

Steds- og mulighetsanalyse

HALMSTAD



Introduksjon

Rambøll og Dark arkitekter utarbeidet en steds- og mulighetsanalyse for Halmstad i 2014. Steds- og mulighetsanalysen for Halmstad ble utarbeidet for å gi kunnskap for å forstå stedets nåsituasjon og fremtidsmuligheter. I forbindelse med arbeidet med ny kommunedelplan for Halmstad har det vært behov for å revidere denne og oppdatere med nye analyser, slik at kunnskapsgrunnlaget bedre reflekterer dagens situasjon.

Stedsanalyse

Stedsanalysen bygger på Rambøll sin analyse fra 2014, men det er lagt til noen analyser og enkelte temaer har fått større plass.

Stedsanalysen tar for seg følgende hovedtemaer:

- Demografi
- Dagens arealbruk
- Kollektivtransport
- Tilrettelegging for sykkel og gange
- Dagens arealbruk
- Boligtypologi
- Funksjoner
- Skole og barnehage
- Hovedtransportsystem
- Kollektivtransport
- Tilrettelegging for fotgjengere og syklist
- Overvann
- Vann- og avløp
- Idrett

Mulighetsanalyse

I mulighetsanalysen blir det skissert opp en mulig retning for utviklingen på Halmstad. Dette er basert på funnene fra gammel og ny stedsanalyse og oppdatert med tanke på føringer fra nasjonale og regionale føringer samt kommunens styringsdokumenter, spesielt mål og delmål i kommunenplanens samfunnsdel, overordnede arealstrategier samt kommuneplanens arealdel.

Temakart

Flere temakart ligger som vedlegg til rapporten:

Støy fra vei og jernbane

Støy fra forsvarets flyplass

Løsmasser

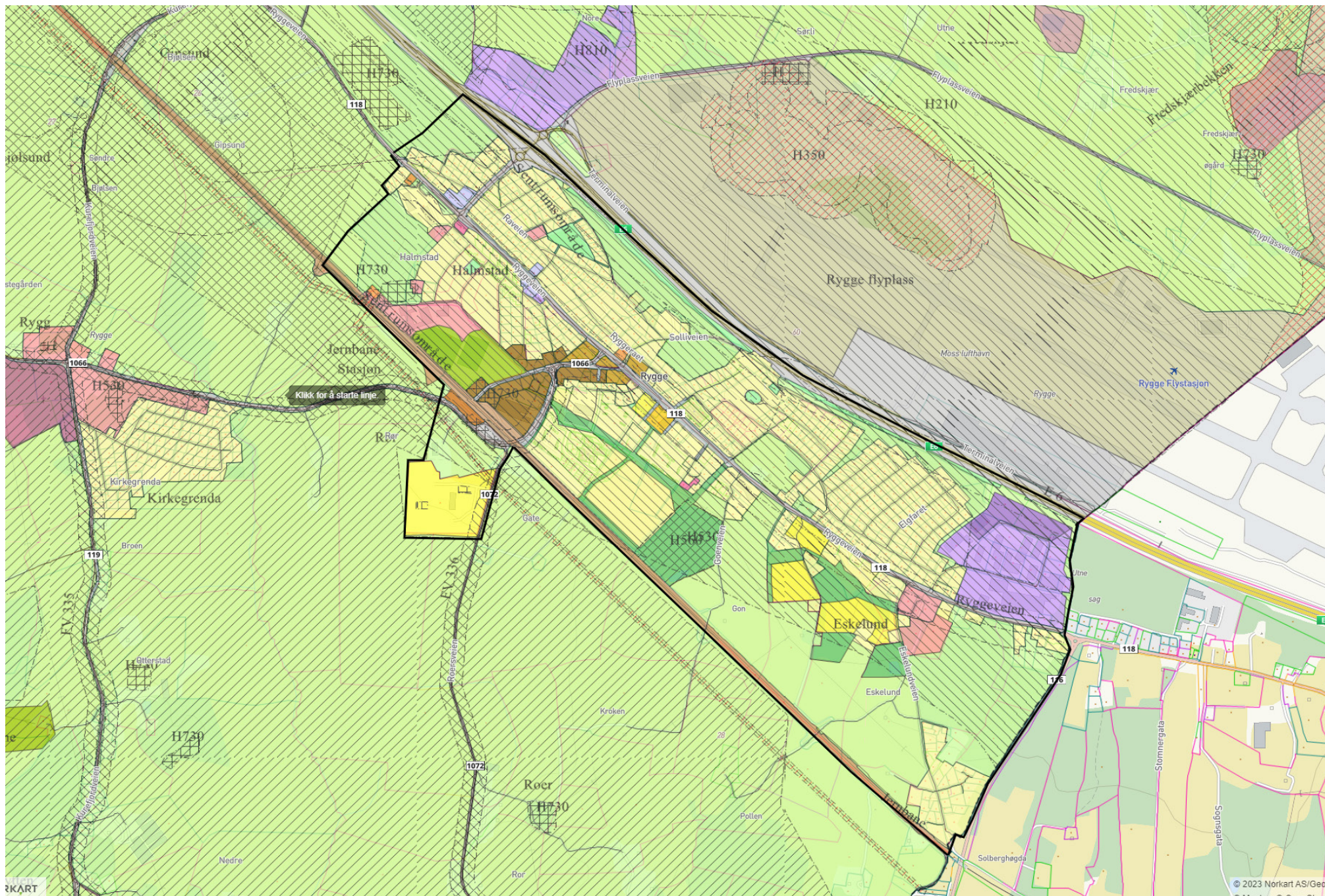
Radon

Aktsomhetskart flom

Aktsomhetskart kvikkleireskred



Plan- og analyseområde.
Heltrukken linje viser
området brukt i denne
revisjonen. Området er
det samme som foreslått
planområde for
kommunedelplanen.



Arealformål i gjeldende kommuneplan (2021-2030) innenfor planområdet.

Analyseområde og planavgrensning

I steds- og mulighetsanalysen til Rambøll ble det definert et analyseområde. Dette har i denne versjonen blitt oppdatert og utvidet noe for å samsvare med vedtatt planområde i planprogrammet. Planområdet er ca. 2,75 km². Se illustrasjon i *figur 1*.

Arealformål i gjeldende kommuneplan

Kommuneplan for nye Moss kommune ble vedtatt i kommunestyret 23.03.2021. Det har vært enkelte endringer i arealformål fra forrige kommuneplan. Disse blir beskrevet i påfølgende avsnitt, og er vist i *figur 2*.

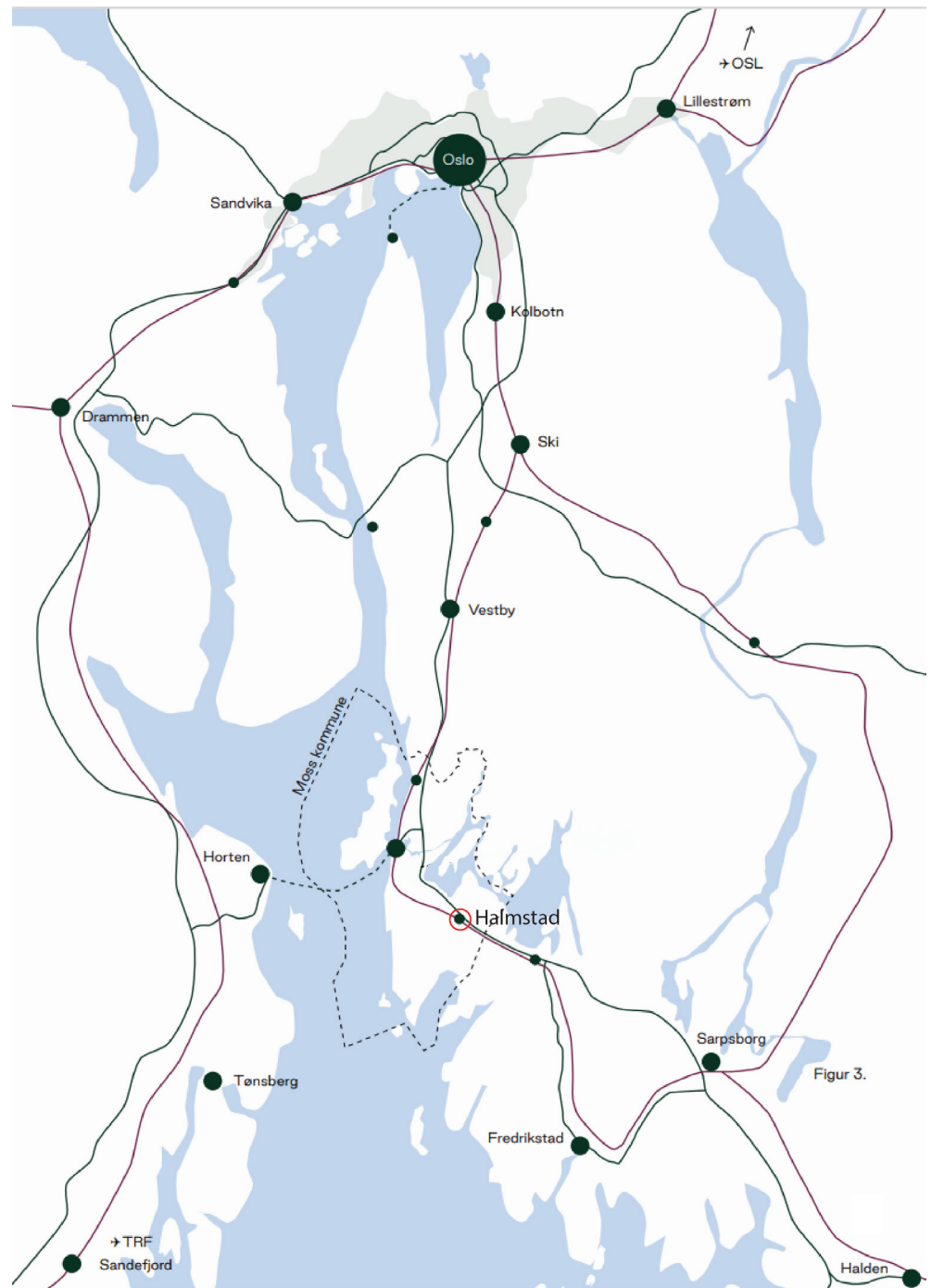
Områder som allerede har blitt utbygd eller regulert til bolig har fått oppdatert arealformål - eksisterende bolig. I tillegg har noen områder sør for Varnaveien blitt avsatt til fremtidig boligbebyggelse.

Lille Rygge har endret formål fra næring til boligformål.

Tidligere ubeygd utbyggingsarealer på skog og dyrket mark sør i planområdet er tatt ut og tilbakeført til LNF-område.

Areal avsatt til sentrumsformål er endret i tråd med anbefalinger i steds- og mulighetsanalyse fra 2014 og på bakgrunn av kommunens areal- og transportstrategi som sier følgende om Halmstad:

- Halmstad skal videreutvikles som områdesenter og kollektiv-knutepunkt.
- Sentrumsfunksjoner bør lokaliseres nærmere stasjonsområdet, med det gamle bygningsmiljøet som identitetsskaper.
- Framtidige boligområder på dyrket mark og skog skal reduseres.
- Lille Rygge ligger sentralt og bør utvikles til boligformål.

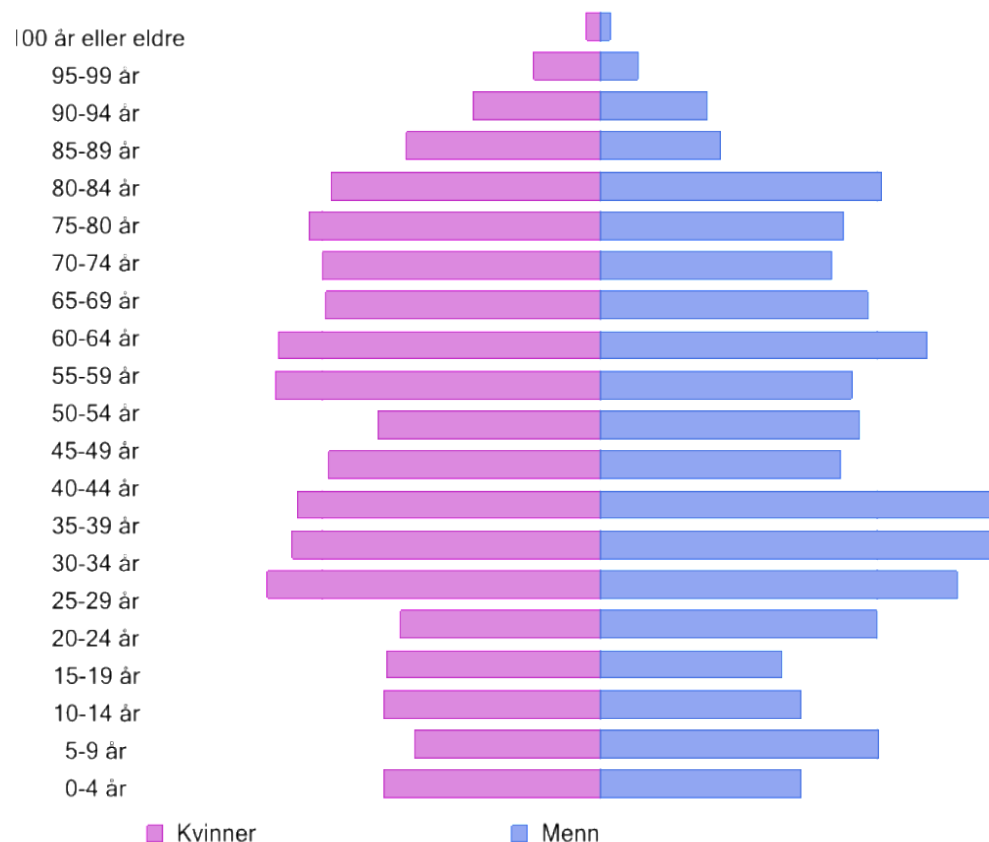
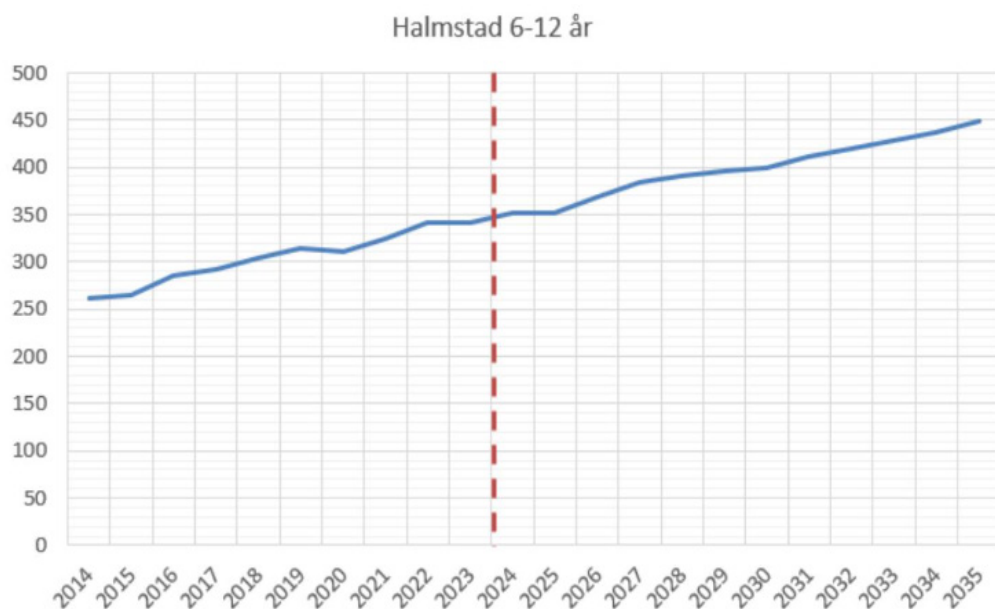


Demografi

I Moss har veksten har vært høyere enn forventet de siste årene, både på grunn av innflytting og innvandring fra Ukraina. I perioden 2012 til 2021 var den årlige vekstraten 0,9 prosent. I 2021 og 2022 var veksten høyere enn forventet med henholdsvis 1,25 prosent og 1,9 prosent. I 2023 var veksten 1,6 prosent.

Innenfor planområdet bor det 3420 personer (juli 2024), og innenfor skolekretsen bor det ca. 5 100 personer, hvorav ca. 800 barn opp til og med ungdomsskolealder. I barneskolealder er barneantallet på ca. 350 og elevtallet på Halmstad skole er 320 23/24.

Det forventes en befolkningsvekst på minst 1,5% innenfor planområdet. Veksten forventes å skje gjennom netto tilflytting, og veksten vil bli størst i den eldre delen av befolkningen. Framskrivninger viser en jevn vekst i barnebefolkningen. Grafen under viser framskrivninger for aldersgruppen 6-12 år.



Alderpyramiden viser en jevn fordeling av kvinner og menn. Halmstad har en noe lavere barneandel (8,2 prosent) enn snittet i Moss (11 prosent) , målt i aldersgruppen 3-12 år.

Gjennomsnittsalder i skolekretsen i 2024 er 43,6 år.

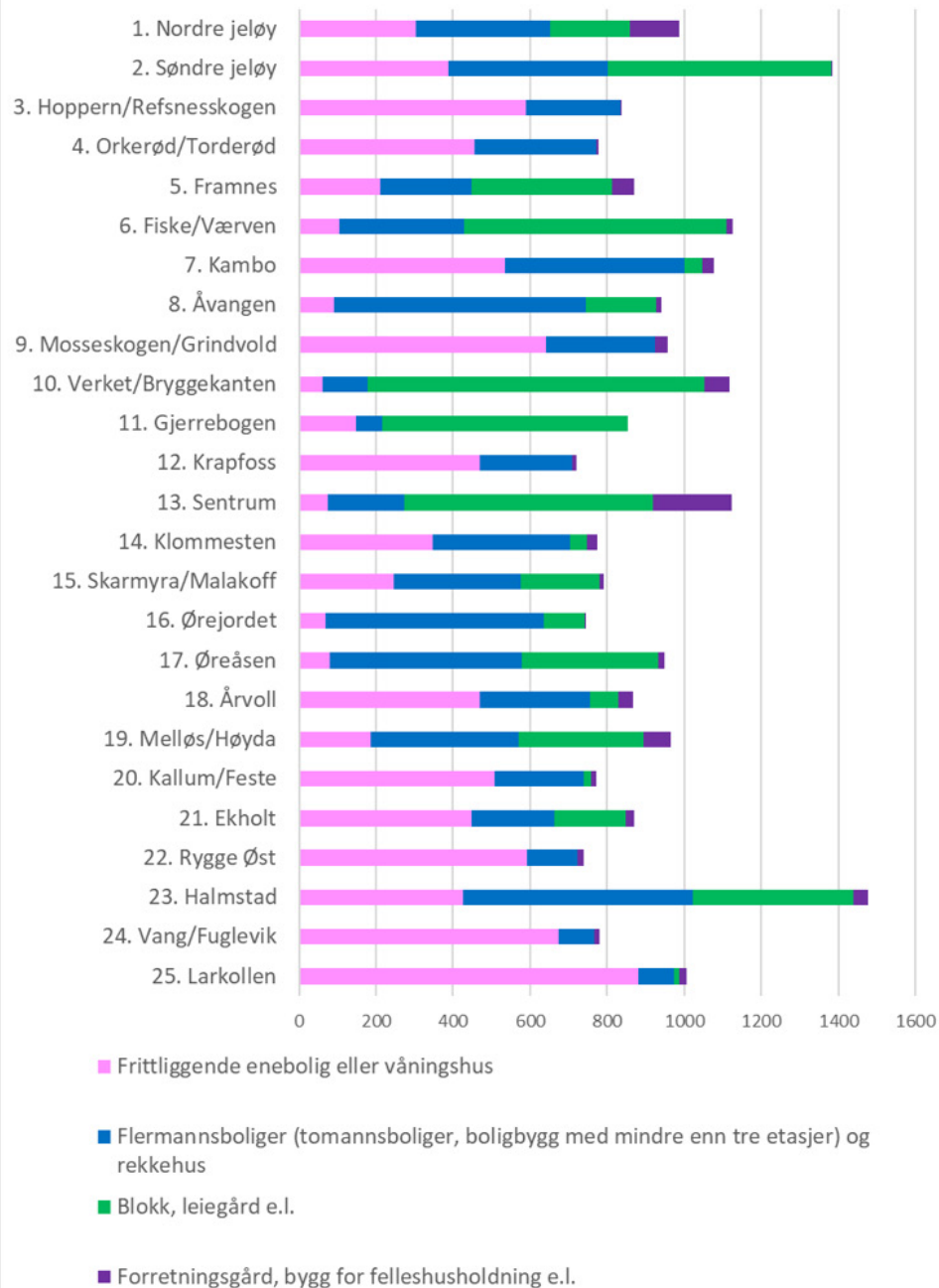
Andel eldre over 67 år er på 21,9 prosent. Det er høyere enn gjennomsnittet i Moss (18,1 prosent) og ganske mye høyere enn for landet (15,8 prosent). Halmstad har en lavere andel innvandrere og barn av innvandrere fra ikke vestlige land, sammenliknet med gjennomsnittet for Moss.

Boligtypologi

Halmstad har i dag stor variasjon i boligtypologiene: eneboliger, tomannsboliger, rekkehus og ulike typer blokker med leiligheter. I tillegg er det bygget institusjonsboliger for eldre, HVPU boliger og ungdomsboliger. Dette er et godt utgangspunkt for en variert befolkningssammensetning.



Boligtyper i de ulike sonene



Levekårskartlegging

Moss kommune gjennomførte levekårskartlegging i 2022.

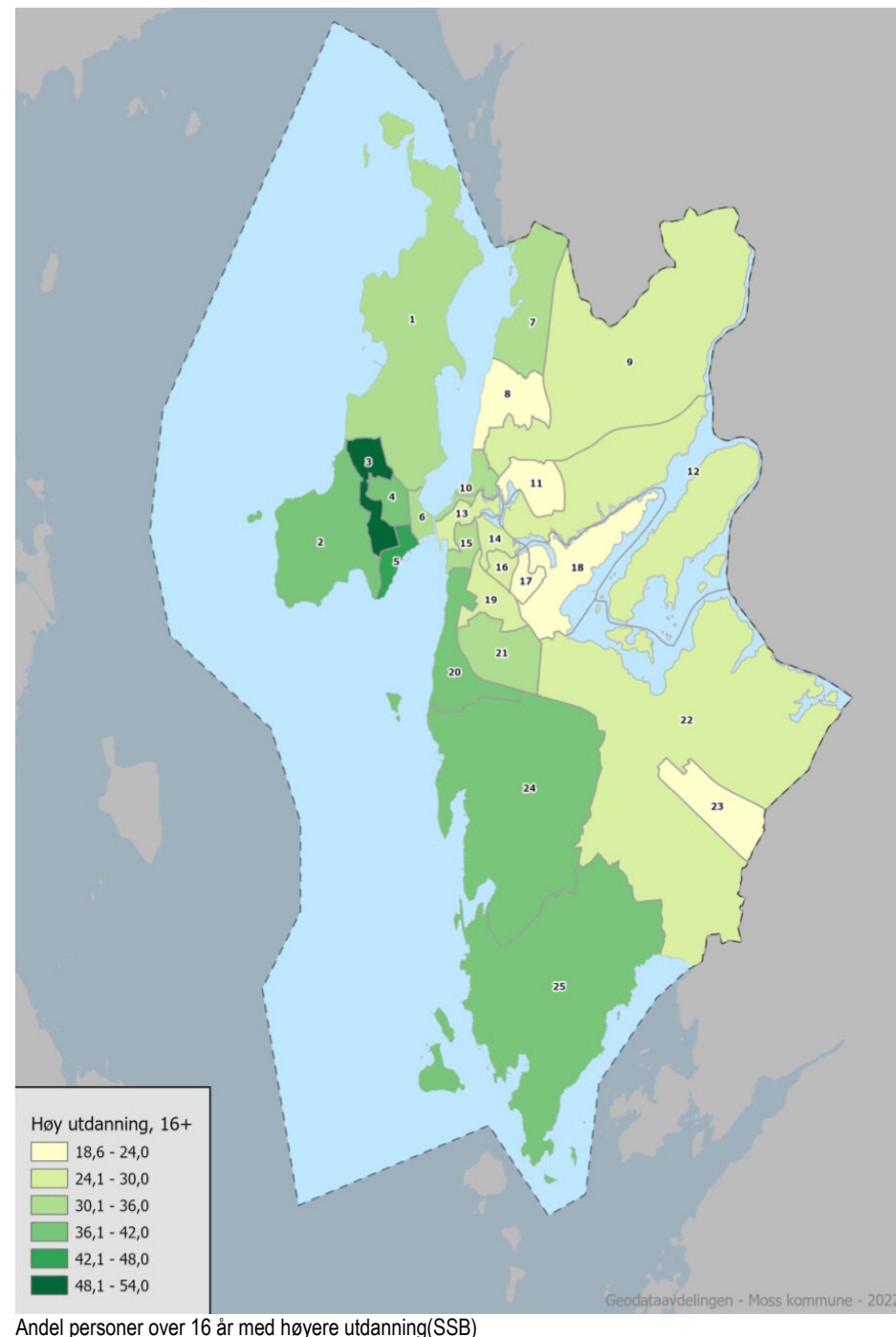
Levekårskart-

leggingen viser hvordan et utvalg av statistiske levekårsvariabler fordeler seg geografisk innad i kommunen. Det meste av planområdet omfatter levekårssone Halmstad. I tillegg ligger endel boliger langs Flyplassveien i levekårsområdet Rygge Øst.

Tallene for Halmstad viser at Halmstad ligger nært gjennomsnittet i Moss på mange indikatorer, men at Halmstad har noen større utfordringer knyttet til spesielt sosiale og helsemessige forhold. Halmstad har en høy andel personer som mottar sosialhjelp, en høy andel personer (18–66 år) som mottar arbeidsavklaringspenger og en høyere andel av unge mottakere av uførepensjon (18-44 år) sammenliknet med gjennomsnittet for Moss og resten av landet. I Halmstad er det flere aleneboende og barn med enslige foreldre enn gjennomsnittet i Moss og resten av landet.

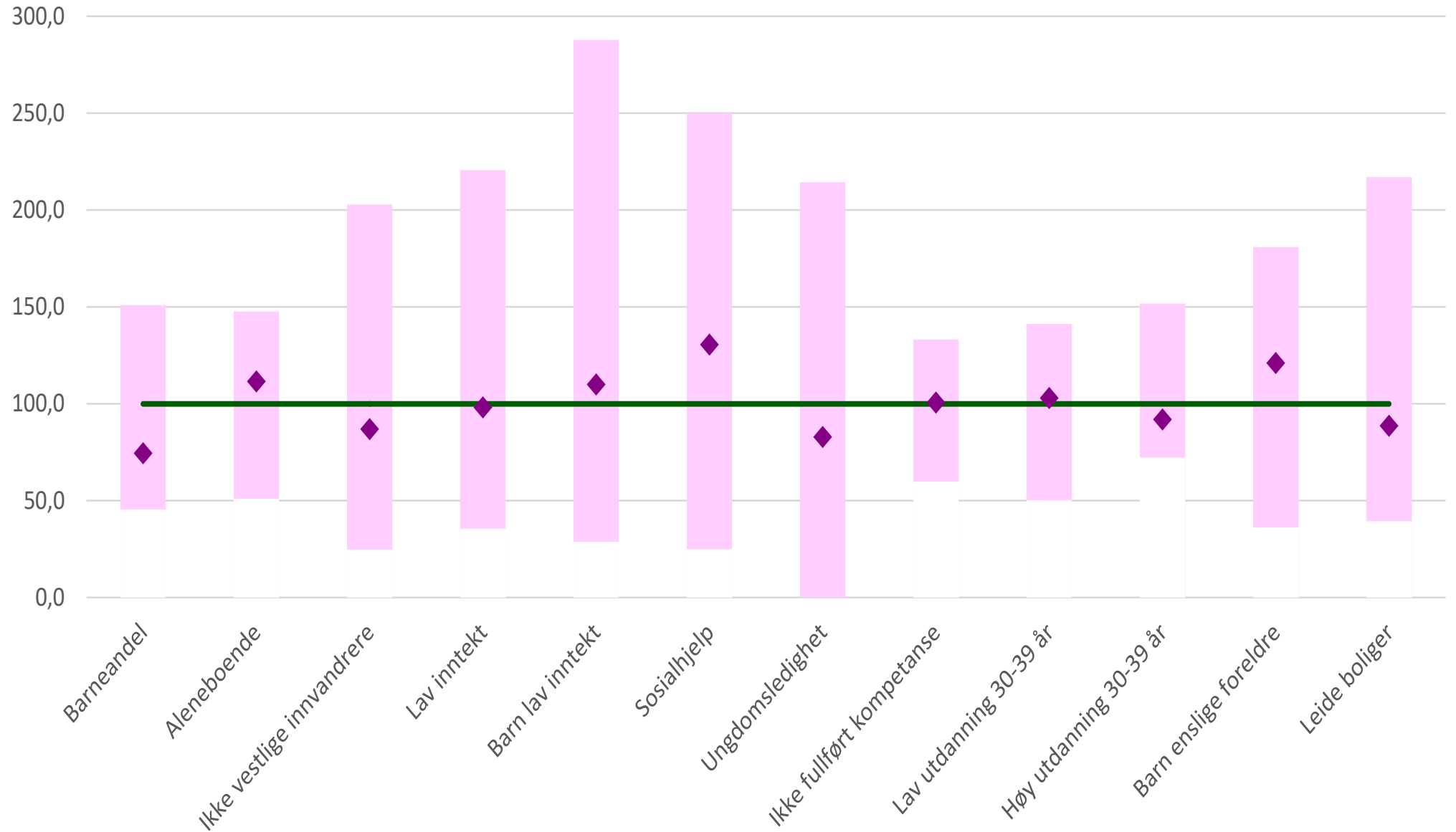
Av positive funn er at arbeidsledigheten blant befolkningen i Halmstad (2,2 %) er lavere enn gjennomsnittet i Moss og landsgjennomsnittet (2,7 %) i alderen 15-74 år. Ungdomsledigheten er også lav.

Mange i Halmstad eier sin egen bolig, 82,7 prosent av husholdningene.



Andel personer over 16 år med høyere utdanning(SSB)

Halmstad



Grafen viser noen resultater for Halmstad sammenlignet med gjennomsnittet i Moss. Den grønne linja viser gjennomsnittet, det lyse rosa feltet viser variasjonen innenfor levekårsområdene i Moss, og den lilla markøren viser verdier for Halmstad.

Stedsanalyse

Lokasjon

Utgangspunktet for analyseområdet er den naturlige avgrensningen av tettstedet mellom E6 og jernbanelinjen, men med utvidelser som omfatter Lille Rygge. I Halmstad er det få offentlige funksjoner. Det er noe spredt næring, utadrettede virksomheter og handel langs Ryggeveien og ved stasjonen.

Dagens situasjon med få og spredte funksjoner resulterer i en utvanning av sentrum og avhengighet til omkringliggende handelssteder og mye bilbruk.



Dagens arealbruk

Temakartet til høyre viser dagens arealbruk i grove trekk.

Industri og næring omfatter i hovedsak Lille Rygge, Røskogen industriområde, næringsbebyggelsen i den bevaringsverdige bebyggelsen ved stasjonsområdet og spredt utadrettet næring langs Ryggeveien.

Tjenesteyting og offentlige anlegg omfatter barnehager, Halmstad skole, omsorgsboliger og tjenestebygg og jernbanestasjonen.

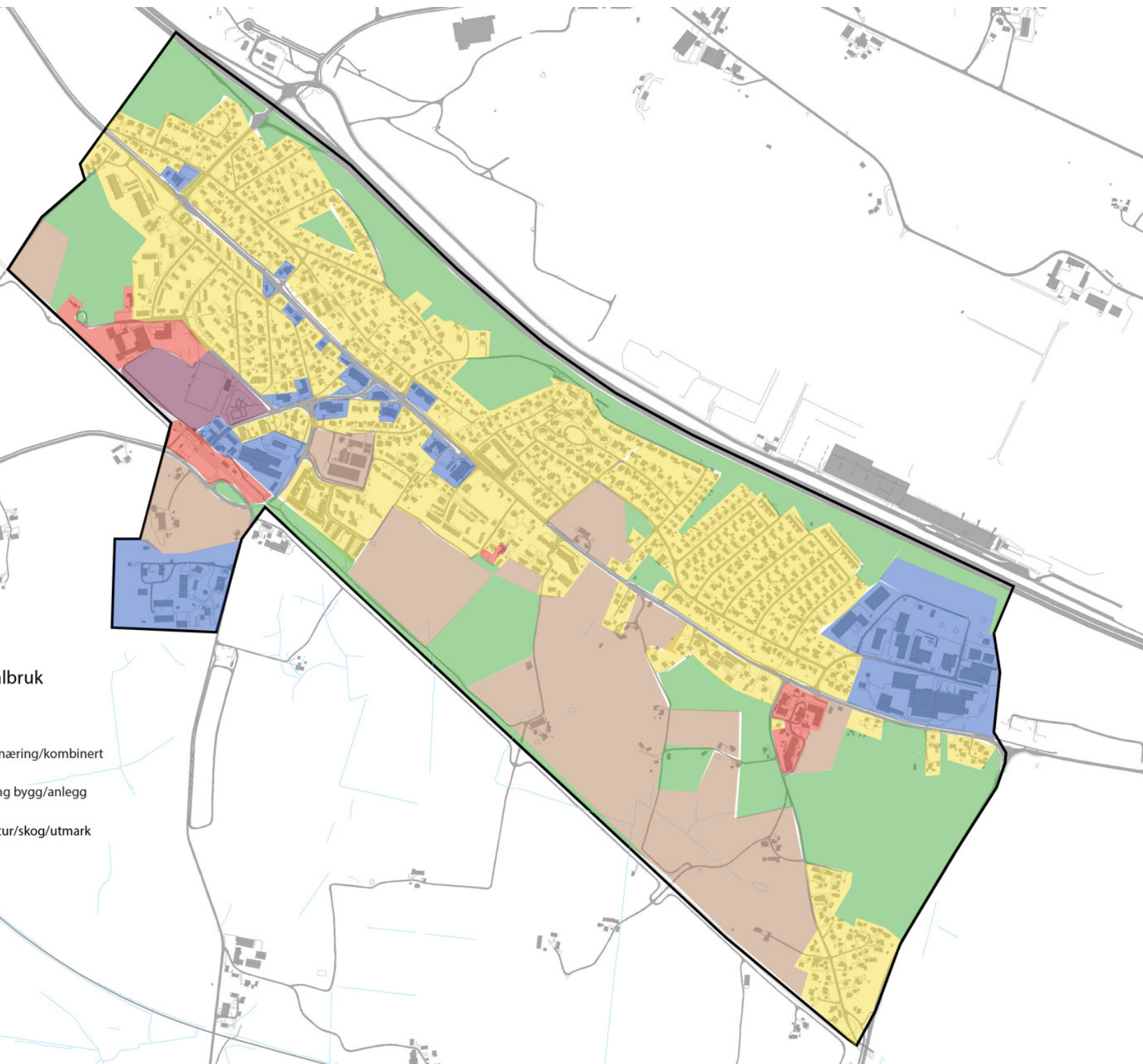
Boligbebyggelse omfatter store deler av planområdet. Nord for Ryggeveien er det sammenhengende områder med eneboligbebyggelse, hvor en andel av dem er organisert i helhetlige områder med tydelige strukturer.

Sør for Ryggeveien er det blandet boligbebyggelse med blokker, rekkehus og eneboligbebyggelse i de sentrale områdene, nye boligområder under oppføring og klynger med eneboligbebyggelse hvor det største er etablert sørøst i området på grensen mot Råde.

Planområdet omfatter også variert kulturlandskap med dyrket mark og skog.

Dagens arealbruk

- Bolig
- Forretning/næring/kombinert
- Tjenesteyting bygg/anlegg
- Grønnstruktur/skog/utmark
- idrett
- Landbruk



Funksjoner og målpunkt

I Halmstad er det få offentlige funksjoner og de publikumsrettede funksjonene ligger spredt. Rygge stasjon, Halmstad skole, Ryggehallen og Rygge idrettspark er de viktigste målpunktene i Halmstad. Rygge bibliotek befinner seg på Bredsand, ca. 5 km fra Rygge stasjon. Rygge kirke og bygdetunet befinner seg ca. x km sørvest for Halmstad.

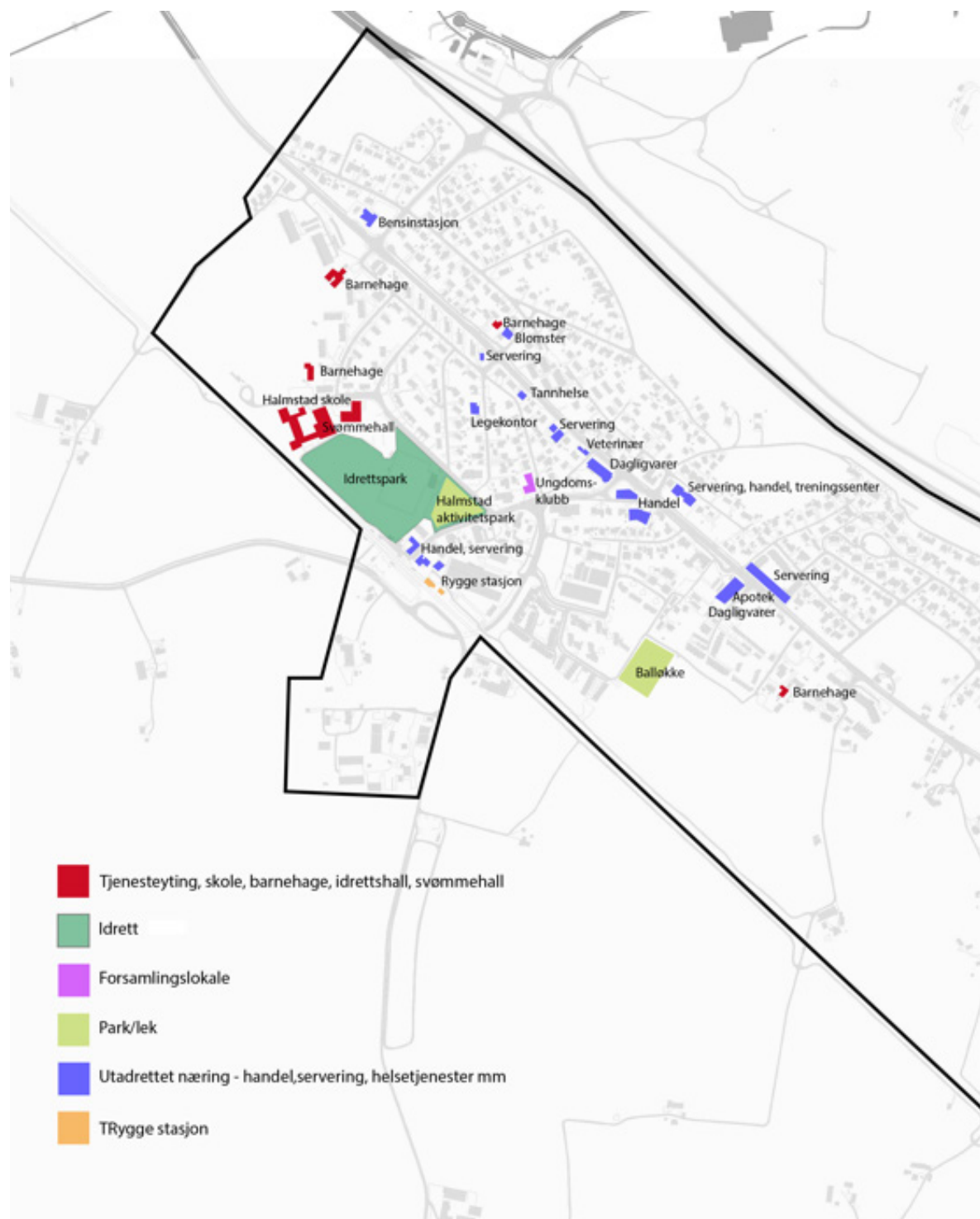
Halmstad har matbutikker, apotek, treningssentre, legesenter, tannlege og frisør, og har de fleste funksjoner som man trenger i hverdagen. Dette gjør Halmstad godt egnet til utvikling av boliger med mange viktige funksjoner tett på.

Halmstad har Industri og næring omfatter i hovedsak Lille Rygge, Røskogen industriområde, næringsbebyggelsen i den bevaringsverdige bebyggelsen ved stasjonsområdet og spredt utadrettet næring langs Ryggeveien.

Halmstad har de siste årene fått flere serveringssteder med et variert tilbud til lokalbefolkningen, kafe og bakeri, sushi, pizza, grill mm.

Det har også vokst fram nisjebutikker med fokus på å tilby lokalmat og kvalitetsmat, Rygge meieri og Son Brygge & Fiskebutikk avd Halmstad.

Flere av de viktigste målpunktene ligger samlet i kort avstand til Rygge stasjon.



Skole og barnehage

Skolekapasitet

Agenda Kaupang har utredet skolekapasitet i Moss for Moss kommune i 2021.

Konklusjonen er at kommunen har tilstrekkelig skolekapasitet for de neste 10 årene. I dag er det 5.274 elever i den kommunale grunnskolen i Moss. Maksimal skolekapasitet er omtrent 1.300 høyere enn dagens elevtall. Plankapasiteten er 700 større enn dagens elevtall.

Det er vurdert å være god kapasitet på Halmstad barneskole.

Barnehagekapasitet

Moss kommune har totalt sett god kapasitet på barnehageplasser.

Hovedopptakene i perioden 2020-2023 har vist at kapasiteten ikke er tilpasset lokalmiljøenes befolkningssammensetning. Barnehagene i området fra Varnaveien og sørover har ikke tilstrekkelig kapasitet for det antall barn som har behov for barnehageplass i dette området. Området rundt Halmstad har 165 barnahageplasser. Utbygging på Halmstad medfører økende behov for barnehageplasser.

Den private barnehagekjeden Espira eier gnr/bnr 104/259 i Vårliveien på Halmstad, denne tomten er regulert til barnehage, og ligger i tilknytning til gnr/bnr 104/260, som er regulert til uteoppholdsareal som kan benyttes til barnehageformål. Kommunestyret har fattet vedtak om at det skal igangsettes et forprosjekt med formål om å etablere en ny kommunal barnehage på Halmstad, på tomten i Skoleveien 4. I forprosjektet utredes muligheter og konsekvenser ved innlemming av Voldskogen barnehage i en ny barnehage.

Moss kommune går i forhandlinger med Espira med sikte på erverv av eiendommen gnr/bnr 104/259 i Vårliveien på Halmstad.

Skole	Kommunedel	Ant elever*	Areal kvm	Maks kapasitet	Plankapasitet
Moss		5274	82896	6578	5957
	Halmstad	296	6813	588	525

Figur 10. Kapasitet ved Halmstad skole, Agenda Kaupang 2022

* Antall elever er fra desember 2021



Transport og mobilitet

Hovedtransportsystem

Gjennom Halmstad går det tre større kommunikasjonslinjer: E6, Ryggeveien (RV118) og jernbanen. E6 er forbundet med sentrum via Flyplassveien og Ryggeveien. Ryggeveien er den lokale hovedfartsveien som forbinder sentrene i regionen - Moss, Halmstad, Karlshus og Fredrikstad (se figur 12).

Den mest trafikkerte delen av Ryggeveien, fra Flyplassveien til Saltnesveien, hadde ÅDT på 9 900 i 2022. E6 nordover har en ÅDT på 42 500 i 2022.

Kollektivtransport

Tog

Jernbanestasjonen Rygge ligger sentralt i Halmstad, mindre enn 500m fra Ryggeveien. Jernbaneprojektet dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad er under utbygging, og det vil gi sammenhengende dobbeltspor på Østfoldbanen frem til Haug i Råde kommune. Når dobbeltsporet er ferdig bygd kan antall avganger til/fra Moss dobles til fire tog i timen hele dagen, og fem i rushtiden. For å få til dette trengs det nye parkeringsplasser for inntil 16 tog. BaneNOR planlegger å bygge togparkeringsanlegg i Halmstad.

Rygge stasjon er i dag en tospors stasjon med to sideplattformer. I forbindelse med prosjektet bygges stasjonen om til en tresporsstasjon på grunn av ventesporet til hensettingsanlegget som skal etableres i samme område.

Buss

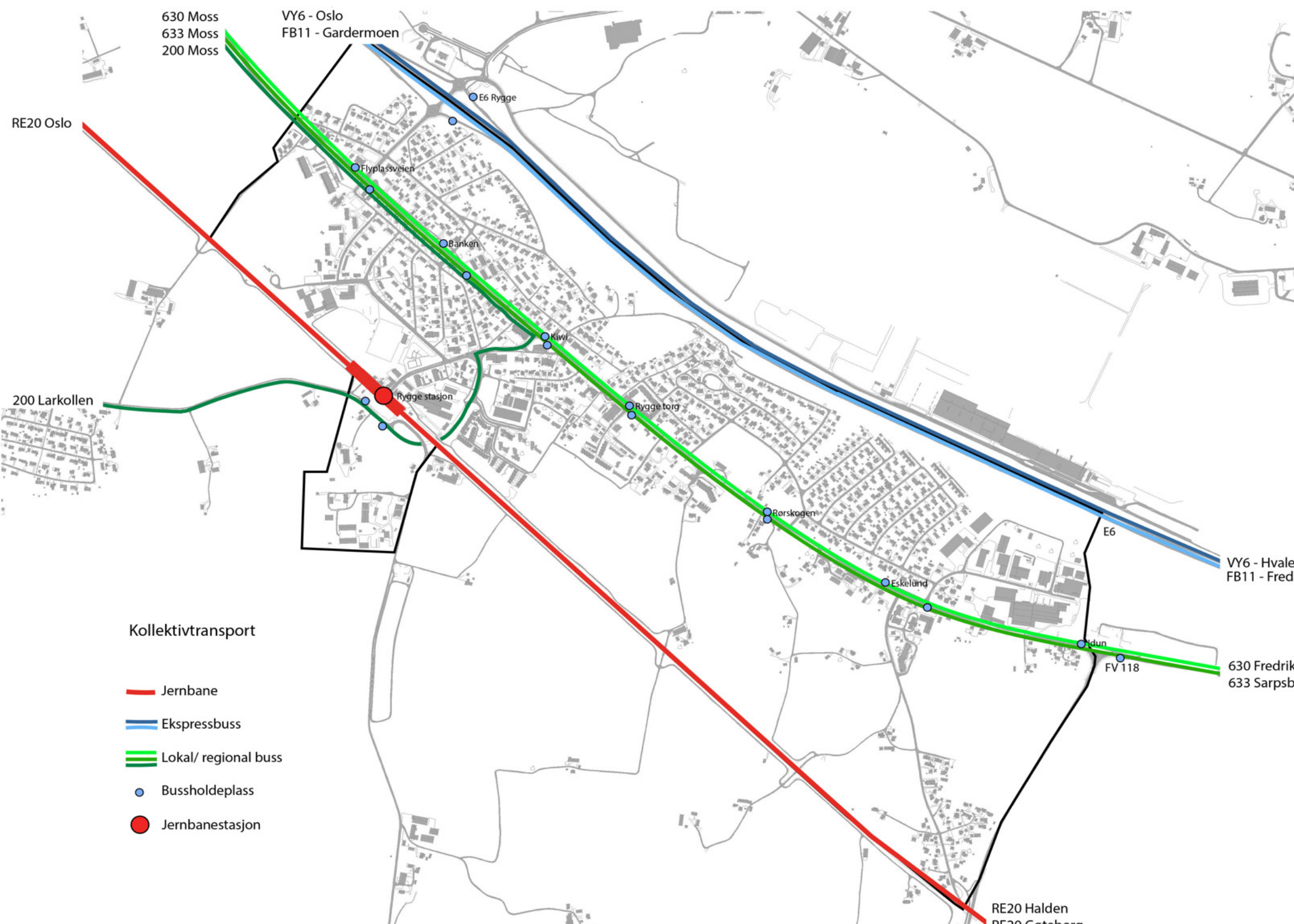
Regionalbusser går langs Ryggeveien mellom Moss og Sarpsborg/Fredrikstad.

Lokalrute 200 Moss-Larkollen går tre ganger om dagen gjennom Halmstad, langs Ryggeveien, forbi Rygge stasjon mot Larkollen.

Bussholdeplasser er hovedsakelig plassert langs Ryggeveien eller langs E6. Bussene går mot Moss og Fredrikstad. Kollektivtransport. Eksisterende busslinjer er illustrert i figur 9. Busslinjene følger hovedveisystemet som beskrevet i forrige avsnitt.

Expressbussene fra Østfoldbyene til Oslo og Gardermoen går langs E6 med stoppested langs avkjøringen. Bussene har avgang omtrent hver time dagtid på hverdager, med halvtimes aganger midt på dagen.





Tilrettelegging for fotgjengere og syklister

- Gang- og sykkelvei: både for fotgjengere og syklister, atskilt fra bilvei med grønnstruktur/annen opparbeiding.
- Fortau: både for fotgjengere og syklister, opphøyd fra bilvei. Sykling er tillatt på fortau når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Passering av fotgjenger må skje i god avstand og gangfart (maks 6 km/t).
- Landbruksvei/driftsvei med minimal trafikk
- Turstier og snarveier

Sykelplanen

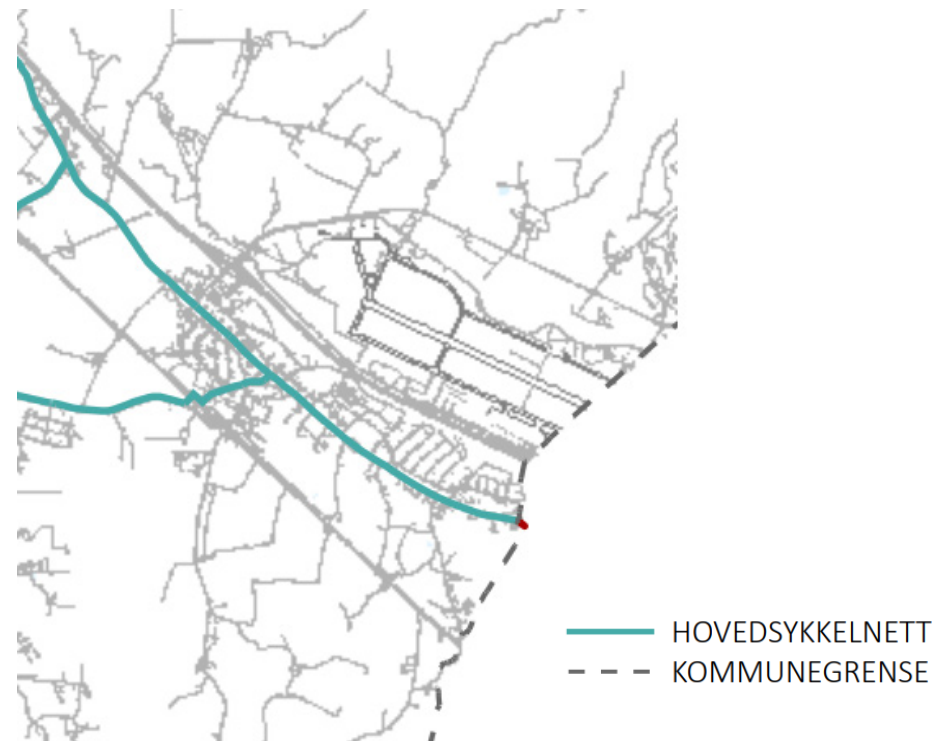
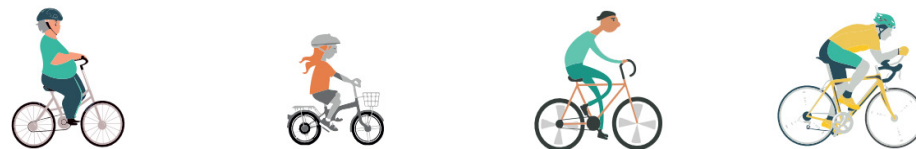
I Plan for hovednett for sykkeltrafikk Moss/Rygge 2019-2028 (se figur 16) er det angitt ulike strekninger som skal være tilrettelagt for sykkeltrafikk. Målet er at hovedsykkelnettet skal bestå av ruter som binder sammen bydeler med hverandre og med sentrum, og at det forbinder viktige målpunkter. Halmstad er et viktig målpunkt. Hovedrutene skal ha en god standard for sykling og må kunne avvikle en stor andel sykkeltrafikk.

Målet er at alle de prioriterte hovedsykkelrutene er realisert med god standard innen 2028. Tiltakene som er beskrevet for å oppnå dette målet er å bygge ut manglende lenker, og ved å legge hovedsykkelrutene der det er attraktivt å sykle, samt gjøre eksisterende ruter mer attraktive/hyggelege. I planen blir det skissert et forslag til ønsket utvikling, men det er likevel noe uklart hvor ambisjonsnivået ligger og hva som anses å være god nok tilrettelegging for syklister. Hovedveinettet gjennom Halmstad er ferdig utbygd og omfatter gang- og sykkelvei langs Ryggeveien og fra Ryggeveien gjennom stasjonsområdet mot Kirkegrenda. I tillegg til hovednettet er det etablert og planlagt nye sykkelveier fra nye boliger på Vårli og Gatu-området med fokus på trygg skolevei fram til Halmstad skole.

I tillegg til separate gang- og sykkelveier består tilbudet til gående og syklende av fortau langs de mest trafikkerte veiene, i tillegg til et stort nett landbruks- og driftsveier med minimal trafikk som egner seg godt til bruk for myke trafikanter. I boligområdene er det etablert flere snarveier og stier mellom husrekkene og gjennom grøntområder.

Driftsveien langs jernbanelinjen gir et godt transporttilbud for syklister, og landbruksveiene gir sammenhengende turveisystem til rekreasjonsformål. I noen skogsområder, som Goenskogen og Voldsskogen, er det etablert turstier som gir et godt tilbud i rekreasjonssammenheng.

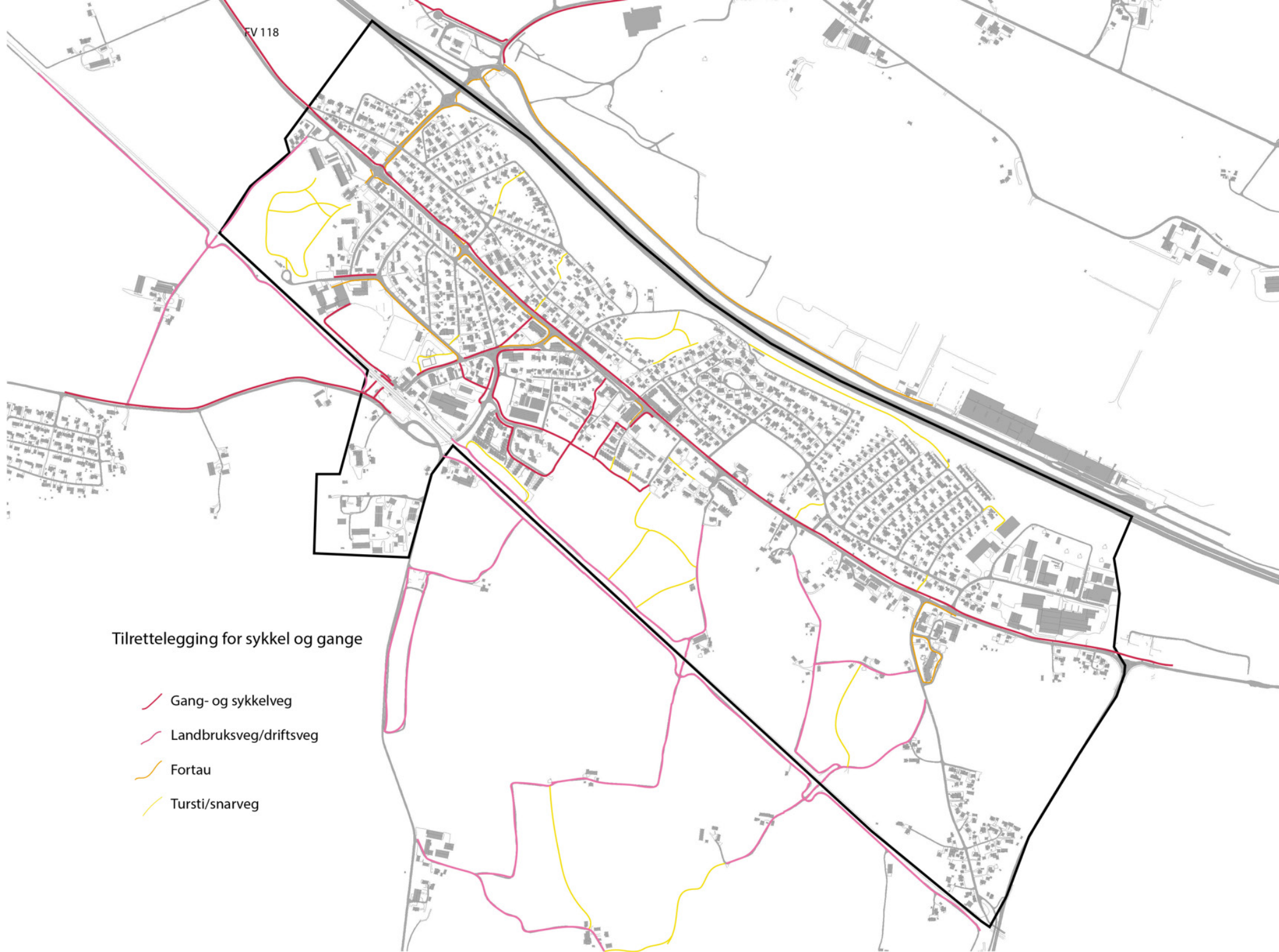
Flere strekk langs Ryggeveien mangler tilbud på sydsiden av veien, og flere boligområder mangler trygg adkomst fra boligen sin. Ryggeveien har mye trafikk, begrenset antall kryssinger og ingen planfrie kryssinger, noe som gjør den til en stor barriere for myke trafikanter. I noen grøntområder sentralt i Halmstad, som langs deler av E6 og på Eskelund, er turstinettet begrenset.



FV 118

Tilrettelegging for sykkel og gange

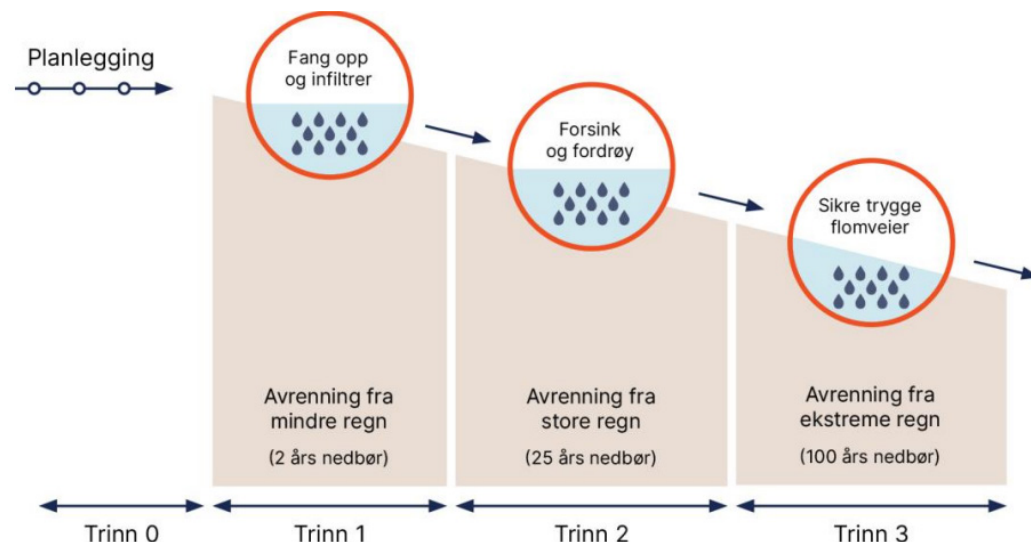
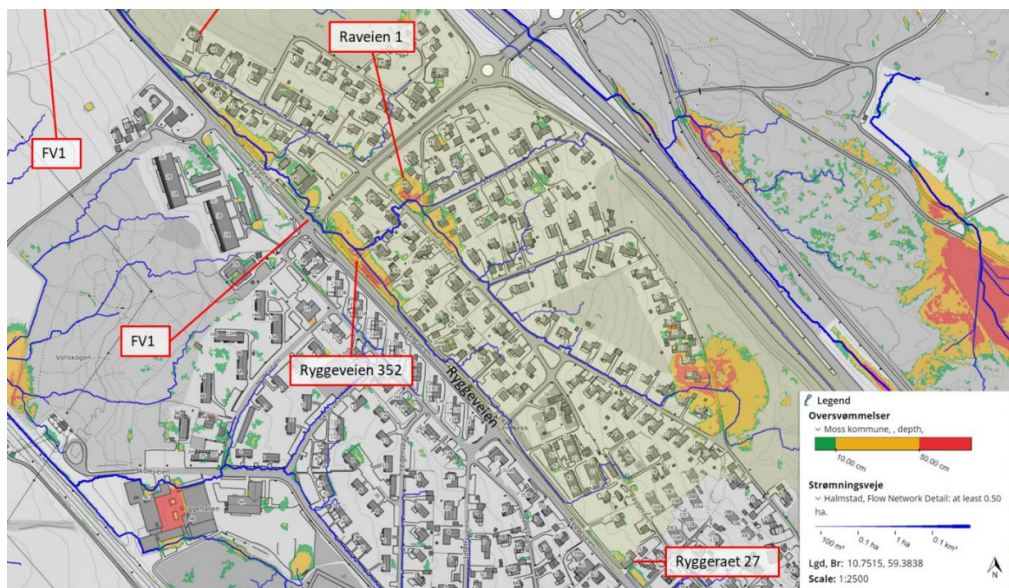
-  Gang- og sykkelveg
-  Landbruksveg/driftsveg
-  Fortau
-  Tursti/snarveg



Overvann

Det er gjennomført en terrenganalyse av det sentrale Halmstadområdet. Karleggingen er terrengbasert og viser nedbørsfelt, drenslinjer og hvilke områder som er utsatt for oversvømmelser ved ekstremnedbørshendelser. Infrastrukturanleggene E6, Ryggeveien og jernbanen er barrierer for overvann, og de medt utsatte områdene ligger i tilknytning til disse. Jernbaneundergangene er spesielt utsatt for oversvømmelser. Områdene ved Rørskogen industriområde ved E6 og ubyggingsområdene Vårli og hensettingsanlegget på Goen er spesielt utsatt for flom ved en ekstremnedbørhendelse. Enkelte eiendommer langs Ryggeveien, Vesthellinga og gårdsplassen mellom bebyggelsen på Halmstad skole er utsatt for oversvømmelser.

Sørvest for jernbanen leder overvannet videre til Kureåa. Kureåa er viktig for naturmangfoldet, og er en av bekkene hvor ørret går opp for å gyte. Bekken er spesielt sårbar for forurensing, og det er viktig å begrense utslipp av forurenset overvann til bekken, både fra landbruket og fra urbane områder. Videreføring av overvann til sårbare bekker gjør det nødvendig å håndtere mest mulig av overvannet på egen eiendom, og det bør settes strenge krav til nye tiltak.



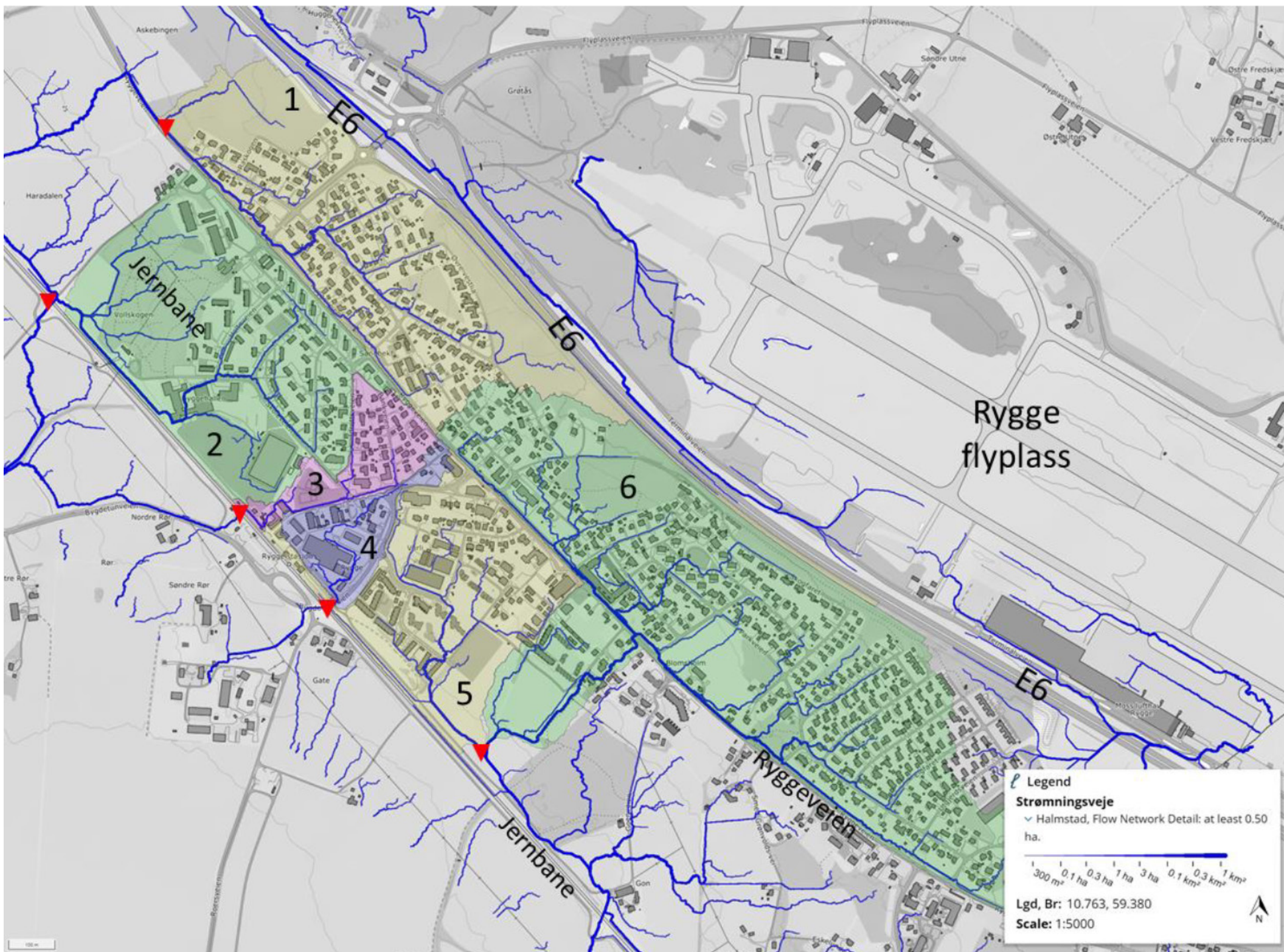
3-trinnsstrategien skal legges til grunn som det overordnede prinsippet for overvannshåndtering og bidra til å oppfylle kommuneplanens føringer for å legge til rette for bl.a. naturbaserte og/eller flerfunksjonelle overvannstiltak for å motvirke effekten av fortetting og nedbygging av arealer.

Overvannsløsninger skal baseres på 3-trinnsstrategien med fokus på lokal håndtering av overvann på egen tomt. 3-trinnsstrategien vil bidra til å sikre bedre vannkvalitet i overvannet som ledes til vassdrag og fjord.

Trinn 1: Infiltrere små regnhendelser på egen eiendom for å opprettholde naturlig grunnvannstand og vannbalanse og redusere tilrenningen til kommunens renseanlegg. Målsetning for trinn 1 er at 2-årsnedbør med klimafaktor skal infiltreres.

Trinn 2: Fordrøye og forsinke store regn på egen eiendom for å forebygge skader på offentlig avløpsnett og andres eiendom. Målsetningen for trinn 2 er at 25-års nedbør med klimafaktor skal fordrøyes. Eventuelt påslipp til kommunalt nett må godkjennes av Vann- og avløpsetaten etter abonnementsvilkårene.

Trinn 3: Ekstreme regn større enn 25-års nedbør ledes til trygge flomveier på overflaten for å forebygge skader på egen og andres eiendom. Målsetningen for trinn 3 er at 100-års regn med tillegg av klimafaktor skal ledes til trygge flomveier på egen eiendom og utenfor.



Vann og avløp

Vansjø som råvannskilden til Moss. Hovedinntaket ligger i Storefjorden og det er inntak på både 12 og 25 meters dybde, og inntakene er plassert i den delen av Vansjø med best råvannskvalitet. Moss kommune har som målsetting å fornye 1,2% av ledningsnettets hvert år. Store deler av VA-ledningsnettets i Halmstad har vært oppgradert de senere årene.

Vannforsyning

Vannforsyningssystemet på Halmstad har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere etableringen av aktuelle nye byggeprosjekter, og den økte belastningen de medfører. Både med tanke på trykkforhold og slokkevannskapasitet. Forbindelse skal etableres mellom ledningsendene i Gatuveien og Fasanveien. For øvrig synes det ikke å være behov for forsterkninger på anlegget. Ved gjennomføring av de planlagte saneringstiltakene bør man alltid vurdere kapasitet og ledningsdimensjoner, fortrinnsvis ved bruk av modell.

Avløp

Avløpsnettets har tilstrekkelig kapasitet i normalsituasjonen/ved tørrvær både nåværende og fremtidige avløpsmengder i forbindelse med de åtte utbyggingsprosjektene. Ved litt kraftig nedbør (for eksempel ved et to-årsregn med varighet 12 timer som faller etter en våt periode, som simulert) går hovedtraséene fulle noen steder, uten at ledninger blir vesentlig trykksatt. Systemet klarer seg ok, men det har begrenset restkapasitet.

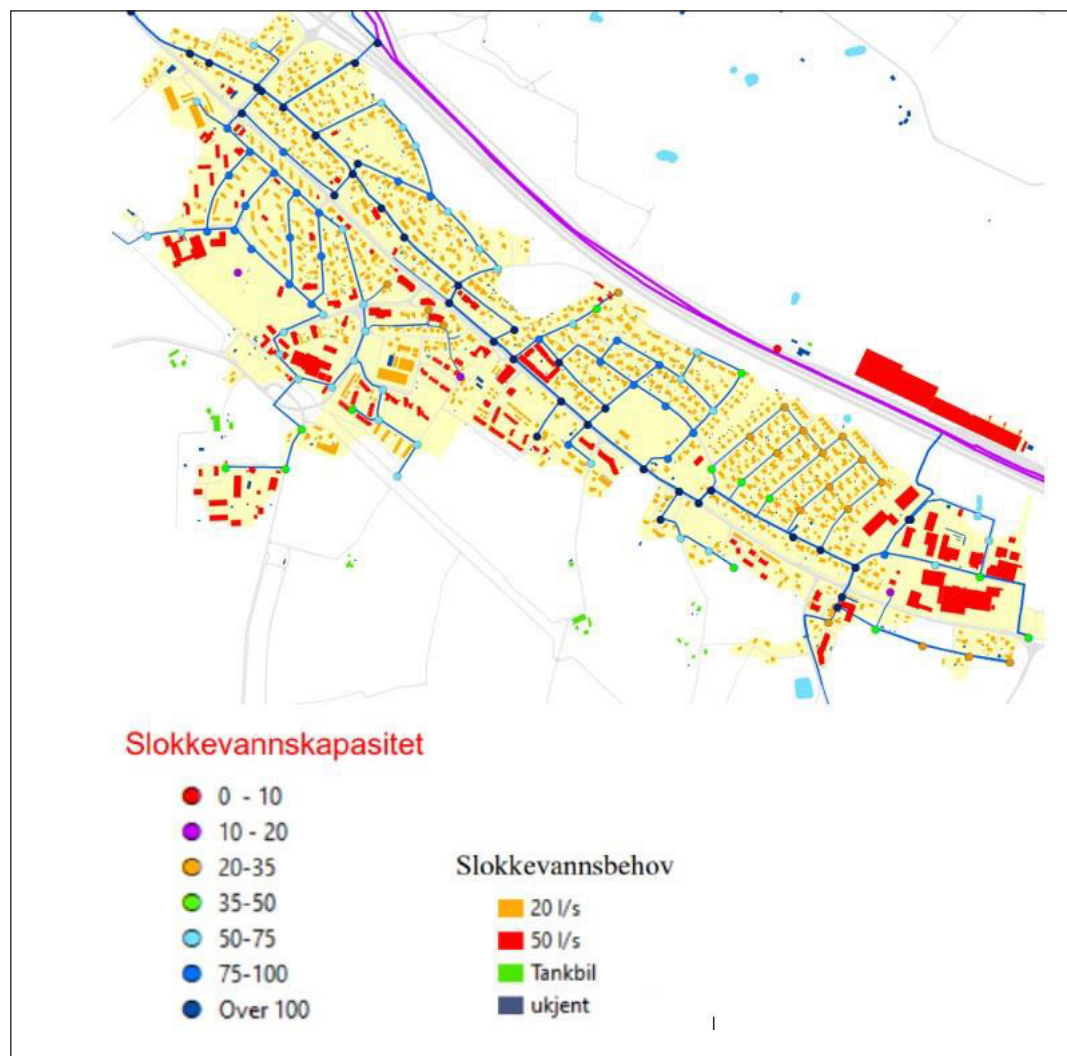
Det at avløpsledninger går fulle er i seg selv ikke noe problem. Kjellergulv skal normalt ligge 90 cm over nivå topp rør, slik at man har en viss sikkerhetsmargin. Fulle rør er imidlertid et signal om at man ligger på kapasitetsgrensen og at man ikke har mye å gå på kapasitetsmessig.

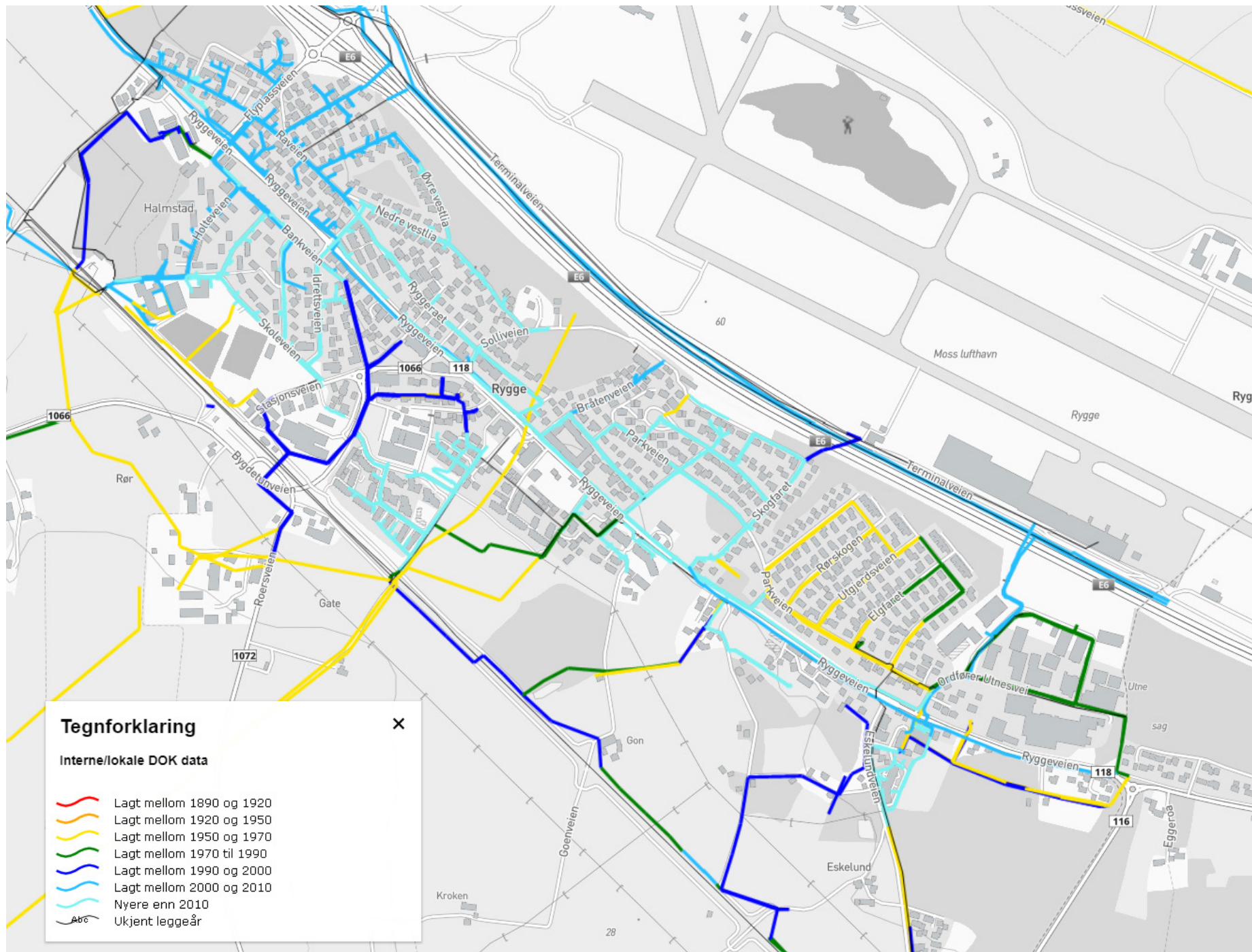
Den planlagte utbyggingen, og den økte belastningen det medfører, vil ikke skape problemer ved tørrvær. Ved litt kraftig nedbør er man altså allerede på grensen kapasitetsmessig. Ytterligere utbygging vil forverre situasjonen, uten at man direkte kan si at den er den utløsende faktor eller at den vil skape uhåndterbare problemer.

Det er noe usikkerhet i beregningene for avløp, i og med at modellen

er grovkalibrert og at det mangler noe høydedata for ledningsnettets i området. Vi anbefaler derfor innmåling og finkalibrering av modellen, etterfulgt av nye beregninger. Dette vil gi mer presise analyser og vurderinger.

Årsaken til kapasitetsproblemene er innlekking av fremmedvann, altså utette ledninger og kummer. En alternativ strategi kan være å kartlegge kilder og arbeide målbevisst for å redusere andelen fremmedvann. Erfaringsmessig er imidlertid dette ofte tidkrevende og langsiktig arbeid. De planlagte saneringstiltakene i området kan redusere andelen fremmedvann noe, men hvor mye er usikkert og ligger uansett noen år frem i tid.





Naturmangfold

Det er registrert naturtypen gammel lågurtospeskog med stor verdi i Voldskogen. Naturmangfold vurderes til stort der andelen store trær er utslagsgivende. Andelen liggende død ved er lav (1-2 per daa). Ingen rødlistearter ble registrert og ingen rødlistearter er kjent fra før. Lokaliteten har en størrelse på 4000m². Det er ikke registrert trær med spesielt livsmedium og området er ikke i bruk. Osp er dominerende treslag

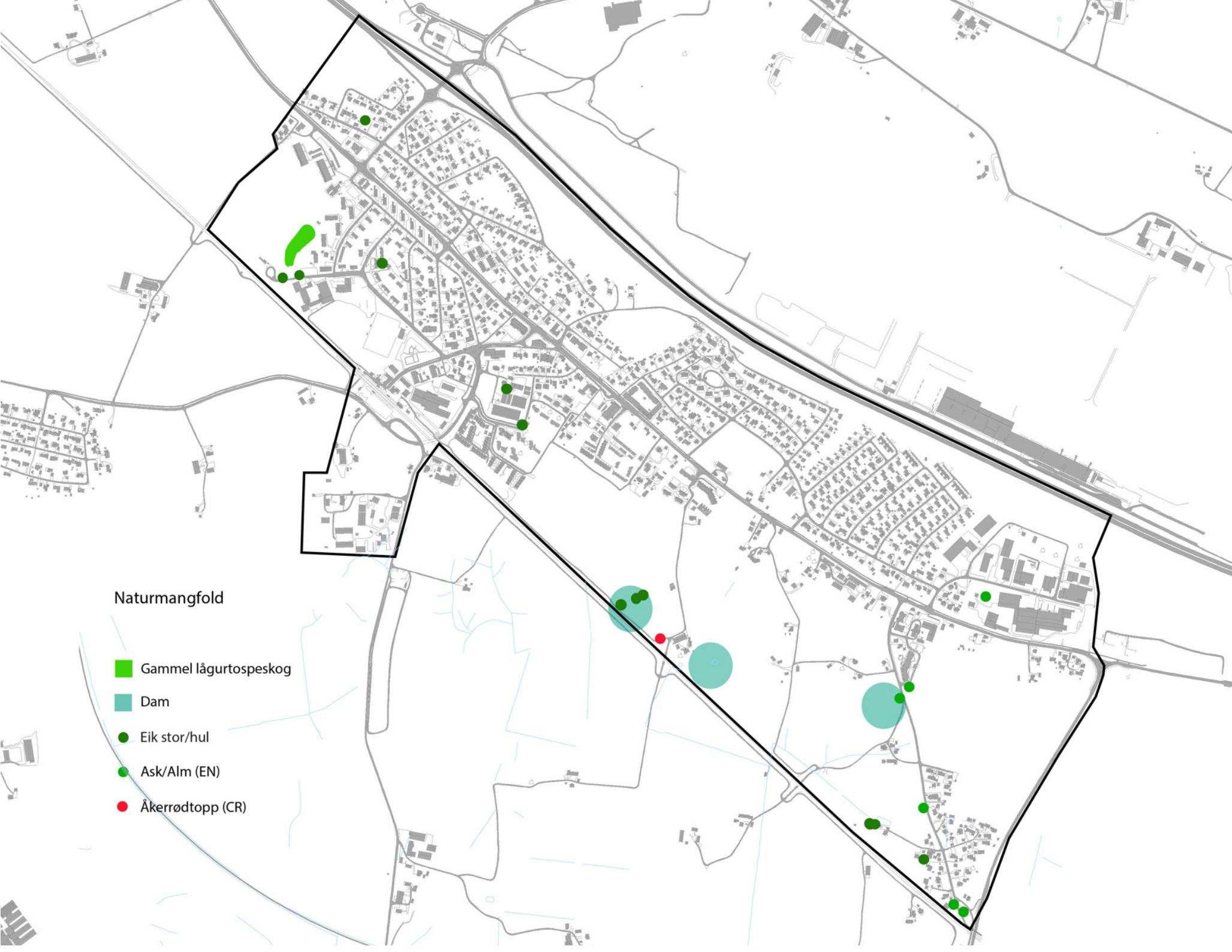
Det er registrert 11 store/hule eik innenfor planområdet. 3 av disse ligger i tilknytning til planområde for hensetting. Det er registrert tre dammer med stor verdi ved Goenskogen, Gon gård og på øvre Eskelund. Det er registrert tre dammer med svært viktig verdi innenfor planområdet. Det er opplyst om at det er påviste rødlistearter i alle tre dammene, herunder liten salamander, men registreringene er 15 år gamle og rødlistartene er ikke beskrevet eller registrert særskilt.

Innenfor planområdet er det flere registreringer av arter av stor forvaltningsinteresse. De fleste registreringene gjelder eldre registreringer av observasjon av fugler (ikke hekkeplasser) og har begrenset verdi for planarbeidet. Det er beskrevet at det er funn av spissnutefrosk og liten salamander i tilknytning til vanningsdammene. I tillegg er det et funn av misteltein innenfor det nye boligområdet på Gatu.

Det er registrert åkerrødtopp, en kritisk truet karplante, på Goen. Registreringen er fra august 2020, og det er usikkert hvordan dagens status er. Arten er vurdert til kritisk truet CR for Norsk rødliste for arter 2021, og er der beskrevet som trolig utdødd. I tillegg er det registrert en alm og flere asketrær som er en sterkt truede arter på Eskelund. Det er også en eldre registrering av Dundå ved jernbaneundergangen på Eskelund.

Innenfor planområde er det mange registreringer av fremmede arter med svært høy risiko, spesielt langs Ryggeveien og i randsonen mellom Rørskogen industriområde og boligbyggelsen. Det er blant annet registrert kanadagullris, parkslirekne, hagelupin, kjempebjørnekjeks og mange flere.





Naturmangfold

- Gammel lågurtospeskog
- Dam
- Eik stor/hul
- Ask/Alm (EN)
- Åkerrødtopp (CR)

Grønnstruktur

Grønnstrukturen er veven av store og små naturpregede områder. Den omfatter typisk parker, friområder, turdrag, skog og andre ubebygde arealer med naturpreg. Trær og busker bidrar til å rense lufta, og til å kaste skygge på varme dager.

Grøntområdene i byer og tettsteder har også betydning for de visuelle kvalitetene og opplevelsene av stedet, trivsel og helse. Den tettstedsnære grønnstrukturen er viktig for naturmangfold, nærfri-luftsliv, lek og rekreasjon, for klimatilpasning og som grunnlag for miljøvennlig transport.

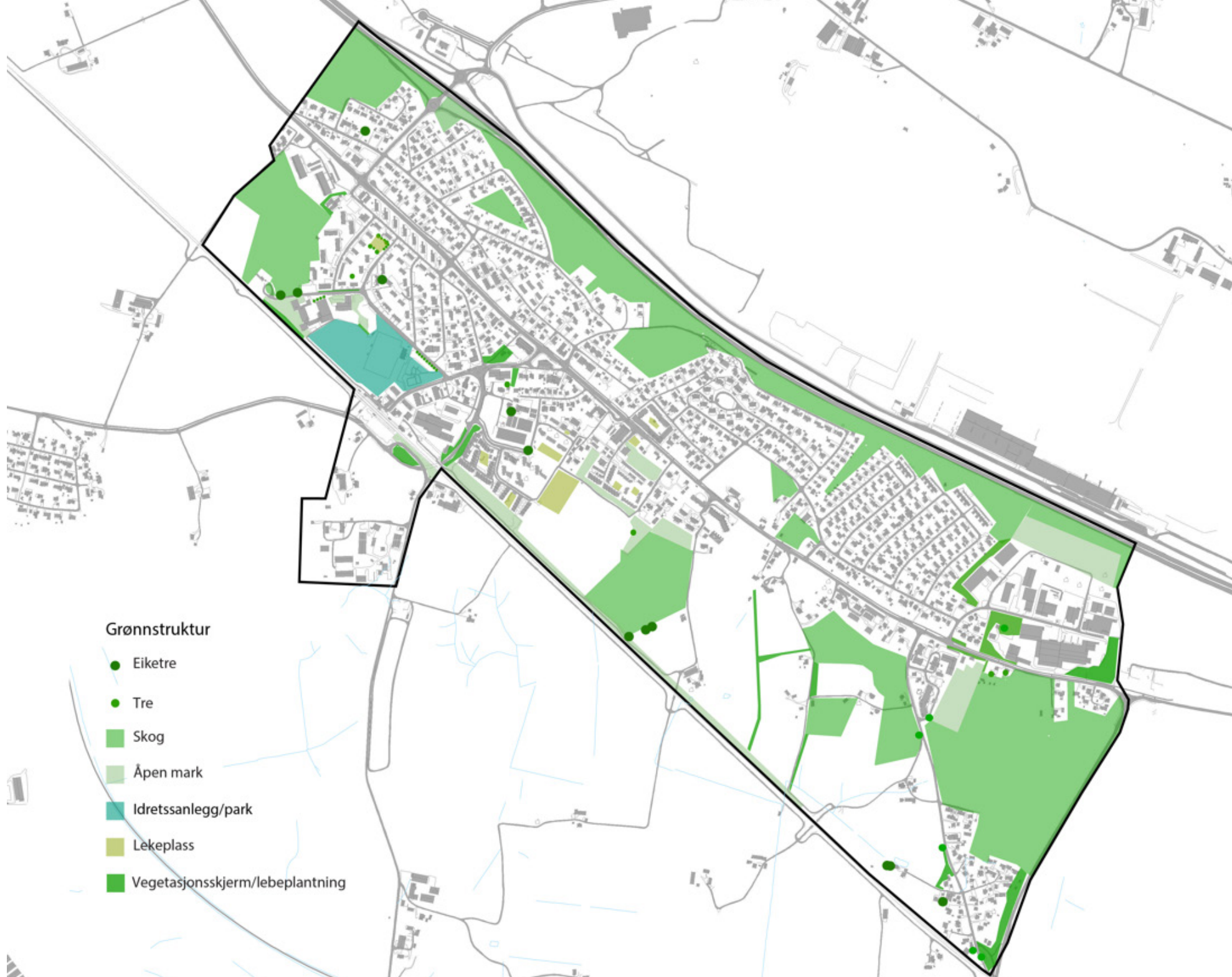
Det er store arealer med skog og utmark innenfor planområdet, langs E6, Voldskogen, Goenskogen og på Eskelund. Skogen innenfor planområdet er i hovedsak barskog med høy og særs høy skogbonitet. Langs E6 finner vi også områder med blandingsskog med høy bonitet og barskog med middels bonitet.

Av menneskeskapte grønnstrukturer finner vi levevegetasjon som en del av kultur- og jordbrukslandskapet, med innslag av store løvtrær og eiketrær. Det er etablert skjermevegetasjon i tilknytning til industriområdet på Rørskogen.

I boligområdene er det mange innslag av grønnstruktur, og de store helhetlige eneboligområdene oppleves som en betydelig del av grønnstrukturen med hageanlegg, busker og innslag av trær, i tillegg til trekker og hekker langs veier, lekeplasser og felles grønne utomhusarealer.

I tilknytning til skolen er skolegården, idrettsparken og aktivitetsparken er verdifull del av grønnstrukturen i Halmstad.





Landskap og naturressurser

Landskap

Planområdet ligger på raet i tidligere Rygge kommune, og landskapet er preget av større infrastrukturiltak som Rygge flystasjon, E6 og Østfoldbanen, som alle danner tydelige strukturer i det åpne kulturlandskapet. Området rundt Halmstadbebyggelsen er preget av felt med gjenværende raskog og hegn som avgrenser de ulike teigene i jordbrukslandskapet. Jernbanen danner en tydelig grense i området og markerer et skille mellom bebygde arealer og kulturlandskapet. Kulturlandskapet er karakteristisk for Rygge og det er preget av å ha vært benyttet til gårdsdrift i mange hundre år.

Jordbruk

Deler av planområdet omfatter arealer der det drives aktiv gårdsdrift og matvareproduksjon, og den viktigste naturressursen er dyrka mark. Det er registrert dyrka mark av noe, middels, stor og svært stor verdi innenfor planområdet. (Iht. klassifiseringsmetodene for jordbruksareal med jordsmonnsskart i NIBIO Kilden.)

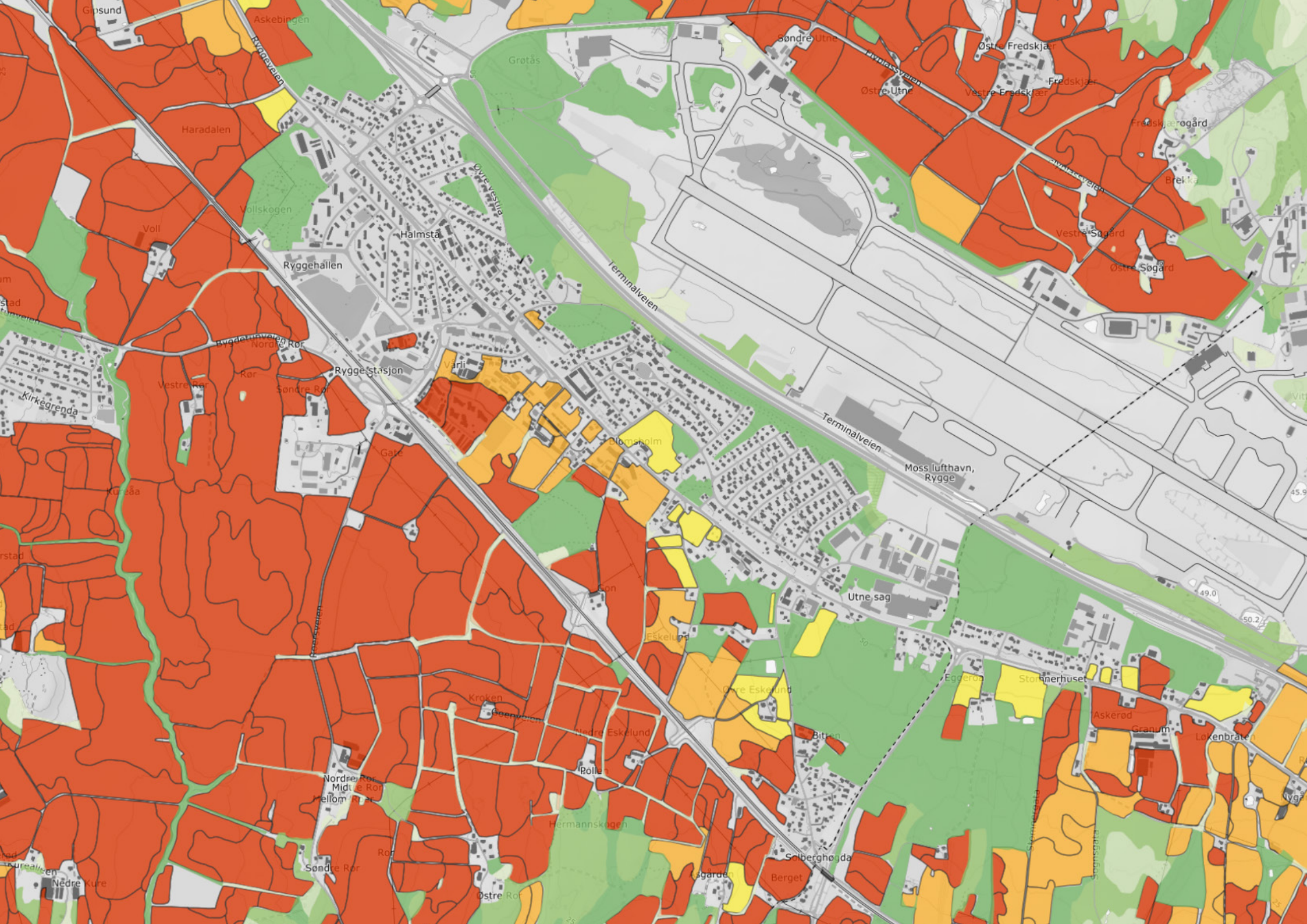
I planområdet er det grønnsaksdyrking, tidligproduksjoner og vanningsanlegg for alle jordene. Sør for jernbanen befinner jordbruksarealene med størst verdi seg, da de er store driftsenheter og sammenhengende landsbrukseiendommer. Her utgjør jorder og steingjerder et fint mosaikklandskap sammen.

Området nord for jernbanen består av jorder med blandet bebyggelse mellom. Her er det ulike typer boliger, småbruk, næringebebyggelse mm. Skogområdene består av blandingsskog, granskog eller løvskog.

Blå struktur

Nord for området ligger innsjøene Vansjø, og sjøen ligger i syd. Kureåa renner fra Vansjø i nord til urefjorden i syd, med et vannskille ved E6. Bekkedraget er tydelig i landskapet med sin frodige kantvegetasjon. Den renner i nord-sydgående retning vest for Halmstad. Kureåa anses i likhet med øvrige blå felter som spesielt viktige naturområder da de rommer et stort biologisk mangfold.





Kulturmiljø

Halmstad er et tettsted med jernbanestasjon og gammelt industrimiljø. Her finner vi oldtidsgårdene Gatu, Molvik og Rosnes, samt middelalderbosetningene Gon og Eskelund.

Tettstedet Halmstad slik vi kjenner det i dag ble utviklet i forbindelse med flyplassutbyggingen tidlig på 1950 tallet og før utbygging av flyplassen var dette stedet svært lite bebyggt. Plassen Halmstad er nevnt i 1753 som en husmannsplass under Huggenes. Navnet kan komme av "Holms sted". Plassen ble utskilt til egen gård i 1787. Jorden var skrin, og gården skiftet eiere ofte.

Rygge flystasjon er en militær flyplass som ble anlagt i tiden 1952 – 54. Den hadde svært stor betydning for utviklingen av Halmstad og har vært Rygges største arbeidsplass. Nordvest for planområdet ligger landskapet rundt Værne Kloster som er vernet som landskapsvernområde, i tillegg til at riksantikvaren har definert et større område som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA).

Langs jernbanen nordvest i planområdet samt i Voldskogen er det gjort funn av flere lokaliteter fra bronsealder – jernalder, og vest for Halmstad skole ligger sikringssonen til en grop og dyrkingsflate. Kulturminnene er automatisk fredet. I området langs Rygge stasjon er det gjort ulike funn fra vikingtiden, blant annet to graver på gården Rør nordre samt et større bosetning-aktivitetsområde nord og vest for stasjonen. Det er også gjort en rekke funn fra bronsealder– jernalder, dette gir et potensial for funn av flere kulturminner i området.

Rygge stasjon utgjør et sammenhengende og bevart kulturmiljø. Rygge stasjon er regulert til spesialområde for bevaring. Den er fra 1879 og har et viktig kulturhistoriske miljø og er av lokalhistorisk betydning. Meieribygningen i teglstein som ligger her er fra 1880. Meieridriften på Rygge meieri kom i gang ved Rygge stasjon i 1879 og foregikk fram til 1947. Stasjonsmiljøet i teglstein og tre skiller seg ut med sitt tidstypiske uttrykk og representerer arkitekturhistoriske verdier. Den eksisterende

jernbanen plasserer miljøet i en større kulturhistorisk kontekst. Godshuset, som var en del av dette miljøet, brant ned i 2020.

Nord og sør for Gon gård er det registrert tre bosetning-aktivitetsområder, og sør i planområdet er det registrert kokegrop. Disse er automatisk fredet. Innenfor planområdet ligger flere steingjerder, i Gonskogen og ved Eskelund. Steingjerdene er karakteristiske og markerer viktige landskapstrekk og eiendomsforhold.

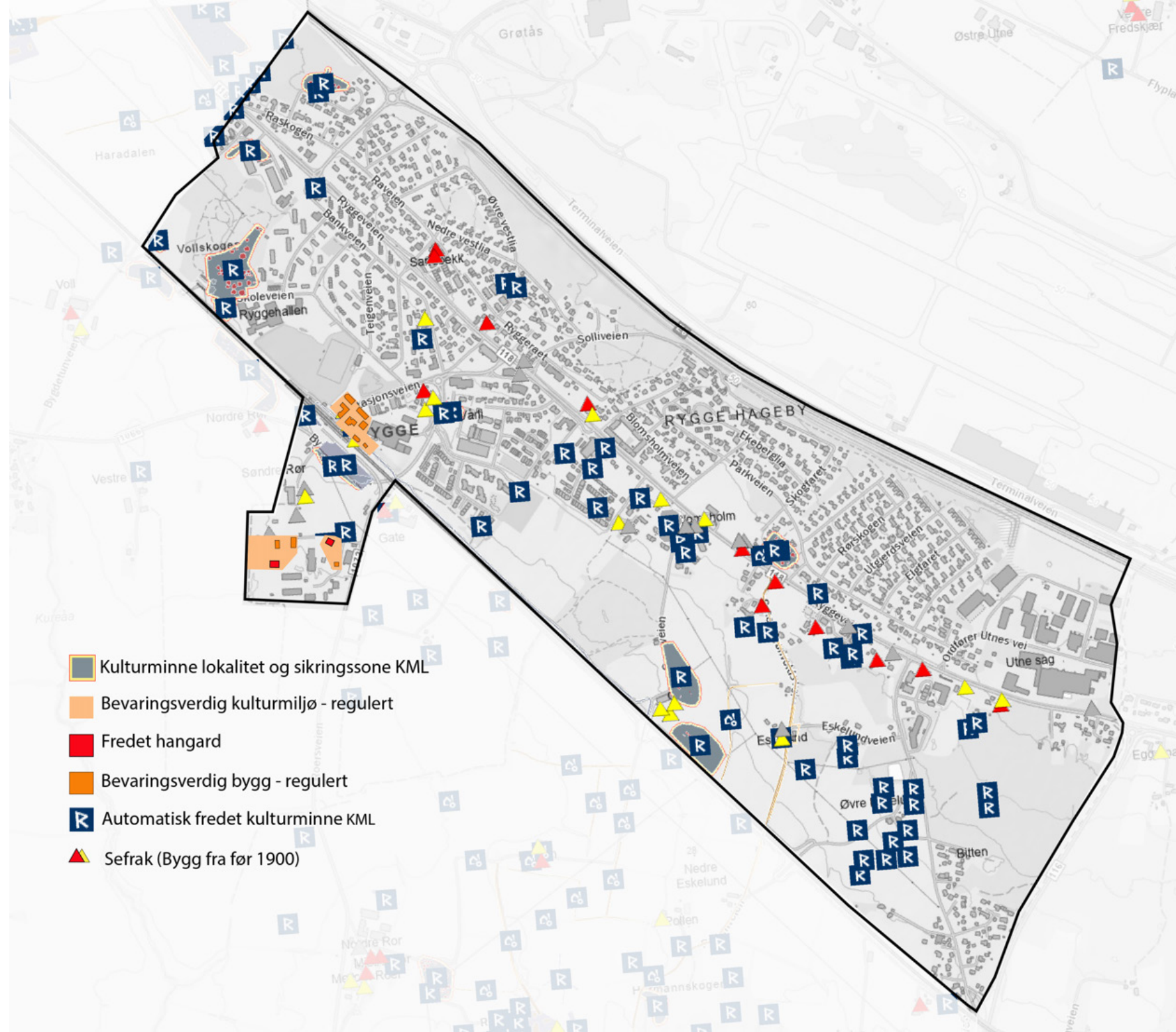
Pilegrimsveien har status som europeisk kulturvei, og går gjennom Halmstad, gjennom Rygges unike landskap og videre til middelalderkirken. Johanitterklosteret på Værne Kloster var et viktig pilegrimsmål på 1400 tallet. Veien er blitt tilrettelagt og skiltet.

Flyplassen «Lille Rygge» ble bygget og tatt i bruk av den tyske okkupasjonsmakten under andre verdenskrig. Etter krigen benyttet Flygerskolen flyplassen til treningsflyvning. I dag er Lille Rygge privat. To hangarer er fredet.

Ryggeveien var den gamle Fredrikshaldske kongevei som forbandt Norge med Europa. Kongeveien ligger på en morenerygg som består av en tørr grusrygg og som allerede i steinalderen var en naturlig ferdselsåre. Derfor finnes det i dette strekket og område mange fornminner og spor etter at isen trakk seg tilbake.

Foruten fornminnene i dette område finnes det i dag nyere tids bebyggelsen fra 1800 tallet og fram til i dag. Gårder og husmannsplasser med dyrka jord var vanlig for noen ti år tilbake.





Idrett

Rygge Idrettspark

Idrettsparken ble ferdigstilt i 1960. Kommunen påtok seg samtidig å fullføre utbyggingen, overta vedlikeholdet, samt gjelden som hvilte på anlegget og som kommunen tidligere hadde garantert for. I 1973 og 1974 ble hovedbanen omlagt (nytt gress), og trening og kamper ble gjennomført på treningsfeltet.

Hovedbanen

Gressbanen ble åpnet i 1958, og banen ble oppgradert til kunstgressbane i 2019. Anlegget er uten undervarme, og fotballgruppa dekker selv kostnadene til salting og snøbrøyting i vintermånedene. Området bak målet mot Skoleveien benyttes til trening for de aller minste i flyttbare «innhegninger». Området bak det andre målet er etter kommunal avtale med Bane Nor nå øremerket som riggområde for hensetningsanlegget.

Klubbhuset

Rygge Idrettslag har klubbhus i Skoleveien 2. Huset inneholder en underetasje med 4 nyoppussede garderober samt en førsteetasje med stort kjøkken, festsal, kiosk, peisestue og kontor.

Ryggehallen

Ryggehallen er en kommunalt eid hall bestående av en idrettshall og en svømmehall. Hallen ble bygget i 1967 og er Østfolds eldste idrettshall. Hallen benyttes av flere idrettslag på kveldstid og som gymsal for skolen på dagtid. Hallen ligger ved skolen og idrettsparken på Halmstad.

Tufteparken Halmstad aktivitetspark

Parken ble etablert i 2015 etter lokalt privat initiativ. Parken består blant annet av tuftepark/treningsapparater, lekeplass, grillplass, sitteplasser og parkmessig opparbeidelse. I tillegg til dugnad og frivillighet fra medlemmer og lokalbefolkning, mottok prosjektet betydelig økonomisk støtte fra Sparebankstiftelsen,

utbyggere i området, tippemidler og lokale sponsorer. Parken er mye brukt av de lokale barnehagene i tillegg til skolen, enkeltpersoner og smågrupper som benytter fasilitetene til trening, lek, rekreasjon og møteplass.

Organisatorisk og økonomisk følges aktivitetsparken opp av idrettslagets hovedstyre.

Annen idrett

Av andre idrettstilbud kan nevnes midlertidig turnhall for Moss turn i næringsbygg på Røskogen og Sprett aktivitetspark med klatre- og trampolinepark. Denne skal legges ned høsten 2023. På Vårli er det balløkke for uorganisert trening. Det er treningssentere i Stasjonsveien 19 og Ryggeraet 49.





Figur 22. Anlegg for Idrett

Mulighetsanalyse

Mulighetsanalysen tar for seg en vurdering av framtidig utvikling i Halmstad.

Utviklingen av Halmstad skal ta utgangspunkt i stedets historie, identitet og eksisterende kvaliteter. Ny vekst skal skje gjennom konsentrert fortetting innenifra og ut.

Halmstad skal være et selvstendig områdesenter med attraktive boligområder og dagligdagse behov skal kunne dekkes lokalt.

Sentrum skal konsentreres mellom togstasjonen og Ryggeveien for å skape synergier mellom sentrumsfunksjoner og bygge videre på dagens struktur.

Formelle sentrumsfunksjoner tillates lokalisert i Halmstad. Detaljhandel, service- og publikumsrettet virksomhet skal plasseres sentralt i Halmstad og bygge opp under styrking av et kompakt sentrum Offentlige og utadrettede funksjoner skal plasseres i 1. etasjer mot sentrale gater og byrom.

Det skal legges til rette for ulike type boliger med god tilknytning til sentrum
Den tetteste bebyggelsen plasseres tettest på stasjonen og de sentrale gatene. I sentrum skal det ikke tillates boliger i 1. etasje mot sentrale gater og byrom.

Møteplasser i nærmiljøet skal ha god tilknytning til sentrum. Dette inkluderer skole, idrettsanlegg, lekeplasser og møteplasser som f.eks. ungdomsklubb.

Målpunkter plasseres slik at det er enkelt og attraktivt å bevege seg mellom disse for gående og syklende.

Utviklings- og transformasjonspotensiale

Halmstad har flere områder med transformasjonspotensialer.

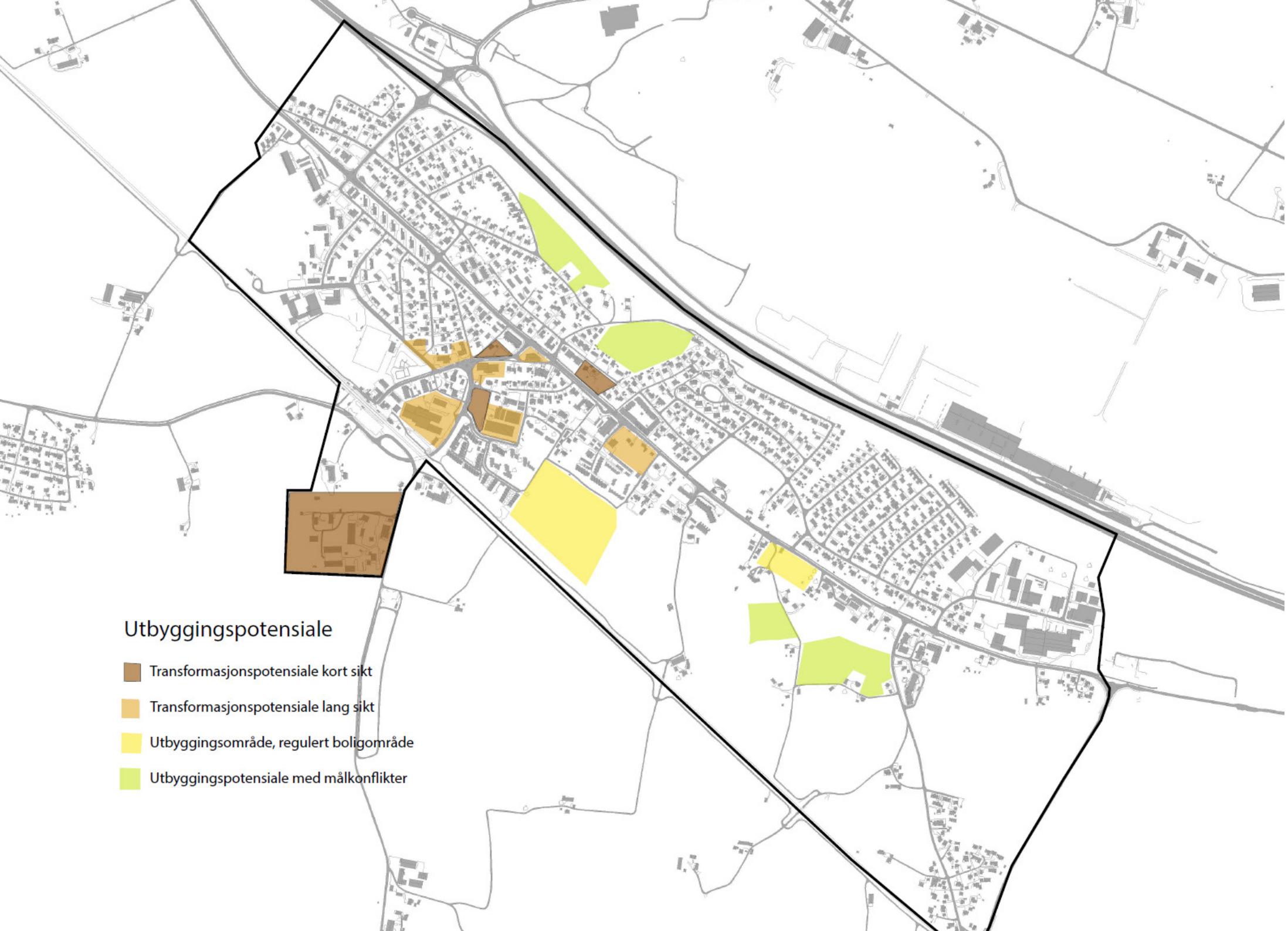
Diagrammet er oppdatert for å gjenspeile den utviklingen som har skjedd siden steds- og mulighetsanalysen ble utarbeidet i 2014. Flere områder har allerede blitt utbygd eller transformert til boligområder. Disse er, sammen med øvrige boligområder, inkludert i de områdene som ikke skal transformeres i overskuelig fremtid og markert med gult. Arealer på Eskelund er tidligere tilbakeført til LNF-område i gjeldende kommuneplan og er derfor tatt ut som utviklingsområde. Det anbefales å ta ut ytterligere to uregulerte utbyggingsområder på Eskelund av hensyn til jordvern.

Utviklings- og transformasjonspotensialet vurderes i de områdene som er farget brune, der de mørke områdene vurderes det at en transformasjon kan skje på kort sikt. I de områdene som er farget lysebrune vurderes det at en transformasjon kan gjennomføres på lengre sikt. Her er det i større grad etblerte virksomheter uten igangsatte planprosesser i disse områdene.

Lille Rygge er avsatt til boligformål i overordnet plan, og det er satt i gang en prosess for å regulere eiendommen til boligformål.

Innenfor sentrumsområdet er det flere tomter med lav utnyttelse som egner seg til transformasjon til blandet bolig og sentrumsbebyggelse på kort sikt. Det er også flere av næringsvirksomhetene her som vurderer å flytte sine virksomheter slik at det kan bli aktuelt å transformere bebyggelsen til sentrumsformål på noe lengre sikt.

Det er mottatt to innspill om nye utbyggingsområder nord i området. Initiativene viser et potensiale for boligbygging som samsvarer med kommunens behov for aldersvennlig og familievennlig boligbygging tett må knutepunkt. Områdene er imidlertid avsatt til LNF-formål i gjeldende plan og bryter med prinsippene om å vente med omdisponering av nye arealer på skog. Den største utfordringen her er usikkerheten knyttet til framtidig støysituasjon, og det anbefales å avvente med å vurdere disse områdene til framtidig flystøy fra forvarets områder er mer avklart.



Helhetlig struktur for myke trafikanter

Stedsanalysen viser at det er et behov for å tilrettelegge bedre for fotgjengere og syklister mange steder i Halmstad. Det mangler gode turveier i skogområder og gjennom landbruksområdene flere steder. Det er også avdekket flere veitraseer med uoversiktelige trafikkforhold, uheldige parkeringsløsninger der det er behov for å etablere ny struktur for trygg framkommelighet for myke trafikanter, spesielt i tilknytning til skolen.

Figur 31 viser et eksempel på uoversiktlig pakeringssituasjon langs Skoleveien og Holteveien der det stedvis er tosidig parkering med rygging rett ut i vei.

Nye boligområder vi medføre et behov for sammenhengende gang- og sykkeltilbud fra boligen til sentrale målfunksjoner, og det er lagt inn forslag til traseer for tilrettelegging for myke trafikanter fra Lille Rygge langs Roeveien og i tilknytning til framtidig utviklingsområder for sentrumsfunksjoner.

Figuren til høyre viser hvilke strekninger som bør opparbeides for å få en helhetlig struktur. I tillegg er det en rekke tiltak som kan gjøres, dette være seg:

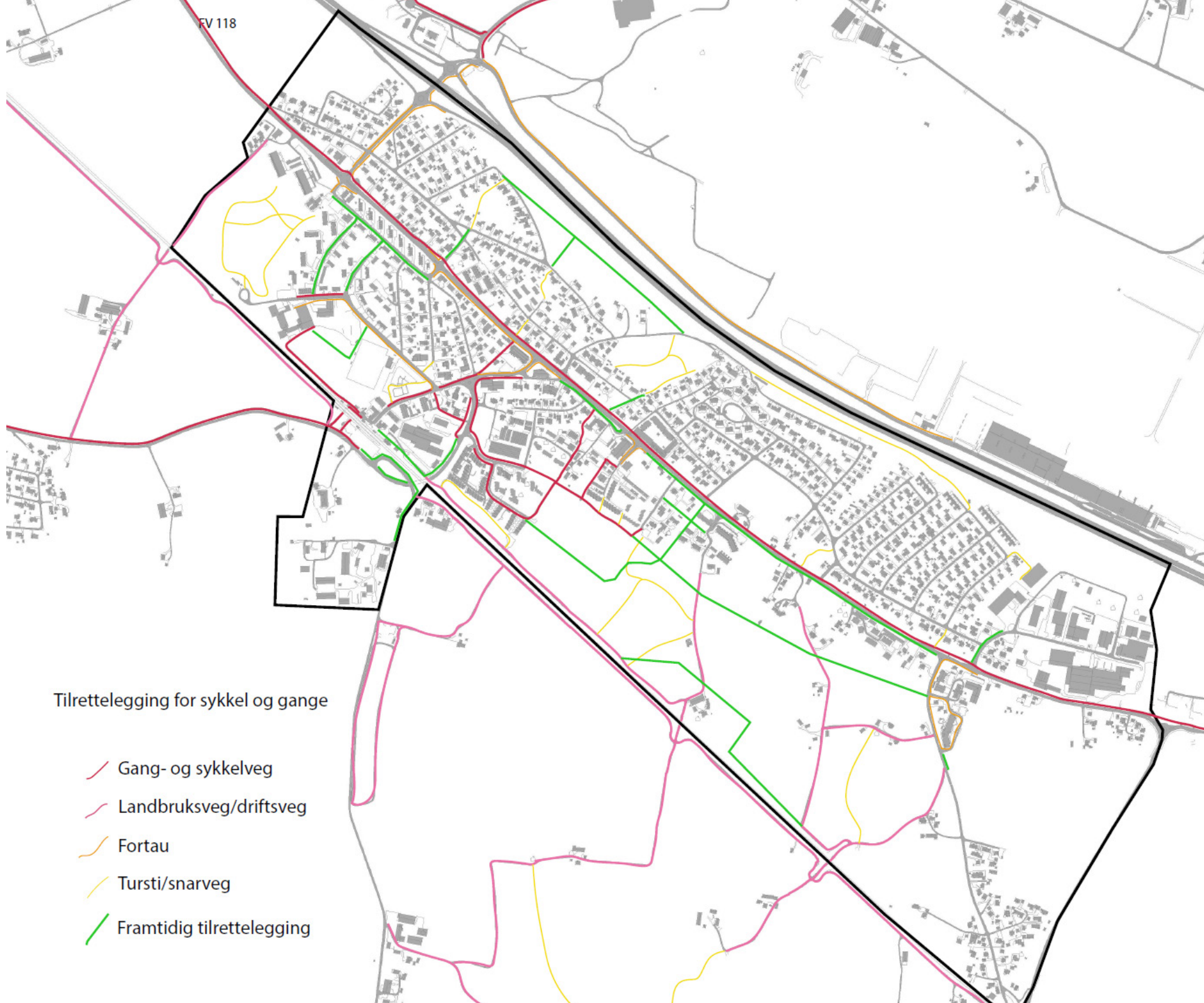
- Opprette nye traseer for fotgjengere og syklister. Disse bør knyttes sammen med eksisterende nett av gang- og sykkelveier og øvrige veier, og være direkte slik at flere etapper tas til fots eller med sykkel.
- Traseer for fotgjengere og syklister bør være atskilt fra øvrig trafikk, og nett for syklister bør opparbeides til høyest mulige standard.
- Gjøre utbedringer i eksisterende krysninger for å øke sikkerheten, for eksempel ved å etablere fotgjengeroverganger eller gjøre krysningene kortere, gi bedre siktforhold og redusere gangavstand.
- Legge til rette for opplevelser langs ferdselsårer, slik at det blir mer attraktivt å gå eller sykle. Dette kan være blågrønn struktur, møblering, ulik vegetasjon, ulike «rom», og så videre.



FV 118

Tilrettelegging for sykkel og gange

-  Gang- og sykkelveg
-  Landbruksveg/driftsveg
-  Fortau
-  Tursti/snarveg
-  Framtidig tilrettelegging



Halmstad sentrum

10 minuttersbyen

I Halmstad sentrum skal det være enkelt å ta bærekraftige valg i hverdagen, gjennom et levende og kompakt sentrum.

I sentrum (hertet) i Halmstad skal de fleste viktige funksjonene man benytter seg av i hverdagen konsentreres, slik at man skaper et kompakt sentrum som følger dagens eksisterende struktur. Dagens eksisterende sentrumsstruktur strekker seg fra Rygge stasjon til Ryggeveien.

Innen 10 minutters gange- eller sykling skal man kunne finne det man trenger. Sentrale funksjoner som handel, service, kulturarena, muligheter for rekreasjon og aktivitet. Varierte boligtyper, arbeidsplasser og gode trygge møteplasser vil ha god tilknytning til sentrum. Disse målpunktene skal være attraktive å bevege seg mellom til fots eller med sykkel, og det legges derfor tilrette for enkel fremkommelighet for gående og syklende sentralt i Halmstad.

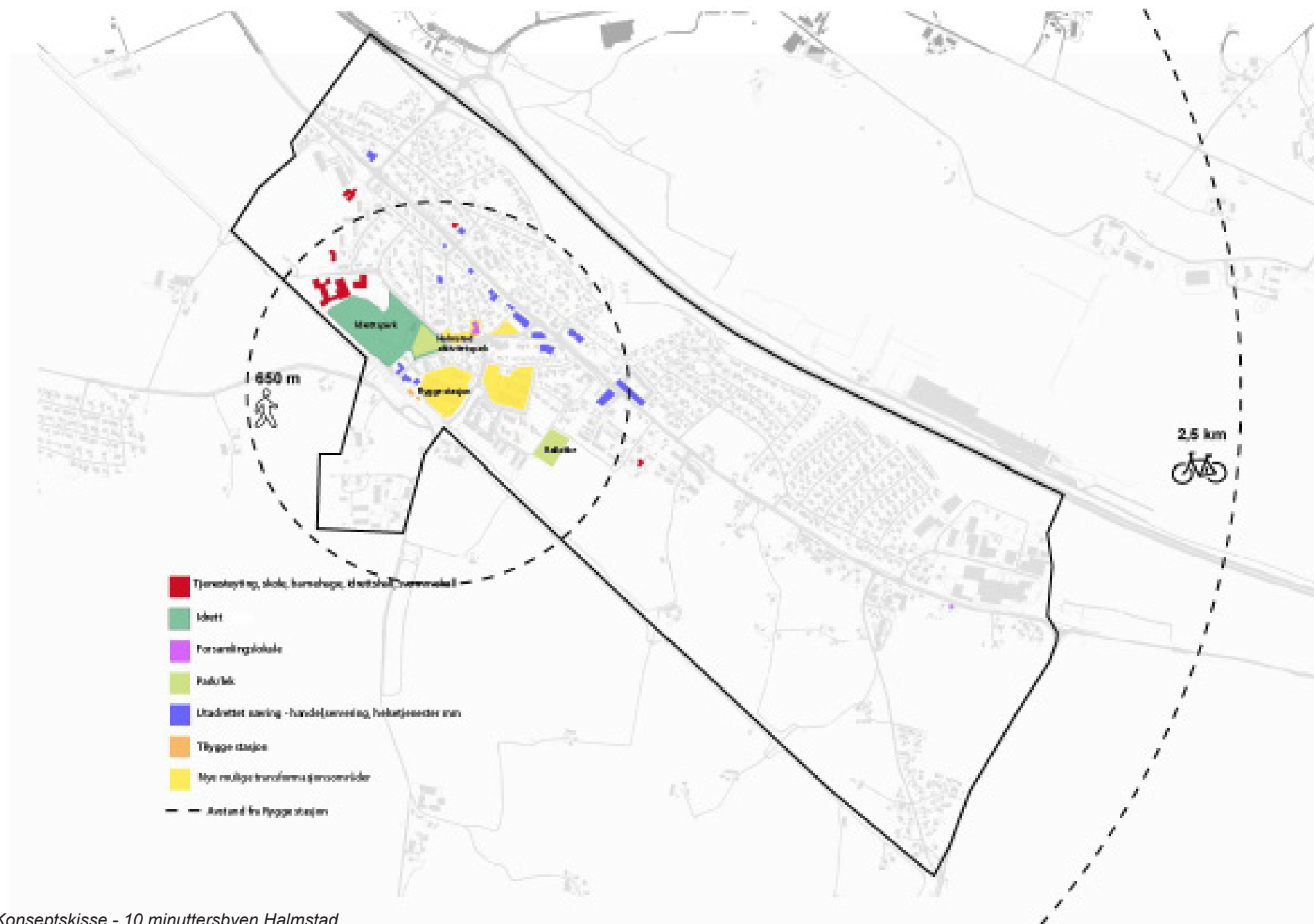
Nye byggetiltak vil være til nytte for sentrum, gjennom etablering av handel, bevertning og service i første etasje.

En vesentlig faktor i arbeidet for å styrke sentrum er å legge til rette for parkering og byrom med kvalitet og aktiviteter. Dette vil stimulere til opphold og bruk av de offentlige rommene, noe som har mange fordeler:

- Attraktive og levende byrom er med på å gi områdesenteret identitet og er en viktig del av grunnlaget for oppvekstvilkår og livskvalitet.
- Det er i byens felles rom vi kan se og møte andre mennesker. Møte med andre mennesker gir livskvalitet og øker toleransen og forståelsen for hverandre.
- God kvalitet på de fysiske omgivelsene i byen kan brukes som et virkemiddel for å øke kommunen og regionens næringsmessige konkurranseevne.
- At flere går, sykler og er aktive er godt både for byliv, folkehelse, miljø,



Rygge stasjon, foto Tommy Lund



Konseptskisse - 10 minuttersbyen Halmstad

Fremtidig bevaringsverdig kulturmiljø

Bankveien

Bankveien går som en nerve gjennom tettstedet med tverrveier som fører ned til skole og idrettsanlegg. Bankveien har navet sitt etter sin første lokalitet i Ryggeveien 353. Bankveien er langstrakt og har variasjon i bygningsuttrykk. Den østlige delen består av eldre småhusbebyggelse i tre, men et helhetlig og godt bevart småhuspreg med grønne frodige hager og stakittgjerdet ut mot Bankveien. Selve Bankveien er belagt med smågatestein i buemønster. Etter at Bankveien krysser Idrettsveien følger 13 rekkehus som tidligere ble benyttet av personalet på flyplassen. Mye av bebyggelsen framstår å ha behov for vedlikehold, men rekkehusene er lite endret og utgjør en helhetlig bebyggelsesstruktur med et stort potensiale for et framtidig videreutvikling som bevaringsområde.

Det militære borettslaget

Den militære staben som jobbet på Rygge flyplass, fikk egne arbeiderboliger i nær tilknytning til arbeidsplassen. Boligene som ble bygget var enkle firemannsboliger. Bebyggelsen har en helhetlig og godt bevart struktur og hoveduttrykk. Bebyggelsen bærer preg av dårlig vedlikehold, men hoveduttrykket er godt bevart og området har et stort potensiale som helhetlig og historiefortellende bygningsmiljø.

Dette bygningsmiljøet er anbefalt som fremtidig verneverdig kulturmiljø, basert på historien til Rygge flyplass og utviklingen i Halmstad.

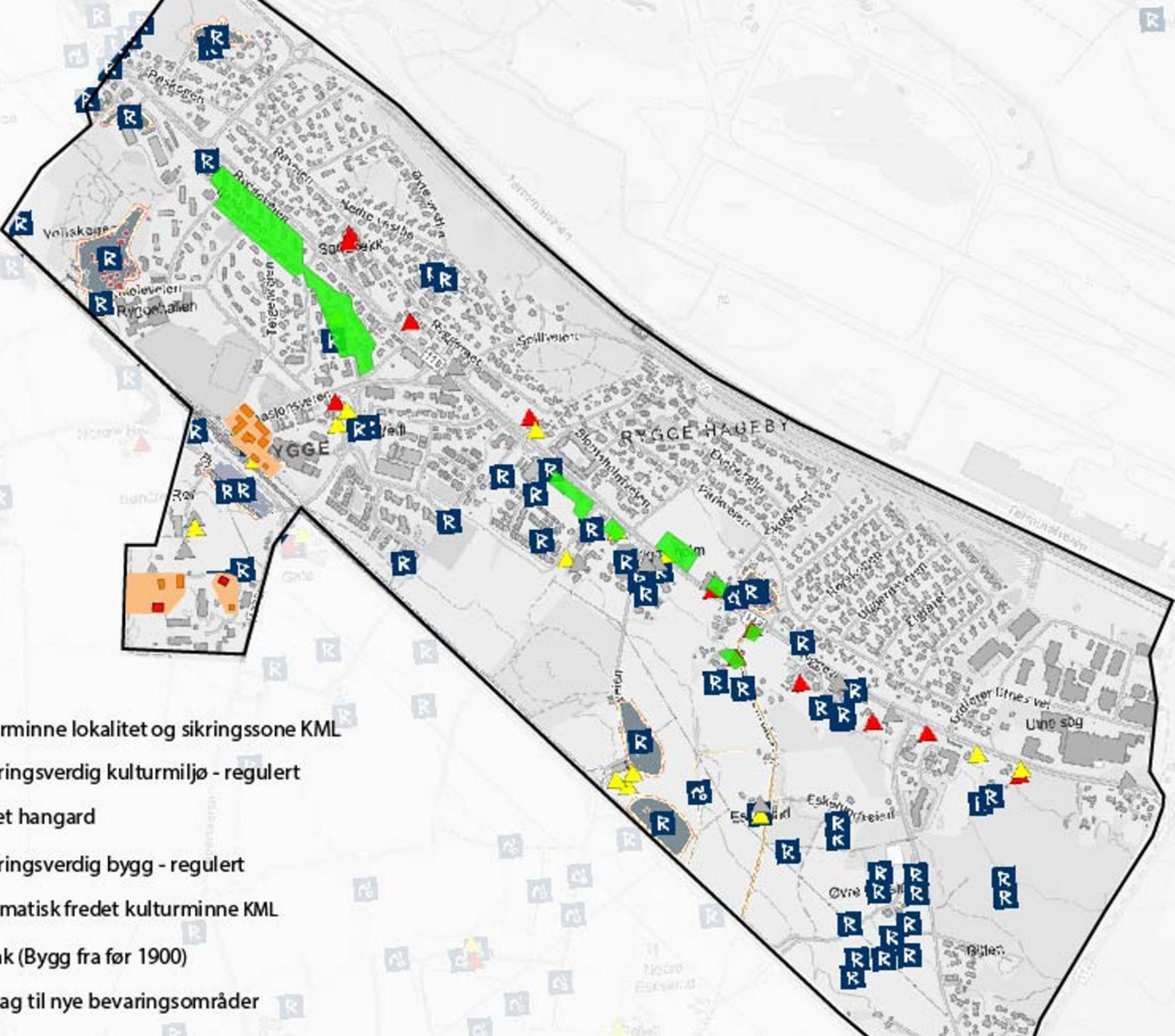
Ryggeveien, Grønvold smie – Solhøitunet

Strekningen fra Grønvold til Solhøitunet ligger ved Ryggeveien. Ryggeveien var den gamle Fredrikshaldske kongevei som forbandt Norge med Europa. Kongeveien ligger på en morenerygg som består av en tørr grusrygg og som allerede i steinalderen var en naturlig ferdselsåre. Derfor finnes det i dette strekket og område mange fornminner og spor etter at isen trakk seg tilbake.

Foruten fornminnene i dette område finnes det i dag nyere tids bebyggelsen fra 1800 tallet og fram til i dag. Gårder og husmannsplasser med dyrka jord var vanlig for noen ti år tilbake. Bildet er i ferd med å endre seg. Nye, moderne bygg blir i disse tider reist i stort tempo langs Ryggeveien. For å kunne ivareta Halmstads gamle stedsidentitet og vise til historien og tidsdybden fra forrige århundre anbefales det at en tar vare på eiendommene fra Grønvold smie til Solhøitunet. Eiendommene her som enkeltobjekter ved Ryggeveien utgjør et kulturmiljø og er historiebærende for deler av «gamle» Halmstad. Det er et ønske at disse eiendommene kan bevares som et tidsbilde for ettertiden.



Figur 26. småhusbebyggelse i Bankveien.

- 
- The map displays the Rygge Hageby area with various cultural heritage markers. A legend in the bottom left corner defines the symbols used:
- Kulturminne lokalitet og sikringszone KML (Grey square)
 - Bevaringsverdig kulturmiljø - regulert (Orange square)
 - Fredet hangard (Red triangle)
 - Bevaringsverdig bygg - regulert (Orange square)
 - Automatisk fredet kulturminne KML (Blue square with 'R')
 - Sefrak (Bygg fra før 1900) (Yellow triangle)
 - Forslag til nye bevaringsområder (Green square)
- The map shows numerous 'R' markers scattered throughout the residential area, indicating automatically protected cultural heritage. Green shaded regions highlight proposed new conservation areas. Orange shaded regions indicate areas of significant cultural value that are regulated. Red triangles mark protected hangars, and yellow triangles mark buildings constructed before 1900. The map also shows street names and surrounding areas like Rygge Hageby and Rygge.

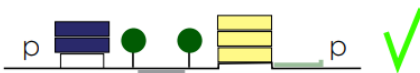
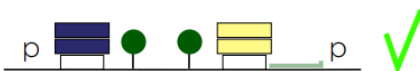
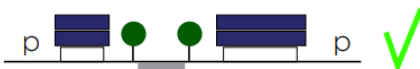
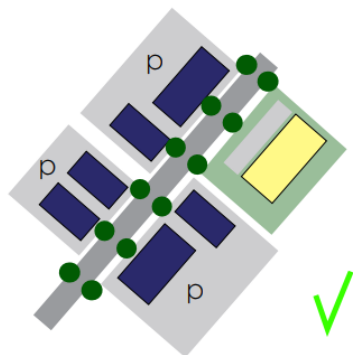
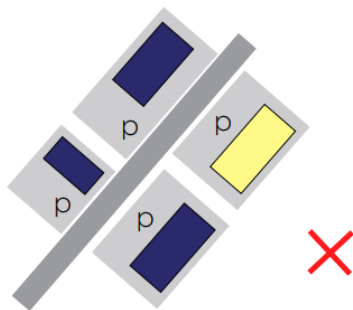
Plassering og utforming av bygg

Bebyggelsen langs primærveiene i området henvender seg i dag stort sett ikke til gaten, men ligger tilbaketrukket på asfalterte flater med mye parkering. Spesielt nye bygg er innadvendte og inviterer ikke til bruk/ besøk. Dette gjelder først og fremst nærings- og kontorbygg, men også bygg med kombinasjonen bolig og næring. Det gjelder både eldre og nyere bygg.

Langs primærveiene innenfor sentrum - Stasjonsveien og den sentrale Ryggedelen - bør det plantes trerekker og bebyggelsen bør struktureres langs gatene. Det vil si at bygningskroppen bør legges tett på gate/ fortau med fasader lett synlige og tilgjengelige fra fortau.

Parkering bør ikke ligge mellom bygg og gate, men legges til baksiden av byggene. Det bør ikke være for stor avstand mellom byggene, da blir det lite attraktivt å bevege seg til fots. Miks av eksisterende og nye bygg kan være sjarmerende, og det er ingenting i veien for at enkelte eksisterende boliger blir liggende i sentrumsområdet. Men boliger bør ha direkte tilgang til grønne uteoppholdsarealer på bakkeplan. Der som det bygges bolig/ næringsbygg i sentrum bør private uteoppholdsarealer legges til baksiden.

Diagrammene til høyre er hentet fra steds- og mulighetsanalysen 2014, og viser hvordan bygg bør plasseres langs gateløp for å styrke gaten og skape et attraktivt miljø for gående. Blå indikerer næring og kontor, gul indikerer bolig og hvit indikerer åpen/ publikumsrettet første etasje



Sentrum

Blandete funksjoner er plassert i området definert som sentrum og utadrettede funksjoner er foreslått tett tilknyttet dette området, i en akse mellom Ryggeveien og Srasjonsområdet. Lokal næring er lagt langs Ryggeveien og stasjonsveien. Boligområdene er konsentrert mellom jernbanen og E6, og Lille Rygge er vist som framtidig boligområde. Grønne forbindelser sikrer god tilgjengelighet mellom eksisterende og nye byggeområder.

Nye større og offentlige tilgjengelige grøntområder skal sikres i transformasjonsområdene, og aktivitetsparken skal bevares.



Miljøtilpassing av fylkesvei 118

Trygge kryssinger

Flere av dagens kryssinger har dårlig belysning, mangler opphøyd gangfelt langs strekke med høy årsdøgntrafikk og høy hastighet. Veistrekket har også og har feil bruk av skilting som kan hindre sikt og skape forvirring og farlige trafikksituasjoner. Det bør tas en gjennomgang av alle fotgjengerkryssinger i sentrum. Bildet under viser kryssing i 60 sone, med for store skilt som hindrer sikt, ensidig belysning og kryssing uten opphevet gangfelt.



Visuelle kvaliteter

Fylkesveien er den sentrale nerven jennom Halmstad og har stor betydning for stedsidentitet og er det strekke hvor flest ferdes. Strekke bærer preg av mange elemnter med dårlig vedlikehold og lav kvalitet på materialbruk. Det ligger et stort potensiale i heve trivsel og den visuelle opplevelsen av å ferdes langs fylkesveien dersom man styrker grønnstrukturen, bedrer vedlikeholdet og skifter ut elementer langs veistrekket med kvalitetsmaterialer.

Gående og syklende

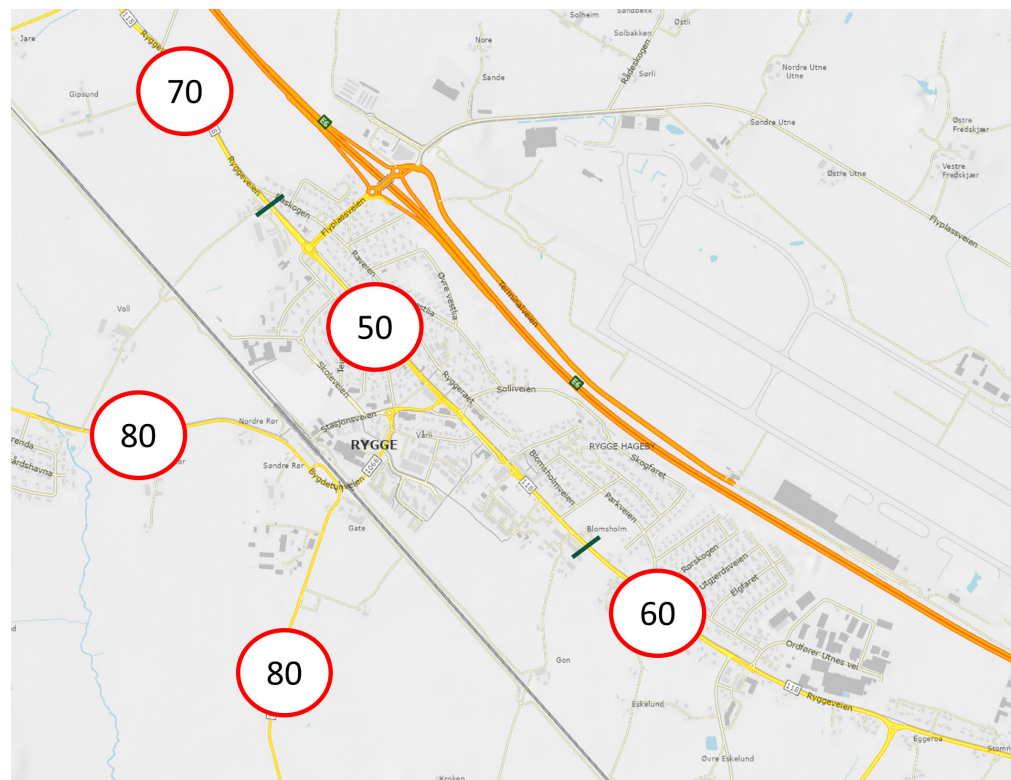
Det er ensidig gang- og sykkelvei langs hele strekningen gjennom Halmstad, men enkelte områder mangler et tilbud for gående og syklende for å krysse eller ferdes langs fylkesveien, spesielt ved Lønnerhagen er det mange boliger uten tilbud.

Grønnstruktur

Grønnstruktur har stor betydning for de visuelle opplevelsene langs veinettet, og en styrking av grønnstrukturen kan heve stedsidentiteten, de visuelle kvalitetene og gjøre det mye mer attraktivt å gå og sykle gjennom området. Mange veikryssinger er unødvendig store og utflytende, og etablering av grønnstruktur og tydeligere avgrensninger mellom eiareal og areal for gående og syklende kan skape bedre trafiksikkerhet og trivsel.

Fartsgrenser

Det er stor trafikkbelastning og høy hastighet på fylkesveinettet gjennom Halmstad. Det er ønskelig å vurdere å senke hastigheten langs flere av stekkenene, spesielt strekket gjennom det sentrale området av Halmstad som har 50 sone i dag. Denne bør senkes til 40.



Vedlegg

Vedlegg 1: Støy fra vei og jernbane

Vedlegg 1.1: Støy fra forswarets flyplass

Vedlegg 2: Løsmasser

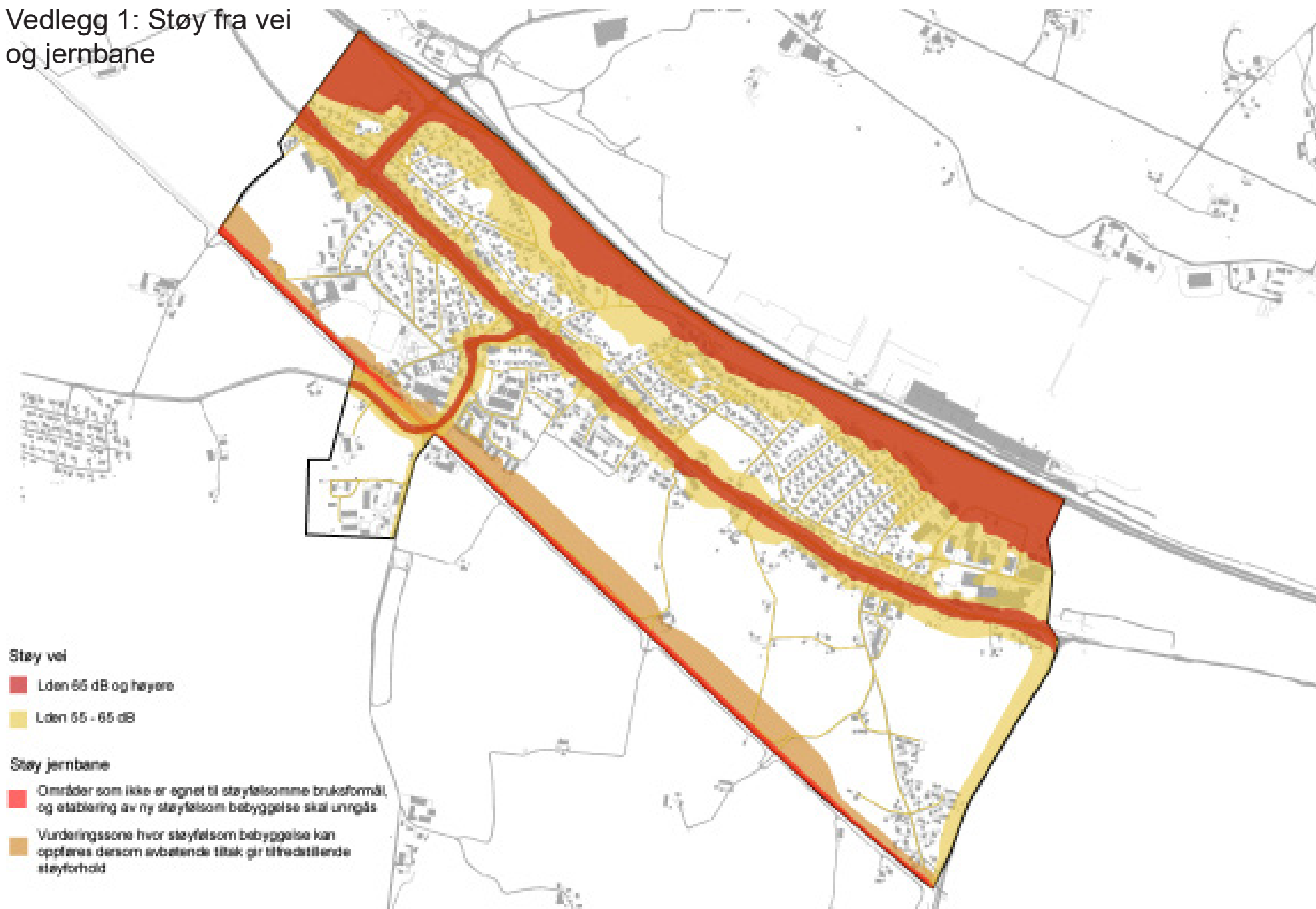
Vedlegg 3: Radon

Vedlegg 4: Aktsomhetskart flom

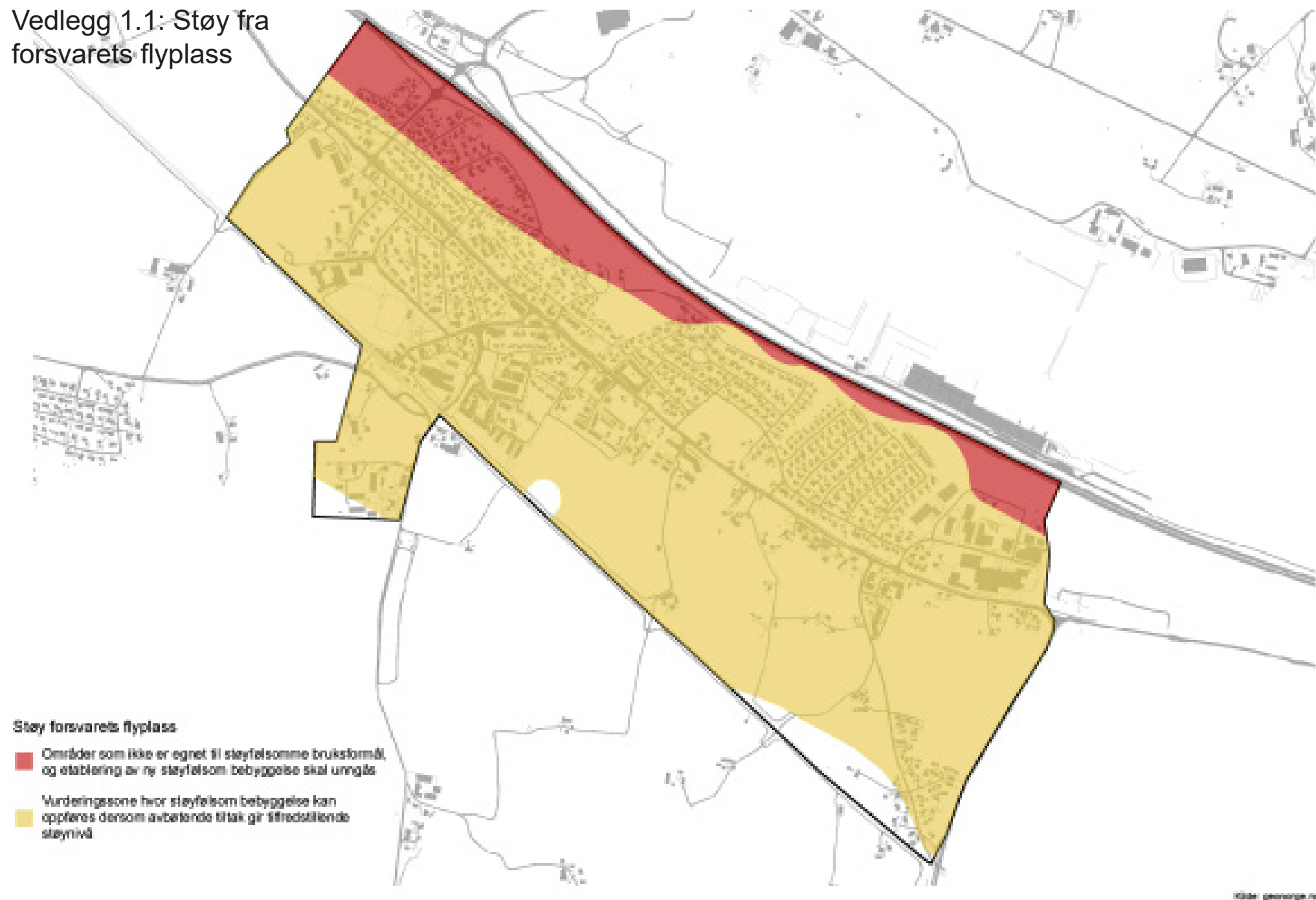
Vedlegg 5: Aktsomhetskart kvikkleireskred



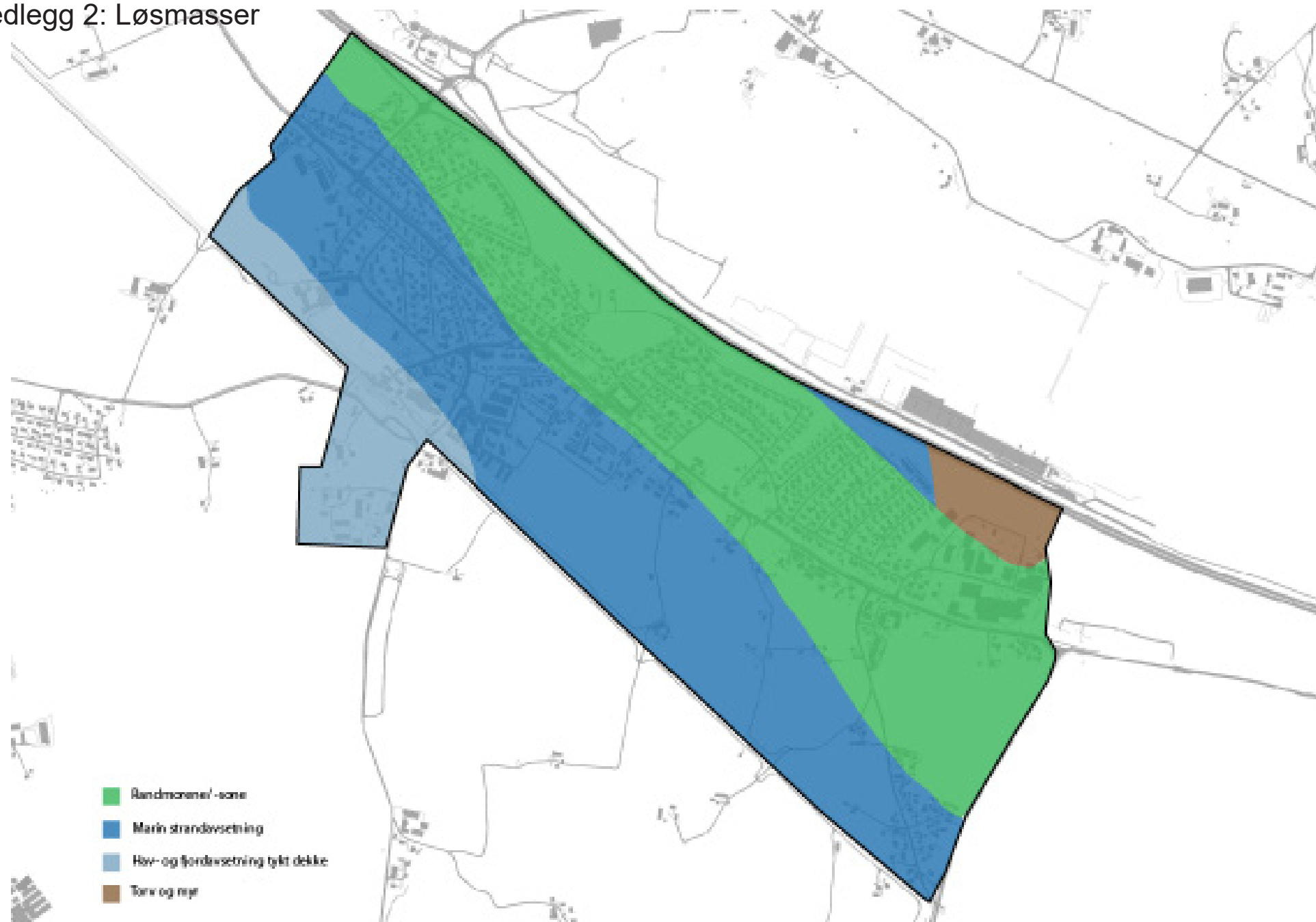
Vedlegg 1: Støy fra vei og jernbane



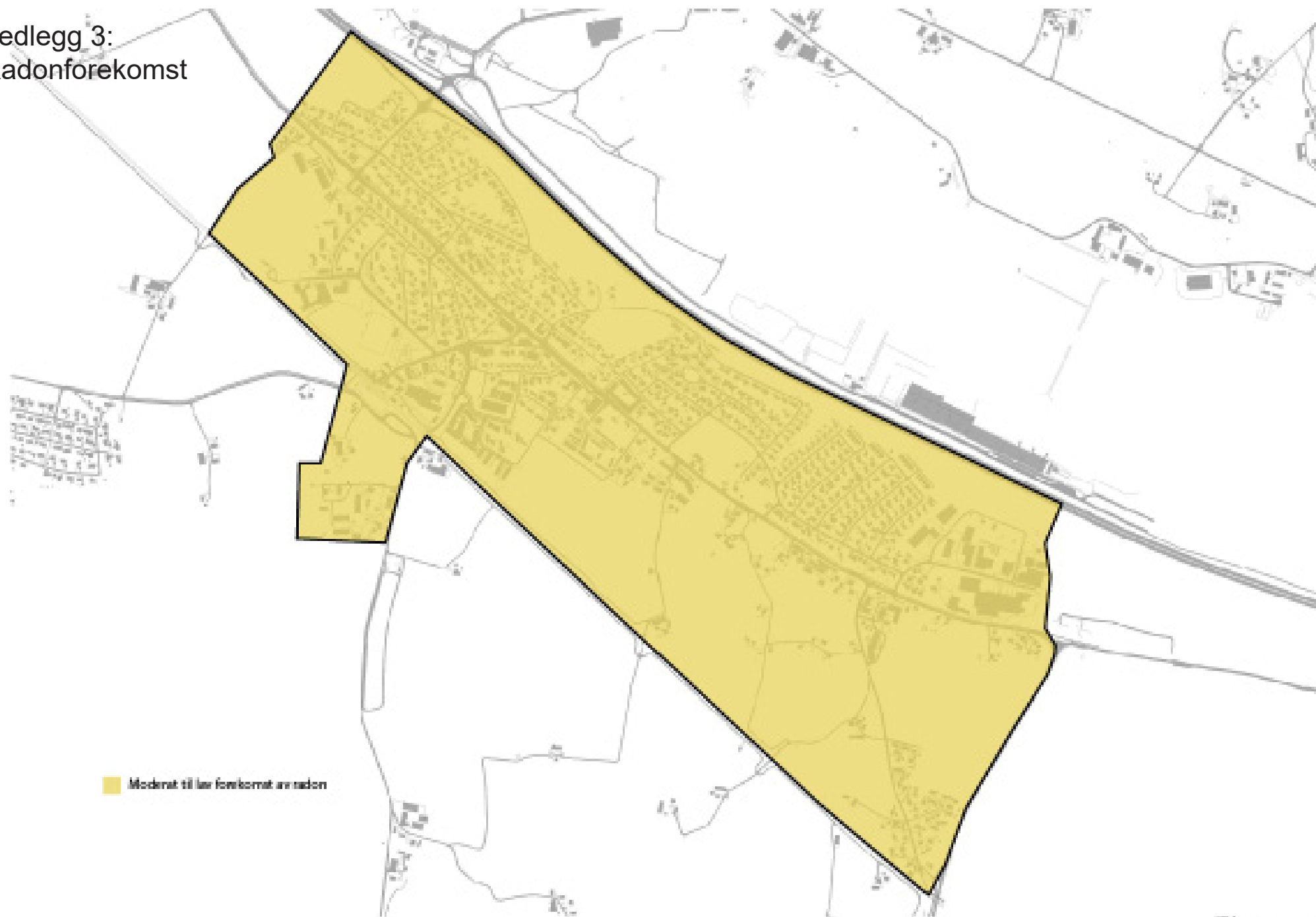
Vedlegg 1.1: Støy fra forsvarets flyplass



Vedlegg 2: Løsmasser

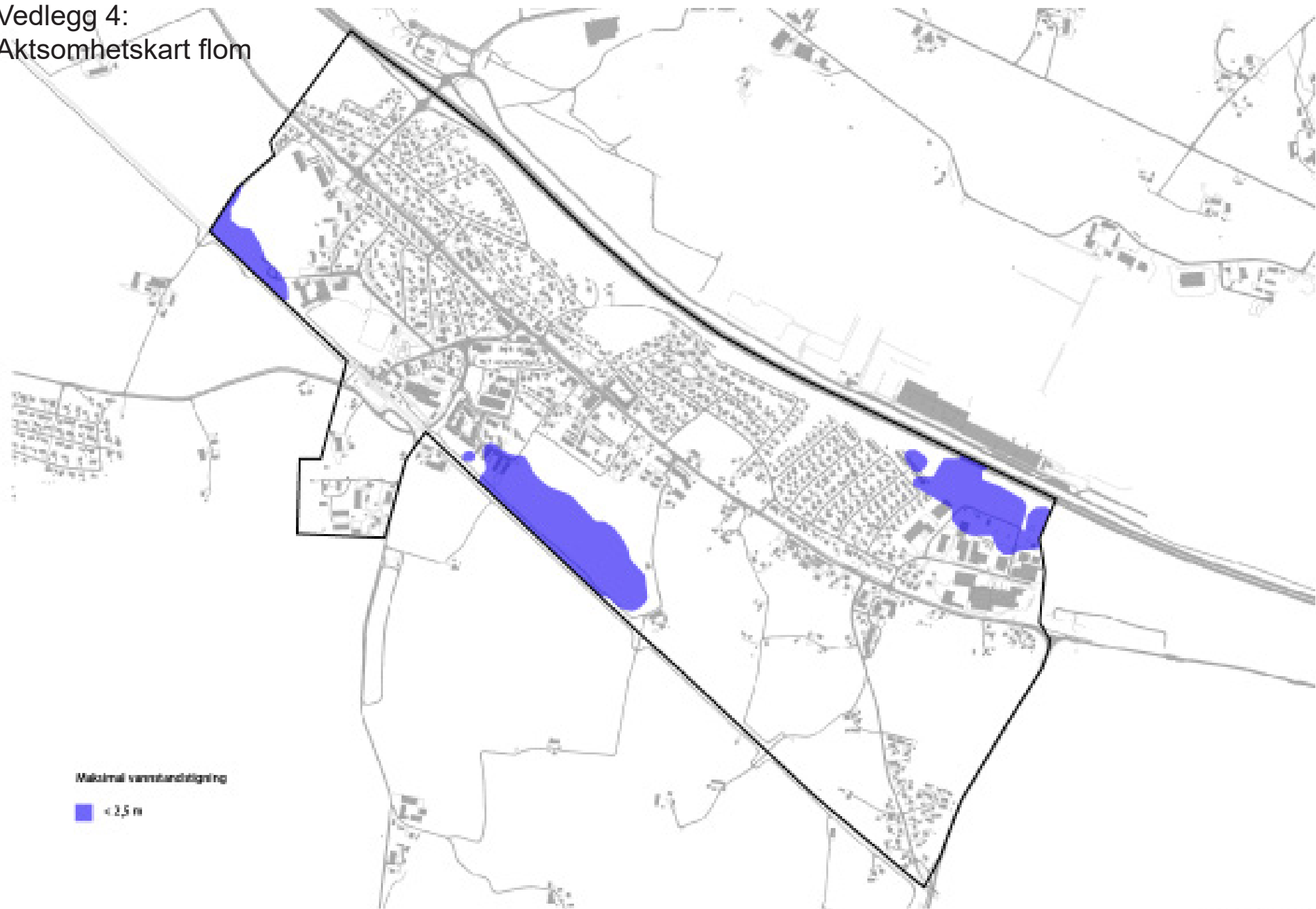


Vedlegg 3: Radonforekomst



Kilde: georg.no

Vedlegg 4:
Aktvarslingsskart flom



Vedlegg 5: Aktsomhetskart kvikkleireskred



Moss kommune, Rådhuset, Kirkegata 15,
Postboks 175, 1501 MOSS.
Tlf. 69 24 80 00



Moss
kommune