uppdrag att stödja kommuner och länsstyrelser med karteringar av översvämningsrisker. För Falkenbergs kommun har karteringar gjorts för Ätran (2015) och Suseån (2015). Genomförda karteringar finns att tillgå via MSB:s översvämningsportal. <https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/index.html>

Hotkartorna finns även för de områden som identifierats ha en betydande översvämningsrisk enligt förordning om översvämningsrisker (SFS 2009:956).

Översiktliga stabilitetskarteringar

MSB har i uppdrag att inom bebyggda områden översiktligt kartlägga landets kommuner med avseende på stabilitet. För Falkenberg kommun finns under 1994 en kartering gjord. Karteringen kan laddas ner via följande länk: <https://www.msb.se/sv/verktyg--tjanster/stabilitetskartering-finkorniga-jordarter/>

Mer information om ras och skredkarteringarna finns på en myndighetsgemensam sida <http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/>

Vägledning för arbete med naturolyckor

MSB har tagit fram två vägledningar för att kommuner ska kunna komplettera nationellt underlag med egna karteringar och kunskapsunderlag:

- Vägledning för översvämningskartering av vattendrag, MSB 631 (2014) <https://rib.msb.se/filer/pdf/27432.pdf>
- Vägledning för skyfallskartering Tips för genomförande och exempel på användning, MSB1121 (2017) <https://rib.msb.se/filer/pdf/28389.pdf>

För alla naturrelaterade händelser bör kommunen redovisa hur den förväntade klimatförändringen påverkar sannolikhet för eller konsekvenser av extrema naturhändelser. I detta fall kan det också vara av intresse att belysa hur kommunen kan drabbas av storm, stora skogsbränder, värmebölja och andra typer av naturhändelser som inte alltid kan ges en geografisk placering.

Läs mer om naturolyckor på www.msb.se och den myndighetsgemensamma sidan www.klimatanpassning.se.

Vägledning om samhällsplanering och Sevesoanläggningar

MSB har tagit fram en vägledning som beskriver hur storskalig kemikaliehantering och dess risker kan hanteras vid etablering av de storskaliga kemikaliehanterande verksamheterna och exploatering i nära anslutning till dessa. I vägledningen förslås bl.a. att ett riskhanteringsavstånd kring storskaliga kemikaliehanterande anläggningar bör finnas som ett planeringsunderlag för kommunens översiktsplan. Vägledningen beskriver hur ett sådant kan tas fram.

Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering, MSB1053 (2017)

<https://www.msb.se/sv/publikationer/samhallsplanering-och-riskhantering-i-anslutning-till-storskalig-kemikaliehantering/>

Oljeolyckor till sjöss

Sveriges nationella samverkansgrupp för oljeskadeskydd (NSO) har tagit fram en kunskapsöversikt och kortfattad, överskådlig summering av den aktuella riskbilden för oljeutsläpp till sjöss i Sverige.

Riskbild för oljeolyckor till sjöss : en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, MSB1643 (2020)

<https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farligaamnen/cbrne/oljeskadeskydd/>

Vägledning för totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen

MSB har med stöd av Länsstyrelsen i Västra Götaland, Forsvarsmakten samt Boverket tagit fram en vägledning för totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen. Vägledningen riktar sig till de aktörer som genom att ta fram planeringsunderlag, planer eller fattar beslut ska bevaka totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen. Vägledningens fokus är totalförsvarets civila intressen i fysisk planering. Texten riktar sig till samhällsplanerare och beredskapssamordnare med målet att stärka kunskapen om beredskapsfrågorna inom samhällsplaneringen genom tydligare och bättre processer för detta.

Totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen, MSB1646 (2021)

<https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farligaamnen/samhallsplanering/totalforsvarets-intressen-i-samhallsplanering/>

Totalförsvarets civila delar

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

Kommunens tillgång till befintliga skyddsrum är en sådan fråga som ska belysas i översiktsplanen, de är också ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL. Skyddsrummen kan påverkas av ianspråktagande av mark i närheten. En karta över landets skyddsrum finns på https://gisapp.msb.se/apps/kartportal/enkel-karta_skyddsrum/

Kommunen och länsstyrelsen är ansvarig för totalförsvarets civila delar på lokal och regional nivå. Länsstyrelsen bör stötta kommunen i bedömning av vilka mark och vattenområden som är av intresse för Totalförsvarets civila delar på regional nivå och som är viktiga att beakta i den översiktliga planeringen. Med detta avses bland annat stöd i tolkningen av vilka mark och vattenområden som avses i 3 kap 9 § första stycket MB inom länet.

MSB arbetar kontinuerligt med att identifiera mark eller vattenområden som kan vara av riksintresse för totalförsvarets civila delar. I dagsläget finns inget riksintresse utpekade i Falkenberg kommun

Ytterligare information om MSBs arbete med riksintressen för totalförsvarets civila delar finns på <https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/samhallsplanering/riksintresse/>.

Kommentar:

Noteras

Riskhantering – noteras.

Kartering av översvämningsrisker – noteras. Ingår idag i hänsynskartan.

Översiktliga stabilitetskarteringar – noteras. Ingår idag i hänsynskartan.

Vägledning för arbete med naturolyckor – noteras. Ingår idag i klimatanpassningsplanen.

Vägledning om samhällsplanering och Sevesoanläggningar – noteras.

Oljeolyckor till sjöss – noteras.

Kommunala handlingsprogram – noteras.

Vindkraft och höga byggnadsverk – noteras. MSB hörs rutinmässigt i dessa ärenden.

Krisberedskap – noteras.

Vägledning för totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen – noteras.

Totalförsvarets civila delar – noteras. Tillgång till reservvattentäkter finns behandlad i kommunens VA-plan. Tillgång på skyddsrum är något som kommer att behöva behandlas vid en uppdatering av ÖP 2.0.

2.9 SGI 2021-09-10

Topografin inom planområdet är i huvudsak flack men i anslutning till Ätran finns slänter och vid bergspartier i norr och sydost, är terrängen något kuperad.

Enligt SGU:s jordartskarta består de ytliga jordlagren till största delen av post-glacial sand men även isälvssediment, svämsediment och lera förekommer. Berget går i dagen på flera ställen inom planområdets norra och sydöstra del.

På webbkartan finns inlagt de GIS-skikt som SGI och SGU tagit fram avseende förutsättningar för erosion. Dessa kartsikt kallas "Stränders eroderbarhet" (SGU), Stranderosion kust (SGI), "Förutsättningar för erosion vid sjöar, havskust och längs vattendrag" (SGI). I planbeskrivningen dras slutsatsen från dessa att "de flesta vattendragen och delar av kusten ger jordarterna förutsättningar för en hög eroderbarhet".

Avseende förutsättningar för skred hänvisar man i planbeskrivningen dels till den översiktliga stabilitetskartering som utfördes 1994 längs Ätrands stränder och dels till kartsiktet "Förutsättningar för skred i finkorniga jordarter lutningsanalys" (SGU). SGI vill upplysa om att stabilitetskarteringen utförd 1994 var mycket översiktlig och omfattade endast då bebyggda områden längs Ätran. Det innebär att det kan finnas fler områden med förutsättningar för skred eller ras än vad den utredningen visar. Kartunderlaget "Förutsättningar för skred" anser vi är det som bör användas vid en översiktlig planläggning i kombination med "Förutsättningar för skred, strandnära områden". Vi anser att det är bra att kommunen i planen skriver att "Byggande inom identifierade riskområden för översvämningar, höga flöden, erosion och skred bör i första hand helt undvikas, i andra hand tas i anspråk endast om tillräckliga säkerhetsåtgärder kan genomföras". Vi vill tillägga att för att kunna ta dessa områden i anspråk krävs att förhållandena klarläggs genom detaljerade geotekniska utredningar som även ska omfatta klimatförändringarna.

Dessutom ska kommunen, enligt PBL, i en översiktsplan redovisa sin syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur sådana risker kan minska eller upphöra. Vi saknar en plan för hur riskerna kan minska eller upphöra för den befintlig bebyggelse.

I webbkartan finns resultat inlagt från översvämningsskartering längs Ätran utförd av MSB 2015. Den visar att det finns förutsättningar för översvämning inom hela älvs-träckan genom planområdet och att förutsättningarna är som störst (störst utbredning) i de låglänta området söder om Tröingeberg. Det finns bostadsområden markerade längs Ätrands nedre lopp och även inom delar av de låglänta områden som kan beröras av översvämning. Även områden som kommer att påverkas av havsytans förväntade stigning finns presenterade på webbkartan.

I planbeskrivningen står att ”ÖP 2.0 anger att byggande inom identifierade riskområden för översvämningar och höga vattenstånd bör i första hand helt undvikas, i andra hand tas i anspråk endast om tillräckliga säkerhetsåtgärder kan genomföras”. Dessutom anges att ”Vad gäller havsytehöjning bör lägsta golvhöjd för nya bostadsområden samt enstaka bostäder alltid vara minst 3,5 meter över nuvarande nollplan (referenssystem RH2000). Vi vill tillägga att om det krävs åtgärder för att förhindra översvämning måste möjligheten att uppföra dessa med hänsyn till släntstabiliteten i området först klarläggas genom en detaljerad geoteknisk utredning.

Kommentar:

Noteras och beaktas genom att kommunen tydliggör att man behandlat frågorna i kommunens klimatanpassningsplan med inriktning på fysisk planering.

2.10 SGU 2021-07-02

SGU har inga synpunkter i rubricerat ärende.

2.11 Sjöfartsverket, Enheten för Maritim samverkan och utveckling 2021-06-21

Falkenberg har ur ett sjöfartsperspektiv i dag goda möjligheter att kunna vara en del i den omställning avseende godstransporter som Regeringen lägger fram i sin godsstrategi. Överflyttning från vägar till tåg och sjöfart är huvudinriktningen och där har Falkenberg mycket goda möjligheter att kunna utvecklas till ett modernt transportnav.

I Falkenberg finns även ett reparationsvarv. Närheten till reparationsvarv är en förutsättning för en fungerande sjöfart och framför allt för det mindre tonnaget. Varvet i Falkenberg är dessutom ett av de få som finns kvar i Sverige, vilket även borde be-lysas av beredskapsskäl.

Falkenberg har en hamn med möjlighet att utveckla framför allt kustnära transporter med omlastningsmöjligheter från sjöfart till järnväg. Hamnbanan borde snarare vidareutvecklas än läggas ner.

Sjöfartsverket konstaterar dessvärre att Falkenbergs kommun inte väljer att utnyttja de befintliga strukturer som finns för framtida, hållbara transporter och industri utan väljer, likt många andra kommuner, att i stället satsa på bostäder i hamnområden. Sjöfartsverket beklagar detta och anser att förslaget missgynnar riksintresse hamn då avsikten på sikt är att avveckla delar av hamnverksamheten.

I den bilagda miljökonsekvensbeskrivningen finns riksintresse hamn endast uppräknat som befintligt riksintresse. Det står ingenting vare sig i MKB eller övrig text om hur kommunen avser hantera det faktum att en stor del av riksintresset försvinner om planen genomförs. Det finns heller ingen beskrivning om hur kommunen avser hantera den varvsindustri och övrig industri som måste försvinna om det ska byggas bostäder på kajerna.

Sjöfartsverket ser även att de kvarvarande hamnanläggningar som finns beskrivna kommer mycket nära de satsningar som görs på naturområden.

Sjöfartsverket ser uppenbara risker för kvarvarande industri och hamn avseende bullernivåer. Kommunen borde införa områden där det tillåts bullra och inte anlägga bostäder mm i förhållande till dessa områden.

Den föreslagna cykelvägen med tillhörande bro över Ätran skulle effektivt omöjliggöra all fartygstrafik från västra kanten på nuvarande varvsområdet och öster därom. Det medför även att de fartyg som idag vänds en bit uppströms Ätran i mycket större utsträckning kommer behöva bogserbåtsassistans vilket får miljökonsekvenser samt även fördyrar fartygsanlöpen.

Sammanfattningsvis kan Sjöfartsverket konstatera att Falkenbergs kommun med detta förslag till fördjupad översiktsplan allvarligt skadar riksintresse kommunikationer – hamn, vilket Sjöfartsverket inte kan acceptera.

Kommentar:

Beaktas

Hamnen - I hamnen föreslogs i samrådsskedet en omvandling av industriområdena närmast övrig bebyggelse omvandlas till mångfunktionell bebyggelse: Utbyggnadsområden för i huvudsak verksamheter så som kontor, handel, kommersiell och offentlig service, besöksanläggningar och andra verksamheter som inte är störande för sin omgivning. Kan även innefatta lokaler för hantverksföretag eller mindre verkstäder. Innefattar inte tyngre storskalig industri med större omgivningspåverkan. Inslag av bostäder kan prövas. Med detta menas att i den inre delen av hamnen ska mindre störande verksamheter finnas i en framtid. Här kan då möjlighet att pröva bostäder finnas.

Valskvarnen föreslås ändras till mångfunktionell bebyggelse.

I granskningsförslaget föreslås en viss utökning av Hamnområdet mot samrådsförslagets omfattning.

Noteras

Industrispåret till hamnen är ett riksintresse och dess existens borde därmed finansieras av staten. Falkenbergs kommun föreslår annan lösning med omlastningsbangård i anslutning till Västkustbanan vilket skulle säkerställa hamnens intressen samtidigt som det löser upp viktiga knutar i stadens markstruktur. Det är också av största vikt ur ett hållbarhetsperspektiv att ett industrispår kan försörja fler verksamheter än de som är etablerade i hamnen eller i dess närhet. Detta utan att man får ökad andel transporter genom staden som skapar risker, barriärer, buller och föroreningar.

Cykelvägen är schematiskt utritad, vilket innebär att det inte är en fix placering. Om cykelvägen och bron genomförs kommer de att ta hänsyn till befintlig båttrafik.

2.11 Skogsstyrelsen 2021-09-10

Vi saknar skyddsformerna biotopskydd samt naturvårdsavtal i planerat underlag och vill därför informera om att aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, t.ex. nyckelbiotoper biotopskyddsområden, naturvårdsavtal, objekt med naturvärden och sumpskogar finns på www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor.

Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Våra planerade områdesskydd finns inte i detta register men kan lämnas till er efter särskild förfrågan. Om biotopskyddsområden beslutade av Skogsstyrelsen, berörs av åtgärder som riskerar skada naturvärden inom dessa ska en ansökan om dispens skickas in till Skogsstyrelsen.

Vi ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Vi är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under SVL.). Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Kommentar:

Noteras

Dessa utpekade skogliga naturvärden ingår som grund i inventeringen Tätortsnära natur som i sin tur är grund till rapporten "PM Inventering och värdering av grönstruktur i Falkenbergs stad".

2.12 Strålsäkerhetsmyndigheten 2021-09-10

Radon

SSM noterar de förbyggande åtgärderna som tas upp mot radon. Vi vill påpeka att markförändringar (t.ex. sprängningar/sprickor) kan påverka risken för att radon avges och tränger in i byggnader även i områden där man inte sett en ökad risk initialt. All mark i Sverige är att betrakta som potentiellt radonförande. Vid nybyggnation gäller Boverkets gränsvärde (BBR 2011:6) som är 200 bq/m³, uttryckt som årsmedelvärde. Vid befintlig bebyggelse gäller referensnivå som anges i Strålskyddsförordningen (SFMFS 2018:506).

Ultraviolet (UV) strålning

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

Boverket har en vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö som tar upp skydd mot UV-strålning. (se länkar till SSMs planeringsverktyg och Boverkets vägledning nedan).

Elektromagnetiska fält, EMF

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

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

Kommentar:

Noteras.

2.13 Svenska kraftnät 2021-09-10

I Falkenbergs kommun har Svenska kraftnät en pågående ledningsförnyelse mellan stationerna Horred-Breared. Inom det aktuella planområdet har Svenska kraftnät i dagsläget inga transmissionsnätledningarna. Men det kan finnas regionnätledningarna i närheten, regionnätägaren bör därför höras i samrådet.

Svenska kraftnät vill dock påminna om att etablering av storskalig elintensiv verksamhet ställer krav på elnätstrukturen i regionen. Det elnät som behövs för att tillgodose behovet av el tas ofta för givet. I många områden i Sverige utnyttjas transmissionsnätet redan idag fullt ut stora delar av året. Stora elintensiva industri- eller infrastrukturetableringar behöver alltid föregås av noggrann planering och samverkan med områdets berörda elnätägare. Det är distributionsnätägaren som gör en initial bedömning av om verksamheten är så pass stor och elintensiv att det krävs förstärkningar på transmissionsnätets nivå. Efter en initial bedömning har distributionsnätägaren och Svenska kraftnät en dialog om hur det önskade uttaget mest effektivt ska tillgodoses. Normalt behöver Svenska kraftnät alltid involveras vid etablering av verksamheter som förbrukar mer än 100 MW.

Elförsörjningen är ett prioriterat område för totalförsvaret, vilket medför att såväl transmissionsnät som region- och lokalnät utgör essentiella delar av totalförsvaret. Svenska kraftnätets beredskapsarbete riktar sig till att bidra till Försvarmaktens förmåga, men även till att säkerställa elförsörjningen i det civila samhället. Som elberedskapsmyndighet verkar Svenska kraftnät för att hela den svenska elförsörjningen har beredskap för händelser som krig, terrorhandlingar och jordbävningar.

Beredskapsintressen

I Falkenbergs kommun finns produktionsanläggningar som är viktiga för den nationella elförsörjningen. I närheten av anläggningar inom det svenska elsystemet såsom exempelvis värmekraftverk, gasturbinanläggning och vattenkraftstationer, kan det föreligga intressen för elsystemet och elberedskapen. Buller kan förekomma från dessa anläggningar vilket behöver beaktas vid bostadsförtätning i närområden kring dessa.

Det är viktigt att översiktsplanen tar hänsyn till infrastrukturen kopplad till dessa anläggningar. Därför är det av stor vikt att alla planer och beslut rörande dessa områden samråds med Svenska kraftnät. Svenska kraftnät önskar därför vara samrådspart i exploateringar eller andra planer som kan påverka infrastrukturen i områdena kring produktionsanläggningarna. Vi vill också informera om att förändringar av elnätstrukturen i regionen kan vara anmälningspliktigt enligt elberedskapslagen. Svenska kraftnäts elberedskapsföreskrift (SvKFS 2013:2) anger såväl vilka anläggningar som vilka typer av förändringar som omfattas av anmälningskyldigheten. Den planerade förändringen ska i ett så tidigt skede som möjligt anmälas till Svenska kraftnät för att Svenska kraftnät i egenskap av elberedskapsmyndighet ska kunna vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa en robust elförsörjning i Sverige. Föreskriften och blankett för anmälan om förändring i elförsörjningen finns att hämta på Svenska kraftnäts webbplats, <https://www.svk.se/aktorsportalen/elberedskap/anmala-forandringstorning/>

Här finns även ett förtydligande dokument, Frågor och svar om Elberedskapsföreskriften.

Kommentar:

Noteras

3. GRANNKOMMUNER

3.1 Gislaveds kommun 2021-05-25

Gislaveds kommun avser inte lämna något yttrande i samband med samrådet.

Kommentar:

Noteras

3.2 Hylte kommun 2021-08-31

Hylte kommun har tagit del av handlingarna till fördjupning av översiktsplanen för Falkenbergs stad och har inget att erinra. Planområdet gränsar inte till Hylte kommun, och bedöms inte heller på annat sätt påverka kommunen genom exempelvis kollektivtrafikförbindelser, viktiga vägar/ väganslutningar, serviceutbyte med mera. Inga mellankommunala intressen med Hylte kommun omnämns i planen.

Kommentar:

Noteras

3.3 Laholms kommun 2021-06-10

Förslaget bedöms inte påverka mellankommunala intressen som berör Laholms kommun.

Kommentar:

Noteras

3.4 Marks kommun 2021-06-02

Marks kommun tackar för möjligheten att besvara den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Man avser inte svara på förslag på fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad.

Kommentar:

Noteras

3.5 Varbergs kommun 2021-06-07

Kommunen avstår från att lämna yttrande.

Kommentar:

Noteras

4. KOMMUNALA NÄMNDER

4.1 Barn- och utbildningsnämnden 2021-08-30

Barn- och utbildningsnämnden ansvarar för verksamhet som i mycket stor utsträckning påverkas av den fördjupade översiktsplanen i de delar som berör bostadsbyggnad. Vi vet att andelen barn i förskoleåldern i Falkenbergs kommun är ca 5,75 procent, vilket innebär att det behövs en ny förskola med fyra barngrupper för var tusende invånare. Andelen invånare i grundskoleåldern uppgår till cirka 12 procent.

Utmaningarna för de båda verksamheterna skiljer sig åt en aning. Förskolans enheter är normalt sett betydligt mindre än grundskolans vilket gör att det kontinuerligt behöver investeras i nya förskolor efterhand som befolkningen ökar. En utmaning är dock att förskolorna inte har något upptagningsområde.

Grundskolans enheter är i tätorten betydligt större. Enligt beslut i BUN (2019-05-23 § 70) ska skolor i tätorten ha minst två paralleller i låg- och mellanstadiet och minst fyra paralleller i högstadiet för att kunna erbjuda en så hållbar verksamhet som möjligt. I stället har varje grundskola ett upptagningsområde som bestämmer att alla som bor i området har rätt att gå i upptagningsområdets skola. Detta medför bland annat att planeringen av var nya grundskolor ska byggas behöver göras utifrån ett helhetsperspektiv. En ny grundskola medför automatiskt att övriga skolors upptagningsområde behöver förändras. Därför behöver också en ny grundskola placeras utifrån bästa möjliga lösning med hänsyn till var eleverna bor och befintliga skolors nya upptagningsområden.

Förskolan

Utformningen av nya förskolor är i vissa avseenden reglerat genom beslut i KFT, dnr: BUN2015/324. Enligt detta beslut ska den pedagogiska ytan inomhus vara 5,5 m² stor per barn medan utemiljön ska uppgå till minst 40 m² per barn eller minst 3 000 m².

Som ovan nämnts behöver kommunen kontinuerligt investera i nya förskoleenheter i takt med att befolkningen ökar. Därtill finns ett underliggande behov av att dels avveckla tillfälliga förskolor i paviljonger, dels att ersätta föråldrade, omoderna och felplacerade förskolor. Sammantaget ger det att verksamhetens infrastruktur i form av förskolor är betydligt mer föränderlig jämfört med grundskoleverksamheten. Storleken på de befintliga förskolorna varierar kraftigt med allt från 2 till 12 barngrupper.

Var nya förskolor ska etableras är kopplat till var barnen bor. Det finns en tydlig önskan från vårdnadshavare att förskolan ska vara nära hemmet. Utifrån verksamhetsperspektiv är det också en strävan att de barn som är inskrivna vid en förskola i så stor utsträckning som möjligt ska följas åt upp i grundskolan. Syftet med detta är att utveckla och bedriva en förskole- och skolverksamhet som har ett 1–16 årsperspektiv.

Grundskolan

I motsats till förskolan finns inga tydliga regleringar avseende hur en grundskola ska byggas. Som ovan nämnts har BUN beslutat att låg- och mellanstadieskolor ska omfatta minst två paralleller medan högstadieskolor ska omfatta minst fyra. Därtill har boverket rekommenderat att grundskolors utemiljö ska ha en omfattning motsvarande minst 30 m² per elev. Däremot finns ingen reglering avseende kvadratmeter inomhus per elev eller liknande. En jämförelse bland skolor som byggts på senare år visar att skolor byggs med från cirka 10 m²/elev till 17–18 m²/elev.

Förtätningar

En stor andel av de nya bostäderna föreslås i den fördjupade översiktsplanen utgöras av förtätningar, detta då bland annat kriteriet närhet till service bedöms vara bäst uppfyllt. Detta är dock inte helt rätt, då servicen i form av förskolor och skolor inte är obegränsad. Tvärtom är samtliga enheter inom de båda verksamheterna redan fullt utnyttjade i Falkenbergs stad. Det innebär alltså att även nya bostäder i förtätningar ställer krav på investeringar av nya förskolor och skolor. Då nya förskolor och skolor kräver minst 5 000 m² respektive 20 000 m² mark är möjligheten att etablera nya enheter i närområdet ytterst begränsad.

Sammanfattning

- Det bör av den fördjupade översiktsplanen vara möjligt att etablera förskolor i samtliga nya 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.

Kommentar:

Beaktas

Förskola. Krav på förskola i varje större område skrivs in i respektive områdes textavsnitt.

Noteras

Grundskola – sammanhängande bostadsbebyggelse innebär i de flesta fall även kommersiell och kommunal service (t ex grundskola) kan komma till stånd. I övrigt bör placeringar av grundskola kopplas till befolkningsprognosen och den analys som ligger bakom den. Placering av grundskola finns föreslaget för Skrea och Stafsinge

Förtätningar – noteras.

4.2 Bygglovsnämnden 2021-08-31

Plan- och bygglovsavdelningen har tagit del av samrådsförslaget till Fördjupad översiktsplan för staden. Yttrandet är i huvudsak specificerat utifrån dokumentets rubriksättning.

Samhällsbyggnadssektorn och den fysiska planeringen har många och omfattande utmaningar att hantera; integration, hållbarhet, transporter, energiförsörjning, handel, klimatförändringar, livsmedelsförsörjning etc. I en omvärld som förändras i allt snabbare takt ställs allt högre krav på att den fysiska stadsplaneringen skapar hållbara strukturer, har beredskap och kan anpassa sig efter snabba förändringar. Översiktlig planering och den fördjupade översiktsplanen för staden utgör viktiga instrument vid bedömning av planbesked, prövning av förhands- besked och detaljplanläggning.

Ställningstaganden, prioritering och avväganden

Punkterna under denna rubrik är i mångt och mycket själva kärnan i den fördjupade översiktsplanen och det påverkar inriktningen av markanvändning och stadsplanering. Strategierna kan med fördel göras ännu tydligare och visa sin bäring på själva kartbilden. Och inte minst vilka fysiska områden i staden som ges högre prioritering i fortsatt stadsbyggnadsprocess.

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

Punkten Knyta ihop staden saknar motiv till varför detta ska göras.

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

Punkten Förtätning och att växa inifrån och ut anges ha hög prioritet i den fortsatta utvecklingen av Falkenbergs stad. 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.

Förslag användning av mark- och vatten inklusive strukturbild

Förslaget till fördjupad översiktsplan anger en planeringshorisont på 30 år. Kartan över rekommenderad användning av mark och vatten redovisar en mycket omfattande utbyggnad, troligt betydligt längre än 30 år. Mot bakgrund av det bedömer avdelningen det viktigt att precisera etapputbyggnader, möjligen döpa om några områden till ”Framtida utredningsområden” och kanske t o m plocka bort några områden. Risker 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 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.

Förslaget till fördjupad översiktsplan bör studera några stora och samhällsviktiga (om-/ny-)lokaliseringar; t ex ambulansstation, fjärrvärmeverk, friidrottsanläggning, simhall. Detta i syfte att säkerställa platser som har goda strategiska, funktionella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar för respektive ändamål.

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. Se vidare nedan under Specifika områden.

Den fördjupade översiktsplanen redovisar förslag på en mycket omfattande utbyggnad av staden. Utbyggnaden avser bostäder, verksamheter, offentlig och kommersiell service m.m. För bostäder och förtätningar anges en tänkbar bygghöjd preciserad i våningsantal. För annan markanvändning kan inte utläsas vilka bygghöjder som kan vara lämpliga och rimliga på respektive plats. Överlag saknas redovisning och resonemang om konsekvenserna som översiktsplanen ger på stadens byggda form. Hur kommer Falkenberg se ut och uppfattas? Vilka av småstadens stadsbyggnadsmässiga värden förstärks eller försvagas med förslaget?

Om/vilka platser 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? I syfte att illustrera och levandegöra förslaget till fördjupad översiktsplan bör kartbilden åtföljas av visions-/idéskisser.

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

Struktur bilden över Falkenbergs stad är även svårtolkad kring vilken principiell planeringsmodell som är grunden; fingerplan? Rutnätsplan? Klarläggande och ställningstagande kan underlätta framtida utveckling av staden.

Den fördjupade översiktsplanen behöver ta ställning och tydliggöra en del frågeställningar kring behov av markanvändning (till exempel dagvattenhantering). Risken är annars att många strategiska frågeställningar lämnas åt detaljplaneskedet med konsekvensen att planarbete fördröjs/försenas samt att det i ett enskilt detaljplaneuppdrag inte finns utrymme att studera helheten.

Förtätning

Förslaget redovisar en omfattande förtätning (av 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 i mötet med landskapet/jordbruksmarken.

Om det är avsikten att verksamheter lämnar centrala staden för de stora utpekade verksamhetsområdena.

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?

Den fördjupade översiktsplanen redovisar inte förslag till hur förtätningarna ska genomföras. Om prövningen ska ge med ny detaljplan eller i en rivnings- och bygglovsprocess. För en demokratisk förankring av förtätningarna, hantering av alla komplexa planeringsförutsättningar, prövning av eventuella kulturmiljövärden och bedömning av helheten anses prövning i detaljplan vara det mest lämpliga.

Flerbostadshus i tre våningar kan kräva hiss. Vid produktion av hyresrätter kan det vara svårt att få ekonomi i en trevåningsbyggnad.

Samhällsservice

En kraftigt ökad utbyggnad av bostäder och därtill kommande befolkningstillväxt kommer medföra ett ökat behov av samhällsservice, vilket bör ges ett större utrymme i förslaget. 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, men en sådan viktig resurs bör ges en tydligare planering kring storlek och framförallt lämplig placering.

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.

Fördjupade översiktsplanens utpekade grönstruktur, befintlig och föreslagna nya, 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. Se 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 t ex gröna prickar i olika bredder/storlek.

Infrastruktur

Under punkt 5.4.6 anges ”genom att förbättra kollektivtrafikstråket utmed väg 767”. Förtydligande kan ske om avsikten är en ny busslinje.

För att uppnå de högt ställda målen kring dämpad biltrafik måste utbyggnad och satsningar på kollektivtrafik och supercykelstråk prioriteras i stor omfattning.

Det är svårt att utläsa ur materialet vad som är befintliga stråk och vad som är tänkt att bli nya kompletterande stråk när det gäller såväl kollektivtrafik- som cykelstråk.

Specifika områden

Värderosen

Värderingen av föreslagna områden skulle stärkas med ett motiverande resonemang till bedömningen/värderingen. Vissa värderingar upplevs svåra att förstå logiken bakom. Det framgår heller inte om värderingen bygger på befintliga förhållanden eller förutsätter exempelvis nya dragningar av kollektivstråk osv.

Antal tillkommande bostäder – i tolkningstexten benämns värderingen som antalet bostäder relaterat till områdets storlek, dvs hög exploatering värderas positivt. En hög exploatering kan dock göra avkall på andra värden som exempelvis allmän-platsmark. Vid värderingen av de olika områdena framstår det sedan som att värderingen mer har gjorts ur aspekten antalet bostäder, och inte exploateringsgrad. 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. Investeringsbehov normalt inför genomförande – Oklart kring vems investeringsbehov; är det endast bedömt med kommunen som byggherre? Vad ligger i själva investeringen? Är det alltid positivt att investeringsbehovet blir mindre? Förtydligande kan ske.

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. Översiktsplanen bör ta ställning till vilket av områdena som 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 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.

Stafsinge

Ett tydligt stadsdelscentrum behöver pekas ut. Se vidare ovan.

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

Förslaget kring ny infart/utfart vid väg 767-Falkagård behöver preciseras i skissförslag. Vilket utrymme kan krävas? Påverkan på stadsbild?

Hamnområdet

För område benämnt Valskvarnen och Gjuteriet redovisas en mycket omfattande framtida omvandling av markanvändningen. Området vid Valskvarnen bör inte ensidigt innehålla bostäder, utan möjliggöra kompletterande verksamheter i syfte att skapa en blandade funktioner. Behöver en plats för ett framtida stadsdelscentrum pekas ut?

Förslaget med ny planskild gång- och cykelväg över Ätran (den västligaste) kan behöva förtydligas med en idéskiss/fotomontage.

Västra Gärdet

Till/från det framtida förtättningsområdet vid fd bangårdsområdet och Lövstaviken bör grön korridor markeras i den befintliga buffertzonen mellan bostäder (Västra gärdet) och verksamheter (längs Kvekatörsvägen).

Centrum – Arvidstorp - Tånga

Centrumområdet innehåller stora områden där förtätning redovisas. Förtydligande behöver göras kring om förtätningarna ska prövas via rivningslov och bygglov eller med ny detaljplan. 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.

Kartbild saknar nummer för omvandlingsområde 101 och 102.

Stålagård

Området (Lindelycke) utpekade som möjlig plats för ett nytt fjärrvärmeverk. Lämplig placering i förhållande till landskapsbild m.m. behöver studeras vidare. Även om det anges att en utredningsskiss ska visa en idé om sammanhängande grönstruktur bör t ex de utpekade grönområdena 401 och 402 knytas samman av grön korridor.

Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällerup

Kartbildens 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

Kartbildens 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 och Tröingedal
Även här förtydliga och skapa gröna korridorer.

Östra gårdet 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 hårdgjord och ianspråktagen plats som lämpar sig väldigt väl till förtätning och omvandling till mer högintensiv markanvändning (bostäder m.m.).

Förslaget kring förtätning/skola vid område benämnt Södra Lyckan stänger till en befintlig grön 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).

Föreslagen gång- och cykelbro över Ätran (öster om Garvareförsen) kan bli en del av ett nytt gent cykelpendlingsstråk till järnvägsstationen. Föreslagen koppling och dess genomförbarhet behöver dock studeras noggrant med anledning av de potentiella konfliktpunkter som finns. Förslaget är nu utritat över en av de bredare delarna av Ätran och går på norra sidan framför entrén till Folktandvården. På södra sidan blir passagen genom det populära och välbesökta området Vallarnas natur med lekplats och strövområden. 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. Med fördel kan en arkitekttävling/parallellt uppdrag användas för att få förslag på utformning av en eventuell bro. Ett alternativ till ny bro kan vara att studera hur man kan stärka kopplingen mellan södra staden och järnvägsstationen via den befintliga Fajansbron.

Södra Åstranden (Tegelbruksområdet) utgör en viktig pusselbit i syfte att på sikt omvandla området till blandstad med bostäder och mjuka verksamheter/funktioner. Stadsbyggnadsmässiga kvaliteter (t ex hushöjder, entrépunkter, mötet med omgivningen) är viktiga att studera i en helhet.

Områden (tex 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. Utvecklingen av Hjortsbergs stadsdelscentrum med förtättningsområden som F39, F40 och F41 måste studeras i en helhet.

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

P g a tidsbrist har inte området studerats i sin helhet.

Miljökonsekvensbeskrivning

P g a tidsbrist har inte miljökonsekvensbeskrivningen studerats i sin helhet. I målen till ÖP2.0 anges bland annat att biltrafikutvecklingen ska dämpas samt ”att biltrafiken inte ska öka” (citat sida 6, MKB). Förslaget till fördjupad översiktsplan 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.

Följduppdrag/Genomförandeplan

Den fördjupade översiktsplanen tar ett stort grepp på framtida utveckling och utbyggnad av Falkenberg och en vision om hur olika mål förväntas nås. I FÖP-en saknas en redogörelse av vilka följduppdrag som behöver tas fram eller vilka befintliga kommunala riktlinjer som behöver uppdateras. Det kan handla om ny parkeringsnorm för att bland annat kunna hantera den omfattande förtätning som föreslås. Arbetssätt och deltagande

I fortsatt process deltar Plan- och bygglovsavdelningen gärna i arbetsgruppen.

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”.

Språkligt bör text och karta uppdateras. T ex undvika användandet av äldre ordval såsom ”torde”, ”underlåter” samt talspråk som ”vi”. Även vissa platser refereras till via butiksnamn eller dylikt som inte varit aktuella på länge alternativt har/kan flytta t 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.

Kommentar:

Beaktas

Hållbarhet och social hållbarhet - barnperspektivet tydliggörs.

Knyta ihop staden - motiv förs in.

*Jordbruksmarken – bilden tydliggörs om var jordbruksmark har tagit bort.
Resonemanget kring jordbruksmark förtydligas.*

Stafsinge. Ny infart/utfart vid väg 767-Falkagård tas bort. Avsikten med ett tidigare utpekande var att skapa en mer attraktiv entré för att minska upplevelsen av området som isolerat. Att skapa bättre förutsättningar för biltrafiken kan dock bedömas vara motsägelsefullt till FÖP:ens mål, då en sådan åtgärd riskerar att leda till inducerad trafikefterfrågan. Med FÖP:ens målsättning att prioritera samt skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande föreslås att gång- och cykelvägar förbättras till området, där bland annat den planskilda gc-kopplingen under väg 767. Andra genomförda åtgärder motverkar också den effekt man skulle få av en ny infart.

Hamnområdet - Beaktas i det att området Valskvarnen föreslås för mångfunktionell bebyggelse istället för sammanhängande bostadsbebyggelse.

Västra Gärdet - Befintlig grönkorridor markeras i kartan.

Noteras

Förtätning växa inifrån och ut – bedöms inte ge dubbla budskap. Budskapet är att när staden ska växa, ska den göra det inifrån och ut. FÖPen kan fortfarande illustrera en omfattande tillväxt men att områden ska tas i anspråk i rätt ordning.

Etapputbyggnad – noteras. Detta är en del i att växa inifrån och ut och kommer att behandlas i kommande riktlinjer/planering för utbyggnadsordning av exploateringsområden.

Omlokalisering – utan att ange exakt placering finns möjlighet att omlokalisera samtliga nämnda funktioner till föreslagna områden i FÖPen.

Konsekvenser på stadens byggda form – FÖPen kommer inte att åtföljas av idéskisser utan detta får ske vid ett eventuellt byggnadsskede.

Strukturbilden är förhållandevis precis beroende på att det inte är en översiktsplan utan en plan med något högre noggrannhet.

Principiell planeringsmodell – vilken planeringsmodell som använts har ingen relevans för gemene person.

Ställningstaganden markanvändning, ex dagvattenhantering, - dagvattenhantering är något som hanteras i planen och i klimatanpassningsplanen där dagvatten ska hanteras på delavrinningsområdesnivå.

Förtätning – det framgår av förtättningsanvisningarna vilken stadsbyggnads-DNA som är tanken.

Samhällsservice – noteras. En uppskattning kommer att genomföras på antalet barn nybyggnadsområden kan komma att generera. Förskolornas exakta placering genomförs bästa genom lokaliseringsutredningar för respektive enhet vilket inte omfattas av den fördjupade översiktsplanen.

Grön- och blåstruktur - en sammanhängande grön-blåstruktur är en grundläggande tanke i FÖPen och kommer att synliggöras i ett följdarbete till FÖPen genom grönstrukturplan. Vad det gäller dagvattenhantering nämns det att detta ska hanteras genom strukturplanen, det vill säga på delavrinningsområdesnivå.

Specifika områden - många av de föreslagna förändringarna omfattar en detaljeringsgrad som inte ligger på fördjupad översiktsplanenivå och kommer därför inte att genomföras.

Vad det gäller grönstruktur, se grön- och blåstruktur ovan.

Skogstorp - prioritering mellan områden sker i kommande riktlinjer/planering för utbyggnadsordning av exploateringsområden. Landskapskilen vid Kroka – Norra kroka är idag redan igenbyggd men grönblå struktur är tänkt att skapas i alla nya tillkommande områden inom FÖP Falkenbergs stad.

Stafsinge – stadsdelscentrum ligger i sådan närhet att det i strukturbilden omfattas av utpekad samlad service för centrum.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand – IP föreslås kvarstå som en del av grönstrukturen eftersom grönstrukturen omfattar värden även vad det gäller friluftsliv, rörligt friluftsliv samt idrott.

Södra Lyckan föreslås antingen som skoltomt eller för bostäder.

Gång- och cykelbro över Ätran. Dragningen är schematiskt dragen och bedömningen görs att bron kan placeras så att den visuella påverkan inte kommer att bli påträngande samt att bron inte kommer att störa det mest fotograferade området. Att istället förstärka Fajansbron är i sig positivt men skapar inte en gen förbindelse mellan södra sidan och till exempel målpunkt Falkenbergs station.

Miljökonsekvensbeskrivning – utbyggnadsordning kommer att preciseras i riktlinjer/planering för utbyggnadsordning av exploateringsområden.

4.3 Kultur-, Fritids- och Tekniknämnden 2021-09-01

Allmänna synpunkter

Formulering och utformning av inledande text I del 1.1 beskrivs vad en FÖP är och att dess intentioner följs och tas hänsyn till i kommande detaljplaner som är mer konkreta och blir juridiskt bindande. Människors välmående är beroende av många olika faktorer. Den fysiska, sociala och psykiska hälsan kräver trygghet och inkludering på flera olika plan. Det har en direkt påverkan på kommunens attraktion som plats att leva och verka på. Det är av stor vikt att säkerställa att intentionerna som nämns i FÖP inkluderas i kommande detaljplaner för att frågor som berör social hållbarhet inte faller bort i framtidens planering och beslut för staden.

Förslag är att ändra i texten ” intentioner följs och tas hänsyn till i kommande detaljplaner” till ”intentioner följs och utgör grund” i kommande detaljplaner.

Strategi 1 tar upp flera olika områden från den sociala hållbarheten som bidrar till att öka förutsättningarna för trygghet, delaktighet, inkludering och tillgänglighet. På strategins punkt ”Trygghetsinventeringar bör fortsätta och erfarenheterna integreras bättre i den fysiska planeringen” föreslås en förändring till ”Erfarenheter från trygghetsinventeringar integreras i den fysiska planeringen” då punkten annars blir svag och valbar.

När det gäller besöksnäring är kulturupplevelser idag en viktig reseanledning. Det gäller inte bara arrangemang som konserter och festivaler, det finns även ett stort och fortfarande växande intresse för kulturarv. Det är därför viktigt att man tar hänsyn till befintliga kulturmiljöer i planering av nybyggnation.

Strategi 1 nämner även att ”identifierade kulturvärden” ska beaktas vid myndighetsbeslut. Kultur och kulturmiljö har ett värde för kommunens invånare och i sig själv. Spåren av det förflutna tydliggör vår samtid, och lägger grund för diskussioner kring hur vi vill forma vårt samhälle idag, och inte minst hur vi vill att Falkenberg ska utvecklas för framtiden.

Därför är det önskvärt att nuvarande skrivning ändras till att ”identifierade kulturvärden så långt som möjligt undantas från exploatering och negativ påverkan”.

Bebyggelsemiljö som nämns i strategi 3 ska tas hänsyn till när Falkenbergs stad bygger ut infrastruktur och bostadsområden. Kulturmiljövård handlar inte bara om äldre befintliga miljöer, utan även om omgivningarna.

Bebyggelsen är ofta en viktig del av en stads identitet. Det är därför viktigt att ta hänsyn till lokal byggnadstradition vid nybyggnation. Detta innebär inte att man ska bygga pastischer av äldre hus, men att man är noga med val av material, färgsättning och proportioner. Detta behöver förtydligas i skrivelsen.

Huvudmannaskap

Riktlinjer för val av huvudmannaskap anger att vid detaljplanering inom och i direkt anslutning till Falkenbergs stad ska i regel kommunalt huvudmannaskap tillämpas i alla nya detaljplaner som tas fram.

Genomförandet av kommunalt huvudmannaskap fläckvis kommer att innebära ökade kostnader och en ineffektivisering av drift och underhåll.

Stor ökad andel kommunalt huvudmannaskap innebär också behov av ökade personalresurser för att ta hand om frågor som gäller exempelvis farthinder, parkering, tillgänglighet osv.

Ställningstaganden

Det anses som positivt att cykel prioriteras som transportmedel inom staden. Gena och tillgängliga kollektivtrafikstråk är en grundförutsättning för att övertrumfa bilens attraktivitet, det gäller även cykel vilket också behöver poängteras. Hållbara transporter behöver prioriteras och placeras ut före biltrafik inom detaljplanearbetet.

Styrdokument

I FÖP anges att vissa styrdokument ska följas. Samtliga gällande dokument bör följas om det berör verksamhetsområdet. Det ska därför inte nämnas i FÖP vilka som ska följas. Däremot är det bra om FÖP föreslår uppdateringar eller nya dokument.

Synpunkter angående de olika stadsdelarna och områden

När Falkenbergs stad växer och fler bostäder byggs kommer fler människor behöva samsas på samma yta. Fritids- och rekreationsytor är viktiga för vår hälsa, främjande och som förebyggande miljöer. Det gäller både ytor för aktiviteter i organiserad form och de som är oorganiserade eller spontana. Dessa ytor behöver få ta plats när staden får fler invånare med olika förutsättningar, intressen och åldrar. Ytor för att utöva idrott skall inkluderas i de områden som klassas som sammanhängande bostadsbebyggelse så att det finns i närhet till bostaden.

Samtidigt är det viktigt att arbeta med sammanhängande grönstruktur som kopplar ihop de större utpekade grönområdena i både den planerade sammanhängande bostadsbebyggelsen och industriområden. Detta skapar gröna korridorer som ger djur och insekter möjlighet att vandra genom staden och gynnar även människors rörelse. Ur skötselperspektiv är det dessutom ogynnsamt att ha små, vittspridda grönområden som varken kan nyttjas för friluftaktiviteter eller uppnå god biologisk mångfald. Bättre är större sammanhängande stråk som blir mer effektivt att sköta och skapar fler värden både för folkhälsa och biologisk mångfald. Det föreslås att varje detaljplan bygger gröna korridorer mellan verksamhetsområden och bostadsområden.

Utöver skall alla befintliga fotbollsplaner och idrottsområden säkerhetsställas och utpekas som enskilda grönstrukturområden, liksom Vinbergs idrottsplats.

- AIK Vallen
- Skrea idrottsplats
- Arenaområdet inklusive aktivitetsområdet
- Stafsinge IP.
- Tångaskolan
- Idrottsplatsen Herting
- Vinbergs IP

Värderosor

Till värderosorna finns en förklaring, dock saknas i förklaringen vad som menas med ”nära” och ”närhet”. Centrumnära, kollektivtrafikenära, samt närhet till grönblå strå/miljöer, närhet till organiserad rekreation. Närhet till service är dock specificerad till 100 m. Det gör det svårt att bedöma utvecklingsområdenas lämplighet.

Skogstorp

I FÖP:en tittas det bland annat på var i Skogstorp det går att bygga nya bostäder och utveckla ny verksamhetsmark men även var grönstruktur ska bevaras och utvecklas.

Det är önskvärt med en sammanhängande grönkoppling mellan Falkenbergsmossen och kustområdet. Denna koppling skulle gynna många arter genom att erbjuda möjligheten att förflytta sig mellan biotoper. En grönkoppling skulle också binda samman naturtyperna ur ett rekreativt perspektiv.

Det är bristfällig infrastruktur för cykel och kollektivtrafik, och bilen förblir det mest konkurrenskraftiga transportmedlet trots åtgärdsförslag för att minska detta.

Stafsinge

FÖP:en tittar bland annat på hur framtida resande i Stafsinge kan se ut. Området har bristfällig infrastruktur för cykel och kollektivtrafik och trots åtgärdsförslag bedöms bilen som mest konkurrenskraftig.

Hamnområdet

Det tittas på var det kan byggas nya bostäder och utveckla befintliga verksamhetsmark. Även utveckling av grönstruktur och framtida resande granskas.

Det anses som positivt med två nya cykelkopplingar över Ätran.

106. Lövstaviken

Det anses som positivt att Lövstaviken utvecklas och pekas ut som grönområde, samt att det är viktigt att området tillgängliggörs. Det är fördelaktigt att arbeta med säkra, barriärfria passager över Sanddynevägen så att området tillgängliggörs för boende på Västra Gärdet och övriga besökare från denna sida staden. Området utvecklas separat, med en medborgardialog om grund.

Västra Gärdet

FÖP:en tittar även här på möjlighet till nybyggnation och förtätning, samt på framtida resande. Grönområde som löper mellan Sanddynevägen och Essity är ett större sammanhängande naturstråk som är viktigt för närrekreation i bostadsområdet Västra Gärdet. Marken har idag höga naturvärden med tanke på vildbin och fjärilar. Eventuell framtida skolbyggnad får inte bryta kopplingen i det stora grönområdet.

Centrum

FÖP:en fokuserar på nya bostäder, förtätning och framtida resande när det gäller området centrum.

Ett förtätat centrum, som föreslagit i FÖP:en, kräver att även små grönkopplingar finns för att skapa gröna korridorer genom staden för insekter m.m.

Det finns relativt god infrastruktur för cykel och goda kopplingar med kollektivtrafik. Bilen är inte så konkurrenskraftig vilket är positivt ur hållbarhetsperspektiv.

Arvidstorp/Gustavsberg

I FÖP:en tittas det på var området kan förtätas och hur framtida resande ska se ut.

AIK Vallen är en viktig försörjning av idrottsaktivitet i området (idag föreningsägd). AIK Vallen anses vara en viktig plats med tanke på fortsatta utveckling av

Stafingeområdet och alla bostäder som planeras. Med brist på grönområden i Arvidstorp är det viktigt att den grönstruktur som finns anläggs med god kvalitet, både med tanke på biologisk mångfald, närrecreation och friluftaktiviteter. Ett exempel på plats för ett nytt grönområde är den nya parken Dialogen, bakom Argus.

Det är positivt att banvallen ska omvandlas till cykelstråk med tanke på hållbara persontransporter, då försvinner också en barriär för hållbara persontransporter. Dock är det negativt med tanke på hållbara godstransporter som då istället omvandlas till ökad biltrafik, vilket i sig även är negativt för oskyddade trafikanter.

Stålagård

FÖP:en tittar på hur Stålagårdsområdet kan utvecklas som bostads- och verksamhetsområde. Grönstrukturen ska bevaras eller utvecklas. Vägen mellan Falkenbergsmotet vid E6 till Tångområdet är Falkenbergs starkaste entré. I framtida exploatering av området med de verksamheter som föreslås i FÖP är det av stor vikt att göra detta med hög kvalitet med tanke på placering av byggnader och väva in grönstruktur, alléer och andra element som kan skapa en attraktiv entré.

Cykelbro ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Dock är infrastrukturen bristfällig för cykel och kollektivtrafik vilket gör bilen mest konkurrenskraftig i området.

Vinberg, Vinbergs hed och Vinåns dalgång

I FÖP:en tittas det på var det kan byggas nya bostäder och utveckla ny verksamhetsmark. Grönstruktur ska bevaras eller utvecklas. Även framtida resande granskas.

Det finns relativt god cykelinfrastruktur vilket dock försämras av förslaget med att gc-tunnel får busstrafik. Vilket går emot nollvisionen som är en del av Agenda 2030. Åtgärdsförslag bedöms sänka bilens konkurrenskraft något i vissa relationer. Tunneln skulle innebära en något genare sträckning för kollektivtrafik. Då kollektivtrafiken anses ha goda kopplingar både till centrum och stationen är förslaget om att nyttja gc-tunnel svårbegripligt.

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

FÖP:en tittar på utveckling av bostads- och verksamhetsområde, samt hur grönstrukturen kan utvecklas. Genomgående tanke har varit att spara så mycket jordbruksmark som möjligt.

Delar av området i Tröingedal där man planerar för natur och framtida dagvattendamm är i FÖP föreslagen markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse, borde vara en del av Natur/grönstruktur. Det bör dessutom säkerställas ytor för idrott, både för spontanidrott och föreningsliv.

Här finns relativt god infrastruktur för cykel, men dålig infrastruktur för kollektivtrafik vilket gör bilen mest konkurrenskraftig trots åtgärdsförslagen i FÖP.

Fajans

I FÖP:en har det tittats på hur Fajans går att förtäta. Området där Fajansskolan ligger har idag en konstgräsplan och när skolan inte längre behövs är denna plats central och väl lämpad för att istället omvandlas till grönområde med aktiviteter för idrott och lek och en grön koppling ned mot Ätran.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

FÖP:en tittar på hur området kan förtätas och var det kan byggas nya bostäder. Befintliga ska bevaras eller utvecklas. Arenaområdet, aktivitetsområdet (mellan Skogsvägen och parkområdet) tillsammans med grönområdet bör pekas ut separat som grönsstruktur. Platsens utveckling som framtida aktivitetsområde med inriktning på idrott rörelse bör pekas ut och stärkas.

Skrea strand (grönstruktur 431)

FÖP:en föreslår att området ska utvecklas med inriktning på turism och besöksnäring. Skrea strand bör beskrivas som en viktig resurs med tanke på stadsnära natur med sina karakteristiska klitter, strand och hav. Det är viktigt att bevara den befintliga kustnära naturmiljön och dess karaktär som i sig är en viktig källa för turismen och besöksnäringen. Utvecklingen av Skrea strand ska ske med hänsyn till naturmiljön och ske varsamt och inte exploateras. Verksamheten anser det viktigt att säkerhetsställa stranden och klitterna och att all utveckling för besöksnäring och turism ske i samklang med strandmiljön.

Slättenområdet/Ridhusområdet (grönstruktur 437)

Slättenskogen underhålls som aktivitetsområde, enligt FÖP. Ridhusområdet ska vidareutvecklas i delar med avseende på löparslingor, mountainbikeslingor, ridstigar, utegym med mera. Viktigt att områdets utvecklingsinriktning med tanke på aktiviteter tar hänsyn till naturvärden, rödlistade arter, fornlämningar mm
Skrea och Ågård

Källstorps våtmarker (grönstruktur 424)

Källstorps våtmarker ska utvecklas enligt skötselplan, både vad det gäller biologisk mångfald och för det rörliga friluftslivet. Viktigt att säkerställa västra entrén med bil till våtmarksområdet med tanke på tillgänglighet. Det anses fördelaktigt att undersöka möjlig förbindelse över Ätran mellan Tröingedal närmare Källstorps våtmarker för gång och cykel, då bron vid 767 bara möjliggör förbindelse med bil. Detta hade gynnat verksamhetsområdena och de arbetsplatser som finns i området samt Källstorps våtmark som besöksområde.

Östra Ågård (grönstruktur 305)

Östra Ågård är ett område för mindre och medelstora verksamheter. Området bör tydliggöras i kartbilden och inkludera kommunens växthus, Södra Skogsägarna och Syngenta. FÖP:en visar mot en bra infrastruktur för cykel dock saknas kopplingar helt i norr. Det finns relativt bra kollektivtrafik till centrum i vissa delar, men saknas i andra. Kopplingar till stationen saknas helt. Ny planskild korsning för gång- och cykel positivt då det endast blir för gång- och cykel. Problem finns idag med biltrafik på bussgatan vid Hyttens väg och detta skulle kunna lösa en del av problemet. Trots åtgärdsförslagen bedöms bilen som mest konkurrenskraftig.

Ringsegård

Ringsegårds strand (grönstruktur 435)

Området utvecklas i den strandnära zonen med inriktning på det rörliga friluftslivet. I zonen innanför stranden värnas den kustnära biologiska mångfalden. Det bör tydliggöras vilken skötselplan man syftar till i FÖP:en. I södra delen finns inga utarbetade specifika skötselplaner för naturvård som verksamheten känner till.

Bra infrastruktur pekas ut för cykel och buss i vissa delar, dock saknas kopplingar i Lilla Hansagård och bilen bedöms som mest konkurrenskraftig.

Sammanfattning om utvecklingsområden

Det förblir oklart vilken betydelse trafikutredningen har i FÖP då förslagen inte alltid överensstämmer med utredningen. Sammanfattningsvis är enligt trafikutredningen bilen mest konkurrenskraftig i de flesta utvecklingsområden trots åtgärdsförslag. I dessa områden kan hållbara transportslag behöva stärkas ytterligare.

Hållbart resande

Hållbart resande tas upp i FÖP under varje område/stadsdel. En ökad trafik skapar trängsel, försämrad luftkvalitet och ger en miljöpåverkan på framför allt klimatet. Det är därför viktigt att planera så att trafikmängderna minimeras och så långt som möjligt kan ske på ett hållbart sätt. Det är därför inte positivt att bilen har så hög konkurrenskraft i utvecklingsområdena i FÖP.

Det föreslås en koppling med cykelbro över Vallarna. Det är viktigt att dragningen ställs mot andra befintliga anläggningar i stadsparken som lekområde, natur mm.

Det är positivt att bostäder ska ligga nära service och kollektivtrafik, viktigt även att ta med i FÖP att cykelstråk till och från utvecklingsområdena ska vara gena och tillgängliga. Inom område för FÖP bör cykel vara det fordonsslag som prioriteras högst vilket skapar färre barriärer och även överensstämmer med Falkenbergs cykelstrategi.

Infrastruktur

I förslaget växer staden kring kollektivtrafikstråk och Falkenbergs station. Cykel prioriteras som transportmedel inom staden varför FÖP:en pekar ut starka cykelstråk.

Dessutom föreslår FÖP:en att väg 767 får successivt en ändrad funktion till stadsgata. Detta på grund av att Falkenberg stad växer utanför väg 767 och upplevs som barriär mellan stadsdelarna.

Verksamheterna anser det som positivt att FÖP pekar ut starka stråk där cykelkopplingar saknas och att det ska möjliggöras för fler cykelstråk i staden. Dock saknar banvallen cykling som utpekat gent cykelstråk. En gång- och cykelbro över Ätran förespråkas för att koppla samman arbetsplatserna Carlsberg/Arla med Tröingedal/Tröingeborg kanske även områdena vid stationen. Det skulle ytterligare stärka cykeln som transportmedel. Det skulle också vara en gen säker skolväg för barn boende längs Skreavägen om de går i skolan i Tröingedal. Sträckan mellan Prästliden och Tröingedalsskolan skulle bli lite drygt 2 km. I rekreationssammanhang vore den bron också bra genom närheten till Källstorps våtmarker och Skrea golfbana.

I FÖP föreslås även planskild korsning i Skrea, för att möjliggöra säker korsning över väg 767 vilket saknas för boende i Ringsegård med omnejd. Passagen vid Skrea stationsväg innebär en omväg och en höjdskillnad för boende i Ringsegård med omnejd varför det är stor risk att oskyddade passerar väg 767 i cirkulationen istället.

Verksamheterna är positivt inställda att G/C och kollektivtrafik även fortsättningsvis lokaliserar i anslutning till målpunkter såsom centrum, stationen, rekreation, service och skolor

Passage under E6

”För att skapa goda förutsättningar för hållbart resande ska ett nytt kollektivtrafikstråk mellan Vinberg, järnvägsstationen och centrum etableras. Befintlig planskild passage under väg E6 ska åtgärdas för att möjliggöra för en prioriterad bussgata. För att cykeln skall bli ett attraktivt färdmedel krävs ett sammanhängande cykelväg-nät där bostäder, service, skola och arbetsplatser är sammankopplade med gena stråk.” Texten ovan visar konflikten mellan kollektivtrafik/motorfordonstrafik och cykel. För att cykeln ska bli ett attraktivt färdmedel krävs att inte stråken görs otryggare och trafikosäkrare vilket kommer att ske då en passage för oskyddad trafikant omvandlas till passage med motorfordon. Vi har flera exempel på problematik med personbilstrafik på bussgator i Falkenberg. Ex Hyttens väg, Bussgata Slätten, Bussgata Falkagård. Passagen under E6 ingår idag i ett prioriterat cykelstråk till och från Vinberg. Åtgärden kommer att vara negativ för cykel och då Vinberg ligger så pass nära Falkenbergs centrum är det lämpligt att cykel prioriteras. Kollektivtrafik kan ta sig fram på väg 154, men det är inte lämpligt att gående och cyklister gör det. Passagen innebär en förstärkning av barriär för gående och cyklister.

Ny infrastruktur för motorfordon

Vid Falkagård föreslås en ny infart/utfart vid väg 767. Frågan kvarstår på vilket sätt kommer en ny infart från 767 att binda ihop Falkagård med resten av staden? På vilket sätt kommer en ökad biltrafik att minska segregeringen?

Ny infrastruktur för motorfordon innebär automatiskt att personbilstrafiken kommer att öka. Ny infrastruktur för biltrafik i syfte att avlasta någon befintlig sträcka kommer endast att kortvarigt avlasta den sträckan.

Därför är det alltid lämpligt att göra en ÅVS (åtgärdsvalsstudie) enligt fyr-steps-principen för att se om det verkligen är nybyggd infrastruktur som är lösningen på problemet. Fördelen är att framförallt steg-1 och steg-2 åtgärder belyses i ett tidigt skede och dessa är framför allt mer ekonomiska än 4-stegsåtgärder. Det kan då vara möjligt att komma fram till åtgärder som är till godo för ekologisk och social hållbarhet.

Det nämns i FÖP att trafiksituationen vid Tånga måste lösas. Det framkommer dock inte direkt hur den ska lösas. Är en ny väg för biltrafik lösningen? Finns det andra sätt att lösa trafikproblem på?

Det förblir även oklart i FÖP hur cykelkoppling i Falkagård och Tröingedal sprider trafiken. Ett förtydligande vad som menas önskas.

Kopplingar över barriärer

I trafikutredningen nämns 4 förslag för kopplingar, varav tre över Ätran. Idag finns tre kopplingar för motorfordon över Ätran. Söderbron, Tullbron och via väg 767. Utöver detta finns Fajansbron för cyklister och Hertingsbron och Laxbron för gående. Det är positivt att se över fler kopplingar över Ätran och i ÖP 2.0 är det framför allt broar vid Garvareforsen och gamla järnvägsbron som nämns.

Separata broar endast för gående är inte att rekommendera utan för att cykeln som fordonsslag ska kunna konkurrera med bilen krävs att broarna fungerar och är tillåtna för både gång- och cykel.

Övergripande vägstruktur

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. Som ett exempel nämns stråket 154-767 över Stafsinge. Det kan vara lätt att tro att det skulle lätta trafiksituationen vid Tånga, men det kan lika gärna vara så att trafiken ökar vid Tånga och eller att trafikproblemet flyttas till ex cirkulationsplatsen vid väg 154 mot Ullared.

Den nya länken från Varbergsvägen till väg 767 är också olämplig då trafiken istället leds förbi Tångaskolan och Falkenbergs montessoriskola. Det är troligt att en ny barriär skapas där.

Förslag på cykelstråk

I dagsläget finns inga cykelöverfarter i Falkenberg vilket är det enda sättet att prioritera cykel i korsningar som inte har trafikljus. Det innebär också en större ombyggnation av dessa korsningar något som inte alltid är möjligt på grund av den yta som krävs. Om stråken ska prioriteras behöver man ha det i åtanke vid framtagande av nya detaljplaner för att det ska kunna efterföljas då mer markyta krävs.

Verksamheten ser det som positivt att trafiksäkerheten bör lyftas, samt att belysning på gång- och cykelbanor nämns som en konkret åtgärd.

Positivt att kvalitet och standard tas upp i FÖP:en. Idag finns framtaget tre nivåer på gång- och cykelbanor. Det höjer pondusen för cykel. Ofta används dock det gamla standardmättet på 3 meter fortfarande.

Det är intressant att pendelstråken bör prioriteras i korsningar och sidovägar.

Cykelparkering

Cykelparkering är positivt för att öka cyklandet. Det föreslås dock ex ramlåsning och tak. Det är en detaljnivå på cykelparkering som inte anses vara relevant för FÖP.

Förslag Kollektivtrafikstråk

Bussgator är generellt problematiska då det inte finns lösningar på hur personbilstrafiken hindras på ett bra sätt idag. Det är oklart varför just de stadsdelar som kopplas ihop har kopplats ihop till just det stråket.

Då tidsperspektivet är 30-50 år kanske det kan vara möjligt att dra samtliga stråk vidare från centrum till stationen. Det skulle visserligen innebära ett byte emellan stadsdelar och frågan är vad som ska prioriteras till och från centrum/stationen eller till och från centrum/stadsdelar?

Positivt med gena snabba stråk oavsett stadsdel/område. Stråket centrum-Vinberg kan dock läggas längs väg 154 istället för via gång-cykeltunneln.

Gods/leveranstrafik

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för att samhället ska fungera samtidigt som det kan ge negativa konsekvenser för stadsmiljön. Det är därför viktigt att hitta lösningar på de problem som uppkommer i samband med godstransporter. FÖP visar på få sådana lösningar. ÖP 2.0 pekar ut plats för en omlastningsstation till vilken gods transporteras med fordon för att sedan lastas om till järnväg och det hade varit på sin plats att fördjupa sig i detta och andra lösningar i FÖP.

E6 pekas ut som primär transportled för farligt gods, men det finns ingen information i FÖP om hur vilka sträckor som är utpekade eller borttagna för transport av farligt gods idag. Länsstyrelsens beslut om farligt gods inom Falkenbergs stad nämns inte alls. Se föreskrift 13 TFS 2013:6.

En kartläggning av leveranstrafik i Falkenbergs tätort behöver göras innan man tar beslut om att ta bort järnväg, hamn och göra om 767 som är viktigt för godstrafiken.

En omvandling av väg 767 är en intressant fråga. I FÖP talar man om att tillgängliggöra för oskyddade trafikanter och bygga om vägen till en stadsgata. Var är då tanken att godstrafiken ska ta vägen? Transporter inom Falkenberg stad sker idag huvudsakligen på 767 och på huvudgator. För att bygga om en landsväg, gamla E6 till en stadsgata krävs omfattande åtgärder som innebär mycket stora kostnader för kommunen. Den utpekade sträckan är 4 km och kan jämföras med ombyggnationen av Holgersgatan en sträcka på 300 meter som budgeterades för 8,6 Mkr.

Förutom att väg 767 används som omledningsväg så är det också en primär utryckningsväg för räddningstjänsten.

”Transporter med bil och lastbil ökar både genom kommunen och till och från olika destinationer i kommunen. En ökad trafik skapar trängsel, försämrad luftkvalitet och ger en negativ miljöpåverkan på framför allt klimatet. Det är därför viktigt att planera så att trafikmängderna minimeras och så långt som möjligt kan ske på ett hållbart sätt, t.ex. från väg till järnväg”

Verksamheterna känner att frågan kring ändringen behöver utvecklas mer i och med att industrispåret planeras att omvandlas. Hur arbetar man med det i FÖP, framför allt gällande transporter i staden och till/från staden?

Fortsatta utredningar

Analys av förutsättningarna för gods bör prioriteras liksom arbetet med mobility management för att stärka möjligheten att invånarna gör hållbara resval.

I Trafikutredningen påpekas att Kvektorpsvägen, Nygatan, Holgersgatan och Varbergsvägen kommer att få en ökad trafikbelastning vilket behöver utredas ytterligare för att ta fram åtgärder.

Metod för att arbeta med utredningarna är lämpligen ÅVS med fyrstegsprincipen som beskrivs i Ny infrastruktur för motorfordon (2.6)

Kommentar:

Beaktas

Alla befintliga idrottsområden föreslås läggas in i grönstukturområden.

Ny infrastruktur för motorfordon – infart till Falkagård tas bort. Avsikten med ett tidigare utpekande var att skapa en mer attraktiv entré för att minska upplevelsen av området som isolerat men det minskar inte segregationen ur socioekonomiskt perspektiv. Att skapa bättre förutsättningar för biltrafiken kan dock bedömas vara motsägelsefullt till FÖP:ens mål, då en sådan åtgärd riskerar att leda till inducerad trafikefterfrågan. Med FÖP:ens målsättning att prioritera samt skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande föreslås att gång- och cykelvägar förbättras till området, där bland annat den planskilda gc-kopplingen under väg 767. Andra genomförda åtgärder motverkar också den effekt man skulle få av en ny infart.

Gods/leveranstrafik - Farligt gods led läggs till i "Ta hänsyn till" – kartan. Övrig information och förhållningssätt finns dokumenterat i ÖP 2.0 och under texten "Det här behöver vi ta hänsyn" till i den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad.

Social hållbarhet behandlas under ÖP 2.0s strategier men föreslås framhåvas tydligare i FÖPen.

Gång- och cykelkoppling i anslutning till väg 767 över Åtran markeras på kartan och får vidare utredas för exakt läge och kopplingar till cykelstråk. Detta för att skapa en trafiksäker och gen koppling för gc-trafikanter.

Noteras

Allmänna synpunkter – de strategier som är fastslagna i ÖP 2.0 och aktualitetsprövade under 2019 föreslås inte att ändras i detta skede.

Värderosorna är inte ett alltigenom objektiva bedömningssystem och det går inte att sätta exakta siffror på alla parametrar.

Delområden – samtliga synpunkter noteras. Vad det gäller trafikutredning och att förslagen inte alltid följer utredningen så är det just för att det ena är en utredning och det andra är förslaget som blir resultatet av utredningen tillsammans med andra underlag.

Hållbart resande – noteras. Det framgår av PM Hållbara transporter att gång- och cykelstråk är högst prioriterat.

Infrastruktur – att komplettera cykelpassagen under E6 med busspassage kommer att behöva genomföras trafiksäkert för cyklister men det är en detaljeringsgrad som inte behandlas i FÖPen.

4.4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2021-09-01

Den fördjupade översiktsplanen är tänkt att baseras på de strategier som togs fram i samband med ÖP 2.0. Strategi 1 förtydligade att allt byggande ska anpassas så att miljöpåverkan och riskfaktorer minimeras. I FÖP:ens sjätte kapitel omnämns vilka faktorer som behöver tas hänsyn till vid planering. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kapitel 6 behöver inkludera ytterligare faktorer för att främja en hållbar planering för Falkenbergs stad. Nämnden upplever att problemen annars skjuts till framtiden om det inte finns ett ställningstagande i dessa frågor redan i FÖP:en.

Verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det i kapitel 6 behöver tas upp att man i framtida planerings- och utvecklingsarbeten för Falkenbergs stad måste ta hänsyn till miljöfarliga verksamheter med tillstånd enligt miljöbalken. Tillstånd enligt miljöbalken ska vara en trygghet för bedrivande av verksamhet och anger de förutsättningar som det ska ske på. Vid arbetet med den fördjupade översiktsplanen måste man beskriva hur man avser förhålla sig till de verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken och hur man avser att arbeta och planera bebyggelse och planläggning i deras påverkansområde. Om detta inte görs finns det en risk att verksamheterna begränsas i framtiden och det kan i värsta fall leda till att de inte klarar sina villkor i tillståndet. Se ett exempelvis texten nedan gällande Skogstorp och Smedjeholm (kap 5.3) nedan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planering måste ske med detta i åtanke så tidigt som möjligt, för att skapa förutsättningar för upprättande av framtida detaljplaner. På så sätt kan konflikter mellan utvecklingen av Falkenbergs stad och befintliga verksamheters tillståndsgivna villkor undvikas. Nämnden anser därför att verksamheter med tillstånd enligt miljöbalken bör behandlas i ett eget underavsnitt till kapitel 6.

Skogstorp och Smedjeholm, kap 5.3

Smedjeholms avloppsreningsverk är en av de verksamheter som har ett tillstånd enligt miljöbalken där bebyggelse planeras i närheten av verksamheten. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att området närmst Smedjeholms avloppsreningsverk måste erhålla de förutsättningar i den fördjupande översiktsplanen som krävs för att verksamheten ska kunna fortsätta utan att ta hänsyn till nya förhållande i sitt närområde.

Avloppsreningsverket har ett tillstånd enligt miljöbalken och är en samhällsviktig funktion varför de inte ska begränsas av att man planerar för ny bostadsbebyggelse eller andra potentiellt störningskänsliga områden. Man måste även beakta framtida utvecklingsmöjligheter som reningsverket kan behöva allteftersom Falkenberg växer och utvecklas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig frågande om det buffertområde som är betecknad som 406 är tillräckligt och på vilken grund man bedömer att den är tillräckligt omfattande. Nämnden anser även att områdena Strandhaga och Holmarör skulle kunna vara problematiska för bedrivande av avloppsreningsverkets verksamhet vid en utbyggnad av områdena.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det saknas underlag som visar att dessa är lämpliga utbyggnadsområden med tanke på att dessa kan komma att verka begränsande för Smedjeholms avloppsreningsverks samhällsviktiga funktion.

Närhet till lantbruksverksamheter

I områden kring bland annat Skogstorp, Holmarör, Strandhaga, Stafsinge prästgård och Olofs bäck planeras för bostäder i närheten av jordbruksmark med lantbruks- och hästverksamheter. Planläggning med bostäder intill dessa verksamheter kan dock innebära att verksamheterna begränsas, vilket i sin tur kan innebära att jordbruksmark inte fortsätter att brukas.

Närheten till lantbruks- och hästverksamheter har uppmärksammats i planbeskrivningen för dessa områden, men miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planering även här måste ske med dessa konsekvenser i åtanke för att skapa förutsägbara planförutsättningar. På så sätt kan konflikter mellan utvecklingen av Falkenbergs stad och lantbruks/hästverksamheter undvikas. Nämnden anser därför att lantbruks- och hästverksamheter bör behandlas som en del av kapitel 6.

Buller

Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar buller som en faktor att ta hänsyn till vid framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Med buller menar nämnden buller generellt, men även specifikt från väg och järnväg. Kultur-, fritids- och teknikförvaltningen tog fram en bullerkartläggning över nuvarande trafikbullernivåer i Falkenbergs stad år 2020. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kartläggningen är en viktig del i framtagandet av FÖP:en eftersom den visar vilka ungefärliga trafikbullernivåer som råder nu. Eftersom buller är en begränsande faktor när det gäller planering för bostäder och verksamheter som exempelvis skolor och förskolor anser nämnden att även buller (framförallt spår- och vägtrafikbuller) bör behandlas i ett eget underavsnitt till kapitel 6.

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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att en av förutsättningarna för en hållbar planering är möjligheten att få dricksvatten och att omhänderta avloppsvatten. Ovan nämnda utredning bör därför även inkludera en kartläggning av områden där det idag är problem att lösa dricksvatten- och avloppsfrågan. Miljö- och hälsoskyddsnämndens erfarenhet är att Stafsinge/Stålagård och till viss del även Vinbergs kyrkby är sådana områden. I dessa områden är det svårt lösa avlopp och dricksvattenfrågan både enskilt och genom koppling till det kommunala nätet av tekniska och ekonomiska skäl.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser även att den fördjupade översiktsplanen bör inkludera en viljeinriktning att i framtida planläggningar använda sig av kretsloppsanpassningar för avloppsfraktioner, med exempelvis separerande system för toalett- vatten och bad-, disk- och duschvatten.

Analys av grön infrastruktur

Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en övergripande analys av hur den gröna infrastrukturen och den biologiska mångfalden i Falkenbergs stad kan bibehållas och förstärkas. För att den biologiska mångfalden ska finnas kvar i tätortsnära miljöer så är det viktigt att områden med samma naturtyp binds samman och att barriärer inte hindrar utbyte och förflyttning av arter. Biologisk mångfald är en förutsättning för många ekosystemtjänster, och därför viktig att bevara och utveckla även tätortsnära. Olika arter har olika behov och en analys av gröna stråk och korridorer bör göras övergripande för hela FÖP-området. På liknande sätt som planen analyserar och föreslår åtgärder för att skapa passager och stråk för cyklister, bör en analys av grön infrastruktur innehålla förslag på åtgärder för att överbrygga barriärer och minska fragmentering av naturtyper, tex faunapassager eller utformning av sammanhängande grönstråk som spridningsvägar för växt- och djurlivet. Analysen skulle med fördel kunna ingå som en del av en Grönplan, ett underlag som kommunen saknar idag. För mer info om grönplan, set ex Boverkets hemsida: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/verktyg/gronplan/>

Värdering av ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kommunen borde uttrycka en viljeinriktning i FÖP:en till att utveckla en metod eller strategi för att i samband med detaljplaneprocesser inom Falkenbergs stad kartlägga grönytefaktorer och ekosystemtjänster, samt föreslå kompensationsåtgärder, för att säkerställa att nödvändiga ekosystemtjänster bibehålls och om möjligt utvecklas. När staden förtätas och nya områden exploateras så finns det risk för att det sker på bekostnad av natur- och rekreationsvärden. Även andra ekosystemtjänster kan gå förlorade. Exempel på hur man arbetar med kompensationsåtgärder och grönytefaktorer för skapa nya eller förbättra befintliga natur- och rekreationsvärden finns att hämta från tex Göteborgs stad https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/verktyg-for-stadsplanering-2/miljo-och-klimat-i-tadsplaneringen/kompensationsatgarder?uri=gbglnk%3Agbg.page.1_d060bfd-fab8-408f-880e-2758fb3bee32

Förorenad mark och deponier kopplat till lämplig markanvändning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill särskilt lyfta att FÖP:en omfattar flera områden som misstänks vara förorenade. Bara inom områdena Bangårdsområdet (103) Valskvarnen (104) Terminalen (505) Gjuteriet (105) och Tegelbruksområdet (427) finns det 25 identifierade potentiellt förorenade områden. Nämnden förutspår även att det finns fler förorenade områden som vi inte känner till dagsläget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig positiv till att FÖP:en visar en vilja att exploatera på förorenade område, eftersom det skulle innebära att sanering genomförs som ett led i exploateringen. Nämnden vill dock understryka att det är viktigt att det finns en realistisk syn på om FO går att sanera, samt om exploatörer är villiga att lägga den tid och de pengar som krävs för sanering till de nivåer som krävs.

Nämndens erfarenhet är att tidiga och grundliga undersökningar i god tid och av bra kvalitet är viktiga. Att i ett så tidigt skede som möjligt lyfta frågan om förorenade områdes kommer göra det möjligt att spara både tid och pengar i ett senare skede. Exempel på områden där exploatering visat sig vara betydligt mer problematisk än vad som tidigare förutspåts var i kvarteret Krispeln, som ligger i direkt anslutning till ett område där förtätning föreslås (F14).

Klimatanpassning

Vi står inför stora utmaningar till följd av ett varmare klimat. Vi kan förvänta oss både förändrade nederbördsförhållanden och mer frekventa värmeböljor. Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar en övergripande text om klimatanpassningar generellt, utöver avsnittet om översvänningsrisker, kap 6. 2. 4, med en redogörelse för vilka möjligheter det finns att genom en klok fysiks planering minska framtida problem med tex hetare somrar, skyfall, havsytehöjning kopplat till klimatanpassning.

Vattenförsörjning, kap 6.3.4

Vad miljö- och hälsoskyddsnämnden kan utläsa så omnämns endast ett vattenskyddsområde i planhandlingar. Vad vi kan se så finns dock tre vattenskyddsområden - Jonstorp, Österäng och Vinådalens vattenskyddsområden. Nämnden anser att samtliga vattenskyddsområden bör firmas med i planhandlingarna eftersom hänsyn behöver tas till dessa i samband med kommande planläggning och bygglov.

Miljökvalitetsnormer, MKN, kap 6.5

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att miljökvalitetsnormerna för vatten behöver bedömas med avseende på påverkan från förorenade områden. Nämnden anser att detta är speciellt viktigt eftersom en av konsekvenserna av den föreslagna fördjupande översiktsplanen är att flera kända, och troligen även okända, förorenade områden kommer att exploateras. Bland annat planerar man för exploatering inom ett känt deponi- och utfyllnads-område.

Enligt planbeskrivningen förväntas miljökvalitetsnormerna klaras genom hantering av bland annat dagvatten i detalj- och bygglovsskedet. Dock saknas det, vad miljö- och hälsoskyddsnämnden kan utläsa, en bedömning eller diskussion av hur exploatering av förorenade områden kan påverka möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna för vatten.

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

I framtaget miljökonsekvensbeskrivningen anges enbart på sidan 39 "Platser med potentiellt förorenad mark finns på karta men frågan behandlas i första hand på detaljplanenivå.". Miljö- och hälsoskyddsnämnden har ovan, under rubriken Förorenade områden, förtydligat hur viktigt det är att problematik kopplat till förorenad mark hanteras så tidigt som möjligt i planprocessen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser därför att MKB:n ska kompletteras med ett avsnitt om förorenade områden.

Ställningstaganden - Förtätning på grönytor undviks, kap 2.6

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är mycket positiv till ställningstagandet i den fördjupade översiktsplanen att Falkenbergs stad inte ska byggas på bekostnad av värdefull grönstruktur, detta mot bakgrund av en ökad kunskap om att vi människor är beroende av en rad ekosystemtjänster, som i sin tur förutsätter en rik biologisk

mångfald. Nämnden är också positiv till att förtätningar främst görs på mark som redan är ianspråktagen och att grön-ytor så långt möjligt sparas och utvecklas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att förtätningar endast föreslås inom befintliga bostadsområden, och saknar förslag på förtätningar inom befintliga områden för industri verksamhet eller annan strategi för att gynna optimalt markutnyttjande även inom dessa områden.

Utveckling av grönytor och grönstråk

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är mycket positiv till de förslag på utveckling av grönytor och grönstråk som föreslås. Nämnden ser att området Lövestaviken har mycket stor potential och grönstråk på båda sidor om Atrans som binder samman *Källstorps våtmarker* med centrum är mycket efterlängtad. Det är även mycket positivt att ett grönstråk planeras mellan *Lövestaviken* och *centrum/Doktorspromenaden*. Miljö- och hälsoskyddsnämnden önskar dock att detta grönstråk säkerställs genom att det även tydligt pekas ut i mark- och vattenanvändningskartan.

Ekosystemtjänster kräver tätortsnära biologisk mångfald

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att grönytors betydelse för ekosystemtjänster och biologisk mångfald generellt bör lyftas fram tydligare i planbeskrivningarna. Det är positivt att grönytor utvecklas för friluftsliv och rekreation, men det bör även tydligt framgå att grönytorna också bör utvecklas för att gynna biologisk mångfald, då detta är en förutsättning för att bibehålla och utveckla olika ekosystemtjänster som vi är beroende av. Några exempel på områden där biologisk mångfald bör finnas med som syfte i planbeskrivningen är *401 Högen*, *432 Skrenäs*, *437 Slättensko-gen*, *439 Skrea Mannaberg*.

Helt centralt för stadens gröna infrastruktur är de gröna stråk som löper på båda sidor om Ätran genom hela Falkenbergs stad. Dessa grönstråk är mycket viktiga för friluftslivet, men miljö- och hälsoskyddsnämnden vill även att dess betydelse för den biologiska mångfalden lyfts fram i planbeskrivningen för grönytorna *423 Laxpromenaden* och *426 Vallarna och Doktorspromenaden*.

Skogstorp - Holmarör och Strandhaga, kap 5.3.2

I planen så föreslås Skogstorp växa mot sydväst, mot havet. Sammanhängande bostadsbebyggelse föreslås i två nya områden, Hohnarör och Strandhaga. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tycker detta är olyckligt eftersom detta på flera sätt riskerar att påverka kustnära naturmiljöer och biologisk mångfald negativt. Vid Agerör/Agervik finns oexploaterade strandängar, med mycket höga naturvärden, en naturmiljö som blir allt ovanligare utmed vår kust. Inför ett framtida varmare klimat så måste vi planera för en höjd havsnivå och beakta att det aktuella området har en mycket flack topografi. Kartor med högsta beräknade havsnivå år 2100 visar att all mark söder om väg 735 i ett varmare klimat kan komma att stå under vatten. I ett sådant scenario är det viktigt att det finns möjlighet för vår kustnära biologiska mångfald att flytta med strandlinjen uppåt. Om den planerade exploateringen genomförs så kommer det inte finnas någon reträttplats för växter och djur mellan vattnet och bebyggelsen.

Strandängarnas fågelliv är också mycket störningskänslig och buffertzoner mellan strandängarna och bebyggelse och annan verksamhet är nödvändig för att inte den biologiska mångfalden ska påverkas negativt, även i närtid.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de nya bostadsområdena vid Holmarör och Strandhaga inte följer "Strategi 4 - Styr bebyggelse-utvecklingen i kustnära lägen" i kommunens översiktsplan, som säger att befintliga bebyggelsestrukturer ska stärkas genom "Bygga bakom befintlig bebyggelse", så att natur-, kultur- och friluftsvärden skyddas.

Stafsinge - Gustavsberg, kap 5.4.2

I området sydost om Stafsinge kyrka planeras nya bostadsområden. I direkt anslutning till dessa, inom grön ytan 412, finns både sandrika miljöer viktiga för vildbin och en damm med ett rikt fågelliv. För att bevara dessa värden är det viktigt att dessa naturmiljöer knyts samman med jordbruks- och betesmarkerna runt Stafsinge kyrka. En grön korridor mellan dessa områden bör säkerställas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden är därför positiv till att det i planen står att området i norr, närmast kyrkan och Stomma kulle är avsatt för att kyrkans verksamhet (exempelvis utöka kyrkogården) och att bebyggelse inte ska tillkomma här. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser dock att kartmarkeringen för området är missvisande då den visar "sammanhängande bostadsbebyggelse". Nämnden anser att områdets tänkta användningsområde, för verksamhet bör framgå i kartan.

Tånga - Tånga parkstad kap 5.9.2

Inom omvandlingsområdet Tånga parkstad finns idag ett längre sammanhängande grönstråk som utgör en viktig grön korridor i ett område som har brist på grönytor. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det i planförslaget bör uttryckas en tydligare viljeinriktning att hänsyn till detta sammanhängande gröna stråk ska tas vid planering och utförande av tillkommande ny bebyggelse, med syfte att gynna biologisk mångfald, rekreation och friluftsliv.

Skrea och Agård - Lyckan och Södra Lyckan, kap 5.16.2

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är oroad över att de planerade bostadsområdena Lyckan och Södra Lyckan kommer att skära av två viktiga gröna stråk mellan havet/stranden och Mannaberg respektive Slättenskogen. Att bibehålla en fungerande grön infrastruktur och gröna korridorer utan barriärer är en grundförutsättning för att bibehålla tätortsnära biologisk mångfald, och i förlängningen nödvändiga ekosystemtjänster.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser även att de nya bostadsområdena Lyckan, Södra Lyckan (del av) och Åstorp inte följer Strategi 4 – Styr bebyggelseutvecklingen i kustnära lägen" i kommunens översiktsplan, som säger att befintliga bebyggelsestrukturer ska stärkas genom "Bygga bakom befintlig bebyggelse", så att natur-, kultur- och friluftsvärden skyddas.

Kommentar:

Beaktas

Verksamheter som har tillstånd enligt miljöbalken – behandlas i eget avsnitt under kapitel 6.

Buller – buller är en viktig faktor vid framtagandet av FÖPen - behandlas i eget avsnitt under kapitel 6.

Klimatanpassning - behandlas i eget avsnitt under kapitel 6.

Vattenskyddsområden - samtliga vattenskyddsområden tas med i redovisningen under 6.3.4 men dessa finns också omnämnda och behandlade i ÖP 2.0.

Ekosystemtjänster kräver tätortsnära biologisk mångfald – text förs in i grönområden angående biologisk mångfald.

Noteras

Smedjeholmens reningsverks buffertområde sträcker sig in i område Strandhaga men avståndets exakthet får prövas i detaljplan. Säkerhetsavstånd tenderar att förändras med tiden och teknik utvecklas. En plan med sikte på minsta 30 år framåt kan inte innehålla detaljerade skyddsavstånd.

Närhet till lantbruksverksamheter – Förutom förtätning så kommer expansion av staden leda till att man hamnar i närhet av jordbruksverksamhet.

Dricksvatten och avlopp – frågan bör bevakas av Vivab.

Analys av grönstruktur – detta kommer att utvecklas i en grönblå strukturplan.

Värdering av ekosystemtjänster och kompensationsåtgärder – detta kan ingå som en del i en grönblå strategi.

Förorenad mark och deponier – frågan är tidigt med i planeringen

Miljö kvalitetsnormer – MKN för vatten hanteras inte i första hand i detaljplanering utan en bärande tanke i FÖPen för Falkenbergs stad är att MKN för vatten ska hanteras på delavrinningsnivå i så kallade strukturplaner. Exploatering i områden med förorenad mark, och därmed den sanering som kommer bli en följd, innebär att möjligheterna för att stärka MKN för vatten, att öka.

Ställningstagande – förtätning av grönytor. Noteras.

Utveckling av grönytor och grönstråk – grönstråken finns markerade i mark- och vattenanvändningskartan.

Skogstorp – Holmarör och Strandhaga – Eftersom området är inkluderat i Falkenbergs stad omfattas det framför allt av Strategi 1 och 3. Bedömningen har gjorts att strandängsbiotopen kommer att få retirera i den gröna korridorerna som finns på ömse sidor om Skogstorp. Befintlig bebyggelse lägger redan idag den barriär som begränsar möjlighet till reträtt. Resonemanget i yttrandet förutsätter också att markägarna på Skogstorpssidan kommer att ändra befintlig markanvändning till att vara strandängsanpassad snarare än jordbruksdrift.

Stafsinge – Gustavsberg – text och karta måste läsas tillsammans och det är inte genomförbart att ha all information i kartan. Sammanhängande bostadsbebyggelse omfattar även service av olika slag.

Tånga – Tånga Parkstad – noteras. Skrea, Ågård, Lyckan och Södra Lyckan – att planlägga innebär inte att man inte kommer att behöva tillgodose behovet av gröna stråk. I Lyckan har detta varit en bärande tanke genom planprocessen. Angående strategi 4, se kommentar under Skogstorp ovan.

5. KOMMUNALA BOLAG

5.1 Feab 2021-07-13

Yttrande avdelning Elnät

Sveriges klimatmål att bli fossilfritt 2045 innebär stora utmaningar för energisystemet. Det kommer innebära en ökad satsning på el för att minska användningen av fossila bränslen. På nationell nivå kan det innebära en ökning av energiförbrukningen med cirka 120% fram till år 2045. Samtliga samhällssektorer kommer att påverkas. Transportsektorn kommer att gå över till el vilket kräver laddinfrastruktur. Bostäder kommer att till viss del bli mer energieffektiva, men samtidigt sker det en kraftig ökning av mikrosolsproduktion i såväl nya som befintliga bostäder. Verksamheter och byggnader inom handel, kontor, industri, fritid, utbildning, kommer också öka sin elanvändning till följd av klimatmålen.

Den fördjupade översiktsplanen beskriver att det finns utpekade områden för vindbruk som även kan användas för placering och koncentration av solcellsparkar. Det är bra, men det kommer inte enbart räcka med lokal produktion för att klara av klimatomställningen. Det är minst lika viktigt att ta höjd för att infrastrukturen för el; elkablar, transformatorstation, kommer att behöva byggas ut och förnyas. Detta sin tur innebär att vid detaljplanering av verksamheterna såväl befintliga som nya områden, att man då räknar med att infrastrukturen för el kommer att förnyas och byggas ut. För detta krävs att man ger, i det här fallet, Falkenberg Energi möjlighet att i god tid planera och investera i ny infrastruktur, samt att det ges utrymme i detaljplaner för infrastrukturen.

En satsning på förnyad infrastruktur i ett område kan innebära att ett helt annat område påverkas. Detta på grund av elnätet är sammankopplat i flera punkter och en ökning av elanvändningen i en punkt kan innebära en förstärkning i en annan punkt. En förnyad och ökad satsning på infrastrukturen på el beror inte enbart på energiomställning utan också för att Falkenbergs kommun ska kunna växa och att nya näringar ska kunna etablera sig.

Konkret är följande viktigt att beakta i det fortsatta arbetet med en fördjupad översiktsplan:

Vid förändring av ett områdes verksamhet, till exempel flytt av hamnområde, innebär detta stora infrastrukturinvesteringar. Hamnen i synnerhet kommer sannolikt påverkas av att man övergår från fossila bränslen till eldrift på fartygen. I samtliga områden där man avser att förtäta bostadsbebyggelsen kan man räkna med att infrastrukturen för el kommer att behöva förnyas. Då nya områden där verksamhet avses etableras måste man i sin planering i tidigt stadium ta med planeringen av infrastrukturen för el.

Falkenberg Energi har två större mottagningsstationer för el, en i Stafsinge vid område 407, Falkenbergs mosse, samt en station placering vid Hertings gård. Det är viktigt att dessa två anläggningar inte blir mer kringgärdad av verksamhet än vad det är idag. Ut från respektive mottagningsstation måste det finns möjligheter för Falkenberg Energi att gräva och förlägga ledningar. Det gäller även den nya mottagningsstationen som byggs inom några år vid Järnvägsstationen. Den kommer försörja stora delar av Falkenbergs Motet.

När det gäller framtidens utveckling av näringsverksamhet i området runt Falkenbergsmotet och längs väg 154 kommer FEAB Elnät att behöva område för ytterligare en större kopplings/mottagningsstation och flera nätstationer. Framtidens transporter kommer behöva stora mängder el för elfordon. I samtliga fall vill Falkenberg Energi ha en tidig och samordnad dialog med Falkenbergs kommuns olika organ för samhällsutveckling och förvaltning.

Sammanfattning:

För att nå klimatmålen och så att Falkenberg skall kunna växa måste hänsyn tas till en förnyad och fortsatt utbyggnad av elnätet. Falkenberg Energi önskar en kontinuerlig dialog och planering tillsammans med Kommunens förvaltningsgrenar som är involverade i planeringen av Falkenbergs stad.

Yttrande avdelning Fjärrvärme

Fjärrvärmens byggs ut i Falkenberg, det är bra för miljön och det är också en viktig förutsättning för att Falkenberg ska kunna fortsätta att växa. Falkenberg Energi satsar på att bygga ut fjärrvärmens av flera skäl, bland annat för att minska elkonsumention för uppvärmning. Uppvärmning med el är en av orsakerna till att det blir effektbrist vid kall väderlek, fortsatt utbyggnad av fjärrvärmens gör det möjligt att klara elförsörjningen till nya bostadsområden och områden med verksamheter. En produktionsanläggning för fjärrvärme kan också producera el, den senaste tidens utveckling med förväntad hög elförbrukning gör att det är mycket troligt att det även blir elproduktion förutom värmeproduktion. Det som Falkenberg Energi behöver få veta är var den nya produktionsanläggningen ska ligga, vi behöver veta placeringen exakt i området för att kunna planera kulvertdragningar och elnät. Produktionsanläggningen kommer att både konsumera el och i ett senare skede också producera el. All planeringen och byggnation av infrastruktur för energi riskerar att bli felaktig och därmed dyr om den exakta placeringen av produktionsanläggningen inte är känd.

Kommentar:

Noteras

För att Falkenbergs kommun ska gå i takt är det som, Feab skriver, viktigt att tidig och kontinuerlig dialog och planering sker.

Fjärrvärmeverkets tänkta placering inom industriområde Lindelycke tas bort. Vad det gäller exakt placering av fjärrvärmeverket kan inte placeringen bli mer exakt utifrån de kriterier som angavs som viktiga när lokaliseringsutredningen genomfördes. Lokaliseringsutredningen blir inte starkare än sitt svagaste kriterium, så att säga. Vid lokaliseringsutredningens framtagande var kostnad för fjärrvärmeledning en av de mest avgörande faktorerna. Sedan lokaliseringsutredningen genomfördes har tankarna på ett nytt fjärrvärmeverk utvecklats och i dagsläget har andra kriterier varit mer avgörande för vilken placering som nu föreslås. Förslaget är därför att ta bort tänkt placering av fjärrvärmeverk i området Lindelycke ur den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad.

5.2 Räddningstjänsten Väst 2021-06-28

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:

Noteras.

5.3 VIVAB 2021-07-14

Vatten och avlopp

Generellt

Den fördjupade översiktsplanen ska blicka 30 år framåt och grundar sig bland annat på Falkenbergs kommuns vision om att växa för en hållbar framtid. Utifrån Vivabs perspektiv och ansvarsområde är vi övertygade om att åtminstone den del av infrastrukturen som berör vatten- och avloppsvattenhantering står inför förändringar under de närmaste 30 åren, och att det tydligare bör tas höjd för detta i FÖP:en. Vi har i dagsläget inte den tekniska lösningen klar, men ur ett planeringsperspektiv bör man ha med sig att det ska finnas utrymme inte bara för öppna dagvattenlösningar utan även för mindre lokala behandlingsanläggningar, utrymme för fler ledningar i mark, vattenmagasin för bevattning mm.

Inom FÖP:ens område ligger bland annat Smedjeholms reningsverk. Vivabs bedömning är att verkets placering är bra utifrån ett långsiktigt perspektiv. Verket kommer att behöva kompletteras utifrån en växande befolkning och ökade krav - vilket innebär att kringliggande markområden behöver reserveras för reningsverkets expansion. Dessa ytor är idag beskrivna som industrimark.

Inom den översiktliga va-planeringen är ytstorleken för respektive markanvändningstyp en viktig parameter att beakta. Önskvärt är därför att de olika marktyperna kan kvantifieras mer utförligt i planen.

Det föreslås i FÖP att staden behöver växa genom att befintlig bebyggelse kompletteras och förtätas. Staden ska växa "inifrån och ut", vilket är gynnsamt ur genomförande synpunkt.

Dagvatten

Det är viktigt att det tidigt avsätts gröna stråk som kan kombineras med dagvattenhantering. Framtiden kommer även att innebära att dagvattenanläggningar måste förläggas inne på kvartersmarker och då med olika huvudmannaskap. I planering kan detta tas tillvara då det inbjuder till kreativitet som tex. utformning av över- och underjordiska bara multiytor, rainingardens etc, och att ta tillvara dagvattnet som en resurs, t.ex. använda som bevattningsvatten. Planering av allmänna platsytor, kvartersmark och den allmänna huvudmannens dagvattenanläggning bör alltså ske mer integrerat i framtiden för att vi ska klara av att möta framtidens klimatförändringar.

I stället för direkt avledning av dagvatten till ledningar vill Vivab sträva efter öppen dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark som diken, dammar, våtmarker och översilningsytor. Detta för att öppna lösningar bidrar till flödesutjämning, rening, vattenspegel och gynnar biologisk mångfald.

Falkenbergs kommun har i den nyligen antagna Klimatanpassningsplanen angett +3,5 möh som lägsta grundläggningsnivå nivå för bostäder. Detta måste beaktas i den framtida planeringen.

Behov av nya överföringsledningar för dricks- och spillvatten

För att föreslagna förtätningar i de centrala delarna av Falkenberg ska ha erforderlig va-kapacitet måste nya överföringsledningar för dricks- och spillvatten byggas.

För att avlasta innerstaden med det spillvatten som idag leds via Krukmakarens- och varvets avloppspumpstation finns idag en planerad nordlig sträckning för en huvudledning in mot Smedjeholms avloppsreningsverk. Den planerade huvudledningen är tänkt att förläggas igenom eller förbi nya områden för bebyggelse i Kroka, Norra Kroka, Björnhult, Stafsinge prästgård, Krämaregård och Lindelycke. Viktigt att detta beaktas i den fortsatta planeringen och ger förutsättningar för ett möjligt genomförande.

En ny överföringsledning för dricksvatten mellan Falkenberg och Varberg planeras att följa kustvägen norrut från centralorten. Utrymme behöver avsättas för detta.

Planerna på nytt ett huvudledningsstråk för dricks- och spillvatten i reservatet för tidigare järnväg genom Falkenberg sammanfaller med planerna på ett cykelstråk. Detta bör ge goda förutsättningar för en samordning.

För vattenförsörjning av det södra kustområdet finns ett behov av att avsätta ett stråk för större vattenledningar söder om Slätten och Hjorts berg. I gällande planförslag är detta område markerat som grönområde, vilket borde möjliggöra ett ledningsstråk.

Föreslagna bebyggelseområden Blackeberg, Kilavägen, Tröinge och Skärslidarna kommer i konflikt med planerna på en ny dricksvattenledning mellan Vessigebro och Falkenberg.

5.3. Skogstorp och Smedjeholm

Det föreslagna området Strandhaga ligger 400 meter i nordvästlig riktning från Smedjeholms reningsverks fastighetsgräns. Det går inte att garantera att det inte kommer att lukta från reningsverkets verksamhet på den södra delen av området. Lämpligheten i att planlägga bebyggelse inom detta område måste beaktas ur denna aspekt. Området Norra Kroka som föreslås för mångfunktionell bebyggelse. Vivab vill poängtera att området är låglänt och blött. Lämpligheten att planlägga detta område bör därför utredas.

5.4. Stafsinge

Björnhult ligger inklämt mellan Utmarks mossen och Linneskogsmossen. Området är ur geoteknisk synvinkel besvärligt eftersom marken antagligen från grunden består av utdikad våtmark. Ska nämnas att merparten av den befintliga bebyggelsen ligger på en ås/rygg. Planområdet har även högt grundvatten vilket kan medföra problem med att avleda dagvattnet. Björnhult ligger långt ifrån befintliga va-ledningar, vilket innebär att långa överföringsledningar måste anläggas, det blir därför kostsamt. Med ovan nämnda skäl avråder därför Vivab att detta område planläggs.

5.5. Hamnområdet

Området behöver utredas ytterligare för att klarlägga föroreningsituationen.

5.7. Centrum

Genom bebyggelseområdet Bangårdsområdet bör ytor för större va-ledningsstråk planeras in.

5.10. Stålagård

Det nordvästra området på Lindelyckan är idag en bergtäkt. Där är föreslaget verksamheter och industri. Vivab anser att det är olämpligt med tanke på den befintliga bergtäkten.

5.13. Västra Tröinge. Tröingeberg och Tröingedal

Under rubriken "Skärslidarna" nämns det om utbyggnad av ytterligare ett vattentorn. I kartbilagan markeras den som "sammanhängande bebyggelse" (teckenförklaring), vilket inte ger en riktig beskrivning av planerad markanvändning.

5.15. Herting. Slätten. Hjortsberg och Skrea strand

Tegelbruksområdet behöver utredas om eventuella föroreningar.

5.16.4. Mångfunktionell bebyggelse

Inom området 210 Skreamotet finns inget inrättat verksamhetsområde för allmänt VA.

I övrigt finns inget att erinra.

Avfallshantering

Avfall är en naturlig del av vårt samhälle och kommunen har ett planeringsansvar för avfallshanteringen, som bör ingå som naturliga delar av den fysiska planeringen. I FÖP-arbetet behöver hänsyn tas till avfallshanteringens infrastruktur och transportbehov. Förändrad lagstiftning kommer innebära att fler fraktioner kommer att hämtas bostadsnära, vilket behöver tas med i planeringen av framtida bostadsområden. Behovet av avfallsanläggningar, såsom återvinningsstationer och behandlingsanläggningar bör redovisas i planen. 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.

Kommentar:

Beaktas

Generellt. Det tydliggörs att angränsande mark till reningsverket, som idag är planlagd industrimark, är tänkt till expansion av reningsverket.

Under rubriken Viktiga ställningstaganden skrivs in att: Vid eventuell konvertering av befintlig infrastruktur i fastställda verksamhetsområden samt i alla nya planer ska uthålliga och cirkulära systemlösningar utredas och utvärderas

Områden kompletteras med ytstorlek men man bör också vara medveten om att områdena inte kommer att kunna exploateras i sin helhet för bebyggelse. Inom områdena ska grönstruktur inklusive dagvattenmagasin, vägar etc också ingå.

Ny spillvattenledning. Observandum för ny spillvattenledning skrivs in i texten till Kroka, Norra Kroka, Stafsinge prästgård, Krämaregård och Lindelycke.

Dricksvattenledning. Observandum om att vid exploatering måste hänsyn tas till ny dricksvattenledning skrivs in i områdena Blackeberg, Kilavägen, Tröinge och Skärslidarna.

Stålagård – bergtäkten föreslås tas bort ur verksamhetsområdet.

Stafsinge – Björnhult föreslås utgå ur FÖPen.

Centrum. Observandum för större va-ledningsstråk skrivs in i texten till Bangårdsområdet.

Noteras

Skogstorp och Smedjeholm

Strandhaga– lämpligt avstånd på grund av luktproblematik får avgöras vid skarpt exploateringsläge. I texten för Strandhaga skrivs dock in att det finns ett observandum för skyddsavstånd till reningsverket.

Området Norra Kroka ligger till största delen på en höjd och de lägre liggande delarna får utredas mer noggrant.

Hamnområdet - noteras.

Centrum – noteras men det skrivs in som ett observandum i texten om Bangårdsområdet.

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal – sammanhängande bostadsbebyggelse innefattar även kommersiell och kommunal service vilket framgår av avsnittet ”Så här läser du kartan”.

Herting, slätten, Hjortsberg och Skrea strand – noteras och finns med i kommunens kartskikt över potentiellt förorenade områden.

Skreamotet – noteras och detta kan bli ett försvårande vid en eventuell exploatering.

Noteras angående återvinningsstationer.

6. KOMMUNALA FÖRVALTNINGAR

6.1 Mark- och exploateringsavdelningen samt Näringslivsavdelningen 2021-06-30

Område 408

Falkenbergs kommun, Mark- och exploateringsavdelningen (MEX) och Näringslivsavdelningen (NAV), har tagit del av förslag till Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad (FÖP). FÖPen föreslår att område benämnt nr 408, del av Västra Gärdet 2:1 m.fl., omvandlas från industriområde till närströvsområde. Området är detaljplanlagt för industriändamål sedan 1975 och Etanolvägen är utbyggd. Det inkommer mycket förfrågningar gällande verksamhetsmark på Smedjeholm och de senaste åren har intresset för Smedjeholm ökat stort. Kommunen har de senaste tre åren tecknat avtal för cirka 15 nya etableringar på Smedjeholm och vi för diskussion med ytterligare ca 10 intressenter. MEX har en aktuell förfrågan på mark inom område 408 från en intilliggande verksamhet som har behov av mer mark. Eftersom Länsstyrelsen är restriktiva till att ianspråkta värdefull jordbruksmark är det viktigt att hushålla med den planlagda verksamhetsmark som finns. Då Etanolvägen är utbyggd är marken möjlig att sälja utan att ytterligare infrastruktur behöver byggas ut. MEX och NAV önskar att område 408 minskas ner i bredd så att marken utmed Etanolvägen fortsatt pekats ut som verksamhetsmark. Kommunen kan då stycka av och sälja verksamhetstomter utmed Etanolvägen. En mindre del av området bedöms dock kunna omvandlas till strövsområde.

Området kring Kilavägen

Vidare önskar MEX och NAV att Falkenbergs kommun bevakar möjligheten med att tillskapa ett fjärde ben i cirkulationen utmed riksväg 154 väster om Falkenbergs Motet. Detta för att möjliggöra åtkomst till de framtida verksamhetsområdet. Detta fjärde ben bör minska trafikbelastningen på Kilavägen

Kommentar:

Beaktas

Del av område 408 markeras som del av område 504.

På kartan markeras fjärde ben i rondellen vid motorvägen. Beskrivning bifogas.

6.2 Näringslivsavdelningen 2021-06-30

Centrum och centrumnära områden

Förslaget till fördjupad översiktsplan innehåller ett antal utvecklingsstrategier för centrum och centrumnära områden. Planförslaget ger förutsättningar bebyggelseplanering, samhällsservice, kulturmiljö och trafikstruktur. Förtätning i centrumnära läge skapar nya bostadsområdet samt knyter ihop centrum. Bangårdsområdet, Gustavsberg och Tånga Parkstad är lämpligt att förtäta om fastighetsägaren vill det. Näringslivsavdelningen tycker att utveckling av grönområdet bakom Argus är bra. Nya stadsparken blir ett viktigt grönt inslag i centrum.

Stråk pekats ut vilket ger goda förutsättningar för större flöden av människor och sprider stadslivet i en utvidgad stadskärna. Förslag om ny cykelstruktur skapar närhet genom de nya förbindelserna.

Hamnområdet

Näringslivsavdelningen har tagit del av "Hamnklustrets" och exploatörer av södra åstrandens tankar kring utvecklingen av hamnområdet. Vi stödjer planerna av en omvandling av inre hamnområdet som möjliggör bostäder och blandad verksamhet. Vi tycker dock i likhet med aktörerna i hamnklustret att man inte bör låsa den inre delen av utfyllnadsområdet i Lövestaviken till ett friluftsområde utan öppna möjligheten för hamnverksamhet i detta område. Detta skulle öppna möjlighet för en framtida flytt av varvsverksamhet och annan hamnverksamhet till den yttre hamnbassängen vilket också skulle möjliggöra exploatering med bostäder och övrig verksamhet utmed södra och norra åstranden.

Landsbygdsnära områden

Näringslivsavdelningen föreslår att man ser över möjligheterna för mindre gårdsliggande byggnationer i de område som pekas ut för areella näringar. Vi ser en stark trend för självförsörjning på villatomter. Större avstyckningar som främjar självförsörjningen kan bidra till en starkare livsmedelsförsörjning i Falkenbergs kommun.

Verksamhetsmark

Näringslivsavdelningen och Mark- & Exploateringsavdelningen skriver ett gemensamt yttrande ang verksamhetsmark.

Kommentar:

Noteras

Arbetsgruppen föreslår att Lövestaviken i dess yttre delar kvarstår som grönområde. Lövestavikens östra strand är redan idag utpekad för hamnverksamhet.

Landsbygdsnära områden. Tanken på självförsörjning på villatomter är mycket positiv. Tanken kan prövas i områden där vi inte har ett högt bebyggelsestryck, som vi har kring Falkenbergs stad och i kustbygden, och därmed i anslutning till tätorter i Falkenbergs mellanbygd och inland eller i landsbygden i mellanbygden och inlandet. Falkenbergs stad är också omgiven av den mest värdefulla jordbruksmarken vilket gör att i dessa områden ska enskild försörjning på stor villatomt ställas mot att marken i sin helhet används för livsmedelsproduktion.

7. POLITISKA PARTIER

7.1 Liberalerna 2021-07-20

Förslaget till Fördjupad Översiktsplan (FÖP) är ett gediget och väl genomfört arbete. Det visar på möjliga scenarios för stadens utveckling de kommande 30 åren. Men förslaget, inklusive förarbetet, har ett antal brister som kommenteras i den följande texten. Vår text innehåller också förslag till nödvändiga trafiklösningar för att möjliggöra stora delar av FÖP.

Det största problemet med en analys av FÖP är kartorna i dokumentet. I många fall är det näst intill omöjligt att identifiera gränserna för de färglagda ytorna. Var ligger F19? Kartan har fått zoomas in och ut. Många onödiga timmar har behövt läggas på att identifiera olika delområden. I texten står genomgående "... eller använd vår webbkarta". Men det finns ingen länk i texten till webbkartan.

Webbkartan som kan hittas via Falkenberg växer /Detalj- och översiktsplaner / Falkenbergs översiktsplaner / Fördjupade översiktsplaner är i sin tur i stort sett oanvändbar för analysen. För att vara användbar hade den behövt kopplas till de detaljkartor som finns i dokumentet.

Vision: En småstad i utveckling

I samrådsversionen finns ingen tydlig vision om hur ett framtida Falkenberg skall vara. "Vi växer för en hållbar framtid" säger ingenting om vilken stad vi vill ha i framtiden. Det anger mer vägen mot framtiden.

Vill vi att Falkenberg blir ett nytt Helsingborg? En större stad som succesivt vänder sig mot havet. Eller är det ett nytt Halmstad? Staden som helt fokuseras mot ån som rinner genom staden. Eller vill vi bli ett nytt Varberg? Småstaden med ambitionen att bli en storstad.

För oss liberaler skall Falkenberg förbli den mysiga och gemytliga småstaden. Livskvalité skall vara det grundläggande honnörsordet. Vi skall vända oss mot havet och vi skall fokusera mot Åtran. Men vi skall förbli en småstad.

Trafiken

I förarbetet till FÖP har WSP tagit fram en Underlagsrapport Trafik. Det är ett bra men mycket rudimentärt dokument utan egentliga lösningar. Som författarna själva skriver: - Arbetet med den här trafikutredningen har gjorts under ett fåtal veckor vilket innebär att det inte funnits tid att förankra de lösningar som tagits fram.

- Ingen analys har gjorts kring var parkeringar är placerade ...
- Ingen analys har gjorts kring var gång- och cykelpassager ska placeras eller vilken typ av passager som krävs på olika platser.
- Framtida transporter – utredningen har utgått ifrån att fordonsflottan kommer att se ut på liknande sätt som idag.
- I analysen har det inte funnits möjlighet att granska och säkerhetsställa att det underlag som har levererats är korrekt.

Ett stort problem med Trafikrapporten är att den utgår från dagens fordonsflotta och dagens biltäthet. I de prognoser som finns kommer elbilar att långsiktigt bli betydligt billigare att köpa och att äga än dagens fordon med förbränningsmotorer. Det finns spekulationer om en kraftigt ökad fordonsflotta.

Samtidigt finns det andra mer långsiktiga spekulationer om totalt självkörande fordon där man köper bilen som en tjänst. Men det senare ligger sannolikt utanför FÖP:s tidshorisont. Redan i dag har Falkenberg börjat uppleva större störningar i trafiken. Tångarondellen är för tillfället det största problemet. Trafikplats Ågård börjar närma sig kapacitetstaket med nuvarande utformning. Men det börjar även bli problem på flera andra ställen. Att t.ex. använda Sandgatan som en del en kringfartsled är orimligt redan nu. Varbergsvägen och Tångarondellen ger problemför kollektivtrafiken till stationen. Om FÖP genomförs kommer detta att leda till totalt kaos i trafiken. Därför krävs en ny långsiktig trafikplan för Falkenbergs stad. En plan som tas fram parallellt med och som en del av eller synkroniserad med FÖP.

I en ny trafikplan bör det ingå en ny väg som placeras i det gamla järnvägsområdet. Den ansluter vid Nygatan och vid väg 767. Detta skulle avlasta i första hand Sandgatan men även Holgersgatan, Lasarettsvägen och Varbergsvägen. Genom leden får Falkenberg en komplett inre ringled tillsammans med väg 767, Kristineslättssallen och Peter Åbergs väg.

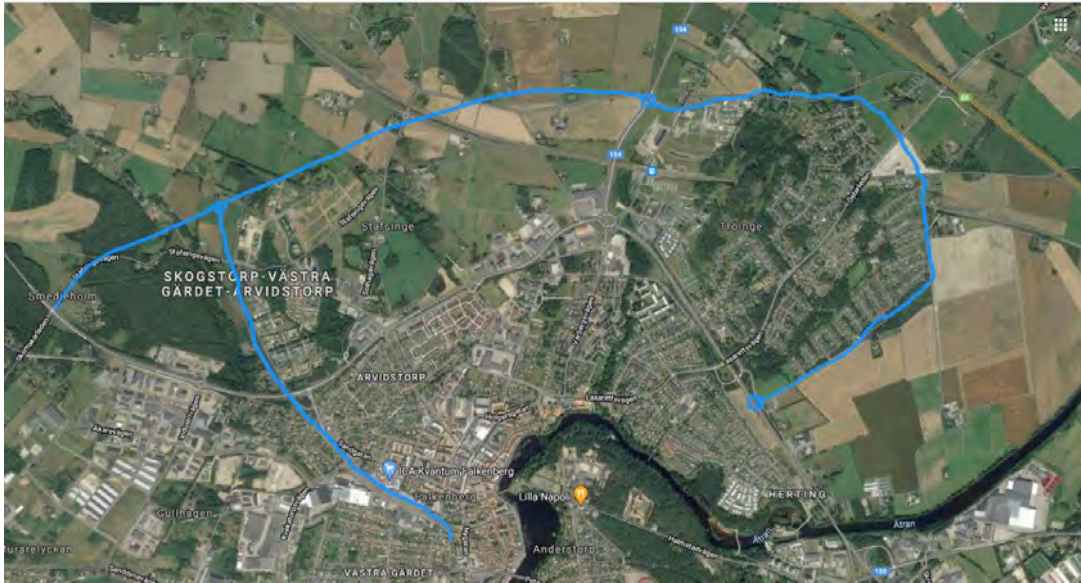
En väg som tar sin början i Stafsingevägen vid Smedjeholmen eller mellan den och Sandladans västra kant, går i en båge väster och norr om Stafsinge för att ansluta till väg 154 vid en rondell norr om Tångarondellen ger många fördelar.

Låter man dessutom vägen i det gamla spårområdet fortsätta förbi väg 767, för att ansluta till den nya vägen ovan, kan ytterligare fördelar uppnås. Trafik från E6 kan enkelt och snabbt nå hamnområdet och de nordliga industriområdena. Trafik från såväl de västra delarna av staden som från Skogstorp får en snabb väg ut till både stationen och till E6 som undviker Tångarondellen.

En ny väg från väg 767 som följer Hällinge ringväg väster om Tröingedal och vidare genom Skärslidarna, mellan Tröinge och Kilavägen ut till väg 154. En sådan väg skulle lösa många trafikproblem. Beroende på trafikutredningen kan den antingen ansluta till samma punkt som vägen från Smedjeholmen eller i en egen punkt. Oberoende av anslutning skapas en yttre ringled runt stadens norra och östra delar.

Ytterligare analyser behövs för att fastlägga dels vägarnas exakta sträckning, dels i vilken ordning och när de behöver byggas. Ytor för vägarna måste reserveras i FÖP. T.ex. kan inte det gamla bangårdsområdet bebyggas i enlighet med förslaget i FÖP.

De föreslagna lösningarna är nödvändiga för att klara en utbyggnad av Falkenberg och framtidens trafik. Liberalerna föreslår därför att en ny trafikplan tas fram som inkluderar förslagen ovan. Planen måste tas fram parallellt med och synkroniseras med FÖP.



Parkering

I villaområdena runt de centrala delarna av staden är parkering redan nu ett problem. T.ex. är det frekvent problem för de boende på Murarevägens nedre del att komma in på sina tomtparkeringar. Många av problemen kommer från de som arbetar centralt. Eftersom parkeringsskivan enbart tillåter parkering i två timmar och parkeringshusen kostar pengar väljer de att parkera där man kan stå avgiftsfritt hela dagen.

En förtätning av de centrala delarna av staden kommer att medföra att dessa problem ytterligare ökar. Speciellt när parkeringsytor tas bort och bebyggas.

För alla nya och utvidgade områden måste mer detaljerade parkeringsanalyser göras. Parkeringsnormen från 2011 känns inte helt aktuell. Det gäller att undvika sådana situationer som i Halmstad på Nissastrand. Där måste sent hemkommande boende köra varv efter varv för att försöka hitta en parkering. Ännu värre är det för besökande. Det får inte bli som i vissa områden i Stockholm där de boende, om de kommer hem sent, får parkera så långt bort att de måste ta taxi från parkeringen till hemmet.

Förtätning

Förtätning har blivit ett modeord. Det är kanske inte så konstigt då det leder till bättre markutnyttjande och ger bättre underlag för infrastruktur och kollektivtrafik. Men förtätning kan också ha allvarliga konsekvenser för dem som redan är bosatta i området. Förtätningen kan leda till oönskad insyn, förändring av områdets karaktär, förvärrad trafik- och parkeringssituation. Även annan infrastruktur kan komma att överbelastas. Förtätning måste göras med eftertanke och en mycket varsam hand.

Hänsyn till fastställda detaljplaner

Samtliga förändringar som föreslås i planen måste beakta de senaste detaljplanerna. Ett företag eller en privatperson som skaffar en fastighet eller ett boende måste kunna lita på att kommunen inte förändrar villkoren som finns i detaljplanen inom de kommande 15-20 åren.

Stadens Yttre Årsringar

Dokumentet Stadens Yttre Årsringar tog fram som ett kunskapsunderlag för främst bygglovsansökningar. I praktiken har det i stället använts som en ”lagtext” som skall följas. Detta har lett till kraftiga och onödiga inskränkningar för den enskilde medborgaren. I samrådsversionen nämns dokumentet enbart under punkt 6.4 Natur- och kulturmiljövården. Mer specifikt i punkt 6.4.2 Bevarandeplan för Herting och Innerstaden samt Stadens yttre årsringar. Där står: ”Särskilda utredningar finns för dessa områden och dessa omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Hänsyn har tagits till dessa, framför allt vad det gäller utpekande av lämpliga förtättningsområden”. I FÖP bör klart förtydligas att Stadens Yttre Årsringar varken är ett styrdokument eller en bevarandeplan.

Värderosen

Värderosen är ett bra och förenklat sätt att se ett områdes värde för samhället. Den ger emellertid konstiga effekter (se 5.2 i FÖP). Om ett område byggs mycket tätt ger det en positiv effekt på samhället i stort. Detta visas positivt i värderosen (Antalet tillkommande bostäder). Däremot ger det mycket negativa konsekvenser för de boende. Detta visas inte i värderosen. I en annan tårtbit (Struktur samspel med omgivande bebyggelse/miljö, social hållbarhet) tas blandad bebyggelse av villor och flerbostadshus upp som en positiv faktor. Detta kan lika väl vara en negativ faktor. Ett exempel är om ett villaområde förtätas med flerbostadshus på 3-4 våningar mitt i villagrupperingen.

Ytterligare ett problem med värderosen är att den inte visar effekten av den fordonstrafik som nyproduktionen genererar. Men för att det skall kunna göras på ett realistiskt sätt krävs att FÖP samordnas med en trafikplan.

Jordbruksmark

Vår jordbruksmark är en avgörande resurs för vår livsmedelsförsörjning, både för nuvarande och framtida generationer. Det är därför viktigt att bra jordbruksmark inte i onödan används för ny bebyggelse och infrastruktur. Därför ser vi positivt på det samråd som gjorts med LF i samband med planens framtagande.

Miljöskadade områden

I kommentarerna har ingen hänsyn tagits till att vissa områden är eller kan vara miljöskadade. Det kan t.ex. gälla områdena utefter Ätran som Tegelbruket, Valskvarnen, Gjuteriet, Terminalen och Löfstaviken. För samtliga dessa och sannolikt ytterligare områden krävs miljö- och åtgärdsutredningar.

Område för område

Generellt för alla områden är att det i texten saknas analys av den nya bebyggelsens trafikgenerering och behov av parkeringsytor.

5.3 Skogstorp och Smedjeholmen

I dag fungerar Skogstorp mer som en förstad än som en integrerad del av centrala Falkenberg. Detta beror inte bara på avståndet in till centrum utan till minst lika stor del av att området isoleras från staden av Smedjeholmens industriområde.

Genom att i första hand utvidga bebyggelsen mot de nya delarna av Stafsinge kan stora fördelar uppnås. Realiseras en tvärväg upp mot väg 154 ges en snabb väg upp till stationsområdet och ges goda möjligheter för en effektiv kollektivtrafik för såväl Skogstorp som Stafsinge. Det underlättar också för trafik som skall ut på E6.

5.4 Stafsinge

För att knyta Skogstorp närmare övrig bebyggelse inom planområdet är det bättre att tänka koncentriska cirklar i utbyggnaden. Därigenom kan staden förtätas och ge bättre förutsättning för effektiv kollektivtrafik och cykelstråk. Såväl området Björnhult som Stafsinge prästgård ligger relativt isolerade. Speciellt Stafsinge Prästgård är ett mindre lyckat område för utbyggnad. Dels genom att det ligger isolerat, dels genom att det ligger på aktiv jordbruksmark. Dessutom angränsar det till järnvägen.

Genom att tillföra tvärleden enligt punkt 2 ovan finns möjlighet att utvidga handelsområdet. Tånga norrut men infart från den föreslagna vägen. Området bör reserveras för sällanköpshandel så att det inte urlakar stadens centrum.

5.5 Hamnområdet

Områdena Valskvarnen, Gjuteriet och Terminalen (505) är långsiktigt intressanta för en framtida bostadsbebyggelse. Detta är dock ett mycket långsiktigt och helt beroende av Lantmännens, Falkvarvs och Falkenbergs Terminals framtida planer. Finns intresse från företagen att flytta till en yttre hamn i Lövestaviken bör en sådan lösning utredas.

Området norr om Falkvarv och Falkenberg Terminal och söder Sanddynevägen bör reserveras för mindre industrier.

Då Lövestaviken är en gammal soptipp finns det många frågetecken om det ens är möjligt att det görs om till industriområde. Är marken stabil nog? Finns risk för framtida sättningar? Kan pålning göras utan miljökonsekvenser? Vad händer om området börjar läcka? Kan området behöva grävas ur? Frågorna är som sagt många.

5.6 Västra gårdet

Trafiksituationen i centrum är inte bra med kraftig trafik på Sandgatan, Holgersgatan, Lasarettsvägen och Varbergsvägen. Genom att bygga en ny led längs den gamla järnvägen kan dessa gator kraftigt avlastas. Leden börjar vid Nygatan och ansluter till väg 767 vid Valencia. Genom att fortsätta längs den gamla järnvägen kan den ansluta till en ny led norr om Stafsinge ut till väg 154. Därigenom avlastas också Tångarondellen.

Genom att en ny led byggs längs järnvägen kommer Bangårdsområdet inte att kunna bebyggas som i förslaget. Den nya leden behöver byggas med ett flertal underfarter för att minimera barriären mellan Västra gårdet och centrum. Underfarterna bör prioriteras för cykel- och kollektivtrafik. Men även underfarter för biltrafik är möjligt. Den pågående övergången till elfordon gör att de negativa miljökonsekvenserna minskar. Barriäreffekten av Essety, Mattssons och de andra industrierna längs järnvägen kommer dock att bestå.

F9 – En mycket marginell förtätning är möjlig. Men då området huvudsakligen består av villabebyggelse är inte flerbostadshus på 3-5 våningar en bra lösning. Möjligen kan ett flerbostadshus placeras närmast rondellen och ett mot Porsevägen i norra ändan.

F11 - En förtätning av området känns helt felaktig. Den kommer att leda till skuggning av och insyn i befintlig bebyggelse.

5.7 Centrum

F15 – En förtätning förstör områdets karaktär

F17 – Med tanke på parkeringssituationen i närområdet bör förslaget tas bort ur planen. Redan i dag har de boende i omgivningarna på grund av gatuparkering stora problem att komma in på sina tomter.

F20 – De parkeringsplatser som finns i området är redan i dag få. Så en förtätning där är utesluten. Enda möjligheten till förtätning är i så fall att riva Söderbro center vilket inte känns realistiskt.

5.8 Arvidstorp

Innan Wesselsområdet kan bebyggas fullt ut behöver värmekraftverket flyttas. Bygandet av 100 nya bostäder på området ger sannolikt en ökad belastning på såväl Varbergsvägen som Lasarettsvägen. Om också Tånga parkstad byggs kräver detta nya trafikutredningar och lösningar.

F21 – Finns inget område märkt F21 i kartbilden. F19-20 och F22-26 finns.

5.9 Tånga

Tånga parkstad är i dag ett av de få centrala större sammanhängande grönområdena. Att bebygga området gör att detta försvinner. Trafiken som de 200 tillkommande bostäderna genererar behöver föras ut till de större lederna. Sannolikt kommer många att söka sig ut på Varbergsvägen och vidare till den redan överbelastade Tångarondellen. En genomgripande trafikutredning måste genomföras innan området bebyggs.

F24 – Området är typiskt villaområde med ett fåtal insprängda flerbostadshus. Att bygga 4 våningshus i området förstör helt dess gemytliga karaktär.

5.10 Stålagård

Inga direkta kommentarer förutom de generella rörande trafikanalyser och förslaget till ny led från Smedjeholmen till väg 154.

5.11 Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällerup

Inga kommentarer

5.12 Vinberg, Vinbergs hed och Vinåns dalgång

Inga kommentarer

5.13 Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

En utbyggnad av Tröingedal med 2.000 bostäder kommer trafikmässigt att allvarligt påverka trafiken på väg 767 och därmed även rondellen vid Tånga. En lösning kan vara en led som startar med en rondell på väg 766 som följer Hällinge ringväg väster om Tröingedal och vidare genom Skärslidarna och mellan Tröinge och Kilavägen ut till väg 154. En sådan väg skulle lösa flera trafikproblem. Denna blir också en del i en yttre ringled som fortsätter hela vägen till Smedjeholmen.

5.14 Östra gårdet och Fajans

F25 – Plats finns för enstaka mindre flerbostadshus. Men hushöjden måste anpassas till omgivande bebyggelse. Frågan är om ens någon av platserna är lämplig för hus på fyra våningar.

F26 – Det går inte att av kartan avgöra var gränsen mellan F25 och F26 går. Ena gränsen verkar gå längs Utmarksvägen. Men i höjd med markeringen F26 finns inga ”parkeringsytor” som bör bebyggas.

5.15 Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand

Tegelbruksområdet är med sin närhet till centrum och till Åtran ett mycket attraktivt område för bostadsbebyggelse. Tekniska lösningar bör sökas för att minimera de störningar som buller från t.ex. Falkvarv orsakar. En bebyggelse i området knyter också ”Spritån” närmare staden. Byggs den föreslagna ”järnvägsleden” finns snabba möjligheter ut till E6 via Söderbron och via Kristineslättallén. I samband med att området bebyggs måste trafiken från ”Spritån” lösas. Det är inte acceptabelt att all trafik, som i dag, leds på en bostadsgata – Kattegattvägen.

Förtättningsområden – Argumentet ”Eventuell förtätning av Slättenområdet är tänkt att skapa möjligheter för fler att kunna bo kvar genom större blandning på bebyggelsen” känns som ett skenargument. Vilka vill ”bo kvar på Slätten” och varför? Avser man dem som uppnått en högre ålder och vill sälja sitt hus? Vill de verkligen bo kvar på Slätten? Vill de inte hellre flytta närmare centrum? Detsamma lär gälla ungdomar. I stället bör fokus ligga på att minimera effekten av bebyggelsen på trafiken på Slättenvägen.

F34-F36 – Att förtäta i de här områdena skulle förstöra områdenas karaktär. Förtätning får inte gå till överdrift vilket detta skulle innebära. En förtätning här är utesluten förutom, eventuellt, längs gamla järnvägen väster om Strandvägen. Men med tanke på den gamla järnvägsledens möjlighet att bli ett attraktivt cykel- och gångstråk från Skrea till centrum måste en sådan förtätning göras ytterst varsamt.

F37 – En förtätning här känns helt oförståelig. Att bygga på de öppna gårdarna ger en klaustrofobisk känsla och förstör områdets karaktär. Det leder tankarna till delar av miljonprogrammets urspårade områden i Gårdsten i Göteborg.

F39 – Ny bebyggelse nordväst om Ica Skrea strand måste göras varsamt och med hänsyn till nuvarande detaljplan för området. Företag och privatpersoner måste kunna lita på kommunens planer. Dessutom behöver godstrafiken till och från ICA-butiken lösas. Det är inte acceptabelt att långtradare med släp skall vända på den lilla tillgängliga ytan.

F40 – En förtätning här med en eller flera fastigheter är inte rimlig. Parkeringen nordost om Peters bageri behövs för områdets butiker. De andra små ytor som kan bebyggas behövs för skolornas verksamhet.

F41-42 – Förtätning här tar bort värdefulla mindre grönområden för närområdet.

5.16 Skrea och Ågård

Kullagård. Detta är ett lämpligt område för en mindre centrumbildning. Det finns planlagt för en lokalbutik och området har dessutom redan en fristående skola och förskola, kyrka, lägenheter byggda för äldre, IP samt golfbana. Det utgör därigenom en bra plats för en ny kommunal skola.

Därutöver finns skog nästintill inpå knuten. Också det är en stor fördel för en kommande skola (orientering i idrottsundervisningen, bra för biologilektionerna etc).

Ett stort antal bostäder, där målgruppen företräddelsevis är barnfamiljer, har byggts eller byggs på Brunekulle ovanför kyrkan, på Mannaberg i Skrea Stationssamhälle, baksidan av Mannaberg samt vid Kull. Dessa föräldrar vill ha direkt närhet till skola för sina telningar, varför de i dagsläget hellre söker sig till den fristående skolan Thorén Framtid förlagd bredvid Skrea kyrka, än till Söder- eller Hjortsbergsskolan. Med andra ord behövs ett kommunalt alternativ i området kring Skrea kyrka! Det finns dessutom redan bra förbindelser i form av belyst gång- och cykelväg, busshållplatser och vägförbindelser (skolbussar, varutransporter och föräldrar som vill hämta/lämna).

Södra Lyckan. Liberalerna anser att området Södra Lyckan bör förbli grönområde/öppna ängar/kohagar då detta visar på den livskvalitet vi har - och även fortsättningsvis vill ha - i de södra delarna av staden, den södra porten till Falkenberg. Med andra ord bör vi vara rädda om våra öppna landskap och strandängar som vi har i direkt och indirekt anslutning till havet. Dessa bör inte exploateras med vare sig skola eller bostäder utan förbli intakta som de är i dagsläget.

Kommentar:

Beaktas

Stafsinge –

Område Björnhult föreslås tas bort i sin helhet.

Stafsinge prästgård föreslås halveras i utbredning.

Område Tånga kompletteras med att det gäller sällanköpshandel.

Noteras

Vision – Falkenbergs kommun har en vision ”Vi växer för en hållbar framtid” och det är den visionen som den fördjupade översiktsplanen bygger på. Ett visionsarbete för Falkenbergs stad är något som kan genomföras men då bör det genomföras övergripande, inte enbart fysisk planering. Jämför Halmstad – hemstaden, kunskapsstaden och upplevelsestaden.

Trafiken – Gällande ny ringled så finns det flera aspekter som är viktiga att ta hänsyn till i frågan.

Dels fenomenet inducerad trafikefterfrågan som innebär att ökad vägkapacitet skapar ny trafik. Forskning visar att endast 20 % av den ökade kapaciteten som en ny väg ger, består på lång sikt. Cirka 40 % av kapacitetsökningen fylls av ökad trafik orsakad av befolkningstillväxt och ekonomisk tillväxt och hela 40 % av den ökade kapaciteten 'äts upp' av en framkallad efterfrågan". Det sistnämnda innebär att en ny väg skapar mer trafik.

Utöver effekterna som uppstår av en ny ringled har vi även fyrstegsprincipen att ta hänsyn till. Detta är ett verktyg för att nå de transportpolitiska målen och för att säkerställa en god resurshållning. Metoden innebär att lösningar för att avhjälpa ett problem i trafiksystemet ska testas stegvis:

- 1. Tänk om – kan problemet lösas genom åtgärder som påverkar valet av transportsätt? Exempel på åtgärder: Information, avgifter, lokaliseringar, samordnad distribution, mobilitetslösningar etc.*
- 2. Optimera – kan problemet lösas genom ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen? Exempel på åtgärder: busskörfält, signalprioritering, omfördelning av ytor*
- 3. Bygg om – Begränsade ombyggnationer. Exempel på åtgärder: trimningsåtgärder, breddning, planskilda korsningar etc.*
- 4. Bygg nytt – genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Exempel på åtgärder: nya vägar, förbifart, cirkulationsplats etc.*

Parkering – Parkeringsfrågan är på en nivå vilken inte hanteras inom FÖP:en. Falkenbergs kommun har en parkeringsstrategi som visar på inriktningen för hur vi arbetar med parkeringsfrågan. Likaså finns ett uppdrag om en lokaliseringsutredning för framtida samlingsparkering. Frågan är minst sagt viktig, men hanterats utanför FÖP:ens avgränsning

Förtätning – förtättningsanvisningarna är framtagna med stor hänsyn i fokus till befintlig bebyggelse. Förtätning innebär alltid en förändring och oavsett förändring kan förändringen upplevas som negativ.

Hänsyn till fastställda detaljplaner – noteras.

Stadens yttre årsringar – i besluten som finns tagna kring Stadens yttre årsringar framgår tydligt att dokumentet är antaget som ett underlagsmaterial, liksom kulturmiljöprogrammet för centrala delar av Falkenbergs stad som uppdaterar bevarandeplan för Innerstaden.

Värderosen - förtätning behöver inte innebära negativa konsekvenser för de som bor i området under förutsättning att den genomförs på rätt sätt. Detta är något som måste studeras för varje enskilt tillfälle.

Jordbruksmark – noteras.

Miljöskadade område – noteras.

Skogstorp och Smedjeholm – noteras.

Stafsinge – Att växa i koncentriska cirklar sker automatiskt när FÖPen växer inifrån och ut.

Hamnen – noteras.

Västra gårdet – se svar under Trafiken ovan.

Centrum – föreslagna förtättningsområden föreslås kvarstå i nuvarande omfattning.

Arvidstorp – Mycket behöva klargöras innan Wesselsområdet kan byggas ut men det är inte avgörande om fjärrvärmeverket flyttar eller inte. Däremot är detta avgörande för vilket typ av användning området kan användas till. Förtättningsområde 21 ligger inom Valencia.

Tånga – vidare trafikutredningar kommer att behöva genomföras och område F24 förslås kvarstå.

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal – angående trafikled, se trafiken ovan.

Östra gårdet – föreslagna förtättningsområden föreslås kvarstå.

Herting, Slätten, Hjortsberg och Skrea strand – inga förändringar föreslås. Gränsen mellan F25 och F 26 syns tydligare i förtättningsanvisningarna.

Skrea, Ågård – inga förändringar föreslås.

8. FÖRETAG

8.1 Cabkarosser AB 2021-05-28

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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 driver industri på Svetsaren 4 och 5 och känner viss oro i att marken som nu är planerad till industrimark ser ut att planläggas som natur/grönområde. Det kan låsa oss i vår möjlighet till utveckling för en stor industrisatsning i Falkenberg.

Kommentar:

Beaktas genom att del av område 408 markeras som del av område 504.

8.2 Derome Timber AB 2021-07-20

Derome Timber AB:s verksamhet består bland annat av fyra sågverk, fem hyvlerier samt två pelletsfabriker i Halland. Export av trävaror är en betydande del av vår verksamhet och för att den ska vara välfungerande är vi beroende av goda kanaler mot våra internationella marknader. Från hamnen i Falkenberg exporterar vi virke, bark och sågspån. Även hamnen i Varberg är viktig för vår verksamhet.

För att bibehålla och samtidigt stärka vår konkurrenskraft i framtiden är det en stor fördel med hamnverksamhet i vårt närområde. Det betyder att vi är trygga leverantörer till våra internationella kunder.

Hållbarhet och miljöpåverkan är viktiga områden för oss, vi satsar stort för att vår verksamhet ska vara klimatneutral till år 2030. Transporter är en viktig del för att nå målet om att bli klimatneutrala och genom lokal hamnverksamhet ökar möjligheterna att minska transporterna och därmed även minska utsläppen. Vi arbetar också med ett flertal certifieringar inom miljöområdet, där transporter är en viktig aspekt. Certifieringarna är avgörande för våra affärer och ett flertal kunder har detta som krav mot sina leverantörer.

Derome är ett företag i tillväxt som gör stora investeringar för att utöka produktionen ytterligare. Prognosen för vår exportmarknad är mycket god och därför kommer hamnen i Falkenberg fortsatt vara en viktig verksamhet för oss.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske.

8.3 E.ON 2021-07-15

Elförsörjning, befintligt elnät

Elförsörjningen är en väsentlig del för utvecklingen av kommunens näringsverksamhet och bostadsbyggande. Inte minst är utbyggnad och ombyggnad av elnätet viktig för att garantera fullgod leveranssäkerhet och en bidragande faktor i omställningen till det förnybara samhället.

E.ON har nätkoncession för område inom delar av Falkenbergs kommun men för staden och i ett område nordöst ut till Vinberg är det Falkenberg Energi AB som innehar nätkoncessionen. E.ONs lokalnät tar vid i Skogstorp i norr och i Skrea i söder. Enligt ellagen är bolaget som innehar nätkoncessionen ensamt skyldigt attansluta nya elanläggningar inom koncessionsområdet.

Inmatningen av el till Falkenbergs Energi och Falkenberg stad sker från E.Ons regionnät via två 130kV luftledningar, som ansluter E.ON fördelningsstation Falkenberg Södra från öster. Från den stationen går det en luftledning vidare åt nordöst som matar fördelningsstationen Falkenberg Norra. Dessa bägge stationer är väsentliga noder för stadens energiförsörjning.

Framtida elförsörjning

Det skall också framhållas att en stabil och robust inmatning från regionnätet är en förutsättning för tillväxten i Falkenberg. Inte minst för att tillgodose det ökade effektbehovet som en utbyggnad i enlighet med den fördjupade översiktsplanen, ger upphov till. Samtidigt som vi ser en generell omställning till ett större elanvändande och en större elproduktion i samhället E.ON behöver fortlöpande utreda hur den framtida elförsörjningen av kommunen bör utformas för att inte hämma en utveckling i linje med planen. Realiseringen av de föreslagna åtgärderna i regionnätet är beroende av i vilken takt som det ökade effektbehovet i området uppstår och därför är det viktigt att utbyggnad av nya verksamhetsområden, nyetablering av elintensiv industri eller elkonvertering sker i samråd med oss. Likaså måste god framförhållning också finnas för anslutning av nya elproduktionsanläggningar ifall de är av större karaktär eller om det är ett flertal mindre anläggningar inom samma område.

Tillsammans med E.ON och Falkenberg Energi AB, som ansvarar för att prognosticera elbehovet inom staden, så måste kommunen utreda vilket effektuttag som man förväntar sig i framtiden. Detta för att med god framförhållning kunna ansöka om en utbyggnad av regionnätsanslutningen innan behovet definitivt uppstått. Samtidigt är det av yttersta vikt att lämplig mark finns tillgänglig i planen för de nya ledningssträckningar och mark avsedd för att placera de mottagningsstationer som kan komma att behövas.

Elnät i fysisk planering

E.ON:s utgångspunkt i den fysiska planeringen är att sträva efter att behålla befintlig infrastruktur i befintligt utförande och läge. På så vis uppstår det inga kostnader för ledningsombyggnad och E.ON behöver inte lägga resurser på nya, alternativt ändrade markupplåtelse och koncessioner.

Det är särskilt viktigt att bibehålla utrymme i den fysiska planeringen för de inmatande regionnätsledningarna och anläggningar som står för försörjningen av hela kommunen. Dessa är del i det regionala ledningsnätet för elförsörjning, både inom

kommunen men även ett interregionalt nät vidare till angränsande kommuner och regioner. Dess placering och utförande har noga utretts och sanktionerats genom koncessionsbeslut av Energimarknadsinspektionen (Ei) och markupplåtelse med berörda fastighetsägare.

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationerna har stor betydelse för regionen anser E.ON att det är lämpligt planen kompletteras med en redovisning av dess läge och dess funktion för elförsörjningen. Detta så att de tydligt uppmärksammas vid ändrad markanvändning i deras närhet.

Fortsatt planarbete måste säkerställa att det i ledningsstråken inte tillkommer byggnation eller annan verksamhet i dess närhet som inte är förenlig med de säkerhetsföreskrifter som omfattar anläggningarna. Det gäller både riskavstånd för fysisk påverkan på ledningarna och restriktioner på vilka verksamheter som man kan tillåtas bedriva när ledningarna. Ett exempel på detta är hälsofrågor kopplat till elektromagnetiska fält, som även planen belyser: Placering av nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält ska undvikas. (Strategi 1 sida 6.)

Planområden i konflikt med ledningar

I den fördjupade översiktsplanen föreslås utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden i ett antal *utvecklingsområden varav en del som hamnar i regionnätledningarnas absoluta närhet eller rent av har markerats tvärs över dem. E.ON vill därför att man ser över dessa konfliktområden och vill gärna medverka till att korrekta säkerhetsmarginaler upprätthålls mellan ledningar och ny exploatering.*

De områden som berörs av E.ONs ledningar är särskilt de som planläggs vid Björnhult, Tröinge, och Stålagård. Vi ser att planen föreslår ny exploatering av både bostäder och mångfunktionell bebyggelsen i områden där det finns befintliga 130kV luftledningar vilket är problematiskt sett till de säkerhetsföreskrifter och försiktighetsprinciper som råder kring elanläggningarna. Även magnetfältfrågorna bör tas i särskilt beaktande i dessa områden vilket planen understryker i kapitlet om Hälsa och Säkerhet. I punkten på sidan 70 om utredningszon regionalt kraftledningsnät samt kabel, skriver man: ”Ett utredningsavstånd på 200 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.”

Norr om staden, vid Vinberga, föreslår man fortsatt utbyggnad av verksamhetsområden för mer ytkrävande industri och liknande där 50kV luftledningar kommer att vara ett direkt hinder för en förändrad markanvändning. Vi kan befara att de nya områdena kommer att fragmenteras av ledningarnas närvaro. Vilket är besvärande för nyetableringar då värdet i marken för ytkrävande verksamheter ofta ligger i att det går att exploatera större sammanhängande ytor.

Exploateringsområden som vi observerat kommer i konflikt med befintliga 50kV- och 130kV luftledningar:

Nr i planbeskr.	Namn	Föreslagen bebyggelse	Sidnr.
5	Björnhult	Bostäder	21
7	Stålagård	Bostäder	37
203	Krämaregård	Mångfunk. bebyggelse	38
301	Västra Torsholm	Ytkrävande verks.	41
302	Borgasgård	Ytkrävande verks.	42
303	Holmagård	Ytkrävande verks.	44
207	Tröingedal	Bostäder	48
208	Västra Tröingedal	Bostäder	49
209	Fajans	Mångfunk. bebyggelse	51

Undantaget området 209. Fajans, så behandlar planen inte överhuvudtaget kraftledningarnas närvaro i respektive områdesavsnitt. Det är en brist. Då påverkan på en ändrad planläggning i ledningarnas närhet är så betydande så borde reservatet för utrymmet kunna uttryckas tydligare. Det hade varit önskvärt om det blev klarlagt i hela ledningsgatan innan dessa områden detaljplaneras.

En tydligare inventering av det område som ledningen upptar och en garanti för att säkerställa dess fortsatta drift hade varit önskvärt att finna i planhandlingen. Som nämnts är dessa ledningar bundna till ett visst läge genom beslutad linjekoncession och det är en lång process att ompröva och flytta dem. Att skjuta frågan till kommande detaljplanering gör att helhetsperspektivet tappas då man måste se till hela ledningens funktion i ett regionalt perspektiv. Risken för avbrott är alltid närvarande vid ombyggnationer och ett avbrott på den typen av regionnätsanläggningar får mycket stora konsekvenser. Att kabelförlägga delar av sträckorna utgör en ökad risk för långa avbrott då tiden för en eventuell felsökning blir radikalt längre och svårare. Vidare är det inte lämpligt att blanda förläggningstyper, kabel och luftledning, ur ett tekniskt hänseende.



Fortsatt detaljplanarbete

Gällande den bebyggelseutveckling och exploateringar som den fördjupade översiktsplanen föreslår för Falkenberg önskar E.ON återkomma i samband med upprättande av detaljplaner och lovgivning. Bolaget är angeläget om ett gott samarbete med kommunen vid både stora och små projekt. Det är önskvärt att kommunen tidigt i planprocesserna och i nära samråd med elnätsägare arbetar för att hitta bästa möjliga framdragning av ny elinfrastruktur med minsta möjliga intrång. Planärenden som berör E.ON tar vi tacksamt emot via pbl@eon.se.

Elsäkerhetsföreskrifter och magnetfält

Då den fysiska planeringen av Falkenberg stad många gånger kommer i närheten av regionnätsledning vill E.ON att man särskilt beaktar de säkerhetsföreskrifter som finns kopplat till elektromagnetiska fält. Nedan följer en sammanställning:

Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över trafikled, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag m.m. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet.

Byggnation eller annan exploatering nära en elanläggning måste ske med hänsyn till föreskrifter och andra anvisningar eller rekommendationer kopplat till anläggningen och det elektromagnetiska fält som alstras. Syftet med denna hänsyn är att minimera risken för person- och sakskada till följd av risker förknippat med närheten till elanläggningen. För att minimera olycksrisken vid arbeten i närheten av en starkströmsanläggning skall Elsäkerhetsverkets föreskrifter om elsäkerhet vid yrkesmässig verksamhet samt de av elbranschen framtagna elsäkerhetsanvisningarna följas. För att få god kännedom om relevanta föreskrifter och anvisningar är det viktigt att E.ON Energidistribution kontaktas för samråd vid byggande eller annan exploatering i närheten av elanläggning. I begreppet exploatering inrymmer E.ON Energidistribution i detta sammanhang även ändrad markanvändning.

De myndigheter som ansvarar för hälsofrågor kopplat till magnetfält är Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket, Folkhälsomyndigheten och Strålsäkerhetsmyndigheten. Myndigheterna mäter, utvärderar forskning samt tar fram råd, rekommendationer och föreskrifter avseende magnetfält. Trots omfattande internationell forskning saknas idag entydiga resultat som påvisar ett samband mellan exponering av magnetiska fält och negativa hälsoeffekter. Mot bakgrund av detta har svenska myndigheter inte kunnat fastställa några gränsvärden eller skyddsavstånd för allmänhetens exponering för magnetfält.

Ansvariga myndigheter rekommenderar dock en viss försiktighet vid samhällsplanering och exploatering genom att, såtillvida detta kan göras till rimliga kostnader:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas
- Undvik att placera nya bostäder, sjukhus, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält
- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer

I myndigheternas gemensamma broschyr ”Magnetfält och hälsorisker”, som kan läsas eller laddas ned på t ex www.stralsakerhetsmyndigheten.se , finns mer information. E.ON Energidistributions anläggningar är förlagda med beaktande av allmänhetens exponering för kraftfrekventa elektromagnetiska fält, härrörande från produktion, överföring, distribution och användning av el. I samband med att omgivningen kring E.ON Energidistributions anläggningar förändras vid utbyggnad i kommunen förändras även förutsättningarna för vilken exponering allmänheten kan utsättas för. Det är kommunens ansvar att se till att den fysiska planeringen av kommunen sker med försiktighet så att allmänhetens exponering av kraftfrekventa elektromagnetiska fält inte väsentligt ökar.

Kommentar:

Beaktas

Observandum för hänsyn till viktiga matarledningar skrivs in i områdena Torsholm, Västra Torsholm, Stålagård, Krämaregård, Tånga, Tröingedal och Västra Tröingedal..

Noteras

Framtida elförsörjning – noteras att det kommer att krävas ett nära samarbete för att utreda framtida effektuttag.

Elnät i fysisk planering – ledningsstråken och fördelningsstationerna finns beskrivna i texten men hänsynskartan kompletteras med hänsynsområdena.

Planområden i konflikt med ledningar – både i översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen finns utredningszoner utpekade där avstånd till exempelvis kraftledningar är ett observandum och måste utredas noggrannare vid detaljplaneläggning..

Fortsatt detaljplanearbete – vi ser nödvändigheten i att E.On blir tidigt inkopplad i planprocessen.

Elsäkerhetsföreskrifter och magnetfält – noteras.

8.4 Essity Hygiene and Health AB 2021-07-20

Vi, Essity Hygiene & Health AB, har tagit del av kommunens förslag på fördjupad översiktsplan och vill med det här samrådsyttrandet lämna våra synpunkter på förslaget.

Vår ambition är att tillsammans med Falkenbergs kommun fortsätta att utveckla vår verksamhet i området. Vi vill att Falkenberg ska vara en kommun där jobben, företagen och bostäderna får plats och kan blomstra.

I PM om Bangårdsområdet samt i PM för Gamla banvallen står det att en ny hållbar lösning för nuvarande godshantering på järnväg måste anordnas eftersom befintliga spår försvinner. Essity Hygiene & Health använder spåren för att ta hem massa på järnvägsvagn i form av råmaterial till vår tillverkning av inkontinensprodukter och blöjor. Vi ser det som en stor konkurrensfördel för vårt företag på kort och lång sikt att kunna fortsätta med denna verksamhet samt att även kunna utveckla den vidare framöver. Vi förordar att spåren ska bli kvar för att möjliggöra hållbara transporter för oss och andra intressenter i staden och dess omgivning.

Vi ser även fördelar med att behålla verksamhetsområdet i Falkenbergs hamn i samråd med Falkenbergs Terminal AB då det stöttar oss med extra lagerutrymmen, hantering av pallat gods samt omlastning av massa från järnväg till trailer.

I stället för att riskera arbetstillfällena, företag och klimatmål vill vi tillsammans med kommunen behålla spåren, utveckla verksamheterna i hamnen enligt nuvarande koncept samt bidra till en fortsatt utveckling av Falkenberg som hållbar, företagervänlig och expansiv kommun.

Kommentar:

Beaktas

Vad det gäller verksamhetsområdet i hamnen innehöll samrådsförslaget möjlighet för hamnverksamheten att kvarstå och i granskningsförslaget föreslås en viss utökning av hamnområdet. Gränsen för Hamnområdet dras norr om den västra docka för att sedan följa den södra gränsen för fastigheterna Motorn 13 och 18. Därefter dras gränsen för området i den norra gränsen av Strandfloen, för att sedan angöra vattnet precis söder om Lövstavikens båthallar. I de södra delarna går gränsen i Åtran..

Resterande delen av området föreslås för mångfunktionell bebyggelse, det vill säga verksamheter som inte är störande för sin omgivning.

Noteras.

Falkenbergs kommun är mån om att vara en hållbar, företagervänlig och expansiv kommun. Det innebär att kommunen vill skapa bra förutsättningar för många företag att kunna använda sig av en hållbar transportlösning. Att utveckla denna transportlösning i centrala Falkenberg och hamnen är ur andra aspekter inte hållbart (ökade transporter till industrispår och omlastning genom staden som skapar buller, risker och barriärer för de boende i staden).

Kommunen ser då på lång till mycket lång sikt (30-50 år) en lösning med godstransporter på järnväg i annat läge än dagens. Det innebär att industri-spåret i centrum och ned till hamnen kommer att kvarstå under överskådlig tid.

8.5 Favonius, 2021-08-31

Det är positivt att Falkenbergs kommun vill utveckla staden och nyttja mark i havsnära läge. Falkenberg är en attraktiv boendekommun med ett väl fungerande näringsliv i branscher som efterfrågar en mångfald kompetenser. Samrådsprocessen kring den fördjupade översiktsplanen har gett företag, näringsliv och myndigheter möjlighet att diskutera och reflektera över den framtida samhällsplaneringen. Tyvärr är det nu presenterade förslaget till fördjupad översiktsplan över hamnområdet vagt i viljeinriktning förutom vad gäller bostäder och grönytor. 505 Terminalen omnämns i en enda mening: "Fortsatt utveckling av hamnanknuten verksamhet".

Favonius AB vill bidra med att lyfta fram de möjligheter som havsbaserad energiutvinning från vindkraft erbjuder. Inom det tidsperspektiv som den fördjupade översiktsplanen omfattar, förväntas Sveriges elanvändning öka mot 300 TWh; en fördubbling från nuvarande nivå. Vårt eget projekt med Kattegatt offshore kan bidra med drygt 1 TWh. Elanvändningen inom kommunens gränser skulle därmed även i framtiden försörjas lokalt.

Att generera 1 TWh till havs med hög tillgänglighet sker inte utan en väl fungerande drift- och underhållsverksamhet.

Näringslivet i Falkenberg har sedan 1980-talet erbjudit en mångfald av kompetenser och erbjuder utvecklat alltjämt tjänster för planering, drift och underhåll av landbaserad vindkraft. Den erfarenheten är en värdefull tillgång för att utveckla motsvarande tjänster till havs. Detta förutsätter dock en väl fungerande hamnverksamhet.

Förutom vårt miljöprövade och tillståndsgivna lagakraftvunna projekt pågår planering av betydligt större vindkraftsetableringar i Kattegatt. Med de förutsättningar som västkusten har är Falkenbergs hamn ett naturligt nav för framtida tjänster i vår bransch inom den omställning till ett långsiktigt hållbart energisystem som bara har påbörjats. Falkenbergs kommun förstod tidigt behovet av förnybar energi och har ett försprång att inte gå miste om i en fördjupad översiktsplan.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet vilket möjliggör för hamnen att vara ett nav vid framtida utbyggnad av vindkraft till havs.

8.6 GC-materials (Neova AB) 2021-07-20

GC-Materials(Neova AB) angående framtida planer i Falkenbergs hamn .

Vi har idag byggt upp en export av torv till Europa på 200 000 tm³ och enligt våra prognoser så kommer vi att öka exporten lika mycket de kommande åren. Vi dubblar alltså våra volymer av växttorv ut till Europa, med hamnen i Falkenberg som bas. Om inte hamnen finns så blir exporten med 4000 lastbilstransporter per år, vilket inte är miljömässigt hållbart. Detta kan jämföras med 80 lastfartyg från hamnen i Falkenberg vilket naturligtvis är bättre för klimatet. Vi ser stigande priser på vägtransporter och svårigheter att nå kunderna med substrat i tid, vilket innebär förluster för oss som företag men också förluster av arbetstillfällen på den svenska landsbygden.

Vi har nyligen investerat i en anläggning i hamnen för att förädla torven där det är en del i den långsiktiga satsning Neova gör i Falkenberg. Med denna anläggning så ser vi att vi kan göra mera färdiga lösningar, exempelvis en förpackningsanläggning av torvprodukter. Vi ser också andra framtida satsningar är möjliga för att nå kunder i Europa och världen där vi idag redan levererar till över 100 länder, vilket kommer leda till fler arbetstillfällen Falkenbergs kommun.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som annan utveckling ska kunna ske.

8.7 Harrysons Lantbruk 2021-07-19

Skrea är en by strax söder om Fbg som funnits i århundraden. Tidigare fanns här ett levande jordbrukslandskap med många små gårdar och alla med djurhållning i mindre skala (i dagens mått mätt). Kyrkan i centrum med prästgård och jordbruksarrendet Bäckagård och många små gårdar kring detta före laga skifte på 1800-talet. Efter skiftet fördelades gårdarna ut med en bit mark till dessa. Vi hittar dem alla med "Kull" som adress. Dock har tiderna ändrats och numera finns bara en gård (Kullsgärde) med större djurhållning kvar. Korna på Kullsgärde är i samma antal som fanns vid laga skifte men då på betydligt fler jordbruksfastigheter i Skrea.

Vi driver den enda gård som finns kvar i Skrea och är naturligtvis beroende av mark och öppna ytor till spannmåls- och grovfoderodling samt beten. Redan 1999 blev gården ekologisk och KRAVcertifierad vilket innebär att den mark som finns kvar att bruka i Skrea är till stor del arrenderad av oss och ekologiskt odlad. Skulle det byggas fler bostäder och/eller annan verksamhet är troligen jordbruket hotat. Niklas Harryson har nu som ung bonde precis tagit över Kullsgärdes 180 mjölkkor, ca 230 ungdjur samt 25 får och är naturligtvis orolig för utvecklingen av bostadsbyggandet i Skrea. För lantbrukets del är det viktigt med öppna ytor och avstånd till privat bostadsbebyggelse. Många tänker kanske på gödselspridningen på vår och höst som kan orsaka irritation bland boenden. Vi tänker även på djur som betar i närheten av bostäder. De avger alltid lukt och flugor i större eller mindre omfattning. Rekommendationer som finns om avstånd till djurhållning håller inte måttet.

Prästgårdsarrendet "Bäckagård 6:45" drivs av Daniel Harryson. Gården har gamla anor och nyligen upptäcktes fornlämningar i "kohagen" ovanför Bäckagårds bostadshus samt i och runt själva prästbostaden (numera Prostens Pizzeria med Lisa Lemke och Marcus). Kyrkans önskemål om byggande av fler bostäder vore förödande för området!

Sammanfattningsvis vill vi påpeka vikten av öppna ytor mellan bostadsbebyggelser och jordbruksverksamhet. Fin jordbruksmark får inte gå tillspillo. Människor vill ha en öppen luftig miljö och de allra flesta vill se djur som betar och håller landskapet öppet. Vi är inte emot utveckling i samhället men tänk på att bevara landskap och verksamheter så detta kan gå hand i hand.

Kommentar:

Noteras. En djupgående tanke har funnits genom hela den fördjupade översiktsplanen att ta så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt och hålla avstånd till befintliga gårdar. I grunden en motsägelse eftersom Falkenberg stad är omgiven av jordbruksmark. Eftersom det är attraktivt att bo i Skrea med närhet till havet, men också närhet till naturen, så har utbyggnadstakten i området under många år varit hög. Detta har nu bromsat in, där endast ett fåtal nya något mindre områden pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Marken vid Bäckagård är utlagd som areell näring och stora ytor för jordbruksmark bevaras.

8.8 Lagrein AB, 2021-07-08

FÖP:en tar i den dagsaktuella versionen en oerhört tydlig ställning mot varvet och dess närliggande verksamheter. Tidigare har alla signaler från kommunen varit att man skall arbeta med inriktningen att bostäder och verksamhet skall kunna existera sida vid sida.

Hamnområdet sysselsätter runt 200 personer och många av dessa arbetstillfällen skulle försvinna i och med ett genomförande av tankarna i den föreslagna FÖP:en. Och det är endast den direkta effekten, det kommer att påverka många näringar i Falkenberg i flera led.

- Besöksnäringen i Falkenberg är, självklart, oerhört beroende av sina boeandanläggningar. Dessa är under lågsäsong i många fall direkt beroende av övernattningar från externa arbetare hos exempelvis varvet. En inte alls osannolik följd av en nedläggning av varvet skulle kunna vara att flera boeandanläggningar inte skulle klara av att existera längre. Och om de ändå skulle göra det skulle medel för att hålla en hög kvalitet kraftigt begränsas. En hotelldöd på kort eller lång sikt således. I nästa led skulle lokala butiker och inte minst restauranger drabbas. I en liten ort som Falkenberg lever ofta våra näringar i för den icke insatta kanske osannolika symbioser, varvet i kombination med hotellen är en sådan.
- Verksamheten i hamnen är framgångsrik. Vi har fantastiska entreprenörer som är nationellt ledande i vår hamn. Att begränsa eller till och med ta bort deras möjlighet till att verka känns faktiskt helt verklighetsfrämmande.
- Transporter är en annan fråga som berör många företag som inte har sin dagliga verksamhet i hamnområdet men som använder det just för att möjliggöra transporter. Inte minst hållbara sådana.
- I dagsläget finns det minst tre aktörer som arbetar för att få bygga vindkraftsparker utanför Falkenberg. De två mest intressanta är Vattenfall och OX2 som förbereder ansökningar om parker ca 25-30 km ut från kusten i Falkenberg. Regeringen är generellt väldigt positiv till denna form av energiframställan (även vid ett skifte av regering vad det verkar) och det känns snarare troligt än motsatsen att någon av dessa satsningar kommer att genomföras. Att då diskvalificera Falkenberg från möjligheten att ta den naturliga rollen som servicehamn känns faktiskt lätt bisarr. Det här handlar om ett stort antal arbetstillfällen såväl under produktionstiden som tiden efteråt. Samma sak här som i det tidigare stycket, det påverkar i flera led. Hotell, restauranger, kläd- och matbutiker, bio, bowling, gym och allt vad det må vara mister vid en nedrustning av hamnområdet stora chanser till att öka omsättningen och skapa fler arbetstillfällen.
- När det gäller de två tänkta tillkommande cykelöverfarterna blir den närmast hamninloppet en omöjlighet om man, förhoppningsvis, tänker om och behåller eller till och med ger hamnområdets nuvarande verksamhet en chans att utvecklas. Den kommer helt enkelt att vara i vägen för de båtar som åker en bit uppströms i Ätran för att vända. Vad gäller den överfart som planeras vid de gamla bropelarna från ”järnvägsbron” tycker jag att man hamnat lite fel. Jag förstår att man gärna velat utnyttja brofundamenten men ni nämner själva i presentationen av området det jag tycker blir lite galet. Här nämns att man vill minska de såväl fysiska, sociala och mentala barriärerna över Ätran, en god tanke som rimmar gott med att göra stråket Staden/Stranden mer tillgängligt och attraktivt. Jag anser att en cykelbro snarare borde gå som en förlängning av Hamngatan och

följa i dess tänkta linje och att andra sidan av bron med andra ord hamnar ungefär vid Söderbron. Sitter man med en karta framför sig så tycker jag att den tänkta sträckningen blir en omväg oavsett om man skall från Staden-Stranden eller vice versa. Inte bara fysisk utan även mental.

Som en sammanfattning vill jag så kraftfullt jag bara kan göra det protestera mot tankarna att begränsa verksamheterna i hamnområdet, och att istället finna lösningar där såväl Södra Åstranden kan bebyggas med bostäder samtidigt som verksamhet på andra sidan Ätran kan fortgå.

Avslutningsvis tackar jag för möjligheten att inkomma med synpunkter och vill återigen passa på att gratulera till väldigt snyggt grundarbete. Ni har gjort det tydligt och förståeligt även för oss lekmän, tack för det! (Jag återkommer säkert med tankar om fler områden i FÖP:en)

Kommentar:

Noteras.

Hamnområdet. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet. Hamnområdet utökas dock något där gränsen för området dras norr om den västra docka för att sedan följa den södra gränsen för fastigheterna Motorn 13 och 18. Därefter dras gränsen för området i den norra gränsen av Strandfloen, för att sedan angöra vattnet precis söder om Lövstavikens båthallar. I de södra delarna går gränsen i Ätran.

GC-kopplingen över Ätran. Detta är benämnt cykelkoppling och är inte specificerat som en bro. Det handlar om alternativ som inte begränsar båt/fartygs framkomlighet, exempelvis Göteborg har löst detta med båtförbindelse. GC-koppling vid de gamla järnvägsfundamenten är något som utreds och det är idag inte klarlagt om den blir både för gång och cykel eller enbart cykel. I ett längre perspektiv förordas att den ska vara både för gång och cykel.

8.9 Hamnklustret 2021-07-16

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

Vår ambition är att tillsammans med Falkenbergs kommun fortsätta att utveckla hamnområdet 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. Därför ser vi gärna att kommunen fortsätter utveckla hamnområdet så att både falkenbergarna och vårt näringsliv får utrymme att växa hållbart.

Det förslag till fördjupad översiktsplan som nu är ute på samråd innebär i praktiken att Falkenbergs hamn läggs ner. Det riskerar att leda till att lokala arbetstillfällen försvinner, företag går i graven och Sveriges klimatmål gällande hållbara transporter blir svårare att nå.

Om Falkenbergs hamn

Falkenbergs hamn omfattar ett verksamhetsområde om cirka 53,6 hektar med 1 388 längdmeter kaj och 275 meter för flytdockorna. I hamnen finns bland annat ett av Sveriges tre kvarvarande reparationsvarv, en av landets mest betydelsefulla foderfabriker samt Sveriges ledande importör och producent av salt. Här hanteras årligen över en halv miljon ton gods till och från Sverige. Varje år anlöper cirka 300 fartyg hamnen. Hamnen trafikeras av cirka 800 tågagnar per år och 150 lastbilar per dag. I Falkenbergs hamn arbetar drygt 200 personer, och hamnverksamheten bidrar till ännu fler jobb runt om i kommunen – inte minst inom besöksnäring, service och tjänstesektor. Bland de som är verksamma i hamnen finns Lantmännen, Falkvarv AB, Falkenbergs Terminal AB, SALINITY, Falkenbergs Recycling, ATG Steel Scandinavia, Kustbevakningen, SMA, Falkel, KM Ytskydd, ECOPAR och Edvin Svenson Skeppsmäkleri.

Förslagets effekter

I förslaget till fördjupad översiktsplan krymper hamnens verksamhetsområde till cirka 24,4 hektar med 440 längdmeter kaj och flytdockorna får inte plats. Förslaget innebär att huvuddelen av Falkenbergs hamnkluster behöver läggas ner, eftersom det är beroende av tillgång till kaj. Det skulle dessutom gå tvärs emot det beslut Kommunfullmäktige fattade 2012 om att utveckla såväl norra som södra sidan av Ätrans utlopp på sådant sätt att industri och bostäder kan samexistera (KF 29/5 2012).

En nedläggning av Falkenbergs hamn skulle innebära att mer än 200 arbetstillfällen hotas. Förutom de arbetstillfällen som direkt rör hamn och varvsverksamheten riskeras också arbetstillfällen inom den service och besöksnäring som serverar hamnverksamheten. Det skulle bli ett stort tapp för Falkenberg som kommun och för angränsande kommuner.

För det lokala företagandet skulle en nedläggning också vara problematisk. Många företag är beroende av tillgängliga transporter och har valt Falkenberg som etableringsort för just hamnen och de goda transporterna. Inte bara de företag som är verksamma i hamnen utan även de som nyttjar hamnens och varvets tjänster skulle få problem med att bedriva sina verksamheter.

Sverige siktar på att bli världens första fossilfria välfärdsland. Sjöfarten är en nyckel för att minska utsläppen i transportsektorn, och hamnarna är avgörande för fungerande sjötransporter. Skulle Falkenbergs hamn läggas ner skulle det bli svårare att nå klimatmålen och ställa om till hållbara transporter.

Våra synpunkter på förslaget

Hamnklustret har några synpunkter på de bedömningar som presenteras i förslaget till fördjupad översiktsplan:

- Farleden, hamnen, industrispåret och väg 154 är riksintressen för transporter. I förslaget till fördjupad översiktsplan föreslås att dessa riksintressen ska "förlora sin betydelse". Den nationella godstransportstrategin betonar behoven att nyttja mer sjöfart och kombinationen järnväg/sjöfart för godstransporter, inte minst för att vi skall nå klimatmålen. Att riksintressena i hamnområdet ska förlora sin betydelse motverkar med andra ord hur man från statligt håll betonar järnvägens och sjöfartens vikt för klimatomställningen. Vi föreslår att kommunen i stället utvecklar hur man avser att tillgodose riksintressena.
- I PM om Hamnområdet anges felaktigt att endast två företag använder sig av hamnspåret. I dag serverar industrispåret till Falkenbergs hamn de företag som redan är etablerade i hamnområdet såsom ESSITY, SALINITY och ATG Steel Scandinavia AB samt de företag som lagerhåller gods i Falkenbergs Terminals regi genom tredjepartslogistik. Även företag som inte ligger i hamnens direkta närområde använder sig av industrispåret. Sveriges äldsta familjeägda företag, Berte Qvarn, använder industrispåret i hamnen för att kunna leverera halländskt mjöl till norrländska bagerier.
- Förslaget anger att hela Lövstaviken ska användas som grönområde med promenadstråk i stället för hamnverksamhet som det i dag är detaljplanerat för. När Lövstavikens naturvärden analyseras jämför potentialen för rekreativvärde med promenadstråk med området kring doktorspromenaden. En utredning av Lövstavikens möjligheter för hamn och reparationsvarvsverksamhet gjordes redan 2005 av Sjökapten Werner Stoppenbach och vi ser i huvudsak att det är förslagen från den utredningen som behöver utföras för att möjliggöra att Norra och Södra åstranden kan bebyggas med bostäder.

Som vi tolkar förslaget visar kommunen en vilja att exploatera industri- och verksamhetsmark för bostadsändamål. Vi ser förtjänsterna i ett ökat bostadsbyggande i kommunen men är övertygade om att nettoeffekterna av att lägga ner hamnen skulle vara negativa för kommunen.

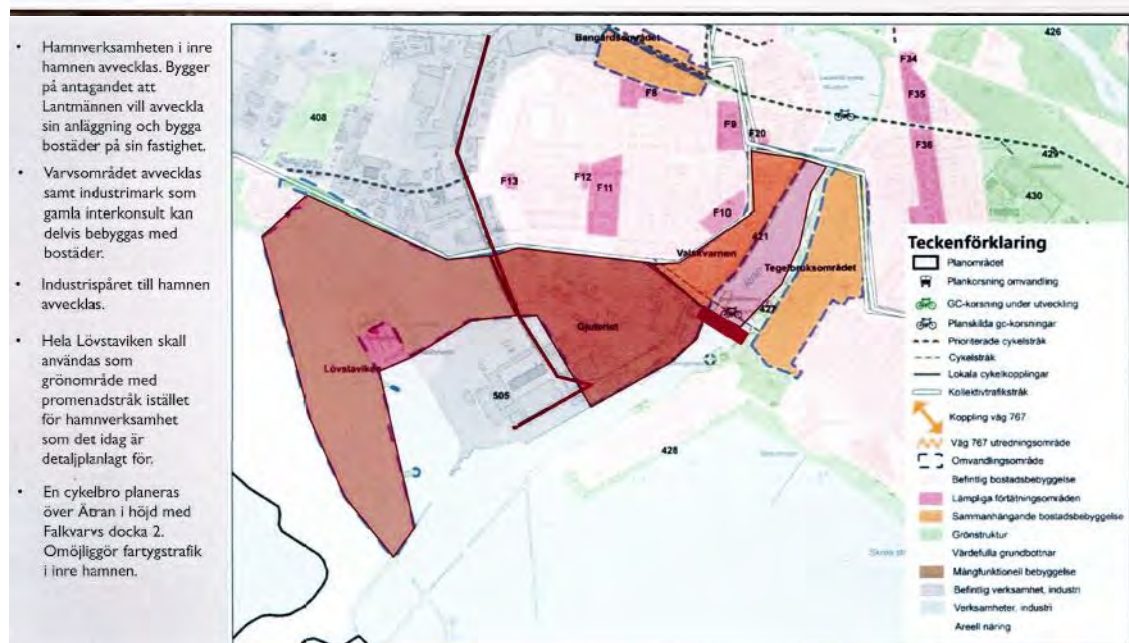
Sammanfattningsvis ser vi med oro på förslaget till fördjupad översiktsplan. En nedläggning av Falkenbergs hamn skulle inte bidra till att utveckla kommunen på det sätt som vi som lokala företag vill se, utan snarare avveckla en för Falkenberg och Sverige viktig verksamhet. I stället för att riskera arbetstillfällen, företag och klimatmål vill vi tillsammans med kommunen utveckla hamnområdet och bidra till en fortsatt utveckling av Falkenberg som hållbar, företagervänlig och expansiv kommun.

Falkenbergs Terminal AB
Falkvarv AB
ATG Scandinavia AB
Edvin Svenson Skeppsmäkleri AB

Falkel AB
Snickeri Hamngatan AB
Falkenbergs recycling AB
KMY i Falkenberg AB
SMA Mineral AB

NEGATIVA FÖRÄNDRINGAR

- De negativa förändringarna går enskilt och sammantaget emot den nationella godstransportstrategin för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.
- Hamnklustret bedriver livskraftiga verksamheter inom ett område på ca 53,6ha med 1388 kajmeter och 275m dockgravar för flytdockorna.
- I den fördjupade översiktsplanen behöver hamnklustrets företag verka inom ca 24,4ha med 440 kajmeter och inga ytor för flytdockorna. Detta är en uppenbar omöjlighet utan att huvuddelen av hamnklustret behöver läggas ner.



POSITIVA FÖRÄNDRINGAR

- Hamnverksamheten finns kvar och Falkenberg kan fortsätta att utvecklas som en hamnstad.
- Den positiva förändringen förutsätter dock att det investeras i hamninfrastrukturen i yttre hamnen, framförallt i Lövstavikens hamnbassäng och dess östra strand.
- Falkenbergs hamn har arbetat fram en vision för hur hamnområdet skall utvecklas.
- Hamnens vision beaktar den nationella godstransportstrategin, riksintressena kring hamninfrastrukturen, klimatmålen för transportsektorn och behovet av bostadsbyggande på norra och framförallt södra åstranden i inre hamnen.
- I hamnens vision kan hamnklustrets verksamheter samexistera med bostäder på norra och framförallt södra åstranden.



Kommentar:

Beaktas och Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Snarare tvärtom. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriell verksamhet. Det innebär, till exempel, att mindre störande delar av hamnklustret skulle kunna verka inom området för mångfunktionell bebyggelse. Det innebär också att man inte omöjliggör den hamnverksamhet som har och behöver ha anknytning till själva hamnen och därmed omfattas av riksintresset för hamnen. Förslaget både i samrådet och granskningsskedet medger också en flytt av varvsdockor men detta är inget som regleras i FÖPen.

Hamnområdet utökas något från samrådsförslaget och gränsen för Hamnområdet föreslås dras norr om den västra docka för att sedan följa den södra gränsen för fastigheterna Motorn 13 och 18. Därefter dras gränsen för området i den norra gränsen av Strandfloen, för att sedan angöra vattnet precis söder om Lövstavikens båthallar. I de södra delarna går gränsen i Åtran.

8.10 Lantmännen, 2021-07-14

Om Lantmännen

Lantmännen är ett lantbrukskooperativ och norra Europas ledande aktör inom lantbruk, maskin, bioenergi och livsmedel. Lantmännen ägs av 19 000 svenska lantbrukare och har verksamheter i hela värdekedjan från jord till bord. Lantbrukets primärproduktion och Lantmännens spannmåls och foderverksamhet utgör samhällsviktig verksamhet. Lantmännens spannmålsverksamhet hanterar hälften av den inhemska produktionen av spannmål och oljeväxter. Detta gör Lantmännen till den enskilt viktigaste aktören för att försörja svensk livsmedels- och foderindustri med spannmål. Lantmännen producerar även mer än hälften av det foder som förbrukas i Sverige, bl.a. foder till nötkreatur, fjäderfän, grisar, får och hästar. Lantmännen Lantbruk, som utgör Lantmännens kärnverksamhet, utvecklar och erbjuder produkter och tjänster för växtodling, spannmåls- och animalieproduktion, som bidrar till att skapa ett starkt och konkurrenskraftigt svenskt lantbruk.

Lantmännens verksamhet i Falkenberg

Lantmännen äger bl.a. fastigheterna Falkenberg Sjövisaren 5, Falkenberg Sjövisaren 6, Falkenberg Sjövisaren 7 och Falkenberg Sjövisaren 8 ("Fastigheterna") inom det aktuella planområdet i Falkenbergs kommun. Fastigheterna är belägna efter Hamngatan som löper längs med kajen i den inre delen av Falkenbergs hamn. Området benämns i planförslaget för Valskvarnen. Fastigheterna är bebyggda med en stor spannmåls- och foderanläggning med silos och industribyggnader. Verksamheten på Fastigheterna, som bedrivs genom verksamhetsområdet Lantmännen Lantbruk, består av spannmålsmottagning och foderproduktion med tillhörande och omfattande båt- och lastbilstrafik till och från Fastigheterna för in- och utförsel av spannmål, foder och foderråvaror. Spannmålsanläggningen tar årligen emot ca 125 000 ton spannmål, vilket motsvarar ca 50 procent av den totala volym spannmål som skördas i Halland och ca 400 lantbrukare är direkt beroende av spannmålsanläggningens mottagningskapacitet. Spannmålsanläggningen har även separat mottagning för KRAV-odlat spannmål för ett större upptagningsområde. I dagsläget producerar foderanläggningen ca 200 000 ton foder per år och utgör en nyckelleverantör till nöt-/mjölk-/kyckling- och ägguppfödare i regionen. Lantmännen beviljades under våren 2021 utökad tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till produktion av foder och rapsolja på Fastigheterna. Tillståndet innefattar produktion av maximalt 350 000 ton foder, vilket motsvarar ca 18 procent av Sveriges industritillverkade foder- volym, och maximalt 3 000 ton rapsolja per år. Satsningen och det beviljade tillståndet visar att foderproduktionen i Falkenberg är viktig för Lantmännen och Sveriges djurproducenter samt att Lantmännen har en ambition att fortsätta att investera i och utveckla verksamheten i Falkenberg. Spannmåls- och foderanläggningen på Fastigheterna är helt anpassad för sitt hamnnära läge.

Båttransporter är en förutsättning för att Lantmännens verksamhet ska kunna bedrivas och för en effektiv och fungerande spannmålsinfrastruktur i regionen. Av total volym spannmål som hanteras på anläggningen går ca 25 procent ut och in via båt och på fodersidan kommer ca 30 procent av råvaran in via båt.

Verksamhetens betydelse för spannmålsinfrastrukturen och lantbruket i regionen

Lantmännens spannmåls- och foderanläggning i Falkenberg nyttjas idag av ca 400 spannmålsodlande lantbrukare och försörjer ca 1 400 uppfödare av djur, främst nötkreatur och kyckling, med foder. Anläggningen utgör en viktig del av infrastrukturen för spannmåls- och foderverksamheten i Halland, Blekinge, Småland och norra Skåne. Distributionen av spannmål, foder och foderråvaror till/från Falkenbergs hamn utgör även en viktig komponent i den regionala livsmedelsproduktionen och verksamheten har en samhällsviktig funktion. Lantmännens anläggning har en geografiskt fördelaktig placering med närhet till både primärproducenterna (regionens lantbrukare) och till förbrukarna av råvaran. Närheten innebär bland annat ett litet transportbehov för råvaran som säljs till kund, men också för lantbrukarna som är beroende av att kunna lämna spannmål på en anläggning nära sin egen verksamhet. Spannmålen som hanteras i anläggningen är en viktig råvara till både foder samt produktion av bland annat mjöl, matgryn och malt. Lantmännen har en betydande roll i livsmedelskedjan som råvaruleverantör till den halländska livsmedelsindustrin, bl.a. som foderleverantör till Arlas bönder som i sin tur levererar till Kvibille mejeri och Falkenberg mejeri, och som leverantör av malkorn till Viking Malts produktionsanläggning i Halmstad.

Lantmännens verksamhet i Falkenberg sysselsätter sammantaget närmare 100 anställda under ett år fördelat mellan personal inom spannmålsverksamheten, foderproduktion och administration. Sammantaget får ett inte obetydligt antal människor hela eller delar av sin inkomst via arbete inom Lantmännens verksamhet i Falkenberg. Därutöver sysselsätter verksamheten människor inom logistiknäringen, service- och underhållsbranschen samt skapar förutsättning för lönsamhet i lantbruket i regionen som betjänas av Lantmännens anläggning.

Förslagets inverkan på Lantmännen och lantbruket i regionen

Av förslaget till fördjupad översiktsplan pekas Hamnområdet ut som ett omvandlingsområde och det framgår att kommunen har planer på att väsentligt krympa hamnverksamheten i Falkenberg över tid. På 30-50 års sikt föreslås mer än en halvering av Hamnområdets storlek och ett borttagande av riksintresset för hamn, då betydelsen av detta ifrågasätts. Angiven inriktning gällande området Valskvarnen inom vilket Lantmännens Fastigheter är belägna förutsätter en avveckling av Lantmännens verksamhet i Falkenbergs Hamnområde. Några sådana planer på avveckling föreligger inte från Lantmännens sida. Lantmännen har bedrivit spannmåls- och foderverksamhet i Falkenbergs hamn sedan 60-talet och anser att detta är en strategisk anläggning för Sveriges lantbruk och livsmedelsproduktion för lång tid framöver. Lantmännen invänder även mot en avveckling av riksintresset för hamn.

Lantmännen vill i detta sammanhang framhålla att livsmedelssektorn har identifierats som en samhällsviktig sektor enligt totalförvarspropositionen (2020/21:30) och bl.a. distribution, tillverkning och primärproduktion av livsmedel har identifierats som prioriterade områden för den återupptagna totalförvarsplaneringen.

Inte minst den pågående covid-19-pandemin visar att en robust livsmedelsförsörjning är livsviktig för samhällets överlevnadsförmåga. Den framtida försörjningen av livsmedel måste därför tryggas för att kunna möta allvarliga kriser och för att alla delar i totalförsvaret ska fungera.

Livsmedelsindustrin i Sverige har genomgått en betydande strukturomvandling och det finns nu endast ett mindre antal större anläggningar kvar i landet. Det är kritiskt om någon av de få anläggningarna läggs ned eller påverkas på annat sätt. Detta gör primärproduktionen sårbar. Exempelvis spannmålsproducerade lantbrukare behöver under skörd tillgång till en effektiv spannmålsmottagning inom rimligt avstånd.

Den av Riksdagen beslutade livsmedelsstrategin är också inriktad på att gynna och öka den inhemska produktionen av livsmedel. Det finns en stor enighet i Riksdagen om att skapa goda förutsättningar för den svenska lantbruks- och livsmedelsproduktionen, vilket bland annat kräver att viktig infrastruktur, såsom spannmåls- och foderanläggningar, snarare utvecklas och växer, än att de läggs ner.

På sidan 5 i förslaget till fördjupad översiktsplan framgår att kommunen jobbar utifrån fem övergripande strategier däribland ”Strategi 1 - Planera för en hållbar samhällsinriktning” där följande tas upp som en viktig punkt för kommunen att jobba utefter i utvecklingsarbetet:

- Jordbruksmark. Jordbruksmark är en viktig samhällsresurs och bör endast bebyggas för att tillgodose betydelsefulla samhällsintressen, då lämplig alternativ till lokalisering saknas.

Samtidigt som Lantmännen ser positivt på ett ökat fokus på jordbruksmarkens betydelse noterar Lantmännen att livsmedelsförsörjningsperspektivet, och behovet av anläggningar för livsmedelsproduktion, helt saknas i förslaget till fördjupad översiktsplan. Lantmännen vill därför understryka att ianspråktagande av fastigheter som har betydelse för lantbrukets infrastruktur leder till försämrade villkor för primärproduktionen och ett ackumulerat livsmedelsförsörjningsproblem. Lantmännens anläggning i Falkenberg och möjligheten till båttransporter i Falkenbergs hamn utgör en viktig förutsättning för den primärproduktion som bedrivs på jordbruksmarken i regionen.

Sammanfattande synpunkter

Lantmännen är positiva till tillväxt och utveckling inom kommunen förutsatt att utbyggnad och omvandling av olika områden kan ske utan inskränkning av Lantmännens befintliga verksamhet och negativa effekter för lantbrukarna i regionen. För Lantmännen utgör anläggningen i Falkenberg en långsiktig, strategisk lokalisering, särskilt med hänsyn till dess hamnläge, och det finns inga egna planer på framtida avveckling av verksamheten. Som framgått ovan är Lantmännens verksamhet på Fastigheterna väsentlig inte bara för Lantmännen utan också för lantbruket i regionen och svensk livsmedelsproduktion. Verksamheten bidrar därutöver till sysselsättning inte bara inom Fastigheterna utan även för de personer som är verksamma inom lantbruket och den livsmedelsproduktion i regionen som nyttjar anläggningen. Även kommunen och dess invånare har därmed ett intresse av att säkerställa verksamhetens långsiktighet på platsen.

Lantmännen ser fram emot en konstruktiv dialog rörande förslaget till fördjupad översiktsplan och välkomnar ett möte mellan representanter för kommunen och Lantmännen för att gå igenom kommunens långsiktiga planarbete närmare.

Kommentar:

Beaktas. Valskvarnen föreslås ändras från sammanhängande bostadsbebyggelse till mångfunktionell bebyggelse med möjlighet att i ett längre perspektiv pröva bostäder i de norra delarna. Mångfunktionell bebyggelse är verksamheter med mindre omgivningspåverkan.

8.11 Northern Offshore Services, 2021-07-14

Jag vill med detta mail meddela att jag stödjer Falkvarv och en framtida varvsverksamhet i Falkenberg. Lämnar samma yttrande som hamnklustret.

Kommentar:

Noteras.

8.12 Rederi AB Donsötank, 2021-07-14

Vi är ett rederi hemmahörande på Donsö i Göteborgsskärgård som idag har 5 st tankfartyg och innan årsskiftet så har vi 7 st tankfartyg. Våra fartyg besöker idag Falkenbergs Varv regelbundet för mindre reparationer.

Svenska rederier är världsledande i omställningen till en grön sjöfart och det satsas stora resurser för att bli helt fossilfria genom ny teknik. Det är en lång väg dit, men idag arbetar vi parallellt med teknik och att anpassa eller korta resvägen mellan våra hamnar. Falkenbergs Varv är en viktig del i vårt arbete, och nära sjöresa till ett reparationsvarv jämfört med ett som ligger längre bort hjälper oss att minska den negativa påverkan på miljön genom mindre utsläpp.

Sverige har ett begränsat antal med reparationsvarv så behovet är stort att de varv som finns idag fortsätter sin verksamhet. Vi har en lång kust, och sjötransporter är av yttersta vikt för Sverige både ur försörjningssynpunkt men också för vår export. För en fungerande sjötransport så behövs även reparationsvarv.

Vi som svenskt rederi anser att förslaget till fördjupad översiktsplan kommer att försämra sjöfartens möjligheter att minska den negativa påverkan på miljön, samt att den minskar möjligheten till reparationer överhuvudtaget.

Kommentar:

Noteras.

8.13 Salinity AB, 2021-07-20

SALINITY har tagit del av den information gällande planerna för Falkenbergs Hamn och vill med denna skrift framföra våra synpunkter i ärendet.

Sedan 1830 arbetar SALINITY med import och export av salt, en råvara som inte finns i Sverige och som är starkt beroende av välfungerande hamnlogistik då en majoritet av volymen fraktas med båt. Varje år tar vi in över SO 000 ton salt genom Falkenbergs Terminal. Salt som bland annat håller vägarna säkra på vintern, djuren friska och hjälper maten på bordet att smaka bättre.

2018 valde SALINITY att etablera sig i Falkenberg då kommunen har ett bra logistiskt läge och ett av Sveriges bästa företagsklimat. Falkenberg har ju som ambition att ha Sveriges starkaste näringsliv och därför är ett välfungerande logistiknätverk en väsentlig del i detta, oavsett verksamhet. Vi fann i Falkenberg en driftig hamn-terminal som förutom effektiv lossning även kunde erbjuda tågräls för både inkommande och utgående gods.

För SALINITY liksom Sverige är ett hållbart samhälle av största vikt och sjöfarten är en nyckel för att minska utsläppen i transportsektorn, och hamnarna är avgörande för fungerande sjötransporter. SALINITY har ett uttalat mål att " ... optimera våra transporter och övergå till mindre miljöbelastande logistiklösningar och transportsätt" (se SALINITY Hållbarhetsrapport 2020). För att kunna uppnå detta som dessutom är i linje med Sveriges klimatmål med hållbara transporter ser vi att Falkenbergs kommun bör fortsätta utveckla hamnområdet så att transportsektorn kan minska sin klimatpåverkan.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.

8.14 Skanova/ Telia Sverige AB, 2021-05-21

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 oförutsedda hinder 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>

För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 - 50 50 00

Kommentar:

Noteras.

8.15 Stora Enso Bioenergi AB, 2021-07-07

SE Bio använder hamnen för att importera flis från återvunnet trä (sk. Returträ) som vi förbrukar i egen anläggning i Hyltebruk för ång och elproduktion. Idag kommer merparten av leveranserna via hamnen från Norges kuststäder. Returträ har ca 1/3 av tex brännolja's energiinnehåll per ton och därför blir logistikkostnaderna av mycket stor vikt. Den logistiklösning vi har via hamnen är av stor strategisk betydelse för oss. Returträet samlas ihop av en stor mängd 18 meters semitrailerbilar inom Norge till båt, lossas i Falkenberg och transporteras från hamn till Hyltebruk på färre fullstora 24 meters flisekipage. Miljöbelastningen ökar för alternativa sätt att få flisen till vår anläggning förutom att vi är mycket nöjda med det arbete som hamnpersonalen utför åt oss. Varje båt ersätter 75 stycken 18 meters semitrailerbilar från E6:an vilket är bra både för miljö och trafiksäkerhet. Vår önskan är att ni tar vår synpunkt i beaktande när ni fattar era beslut.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.

8.16 Södra skogsägarna ekonomisk förening, 2021-07-07

Falkenbergs hamn är en viktigt samarbetspartner för Södra, vi levererar ca 30 000 ton årligen via hamnen. Flera av våra kunder i Sverige och utomlands kan vi bara leverera till med sjöfrakt. Det finns ett fåtal väl fungerande industrihamnar i Sverige, Falkenbergs hamn är en av dem. Hamnen ligger bra logistiskt och håller en hög service vilket skapar konkurrenskraft för Södra och andra aktörer. En mycket viktig del i detta är hamnens kajtor och dess möjligheter att lagra varor. När volymer varierar över året har vi stort behov av att tillfälligt kunna lagra volymer i hamnområdet, för att hålla ner transportavstånd och utsläpp.

Eventuella begränsningar av verksamheten i form av kajtor, terminaltor, arbetstider och bullernivåer kommer att påverka vår verksamhet negativt.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.

8.17 Tarbit shipping AB, 2021-07-21

Vill bara framföra våra åsikter att vi som Rederi är väldigt beroende av närheten till ett Fartygsvarv.

Vi har varit kund hos Falkvarv i över 50 år och det skulle vara förödande för oss om Falkvarv inte skulle kunna fortsätta sin verksamhet.

Därför anser vi att Falkvarv borde ingå i Falkenbergs framtidsplaner.

Kommentar:

Noteras.

8.18 Skrea Holding AB, 2021-07-20

Vi är delägare i marken där Skrea Camping har sin verksamhet och ser på 30 års sikt en förbättringspotential både för vår verksamhet och kommunens ambition att förtäta staden. Vår vilja är att marken där campingen ligger idag ska bli en levande del av det ”nya” Hjortsbergs centrum som planeras samtidigt som vi kan vidareutveckla campingen på en ny plats bättre lämpad för vår verksamhet.

Vi vill förtäta bostadsbebyggelsen och skapa ett tydligare Hjortsberg centrum med högre flerbostadshus utmed Strandvägen och en ”trädgårdsstad” väster om dessa ner mot havet. Campingen är idag fullbelagd under ca 4 veckor på semestern. Under stora delar av året har campingen nära på noll besökare men upptar ett av Hjortsbergs bästa lägen. Ett läge med närhet till skolor, förskolor och affärer i Hjortsbergs centrum. Att bygga bostäder där några hundra människor kan bo skulle hjälpa till att göra ”nya” Hjortsbergs centrum mer levande även utanför semesterveckorna då dessa individer skulle handla och vistas i området.

Kommunens vision är att staden ska växa inifrån och ut och en campingplats hör inte hemma centralt i en stad utan ska ligga i utkanten vilket Skrea Camping gjorde för 40-50 år sedan.

Skrea Camping är mycket välkänd i camping Sverige och ett signum för Falkenberg. Vi har några alternativa placeringar som hade passat bra att flytta Skrea Camping till. Delen väster om Strandvägen på Skrea 5:3 är vad vi bedömer som det bästa alternativet. Arean är ca 85 000m² mot idag då Skrea Camping har ca 74 000m² till förfogande. Närheten till havet är ungefär detsamma. Vi ser även skalfördelar med närheten till Hansagårds Camping och möjligheten att på allvar utveckla campingverksamheten för båda verksamheterna genom samarbete. Skrea Camping är idag något nummer för liten för att verkligen kunna investera i verksamheten och skapa ett Sverige unikt koncept som sätter camping i Falkenberg på kartan på det sätt som vi skulle vilja t.ex. genom att boka in mer kända artister. Vi ser bara fördelar med att ”liknande” verksamhet ligger som grannar och kan nämna Varbergs kommun där First Camp Kärradal och Caravan Club Kärradals camping ligger som fastighetsgrannar.

En annan valmöjlighet är att flytta campingen till området mellan ridskolan och Strandvägen till del av området som idag tillhör Hjortsberg 4:1. Tänkt yta är ca 70 000m². Den tilltänkta marken fungerar idag som betesmark och denna betesmark skulle istället kunna ligga bakom ridskolan där det idag är skogsmark.

Ett alternativ är att skapa en skogsbetesmark som enligt Jordbruksverket beskrivs som att den "har ofta förutsättningar för en rikare biologisk mångfald..." jämfört med vanlig betesmark. (Källa Jordbruksverkets skrift Skogsbetesmarker sidan 12) Stängsel skulle behöva förses med passageanordningar för människor och hänsyn måste tas i mängden buskar och träd som sparas så att djur tidigt kan upptäcka människor utan att bli skrämda. Strandhagarna vid Grimsholmen är ett mycket fint exempel där djur och människor samsas på samma marker. Ett alternativ är att bygga nya lokaler till ridskolan några hundra meter "inåt" ifrån var den ligger idag för att skapa en naturlig avgränsning med träd mellan camping och ridskolans lokaler. Denna mark skulle kunna användas av ridskolan all tid då campingen inte har gäster, dvs höst, vinter och vår för att uppnå Folkhälsomyndighetens rekommendation mellan hästhagar och bebyggelse på 200m (källa Tillsynsvägledning hästhållning —Folkhälsomyndigheten (folkhälsomyndigheten.se)) Avståndet mellan hästhagar och det nya tänkta bostadsområdet "Hansagårdsvägen" är utmanande om FHMs rekommendationer ska hållas. Ridskolan skulle fortfarande ha kvar en stor andel skogsstigar för ridning på den del av Hjortsberg 4:1 som ligger väster om cykelbanan.

Del av Skrea 8:5 är ytterligare ett alternativ att flytta campingen till. Om tidshorisonten är lång kan även tanken på att flytta hela rid verksamheten till nya lokaler ca 500 m till denna fastighet finnas med. Där finns fina möjligheter till att även anordna ridstigar på intilliggande Skrea 9:26.

Kommentar:

Noteras

Ungefär 60 % av Falkenbergs kommersiella gästnätter sker under boendeformen: Camping. Sett till Falkenbergs utveckling inom kommersiella gästnätter och befintlig boendekapacitet så är Falkenberg i behov av fler campingplatser.

En eventuell flytt av Skrea camping skulle inte bidra med fler campingplatser om inte den nya placeringen är betydligt större. Det i FÖP-sammanhang utpekade förslaget till område är inte större.

Skrea camping är också en del av destinationen Skrea strand och det är fördelaktigt att campingen är belägen centrumnära för Falkenberg som destination, men även för en hållbar mobilitet, varför en flytt av Skrea camping inte föreslås.

8.19 Södra skogsplantor 2021-07-05

Dessa åsikter och påpekanden gäller samtliga Ågård/Östra Ågård:

1. En del av Odlaren 2 (det lila området i nordöstra delen på Östra Ågård), Verksamheter Industri, är i dagsläget vår mark där vi bedriver industriell verksamhet, och det borde därmed varit grått.
2. Den sydöstra delen av samma område, som tillhör Slätten 1:2, är som vi förstår det planlagt för ny industri. Detta anser vi mycket olämpligt för både oss och för det bostadsområdet som är angränsande till det nya industriområdet. Vi har gjort mätningar som visar att vi klarar de ljudkraven som ställs på oss men det har trots detta redan i dagsläget inkommit enstakaklagomål på ljudströmningar. Om man tar ner skogen på Slätten 1:2 och anlägger en industritomt på detta området har vi starka farhågor om att de boende i området kommer att få en ökad ljudnivå. Detta dels på grund av den nya industrin, men tyvärr även på grund av att skogens dämpande effekt på ljud från oss kommer att höras mer till villorna. Detta gör att vi starkt avråder från att anlägga en ny industrimark på detta område!
3. Område F43, som är utritat som ett lämpligt förtätningsområde, anser vi kommer så pass nära Skreavägen och framförallt väg 767, samt vår verksamhet, att vi tror att det boende kan komma att uppleva att man har ljudproblem. Vi anser därför inte att det är lämpligt att förtäta bostäderna mellan vägarna och så pass nära vår verksamhet.

Kommentar:

Beaktas.

Område Östra Ågård minskas i den södra delen och ersätts med grönstruktur.

Noteras

Området Östra Ågård är inte detaljplanelagt så ett sätt att i viss mån säkerställa området för fortsatt verksamhet är att markera det för verksamhet.

F 43. Skrea är ett attraktivt område att bo, vilket innebär att förtätningsmöjligheter generellt sätt är positivt.

8.20 Trafikverket Färjerederiet 2021-07-08

Trafikverket Färjerederiet är en del av det fasta vägnätet i Sverige och driver färjetrafik på 40 platser runt om Sveriges kuster, sjöar och inland. Färjerederiet är Sveriges största rederi med 70 fartyg. Dessa fartyg behöver kontinuerligt underhåll. Dessutom kräver lagstiftningen och tillsynsmyndigheter att de tas upp ur vattnet med regelbundna intervaller för att säkerställa fartygets botten håller stipulerad hållfasthet. Dessa inspektioner sker huvudsakligen på externa varv, så som Falkvarv i Falkenberg. Utan varv som Falkvarv skulle färjetrafik till öar kraftigt försvåras.

I Falkvarvs upptagningsområde har vi fem färjeleder med tolv fartyg. Fyra av dessa fartyg är så stora att de kräver dockningskapacitet i Falkvarvs storlek.

Varvskapaciteten är kritisk för vår verksamhet, och om Falkvarv på sikt tvingas till nedläggning kan situationen bli ohållbar. I Göteborg finns endast ett varv kvar med viss kapacitet. Men då endast till fartyg av mindre storlek än vad Falkvarv klarar av. Även detta varv har en osäker framtid. Övriga varv i Sverige är Oresund Drydocks, i Landskrona och Stockholms reparationsvarv, i Stockholm. Alla varven har hög belastningsgrad.

Om Falkvarv tvingas lägga ned drabbar det inte bara Färjerederiet. Det drabbar Färjerederiets resenärer, personer som valt att bosätta sig på öar samt blåljustransporter till och från dessa öar. Det blir dessutom ett hårt slag mot Sveriges möjlighet till import och export av varor då den till 90 procent bygger på sjöfart.

Färjerederiet förstår att det är trevligt med bostäder i sjönära lägen och att Falkenbergs kommun vill ha utveckling mot sådana bostadsområden. Men den tunga industrin, varav varvsnäringen är en del, är nästan omöjlig att ersätta eller nyskapa.

Färjerederiet hoppas därför att Falkenbergs kommun ska omarbeta planen och verka för både utveckling av den tunga industrin så väl som för nya bostäder.

Kommentar:

Beaktas. *Det förslag som föreslås i granskningskedet av planen innebär att den tunga industrin kvarstår och kan utvecklas.*

8.21 Vattenfall Eldistribution AB 2021-06-24

Vattenfall Eldistribution har inga elanläggningar inom området och har därför inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

8.22 Weum Gas AB och Swedegas AB 2021-06-04

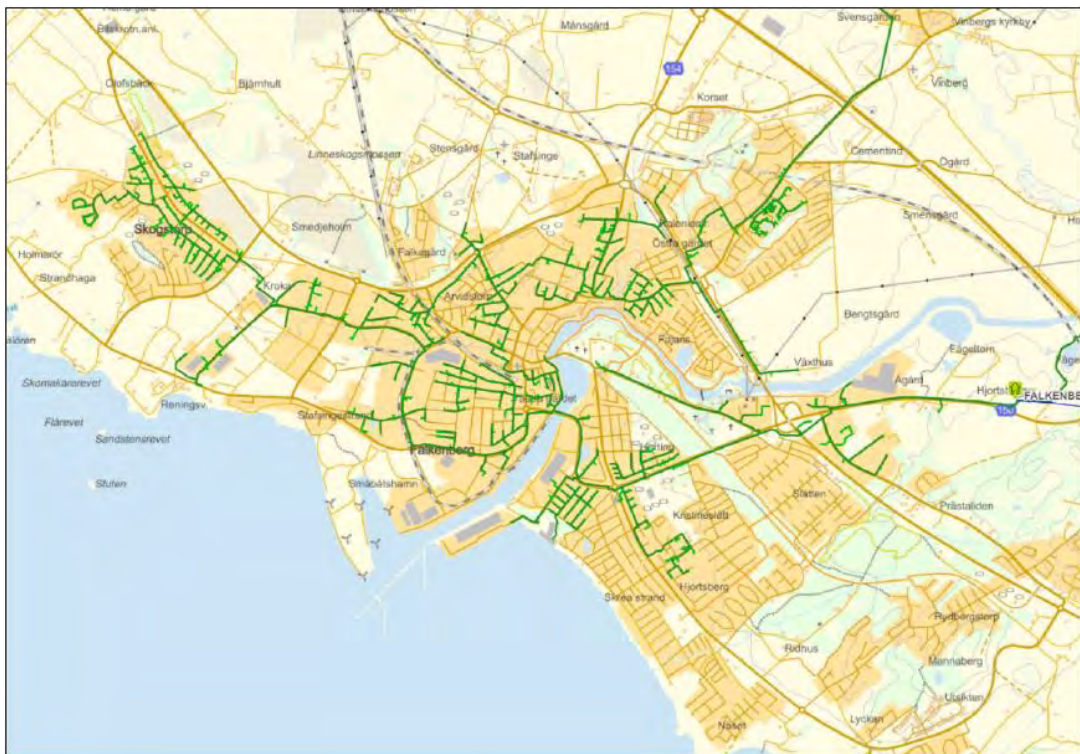
Weum Gas AB och Swedegas AB, en del av Nordion Energi, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Inom det berörda området har Swedegas AB inga högtrycksledningar som berörs av den fördjupade översiktsplan.

Inom Falkenbergs tätort har Weum Gas AB ett utbyggt distributionsnät, se kartan nedan där ledningarna är markerade med grön färg. Förändringar i bebyggelse kan medföra att befintliga gasledningar måste flyttas eller att särskilda försiktighetsmått måste vidtas.

Weum Gas vill gärna involveras tidigt i detaljplaneprocessen för att åtgärder ska kunna anpassas på bästa sätt i aktuella områden. Utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse som har angetts i användningskartan av mark- och vatten sker till största delen i områden som ligger i anslutning till utbyggda bostadsområden. Inom de orangemarkerade områdena finns idag inget utbyggt distributionsnät för energigas. Inom de områden som angetts som förtätningsområden, och är markerade med rosa färg, finns distributionsledningar för energigas.

Inom Falkenbergs stad har Weum Gas AB ett befintligt distributionsnät för energigas. Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) och Naturgas Säkerhetsanvisningarna (NGSA) som bland annat innehåller ett minsta skyddsavstånd mellan distributionsledning och byggnad inom tätbebyggelse och utanför tätbebyggelse.

Weum Gas kan erbjuda energigas till utbyggnadsområdena som kommunen planerar.



*Kommentar:
Noteras.*

8.23 Wind Sweden AB 2021-08-31

Wind Sweden är ett företag som arbetar för att i dialog med uppdragsgivare och medborgare bidra till hållbar tillväxt genom förnyelsebar energi i form av vind och sol. I vårt uppdrag ingår att samråda med många olika intressenter för att tillsammans finna bästa möjliga lösningar för alla parter. Vår vision är att minska de konflikter som uppstår i en tid av snabb samhällsomställning som påverkar oss alla. Det ska också i så hög grad som möjligt vara en fördel för ett samhälle att en vindkraftpark eller solcellsanläggning etableras och vi arbetar hårt för att affärsmöjligheter samt lokala arbetstillfällen ska förverkligas.

I vårt arbete har det blivit allt mer tydligt hur betydelsefullt det är att inkludera så många parter som möjligt för att få bästa möjliga beslutsunderlag. Därför är det viktigt att samrådsprocesser och de synpunkter som inkommer i dessa beaktas och tas under allvarligt övervägande. Självklart kan inte alla synpunkter bli förverkligade men när synpunkter från myndigheter och näringsliv är så samstämmiga som de är i frågan om Falkenbergs hamn bör dessa beaktas. Hamnen i Falkenberg är redan av nationellt intresse men också betydande för hela kommunens framtida utveckling. Nuvarande verksamheter är framgångsrika och har tillväxtplaner. De står sammantaget för ett betydande antal arbetstillfällen. Hamnklustret har dessutom tagit fram en utvecklingsplan där vissa delar överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen. Kommunen måste här se till att verksamheterna säkerställs och ges möjlighet till fortsatt tillväxt. Detta bör vägas in i det fortsatta arbetet för att utveckla Falkenberg

Förnyelsebar energi är en framtidsbransch som bara växer. Det finns ett starkt och livaktigt vindkraftskluster i kommunen som har alla möjligheter att stärkas i samband med utbyggnaden av havsbaserad vindkraft längs Västkusten. För att säkerställa t ex drift och underhåll och de vidhängande värdekedjor detta innebär är en fungerande hamn med lämpliga ytor absolut nödvändig. Skulle markarealen kring hamnen minska och dess verksamhet bli mindre innebär detta ett allvarligt hinder för utvecklingen för det lokala näringslivet och etablering av nya verksamheter kopplade till den pågående omställningen av energisystemet.

Som verksamma i en bransch vars syfte är att konkret minska klimatpåverkan är det djupt oroande att den fördjupade översiktsplanen innebär ökade transporter med lastbilar istället för att premiera mer hållbara alternativ som fartyg och tåg.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.

9. INTRESSEORGANISATIONER, FÖRENINGAR M FL

9.1 BRF Kristineslätt 1+2+3 2021-07-20

Synpunkter på förtätning av område F39 enligt utlämnad plan på förtättningsområden.

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 förtättningsutredningen 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 Monarkihuset, 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:

Noteras. Frågan hanteras i pågående detaljplanarbete.

9.2 Falkenbergs kultur och hembygdsförening 2021-07-20

Efter att ha tagit del av förslaget vill Falkenbergs Kultur- och Hembygdsförening lämna följande synpunkter på Centrumdelen:

- det är positivt att förslaget värnar om promenaderna längs Ätran och även förbinder den med Lövstaviken. Förhoppningen är också att man kan säkra Laxpromenaden nedanför vårdcentralen så att man har möjlighet att promenera över befintliga broar till södra sidan av Ätran - ett fantastiskt promenadstråk att ha tillgång till mitt i staden!
- när det gäller förtätningsområdena i centrum är hembygdsföreningen angelägen om att man tar stor hänsyn till befintlig bebyggelse inom de olika kvarteren så att nya byggnader anpassas till omgivande. Ett bra exempel är kv Svärdet 1 (Burger Inn-huset) - här kan man se att det är fullt möjligt att uppföra ett nytt hus som smälter in i kvarteret på ett fantastiskt sätt. Detsamma gäller även kv Svärdet 5. Med lite engagemang och inlevelse och genuint intresse för stadens bebyggelse av politiker/handläggande tjänstemän, samt förstås byggherrar och arkitekter, behöver det inte bli fler fyrkantiga betonglådor i vår stad!

Vi vill dessutom påminna om vikten att ta del av "Falkenberg - stad att bevara", boken som är ett resultat av bevarandeplanen 1985. Ur förordet: "Vi tror nämligen att kunskap föder intresse och engagemang hos falkenbergarna, något som är helt grundläggande om även framtida generationer ska få uppleva "en av de värdefullaste stadsmiljöerna i södra Sverige". Ty som det heter i kulturminneslagen: "Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvar för detta delas av alla." - "av alla" ... Av myndigheter. Av organisationer. Av politiker. Men först och sist: av levande människor med ett levande intresse för Falkenberg."

År 2006 kom "Stadens yttre årsringar" ut, en bebyggelseinventering som initierats av Falkenbergs kommun, Länsstyrelsen samt Landsantikvarien i Halland. Ur förordet: "De generella rekommendationer som tagits fram i rapporten utgör en sakkunnig bedömning av vad som krävs för att bevara de värden bebyggelsen har."

I delöversiktsplanen och kommande detaljplaner liksom vid bygglovsprövning måste den politiska avvägningen göras av hur säkerställande av värdena skall ske. Vår förhoppning är att rapporten skall bli ett inspirerande, användbart och viktigt underlag för det fortsatta arbetet med bevarande och utveckling av staden."

Jag har ibland fått kommentaren att dessa inventeringar är förlegade, något vi i hembygdsföreningen starkt reagerar mot - att stå upp för våra kulturhistoriska värden kan aldrig bli förlegat!

En översiktsplan siktar in sig på vad som planeras framöver. Men det gäller också att ta hand om de värdefulla byggnader vi redan har, något vi känner försummas mer och mer med åren. Därför vill vi uppmana fastighetsägare - inte minst Falkenbergs kommun och Falkenbergs Bostads AB - att ta fram och följa upp underhållsplaner. Att låta byggnader förfalla tills det inte återstår något annat alternativ än att riva dem är ett ytterst dåligt exempel på hur kulturhistoriskt värdefulla hus kan försvinna ur Falkenbergs historia!

Kommentar:

Noteras. Falkenbergs kommun har gemensamt med Kulturmiljö Halland tagit fram ett kulturmiljöprogram för de centrala delarna av Falkenbergs stad. Detta ersätter den gamla bevarandeplanen. Detta kulturmiljöprogram har varit ett viktigt underlagsmaterial vid framtagande av Förtätningsanvisningarna.

9.3 Kungliga Örlogsmannasällskapet 2021-09-05

Kungl. Örlogsmannasällskapet är en av de tio kungliga akademierna. Vi arbetar för att följa och aktivt verka för utveckling av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet. Idag brukar vi i stället för sjöväsendet använda uttrycket de maritima näringarna.

Vi har blivit medvetandegjorda om Falkenbergs kommun översiktsplaner på att reducera hamnområdet i Falkenberg genom att exploatera del av nuvarande industri- och verksamhetsmark till förmån för bostadsbyggande.

Att bygga bostäder är naturligtvis angeläget i bostadsbristens Sverige, men att när byggandet görs i hamnområden är det ett kortsiktigt agerande som bryter mot de strategiska mål som regering och riksdag arbetar mot.

Det är allvarligt och Kungl. Örlogsmannasällskapet önskar framföra följande allmänna synpunkter på kommunens översiktsplaner:

Göteborgs och Västkustens samtliga hamnar har en helt avgörande betydelse för vårt lands handel och sjöfart och därmed den strategiska kopplingen mellan sjöfart, miljö, sjöförsvaret och välfärd. Den svenska västkusten med samtliga dess hamnar är vital för vårt lands import- och exportsjöfart.

Sjöfarten har i alla tider och på olika sätt haft en avgörande betydelse för Sverige – för vårt försvar, för våra transporter, för vår folkförsörjning samt för utvecklingen av vår handel och vår näringsverksamhet. Sverige är en sjöfartsnation där marinen och den civila sjöfarten alltid har samverkat i rikets tjänst. Sjöfarten bidrar på ett avgörande sätt till utvecklingen av världsekonomin genom att transportera råvaror, insatsvaror och färdiga produkter mellan råvaruleverantörer, producenter och konsumenter. Handelsfartygen är oöverträffade för att frakta stora volymer last på ett kostnadseffektivt och miljövänligt sätt.

Och marinens raison d'être är att hålla sjölederna till och från Sverige samt våra hamnar öppna och skydda sjöfarten kusten runt. Det är en lika tidlös som klassisk uppgift. En uppgift som måste kunna hanteras av alla sjöfartsberoende nationer. Uppgiften sjöfartsskydd är sprungen ur kustnationernas behov att skydda sina sjötransporter mot piratattacker, mot stölder av dyrbara laster, mot övertagande av fartygen som verktyg för terrorattacker och under krig mot sänkningar av eller skador på fartygen i ett sjöfartskrig under en s.k. handelsblockad.

Havet, sjöarna, floderna och kuststräckorna med dess hamnar är och har alltid utgjort en viktig infrastruktur tillgång och vattnet en naturresurs för föda, kraft och energi. Vattnet i våra åar och älvar har bidragit till den svenska industriutvecklingen och sjöfarten har byggt välstånd samt säkrat handeln och den svenska varuförsörjningen. För Sverige, med sin långa kust – den längsta inom EU – är ett ständigt handelsjöfartsflöde och öppna sjövägar och hamnar ett strategiskt mål (nämligen att överleva som nation) – inte ett mål i sig självt. Det är förutsättningen för alla andra militära aktiviteter på operativ och taktisk nivå.

I tider av kris och krig krävs samtidig tillgång till flera hamnar för att kunna ta emot militärt stöd från övriga EU länder och kanske från Nato. När stödet samtidigt kommer i form av kanske hundratalet fartyg med militär trupp och materiel, räcker det inte med kapaciteten i Göteborg – samtliga västkusthamnar måste ianspråktas - från Oslo till Helsingborg.

Falkenberg är inget undantag. Hamnens korta och säkra inseglingsled med upp till sju meters farledsdjup och kajer för upp till 145 meter långa fartyg är en mycket viktig del av den militära infrastrukturen på västkusten. Hamnen är därmed ett militärt riksintresse.

Falkenbergs hamn är lättare att hålla öppna än hamnarna i Göteborg och Bohuslän. Den korta inseglingsleden är lättare att militärt övervaka, skydda och att förhindra att seglingsleden mineras.

För att nå landets uppsatta klimatmål så måste mer godstransporter föras över från väg till sjöfart. För detta krävs fler – inte färre hamnar runt hela den svenska kusten. Falkenberg är inget undantag.

Varvsnäringen i landet är utsatt för hård konkurrens. Endast några få varv finns kvar i landet. Någon nybyggnation förekommer knappast av handelsfartyg. Det gör att reparationsvarven blir än viktigare att bevara. Falkenbergs varv är inget undantag.

Med i framtiden stigande havsvattennivåer är bostadsbyggande nära kusten mycket riskfyllt. Försäkringsbolagen talar redan om att de i framtiden inte kommer att försäkra fastigheter som byggs i riskområden. Falkenberg är inget undantag.

Vi ber ödmjukt Falkenbergs kommun att beakta sjöfartsnäringarnas och de militära kraven på tillgång till hamnar på västkusten och därmed överväga andra områden för kommunens framtida bostadsbyggande.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen ointetgör inte hamnverksamheten. Det primära i samrådsförslaget var inte bostäder i hamnen utan en konvertering av delar av hamnområdet till mindre störande verksamheter som i sin tur i ett långt perspektiv skulle kunna leda till bostäder på framför allt den södra åstranden i Tegelbruksområdet.

9.4 LRFs kommungrupp 2021-07-20

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 år 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?

Synpunkter på Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad 2021 LRFs kommungrupp i Falkenberg (LRF) har beretts tillfälle att och vill härmed lämna följande synpunkter på Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad. LRFs kommungrupp företräder cirka 1 500 medlemmar som alla på olika sätt driver företag eller har kopplingar till landsbygden. Vi ser positivt på framtiden och är övertygade om att våra varor och tjänster kommer vara nödvändiga för att vi ska klara omställningen till ett mer hållbart samhälle. Den nu aktuella planen koncentrerar sig på tätortsutveckling men är likväl ett viktigt dokument som påverkar möjligheterna för oss att öka vår hållbara produktion av livsmedel, energi och skogsråvara. Våra verksamheter är platsbundna och ställer därför krav på god samhällsplanering. För att fortsätta utvecklas måste vi därför tillåtas att bygga både för boende och för våra verksamheter ute på landsbygden, såväl i jordbruks- som skogslandskapet. Vi behöver ha en väl utbyggd infrastruktur med bra vägar, bredband och en väl fungerande service och trygghet. Processen LRF vill inledningsvis ge beröm för att arbetet med denna plan skett som en verklig process där bland annat LRF givits tillfälle att tidigt inkomma med synpunkter. Vår övertygelse är att ett sådant tillvägagångssätt både underlättar processen för alla inblandade intressenter och höjer kvaliteten på den slutliga produkten: Jordbruksmarken Enligt planen kommer en del jordbruksmark tas ur produktion. Det är dock positivt att man planerar för en viss förtätning. LRF anser att förtätning bör vara huvudspåret vid exploatering. LRF är i positiva till hur jordbruksmarkens unika värde som en ändlig livsavgörande resurs uppmärksammas. Jordbruksmark är en resurs som inte nybildas. De ambitioner om att skydda jordbruksmark som uttrycks i plandokumentet lovar gott och LRF ser fram emot att följa efterlevnaden av dessa delvis nya men förbättrade riktlinjer som kommunen i och med denna plan förser sig med. Lokalisering av ny bebyggelse Planen styr starkt mot att bostadsbebyggelse ska ske i anslutning till Falkenbergs stad, Ullareds samhälle samt angivna serviceorter och noder. Detta är ett ställningstagande som i hög grad medför önskade effekter och en huvudprincip LRF ställer sig bakom. LRF har på andra håll i landet dock sett att riktlinjerliknande dessa, om de tolkats alltför bokstavligen, medfört problem för utvecklingen av bland annat lantbruksföretag som står inför generationsskiften och liknande. LRF vill därför uppmärksamma att lokaliseringsfrågan för ny bostadsbebyggelse alltid måste avgöras utifrån en bedömning i det enskilda fallet. Till exempel byggande i närheten av en släktgård kan vara en förutsättning för att gården ska kunna drivas vidare.

Kommentar:

Noteras. Falkenbergs kommun tackar för ett bra informationsutbyte och konstruktiva diskussioner. Det enskilda fallet berörs i respektive planbesked/ förhandsbesked/ bygglov.

9.5 Naturskyddsföreningen Falkenberg 2021-06-17

Jönköpings kommun har infört stopp för byggnation på jordbruksmark, Länsstyrelsen i Skåne har infört en nollvision och Europakommissionen har 2011 infört mål om att sluta exploatera nya markområden fr.o.m. 2050. Översiktsplanen för Falkenbergs stad innebär att stora områden av jordbruksmark på lång sikt avsätts till byggnationer av bostäder, industrier och andra verksamheter. Det är jordbruksmark som kan bli alltmer betydelsefull för matproduktion när effekterna av klimatförändringarna ökar världen över, och som hyser mängder med arter av t.ex. insekter, fåglar och mikroorganismer, och växtlighet som bidrar till upptag av koldioxid från atmosfären. Behovet av ny jordbruksmark beräknas globalt öka med 50% fram till 2050. Att bevara sådan mark skulle vara en viktig del i att förhindra klimatförändringarna, bidra till en nödvändig klimatomställning och att avstyra hotet mot biologisk mångfald.

I översiktsplanen nämns att:

- i områden avsatta för "sammanhängande bostadsbebyggelse" avses att bygga bostäder, kontor, gator och fritidsanläggningar.
- för områden avsatta för "mångfunktionell bebyggelse" avses att bygga för kontor, handel, kommersiell och offentlig service, besöksanläggningar, lokaler för hantverksföretag eller mindre verkstäder.
- i områden avsatta för "verksamheter och industri" planeras att bygga för traditionella industrier, handelscentrum och sportarenor.

Jordbruksmark i Sverige får bebyggas endast om det behövs för att tillgodose "väsentliga samhällsintressen", om dessa inte kan tillgodoses på annat sätt. Är alla dessa byggplaner verkligen att tolka som "väsentliga samhällsintressen", så som det definieras i 3 kap. 4 § i miljöbalken?

I samrådsversionen av den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad verkar agenda 2030-mål om tillväxt ha företräde framför mål om ekosystem och biologisk mångfald, mål om att bekämpa klimatförändringarna och mål om övergång till cirkulär ekonomi. Det är önskvärt att man i översiktsplanen visar hur man prioriterar de olika målen, och hur man i så fall motiverar den prioriteringsordningen. Studier har visat att värden som inte är beskrivna som ekonomiska värden är lättare att utesluta från beslutsprocesser (Trainor 2006).

När transportberoende verksamheter planeras kring E6, har det gjorts en analys av hur framtidens transporter kommer att se ut, med hänsyn till den omställning som de närmaste åren kommer att förändra vårt samhälle?

Naturskyddsföreningen Falkenberg anser att Falkenbergs stads översiktsplan bör innehålla:

- en tydligare beskrivning av andra värden än tillväxt och byggande av bostäder. Klimatomställning innebär att man inte kan bygga städer och låta sig styras av enbart tillväxt.
- en omvärdering av jordbruksmark och naturmark med hänsyn inte endast till jordbruksmarksklassning utan också ekosystemtjänster, rekreationsvärden, de arter som finns (även de som inte är rödlistade) och markens värde som koldioxidsänka, och det kommande ökade behovet av matproduktion.

- en utförlig inventering av natur och känsliga arter i hela området, och en beskrivning av hur naturvärden ska höjas i de utpekade gröna områdena.
- en förtydning av vad som är ”väsentliga samhällsintressen” utifrån vägledande domar, och planering utifrån det.

Kommentar:

Noteras. Den fördjupade översiktsplanen (FÖPen) är framtagen med kommunens övergripande vision ”Vi växer för en hållbar framtid” i fokus. Dessutom ligger kommunens tre övergripande mål till grund för FÖPen. Det innebär att för att nå en hållbar utveckling ska en balans försöka hållas mellan exploatering och bevarande. Ett led i att inte ta ny mark i anspråk är de Förtättningsanvisningar som är framtagna som möjliggör för en hållbar förtätning. Då Falkenbergs stad är omgiven av jordbruksmark så har en annan åtgärd varit att föra diskussioner med LRF om vad kommunen ska beakta vid exploatering av ny mark. Under arbetet med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen har det också tagits fram en värdering av grönstruktur i Falkenbergs stad (Inventering och värdering av grönstruktur i Fbg stad) som bland annat har ekosystemtjänster som grund. Rapporten har varit ett väsentligt underlag vid framtagande av samrådsförslaget.

9.6 Näringslivet Falkenberg 2021-07-18

I detta yttrande har vi valt att fokusera på hamnområdet där planen har mycket stor betydelse för näringslivet i Falkenberg och att hamnområdet är ett riksintresse. Underlag till vårt yttrande är tidigare framtagna dokument kring området och dragningar av företrädare från både Hållbarhets och Näringslivsavdelningen samt i närtid genomförda möten med verksamhetsansvariga i området; Ekängengruppen, SBB/Bacchus, Hamnklustret (Lantmännen, Falkvarv, Falkenbergs Terminal, Salinity, Falkenbergs Recycling, med flera). För att få en så bra bakgrund som möjligt har vi även deltagit på flera offentliga samrådsmöten kring aktuell FÖP.

1. Utvecklingspotential i hamnområdet

Vi ser stora utvecklingsmöjligheter i området och varvets placering är en nyckelfråga. Vi stöder en flytt av varvet till den yttre hamnen/bassängen mot Lövstaviken. Hamnklustret har här ett planförslag som bör vara en bra bas att utveckla vidare i ett gemensamt projekt. Viktiga aspekter som tydliggör behovet av hamnens omvandling är:

- **Hållbarhet/miljö:** Sjöfarten som transportnäring är tillsammans med järnväg utpekade som avgörande delar för att klara våra miljömål i den nationella gods-transportstrategin. Vi måste här se till att hamnens funktion i detta avseende säkerställs och ges möjlighet till utveckling både via sjöväg och järnväg.
- **Näringslivet:** Nuvarande verksamheter är framgångsrika i respektive nisch och har tillväxtplaner. De står sammantaget (inkluderande lokala partners) för ett betydande antal arbetstillfällen. Hamnklustret har tagit fram en utvecklingsplan där vissa delar överensstämmer med FÖP:en. Vi måste här se till att verksamheterna säkerställs och ges möjlighet till fortsatt utveckling.
- **Bostäder:** Falkenberg växer och hamnområdet har en stor och viktig attraktionskraft för bostadsutveckling. Här kan en önskad förtätning genomföras och värdefull jordbruksmark behålls. Idag har två aktörer omfattande planer framtagna som planeras etappvis. FÖP:en pekar på ytterligare områden ännu inte planlagda (norra Åstranden). Det är angeläget att framtagna planer förverkligas och att tillkommande område hanteras med beaktande av näringslivets villkor.
- **Föreningsliv:** Lövstavikens Båtförening och Falkenbergs Båtsällskap verkar inom hamnområdet och deras verksamhet måste kunna bibehållas och utvecklas på befintliga eller nya områden.
- **Miljö i närområdet:** Infrastruktur i området såväl spårbunden som vägnät måste analyseras då tung fordonstrafik bör minimeras. Föroreningar i mark och markens beskaffenhet är en betydande riskfaktor vid bostadsbyggande. En miljöutredning bör genomföras för att klarlägga förutsättningar för ett bostadsbyggande. Föroreningar i hamnbotten är ytterligare en aspekt att hantera.

Slutsatser: Stadsomvandling av hamnområdet är ett mycket komplicerat projekt där flera betydande aspekter ska hanteras. Utgångspunkten måste vara att exploatera området för framtidens bostäder i samverkan med dagens verksamheter. Kritiska framgångsfaktorer är hur omvandlingsprojektet bedrivs och hur finansieringen kan säkerställas. Dialog/samverkan med alla berörda parter är helt central och viktig för framgångsrik stadsomvandling. Vi ser en stor potential i att dagens verksamheter och kommunen samverkar i projektform. Genom att ta del av varandras tankar/planer/behov kan nya bättre lösningar växa fram.

Nästa steg: Kommunen bör initiera en förstudie där riktlinjer tas fram för hur omvandlingsprojektet ska bedrivas (säkerställa dialog/samverkan) och kartlägga finansieringsmöjligheter. Förstudien förankras hos berörda verksamheter. Därefter initierar kommunen en specifik projektorganisation med fastställda mål/medel/rapportering. Näringslivet Falkenberg vill vara delaktig i detta omvandlingsprojekt.

2. Övriga kommentarer till FÖP:

Klimatförändringar: Ett förändrat klimat kommer att påverka Falkenberg på en mängd olika sätt via akuta och kroniska klimatrisker såväl som övergångsrisker från regelverk, teknikutveckling och beteendeförändringar. Utsattheten för vatten från havet respektive Ätran är ett viktigt område som bör ges tillräckligt fokus för att skydda befintliga värden, byggnation och infrastruktur men också minimera risker i nya planerade områden. En hög ambitionsnivå och proaktivitet i denna fråga är centralt för att behålla befintliga samt attrahera nya investeringar och arbetstillfällen. FÖP:en och klimatanpassningsstrategin är här två centrala dokument som bör vara synkroniserade och kanske även delvis integrerade

Anpassningsförmåga till trender: En stor utmaning med långsiktig planering är svårigheterna att förstå och förutse förändring, dess omfattning och hastighet. Utvecklingen går snabbt på många områden och ett rimligt antagande är att det kommer gå allt snabbare framåt. Digitalisering och Hållbarhet är två stora komplexa områden som rymmer en stor mängd källor till förändring. Det vore därför intressant att förstå mer kring vilka grundantaganden som gjorts i förarbetet kring FÖP:en och på vilket sätt detta påverkat dess innehåll. Mot ljuset av en alltmer föränderlig omvärld vore det även intressant att förstå hur förmågor som att stå emot, att anpassa sig och att vara flexibel skulle kunna komma till avtryck i en FÖP och kanske ett mer ”agilt” förhållningssätt till det relaterade arbetet.

Brottslighet och otrygghet: I enkätsvaret för företagsklimatet i Falkenbergs kommun 2021 uttryckte 24% av företagen att brottslighet och otrygghet påverkade dem negativt. Det var också den enskilt viktigaste faktorn (41%) som nämndes bland företagens prioriterade områden för förbättrat företagsklimat. Dessa frågor bör på olika sätt adresseras även i arbetet med FÖP för att öka tryggheten. Trygga miljöer kan vara ett verktyg men också att på olika sätt verka för möten mellan människor. Goda exempel bör kunna hämtas från andra orter som lyckosamt arbetat trygghetsfrågor och social hållbarhet i sin samhällsplanering. Boverket nämner i en rapport att återkommande teman för socialt hållbar stadsutveckling är Helhetssyn, Variation, Samband, Identitet samt Inflytande & Samverkan.

Kommentar:

Noteras. Hållbar och miljö och näringslivet - Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekas ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.

Bostäder, föreningsliv och miljö i närområdet – kommunen anser också att det krävs en större, mer omfattande utredning som tar ett helhetsgrepp på utvecklingen i hamnområdet och kan utreda mer i detalj vad som går att genomföra i samverkan med befintliga verksamheter samt vad som är ekonomiskt rimligt och genomförbart. Denna kommer dock inte genomföras inom ramen för FÖPen.

Slutsatser. Falkenbergs kommun samverkar och för dialog i flera olika sammanhang vad det gäller stadsomvandling.S.

Klimatförändringar - arbetet med klimatanpassning är något som precis är påbörjat och som

9.7 Skogstorps vägförening 2021-07-06

Skogstorps vägförening har inget att invända mot förslagen i sak. Dock anser vi att det är av största vikt att en process påbörjas, för en förändring av huvudmannaskapet. Det vill säga, den förvaltning och skötsel som idag görs av vägföreningen, skall tas över av Falkenbergs kommun.

Redan idag består Skogstorps vägförening av ett stort antal medlemmar. Med de nya planerna så kommer det bli ohållbart att med ideella krafter, sköta vad som åligger genom huvudmannaskapet.

Kommentar:

Noteras.

9.8 Skrea bysamfällighet 2021-08-23

Skrea bysamfällighet äger Ringsegårdsstranden och ett antal av de vägar som ingår i den fördjupade översiktsplanen.

I avsnitt 3.1 står det att ni har haft ett tidigt samråd och att det under första halvan av 2019 skickades ut information inom området till samtliga idrottsföreningar, samfällighetsföreningar, hembygdsföreningar m.fl. Varför har inte Skrea bysamfällighet fått dessa handlingar?

Skrea by är historiskt sett en av de största byarna i Falkenbergs kommun. Under tusentals år har människor bott uppe på och i nära anslutning till Skrea backe, som delvis utgörs av en mäktig sk drumlin. Den här typen av moränformationer har under mycket lång tid erbjudit perfekta möjligheter för jordbruk, både under förhistorisk tid och ända fram till 1800-talets agrara revolution. Ett stort antal välbevarade fornlämningar i form av bl a gravar och hållristningar är synliga uttryck för detta. De ovanligt många arkeologiska undersökningarna som utfördes i samband med E6:ans och Väst kustbanans nya sträckningar blottade omfattande spår under mark som ytterligare bekräftar bebyggelsens och markanvändningens långa historia i området.

Skreamiljön är unik även i flera andra avseenden. En blick på de historiska kartorna visar att stora delar av den rumsliga strukturen från tiden före 1800-talets omvälvande förändringar ännu är avläsbar i landskapet. Det gäller tex gårdarnas placering. På åtskilliga av de äldsta gårdstomterna finns fortfarande jordbruksbebyggelse kvar, vilka binds samman av det äldre vägnätet. Gårdarna ligger ännu utspridda på samma sätt som på 1791 års storskifteskarta, i övergången mellan det öppna odlingslandskapet och de tidigare (idag delvis skogbevuxna) utmarkerna i högre terräng. Flera av gårdarna från den gamla, ringlande byvägen i nordost och ned till området kring kyrkan bedriver än idag aktivt jordbruk. Den här historiska landskapsstrukturen är tydligt karaktärsskapande och omedelbart avläsbar när man exempelvis kommer åkande söderifrån på E6 eller längs gamla E6:an strax sydost om kyrkan.

Kring kyrkan, vars föregångare sannolikt har legat på samma plats i närmare tusen år ligger också flera äldre gårdsmiljöer på de äldsta tomterna, tex Skrea 2:5 och 1:2 (Kull-gårdarna). De två sistnämnda ligger intill en väl betad, karaktärgivande kulle kring vilken en medeltida storgård eventuellt kan ha legat.

Kanske var det denna gård som lät uppföra den första kyrkan under tidig medeltid. Lite längre söderut finns ett antal gårdar på platser som togs i anspråk efter laga skiftet och som därför representerar ett något yngre skede i byns utveckling.

På ett antal platser inom den här beskrivna delen av Skrea by finns ett sannolikt mycket stort antal ej registrerade fornlämningar och andra kulturhistoriska spår. Ingen av de historiska gårdstomterna, av vilka några är helt övergivna och därmed "skarpa" fornlämningar, är registrerade i det statliga fornminnessystemet Fornsök/Fornreg. Det gäller även flera av torpen på 1791 års storskifteskarta, liksom ett antal hålvägar mm. Därtill kan förhistoriska boplatser förväntas på ett mycket stort antal platser, vilket tidigare genomförda arkeologiska insatser vittnar om med all önskvärd tydlighet.

Insprängt i den närmast sammanhängande kulturmiljön som Skrea by utgör finns flera karaktärsskapande naturbetesmarker som, utöver att de uppträder på gammal äng och utmark, kan vara biologiskt värdefulla. I anslutning till befintlig jordbruksbebyggelse och på övergivna tomter finns biologiskt kulturarv i form av äldre, hamlade träd och trädgårdsväxter. Mot bakgrund av de dokumenterade stora arkeologiska och allmänhistoriska värdena i Skrea by och det faktum att området utgör en av de sista ännu levande bymiljöerna i omedelbar närhet till staden Falkenberg, vill Skrea byalag påtala det stora behovet av en fördjupad kulturmiljöanalys. Inom översiktsplanens delområde "Skrea och Ågård" utgör Skrea by den mest utpräglade och komplexa kulturmiljön, vilket i sig borde föranleda ett fylligare kunskapsunderlag. Även om miljön inte är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram (antaget 2012) eller utgör riksintresse finns här sammantaget så pass stora kultur- och landskapshistoriska värden att en fördjupad analys är väl motiverad. Skreamiljön är ett bra exempel på ett område som kan hänföras till de "allmänna värden" som anges i Miljöbalkens hushållningsbestämmelser. Även den av Sverige undertecknade Landskapskonventionen öppnar för långtgående hänsyn inom exempelvis kulturmiljöer som inte ingår i dokumenterade kommunala eller nationella intressen. Skrea byalag vill i detta sammanhang återigen betona vikten av att landskapet i Skrea by, som en av de sista kvarvarande levande och kulturhistoriskt komplexa miljöerna i stadens omedelbara närhet, ägnas största möjliga omsorg.

Den hittills genomförda utbyggnaden av bebyggelsen i Skrea har endast delvis berört de historiska kärnvärdena inom den ovan beskrivna miljön. Nybyggnationen har emellertid skett utan någon förankring i en långsiktig plan för hur kulturmiljön ska hanteras. Det gäller exempelvis den redan omfattande utbyggnaden av höjdområdet nordväst om kyrkan, som delvis kraftigt förändrat landskapet. Ett direkt olyckligt exempel på hur kulturmiljön kan påverkas negativt är den senast beslutade nybyggnationen på Skrea 23:58 m fl, omedelbart väster om kyrkan. Den nya bebyggelsen på de fyra tomterna påverkar inte bara kyrkomiljön och dess läge intill den gamla landsvägen negativt. Husen bidrar också till att skärma av kyrkan och landsvägen från övrig bebyggelse (exempelvis på den gamla prästgårdstomten Dammet).

"Instängningseffekten" som uppstår på Skrea 23:58 m fl riskerar att kraftigt förstärkas om ytterligare exploatering tillåts strax sydväst därom, enligt förslaget i den fördjupade översiktsplanen.

Den "sammanhängande bostadsbebyggelsen" som föreslås skulle här för första gången hamna i direkt anslutning till den landskapshistoriskt värdefulla och centrala inägomiljön med kyrka, landsväg och jordbruksbebyggelse i det öppna odlingslandskapet.

Skrea byalag vill även poängtera att skrivningarna som gäller de ljusrosa områdena i kartbilden på sidan 57 i förslaget till fördjupad översiktsplan är mycket otydliga och öppnar för vida tolkningar i framtiden. I texten anges att "inga större förändringar" kommer att ske inom dessa områden, men att "förtätning kan vara möjligt att pröva i enstaka fall. Hur kommer de stora ytorna som idag inte är bebyggda i exempelvis området upp mot Kyrkebjär och ned mot den känsliga bymiljön i lägre terrängavsnitt att hanteras? Syftar formuleringen "enstaka fall" på enstaka tomter eller enstaka grupper av hus. En förtätning med ny bebyggelse ned mot den centrala delen av bymiljön eller i direkt anslutning till den karaktärsskapande befintliga jordbruksbebyggelsen kan få stora visuella och upplevelsemässiga konsekvenser. Här krävs en större tydlighet i skrivningarna.

Skrea byalag vill således att kommunen genomför en fördjupad kulturmiljöanalys för den agrara miljön inom Skrea kyrkby. Först med en sådan kan en fortsatt, långsiktigt hållbar utveckling av området och de ingående kulturmiljöerna äga rum. I uppdraget för en sådan utredning kan även ingå att peka på hur områdets mångfacetterade historia, inte minst återspeglad i alla synliga spår, kan levandegöras och utvecklas på ett sätt som gynnar det lokala näringslivet m m. Det bör i detta sammanhang även nämnas att Skrea sedan flera år är starkt förknippad med småskalig och hantverksmässigt producerad mat. Skrea Ost, Prostens Pizza och Skrea Matbruk är allihop belägna mitt i och utgör en del av den centrala kulturmiljön i byn.

Vi vill att Falkenbergs kommun ska värna jordbruksmarken. Utan jordbruket skulle inte stora arbetsgivare som Carlsberg och Arla finnas. Jordbruket sysselsätter väldigt många både stora och små företag i kommunen. All jordbruksmark är värd att värna även den som inte är av högsta klass. Torkan 2018 är ett exempel på att även den något sämre jordbruksmarken var betydelsefull för att kunna få fram foder till djuren. På dessa marker finns också även en betydelsefull biologisk mångfald som inte finns på andra ställen. Ni vill att betesmarkerna på södra sidan av Mannaberg ska förbli grönområde och betas. Vem har ni tänkt ska släppa betesdjur där om det inte finns förutsättningar för att driva jordbruk med djurhållning i närområdet? Redan idag är det brist på betesdjur.

Vi ser med oro hur dagvattnet från de nya bostadsområdena ska kunna tas om hand. Dessa dagvattenledningar går genom jordbruksmarken och är ofta privatägda. Trots detta släpper kommunen ut dagvatten från bostadsområden i dessa privata diken. Vattnet ska så småningom ut i havet och i vissa fall rinner det genom bostadsområdet Ringsegård och vår strand trots att det redan idag är stora problem. Ju mer asfalt och betong desto mer vatten som ska ut i havet via dagvattenledningar. På sidan 62 står det om Skrea holme. "Område med inriktning på besöksnäringen och framför allt camping." Vi antar att ni menar Stora Hansagård för där ligger idag Hansagårds camping. Vi förstår inte varför ni i så fall har döpt om området till Skrea holme.

Skrea holme är det som i folkmun kallas för Bastuholmen och där hoppas vi verkligen inte att det blir camping. Stora Hansagård bestod av två gårdar där byggnaderna numera är rivna. Hansagårds camping startades av ägaren till en av dessa Hansagårds-gårdar. Vi blir inte riktigt kloka på om ni menar att campingområdet ska utökas. Detta är vi i så fall emot. Det skulle innebära ett kraftigt ökat slitage på stranden.

Kommentar:

Noteras.

Tack för era synpunkter och tack för den värdefulla informationen om kulturmiljön i Skrea. Kulturmiljöanalyser är en viktig del i alla planarbeten.

Vad det gäller dagvatten kommer dagvatten hanteras i ett större sammanhang än i detaljplaneskedet, där så kallade strukturplaner tas fram på delavrinningsområdesnivå.

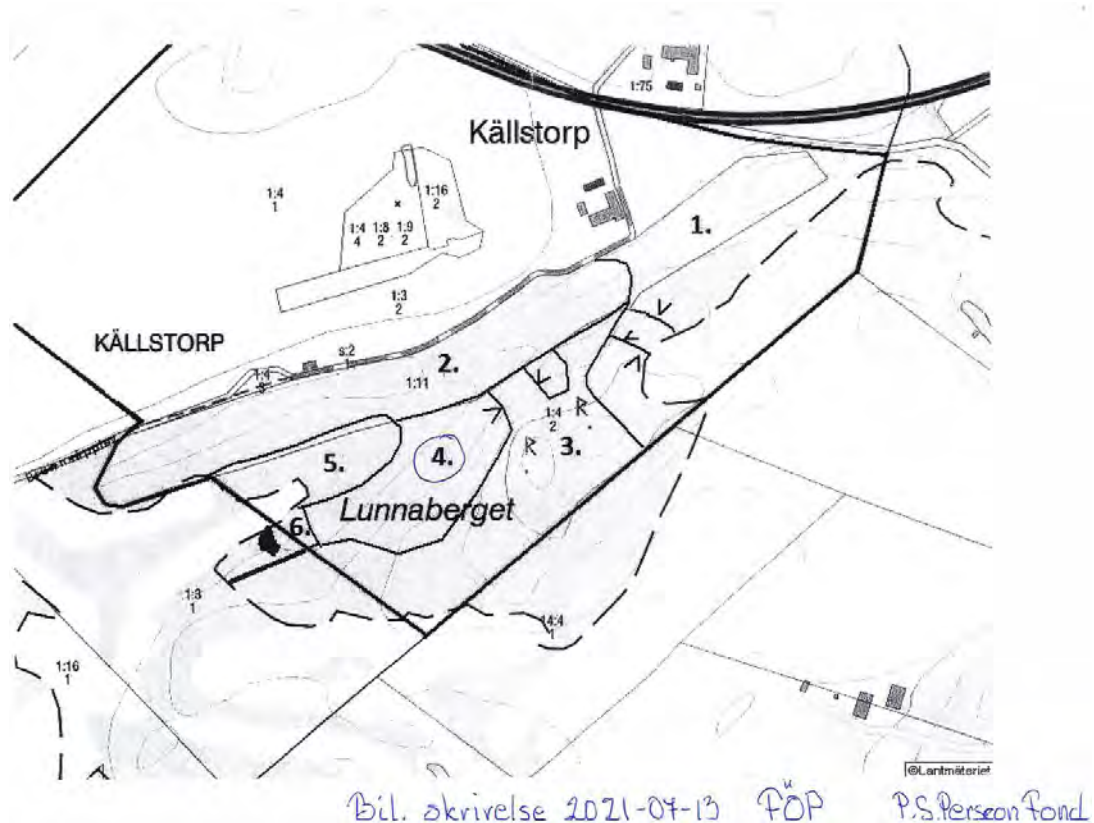
Förtättningsanvisningarna. Det går inte att ange innan vilken förtätning som kan vara möjlig att pröva i enstaka fall. Denna bedömning får göras när frågan uppkommer och är beroende på omfattning, anpassning till landskapsbild och omgivande bebyggelse med mera.

Skrea holm - Adressen i området är Skreaholm.

9.9 Stiftelsen Petronella Sophia Perssons fond 2021-07-08

På fastigheten Källstorp 1:4, pågår för närvarande avverkning av granbarkborreskadad granskog, se bifogad karta, avd. 4. Vi yrkar härmed på, att denna del av fastigheten detaljplaneläggas för bostäder för åretruntboende, alternativt för korttidsboende för gästspelande golfare. Viss del av fastigheten är utarrenderad till Falkenbergs Golfklubb.

Vi yrkar således på att denna del av fastigheten skall utpekas i FÖP-en som framtida utbyggnadsområde. Med denna skrivelse hemställs också om detaljplaneläggning av avdelning 4 enligt bilagd karta.



Kommentar:

Noteras. Området anses vara en del av ett viktigt principiellt grönområde. Att bebygga området med bostäder går emot principen att bygga inifrån och ut. Det ligger långt från kommunala VA-anslutningar och annan infrastruktur.

Områdets nuvarande beteckning i den fördjupade översiktsplanen medger utveckling av golfbanans verksamhet vilket skulle möjliggöra för ett smärre antal övernattningsstugor i området. Antalet övernattningsstugor får inte innebära en kraftig påverkan på de områden som idag upplevs som allmäntillgängliga och är en viktig del av Falkenbergs grönstruktur. Eventuella övernattningsstugor prövas tillsammans med golfbanan i sin helhet då den idag inte är planlagd.

9.10 Svensk sjöfart 2021-07-19

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av förslaget för den fördjupade översiktsplanen för Falkenberg stad. Vi förstår att man vill ta höjd för tillväxt och ökad attraktivitet men oroas också av att det kan komma att drabba Falkvarv som är en central del av den svenska varvsinfrastrukturen. Äventyras den riskerar det få stora konsekvenser för svenskkontrollerad sjöfart. Se bifogat yttrande.

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och över 30 miljoner passagerare reser årligen till och från Sverige med färjor till och från Sverige.

De rederier som står för den svenskflaggade och den svenskkontrollerade delen av handelsflottan som transporterar varor och passagerare till, från och inom Sverige är till mycket stor del medlemmar i branschföreningen Svensk Sjöfart. Många av dessa rederier och dessa fartyg är beroende av en tillgänglig underhållsinfrastruktur i närheten. Falkenbergs varv, Falkvarv, är för flera aktörer, inte minst den för landet så viktiga tank- och bulkflottan, oerhört viktig och man besitter idag en kompetens och möjlighet att bistå handelsflottan på ett nära nog unikt sätt i närområdet.

Svensk Sjöfart har förståelse för att havsnära markområdet har attraktiva alternativa användningsområden för Falkenberg. Vi menar dock att det är av synnerligen stort nationellt intresse att varvsverksamheten kan fortgå på liknande sätt som idag – det är viktigt för Sverige i fredstid men i kris eller krig skulle det vara direkt avgörande. Om Falkvarv skulle tvingas lägga ned eller kraftigt förändra verksamheten, på kort eller lång sikt, skulle det riskera att få kraftiga negativa konsekvenser för svensk sjöfart och för svenskt totalförsvaret vilket vore synnerligen olyckligt. Vår önskan är därför att Falkenbergs kommun värnar Falkvarvs behov i den kommunala utvecklingen och söker utvecklingsmöjligheter för kommunens attraktivitet för invånare och industri som inte får negativ inverkan på Falkvarv.

Kommentar:

***Noteras och Beaktas.** Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att hamnen ska kvarstå som verksamhet samtidigt som utveckling ska kunna ske. Att ett område pekats ut som mångfunktionell bebyggelse innebär inte att man omöjliggör för verksamheter. Verksamheterna ska dock ha en mindre omgivningspåverkan (ex buller) än ren industriverksamhet.*

9.11 Svensk vindkraft 2021-08-31

Svensk vindkraftförening är en branschorganisation som samlar ett tusental medlemmar som alla arbetar för att bidra till en hållbar omställning och tillväxt i samhället. Vi ser oss som viktiga aktörer för att visa hur affärsnytta och ansvarstagande för klimatet kan gå hand i hand.

Svensk vindkraftförening har med oro tagit del av Falkenbergs kommuns förslag avseende fördjupad översiktsplan för Falkenberg. Det kommunala planmonopolet innebär ett stort ansvar för att kommunen i planarbetet främjar långsiktigt hållbar, väl sammanhållen samhällsutveckling samt noga beaktar framtida konsekvenser i samband med beslutsfattande. Framst de delar av planen som berör området kring hamnen i Falkenberg väcker frågor ur flera perspektiv. Förslaget att kraftigt krympa området för hamnverksamhet innebär i praktiken att kommunen genom sitt förslag kommer att slå ut hela hamnkluster med kringgårdande verksamhet.

När man tar del av samrådsyttrande och kommentarer från andra intressenter är det slående hur rollerna för en långsiktig samhällsplanering som främjar arbetstillfällen, bostäder, ansvar för klimatåtgärder och fungerande infrastruktur är som ombytta. Dessa strategiskt viktiga frågor lyfts och problematiseras av företrädare för näringslivet, inte kommunen. Kommunen väljer istället att föreslå åtgärder som innebär ett minskat antal direkta arbetstillfällen hos viktiga arbetsgivare samtidigt som man också totalt undervärdera de värdekedjor för företagande i hela kommunen som en väl fungerande hamnverksamhet i Falkenberg borgar för.

Det kan inte heller ha undgått någon att hela världen står inför en hotande klimatkatastrof som kräver en snabb omställning av samhället för att minska klimatpåverkande utsläpp. I detta arbete är hållbara transporter är en helt avgörande faktor. Falkenbergs kommun väljer i detta läge föreslå ett tillintetgörande av två viktiga logistikkedjor, hamnen och industrispåret vilket effektivt och mycket definitivt eliminerar möjligheterna att via båt och tåg minska antalet lastbilar på våra vägar i närområde och regionen. Detta är direkt kontraproduktivt och bidrar inte till att nå lokala, nationella eller internationella miljömål rörande mer hållbara transporter.

Falkenbergs kommun har sedan 1998 varit delägare och senare aktiva partners i planeringen och projekteringen för den havsbaserade vindkraftsparken Kattegatt Offshore. Ett av skälen till kommunens engagemang i frågan har varit att säkerställa en återbäring till lokalsamhället i samband med etableringen. Kattegatt Offshore har i laga kraft vunnet tillstånd och kommer att byggas men med en nedläggning av hamnen försvinner också möjligheten att koppla drift, underhåll och service lokalt till Falkenberg.

Vi i Svensk vindkraftförening ber därmed på det bestämdaste Falkenbergs kommun att omarbeta förslaget till fördjupad översiktsplan och åtgärda de av många påpekade bristerna som grundas i bristande konsekvenstänkande på flera plan.

Kommentar:

Noteras.

10. MARKÄGARE

10.1 Område Tröinge (gamla 222) 2021-06-03

Svar på plan för ny FÖP från en del av markägarna i Tröinge (Område 222 i ÖP)

Vi har tagit del av de dokument vi som markägare fått e-postade till oss från Hållbarhetsavdelningen gällande ny FÖP för Falkenbergs stad. Då Samrådet nu pågår och vår mark är utpekad i planen har jag av vår grupp markägare i Tröinge fått i uppdrag att inkomma med svar/synpunkter på Falkenberg kommuns förslag till ny FÖP.

Vår mark i Tröinge (Område 222 i ÖP) är markerad som ”Sammanhängande bostadsbebyggelse” vilket vi markägare ställer oss mycket positiva till. Detta ligger helt i linje med våra önskemål samt gällande ÖP.

Kommentar:

Noteras. Inga förändringar föreslås inför granskning.

10.2 Område Stålagård, del av Lindelycke 2021-07-14

Vi är två systrar som äger mark i Stafsinge (Stafsinge 9:19) och berörs av den fördjupade översiktsplanen inom området Stålagård. Vår pappa och farfar har brukat marken som vi för närvarande arrenderar ut till en släkting.

Vi ställer oss positiva till Falkenbergs kommuns långsiktiga utvecklingsstrategi att detta område kan utvecklas med ny bostadsbebyggelse.

Området är en boplats sedan långt tillbaka i historien, det finns en befintlig bebyggelsestruktur att knyta an till och bygga vidare på. Närhet till Falkenberg centrum och järnvägsstationen ger goda förutsättningar till hållbara transporter. Vackert naturlandskap ger möjlighet till rekreation för boende.

Vi anser att föreslagen markanvändningskarta för området Stålagård följer bra principer för långsiktig utveckling. Att utveckla ny bebyggelse kring befintlig bebyggelsestruktur, i direkt närhet till järnvägsstation och huvudleder, är ett hållbart sätt att utveckla odlingsmark och kulturlandskap med bibehållna kvaliteter och samtidigt skapa goda livsmiljöer.

Vi har dock följande synpunkter på föreslagen markanvändningskarta:



- A. Denna del av vår mark ligger på en stening höjd (Högen) och utgör idag åkermark och betesmark. Vi anser att detta område med fördel kan utvecklas för nya bostäder med lantliga kvaliteter, det utgör en naturlig förlängning och knyter an till befintlig bebyggelsestruktur. Bostäderna kan infogas i befintlig grönsstruktur som bevaras och tillgängliggörs i området. Möjlighet och närhet till småskalig odling kan integreras med bostäder och erbjuda unika, gröna livsmiljöer. Byggbarhet, naturvärden, landskapsbild, skyddsavstånd mm kan regleras som områdesbestämmelser alternativt prövas i detaljplaneskedet. Vi anser därför att område A ska inkluderas i markanvändningskartan som sammanhängande bostadsbebyggelse. Vi motsätter oss att den del av vår mark som idag utgör jordbruksmark/betesmark omvandlas till närströvområde.
- B. Vi anser att en bebyggelsestruktur längs båda sidor av Änghagavägen följer en logisk och naturlig bebyggelseutveckling. Därför vill vi föreslå att område B ska tillfogas i markanvändningskartan som sammanhängande bostadsbebyggelse för att möjliggöra en framtida bebyggelsestruktur längs båda sidor av vägen.
- C. Utökningen av verksamhetsområdet/industri längs E6/E20 och kring bergtälkten medför att befintliga och framtida boendekvaliteter såväl som rekreativa områden påverkas negativt. I samrådsförslaget är bergtälkten en del av industri/verksamhetsområdet. Detta står i konflikt med att bergtälkten endast har tillstånd att vara i bruk ytterligare 15 år. På 90-talet beviljades ett tillfälligt tillstånd för bergtälkten vid byggandet av E6 förbi Falkenberg. Det tillfälliga tillståndet har i omgångar förlängts. 2016 prövades ytterligare förlängning av tillståndet, detta möttes av stort motstånd av de närboende i området som överklagade beslutet. Tidigare har det utlovats att bergtälkten, när den är färdig använd om ca 15 år skulle omvandlas till en sjö och utgöra ett rekreativt element i närområdet.

- D. Med tanke på översiktsplanens långsiktiga perspektiv, 30 år, anser vi att bergtåkten skall inkluderas i det rekreativa området snarare än inkluderas i verksamhetsområdet. I översiktsplanen bör man även överväga hur en utökning av verksamhetsområdet kan komma att stå i konflikt med framtida bostäder och rekreation.

En av oss arbetar som arkitekt och har stor erfarenhet av bostadsutveckling, detaljplanering inom såväl stad som landsbygd och vi har ett stort engagemang för en hållbar utveckling av våra städer och samhällen.

Vår förhoppning och avsikt är att utveckla kvalitativa bostäder med hög social och ekologisk hållbarhet som en del i Falkenbergs framtida utveckling, på den mark som vi har en stark personlig koppling till och som ligger oss varmt om hjärtat.

Kommentar:

Beaktas

C: Bergtåkten tas ur verksamhetsområdet Lindelycke och markeras som grönsstruktur.

Noteras

B: En avvägning har genomförts i hur stor andel jordbruksmark som ska ianspråkta. Avvägningen har gjorts utifrån diskussioner med LRF. Område B ingår då inte i den mark som är utpekad för annat än jordbruksverksamhet.

A: Föreslås ligga kvar som grönsstruktur i den fördjupade översiktsplanen. Arbetsgruppen genomförde besiktning på platsen för att titta på arronderingen i området som helhet och fann då att vegetationen samt kulturhistoriska element, som exempelvis stengärdesgårdar utgör naturlig gräns för var områden för bebyggelse slutar och grönsstruktur tar vid.

10.3 Område Tröingedal 2021-07-19

Positivt att utveckla Tröingedal

Vi ställer oss bakom och uppmuntrar kommunens ambition att förtäta och knyta ihop Falkenberg långsiktigt och hållbart genom att utveckla bebyggelsen i Tröingedal. Området är naturligt att stadsförtäta genom sin position i staden. Kopplingen till stråk och kommunikationer är god och grannskapet med Tröingeberg gör fortsatt bostadsutveckling logisk. Tröingedal kan dessutom förena bebyggelse och gröna värden på ett extra kvalitativt sätt.

Tröingedal motsvarar väl Falkenbergs samlade målsättningar för stadsutveckling enligt vår bedömning, och vi önskar bidra till den utvecklingen.

Utöka den blågröna strukturen

Mötet mellan bebyggelsen och Ätran kan ytterligare utvecklas i linje med kommunens ambition att stärka området utmed, och norr om Ätran för att utgöra en aktiv del av den blågröna strukturen i Falkenberg. En breddad "bio-zon" längs med ån skulle ge plats för en grön korridor med naturmiljö, stråk och vistelseytor. Därmed erbjuds ett flertal ekosystemtjänster. Genom att addera vegetationstyper kan biotoper utvecklas samtidigt som naturen tillgängliggörs. Ett exempel på ekosystemtjänster är den befintliga mangelgraven som kopplas till bio-zonen eftersom den både bidrar till dagvatten hanteringen och samtidigt ger underlag till biologisk mångfald, såsom livsmiljö för groddjur och vattenväxter.

Det kan vidare handla om att såväl skapa fler nya miljöer för insekter, pollinering, fågelliv och fåltvilt, samtidigt som cykel- och gångstråk stärks och att miljöer för lek, idrott och naturvistelse tillförs. En del av det gröna aktivitetsstråket kan med fördel vara anknutet till hästsport.

Vi vill därför verka för att det blågröna stråket längs Ätran förlängs i nordöstlig riktning, jämfört med kartan på sidan 45 i planförslaget.

Ge fler invånare tillgång till Ätran

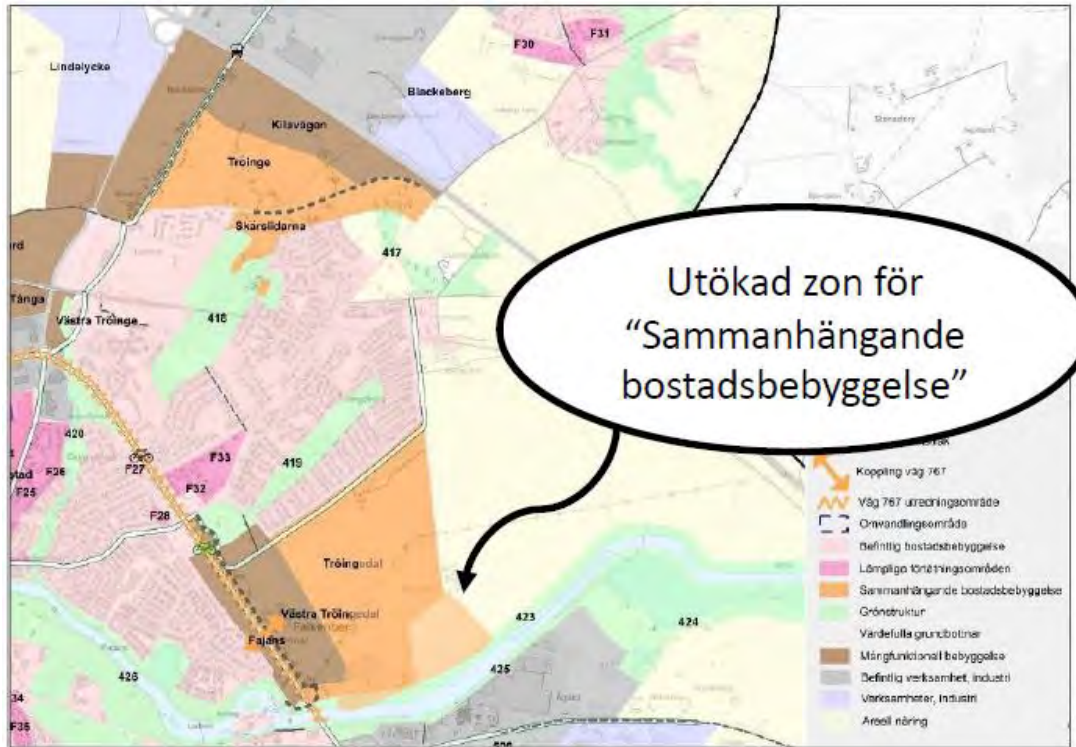
En utökad blågrön struktur längs med Ätran breddar den biologiska mångfalden längs med ån. Genom att förlänga strukturen kan också området norr om den bebyggas, längre i sydöstlig riktning än vad illustrationen på sidan 45 i planförslaget visar, se Bilaga 1. Hela stadsdelen kan då dra fördel av det utökade naturområdet längs med Ätran. Fler invånare kommer med andra ord få tillgång till ån, naturen och möjligheter att röra sig längs vattendraget: cyklande, promenerande, joggande och så vidare.

Ett långsträckt grönt rum kopplat till bebyggelsen skapas för de barn och ungdomar som växer upp i Tröingedal, ett rum för en mångfald av aktiviteter som utegym, sittplatser, bikupor, andra lärande utemiljöer med mera. Den gröna korridoren blir en mångsidig och uppskattad plats för människorna och befolkningsunderlaget skapar därmed potential för ett samlat och hållbart grepp om årummet.

Att utöka det blågröna stråket gör det alltså möjligt för stadsutvecklingen i Tröingedal att justeras något jämfört med vad planförslaget redovisar, och exploateringen gör i sin tur att den blågröna strukturen kan förverkligas.

Sammanfattande yttrande

- Som markägare ställer vi oss positiva till utvecklandet av stadsdelen Tröingedal
- Vi är positiva till bostadsbebyggelse på vår fastighet Tröinge 1:7
- Vi yrkar på att det föreslagna området för sammanhängande bostadsbebyggelse justeras i sydöstlig riktning och ansluter till den blågröna strukturen längs med Ätran



Se bilaga 1, fastigheten Tröinge 1:7

Kommentar:

Noteras. En avvägning av andel bevarad kontra exploaterad jordbruksmark har genomförts i samband med framtagandet av FÖPen. I samrådsskedet är drygt 60 ha utpekade för utveckling av mångfunktionell bebyggelse och sammanhängande bostadsbebyggelse. Här har det också vägt in att växa inifrån och ut. Vägen som använts som avgränsare utgör ett kulturhistoriskt element som har blivit en naturlig avgränsning av området för exploatering.

10.4 Område Lilla Hansagård samt Skrea 11:97 2021-07-20

Skrea 18:1; 2019-01-15 beslutade kommunstyrelsen, att ge kommunstyrelseförvaltningen i uppdrag att inleda ett planarbete för del av Skrea 18:1. Denna del var hela området mellan Strandvägen och Furulundsvägen. Enligt förslaget i FÖP-en är den södra delen borttagen och endast den norra delen av området är föreslaget som utbyggnadsområde för bostäder. Vi yrkar på att hela området, på vilket planbesked är lämnat, skall ingå och skall utpekats som utbyggnadsområde för bostäder och tillhörande verksamhet.

Ringsegårdsområdet; Positivt att förtätning kan ske, finns många luckor att fylla i.

Skrea 11:97; Marken öster om Marstensvägen är mager betesmark och är av igenväxande karaktär. Viss del av den marken anser vi skall planläggas för bostäder, så att marken kan utnyttjas på ett tillfredställande sätt. Att marken ligger för fädot är inte till gagn för någon. Infrastruktur i form av vägar och VA finns och skall naturligt utnyttjas. Vi yrkar på att del av Skrea 11:97 skall utpekats som utbyggnadsområde för bostäder



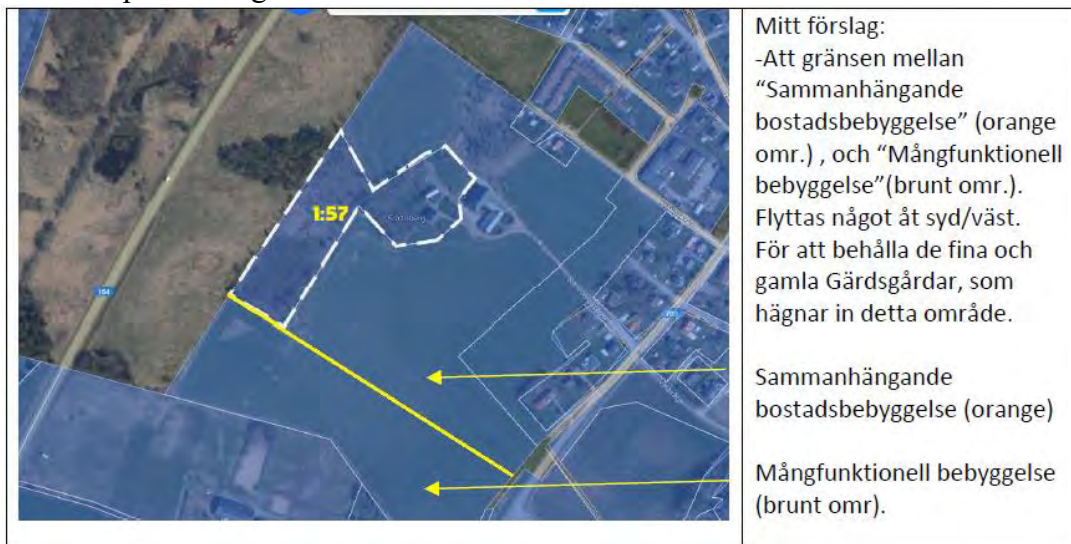
Kommentar:

Noteras. Det finns ett planuppdrag för del av Skrea 18:1. Lämpligt innehåll och avgränsning specificeras närmare i planarbetet. Det påverkar dock inte hur vi pekar ut området i FÖP. Området söder om Lilla Hansagård togs i samband med antagandet av Översiktsplan 2.0 bort för utbyggnad. Detta på grund av att det är utpekats som värdefull jordbruksmark. Dessutom är området riskutsatt för översvämning vid ett hundraårsregn inkluderat klimatförändring. ÖP 2.0 slår fast att "Byggande inom identifierade riskområden för översvämningar, höga flöden, erosion och skred bör i första hand helt undvikas."

Övriga synpunkter noteras.

10.5 Område Slätteberg 2021-07-20

Det ser i stora drag bra ut! Men, den gräns ni föreslagit mellan området för "Sammanhängande bostadsbebyggelse" (orangea omr.), och området "Mångfunktionell bebyggelse" (brunt markerade omr.). Bör flyttas något syd/väst. För att behålla de fina och gamla stengärdsgårdar, som hägnar in detta område, och som syns och förklaras på de bifogade bilderna.



Tomtbild



Kommentar:

Noteras. Gränsen är vald utifrån befintlig gräns för detaljplanelagd bebyggelse och ger ett naturligt avslut för den sammanhängande bostadsbebyggelsens övergång till mångfunktionell bebyggelse. Övergången mellan mångfunktionell bebyggelse och sammanhängande bostadsbebyggelse ska inte ses som en fast gräns utan kan komma att variera utifrån förutsättningar vid ett detaljplaneskede. Då kan man även hänsyn till exempelvis stengärdsgårdar och höjdskillnader.

10.6 Område Slätteberg 2021-07-20

Vi ställer oss frågande till kommunens angreppssätt kring utveckling av Vinbergs samhälle både på kort och lång sikt då det inte nyttjar de förutsättningar som finns i området på ett bra sätt. Som ni beskriver i ert förslag till fördjupad översiktsplan så finns det stora problem framför allt gällande buller från den väl trafikerade väg 154, ett problem som är svårt att lösa utan bullervallar eller hastighetsåtgärder på 154:an. Troligt scenario är också att man behöver ett väl tilltaget skyddsavstånd mellan 154:an och framtida bostäder. Vi ser även att det finns problematik i hur man vill att Vinbergs samhälle skall utvecklas i förhållande till områdets befintliga kärna, som vi anser med kommunens nuvarande förslag medför en försvagning av det som idag är den centrala delen av Vinberg, samt att man bör kunna nyttja befintlig infrastruktur på ett bättre sätt.

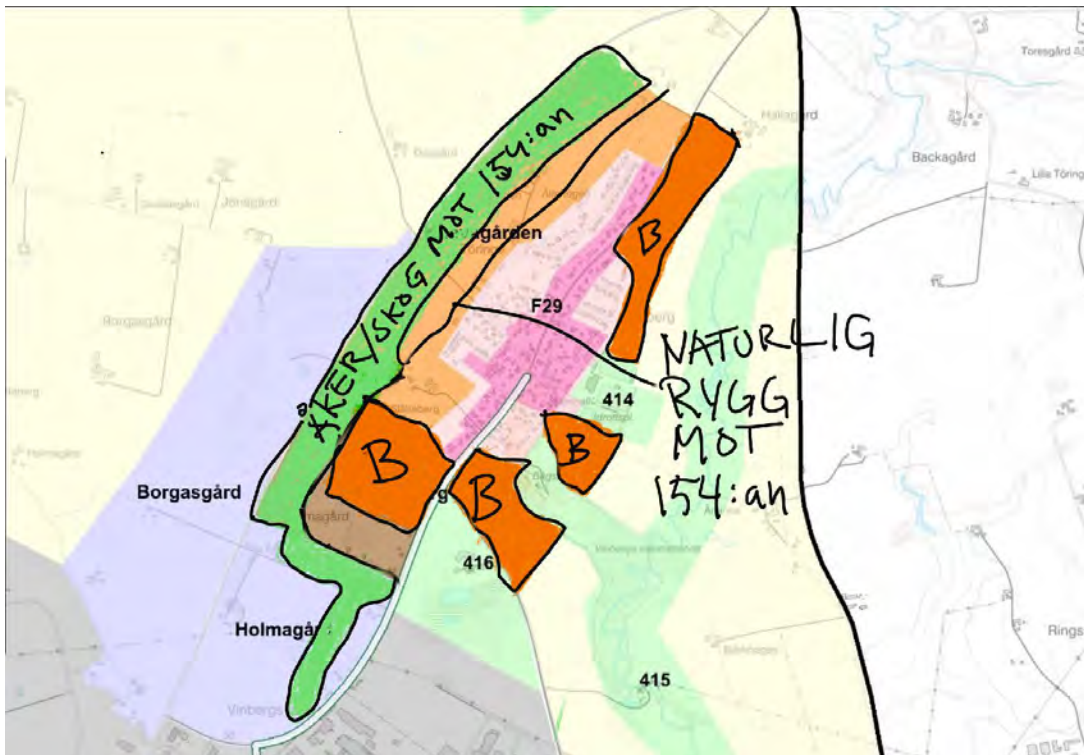
Gällande utvecklingen av Vinbergs samhälle bör man se på en möjlig hållbar utveckling både på kort och lång sikt. Kommunens förslag i dagsläget ger en väldigt begränsad möjlighet till utveckling på kort sikt med möjlighet till enstaka bebyggelse sporadiskt utspritt med förtätning. Vi ser att det hade varit ett bättre scenario att stärka Vinbergs befintliga kärna med att fortsatt utveckling längs med Falkenbergsvägen/Svenljungavägen (se bifogad bild). Detta hade medfört en möjlighet att utveckla Vinberg både i nordost- och sydväst-gående riktning och följa den befintliga strukturen som samhället har med möjlighet till större etableringar och samtidigt använda sig av befintlig infrastruktur så som el, vatten, avlopp, dagvatten, gång- & cykelvägar samt kollektivtrafik. Det hade även stärkt kärnan och gett ett bättre underlag för den befintliga servicen som i dagsläget finns lokaliserat i området samt ett underlag att till viss del kunna återskapa/utveckla den service som en gång fanns i området. Det finns även en naturlig rygg/markhöjning som skiljer Vinbergs samhälle från väg 154. Fortsätter man bygga på den sidan som samhället idag är placerat längs med Falkenbergsvägen/Svenljungavägen så får man en naturlig bullervall som gör att samhället går att utveckla i närtid utan större åtgärder. Vi anser även att det blir märkligt att området kring Holmagård benämns som multifunktionell bebyggelse då detta område i dagsläget framförallt består av ett antal enskilda bostadsfastigheter och att då särskilja detta mot resterande bostäder blir märkligt, det rimliga här hade varit att knyta ihop dessa bostäder med resterande Vinberg (se bif bild). Speciellt då ni beskriver multifunktionell bebyggelse med betoning på annan bebyggelse än bostäder.

Vi ser även att man i förslaget till översiktsplanen bör fundera över kvalitén på jordbruksmarken i området. Det finns delar av marken som inte håller så hög klass och den kan nyttjas för bostäder (ex delar av Slätteberg 1:33, se bif bild). Men exempelvis området kring Borgasgård där det planeras för industrier är i dagsläget jordbruksmark av väldigt hög klass så detta bör man noga väga in i förhållande till framtida industrimark.

Det är även viktigt att säkerställa de grönområden som i dagsläget finns och nyttjas. Slingan, området kring Vinbergs naturreservat och Vinån är viktiga och kan göras tillgängliga/skyddas.

Det finns ett stort intresse av att bo i Vinberg vilket markägarna har blivit varse då kontakt tagits på flera håll från intresserade.

De flesta vill bo i anslutning mot de gröna delarna och Slingan där de får tillgång till natur och slipper buller från väg 154:a. Att bibehålla befintlig åkermark/skogsområden i direkt anslutning mot 154:an bör även vara en prioritet för att underlätta framtida exploatering (naturlig bullerskärm) och behålla den skog som redan finns samt större sammanhängande jordbruksområden. I den bifogade bilden så redovisas exempel på hur Vinbergs samhälle kan utvecklas, där man nyttjar de förutsättningar som finns i dagsläget och bygger vidare med bostadsområden på de områden som är sammankopplade med befintlig bebyggelse. Detta knyter ihop samhället från dess centrum i närheten av Idrottsplatsen och Vinbergslantmanna. Här fanns det tidigare postkontor, affär osv. som i framtiden åter kan få underlag att återuppstå. Vi ställer oss positiva till utvecklingen och ser möjlighet till att samhället åter blomstrar. Vår släkt har bott i området sen minst 1700-talet så vi är gärna med och för dialog för utveckling av Vinbergs samhälle och kan bistå både med historik och kunskap kring området samt de förutsättningar som finns där. Att utveckling skulle ske på vår mark ser vi inte något problem då det medför god utveckling för Vinbergs samhälle i stort.



Kommentar:

Noteras. Tack för ett innovativt förslag. Den skyddszon som pekats ut mot väg 154 ingår i området för sammanhängande bostadsbebyggelse i liggande förslag. Det innebär att en grön skyddszon likt den i förslaget kan komma att inrymmas i det orangea området.

Jordbruksmarken mot Vinån förslås inte för bebyggelse för att den är värdefull jordbruksmark, med större sammanhängande områden på den östra sidan än vad man har på den västra sidan av Vinberg. Det är också med hänsyn till de vattenskyddsområde som finns utpekade längs Vinån.

10.7 Område öster om Tröingedal 2021-07-20

I enlighet med telefonsamtal vill jag med detta epostmeddelande och bifogad pdf-fil, redigerat material upprättat av Contektion AB, tydliggöra fördelarna med att utöver kommunens förslag till utveckling komplettera med ett område som sträcker sig öster ut på min fastighet och öster om nuvarande förslag till utvecklingsområde för bostäder på Falkenberg Tröinge 1:2.

Området framgår i bifogad pdf-fil, bilaga 10.7.

Området som kan omfatta upp till ca 34 hektar är i huvudsak beläget på torr, stenbunden mark med närhet till berggrund i de delar som kan ses som en östlig förlängning av befintlig kvartersmark på sydslutningen av Tröingeberg.

Byggnation kan ske med väldigt låga insatser av markarbeten och utan pålning, dvs mycket förbilligande omständigheter för bostadsbyggnation.

Kontinuerligt gjorda markkarteringar av objektiv rådgivning inom växtodling ger vid handen att områdets egenskaper är torrkänsligt med grusig/stening jordart innebärande lägre produktion än slätten söder om Tröingeberg.

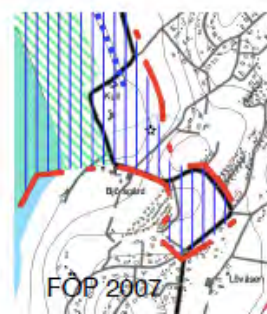


Kommentar:

***Noteras.** Generellt är större sammanhängande jordbruksmarksområden värdefulla. En avvägning av andel bevarad kontra exploaterad jordbruksmark har genomförts i samband med framtagandet av FÖPen. I samrådsskedet är drygt 60 ha utpekad för utveckling av mångfunktionell bebyggelse och sammanhängande bostadsbebyggelse. Den fördjupade översiktsplanen (FÖPen) är också utformad enligt principen att växa inifrån och ut, varför områdets västra del (väster om vägen till Ålyckan) ingår i området Tröingedal. Området öster om vägen till Ålyckan och Åtran föreslås därför inte vara aktuell för en utbyggnad inom tidsramen för denna FÖP.*

10.8 Område Boberg 8:27 2021-07-30

FÖP Falkenberg Centrum Samt byggplaneförslag Boberg 8:27 synpunkter och äskande



1. Förutsättningar:

- 1.1. Giltig FÖP Fbg Centrum är tagen 2007 och har området del av Boberg 8:27 som en avsnörpning in i FÖP Södra Kusten.
 - 1.1.1. Denna avsnörpning är där upptagen som "Riksintresse för friluftslivet".
- 1.2. Giltig FÖP Södra Kusten tagen 2020 har inte tagit med denna avsnörpning.
 - 1.2.1. Nytt på denna FÖP är att områden öster om Boberg 8:27 är avsatt som ev framtida bebyggelse.
- 1.3. Förslag till ny FÖP Centrum har tagit bort denna avsnörpning.
- 1.4. Delar av Boberg 8:27 kommer härefter inte att ingå i någon FÖP.
- 1.5. På min fråga till kommunen varför det blir så svarar Sofia Hedberg Broberg, Översiktsplanerare på kommunen, att det inte finns en medveten tanke på detta och att det är ett politiskt beslut att lämna delar av Boberg 8:27 utanför.



2. En ny byggplan för delar av Boberg 8:27

- 2.1. Håller på att tas fram och varit framtagen för förslag 2 gånger och i strid mot gällande FÖP Centrum.
 - 2.1.1. Då gällande FÖP Centrum hade området som **riksintresse för friluftslivet** och FÖP södra kusten har 2020 i sin beskrivning angett ev framtida bebyggelse öster om.
- 2.2. Norconsult tog fram en utredning om dagvatten mars 2017.
 - 2.2.1. Det finns ingen uppdragsbeskrivning på Norconsults uppdrag mer än att man har ett förslag att bebygga området Boberg 8:27 och man har första utkastet till byggplan till grund för utredningen. Inget om FÖP Södra Kusten av 2020.
 - 2.2.2. Med utgång från resultatet av utredningen kan antas att uppdraget är att kalkylera dagvattenavrinningen som genereras av **bara detta området** - allt annat oförändrat och inget om dagens funktion som vattenuppsamlingsområde.
 - 2.2.3. Utredningen gjordes för 5 år sedan och miljö- och klimatkussionen har förändrats radikalt sedan dess.



3. Några synpunkter på dagvattenutredningen Boberg 8:27.

- 3.1. Områdets benämns ibland äng och ibland åker.
- 3.2. Man nämner mycket om dränering från området och bara lite om det upptagningsområde som kommer till området. Man behandlar det som om att det skall vara oförändrat men samtidigt har man i FÖP Södra Kusten föreslagit bebyggning av området inåt landet från området vilket också är avvattningsområde till Boberg 8:27. Bebyggs dessa ändras förutsättningarna radikalt. Inga beräkningar av vad det kommer att föranleda i framtiden finns med i utredningen av förklarliga skäl eftersom man antog i utredningen att det kommer att vara som det är.
- 3.3. I beräkningen av vad det kommer att bli har man tagit hänsyn till det första förslaget till byggplan för området. I det senare förslaget har man utökat byggarealen.
- 3.4. I sina antagande av vad området i utbyggt skick kommer att producera i dagvatten har man räknat på husytan och att man kommer att ha genomsläpplig ytbeläggning på garageuppfarter mm.
- 3.5. Husytan kommer att utökas mycket med Attefallshus och Friggebodar samt tak över uteplatser. Vidare kommer biluppställningsplatser antingen att asfalteras eller plattläggas (eller göras till carport) så nästan halva delen av respektive tomt kommer att vara hårda ytor.
- 3.6. Även om uppställningsplatserna kommer att bestå av grus el dyl så kommer inte marken att kunna ta emot så mycket vatten utan det kommer att dräneras bort snabbt.
 - 3.6.1. De beräkningar man gjort på hur mycket som är hårdlagd yta på berörda området och på framtida bebyggelse inland) måste beräknas om till det nya förslaget och då ta med det jag räknat upp ovan.
- 3.7. Idag ligger området som en gryta men denna åkermark kan dels samla upp mycket vatten i marken och även om ca 1 ha av marken kan hålla 1 meter vatten över marken så blir det förutom vad marken kan hålla cirka 10 000 m3 vatten ovan mark innan arrendetomterna översvämmas.
 - 3.7.1. **Man har idag en miljövänlig översvämningsdam med filtrering och utan behov av pumpstation innan vattnet når havet** oavsett vad man bebygger åt inlandet till.
- 3.8. Det är så marken har fungerat idag. Därför har inte arrendeområdet nedanför blivit översvämmat. Om det blir översvämning så kommer det i första hand att drabba de lägst liggande husen i arrendeområdet och de ligger på torpargrund vilket i så fall kommer att ge stora skador på dessa hus.
- 3.9. Om man ändrar på funktionen av översvämningsområde så måste man informera husen nedanför så att de kan förändra sina försäkringsvillkor och att de även informerar sina försäkringsbolaget om de nya riskerna.
- 3.10. Kontentan är att man har räknat med vad området producerar i dagvatten men inte tagit bort vad marken idag kan hålla av detta och den funktionen på marken kommer att försvinna.
- 3.11. Om man vill kompensera för detta genom att göra en stor kulvert direkt ut i havet så måste man utreda vilken **miljöpåverkan** detta kan ha på havet.
- 3.12. I utredningen tas upp ansvar för dagvattenanläggningen men bara ansvar för skötsel. Det **ekonomiska ansvaret** för när/om det blir en översvämning av området (inklusive arrendeområdet där vissa delar kommer beröras först och mest) måste anges. Om det beror på att föreningen inte skött sitt såsom att vissa diken skall grävas om vart 15e år, eller det



beror på att dikesskötsel och kulverten via Björsgård fallerar eller om kommunen uträkning är fel så kommer försäkringsbolagen att gå efter deras ansvar. Det bör alla vara på det klara med.

- 3.13. I utredningen föreslår man att dammar kommer att behålla överflödesvatten till 2400m³ och dikena längs vägarna till 250m³. Detta skall sättas mot att området idag kan ta emot 5ha åkermark vilket jag uppskattar till 25 000m³ samt att ca 1 ha kan översvämmas till 1 m vilket ger ytterligare 10 000m³. Därför har arrendehusen aldrig översvämmats trots att de lägst liggande delarna av är vattensjukt stor delen av året.
- 3.14. Att man sen vill kompensera det genom att höja tomtmarken för vissa tomter kommer bara att göra det värre för arrendeområdet nedanför och här har inte gjorts någon konsekvensutredning.
 - 3.14.1. Att man i utredningen räknar med att höja vissa tomter för översvämningsrisk illustrerar denna risk för översvämningar.
- 3.15. Vidare har man föreslagit pumpstation men den fungerar bara om det finns el.
- 3.16. Hela utredningen bygger på normaldagar och knappt det.

3.17. "Risk för liv"

- 3.17.1. Bör finnas med i beräkningarna då det bl a kan bli översvämningar av lägre delarna av Marstensvägen öster om området samt Lyckevägen och ner över arrendeområdet vilket kan göra att t ex ambulans inte kan komma fram utan lång omväg.

4. Varför sker nu detta?

- 4.1. Jo för att berörda området tillhörde FÖP Centrum av oklar anledning och området intill tillhör FÖP Södra Kusten och nu vill man dessutom att delar av området Boberg 8:27 inte skall tillhöra något av FÖP-erna.

5. Åskande:

- 5.1. Lägg in Boberg 8:27 i FÖP Södra Kusten **samtidigt** som den nya FÖP Centrum tas.
 - 5.1.1. Behåll markeringen som Riksintresse för friluftslivet
 - 5.1.1.1. Speciellt om det kommer att bebyggas inåt landet.
- 5.2. Gör om hela konsekvensberäkningen och miljöbeskrivningen på föreslagen bebyggelse i området både vad gäller dagvatten men även vad gäller kollektivtrafik, vägar, GC-väg, skolor mm
- 5.3. Innan förslag till byggplan för Boberg 8:27 görs - gör först enligt ovan och om man därefter går vidare med planen så gör om dagvattenutredningen då den bygger på gamla fakta.
 - 5.3.1. Görs ingen ny byggplan för Boberg 8:27 utan den bibehålles som nu som **miljömässig och utan behov av el fungerande översvämningsdamm** samt kvar som Riksintresse för friluftslivet så behövs ingen ny dagvattenutredning för området.

Kommentar:

Beaktas.

Området för Boberg 8:27 föreslås föras över från den fördjupade översiktsplanen för centralortsområdet till den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad och markeras som sammanhängande bostadsbebyggelse.

10.9 Område Kullagård 2021-08-23

Jag äger två jordbruksfastigheter i Skrea varav en är Skrea 2:5, Kullagård. Enligt den fördjupade översiktsplanen står det att området förslås som skoltomt alternativt bostäder. Detta tycker jag så klart inte alls är lämpligt.

- Min gård flyttades aldrig ut vid laga skifte som genomfördes i Skrea år 1860. Den har troligen legat på samma plats sedan senmedeltid. Kanske ännu längre. Alltså före Gustav Vasa blev kung i Sverige. Den bildar tillsammans med kyrkan det som vi kallar för Skrea kyrkby. Flera gårdar har försvunnit i Skrea bl.a. gården Dammet som låg intill kyrkan. Även den låg på samma plats redan innan laga skifte. Det är därför viktigt att värdera det som fortfarande finns kvar av Skrea kyrkby. Skrea bysamfällighet skriver i sina synpunkter angående den fördjupade översiktsplanen "instängningseffekten" som uppstår på Skrea 23:58 m fl riskerar att kraftigt förstärkas om ytterligare exploatering tillåts strax sydväst därom, enligt förslaget i den fördjupade översiktsplanen. Den "sammanshängande bostadsbebyggelsen" som föreslås skulle här för första gången hamna i direkt anslutning till den landskaphistoriskt värdefulla och centrala inägomiljön med kyrka, landsväg och jordbruksbebyggelse i det öppna odlingslandskapet." Hur ska eventuell ny bebyggelse anpassas så att den smälter in i befintligt jordbrukslandskap? Har Falkenbergs kommun gjort en kulturmiljöutredning?
- En del av den mark som är inritad för bebyggelse är värdefull ängsmark. Det finns inte mycket ängsmark kvar varken i Falkenbergs kommun eller i Sverige. Det är därför viktigt att bevara detta. Här finns bl.a. slåttergubbe, blå-grönt mannagräs och salamander. Ängsmarken och dess rödlistade växter kommer bara att finnas kvar så länge marken betas av djur. Just den här ängsmarken ligger som en mjuk övergång mellan befintlig bebyggelse och det gamla öppna jordbrukslandskapet. Djuren drar även till sig insekter som är viktigt för bl.a. fåglar. Vi vet alla att antalet insekter och fåglar har minskat de senaste åren. Med bebyggelse kommer den biologiska mångfalden att utarmas ännu mer. Länsstyrelsen har påbörjat inventering av ängsmarken.
- 2018 prisades Falkenberg av White guide till "Årets värd en resa". Falkenbergs kommun har uttalat att vi ska fortsätta satsa på mat. En del av detta är Falkenbergs skafferier där producenter och restauranger m.fl. inom kommunen samarbetar. Falkenbergs skafferier har satt Falkenberg på kartan som en matdestination. Besökarna vill komma ut på landet och träffa producenterna i sin naturliga miljö. Flera medlemmar i Falkenbergs skafferier bor och har verksamhet i Skrea, Skrea Ost, Prostens pizza och Skrea Matbruk. Om den fördjupade översiktsplanen blir verklighet ser vi med stor oro att dessa verksamheter kommer att försvinna. Vem vill t.ex. besöka ett gårdsmejeri som ligger i ett bostads-/skolorråde och djuren finns bara på foton? Jag ser med stor oro att mitt företag kommer att försvinna den dagen marken runt omkring exploateras. Det öppna landskapet måste bevaras så att gårdsbutikerna syns. Gårdsbutikerna är även viktiga för mjölkproduktionen på granngården intill ska vara lönsam. Vi säljer ost till restauranger, kafeer och gårdsbutiker i stora delar av Halland. Storytelling är en del av marknadsföringen av våra matföretag. Tänk när besökarna får höra att min gård har funnits på samma ställe i flera hundra år. Lämningar efter kommunisternas boställe syns fortfarande tydligt i Lisa Lemkes trädgård och att där det växer fullt med brännässlor låg antagligen gödselstacken.

- I den fördjupade översiktsplanen står det att en del jordbruksmark ska bebyggas med bostäder. Att bebygga jordbruksmark är ett hot mot den lokala livsmedelsproduktionen. Vi ser mer och mer idag hur många som vill handla lokala produkter. I Skrea by har en 36-årig lantbrukare precis tagit över jordbruket från sina föräldrar. Att bebyggelsen kommer närmre och närmre hans gård och de granngårdar som han arrenderar i sin helhet eller till viss del är inte bra. Det kommer med stor sannolikhet att bli konflikter mellan jordbruk och nyinflyttade som vill komma ut på landsbygden men fattar inte vad det innebär förrän doften av gödsel sprider sig över landlandskapet på våren. Eller huset är fullt av flugor.
- Åkermarken behövs till dels KRAV- godkänd odling för arrendator som levererar mjölk till min osttillverkning, dels för att hålla mina får, utegrisar och höns med foder. Tupp genererar högt ljud och kan precis som övriga djur förbjudas inom eller intill detaljplan om bebyggelsen kommer för tätt inpå.
- Hur är det tänkt dagvattnet från ny bebyggelse i Skrea ska tas om hand? I den fördjupade översiktsplanen står det bara om Lilla Hansagård men det gäller ju för hela Skrea samhälle. Allt vatten ska ut i havet via Ringsegård där det redan idag är problem. Dagvatten är förorenat. Byggnation på min åkermark skulle avsevärt försämra kvarvarande åkermark och göra marken vattensjuk. Detta kan även innebära fuktproblem för byggnader på marken.
- Som tidigare nämnts har jag har får, höns och utegrisar. Kött och ägg från dessa säljs i gårdsbutiken. Utegrisar genererar allergi, flugor och lukt vilket kräver ett skyddsavstånd på ca 500 m till skola och bostäder.
- På min mark har genom åren dragits väldigt många ledningar för vatten, avlopp, dagvatten, tele, el och fiber. Jag har även tillåtit mina grannar dra ledningar till sina fastigheter över min mark. Detta skulle ge stora problem vid byggnation.
- Intill mina marker finns vattentäkt för Carlsberg som idag saknar skyddsområde. Det är viktigt att värna om grundvattentäkten och undvika byggnation innan skyddsområdet är klart.
- På senare år har intresset för regenerativt jordbruk ökat och något jag är väldigt intresserad av att genomföra med hjälp av en yngre generation. Att ha ett hot om en eventuell tvångsinlösen av min mark gör att det inte är roligt att investera och utveckla mitt företag.
- Angående kyrkbyn med sina gårdar och odlingslandskapet så hänvisar jag till Skrea bysamfällighets synpunkter på den Fördjupade översiktsplanen.

Kommentar:

Noteras.

Tack för all värdefull historisk information och dina synpunkter. Skrea kyrkbys historia, innebär att platsen bör utvecklas med varsamhet. Det innebär att för Skrea kyrkbyområde har inte många områden för exploatering pekats ut.

Om vi inte ska bygga ett samhälle som bygger på att vi måste transportera oss till all service, så krävs dock att områden för service pekas ut. Framför allt samhällelig service som skola, vård och omsorg. Kullagård föreslås kvarstå som alternativ skoltomt men inte för bostäder. Vad det gäller tvångsinlösen av mark är detta något som är ytterst sällan förekommande. Utpekandet av mark bygger på att markägare ska vilja vara med och utveckla samhället, i detta fall Skrea kyrkby.

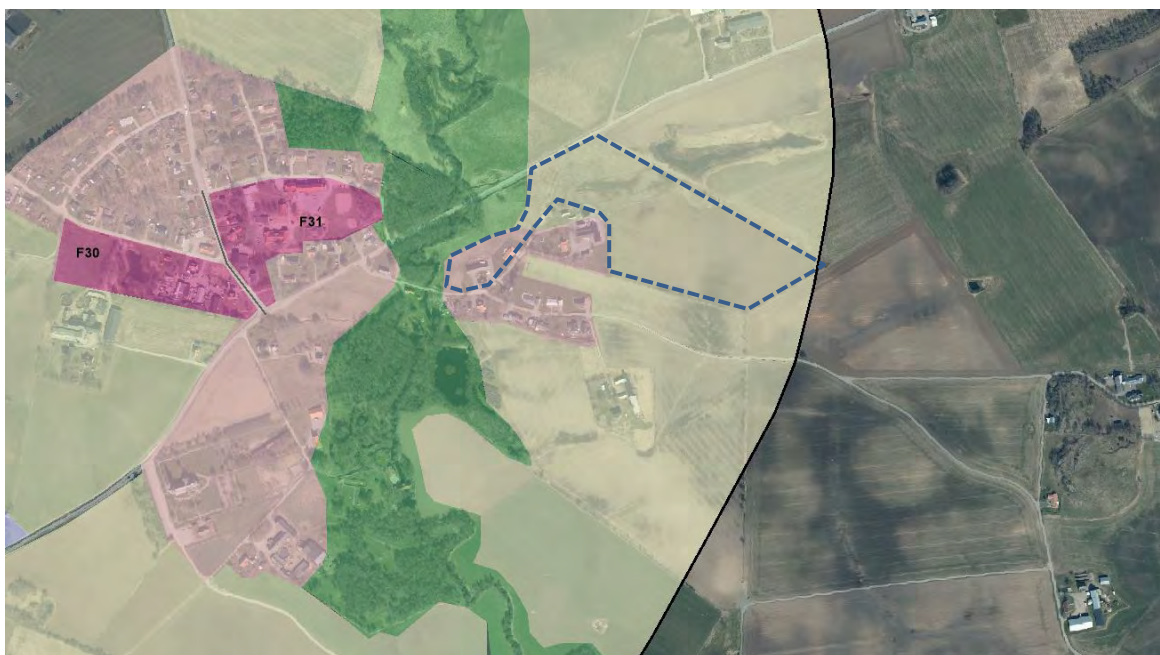
Angående exploatering av jordbruksmark så har i Skrea bebyggelsen i denna FÖP starkt hållits tillbaka till förmån för brukande av jordbruksmark.

Dagvatten en är fråga som kommer att behöva behandlas först på en mer övergripande nivå i form av så kallade strukturplaner för att sedan hanteras mer detaljerat vid detaljplaneläggning.

Vad det gäller information om lukt, flugor, ledningsdragningar och vattentäkt noteras informationen. Avrinningskartan visar på att området Kullagård inte har avrinning mot vattentäkten utan mot Ringesgård.

10.10 Område Jonstorp 7:3 2021-08-23

Under våren hade vi besök av Kommunalrådet Per Svensson och vi gick igenom marken och våra önskemål han tyckte det var bra och han skulle meddela er med tanke på klimatförändringarna så ligger denna mark högre än omgivningarna så det skulle passa bra med husbebyggelse där och dom kontakter vi haft med länsstyrelsen skulle det vara bra med en stor damm som tar hand om dagvatten och minskar trycket på fosfor o Kalium Vi tycker att man skall införliva fastigheten Jonstorp 7:3 till befintlig bostadsbebyggelse i den nya FÖP:en som lämplig mark för framtida bostadsbebyggelse/förtätningsområde Området skulle främja möjligheten för Vinbergs Kyrkby att varsamt växa/ förtätas och man skulle kunna erbjuda bostadsmark med lantligt läge och med större tomtarealer, som idag efterfrågas allt mer. Området ligger dessutom i direkt anslutning till befintlig bostadsbebyggelse vilket borde för enkla nödvändiga investeringar i infrastruktur, kommunikationer mm.



Kommentar:

Noteras. För marken har tidigare sökts planbesked som fick avslag med motiveringen att det är ett större sammanhängande jordbruksområde. Dessutom bygger den fördjupade översiktsplanen på att växa inifrån och ut, vilket innebär att det finns centrala delar av Vinbergs kyrkby där förtätning bör ske först innan jordbruksmark tas i anspråk.

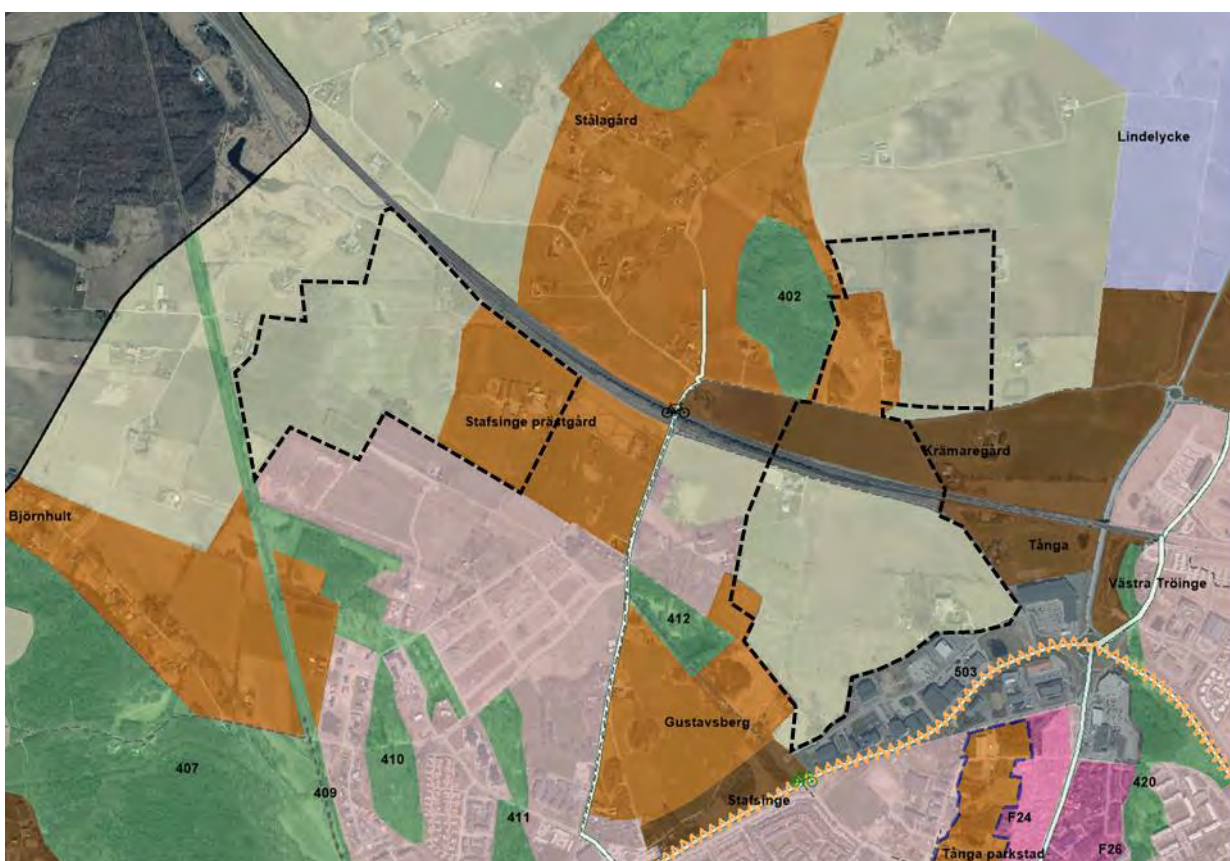
10.11 Område Stafsinge prästgård 7:3 2021-08-23

Kan notera att man planerar sammanhängande bostadsbebyggelse på min gård i Stafsinge (där min bostad samt animalieproduktion finns) men inte alls på marken som bruka.

Detta kan tyckas märkligt i avseende:

1. Avståndet till centrala Falkenberg.
2. Möjligheten att bedriva jordbruk på kvarvarande "svag" jordbruksmark utan animalieproduktion.

Av karta Stafsinge kan jag konstatera att större del av min mark är utlagd som areal näring. Lite märkligt kan tyckas då det är den mest centrala obebyggda mark nära Falkenbergs centrum. Gården drivs numera av min son Roger Olsson, Stafsinge Gård och kan av kartan utläsa att hans areal delvis är planerad som bostadsbebyggelse. Inom denna plan ligger således hans gårdscenta med stor animalieproduktion (grisar). Med detta vill jag påpeka att allt eller inget gäller för planläggning av ovanstående arealer.



Kommentar:

Noteras och beaktas delvis då området Stafsinge prästgård minskas till halva utbredningen.

10.12 Hela Falkenbergs stad 2021-08-23

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.

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?

Ni bygger bostäder på fina åkermarker där vi lantbrukare försöker odla foder till våra djur och livsmedel till befolkningen så vi alla kan överleva och vara självförsörjande, men det tänker ni inte på.

Kommentar:

Noteras. Tack för din synpunkt. Områdena som pekas ut har tagits fram i dialog med LRF. Principen i den fördjupade översiktsplanen har varit att växa inifrån och ut samt att skapa en sammanhängande bebyggelse. Detta handlar dels om att minska transporterna men också för att undvika stadsutbredning vilket har en stor inverkan på ianspråktagandet av värdefull jordbruksmark. Kommunen har dock svårt att utvecklas på jordbruksmark som kommunen inte själv äger utan detta kräver samverkan med markägare.

11. PRIVATPERSONER

11.1 2021-05-17

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?

Jag tycker att övergången från industri till fastigheter är för nära vartannat. Något grön område i mellan hade varit att föredra. Specifikt mellan Vinberg>Slätteberg>Holmagård.

Kommentar:

Noteras.

Områden för grönstruktur är inkluderat i områdena vilket innebär att detta kommer att tillgodose vid planläggning. Falkenbergs kommun kommer också att följa upp den fördjupade översiktsplanen med en grönstrukturplan där detta kommer att illustreras.

11.2 2021-05-17

Vilket område tycker du till om?

Stafsinge

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?

Bor nu på landet och vill göra det i fortsättningen också. Det vill säga att vi inte vill ha fler grannar närmare oss. Hoppas på att förändringar inte görs förrän jag är så gammal så att jag ändå inte bor kvar... Det som vi däremot önskar är bättre cykelvägar som förbinder Stafsinge med stadskärnan och tågstationen. Även cykelväg mellan Stafsinge och Skogstorp önskas, då barnen som går i Skogstorpsskolan behöver ha en säkrare väg till sin skola än vad som finns i dagsläget.

Kommentar:

Noteras.

Kommunens uttalade mål är att "Växa för en hållbar framtid". Det innebär att vi måste bereda plats för att fler människor ska kunna bo och verka. I ett första skede handlar det om att förtäta redan bebyggda områden på ett sådant sätt att där fortfarande ska vara attraktivt att bo. I ett andra skede behöver vi bereda plats på ny mark. Stafsinge är ett område som ligger förhållandevis stadsnära och binder ihop staden med Skogstorp varför det är positivt att utveckla Stafsinge.

För att skapa bättre kopplingar till järnvägsstationen för gång- och cykeltrafikanter föreslås i den fördjupade översiktsplanen en koppling som går längs med Stafsvägen. Gång- och cykelvägen som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen längs Stafsvägen övergår i Skogstorp till Stafsvägen kyrkväg och skapar därmed en koppling till bland annat Skogstorpsskolan.

11.3 2021-05-17

Låååångt och intressant skrift med tankar 30 år framåt. Försökte hitta om kollektivtransporter, men va väl inte så duktig. I vart fall tycker jag man kan ta med/utreda att använda bef järnvägsspår till självkörande skyttlar från ex Långås ner till Heberg /Slöinge. Sen kunde man ha mindre anslutningsskyttlar elektrifierade på egna körbanor fram till Spåren. Många av våra bostadsområden ligger idag på gångavstånd till befintliga spår.

Bra att fundamentet i Ätran finns. Ger ju fantasin fritt spelrum till bra bro-idéer. Sen kanske man tidigt ska styra upp HUR ev byggnader runt våra infartsvägar ska se ut, så man slipper dessa svarta lådor överallt. Vissa städer i Sverige har ju bra/snygga arkitektoniskt mer tilltalande fasadutförande än vad Falkenberg visar upp idag. Ytor runt rondeller och infartsvägar bör ju ges rejäla utrymme så man slipper att trafik som nu vid vissa tillfällen köar upp på motorvägen. Alla rondeller måste kunna förberedas för att få en höger svängande fil. Skulle spara mycket utsläpp så länge inte alla kör elfordon. Ingen bra lösning idag i Tångarondellen, tidsfråga innan "lådorna" rasar ner där. Är ju idag mycket trafik vid vissa tider, hur kan det då se ut om 30 år. Slipper jag som väl är att uppleva. MEN vore bra om ngn tänker till. Hoppas jag satt lite frö. Har ju som syns bara koncentrerat på ngt som är väldigt bra att ha med oavsett var och hur mycket man expanderar och växer.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. I den fördjupade översiktsplanen har ett antal linjer för kollektivtrafik föreslagits. Dessa bygger på en utredning som har gjorts i samband med den fördjupade översiktsplanen (finns under "bakgrundsmaterial till förslaget" på vaxer.falkenberg.se). För att det ska bli verkligheten krävs ytterligare utredningar och dialog med Hallandstrafiken.

Gällande trafikfrågorna i övrigt så är det ett område som genomgår snabb förändring. Självklart ska vi ha framkomlighet på våra vägar, samtidigt ser vi hur en utbyggnad av vägar leder till en inducerad trafikfråga vilket innebär att utbyggnader av trafiksystemet resulterar i ökad trafik. Ett ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen har därmed varit att prioritera de hållbara transporterna, dvs. gång- cykel och kollektivtrafik.

Gestaltning är givetvis en viktig aspekt vid all nybebyggelse. Precis som du nämner ser vi det som viktigt att bebyggelsen vid infartsvägarna utformas med hänsyn till omgivningen och med en tilltalande gestaltning.

11.4 2021-05-18

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.

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?

Inga gångvägar och smala vägar i LillaHansagård gör att inga fler bostäder bör byggas innan detta ses över. Bara en tidsfråga innan något barn blir påkört och dör!!!.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Tillgången på cykelvägar är något som kontinuerligt behöver ses över. Då Ringsegård är en vägförening råder inte kommunen över utbyggnaden av cykelvägar i området. I ett befintligt område som förvaltas av en vägförening/samfällighet kan kommunen inte heller säga åt en förening att den ska iordningställa en cykelväg.

11.5 2021-05-18

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?

Att föreslå en skola på Södra Lyckan, som förmodligen är bland de mest attraktiva platserna i kommunen är minst sagt märkligt. Där skall läggas bostäder om det överhuvudtaget skall bebyggas.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. När staden växer med bostäder krävs även en utveckling av service. Skolan är en "arbetsplats" för kommande generationer och även dessa, förutom bostäder, bör ligga i attraktiva lägen. Med hänsyn till upptagningsområdet har man ansett att detta är en lämplig placering av skola.

11.6 2021-05-20

*Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm*

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 tragiskt att låsa fast ett så fullt och dåligt utnyttjat verksamhetsområde i bästa bostadsläge där det lätt hade gått att få fler invånare till Falkenberg. Tänker främst på de 12 nästan 100 m långa plåtlador som uppförts nordväst om industrivägen. Här skulle bostäder få tillkomma ihop med verksamheter som kan samlokaliseras möjligtvis. Istället för att bygga bostäder på relativt central mark nära havet som i princip är omöjlig att få till idag med de stränga strandskyddsregler som finns. Verksamheter bör ju istället förläggas skärmande utmed trafikleder tex upp mot gamla E6 och E6. Även om det ligger utanför är det fruktansvärt att inte bättre värna Falkenbergs varumärke, havet med obruten horisont när 3-4 vindkraftparker med många >100 vindkraftverk lika höga som Eiffeltornet planeras på fiskerika platser utmed kusten. Nattetid kommer de stroboskopiska ljusen att bli enorma ljusstörningar. Usch och fy!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Att etablera bostäder i Smedjeholmsområdet är idag inte genomförbart med tanke på att det i området finns etablerade verksamheter som bullrar och har en större mängd transporter till sin verksamhet.

11.7 2021-05-21

Angående Strandhaga. Min synpunkt är att det området kring mig samt det strax norrut vid strandhaga och Kroka ej bör exploateras. Detta är en oas och som känns som landet, en idyll, trots närhet till staden. Inom detta område finns det också en mycket stor fritidsverksamhet där flertalet gårdar har bla hästar. Hästarna betar och håller marken öppen, hästverksamheten är en viktig fritidsverksamhet där ffa gamla och unga kvinnor är engagerade. Dessa marker som nu markeras orange på kartan och som man ev öppnar för exploatering är marker som vi rider och promenerar på. Härligt hagmark, åker och öppet landskap som många personer i Skogstorp utnyttjar som sitt strövområde. Visst, bebyggelse måste finnas, men glöm inte bort de viktiga små områdena som vi har nu till rekreation och djurverksamhet. Industriområdet har vuxit tätt in på Skogstorp och nu rider vi bland industribyggnader och jättelika föråld. Falkenberg sa en gång i tiden att man var en hästkommun, låt det gälla fortfarande och viktigt att det gäller även norr om staden. Om man inventerar hästnäringen från Skogstorp mot Morup så finns det en mkt stor del av gårdar där hästnäring bedrivs, både för privat bruk och som näringsverksamhet, denna typ av näring behöver strövområden och mark att vistas på. Var rädd om de få grönområden som finns, tänk på att många har som sin rekreation att promenera och rida och vistas ute i naturen.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Kommunen ser att Strandhaga har ett värde som attraktivt bostadsområde och i ett långt perspektiv en utbyggnad av Skogstorp. Privata markägare har rådighet över sin mark varför utvecklingen i området är avhängig viljan hos markägare att vilja ändra sin markanvändning.

11.8 2021-05-31

Angående Björnhult. Vi i det här området vill det som också är bäst för det allmänna, nämligen att det inte byggs fler hus i området, den så kallade Linneskogen. Området har fortfarande ett värde för fritidsfolket, och rid intresserade, men vid fler byggnationer blir naturen i området otillgänglig.

Kommentar:

Beaktas.

Tack för din synpunkt. Linneskogsområdet, som heter Björnhult i kartan, tas bort på grund av dyra kostnader för anläggande av infrastruktur, så som vatten och avlopp, i området. Detta innebär även i praktiken att på grund av områdets stadsnära läge så bör få, om inga, ytterligare etableringar komma till stånd i området utan planläggning.

11.9 2021-05-31

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Bra att ta tillvara på den attraktiva kraften i Ätran och att binda samman staden med havet.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Den fördjupade översiktsplanen strävar efter att "läka" staden genom att binda ihop olika delar som till exempel staden med havet.

11.10 2021-05-31

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Jag tycker det är helt perfekt att rusta upp området i hamnen då detta kommer att bli ett lyft för hela Falkenberg. Idag är detta vackra hamnområde täckt av slitna gamla byggnader.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs stad ska utvecklas så att hamnverksamheten kan fortgå men att staden samtidigt kan bindas ihop med havet. Hur detta ska kunna ske mer i detalj, och vad som är möjligt, krävs det fördjupningsdrag som utreder.

11.11 2021-06-03

<https://www.nature.com/articles/s41612-020-0121-5> Medelvattenstånd nära 0,5 m högre 2100 vid ett normalt utsläppsscenario. Värsta scenario ger svåra effekter även på Falkenberg där hamnen där står under vatten 2090. Se länk:

https://coastal.climatecentral.org/map/13/12.4989/56.8945/?theme=sea_level_rise&map_type=year&basemap=roadmap&contiguous=true&elevation_model=best_available&forecast_year=2080&pathway=rcp45&percentile=p95&refresh=true&return_level=return_level_10&slr_model=kop_p_2017

Hur tar vi höjd för dessa scenario i byggandet nära vatten?

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs kommun följer utvecklingen vad det gäller klimatförändringarna och har tagit fram en klimatanpassningsplan med inriktning på fysisk planering. I denna beskrivs områden som kommer att drabbas, hur vi ska skydda befintlig bebyggelse och mark men också hur vi ska inkludera klimatanpassning för kommande mark- och vattenanvändning. Det finns inga generella riktlinjer för hur till exempel havsytehöjning ska hanteras. I vissa fall handlar det om att överge bebyggelsen och i andra fall om skydda.

11.12 2021-06-07

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.

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?

Bra med cykelstråk. Viktigt att de blir riktiga stråk där cyklingen har prioritet. Allt för ofta har kommunen byggt nytt men bilarna får prioritet och cykelbanorna blir osäkra. Tex rondellerna vid Hertings grill och vid Lerhålan har prioriterat biltrafik och dessutom är cykelbanorna avbrutna i cirkulationsplatserna.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Den fördjupade översiktsplanen har tydligt fokus att prioritera gångare och cyklister framför bil vilket är något vi behöver arbeta med kontinuerligt.

11.13 2021-06-09

Vilket område tycker du till om?

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

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?

Jättebra kommunikation utåt! Bra, tillgängligt material. Sen min synpunkt: Jag tänker på grönområde mitt på Tröingeberg (har siffra 418) i kartbilden. Det är ett väldigt populärt område där många går med sina hundar eller leker med sina barn, så det är jättebra att det är bevarat i detta förslag. Det jag saknar är kopplingen vidare norrut i de områden som föreslås för ny bebyggelse. Ett grönområde tappar mycket funktion om det isoleras mellan kvarter. En tydligare grönkorridor norrut, mot de planerade områdena hade varit till fördel för både befintliga boende här och de tillkommande grannarna i de nya områdena. Jag förstår att detta inte är en detaljplan, men just att koppla ihop gröna stråk och gröna ytor är en Föp-fråga, tycker jag. Kortfattat: låt grönområdet på Tröingeberg fortsätta upp mot Skärslidarna och Tröinge så blir det ännu bättre!

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Sammanhängande bostadsbebyggelse inrymmer även park- och naturytor vilket innebär att det finns möjligheter till kopplingar norrut. Dina tankar är helt i linje med den rullande planering Falkenbergs kommun driver. Ett att de dokument som ska tas fram som en del av den fördjupade översiktsplanen är en grönstrukturplan som just ska peka på sammanhangen och stråken i grönstrukturen.

11.14 2021-06-10

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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?

Vi i Skogstorp gillar grönområden.

Kommentar:

Noteras. Tack för er synpunkt.

11.15 2021-06-10

Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm

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?

Tycker att idyllen i Skogstorp försvinner om fler bostäder byggs.

Kommentar:

Noteras. Tack för din synpunkt.

11.16 2021-06-10

Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm

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?

I Skogstorps centrum finns det behov av förtätning, det ser tråkigt ut. Men 4-våningshus låter inte lämpligt. Om Skogstorp kan behålla ett mer byliknande utseende istället för en stad, skulle det vara bra.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Förtättningsanvisningarna ska ses som ett kunskapsunderlag och en potential där angiven höjd ska ses som en rekommenderad maxhöjd. Den slutliga höjden avgörs vid ett eventuellt detaljplanearbete.

11.17 2021-06-15

Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm

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?

Vad är planen för Skogstorpsskolan? Idag är den mycket trång och barnantalet ökar för varje år! Jag vill se en tydlig och välplanerad plan för hur Skogstorpsskolan ska renoveras och byggas ut. I planen ni har här beskrivs endast att förskolor kan behövas. Fler permanenta förskolor är ett måste men kom ihåg Skogstorpsskolan!

Kommentar

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Planeringen för en eventuell utbyggnad av Skogstorpsskolan måste takta med en utbyggnad av nya större bostadsområden i Skogstorp. Kommunen arbetar aktivt med denna typ av frågeställningar.

11.18 2021-06-15

Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm

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?

Bra att det finns möjlighet till mer bebyggelse men så tragiskt att marken kring de små gårdarna är planen för bebyggelse. Det är dessa marker som gör att många valt Skogstorp i flera år. Jag vill verkligen veta hur det ser ut för renovering och utbyggnad av grundskolan. Med ökad bebyggelse så ökar antalet barn även i grundskolan. Ni har planerat för ev förskolor vilket är bra men när barnen i Skogstorp redan nu har svårt att få plats blir man oroad. Grundskolan på Skogstorpsskolan är mkt trång och i stora behov av renoveringar. Hur är tanken med detta när trycket ökar ännu mer. Jag vill se en plan för hur detta med grundskolan ska lösas innan något mer beslut om bostäder tas!

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Skogstorpsskolan är en del av arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad. Planeringen för en eventuell utbyggnad av Skogstorpsskolan måste takta med en utbyggnad av nya större bostadsområden i Skogstorp. Kommunen arbetar aktivt med denna typ av frågeställningar.

11.19 2021-06-18

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Hamnen och varvet förstörs. Småbåtshamnen på södra sidan blir omöjlig för masförsedda båtar. Skal havet bara användas för bad och utsikt?

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Den fördjupade översiktsplanen ser till en utveckling av hamnen tillsammans med en utveckling av fritidsbåtshamnar och bostadsbebyggelse.

11.20 2021-06-22

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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?

Ett mer attraktivt centrum!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Förtättningsanvisningarna anger att genom de bostäder som kan skapas med förtätning och exploatering får Skogstorp ett bra underlag för ytterligare service, och ett attraktivt litet centrum skulle kunna blomstra i stadsdelens mitt. En förtätning ger alltså ett bättre underlag för ett attraktivt centrum.

11.21 2021-06-22

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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?

Jag tycker att det redan finns är förstört. Hade de byggts bostäder nedanför Kroka ut till havet istället för industrier. Den här nya detaljplanen verkar vara ett hafsverk som enbart förstör de fina som redan finns i Skogstorp. Som jag ser det kommer de inte finnas några grönområden och stigar kvar.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Den fördjupade översiktsplanen utgör ingen detaljplan där det exakt specificeras var inom ett område som grönstruktur, stråk och liknande kommer att finnas. Utbyggnadsområden för bostäder omfattar omfattar dock även utveckling grönområden och friluftsmöjligheter.

11.22 2021-06-28

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?

Att förslaget för område 427 enl förslag ska innehålla 800 bostäder. Det är för många nya bostäder på samma plats, med tanke på både biltrafik och skolor. Dessutom är 6-8 våningar generellt för högt (i förslaget har också gömts bl.a ett 16-våningshus!) i så stor omfattning i denna låga delen av staden mellan villabebyggelsen och stranden vilket skulle påverka det riksintressanta kulturklassade närområdet negativt.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Våningsantal är inte omnämnt i beskrivningen utav Tegelbruksområdet utan detta är något som möjligtvis har diskuterats i detaljplaneskedet.

11.23 2021-06-28

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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?

I nu läget har jag inte så mycket att tillägga, förutom att den som sitter i rullstol har det väldigt jobbigt att köra runt en person i pga att det är höga kanter och bara ett exp Varbergs även har en busshållplats på vänster sida från stan ganska i mitten på hela den vägen, men inget övergångsställe till Sloalyckan södra infart. Man får gå över vid föregående bussen el den efter. Saken är oxå att det går en cykelväg från tångaskolan/Wessels nerför "berget" där barn kommer rakt ner på gatan å ser inte bilar. Och skulle man gå på höger sida fr stan sett på Varbergsvägen upp till Willys då måste man krossa södra infarten till Sloalyckan DÄR finns INTE heller övergångsställe OCH där är VÄLDIGT HÖGA KANTER på bägge sidor av vägen. Rent omöjligt att köra någon med rullstol där...DETTA KAN INTE LIGGA PÅ EN FRAMTIDSPLAN PÅ 30ÅROMEDELBUMS GÖRA NÅGOT ÅT! SÅ TYCKER VI

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Att binda samman staden för gångare, cyklister och exempelvis rullstol, rullator, barnvagn eller dylikt är enligt den fördjupade översiktsplanen prioriterat. Hur detta ska ske i detalj eller hur höga trottoarkanter ska vara är dock på en för detaljerad nivå för den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad.

Det pågår för tillfället ett planarbete för ett område i anslutning till hållplatsen vid Sloalyckans södra infart. Där är ett övergångsställe inberäknat för att skapa en trafiksäker och trygg korsning för gång- och cykeltrafikanter. Håll gärna utkik efter pågående detaljplaner på vaxer.falkenberg.se, där finns alltid möjlighet att tycka till när detaljplanerna är ute på samråd. Om du har direkta frågor eller synpunkter kring ett område finns även möjligheten att höra av sig till Kontaktcenter 0346-88 60 00.

11.24 2021-06-28

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.

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 inte tillåta höga hus i centrala delar av staden, att istället värdesätta och skydda stadens karaktär och trygghet för stadens invånare och besökare. För exv område F34 har fastighetsägaren tryckt på att föreslås bebyggas med ett 10-våningshus, mitt i småskalig villabebyggelse med kulturhistoriskt viktiga värden, nära naturområden med mycket höga biologiska och sociala värden för upplevelsen av stadsdelen enl grönstrukturvärderingen i Fbg stad, samt tullbron. Förtätning med höga hus centralt, eller i värsta fall i den låga buffertzonen innanför strandlinjen, är något många mindre orter gör efter påtryckningar från fastighetsägare, men bör i så fall placeras i utkanten av staden.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Förtättningsanvisningarna tagits fram med stor hänsyn till den befintliga bebyggelsen och detaljer kommer regleras i efterföljande detaljplaner. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden.

11.25 2021-07-06

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Bra Att utnyttja en så central del av Falkenberg till annat än industri. Tror det kan bli ett riktigt lyft.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Hamnområdet var i samrådsskedet i stora delar utpekade för hamnverksamhet och mångfunktionell bebyggelse (verksamheter med mindre omgivningspåverkan). De delar som var utpekade för bostäder föreslås inför granskningsskedet omvandlas till mångfunktionell bebyggelse.

11.26 2021-07-07

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Södra stranden behöver utvecklas i närtid och med samexistens med norra strandens verksamheter. I längre perspektiv behöver industrierna beredas plats längre från centrum.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Utvecklingen av Tegelbruksområdet måste ses på lång sikt då området i sin helhet inte kan utvecklas med inriktning på bostäder då verksamheterna i hamnen har tillstånd att bullra som omöjliggör lämpligheten i att bygga bostäder i området i dagsläget..

11.27 2021-07-07

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.

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?

Hela område 426 (Vallarna, Doktorspromenaden, Laxpromenaden) bör utvecklas till statspark med spännande träd och klippta gräsytor för rekreation. Inspiration kan hämtas från t ex Malmö slottspark. Doktorspromenaden måste rustas upp i närtid med bättre dränering och lämpligare ytmaterial. Södra sidan är i princip oanvändbar på vintern.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Den fördjupade översiktsplanen visar på att den framtida inriktningen på nämnda områden är en del av grönstrukturen. I den efterföljande grönstrukturplanen kommer utveckling och skötsel att behandlas.

11.28 2021-07-07

Jag har en hel del invändningar på Området Holmagård och omkringliggande området. Först och främst tycker jag att vi skall vara rädda om den jordbruksmark som vi har och stoppa skövlingen av den goda jorden. Bygger vi på denna så är det förstört för all framtid. Jag och min familj bor i område Holmagård. Vi är inte intresserade av att ha någon industri i närheten av vår fastighet. Vi bedriver idag djurhållning i mindre skala, men har funderingar på framtiden att ev. utöka då vi har en fantastisk natur häromkring med en rik flora och djurliv i och omkring vår fastighet. Så skall det få fortsätta att vara, en grön idyll ett stenkast från stan. Så jag kan redan nu säga att jag motsätter mig industrier och andra verksamheter (gäller ej jordbruk) på närmare håll än vad som finns idag.

Jag anser att man skall använda de områden som man "redan har förstört", dvs Vinbergs hed, Torsholm och omkring Vinbergsmotet. Där finns redan vägar färdiga och klara tilltänkta tomter som stått klara i årtionden.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter. Marken kring Falkenbergsmotet är värdefull för utveckling av verksamheter på grund av sin närhet till större vägar med mera. Idag är det planlagt för industri på östra sidan Falkenbergsvägen till ungefär den gräns som har satts för industri på den västra sidan varför en utveckling till denna nivå känns rimlig. Dock har kommunen inte rådighet över den mark som kommunen inte äger vilket gör att så länge du inte vill utveckla din mark för annat än jordbruksverksamhet ligger marken kvar i sin nuvarande användning.

11.29 2021-07-07

Vilket område tycker du till om?

Arvidstorp

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?

Vi vill inte ha någon ytterligare förtätning i Arvidstorp. Trafik och rörelse i området har redan förändrats till det negativa. Det är mycket stökigare och bullrigare. Och låt absolut bli att bygga på området uppe i Stafsinge runt kyrkan. Vi människor behöver gröna ytor och strövområden, även nära centrum. Man ska inte behöva ta bilen för att uppleva natur. Det har redan blivit en stor försämring med bebyggelse och förlorade gröna ytor i Stafsinge. Snälla låt resten vara.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter. Falkenbergs befintliga bostadsområden skulle kunna förtätas eller omvandlas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden

11.30 2021-07-12

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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?

405 Agerör, naturområde för bevarande. Vägen ner till Agerörs mal används flitigt av fågelskådare och fiskare mm. Denna väg är privat och sköts av oss markägare. Hur har ni tänkt er den när ni planerar att folk ska ta sig till Olofsbo havsbad från dom nya områdena?

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Agerörs mal omfattas inte av den fördjupade översiktsplanen. Det är väl tillgodosett med cykelväg längsmed vägen till Glommen som ger möjlighet för folk att ta sig till Olofsbo på ett säkert sätt.

11.31 2021-07-12

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?

Förslaget för Kullagård och närliggande områden saknar gott omdöme och sakliga bevekelsegrunder. Med hänsyn till de argument som framförs till stöd för förslaget, omständigheterna i området, samt de åtgärder som krävs för att uppnå drägliga förhållanden i området ifråga om boende och skolmiljö, finns anledning att anta att de föreligger andra dolda orsaker till förslaget. Om en grundläggande faktor är att bygga ut Falkenberg från centrum och utåt måste man fråga sig varför undantag görs i ett område som torde sakna signifikans för kommunens invånare (men vars intresse för andra aktörer är desto större). Undantag från principer tillämpas när omständigheterna talar starkare för undantaget än principen. Argumentationen för undantaget i det här fallet är inte övertygande - inte ens relevant ifråga om de ändamål kommun påstår sig ha för Falkenberg i stort - om man beaktar de omständigheter som råder i området (bland annat gamla E6 med buller) och de åtgärder som krävs för att uppnå drägliga förhållanden både för boende och skola. I själva verket finns ingenting som talar för att den framtida miljö som beskrivs för området och kommunens profil i övrigt kommer att uppnås. Däremot är förslaget fullständigt rimligt om man beaktar de ekonomiska intressen som sannolikt ligger bakom förslaget och som stöder samtliga nödvändiga åtgärder. - Vilket bolag kommer att exploatera området och bygga bostäder, skola och infrastruktur?

Dessa ekonomiska intressen har på ett alldeles övertydligt sätt präglat flertalet genomförda expansionsplaner i kommunen; i några fall med resultat som till och med kommunen har betraktat som mindre lyckade. Att falla till föga för lockande erbjudanden är djupt olyckligt och omdömeslöst. I detta sammanhang skall tilläggas att det naturligtvis inte är en plan som i praktiken ligger 30 år framåt i tiden. Inget ekonomiskt intresse med koppling till den plan som finns för området kommer att låta sig blickas under så lång tid och kommunens uttalande om att de nuvarande ägandeförhållanden (som begränsar exploatering) avslöjar avsikterna tydligare än vad säkerligen var avsett. Här hade det varit uppfriskande med att fara fram med ett visst mått av sanning. För att undvika alla missförstånd skall nämnas att jag saknar något ekonomiskt intresse i området. Min ståndpunkt är helt baserad på två grunder; den första är att tillse att Falkenberg fortsätter utvecklas i linje med dess profil och särprägel. Den andra grunden är att intresset för kommunens invånare och det lokala näringslivet alltid kommer i första hand. Vad beträffar det lokala näringslivets betydelse är Falkenberg numera satt på kartan av flertalet av aktörer verksamma i och för kommunen, inte av externa aktörer med kortsiktigt intresse för Falkenberg.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Området ligger intill befintlig bebyggelse och är en komplettering till Skrea, inte till Fbg centrum. En vidare utveckling av Skrea ska ses till att området bör innehålla samlad service och kollektivtrafik. Detta för att en hållbar utveckling ska nås med närhet och mindre beroende av biltransporter.

Man får ta hänsyn till eventuella bullerstörningar i en eventuell framtida detaljplan. Eventuella framtida bostäder ska byggas på lämpligt avstånd till vägar.

Det lokala näringslivet anses inte påverkade av föreslagen byggnation i Skrea. Fler bostäder ger ett större kundunderlag för de lokala aktörerna.

11.32 2021-07-14

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.

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?

Varför bygga på åker/betes/ängsmark?! Vill ni inte att vi ska kunna äta svenskt och lokalproducerat?!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs kommun har i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen försökt minimera ianspråktagandet av jordbruksmark i dialog med LRF, bland annat med att förorda att växa inifrån och ut, med förtätning samt att skapa en sammanhängande bebyggelse. Detta handlar dels om att minska transporterna men också för att undvika stadsutbredning vilket har en stor inverkan på ianspråktagandet av värdefull jordbruksmark och därmed möjligheterna/förutsättningarna för lokalproducerat..

11.33 2021-07-16

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?

Låt de få bondgårdarna vara kvar!!! Niklas är bara 36 så han och hans växande familj kommer driva bondgård i många år till! Ta inte alla kohagar! Alla ängar! Låt de bondgårdarna vara kvar!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs kommun har i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen försökt minimera ianspråktagandet av jordbruksmark, bland annat med att förorda att växa inifrån och ut och förtätning. Trots Skreas stora popularitet och attraktivitet för boende har väldigt få nya områden utifrån tidigare fördjupad översiktsplan pekats ut. Därmed minimeras andelen ianspråktagen jordbruksmark och ianspråktagen mark lämplig som strövområden.

Exploatering av enskild markägares mark sker inte utan att markägaren själv är villig till exploatering.

11.34 2021-07-16

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.

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?

Tack för att ni inte tar hela ridskolans mark. De bör finnas ridskola där i hundra år framåt i tiden!!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Området där ridskolan är belägen är en principiellt viktig grönkil och kan utvecklas som aktivitetsområde.

11.35 2021-07-19

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.

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?

Lägg pengarna på vägar o parkeringsplatser istället... försök kör mellan Willys o fynda vid 16tiden en vanlig eftermiddag.....

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. I översiktsplanen anges att vi ska satsa på hållbara person- och godstransporter och att vi ska planera så att trafikmängden minimeras. Att fortsätta bygga vägar och underlätta för biltrafiken leder till en inducerad trafikefterfrågan vilket innebär att utbyggnader av trafiksystemet resulterar i ökad trafik.

I den fördjupade planen är därmed de hållbara transportslagen prioriterade, detta för att arbeta i enlighet med uppsatta kommunala, regionala och nationella mål.

11.36 2021-07-19

Vilket område tycker du till om?

Skogstorp och Smedjeholm

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?

Hej. Tycker att en förtätning av skogstorp inte är bra delvis för om 4 våningshus byggs nära villorna så kommer solen att skuggas plus att det tar bort charmen mitt i ett villaområde. Helt ok med radhus eller parhus i förtättningsplanen men inte mer än två våningar.. Det finns jättemycket mark som ni markerat i utkanten av skogstorp som kan bebyggas utan att det förstör för de som redan bor i villorna.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Skogstorps befintliga bostadsområden skulle kunna förtätas eller omvandlas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden. Skuggning, våningsantal kommer studeras vidare i eventuella kommande detaljplaner.

11.37 2021-07-19

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.

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?

Ser inte hur denna sk förtätning skall fungera utan en djupare trafikanalys. Ser inga nya matarvägar utan man verkar i vanlig ordning tror att detta löser sig senare. Gör om och gör rätt innan vidare planering sker.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. En djupare trafikanalys är framtagen för FÖPen, se Bakgrundsmaterial till förslaget på vaxer.falkenberg.se. Den visar på att vid en total utbyggnad enligt planen kommer vägsystemen att få en ökad belastning men att kapaciteten kommer att klaras. Oavsett detta görs vid behov trafikutredningar i samband med varje detaljplan.

11.38 2021-07-19

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.

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?

Jag har synpunkter på förslaget att förtäta på F42 på Hjortsberg där ni enligt förslaget planerar: "F42. Radhus/parhus/ mindre flerbostadshus 2-3 våningar." Den yta som utgörs av F42 har i dagsläget fått utvecklas till en härlig ängsmark med stor artrikedom, där bland annat vår landskapsblomma ginsten fått fäste de senaste åren. Området är en underbar liten äng med enstaka träd och bildar en lummig oas som berikar miljön för oss som bor och vistas i området dagligen. Att bygga 2-3-våningshus här skulle verkligen förstöra den naturnära känslan som präglar denna del av området och det blir en stor förlust av trivsel om ni förtätar just här. Att bygga här skulle medföra att det blir mer biltrafik, mer asfalt, p-platser som tar upp mycket av naturytan. Skogspartiet som gränsar till F42 och som idag endast genomkorsas av cykelväg – hur blir det med den? Hugger ni ner den också och drar bilar dit?

Nej, jag gillar inte alls förtättningsplanerna på F42. Behåll denna tätortsnära natur då den bidrar till områdets härliga icke-förtätade karaktär!

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter. Falkenbergs befintliga bostadsområden skulle kunna förtätas eller omvandlas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden. Vid studier av de olika områdena har befintliga utpekade kultur- miljövärden varit en av underlagsmaterialet.

11.39 2021-07-19

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.

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?

Områden 34-37 tål inte den trafikbelastning som en förtätning skulle innebära. Och dessutom skulle områdets historiska värde helt kullkastas vilket vore förödande.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter. Falkenbergs befintliga bostadsområden skulle kunna förtätas eller omvandlas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare.

De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden. Vid studier av de olika områdena har befintliga utpekade kultur-miljövärden varit en av underlagsmaterialet. Vid en eventuell förtätning kommer mer detaljerade trafikutredningar att behöva genomföras än den övergripande som genomförts i FÖPen, se Bakgrundsmaterial till förslaget på vaxer.falkenberg.se.

11.40 2021-07-19

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.

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?

437 Slättenskogen och Ridhusområdet: När det gäller den skog som ofta benämns Ridhusskogen skriver ni att ni planerar att anlägga löparslingor, mountainbikestigar, ridstigar och utegym här. Det låter inte som en lyckad kombination. Hästar skräms mycket lätt av snabbt uppdykande saker, exempelvis kan en löpare eller en framsu-sande mountainbike skrämman vettet ur en häst och olycksrisken för ryttaren är extrem. Tänk på att ridhuset är en ridskola med många barn och ungdomar som rider, och det är otroligt viktigt att säkerheten hålls så hög som möjligt. Som ryttare vill man rida på naturligt upptrampade stigar med varierande underlag, inte på anlagda ridvägar. De stigar som finns i ridskogen idag har trampats fram av människofötter och hästhovar i mer än femtio år, och hästar, svampplockare, hundrastare och andra som promenerar i denna skog samsas väl tillsammans. Många uppskattar att skogen är just naturlig skogsmiljö, inte anlagd och ”byggd” eller ”tillrättalagd” natur. På sensommaren och hösten är det många som plockar svamp där varje dag. Stör man miljön så försvinner ofta svamparna. De som vill cykla mountainbike eller jogga på anlagda spår kan göra detta i den andra delen av skogen, på Slättensidan, där eljusspåret och cykelstigarna redan finns idag. Precis som ni skriver så måste det till en ordentlig utredning av området där alla berörda, inte minst ridskolan och ryttarföreningen får lov att lägga fram sina synpunkter.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Detaljer för utveckling av Slättenskogen och Ridhusområdet är inte något som är reglerat i FÖPen. Texten till området kompletteras med att utveckling sak ske med hänsyn till ridverksamheten.

11.41 2021-07-19

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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.

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?

Ni ger minimalt med tid att ta ställning och tycka till mitt i semestertider. Kartorna ni delat är dessutom små bilder som knappt går att förstora. Jag kan inte ens se om min tomt är tänkt som lämplig för förtätning. Filmerna är fulla av floskler och ger inte heller någon värdefull information. Man kan undra om det är ett medvetet drag? Nej, fram med tydligare underlag, ge tid och skapa platser för medborgardiskussioner och visa att ni bryr er om vad kommunens invånare tycker på riktigt. Ni har tid. Tänk på att planen sträcker sig 30 år framåt i tiden.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter.

Den fördjupade översiktsplanen visar på en övergripande utveckling och struktur snarare än detalj, vilket är anledningen till att det går att zooma till en viss gräns och inte har detaljeringsnivån på enskilda fastigheter. Filmerna anger översiktligt vad som är tänkt inom respektive delområde. För att få mer detaljerad information krävs att man går in och läser under respektive delområde.

Det kommer finnas ytterligare ett tillfälle att tycka till om förslaget. Materialet kommer att vara på webbsidan vaxer.falkenberg.se.

Utpekade områden för förtätning innebär att förtätning kan vara möjlig att pröva om det finns i fastighetsägarens intresse. Områdena för förtätning visar därmed på möjligheter, detta går att läsa mer om i förtätningens anvisningarna som också finns på vaxer.falkenberg.se under "bakgrundsmaterial till förslaget".

11.42 2021-07-19

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.

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 viktiga grönområden som används. Det byggs idag på Slätten där kommunen äger sammanhängande områden. Det som är utritat enligt denna karta (som är väldigt otydlig, vägarna på områdena skulle varit utritade) är att man går in i brandgator och befintliga grönområden (om det nu är så?).

Slätten är ett område med bara en väg in och ut, förtätning är inte att föredra. Området är tidstypiskt för 70 tal med blandade kedjehusområden mm.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Falkenberg skulle kunna förtätas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtätningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden.

11.43 2021-07-19

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.

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?

Ni har inte tagit hänsyn till den ökande havsnivån när ni planerat in utökade verksamheter / service utmed Ätran, ni har inte tänkt på att skola låg/mellanstadiet ej har den kapacitet att ta emot elever, likväl så motsäger jag att ni ska bygga höghus inom Hertingområdet då det är från grunden ett bostadsområde. Likväl så när ni smäller upp höghus så är dess arkitektur fruktansvärt fult utförda, Varbergs kommun ser ett bättre sammanhang och utvecklar sina områden som är mer centrala. Tänk om och tänk rätt, likväl så kan man inte bygga en avfart efter Söderbron ner mot hamnområdet för det finns redan en avfart vid Ingo som fungerar väl. Bibehåll våra skogsområden inom Herting/Hjortberg/Slätten /Kristineslätt då detta område hyser flertalet djur som även de är beroende av "hus". Strandvägen har fortfarande samma problem: bilister kör för fort. Så jag är mkt missnöjd med hur ni tagit fram kartan då den är även otydlig.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter. Falkenbergs kommun följer utvecklingen vad det gäller klimatförändringarna och har tagit fram en klimatanpassningsplan med inriktning på fysisk planering. I denna beskrivs områden som kommer att drabbas, hur vi ska skydda befintlig bebyggelse och mark men också hur vi ska inkludera klimatanpassning för kommande mark- och vattenanvändning. Det finns inga generella riktlinjer för hur till exempel havsytehöjning ska hanteras. I vissa fall handlar det om att skydda, i andra fall att bygga så att man kan möta en stigande havsnivå. Utmed Ätran handlar det även om att möta stigande nivåer i Ätran.

I övrigt har vi inte i den fördjupade översiktsplanen illustrerat någon ytterligare nedfart efter Söderbron. De nämnda skogsområdena är illustrerade att de ska vara kvar och utvecklas.

11.44 2021-07-19

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.

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?

Herting är ett karaktäristiskt funkisinspirerade med hyfsat stora tomter och lite större hus som i vissa fall har varit tvåfamiljshus som omvandlats till hus för en familj när kraven och önskemålen på större yta (både i huset och på tomten) utvecklats. Förtätning är inte önskvärt då det byggs nya områden och dessa kan man i så fall bygga högre och tätare men inte så nära stan. Var ska de som önskar ytor och hus bo?

Kommentar:

Noteras.

För funkisvillorna föreslås ingen förtätning förutom den som nämns i texten; att om önskemålen finns ska möjligheten finnas att återgå till fler- familjshus.

11.45 2021-07-20

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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.

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?

Jag ser inget värde i att staden fortsätter växa. Bevara vår småstad.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenberg kommun har en vision om att växa för en hållbar framtid. Detta innebär att kommunens befolkning ska växa stabilt och hållbart ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. Målsättningen är att befolkningen till 2030 ska ha vuxit till ca 50 000 invånare. Genom att arbeta i linje med vår vision och mål är vår förhoppning att stadens identitet fortsatt kommer att vara stark.

11.46 2021-07-20

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.

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?

Alldeles för tätt och för många hus på Hemvärnsvägen. Vill inte ha ett nytt Falkagård!! Hur lösa trafiken?

Kommentar:

Noteras. *Tack för din synpunkt. Mer detaljerade trafikutredningar genomförs i eventuell detaljplan.*

11.47 2021-07-20

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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?

Vi tycker det är viktigt att natur- och rekreationsområden ska bevaras så gott det går, detta måste vara prio ett och går före all byggnation.

Kommentar:

Noteras.

Tack för er synpunkt. Ett ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen har varit att inte bygga på bekostnad av värdefull grönstruktur samt att bevara och utveckla den. Där ser vi exempelvis en utvecklingspotential/behov av att tillskapa grönstruktur och rekreationsområden norr om Åtran samt vikten av att bevara grönområden söder om Åtran. Detta kommer att vidare behöva utredas i en kommande grönstrukturplan.

11.48 2021-07-20

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.

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?

Jag tycker mest till om Hjortsberg eftersom jag bor där. Jag tycker att det är härligt att all skog får vara kvar. Det är fantastiska områden. Och att ni sen planerar att göra vissa grönområden lite mer tillgängliga. Det kommer att växa fram så mycket hus att skogen blir viktig. Jag skulle även vilja tycka till om område F43, området som ligger i Hjortsberg vid Ljungholmsvägen (bredvid Järvstigen). Jag tycker att det ska vara max 2 våningar där. Det kommer att förstöra känslan i området med högre hus. Helst så att de passar för pensionärer som säljer sina nuvarande hus i området men vill bo kvar i fina Hjortsberg.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter.

Ett ställningstagande i den fördjupade översiktsplanen har varit att inte bygga på bekostnad av värdefull grönstruktur samt att bevara och utveckla den.

En bakomliggande tanke med förtätning i ett område som F43 är just att möjliggöra att kunna bo kvar i ett område när man inte längre vill bo kvar i sin villa. Våningsantal kommer regleras när det blir dags med eventuellt detaljplanearbete

11.49 2021-07-20

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.

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?

Jag tycker att det är helt vansinnigt med ett 10-våningshus i villabebyggelsen där Lilla Napoli ligger. Låt hellre Lilla Napoli utvecklas och gärna fler liknande verksamheter som tillsammans med Vallarna kan vara till glädje för både turister och bofasta.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Detta är inte en fråga som regleras i den fördjupade översiktsplanen utan regleras i kommande detaljplanearbete.

11.50 2021-07-20

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.

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?

Bygg inget höghus där Lilla Napoli ligger, det förstör stadsbilden för området och förstör möjligheterna för en trevlig restaurang nära vallarna. Området har idag en speciell karaktär bestående kulturmärkta falkenbergsvillor från 20-talet blandat med lite nyare villor och flerfamiljshus på max 2 våningar. Området är även attraktivt för turister och övriga falkenbergarna då Vallarna ligger i anslutning till området. Förstör inte denna känsla med ett 10-våningshus. Ny bebyggelse på tomten ska smälta in med övrig bebyggelse i omgivningen och vara max 2 våningar högt, gärna en restaurang.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din information och din synpunkt. Detta är inte en fråga som regleras i den fördjupade översiktsplanen utan regleras i kommande detaljplanarbete.

11.51 2021-07-20

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.

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?

Bor på Herting och önskar information om planerna till mig personligen. Stötte på information idag på sociala medier. Önskar förlängd tid till att "tycka till" och mer utförlig information om mitt område.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Inför granskning sätter vi upp dig på maillistan för nyhetsbrev.

11.52 2021-07-20

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.

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?

Viktigt med olika upplåtelseformer för bostäder i de olika områdena. Närhet till skolor och förskolor är viktigt. Våra ungdomar måste ha tillgång till olika fritidsaktiviteter i samtliga områden, detta förebygger integration och tryggar barnens framtid. Skapa möjligheter för föreningar att vara aktiva i samtliga områden.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter.

Den fördjupade översiktsplanen bygger på översiktsplanens strategier och ställningstaganden där det bl.a. anges att vi skall sträva efter en blandning av bostäder med olika byggnadsålder, upplåtelseformer och prisklasser. Det är därmed en aspekt som vi har burit med i den fördjupade översiktsplanen.

Likaså är närheten till skolor och aktiviteter en viktig aspekt, precis som du nämner, inte bara för integration utan även med hänsyn till trygghet och tillgänglighet. Med principen att växa inifrån och ut och skapa sammanhängande bebyggelse ser vi förutsättningar för att skapa ett mer integrerat samhälle.

11.53 2021-07-20

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?

Tycker att det är helt fel med ett höghus på tomten där lilla Napoli nu ligger. Bra med flerbostadshus men dra ner på höjden. Jag tycker man ska vara rädd om områdets karaktär.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din information och din synpunkt. Detta är inte en fråga som regleras i den fördjupade översiktsplanen utan regleras i kommande detaljplanearbete.

11.54 2021-07-20

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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?

Jag tycker att man över lag ska se till att inte bygga för höga hus i dessa områden. Bygger man för höga hus blir det ofta inte bra.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Den fördjupade översiktsplanen bygger på översiktsplanens strategier och ställningstaganden där det bl.a. anges att vi ska blanda bebyggelse för att öka mångfalden och skapa en levande bebyggelsemiljö.

Det finns ett värde i att växa på höjden för att skapa närhet till/ge plats åt grönstruktur, rekreationsområden och jordbruksmark, samtidigt ska vi planera för en variation av bostadstyper, upplåtelseformer etc. Tillkommande bostäder måste dock planeras med hänsyn till kringliggande miljö och gestaltning för att passa in i stadsbilden.

11.55 2021-07-20

Vi (12 boende i området) vill härmed nyttja möjligheten att lämna synpunkter på den Fördjupade översiktsplan för Falkenbergs Stad som nyligen presenterats av Falkenbergs kommun.

Vi ser positivt på att kommunen vill satsa på och utveckla även mindre orter och stadsdelar och tycker generellt att FÖP för Falkenbergs stad verkar välarbetad och genomtänkt. Det finns dock några områden där vi önskar att man funderar en gång till. Som boende i nordvästra Skogstorp är vår bild att väldigt många som bor i detta område uppskattar platsen just för att den erbjuder både närhet till viktig service och samhällsfunktioner som skola, förskola, restauranger och lekplatser men också den absoluta närheten till vackra natur- och kustområden. Mer specifikt i nordvästra Skogstorp vet vi att väldigt många sätter stort värde i närheten till skogsområdet i Holmarör som ger ett trevligt inslag och en variation till det i övrigt öppna kustlandskapet. Skogsområden så nära havet är något vi upplever som mindre vanligt förekommande i Falkenbergstrakten. Skogen och naturen i området kring just Holmarör är för oss otroligt värdefull som friluftslivs- och rekreationsområde. Området är också föremål för ett rikt djur- och fågelliv och skogsdungen är unik på Falkenbergs norra kuststräcka med många häckande och rastande fåglar. Trycket på känsliga strandängar skulle också bli hårt med utökad bebyggelse i området. Vi anser därför att det vore ytterst olyckligt om detta uppskattade och värdefulla naturområde framöver istället exploateras och bebyggs med bostäder.

Enligt kommunens strategier i Översiktsplan 2.0 står bland annat att:
"Områden utpekade att ha särskilt höga värden för naturvärden (mark och vatten) ska så långt som möjligt undantas från exploatering och negativ påverkan.

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

Ny bebyggelse får inte ha betydande negativ påverkan på det rörliga friluftslivet. Strövområden utmed såväl havet som i anslutning till bebyggelseområden ska bevaras".

Vi anser att en exploatering av området Holmarör i Skogstorp strider mot de strategier som formulerats i Översiktsplan 2.0 och framförallt mot de utdrag som citeras ovan. Vår förhoppning är därför att kommunen tar till sig av våra synpunkter och inser vikten av att bevara denna typ av naturområden i anslutning till befintlig bebyggelse.

Kommentar:

Tack för era synpunkter.

Beaktas.

I texten till Holmarörsområdet förtydligas att skogen har ett extra värde för friluftslivet och hänsyn ska tas vid ett detaljplanearbete i framtiden.

Noteras.

Vad det gäller strandängar så är kuststräckan generellt utpekad som värdefull för både sin kulturmiljö, sina naturvärden och för sitt värde för det rörliga friluftslivet. Det är en svår avvägning att göra mellan dessa värden. Falkenbergs kommun har dock i detta fall vägt utvecklingen av Skogstorp i attraktivt läge mot en tänkbar negativ påverkan på de strandnära områdena på den västra sidan av Kustvägen/Glommenvägen.

11.56 2021-07-20

Området som vi anser, inte ska bebyggas är Lyckan m.fl. i Skrea. Området har ett mycket högt naturvärde och är tillhåll för många olika vilda djur och fåglar. Det är också ett populärt strövområde för befolkningen. Det har blivit mer och mer frekventerat i och med ökad bebyggelse i närområdet. Väldigt många bostadsområden har kommit till här i Skrea de senaste tio åren. Vi som bor här behöver ha kvar våra rekreationsområden. Dessutom är trafiksituationen utmed Skrea stationsväg redan mycket ansträngd.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter.

Den del av Skrea Lyckan som föreslås för ny bebyggelse ligger i anslutning till befintlig bebyggelse. Det pågår redan ett arbete med att ta fram en ny detaljplan för området. Hela området 439 sparas för växt och djurliv samt rekreation vilket är det viktigaste området. Det är attraktivt att bo i Skrea men i den fördjupade översiktsplanen har nya utbyggnadsområden i Skrea hållits tillbaka. Ny bebyggelse föreslås framför allt ske i närhet av Skrea kyrkby i övrigt bevaras stora delar av jordbruksmarken och strövområden.

11.57 2021-07-21

Vilket område tycker du till om?

Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällерup

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?

Tycker ej att man skall bebygga prima åkermark med industri eller bostäder Kommunen borde vårda sin "landbygdsimage".

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs stad är omgiven at åkermark. Falkenbergs kommun har därför i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen försökt minimera ianspråktagandet av jordbruksmark, bland annat med att förorda att växa inifrån och ut och förtätning.

11.58 2021-07-20

Vilket område tycker du till om?

Torebo, Torsholm, Hässlås och Hällерup

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?

Jag anser det vara helt fel att bebygga prima åkermark för etablering av industri eller bostäder.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs stad är omgiven at åkermark. Falkenbergs kommun har därför i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen försökt minimera ianspråktagandet av jordbruksmark, bland annat med att förorda att växa inifrån och ut och förtätning.

11.59 2021-07-21

Vilket område tycker du till om?

Stafsinge

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?

Missnöjd med att det i planen tycks som att Stafsinge blir ett område med ytterligare tung industri eller förtätning med affärslokaler. Den bostad vi har i området riskerar att hamna i ett läge där det inte alls längre är attraktivt att vara.

Kommentar:

*Noteras. Tack för din synpunkt. Ingen tung industri föreslås inom Stafsingeområdet förutom längsmed de större vägarna E6/E20 och 154. Där-
emot lättare verksamheter och service utan omgivningspåverkan som kan
kombineras med bostäder utan att bostäderna blir störda.*

11.60 2021-07-21

Konstateras med glädje att område Boberg 8:27 i förslaget till ny FÖP lyfts ut från gällande ÖP för tätorten.

När detta område infördes i tätortens DÖP 2007 yttrade jag mig starkt emot det förslaget, men utan framgång. Med de argument som då framfördes fortfarande giltiga, finner jag det påkallat att påminna om dessa argument som stöd för förslaget till ny FÖP såsom förslaget ligger i det här avseendet. Detta yttrande stödjer således förslaget såsom det ligger i den här frågan.

Det förefaller som att kommunen i sitt beredningsarbete nu återgår till att se kustbygdens värden som något att bevara, alltså något som bör hållas utanför tätorten. Detta är i linje med de styrdokument som fanns före DÖP 2007, i linje med de Kulturmiljö Hallands syn på Grimsholmen, i linje med Länsstyrelsens syn på hur kustlandskapet skall bevaras/exploateras och hur man förhåller sig till närliggande Riksintressen och Naturreservat, med flera argument som alltså tidigare anförts.

Som jag ser det ser det helt befängt ut, redan på kartan, att en liten blindtarm av landsbygd förs in i tätortens styrdokument. Ser man på landskapet blir detta ännu tydligare, eftersom området så uppenbart hör samman med den omgivande landsbygden.

Med denna korta skrivelse vill jag således uppmärksamma kommunen på värdet att behålla den nya FÖP såsom förslaget föreligger med avseende på den sydliga avgränsningen. Och jag applåderar det nya förslaget såsom det ligger.

Kommentar:

*Noteras. Inför granskning föreslås Boberg 8:27 läggas till, till den fördjupade
översiktsplanen för Falkenbergs stad.*

11.61 2021-07-21

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.

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?

Även om planen sträcker sig 30 år framåt så hoppas vi att vi bor kvar på Slätten. Då kommer den nya bebyggelsen angränsa till vår tomt och det grönområde/äng som vi har utanför tomten kommer försvinna. Vi tycker det är det absolut bästa med Slätten att man har bevarat grönytorna mellan de olika kvarteren och det skapar en härlig miljö men ändå väldigt nära till centrum. Så vi gillar inte att det grönområdet skall försvinna. Vet att det påverkar många på olika sätt, men utifrån vårt perspektiv blir det en försämring med lägre husvärde och försämrad utemiljö som resultat.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Falkenberg skulle kunna förtätas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden. Till kvaliteterna hör bland annat att möjliggöra för en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer.

11.62 2021-07-22

Vilket område tycker du till om?

Hamnområdet

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?

Inte klokt att kommunen vill kasta ut hamnen för att bygga bostäder.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Falkenbergs kommun har inte tagit bort hamnen för att kunna åstadkomma bostäder. I stället har förslaget till fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad försökt illustrera ett alternativ där bostäder kan utvecklas samtidigt som hamnverksamheten kvarstår.

11.63 2021-07-22

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.

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?

Bygg gärna lite mer hyreshus eller motsvarande men höga punkthus byggda med färdiga element är katastrofalt fula tyvärr. Finns många fina nybyggen i Falkenberg, så jag litat på att det blir bra!

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Det är viktigt, som du skriver, att vi i staden har en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer.

11.64 2021-08-05

Angående område Hansagårdsvägen. Jag är boende i området och jag motsätter mig att det nuvarande naturstråket som sträcker sig från ridhuset och ner till havet har markerats för bebyggelse. Jag hoppas att detta är ett misstag och att det kommer behållas för att låta djurlivet vara kvar i området och att det fortfarande ska få ha den lantliga känslan kvar med hästar och "vilda" djur.

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Området fanns med redan i den tidigare fördjupade översiktsplanen för centralortsområdet. Man gjorde en avvägning mellan att behålla området som det är kontra att kunna skapa attraktiva bostadslägen i staden. Det senare alternativet vägde då över.

11.65 2021-08-23

Vi äger två fastigheter inom område Kullagård.

Vi anser att förslaget i den fördjupade översiktsplanen skulle medföra en olyckligt kompakt bebyggelse in på det gamla öppna jordbrukslandskapet. Våra fastigheter fungerar som en mjuk övergång från befintlig bebyggelse och jordbrukslandskapet. Skrea bysamfällighet har i sina synpunkter angående den fördjupade översiktsplanen tagit upp ”instängningseffekten” som uppstår på Skrea 23:58 m fl riskerar att kraftigt förstärkas om ytterligare exploatering tillåts strax sydväst därom, enligt förslaget i den fördjupade översiktsplanen. Den ”sammanhängande bostadsbebyggelsen” som föreslås skulle här för första gången hamna i *direkt* anslutning till den landskapshistoriskt värdefulla och centrala inägomiljön med kyrka, landsväg och jordbruksbebyggelse i det öppna odlingslandskapet.¹”

Kommentar:

Noteras. Tack för era synpunkter.

Området ligger intill befintlig bebyggelse och är en komplettering till Skrea. En utveckling av Skrea ska ses till att området bör innehålla samlad service och kollektivtrafik. Detta för att en hållbar utveckling ska nås med närhet och mindre beroende av biltransporter. Området ska först och främst vara som en alternativ skoltomt till det förslag som pekats ut på Södra Lyckan. Det lokala näringslivet påverkas inte av föreslagen byggnation i Skrea. Fler bostäder ger snarare ett större kundunderlag för de lokala aktörerna.

11.66 2021-08-25

Angående område 435. Beträffande Lunnaberget - mellan Källstorp och golfbana (Skrea) Skogsområdet Lunnaberget är värdefullt naturområde och ett välbesökt friluftsområde. Lunnaberget är en unik miljö med sanddyner, stenpartier, mossmark och traditionell skogsmark. Det finns många trädslag, växter, blommor, bär och svamp. Därtill - området är idag ett välbesökt område för det rörliga friluftslivet. Skogsområdet vid Lunnaberget skall skyddas "i all" framtid för eventuella bostadsbyggnationer eller andra byggnationer. Området bör utvecklas för det rörliga friluftslivet, samtidigt som nuvarande naturstruktur på området bevaras. Falkenbergs Kommun bör överväga att förvärva området, för att säkerställa att naturvärden och möjligheter för rörliga friluftslivet skyddas.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Området är utlagt som grönområde i FÖP Falkenberg och ingen förändring föreslås inför granskningsskedet.

11.67 2021-08-27

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.

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?

Jag tycker att planerna på att göra om hela hamnområdet är bra. Genom att ändra inriktningen på området kan fler personer i Falkenberg få tillgång till området. Dessutom kan det skapas betydligt fler arbetstillfällen än de som finns där idag. Det finns många lyckade omvandlingsområden i landet där man har gått från tung industri till bostadsområde med en levande stadsmiljö med restauranger och andra service och tjänsteföretag. Varför låta en industri få ta så stor fysisk plats i det som skulle kunna vara en av de vackraste miljöerna i staden? samtidigt hindrar samma industri utveckling av ett stort omliggande område? Det är oerhört förvånande. Jag hoppas att det finns mod hos politiken i Falkenberg att se till HELA Falkenberg och ALLA invånare och inte bara till ett fåtal personer som nu höjer sina röster.

Väg 747:

Det hade varit önskvärt om man kunde ändra karaktären på väg 747 hela vägen från Tångarondellen till rondellen vid Skrea ost och Thorens framtid. Detta skulle kunna hålla nere bullernivåerna från väg 747. Dessutom skulle även öka den känslan av att Skrea ingår i Falkenbergs stad.

Kommentar:

Noteras. Tack för dina synpunkter.

Idag är väg 767 omledningsväg för E6 och Trafikverkets väg. Genom att skapa en ny karaktär, där oskyddade trafikanter ges ett större utrymme och där hastigheterna hålls nere ser vi att vägen inte skulle upplevas som en barriär i samma utsträckning som idag. Om det skulle bli möjligt att i framtiden omvandla vägen till den karaktär vi önskar så kommer avgränsningen för en sådan omvandling utredas mer i detalj.

Det finns, som omnämnt i yttrandet, ett behov av att skapa ytterligare kopplingar mellan Skrea och Falkenberg centrum. Med de föreslagna gång- och cykelkopplingarna över Åtran ser vi att det skapas en mer sammanhängande struktur, vilket även är en insats i linje med kommunala mål om att de hållbara transportslagen skall prioriteras.

11.68 2021-08-28

Generellt

Vad har avgjort själva begränsningen för just FÖP? Varför är inte Morupsavfarten med, norra infarten till Staden, Bänared, Varför är hela Vinberg med...borde det inte räcka till och med Precon, ska stor del av Vinberg slukas av industrimark? Serva Falkenberg med ännu mer industriområden, så nära samhället så samhället, en blivande stadsdel?, störs?

Möjlighet för allmänheten att ta del av FÖP - Det är beklagligt att om man ber att få läsa FÖPen på papper, därför att man inte har möjlighet via dator, så är texten helt enkelt oläslig. Rubriker är kraftiga och svarta, men löptext är minimal och grå. Förr var dokument avsedda att vara i Pappersform, men kunde läsas digitalt. Nu verkar det som dokument är avsedda enbart för digital läsning på bildskärm, och går inte att få läsbara på papper.

Förtätning

Ordet ”förtätning” låter inte positivt. Att göra så att människor trängas samman har inga positiva effekter, varken på människorna eller miljön. Det förstör bostadsområden som redan finns, och där människor redan bor.

Genom att bebygga en ”gräsmatta” i ett bostadsområde, kommer man att skugga befintliga bostäder, och man undanröjer för människor från att kunna vistas ute i det gröna under det varma sommarhalvåret, samt kanske ute i det vita på vintern.

Det blir inte plats för träd, således inga ”trädgårdar”. Det blir inte heller möjligt för t ex barn att leka ute på vintern. Rent psykiskt ökar stress genom den trängsel och ofrånkomliga konflikter som kan uppstå.

Att förtäta genom att bebygga p-platser så åstadkommer man samma sak, man riskerar skugga befintliga bostäder. Och troligen kommer det i framtiden även att finnas privata fordon, som behöver stå någonstans.

Förtätning med byggnader kan således påverka mycket, skugga befintliga bostäder, undanröja möjlighet till träd, öka stress och konflikter, och minskar än mer möjligheten för regnet att tränga ner till grundvattnet.

Vi har också ev kommande pandemier att ta hänsyn till, vi har nu levt drygt 1,5 år med uppmaningen att hålla avstånd... även i hissar.... Vi har sett att folk har samlats utomhus, för att grilla, umgås med varandra just p g a pandemin.

Vi upplever just nu nyheter om enorma översvämningar i Gävle, tiggare Tyskland och Belgien. Vi kommer säkerligen att få uppleva skyfall och framtida regnperioder, och förtätning kan bidra till översvämningar. Vad ska vattnet ta vägen när det inte har mark att absorberas i.... till det räcker inte små gatubrunnar, och gamla klana dagvattenledningar. Dessutom behöver vi få ner vattnet i marken, till grundvattnet. Om inte det fylls på, gissar jag att även slukhål kan uppstå. Jag tror helt enkelt att det är många frågor som behöver få svar, innan det bara handlar om att utöka antalet bostäder på befintliga bostadsområden.

Herting m fl

F34 med planer på ett riktigt högt hus, skulle verkligen förändra ett idag relativt opåverkat 1900-talsområde, från Tullbron mot Skrea Camping. Citerar... F35, F36, ”förtätning som inte kommer att synas mer än som en extra postlåda på utsidan”. Hm, om det flyttar in fler människor så lär det kanske märkas på fler fordon, cyklar, bilar eller vad som nu är aktuellt om 30 år,men postlåda? Jag undrar jag.....

Industrimark

Flertalet gånger nämns i förslagets videor att man skall vara försiktig med att ta jordbruksmark i anspråk. Vad menas med den försiktigheten?

Tar man hänsyn till vad det är för jordmån, geologiskt, eller bara var den ligger, eller hur arronderingen ser ut för de som brukar marken?

Vill vi verkligen ha stora sammanhängande industriområden, som gör att mark oftast hårdgjorts och därigenom inte släpper ner regn till grundvattnet, med risk för kommande översvämningar. Jag säger nej. Stora områden isolerar övriga områden, och kan ge buller och trafikstörningar. Ni nämner att man inte kan lägga industrimark ända fram till områden med bostäder, men kringgår det genom att helt enkelt kalla ett område med idag bostäder, för ”område med blandad verksamhet”. Det kan idag var lantligt belägna bostäder på större tomter, där människor odlar, håller djur, har byggt större förråd/lager för hobbyändamål, eller för den verksamhet som de bedriver på kundens plats, t ex rörfirma, eller att man har byggt om ett garage till bagarstuga. Att kalla ett område för just ”område för blandad verksamhet” ger negativa konsekvenser, för lång framtid. Under minst 30 år kommer en osäkerhet att råda.

Stora områden med industrimark som läggs i en ring runt Falkenberg, och sedan i ett kompakt stråk utmed väg 154, upplevs som avskärmande. Likaså att industrimark läggs på båda sidor om ex större infartsvägar, väg 154, ger en enformig entré. Industrimark bör kunna placeras på områden i närheten av andra störande verksamheter, som motorväg, järnväg, vindkraftverk. Trots att ni säger att jordbruksmark inte i huvudsak ska användas till industrimark, är det det ni planlägger för bra jordbruksmark.

Tyvänn verkar Vinberg i planen förvandlas till bara ett stort industriområde. De två samhällena Vinbergs samhälle, (stationssamhälle) och Vinbergs Kyrkby bör definitivt inte riskera att få industrimark alldeles för nära, och dessutom bör man inte i framtiden försvåra att dessa samhällen växer samman, som en lämpligt belägen bostadsort/ stadsdel. Med grönområden, och i synnerhet ett grönstråk norr-söder.

Om man vill sprida ut verksamhet, och trafik, så undrar jag varför man inte i denna plan har med södra respektive norra motorvägsavfarter. Bör man inte redan nu, få en tanke om hur de respektive moten kan planeras om 30 år?

Kanske bör man annars avstå från allt öster om motorvägen, även vid centrummotet.

Total landskapsomvandling

Ett väldigt trist begrepp, som gör det omöjligt att efteråt kunna känna igen ett område, och jämföra ett områdes historiska utveckling. För att kunna identifiera och jämföra ett område, vad gäller framtid med baktid historiskt, skulle ett begrepp som

”skyddsvärda vägar” vara en möjlighet. En gammal väg ger identitet till ett område, som ex gamla landsvägar, ”kungsvägar”. Vägar som varit betydelsefulla under ex 1800-talet finns om man studerar gamla kartor. För att lära om nutid, bör man kunna sin historia. Här borde vägar inne i Falkenberg sparats, som till ex Forsa-backavägen.

Det finns även andra vägar som i jämförelse med gamla kartor från mitten av 1800-talet vid den stora ”Laga skiftet”, borde bevaras i sin gamla sträckning, för att kunna orientera sig historiskt

Gamla Rikstvåan, är bevarad, liksom Strandvägen från Tullbroskolan ut mot Skrea camping borde bli. Inga förändringar vad gäller fastigheter närmast vägen. Hertingsområdet är bevarandevärdt från 1900-talet, liksom Gamla Stan är från tiden innan dess.

Grönstruktur

Ett förvirrande begrepp.....antingen är det naturområde, eller park, eller aktivitetsområde. Man kan inte blanda ihop allt detta. Olika saker kan ha en grön struktur.

Grönstråk - som ger vilda djur möjlighet till vandring.

Grönområde - gräsmatta, stigar, träd, sly, vilda blommor? Plats för riktig avkoppling, ett tyst område.

Park - Ja, Badhusparken är väl den enda parken.... annars får jag nog nämna Skogskyrkogården.

Lekpark - Vallarna, en gammal barnlekplats som utökats med skateboardrampen. Men Vallarna som strövområde har börjat förstöras med discgolfbanor. De växer katastrofalt, uppe vid elljusspåret, och även på Laxpromenaden!

Aktivitetsområde - Discgolf, mountainbike, ...fotboll, padel, ... Det måste planeras för sådana områden, så att de blir avgränsade från strövområden. Även Discgolf borde i hög grad ske på inhägnade, avlysta områden, innan det sker fler olyckor, när personer får en disc i huvudet. Det kan ge skador, orsaka fallskador m m.

Det låter bra med grönstruktur, grön struktur, men begreppet behöver struktureras om, ibland verkar det som det gäller att få in så mycket aktiviteter som möjligt, det blir lekpark istället för rekreationsområde med lugn och ro.

Vallarna är ett exempel på detta. Förr kunde man gå i lugn och ro, lyssna på fåglarna, och uppleva tystnad, även vid sidan om elljusspåret. Sedan ca 2015 har ”Discgolf” tillåtit sprida ut sig på hela området. Det har blivit en lekpark, öppen dygnet runt, och säkerheten för icke discgolfutövare är obefintlig. Det har redan hänt att folk har träffats i huvudet av dessa projektiler. Det kan vara förödande för hälsan, ett öga kan bli skadat, man kan falla av det oväntade slaget, vilket kan resultera i fallskador, brutna ben, händer, höftleder. Läste i juli en insändare i HN att en kvinna i 80-årsåldern träffats i nacken. Även en annan insändare, golfspelare, har skrivit mycket bra om detta, att det är obegripligt hur man kan tillåta projektiler på detta sätt, utan att discgolfbanan är tydligt avskild från andra människor, precis så som en golfbana, mountainbikebana skall vara från övriga promenerande. Även golfspelare vill kunna promenera i lugn och ro på Vallarna. Låt Vallarna förbli en lugn oas, för alla de som nu bor centralt i lägenheter.

Även skogsområdet söder om Halmstadvägen, från Skogskyrkogården mot Tullbron är nu bebyggt med discgolfkorgar. Även ljudet från korgarna är störande då de låter som cykelringklocker, som gör att man tror det kommer cyklar på stigen. I och för sig ovanligt att cyklister använder dem....Lövsstaviken, gamla ”tippen”, borde väl kunna härbärgera alla dessa former av aktiviteter istället, ex v moutaincykelbana, discgolfbana. Utomhusarena för konserter.

Grönstråk

Förhoppningvis områden som får vara lite vildvuxna. Det behövs områden där det vilda djurlivet har en möjlighet att röra sig från olika områden. Älgar och rådjur vandrar, ex vis mellan Stafsinge och söderut mot Vinberg. Rävar, igelkottar, och fåglar behöver gröna stråk... och det behövs lämnas plats även mellan ex industriområden och bostadsområden.

Område för blandad verksamhet

Ett ”påhittat” begrepp för att ointetgöra befintliga permanenta åretruntbostäder och därigenom kunna lägga industrimark alldeles intill. Ett exempel på detta är området ”Slätteberg” i Vinberg. På så vis får ett äldre, lantligt bostadsområde industrier alldeles intill, utan att det tas hänsyn till de gamla bostäderna, som ofta har lite större tomter som brukas för odling, och djurhållning. Områden som absolut inte är lämpliga att ligga närmast industriområden, som oftast skräpar ner, dessutom förorsakar industrier både ljud- och ljusföroreningar.

Ekonomiska nackdelar. Vem vill ex investera i bostäder som riskerar att få ett industriområde alldeles intill, kanske 7 m från bostaden. En större fastighet som kanske gått i arv i flera generationer och som kanske inte kan kompletteras med fler bostäder för släkten, då ni skriver ”att prövning KAN ske för fler bostäder”.

Dessutom är det irriterande att se hur man redan i FÖP lättvindigt benämner olika områden med namn, utan att ta hänsyn till de traktnamn som faktiskt finns. Det gör att det redan nu blir fel ”namn”, som lätt fastnar i mynighetsskrifter och sedan blir slutresultat, och därmed går en del av historien går förlorad.

Cykelbanor, broar

Det är redan 13 år sedan sista tåget gick på järnvägsbron över Ätran. Att inte den sträckningen bevarades och gjordes lämplig för cykel och gångtrafik redan då är obegripligt. En planerad väg, med planskilda korsningar och utan ansträngande backar hade varit en tillgång.

OMRÅDEN

Wessels

Hur kan man benämna ett område Wessels? Varför då inte B&W, eller Coop Forum... Varför inte Pelly, som är mer signifikant för Falkenberg... Pelly som byggde det som finns idag, fast det ska väl rivas.....

Arvidstorpsvägen, Centrum

Inte mycket grönt här inte.... desto mer förtätning. Tånga Parkstad borde väl kunna innehålla något grönt... det var tidigare ett reserverat område för en ny infart till staden, istället för Varbergsvägen. Kanske kunde ”Wessels” eller bangården få lite grönt.

Hamnområdet

Hur ska verksamheter som ligger där idag, tänka vad gäller investeringar, renoveringar, när det mest pratas om och planeras för bostäder..... Skall hela området avvecklas på en enda gång, och bostäder byggas, eller successivt? Det kommer inte att fungera. Det blir en ekonomisk katastrof för befintlig verksamhet. Och hur blir det med de kommande ev översvämningarna.... när området blir bostäder.. Vi ser rasrisk redan nu vid Vårdcentralen, gamla Lasarettet.

Vinberg

Egentligen tråkigt att Vinberg ska ingå i Falkenberg stad. Öster om Precon borde dras en grön/gul gräns, så Vinberg får en möjlighet att utvecklas. Vinbergs samhälle och Vinberg kyrkby bör få möjlighet att i framtiden bindas samman, istället för att industrimark kryper närmare Hedvägen. Ett bredare grönstråk från Vinån, mot Kuttemans håla, och upp mot Stafsinge skulle ge det grönstråk som älgar och rådjur skulle kunna vandra i, samtidigt som det ger Vinberg en grön avskärmning mot befintligt industrimråde, som sträcker sig från Precon och bort i ett planerat, påbörjat område mot motorvägen.

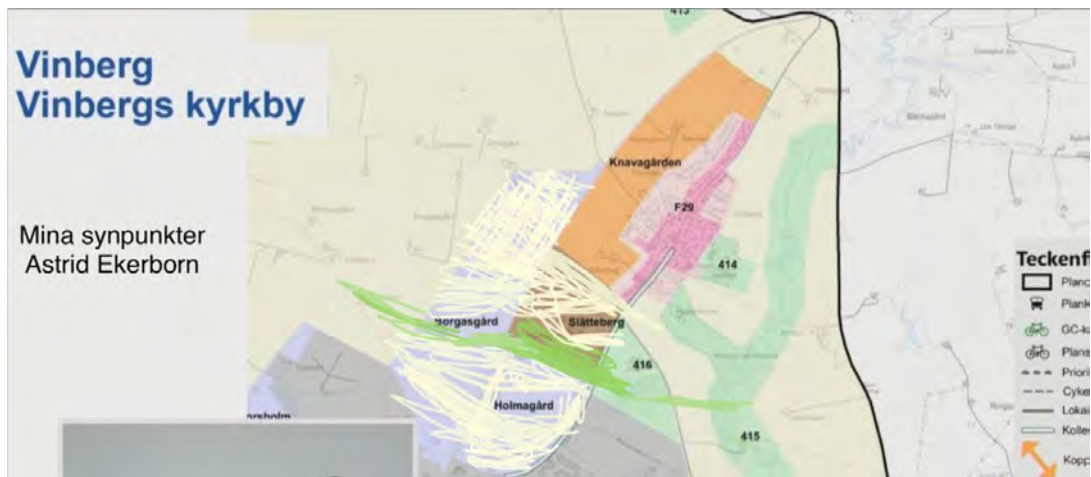
”Slätteberg”, angivet som ”blandad verksamhet” - Jag motsätter mig att området, där jag själv bor, benämns som ”område för blandad verksamhet”. Det bör tas v lämnas som det är, landsbygd. Ett område som bör behålla sin status som ”gult”. Här finns idag 10-11 permanentbostäder, en del med större tomter där både odling och djurhållning existerar idag. Några fastigheter som har gått i arv genom flera generationer. Bara för att en fastighet byggt ett nytt snyggt ”uthus” (rödmålat trä) för råd, för sin rörfirma, där verksamheten sker på kundplatser, ger det inte en rimlig motivering till att benämna området för ”blandad verksamhet” där bostäder ”kan prövas”. Där finns redan som sagt minst 10 bostäder. Dessutom påstår stadsbyggnadskontoret att genom att kalla Slätteberg, (halva området är Holmagård) för ”blandad verksamhet” ger ni er möjlighet att föreslå ytterligare industriområde, som ni kallar Holmagård (som är Jonstorp) som då skall ligga alldeles intill ett område med ett idag 10-tal små bostadsställen. Det gör framtiden oviss för dessa. Som sagt, djurhållning, hästgård, odling m m passar dåligt att få ett industriområde alldeles intill. Där måste finnas ett område som ”grönstråk” som avskärmning, skyddsavstånd.

”Holmagård, Borgsgård”

Jag tycker det är helt fel att planera och lägga till nya industriområden närmare Vinbergs samhälle. Det räcker att industriområdet, som.nu, sträcker sig utmed den böjda, gamla 154 östra sida, fram till Precons område, infarten till Vinberg. Därefter kommer på östra sidan om gamla 154an, vattenskyddsområdet, och en trevlig infart till Vinberg.

Lövstaviken-

Ett helt nytt område, men som troligen kan innehålla gas från den tidigare tippen. Här undrar man om det finns undersökningar gjorda. Har funnits risker med sådana områden. Men här vore väl lämpligt med ett aktivitetsområde, cykel, Discgolf, hundrastgårdar, där varje område hålls väl avskilt från varandra. Strandvägen, Från Tullbroskolan till Skrea Camping- En väg att bevara. Inget bör förändras utmed vägen, och självklart ska väl området väster om Strandvägen vara oförändrat.



Kommentar:

Noteras. Tack för dina frågor och synpunkter.

Vad det gäller förtätning så ska Falkenbergs befintliga bostadsområden kunna förtätas eller omvandlas på ett bra sätt, för att på så sätt skapa plats för fler invånare. De föreslagna förtättningsområdena ska inte bara undvika negativa effekter, utan är även tänkta att tillföra kvaliteter till den befintliga staden. Det innefattar även grönområden. Vad det gäller F34 är höjden inte angiven utan detta hanteras i detaljplanearbetet. Angående F35 och F 36 noteras.

Angående industrimark så har det varit en noggrann avvägning av vilken jordbruksmark som eventuellt ska användas till annat än jordbruksmark. Här har läget i förhållande till större infrastruktur, så som vägar, varit helt avgörande. Lämpligheten av att låta Vinberg och Vinbergs kyrkby växa samman avgörs av förekomsten av vattenskyddsområde och närheten till Vinån.

Grönstruktur, innehåller precis som du nämner, flera olika parametrar. FÖP är ett översiktligt dokument och går inte in i detalj på hur området ska användas.

Område för blandad verksamhet. Benämningarna område för sammanhållen bebyggelse och mångfunktionell bebyggelse kan tyckas vara otydliga begrepp men är benämningar som är föreslagna av Boverket.

Vad det gäller enskilda områden: Tack för bra inspel.

11.69 2021-08-28

Vilket område tycker du till om?
Skogstorp och Smedjeholm

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?

Jag kan tolka fel men på bilden ser det ut som att det är en prioriterad busslinje inriktad där det idag går en grusväg (Lupinvägen) från Skogstorp ner mot Sanddynevägen. Jag vill bara säga att den grusvägen är Skogstorps motsvarighet till Doktorspromaneden - så gör inte den till en bussgata! Det är ett av de viktigaste stråken i Skogstorp som många promenerar, cyklar och rider på och som knyter an till havet på ett vackert sätt och där grusvägen ger en känsla av att bo på landet vilket är en av Skogstorps största kvalitéer.

Kommentar:

Noteras.

Tack för dina synpunkter. Kollektivtrafikstråk ur utritade för att illustrera att kollektivtrafik är viktigt vid en kommande utbyggnad av nya områden. Det innebär inte att stråket kommer att få exakt denna sträckning i en framtid utan detta måste detaljplaneras när behovet uppstår.

11.70 2021-07-18

Vilket område tycker du till om?
Hela Falkenbegs 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.

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?

Tiden försatt lämna synpunkter på förslaget borde förlängas 221001

Kommentar:

Noteras.

Tack för din synpunkt. Det kommer finnas ytterligare ett tillfälle längre fram att lämna synpunkter.

11.71 2021-07-18

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.

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?

Fabo bör inte bygga hyreslägenheter på Herting då dom hyr ut till drägg o gangsters

Kommentar:

Noteras.

11.72 2021-09-19

Vilket område tycker du till om?

Hela Falkenbegs 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.

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?

Helt orimlig planering vafan håller ni på med?

Kommentar:

Noteras.

12. STÄLLNINGSTAGANDE - FÖRSLAG TILL REVIDERINGAR

Följande revideringar/ kompletteringar föreslås:

Allmänt

- *Gräns i havet. Motivering förs in varför vald gräns är placerad där den är i havet.*
- *Natura 2000. Beskrivningen av hur översiktsplanen planerar att ta hänsyn till riksintresset utvecklas.*
- *Jordbruksmarken – bilden tydliggörs om var jordbruksmark har tagit bort. Resonemang kring jordbruksmark förtydligas.*
- *Riksintresse för kommunikation. Förtydligande sker angående påverkan på riksintresse för kommunikation.*
- *Generell text förs in i FÖPen att det inte är lämpligt att bygga bostäder utmed trafikerade vägar om inte bullerfrågan kan lösas men att frågan bedöms i varje enskilt fall.*
- *Påverkan på statlig infrastruktur och kommunalt vägnät förtydligas.*
- *PM Hållbara transporter kompletteras med resonemang vad det gäller bytestpunkter där byte mellan olika färdmedel kan ske, behov av pendlingsparkeeringar och cykelparkeringar.*
- *Kulturmiljöprogrammet. Tydligare hänvisning sker till kulturmiljöprogrammet som underlagsmaterial.*
- *Flygplatser i kommunen närhet och som är riksintressen förs in i text om riksintressen.*
- *Förskola. Krav på förskola i varje större område skrivs in i respektive områdestext.*
- *Hållbarhet och social hållbarhet - barnperspektivet tydliggörs.*
- *Knyta ihop staden - motiv förs in.*
- *Alla befintliga idrottsområden läggs in i grönstukturuområden.*
- *Gods/leveranstrafik - Farligt gods - led läggs till i "Ta hänsyn till" – kartan.*
- *Social hållbarhet framhävs tydligare i FÖPen.*
- *Kapitel 6 kompletteras med text kring verksamheter som har tillstånd enligt.*
- *Kapitel 6 kompletteras med text kring buller.*
- *Vattenskyddsområden - samtliga vattenskyddsområden tas med i redovisningen under 6.3.4.*
- *Ekosystemtjänster kräver tätortsnära biologisk mångfald – text förs in i grönområden angående biologisk mångfald.*
- *Under rubriken Viktiga ställningstaganden skriv in att: I samtliga utbyggnadsområden ska resonemang göras kring källsortering av avlopp samt återbruk av vatten men även värme.*

- *Slutsatser från Klimatanpassningsplanen införlivas i den fördjupade översiktsplanen. Beskrivning tydliggörs av kommunens syn på skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt hur sådana risker kan minska eller upphöra*
- *Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med beskrivning av riksintresset för kulturmiljövård Vinbergs kyrkby*
- *Miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas vad det gäller MKN för luft, risk för människors hälsa samt bullerproblematik kring verksamheter –bostäder.*
- *Förorenade områden - beskrivs kortfattat i planbeskrivningen.*
- *Dambrott beskrivs övergripande i planhandlingen.*
- *Beskrivning tillfogas om Seveso-verksamheter, placering och en övergripande beskrivning av hur kommunen planerar att hantera riskerna kring dessa områden i planarbetet.*
- *Skyddsrum belyses i den fördjupade översiktsplanen.*
- *Komplettering enligt 3 kap 3 § PBL genomförs. Hur kommunen anser att den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.*
- *Samtliga utbyggnadsområden kompletteras med ytstorlek.*

Centrum

- *Observandum för större va-ledningsstråk skrivs in i texten till Bangårdsområdet.*

Hamnområdet

- *Hamnområdet och industrispåret. Kommunen anger vad som är hamnområdet och kompletteras med beskrivning om hur riksintressena tillgodoses.*
- *Hamnområdet föreslås utökas något mot hur det ser ut i samrådsförslaget. Gränsen för Hamnområdet dras norr om den västra dockan för att sedan följa den södra gränsen för fastigheterna Motorn 13 och 18. Därefter dras gränsen för området i den norra gränsen av Strandfloen, för att sedan angora vattnet precis söder om Lövstavikens båthallar. I de södra delarna går gränsen i vid Ätran.*
- *Gjuteriet minskas något i den norra delen för att möjliggöra att binda samman grönstråket på Västra Gärdet med Lövstaviken.*
- *Gjuteriet utvidgas västerut till att omfatta delar av Lövstaviken fram till båthallarna vid Lövstavikens båtklubb. Avgränsningen norrut läggs i linje med mitten av raden av båthallar.*
- *Valskvarnen föreslås ändras från sammanhängande bostadsbebyggelse till mångfunktionell bebyggelse med möjlighet att i ett längre perspektiv pröva bostäder i de norra delarna.*
- *Väg 767. Planen kompletteras med beskrivning enligt de frågeställningarna: Vilka stråk kommer kommunen att hänvisa trafiken till vid eventuella framkomlighetsproblem på väg 767? Och hur kommer kommunen konkret att arbeta för att minska biltrafiken och därmed belastningen på 767? Tänker sig kommunen åtgärder för att upprätthålla trafiksäkerheten och framkomligheten på 767? Bedömer kommunen att det finns en risk för intressekonflikt vid föreslagna förändring av karaktär på väg 767, exploatering i vägens närhet när vägen även ska utgöra stråk där snabba kommunikationer garanteras?*

Skogstorp och Smedjeholm

- *Utpekat cykelstråk längsmed Glommenvägen förlängs fram till Kustvägen. Vägen utgör en viktig koppling till Olofsbo havsbad för boende i Skogstorp, men är i dagsläget inte att bedöma som trafiksäker och trygg för oskyddade trafikanter.*
- *Olofsbäck föreslås tas bort. Efter övervägande kan konstateras att Olofsbäck inte uppfyller uppsatta bedömningsgrunder som att växa inifrån och ut, endast ta jordbruksmark i anspråk där det kan ge stor nytta med mera.*
- *Reningsverket. I text tydliggörs att angränsande mark till reningsverket, som idag är planlagd industrimark, är tänkt till expansion av reningsverket.*
- *Del av område 408 markeras som del av område 504.*

Skrea och Ågård

- *Område Östra Ågård minskas i den södra delen och ersätts med grönstruktur.*
- *Området för Boberg 8:27 (område 41) förs över från den fördjupade översiktsplanen för centralortsområdet till den fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad och markeras som sammanhängande bostadsbebyggelse.*

Stafsinge

- *Område Björnhult utgår ur FÖPen.*
- *Område Stafsinge prästgård halveras i utbredning.*
- *Område Tånga kompletteras med att det gäller sällanköpshandel.*
- *Ny infart till Falkagård tas bort.*
- *Ny spillvattenledning. Observandum för ny spillvattenledning skrivs in i texten till Kroka, Norra Kroka, Stafsinge prästgård, Krämaregård och Lindelycke.*

Stålagård

- *Fjärrvärmeverkets möjliga placering inom industriområde Lindelycke tas bort.*
- *Ny spillvattenledning. Observandum för ny spillvattenledning skrivs in i texten till Kroka, Norra Kroka, Stafsinge prästgård, Krämaregård och Lindelycke.*
- *Stålagård – bergtäkten tas bort ur verksamhetsområdet.*
- *Väsentliga matarledningar (el). Observandum för hänsyn till dessa skrivs in i områdena Torsholm, Västra Torsholm, Stålagård, Krämaregård, Tånga, Tröingedal och Västra Tröingedal.*

Västra Gärdet

- *Västra Gärdet - Befintlig grönkorrridor markeras i kartan.*

Västra Tröinge, Tröingeberg och Tröingedal

- *Tröinge. FÖPens text om området tydliggörs ytterligare vad det gäller förutsättningar i området.*
- *Gång- och cykelkoppling i anslutning till väg 767 över Ätran markeras på kartan och får vidare utredas för exakt läge och kopplingar till cykelstråk.*

- *Ny spillvattenledning. Observandum för ny spillvattenledning skrivs in i texten till Kroka, Norra Kroka, Stafsinge prästgård, Krämaregård och Lindelycke.*
- *Dricksvattenledning. Observandum om att vid exploatering måste hänsyn tas till ny dricksvattenledning skrivs in i områdena Blackeberg, Kilavägen, Tröinge och Skärslidarna.*
- *På kartan markeras fjärde ben i rondellen vid motorvägen. Beskrivning bifogas.*

Hållbarhetsavdelningen föreslår att planhandlingarna efter gjorda revideringar ställs ut för granskning.

HÅLLBARHETSAVDELNINGEN

Sofia Hedberg Broberg
Översiktsplanerare

Koncept för Tröingedal och fastigheten Tröinge 1:7

Bilaga 1

2021-07-09



Innehåll

- Samrådsversion, Fördjupad översiktsplan för Falkenberg stad daterad 2021-04-13
- Markanvändning Tröingedal enligt samrådsversionen
- Fastighetsägarnas förslag på utveckling av markanvändning i Tröingedal
- Idéskiss utvecklingsförslag Tröinge 1:7
- Referenser
- Förslag på justering av markanvändningskarta



Samrådsversion Fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad

Denna är en bilaga till det yttrande om samrådsversionen av den Fördjupade översiktsplanen för Falkenbergs stad, som ägarna till fastigheten Tröinge 1:7 avlämnar.

Den föreslagna utvecklingen som presenteras på kommande sidor tar fasta på intentionerna i den Fördjupade översiktsplanen. Vidare förhåller sig den föreslagna utvecklingen till de ställningstaganden, prioriteringar och avväganden som listas i FÖPen under kapitel 2. Den föreslagna utvecklingen som presenteras i detta material och som yttrandet grundar sig på har viss påverkan på den strukturbild och utvecklingsinriktning som presenteras i FÖPen under kapitel 4.

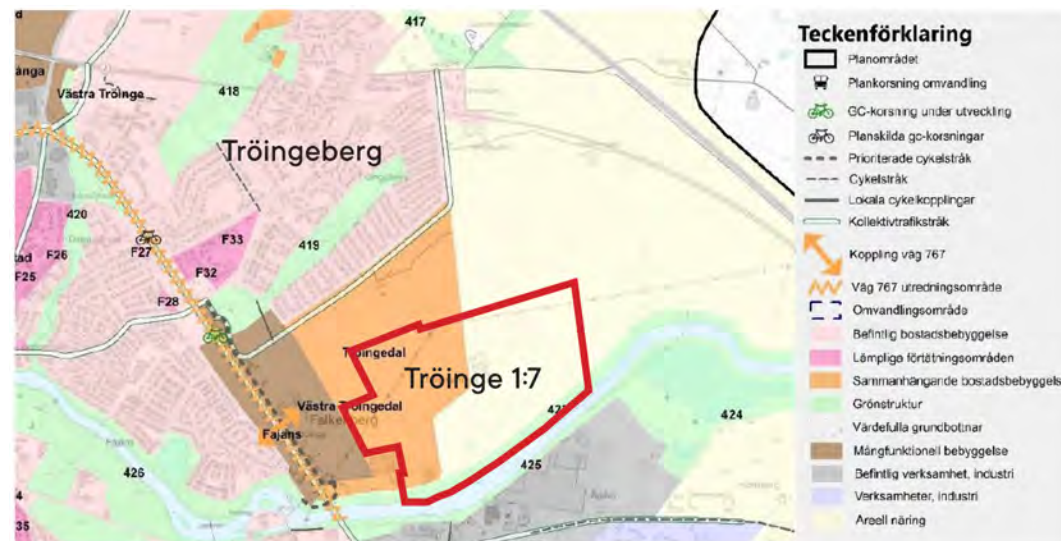


Markanvändning Tröingedal enligt samrådsversion FÖP

Tröingberg var ett populärt område för barnfamiljer när det byggdes på 1980-talet. Många har bott kvar sedan dess, varför åldrarna på de boende nu är mer varierade.

Tröingedal är en ny stadsdel som håller på att växa fram söder om Tröingberg. Området ligger på gångavstånd till både centrum och stationsområdet samt nära vattnet och Ätran, varför området har potential att bli ett attraktivt bostadsområde. I området planeras det för ett stort antal bostäder, en stor skola samt mångfunktionell bebyggelse.

I samband med utbyggnaden av västra Tröingedal planeras även ett antal satsningar inom infrastruktur bland annat ombyggnad av trafikplatsen kring Tröingberg. Andra satsningar som planeras är nya promenadstråk, en ny skola, en ny större park och lekplats samt nya cykelbanor mot centrum och stationen.



Markanvändningskarta enligt FÖP (sid. 45) samt fastighetsgräns för Tröinge 1:7.



Övergripande plan för västra Tröingedal.



Detaljplan för etapp 1 västra Tröingedal (samråd q2 2021).



Fastighetsägarnas förslag på utveckling av markanvändning i Tröingedal

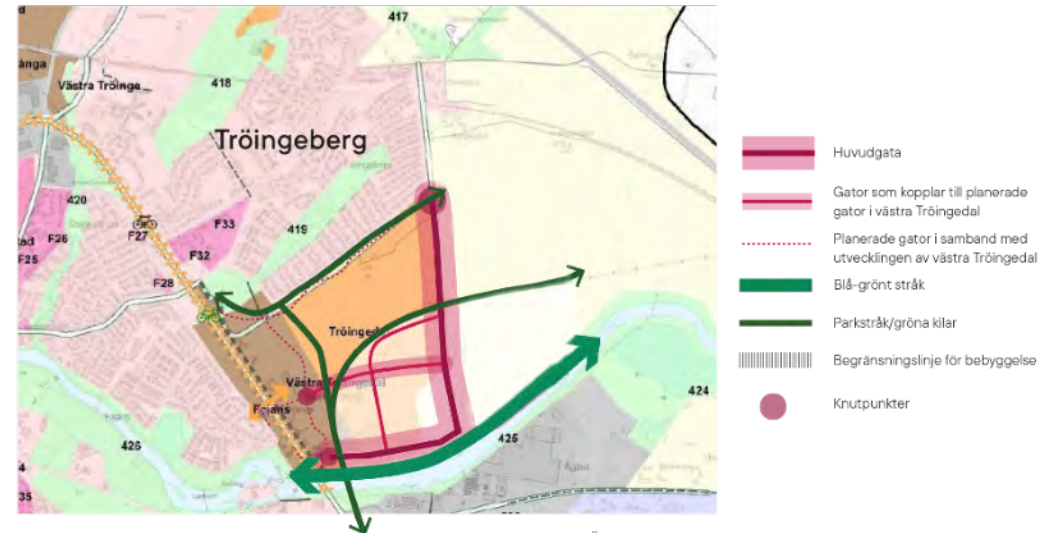
Tröingedal är i och med sin lokalisering naturlig att stadsförtäta genom sin anknötning till Tröingeberg, kommunens planerade skolprojekt, den tydliga kopplingen till stråk och kommunikationer samt möjligheten att förena bebyggelse och gröna värden.

Mötet mellan bebyggelsen och Ätran kan ytterligare utvecklas i linje med kommunens ambition om att stärka området utmed, och norr om Ätran för att utgöra en aktiv del av den blågröna strukturen i Falkenberg. En breddad "bio-zon" längs med ån skulle kunna ge plats för en grön korridor innehållande naturmiljö, tillgängliga stråk, vistelsezoner och ekosystemstjänster.

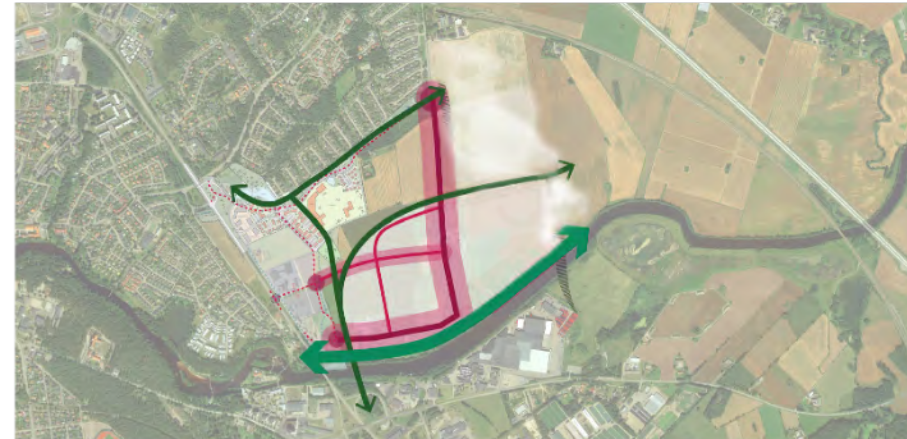
Vi vill därför verka för att det blågröna stråket längs Ätran förlängs i nordöstlig riktning, jämfört med kartan på sidan 45 i planförslaget.

Genom att förlänga den kan man också justera linjen för bebyggelse, längre åt sydöstlig riktning än vad illustrationen på sid. 45 i planförslaget visar. Hela stadsdelen kan på så vis få god åtkomst till det utökade naturområdet längs med Ätran. Fler invånare kommer med andra ord få tillgång till ån, naturen och möjligheter att röra sig längs vattendraget. Exploateringen ger således underlag till ett samlat grepp om utvecklade ekosystemstjänster i årummet.

Att utöka det blågröna stråket gör det alltså möjligt för stadsutvecklingen i Tröingedal att sträcka sig längre österut än vad samrådsförslaget redovisar – och exploateringen gör i sin tur att den blågröna strukturen kan förverkligas.



Fastighetsägarnas övergripande strategiförslag lagt på samrådsversionen av FÖP.



Fastighetsägarnas övergripande strategiförslag lagt på ortofoto.



Idéskiss utvecklingsförslag Tröinge 1:7

Ett preliminärt strukturförslag har tagits fram för att utreda vilka kvalitéer och därmed potential som finns på platsen. I samband med en breddning av "bio-zonen" finns goda möjligheter att på platsen skapa ett rekreativt öst-västligt promenad- och cykelstråk i söderläge. Det blå-gröna stråket förläggs med fördel längs en ny gata med bebyggelse på den norra sidan för att skapa inblickar och därmed en ökad trygghet på platsen. Nord-sydliga kopplingar från de nya småskaliga gatorna ner till ån föreslås även, för att tillgängliggöra åtkomsten till vattnet och de funktioner som det rekreativa stråket kan tänkas erbjuda i form av ex. utegym, grillplatser, sittbänkar och bryggor.

Gatorna föreslås kopplas till de planerade och befintliga gatorna i västra Tröingedal. En grön buffertzona/förlängning av det parkområde som planeras söder om skolan och som sträcker sig ända ner till vattnet föreslås. Ett sådant nord-sydligt parkstråk skapar en naturlig koppling från Tröingeberg, den nya skolan och de nya bostäderna i västra Tröingedal till vattnet och det nya grön-blå stråket.

Bebyggelsen föreslås vara småskalig med radhus, parhus, friliggande 1- och 2-plansvillor samt ett fåtal flerfamiljshus i 3 våningar plus en indragen översta våning. Föreslagen strukturskiss innebär ca. 450-600 bostäder.

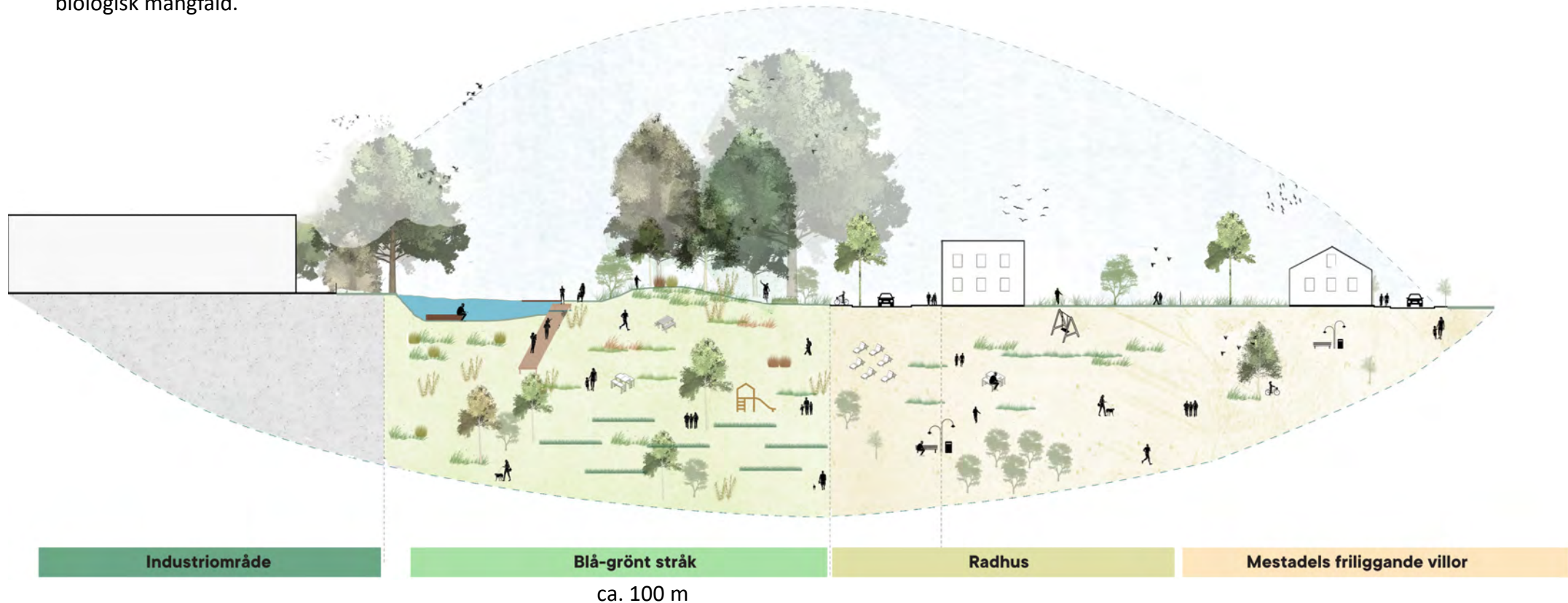


Idéskiss på strukturförslag för Tröinge 1:7.

Bio-zon för utvecklad biologisk mångfald

Det landskapliga konceptet är att tillföra en bio-zon där åkerbrukets otillgängliga monokultur ersätts med ett blå-grönt stråk där värdefulla lågvegetationsbiotoper kan återupprättas. Detta kan innehålla inslag av ängs-/slåtterytor, platser för koloniodling, biskötsel, fågelrespiter med mera. Sådana ekosystemtjänster tillgodoser såväl rekreativaspekter som biologisk mångfald.

Bio-zonen har också funktionen av respektavstånd för bebyggelsen mot vattnet. Funktioner och program anpassas till naturens förutsättningar, med aktiviteter och målpunkter för en bred målgrupp av medborgare.



Referenser

GRÖN-BLÅTT STRÅK
Återskapade av lågvegetationsbiotoper, biologisk mångfald och vistelsevärden i det nya "årummet".



BIOFILI & PEDAGOGIK
Den nya bio-zonen föreslås få inslag av pedagogiska rum som nyttjas av såväl barnen i det nya bostadsområdet, som skolbarn och nyfikna vuxna.



TYOLOGI

Bebyggelsen hålls småskalig med mestadels radhus och friliggande villor med generösa tomtstorlekar.



KARAKTÄR

Karaktären på husen föreslås inspireras av den befintliga gårdsmiljön i området.





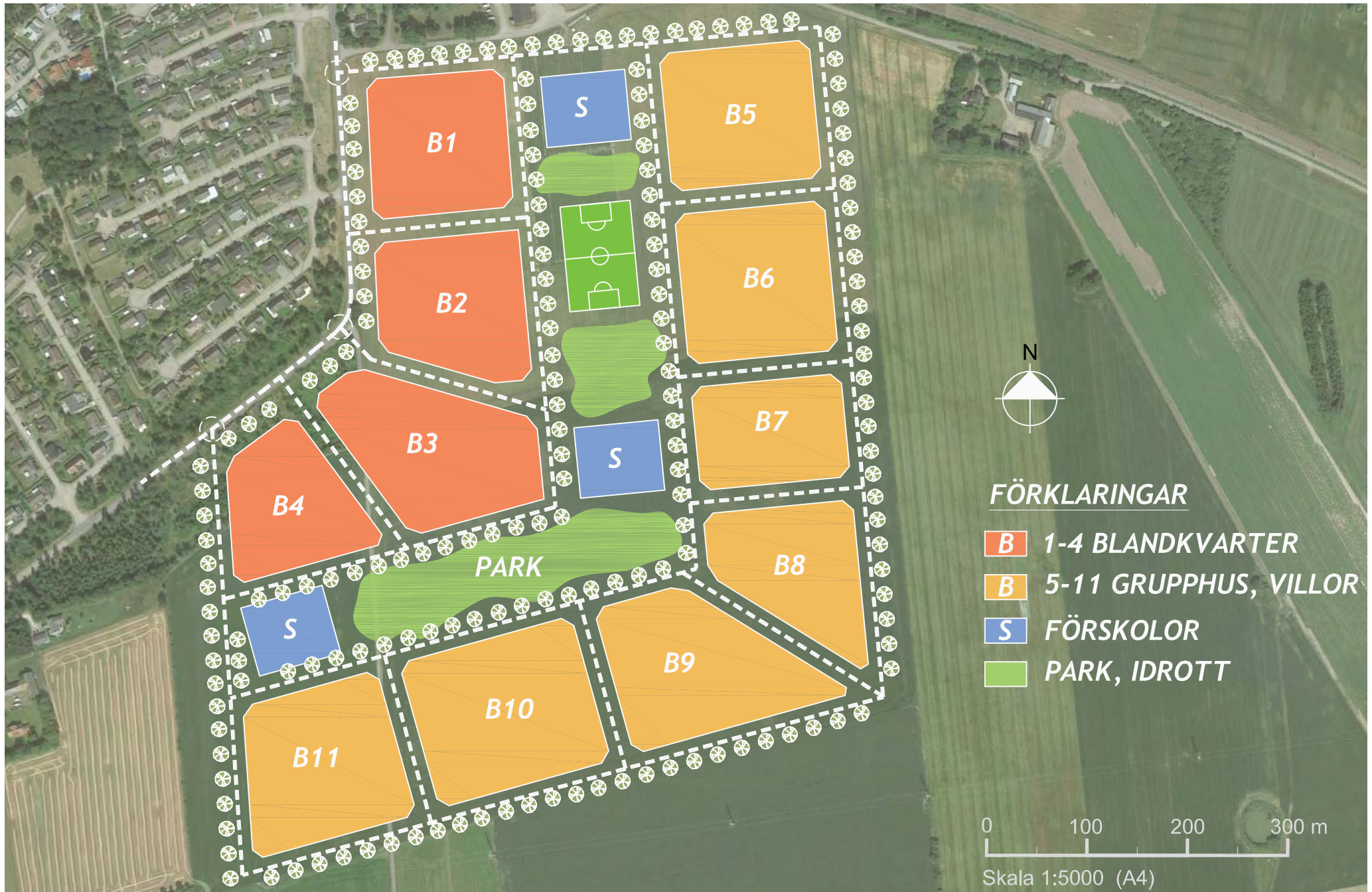
Idékoncept

TRÖINGE BENGTSGÅRD FALKENBERG



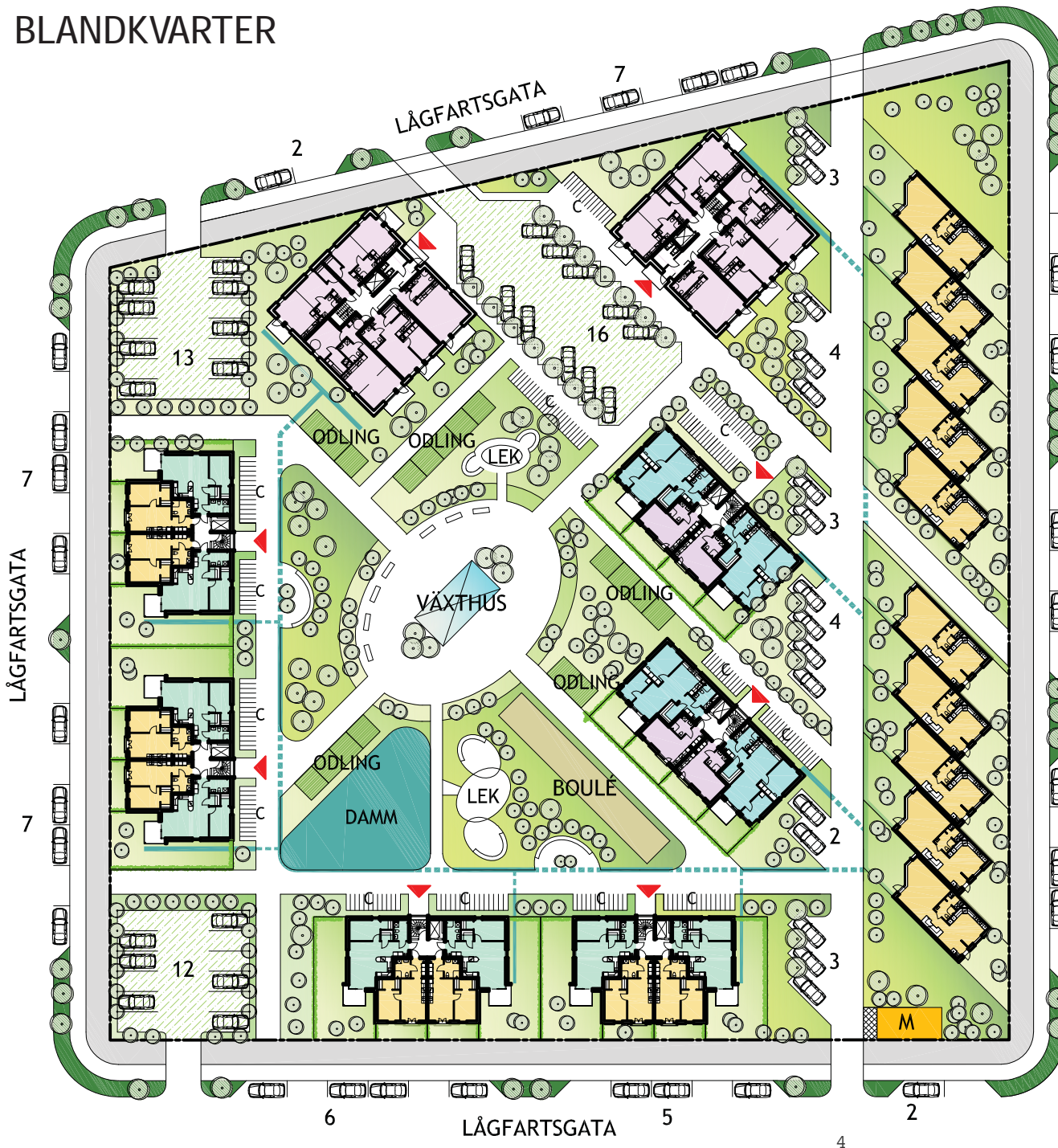
PLANOMRÅDET

0 100 200 300 m
Skala 1:5000 (A4)



SKISS TILL STRUKTURPLAN TRÖINGE BENGTSGÅRD

BLANDKVARTER



KORTFATTAD PLANBESKRIVNING

Planområdet har ett strategiskt läge i förhållande till kommunikationer och service. Ny skola planeras intill planområdet.

Vi föreslår en stadsstruktur i form av blandkvarter med måtten ca 150x150 meter för att möjliggöra olika upplåtelseformer och hustyper i samma kvarter. Kvarteren begränsas av lågfartsgator med kantstensparkering, trädplantering och trottoarer. Husen grupperas utmed gator och centralt i varje kvarter finns en grön gård med stadsodling, lekplatser och mötesplatser.

Blandstadskvarteren kan sammanlagt inrymma ca 60 000 kvm ljus BTA, vilket motsvarar nästan 500 lägenheter. Varje kvarter har olika upplåtelseformer och hustyper från stadsradhus till lamellhus i 2-3 våningar och punkthus på 4-5 våningar.

Solceller på taken och rikligt med gröna väggar samt odlingsmöjligheter skapar en grön profil. Den nya bebyggelsen ska ges en varierad karaktär med olika gestaltning i samma kvarter. Lokaler bör finnas i gatuplanet i strategiska lägen. Torg och mötesplatser förläggs till korsningspunkter i de centrala stråken.

Förutom de fem blandstadskvarteren innehåller strukturplanen 11 småstadskvarter med grupphus och villor. Kvarteren innehåller 150 000 kvm och ca 500 bostäder.

Strukturplanen kan ge underlag till Kommunens arbete med översiktsplan.



HUSTYP A



FASAD MOT ÖST



FASAD MOT VÄST



FASAD MOT SYD

HUSTYP B



FASAD MOT ÖST



FASAD MOT VÄST



FASAD MOT SYD

STILRENT FORMSPRÅK





GÅNG- OCH CYKELSTRÅKEN BINDER SAMMAN KVARTEREN



1 BIOLOGISK MÅNGFALD OCH URBAN ODLING

1.1 Inledning

Dagens städer står inför stora utmaningar. Jorden blir allt varmare. Troligen kommer Sveriges årsmedeltemperatur att stiga med 3-5° fram till år 2080, samtidigt som havsnivåerna stiger med mellan 0,2 och 1 meter inom de närmsta 100 åren och att såväl perioder av intensiv nederbörd som värmeböljor kommer att bli allt vanligare. Detta ställer stora krav på hur framtidens städer utformas.

Översvämningsrisk finns inte utredda utan behöver klargöras i detaljplanarbetet. Eventuellt behöver naturanpassade vallar skapas.

Det behövs nya lösningar för att reglera temperaturer, ta hand om dagvatten och spara energi. Samtidigt måste staden vara trevlig att vistas i och hälsosam för människorna som lever i den. En lösning är att tillvarata de tjänster naturens ekosystem tillhandahåller. Det kan t ex handla om luft- och vattenrening, klimatreglering, dagvattenhantering och omvända solens energi samt odla lokalt.

1.2 Träd, buskar och annan vegetation

Utöver att träd och buskar i sig är en viktig del av den biologiska mångfalden så utgör de också livsmiljö åt andra växter och djur. Därför vill vi plantera träd, buskar och perenner som dessutom gärna får vara bär- och/eller nektargivande. Man kan även välja arter som är värdväxter för insektslarver. Gräsmattor är bra att spela boll och ha picknick på, men annan vegetation är bättre för den biologiska mångfalden. Därför är det bra att anlägga gräsmattor bara där man är ute efter just de funktionerna.

Träd, buskar och annan vegetation utgör en viktig del av vattnets kretslopp när vatten sugts upp genom växternas rötter för att sedan avdunsta tillbaka till atmosfären. Ju större vegetationsmassa, ju mer vatten avdunstar.



Återvinning



Odling på gården



Miljöstation med grönt tak

När vatten avdunstar från vegetationen kyls den omkringliggande luften ner. Träd och buskar ger dessutom skugga åt såväl människor som byggnader. Lövträd tappar dessutom sina blad på vintern när extra solljus är att föredra framför skugga.

Genom trädplanteringar kan mängden partiklar i luften minska med så mycket som 70%. Barrträd är bäst på att filtrera bort partiklar medan lövträd absorberar mer gaser och tål luftföroreningar bättre. Därför är det bra att blanda löv- och barrträd.

Forskning visar att grönska har stor inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Att vara i gröna miljöer minskar stress, förbättra kondition och rörlighet samt öka koncentration och inläring. Grönområden har dessutom stor inverkan på människors trivsel och välbefinnande. Att ha tillgång till grönska nära bostaden är betydelsefullt, inte minst för de människor som inte kan förflytta sig så långt som gamla, barn och sjuka.

1.3 Fasadgrönska

Fasadgrönska är, precis som annan växtlighet, ett tillskott till den biologiska mångfalden.

Fasadgrönska bidrar till vattnets kretslopp när vatten sugts upp genom växternas rötter för att sedan avdunsta tillbaka till atmosfären.

Precis som annan grönska så kyls fasadgrönska ner den omgivande luften genom avdunstning. För att öka fasadgrönskans skuggande effekt kan man låta den växa på ställningar som sticker ut från fasaden.

Fasadgrönska bidrar till ett grönt intryck av staden, inte minst eftersom den ofta befinner sig i ögonhöjd.

1.4 Biotoper

Ett bra sätt att förbättra kvalitén på en grönytas biologiska mångfald kan vara att tänka i biotoper. En biotop, eller naturtyp, är ett avgränsat område med en specifik sammansättning av mark, vatten, växter och djur. Vid anläggandet av en biotop är det enklast att utgå ifrån platsens förutsättningar när det gäller såväl jordart som klimat.

En mosaik av biotoper kan ge en varierad naturupplevelse i staden vilket har såväl pedagogiska som rekreativa värden.

1.5 Djurbon

Ett sätt att stärka den biologiska mångfalden på en plats kan vara att skapa boplatser åt djur. Det är bra att låta en del av bostadsgården vara vild så att grönskan blir en naturlig boplat.

Bon för specifika arter kan exempelvis vara:

Ett bo för igelkottar

Död ved

En småfågelholk

En fladdermusholk

Svalbräden på husfasaderna

En specialfågelholk för exempelvis tornfalk eller kattuggla

Ett knippe bambupinnar eller en mur med hål till solitära bin



1.6 Urban Odling

Falkenberg stad är omgiven av jordbruksmark och havet. Vår idé är därför att den goda jorden ska kunna odlas och nyttjas för ekotjänster och i stor utsträckning även när stadsdelen är utbyggd. Parker, grönområden och vegetation i bebyggelsen är positivt på flera plan. För människans hälsa verkar naturupplevelser och vistelse i grön miljö avstressande och ger en märkbart positiv effekt. För att säkra och förbättra mikroklimat, lufthygien, jordkvalitet och vattenbalans eftersträvar vi en grönytefaktor på minst 0,5 i våra bostadskvarter.

Att odla lokalt inom eller intill sitt bostadskvarter är en resurssnål form av närrecreation, ger hälsosam motion och en inriktning mot ett ekologiskt bärkraftigt samhälle. Närodling av grönsaker och fruktträd bidrar till hushållsekonomi och är en populär hobby. Att skapa odlingsmöjligheter i kvarteret är att tillfredsställa ett mänskligt behov och föra en lång tradition vidare.

På våra gårdar kan planteras äppelträd, päronträd, körsbärsträd och krusbärsbuskar, vinbärsbuskar, hallonbuskar mm. De boende älskar sitt gröna område och många odlar på balkonger och på små odlingslotter mellan husen. Intresset har blivit en social resurs där de boende möts.

Gröna utemiljöer ger de boende trygghet och avkoppling i närmiljön. Funktionshindrade, barn och äldre ska ges tillgänglighet till såväl odlingslådor som gårdens aktiviteter. Här är det viktigt att gården erbjuder en trygg och variationsrik miljö som fungerar såväl vinter som sommar under hela dagen, i olika väder och för alla åldrar. Vi vill skapa olika typer av gröna mötesplatser för de boende. Ett växthus på gården kan bli en naturlig social mötesplats för de som har gröna fingrar.

Den traditionella byggnadstekniken för det svenska jordbruket var trähus. Illustrationerna visar träarkitektur med sparsmakade stilrena fasader. Vi avser att bygga med trä i stomme och fasader med ett modernt formspråk. Fasadpanelen behandlas så att den åldras naturligt.



2 GÅNG- OCH CYKELSTADEN

2.1 Promenad- och cykelstaden

Utgångspunkten för trafikplaneringen bör vara att ge fotgängaren allra högsta prioritet. Genhet, tillgänglighet och trygghet, men kanske främst gaturummets variation och gestaltning, är centrala faktorer för att skapa en attraktiv stad att gå i. Med en stor andel fotgängare skapas ett stadsliv som stärker attraktivitet.

Nätstrukturen för gående byggs upp av olika gångmiljöer med allmänna stråk och vistelsezoner som kompletteras med halvprivata och privata miljöer och smitvägar. De olika miljöerna skapar tillsammans en attraktiv dynamik som tillgodoser den gåendes olika behov och önskemål. Lågfartsgator, där alla trafikanter färdas på fotgängarens villkor, utgör grundprincipen. Därefter anpassas principen successivt efter behoven från cykel- och kollektivtrafiken samt till behoven från biltrafiken.

Människor som färdas till fots rör sig långsammare än övriga trafikanter och vistas längre i sin omgivning. Detta ställer krav på en mycket omsorgsfull gestaltning med hög medvetenhet i valen av material, möblering, växtlighet och belysning.

För att skapa en stadsdel som är attraktiv för cyklister krävs gena stråk som tillåter högre hastigheter än gångfart. Gångfartsområden är därför på vissa platser en olämplig reglering då den hindrar cyklister från att cykla i normal hastighet. Grundprincipen om gångfartsområde släpps därför i cykeltrafikens huvudnät och i viktiga stråk i lokalnätet. Cykelstråken utgörs av separata cykelbanor eller av cykling i gaturum med låga biltrafikflöden och hastigheter upp till 20-30 km/tim.

2.2 Cykelparkering

För att göra cykel till ett attraktivt färdssätt krävs attraktiva cykelparkeringar för alla typer av cyklar. Cykelparken varierar idag från stabila vardagscyklar till snabba motionscyklar och lådcyklar. Vädskyddade cykelparkeringar i markplan med direkt anslutning till entré och trapphus bör uppmuntras. Närheten till rekreationsområdet utmed kusten och det omgivande landskapet ger goda möjligheter att ta sig ut på längre cykelturer.

Cykelparkering ska finnas lättillgängligt och mycket nära entréer till såväl arbetsplatser, verksamheter, bostäder och kollektivtrafikknutpunkter. Variation ska finnas vad gäller väderskydd, låsmöjligheter och utformning där attraktivitet, funktionalitet och design är viktigt för att cykling ska få hög status. Faciliteter som luftpump, tvättmöjligheter, verktyg bör finnas vid större cykelrum.

2.3 Parkeringsstrategi

Markparkering ska ske på små enheter och på gatumark. Parkeringsytor gräsarmeras för att vatten ska släppas igenom. Parkering för rörelsehindrades fordon ska ordnas inom ca 25 meter från bostadsentré. Byggherrar ska uppmuntras till att införa bilpool för att minska behovet av bilar och parkering.



2.4 Bil på fotgängarens och cyklistens villkor

Med lågfartsgator som grund skapar tillsammans med en förstklassig kollektivtrafik en miljö med goda förutsättningar för hållbart resande. Målsättningen är att minimera bilens plats i stadsmiljön och på allvar prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Dock finns viktiga skäl till att låta motorfordon ändå få tillgänglighet till bostäderna.

Att kunna komma fram till målpunkt med bil, även om det är i maklig takt, är viktigt för orienterbarheten i stadsdelen för tillfälliga besökare och för att vardagen ska kunna fungera. Elbilar kommer på sikt lösa miljöproblemen som dagens bilpark har.

Personer med rörelsenedsättning måste ges möjlighet att komma nära stadsdelens olika målpunkter. Detta ställer krav på att uppställningsplatser för rörelsehindrades fordon kan ordnas inom acceptabelt avstånd från entréer och att färdtjänstens fordon ges erforderligt utrymme. Denna trafik ställer krav på att kunna komma nära målpunkter men inte nödvändigtvis på hög framkomlighet och hög hastighet.

2.5 Nyttotrafik

Sopbilar och driftfordon måste kunna trafikera området och hantera avfall och snöröjning på ett rationellt sätt. Sopbilar kräver generösare dimensioner på färdvägarna men ställer inga direkta krav på hög framkomlighet och hög hastighet.

Räddningstjänstens fordon, från mindre ambulanser till stora brandfordon, måste ges möjlighet att snabbt komma nära intill bebyggelse och allmänna platser vid eventuell utryckning. Framkomligheten är viktig för att ge goda möjligheter till snabb räddningsinsats. Gatans dimensioner och möblering ska samspela med byggnadernas utformning så att de tillsammans skapar god tillgänglighet till räddning. Intima och gröna gaturum är eftersträvarvärda men måste utformas med dessa parametrar i åtanke.



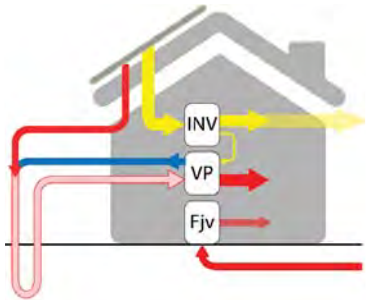
Cykelstråk



Lågfartsgator



Solceller



Systemskiss



Solceller på alla tak

3 SOLENERGI

3.1 Solenergisystem i samverkan med KTC

Att bygga och förvalta fastigheter både klimatsmart och energisnålt är en av de absolut viktigaste utmaningarna idag för alla fastighetsägare. För att nå EU:s viktiga energi- och klimatmål, att effektivisera energianvändningen med 20 procent och öka andelen förnybar energi till 20 procent, krävs ny kompetens och nya arbetssätt.

Med KTC:s innovativa koncept för kombinationsdrift av energisystem där teknik och energiverktyg, så som energiuppföljning och driftövervakningssystem, samt kompetens kan vi få stora energi- och miljövinster.

3.2 Kombinationsdrift av bergvärme och solhybrid

Konceptets grundtanke är att använda rätt mix av energisystem utifrån energipris och miljömässiga förhållanden. En värmepumpsanläggning hämtar värme från berget och solhybrider på taket. Under höst, vinter och vår hämtas värme från berget. Under sommaren återladdar solhybriderna berget och producerar dessutom elenergi. Kombinerat med fjärrvärme kan systemen anpassas mot aktuella drift, miljö och prisförhållanden. Hänsyn kan tas till fjärrvärmenätets momentana belastning, miljöpåverkan och eventuella överskott från t.ex. sopförbränning. Både bergvärme och solhybrider är förnybar energi som sparar på miljön. Med smart styrning får fastigheten rätt energiprestanda med bibehållet eller förbättrat inomhusklimat.

3.3 Minskat behov av köpt värmeenergi

Med energisystem som samverkar får anläggningen en hög verkningsgrad – det vill säga förhållandet mellan hur mycket användbar värmeenergi som fås ut på den energi som köps in – och låg energiförbrukning. Eftersom den största andelen värmeenergi är lokalt producerad minskar behovet av köpt energi. Anläggningen blir driftsäker och hyresgästerna får jämnare och bättre komfort. Vinst för alla och för vår miljö!

3.4 Effektiv värmelagring i berg

Bergvärme är en typ av geoenergi som utnyttjar lagrad solenergi i berget. Energin hämtas från berget och förädlas i olika steg till värme. Traditionellt rekommenderas att borrhålen är minst 20 meter från varandra för att inte påverka bergets temperatur negativt.

Med vår teknik att återladda med värmeenergi kan vi borra diagonalt ner i marken, vilket gör att vi enbart behöver 7 meter mellan varje hål.

3.5 Upp till 90% egenproducerad energi

Fastighetens energiförbrukning går att optimera till olika nivåer. Energisystem i samverkan gör att den köpta energin reduceras kraftigt genom att fastigheten själv kan producera energi, vilket ger ett totalt annorlunda energivärde.

Med redovisad lösning sker en förbrukningsdelning vilket gör att fastigheten kan få samma energiprestanda som ett passivhus på cirka 25-30 kWh/m² för andelen köpt energi.

Var kommer då energin ifrån? Jo, solen! Den kommer att ge fastigheten energi i form av värme och vatten. Indirekt kommer solen också att ge energi till geolagring och ventilation samt bergvärmepumpen genom bland annat elproduktion. Den energi som behöver köpas är ytterst lite el för drift av anläggningen samt köp av fjärrvärme.

4 VATTEN I PLANERING

4.1 Dammar och öppna dagvattensystem

I en stad med många hårdgjorda ytor infiltreras endast ca 10% av årsnederbörden. Hur mycket vatten som kan infiltreras i dagvattensystemet beror på platsens jordart, en sandjord tar snabbt upp stora mängder vatten medan infiltration genom en lerjord är svårare. Genomsläppligheten blir avsevärt bättre om växter med djupgående rötter planteras.

Det är bra att använda så mycket genomsläppliga material som möjligt till parkeringsplatser, gångar och andra hårdgjorda ytor. Bra material kan exempelvis vara gräsarmerad betong eller natursten, öppen asfalt, grus, singel eller sand. Täta ytor kan avvattnas till omkringliggande markvegetation genom höjdsättning och det vatten som marken inte tar upp direkt kan samlas i dammar eller våtmarker eller fördröjas genom en långsam avrinning i bäckar eller diken. Uppsamlat vatten kan användas till bevattning.

När en damm eller ett dike anläggs ger genomsläppliga material som grus eller sand bättre förutsättningar för en rik biologisk mångfald än vad exempelvis betong gör. Ett varierande vattendjup skapar förutsättningar för att många olika arter ska trivas, precis som oregelbundna, grunda, svagt lutande och ej stenlagda stränder. Många olika, gärna lokalt förekommande, växtarter ökar den biologiska mångfalden.

4.2 Höjdsättning för vattenavrinning

En övergripande målsättning med höjdsättningen är att vara så nära befintliga höjder som möjligt för att minimera massförflyttningar. Övriga styrande parametrar är hållbara lutningar för gator och dagvattenstråk så att gator och byggnader inte översvämmas vid kraftiga (100-års) regn.

Höjdpunkter inom de enskilda kvarter kan underlätta dagvattenhantering samtidigt som en nivåskillnad mellan golv och gata kan skapas utan att tillgänglighet för rullstolsburna omöjliggörs. I dimensioneringen av dagvattensystemet tillåts det att vatten rinner på ytan vid 100-årsregn.

4.3 Multifunktionella ytor

En hel del av de gemensamma fördröjningsytorna kommer att utformas som så kallade multifunktionella ytor som kan utnyttjas för andra ändamål då de inte används för fördröjning av dagvatten. Genom att utforma de planerade dagvattenanläggningarna så att de kan ta hand om föroreningarna är målet att inte tillföra föroreningar till recipienterna.

Oavsett hur dagvattensystemen utformas är det viktigt att alltid ha säkerhetsaspekten med sig. Genom att välja utformningar med flacka slänter och grunda vattendjup minimeras risken för personskador. En grundprincip bör vara att man aldrig ska behöva använda sig av staket. Det är viktigt att ha i åtanke att ett dagvattensystem kommer att stå torrt stora delar av året. I stora stråk och dammar går det att dämna upp vattnet så att man får en permanent vattenspegel, men i de mindre systemen kommer det bara att finnas vatten när det regnar.

4.4 Återvinning av vatten

Såväl regnvatten som duschvatten är en resurs som efter sin rening kan återanvändas. Från varmt duschvatten kan även energiinnehållet utnyttjas. Vi ska undersöka vilka metoder som kan användas för att uppnå detta.

- En metod är att avleda duschvattnet i dubbla rör där det inre röret innehåller varmt duschvatten och det yttre kallt ingående vatten som då värms upp genom värmeväxling.

- En annan metod är att låta duschvattnet cirkulera tillbaka till duschen. Det finns en kommersiell produkt för detta.

- Ett examensarbete av Madelaine Hellborg Lapajne vid Lunds Universitet för projekt H+ i Helsingborg visar att en separation av gråvatten (tvätt, dusch, vask etc) och svartvatten (toalett) har stor energibesparingspotential. Denna studie ska beaktas i det fortsatta utredningsarbetet.



Vatten i planering



Växthus



Öppet vattendrag



5 SOCIAL HÅLLBARHET

5.1 Mångfald i bostadsutbudet

För att få ökad mångfald krävs att olika hustyper blandas. Människor med olika sociala, kulturella och ekonomiska förutsättningar skall kunna hitta ett boende som passar just dem. Genom att kunna erbjuda alla generationer och hushålls-storlekar bostad krävs stor variation av lägenhetstyper. Vi vill erbjuda allt från små lgh (30 kvm) till stora lgh (100 kvm) för att blanda olika hushållstyper. Vissa lgh kan bli additionslägenheter/generationslägenheter där flera generationer kan bo tillsammans.

Ökad mångfald kan åstadkommas på flera sätt. Vi tror att en blandning av hustyper, lägenhetstyper och lägenhetsstorlekar – i kombination med olika former av upplåtelseformer och prisbilder är viktiga inslag. Förutom bra bostäder för många grupper av människor krävs dessutom levande bottenvåningar och verksamheter som bidrar till ett rikt stadsliv stor del av dygnet. Eftersom livet mellan husen även påverkas av utformningen av de offentliga miljöerna tror vi att flera aktörer tillsammans behöver bidra till att skapa trygga och intressanta stråk och mötesplatser.

5.2 Socialt ansvar

Ett sätt att ta ett socialt ansvar är att bygga med människan i fokus och att bidra till en socialt hållbar stad genom val av utformning och innehåll. Mångfald är en viktig nyckel för en socialt hållbar stad och mångfald behöver åstadkommas på flera plan. En annan och mycket viktig del i ett socialt ansvarstagande är att ställa krav i upphandling av entreprenad. Vi kan på så sätt verka för ökad mångfald genom att ställa krav på att entreprenörer tillskapar praktikplatser och arbetstillfällen för arbetslösa ungdomar. Vi ser också krav på socialt ansvar i leverantörskedjan som en viktig del av vårt sociala åtagande.

Genom att erbjuda många storlekar och prisklasser på lägenheter kan vi tillgodose behovet hos olika målgrupper med olika betalningsförmåga. Hyresrätten är en bra förutsättning för ökad mångfald i staden och kan ha flera olika former. Dialogprocesser är ett utmärkt sätt att ta reda på intresset för de olika formerna av upplåtelseformer. Vi kommer erbjuda LSS-boende och boende för nysvenskar som fått anvisade boende av kommunen.

5.3 Barnperspektivet

Den offentliga miljön såväl gator, trottoarer, parker och lekplatser måste gestaltas från ett barnperspektiv. Självklart är FN:s barnkonvention en grundbult i detta. Familjebildningen startar numera senare i livet, efter färdig utbildning och yrkeskarriär. Detta gör att allt fler väljer att bo kvar i staden med barn.

I det mångkulturella samhället med olika typer familjekonstellationer finns en önskan att bo i stad med barn och ha närhet till förskola, skola, lekpark etc. Skyddade gårdar inom kvarteret ska vara gröna, trygga och kännas som "hemma". Småbarn ska kunna leka säkert. Hinder för bilar och mopeder uppförs så de inte använder gång- och cykelvägar. Förskolan kan bli en "low tox" dvs. giftfri miljöförskola med ekoinriktning och odlingslotter för den egna mathållningen.

5.4 Ungdomsperspektivet

Vi måste tänka kreativt och bortom "standardkrav och normer". Unga har idag inte de ekonomiska muskler som krävs för att direkt kliva in på bostadsmarknaden. Senare familjebildning gör att gruppen unga blir större och bredare. Många unga lever i tillgänglighetsekonomi där ägande inte längre är lika viktigt. Den tekniska utvecklingen har lett till värderingsförändringar och laptop är den nya tv:n vilket förändrar hur de vill leva och bo. Många unga idag vill bo funktionellt, genomtänkt och flexibelt i compact living nära kollektivtrafik, lärosäten, jobb, uteliv och mötesplatser. Smålägenheter med basstandard och ytor på 20-40kvm kan ge rimliga hyror för unga. De flesta unga behöver inte bil men vill gärna ha tillgång via en bilpool. Närhet till kollektivtrafik, grönområden och vatten är viktigare än en privatägd bil.

5.5 Familjeperspektivet

Tröinge planeras för alla hushållstyper inte minst för familjer. Här finns större bostäder, radhus, kedjehus och villor. Stadsdelens gemensamma park och andra friytor och den lugna trafiklösningen är särskilt gynnsamt för barnfamiljer. Även närhet till förskola, skola och goda kommunikationer är attraktivt och gör vardagslivet smidigt.

5.6 Äldreperspektivet

Ett modernt generationsboende kan tillämpas i additionslägenheter där förändring kan ske under tid. Föräldrar + tonåring kan exempelvis bli barnföräldrar + mor- och farföräldrar. I många kulturer lever man tillsammans genom att olika generationer samverkar i sitt boende. Modernt kollektiv är en boendeform som skulle kunna passa såväl unga som äldre, ensamstående, studenter, pensionärer. Man lockas till ett modernt kollektiv där man kan hjälpa varandra med vardagliga sysslor.

I samråd med kommunen utvecklas trygghetsboende för äldre som vill ha mer trygghet och social samvaro än vad de kan få i sitt nuvarande hem. Bostäderna ska vara funktionellt utformade och ha gemensamhetslokaler för måltider, samvaro, hobby och rekreation samt personal/bovård på angivna tider. För att bo i en trygghetsbostad måste minst en i hushållet ha fyllt 70 år. Hyresgästen bor och sköter sig själv precis som i en vanlig lägenhet. Skillnaden är att vissa utrymmen är mer tilltagna för att underlätta framkomligheten och så finns det tillgång till gemensamma utrymmen.



Social hållbarhet



Felleshus, Vallastaden Linköping



Trygga lekplatser



GRÖNSKANDE GÅRD DÄR ALLA GENERATIONER MÖTS



VARIATIONSRIK ARKITEKTUR

Förslag på justering av markanvändningskartor i FÖP

