

Centrumutvecklingsplan 2050



Fördjupad översiktsplan för **Halmstads centrum**

Samrådshandling, 2021-10-12

Medverkande

Planen har projektletts av samhällsbyggnadskontoret, kommunledningsförvaltningen, Halmstads kommun. En förvaltningsövergripande arbetsgrupp har medverkat i framtagandet av planförslaget.

Projektledare Louise Järnek

Miljökonsekvensbeskrivning med hållbarhetsbedömning har tagits fram av Ramboll Sweden AB.

Illustrationer

Illustrationer från Framtidsplan 2030 sidor 22, 57, 65, 142, 259, Nyréns arkitekter

Illustrationer från Framtidsbild 2030 sidor 23, 277, Sweco Architects

Illustration livsrumsmodell sidan 209, Sweco

Illustration Parkeringshus som möter framtiden sidan 236, FOJAB

Övriga illustrationer Halmstads kommun

Bildkällor

Halmstads kommun bildbank med angiven fotograf

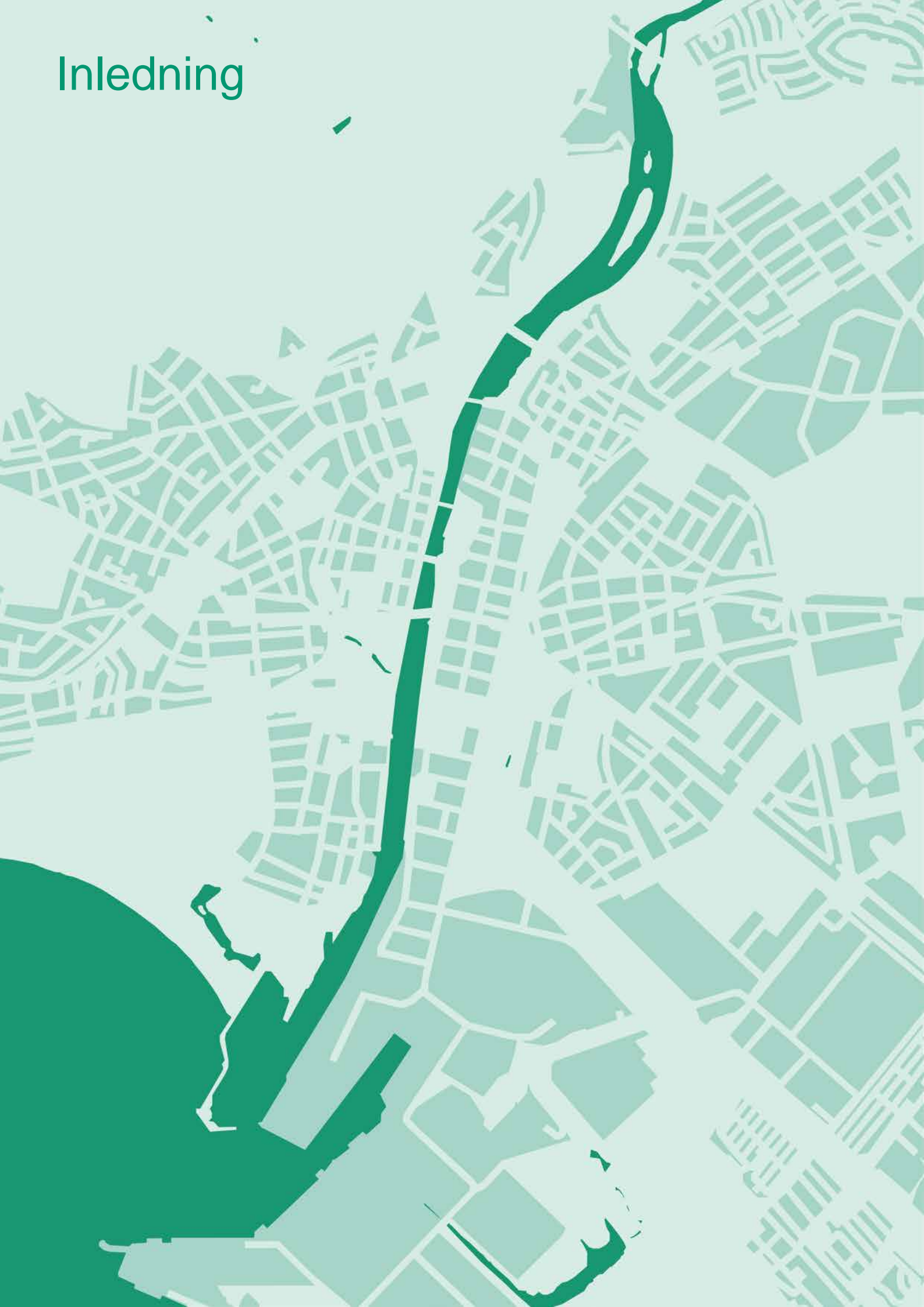
Kartor

Halmstads kommun

Innehåll

Inledning	4
Utvecklingsstrategier	10
Planförslag	18
Planeringsförutsättningar	304

Inledning



Inledning

Centrumutvecklingsplan 2050	
Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum	6
	6
Välkommen att ta del av samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Halmstad centrum!	6
Tillsammans som ledord	7
Att möta centrums utmaningar	7
Vad är en fördjupad översiktsplan?	7
Vad säger lagen om översiktlig planering?	8

Inledning

Centrumutvecklingsplan 2050 - Fördjupad översiktsplan för Halmstads centrum

Samrådsförslaget är beslutat av kommunstyrelsen 2021-10-12 §250

Förslaget är ute på samråd från den 1 november 2021 till den 16 januari 2022.

För att lämna din synpunkt och få mer information om samrådet se Halmstads kommuns hemsida.
www.halmstad.se

Välkommen att ta del av samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan för Halmstad centrum!

På västkusten, längs med pärlbandet av städer mitt emellan Oslo och Köpenhamn är Halmstad beläget. Böljande sanddynor och långsträckta stränder är en del av varumärket, men Halmstad har så mycket mer att erbjuda - med en genuin stadskärna och ett centrum som samlingspunkt, motor och hjärta i kommunen. Kvaliteterna finns här; stadsliv och gemyt, offentliga platser, lummiga parker och det samlande vattendraget Nissan.

Nu växer Halmstad; från en stor småstad till en liten storstad. 2050 har Halmstad beredskap för 150 000 invånare. Vi tar steget för att bygga den stora stadens attraktionskraft i form av utbud och utvecklingsmöjligheter, utan att tappa småstadens styrkor som närhet och enkelhet.

Mot 2050 utvecklas och stärks Halmstad centrumskvaliteter ytterligare, och centrumskvaliteter utmaningar ligger till grund när svagheter vänds till styrkor.

Centrum och stadskärnan utvecklas för att även i framtiden fungera som den självklara mötespunkten i kommunen.



Fotograf Anders Andersson

Tillsammans som ledord

Centrums och stadskärnans attraktivitet bestäms av så vitt skilda delar som kommersiellt utbud, miljö och arkitektur, historia, trygghet, renhållning, tillgänglighet, kultur, nöjen och service. Framgången är beroende av att många parter jobbar tillsammans och tar ett gemensamt ansvar för ett levande och attraktivt centrum. Samverkan mellan kommun, fastighetsägare, näringsliv och invånare är en förutsättning för att nå framgång.

Centrumutvecklingsplanen är ett strategiskt dokument i form av en fördjupad översiktsplan enligt plan- och bygglagen. I detta samrådsförslag tydliggör Halmstads kommun sina ambitioner med den fysiska miljön i stadens centrala delar mot år 2050. Planen visar vilka samband som är viktiga, hur olika funktioner ska lokaliseras i relation till varandra, hur stråk och platser ska utvecklas, vilka hänsyn som ska tas, och vilka värden och kvaliteter som ska lyftas fram. Frågor om gestaltad livsmiljö, transporter, bostäder, stadsliv, integration, gröna värden och så vidare landar i en fysisk form.

Att möta centrums utmaningar

Vi lever i en tid som förändras allt snabbare. För att möta framtiden på ett klokt sätt behöver vi möta upp mot de trender dit samhället rör sig. Utmaningarna beror på trender i samhället, men också på Halmstads förutsättningar och sammanhang. De tre utmaningar som sticker ut för Halmstads kommun och som behöver strategier för att hanteras, är klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar och utmaningar med infrastruktur för en ny tid. Utöver dessa finns ett antal centrumspecifika utmaningar så som bland annat; utmaningar med en stadskärna i förändring i och med nya handelsmönster, utmaningar med att försörja en växande befolkning med kvalitativa offentliga platser, samt trygghetsutmaningar.

Planförslagets ska medverka till att förbättra, och göra positiva förflyttningar inom identifierade utmaningar.

I "Omvärldsanalys för Halmstads kommun – till stöd för fysisk planering" framgår de utmaningar Halmstads kommun står inför. I "Nuläge och analys Centrum" finns samtliga centrumspecifika utmaningarna beskrivna.

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Den fördjupade översiktsplanen för centrum är precis som det låter - en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen, omfattande stadens centrala delar.

Översiktsplanen med tillhörande fördjupningar och tematiska tillägg utgör kommunens långsiktiga bedömning av hur mark- och vattenområden bör användas och bebyggelsen utvecklas i stora drag.

Översiktsplanen med tillhörande fördjupningar och tematiska tillägg är inte juridiskt bindande, men är ett viktigt strategiskt verktyg där framtida behov vägs mot tillgängliga resurser. Planerna är vägledande för detaljplaner och för beslut i enskilda ärenden om byggande och annan användning av mark- och vattenområden.

Översiktsplanen med tillhörande fördjupningar och tematiska tillägg utgör bedömningsunderlag för kommunen, länsstyrelsen och domstolar. Den ger dock inga rättigheter eller skyldigheter.

Översiktsplanen har ett långt tidsperspektiv. I denna fördjupade översiktsplan blickar vi framåt 30 år och siktar mot år 2050.

Vad säger lagen om översiktlig planering?

Översiktsplanering lagregleras genom plan- och bygglagen (PBL) och bestämmelserna i miljöbalken (MB). När ett planförslag är framtaget ska det enligt PBL formellt samrådas med bl.a. länsstyrelsen och andra berörda kommuner. Kommunen ska också ge invånare, olika myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

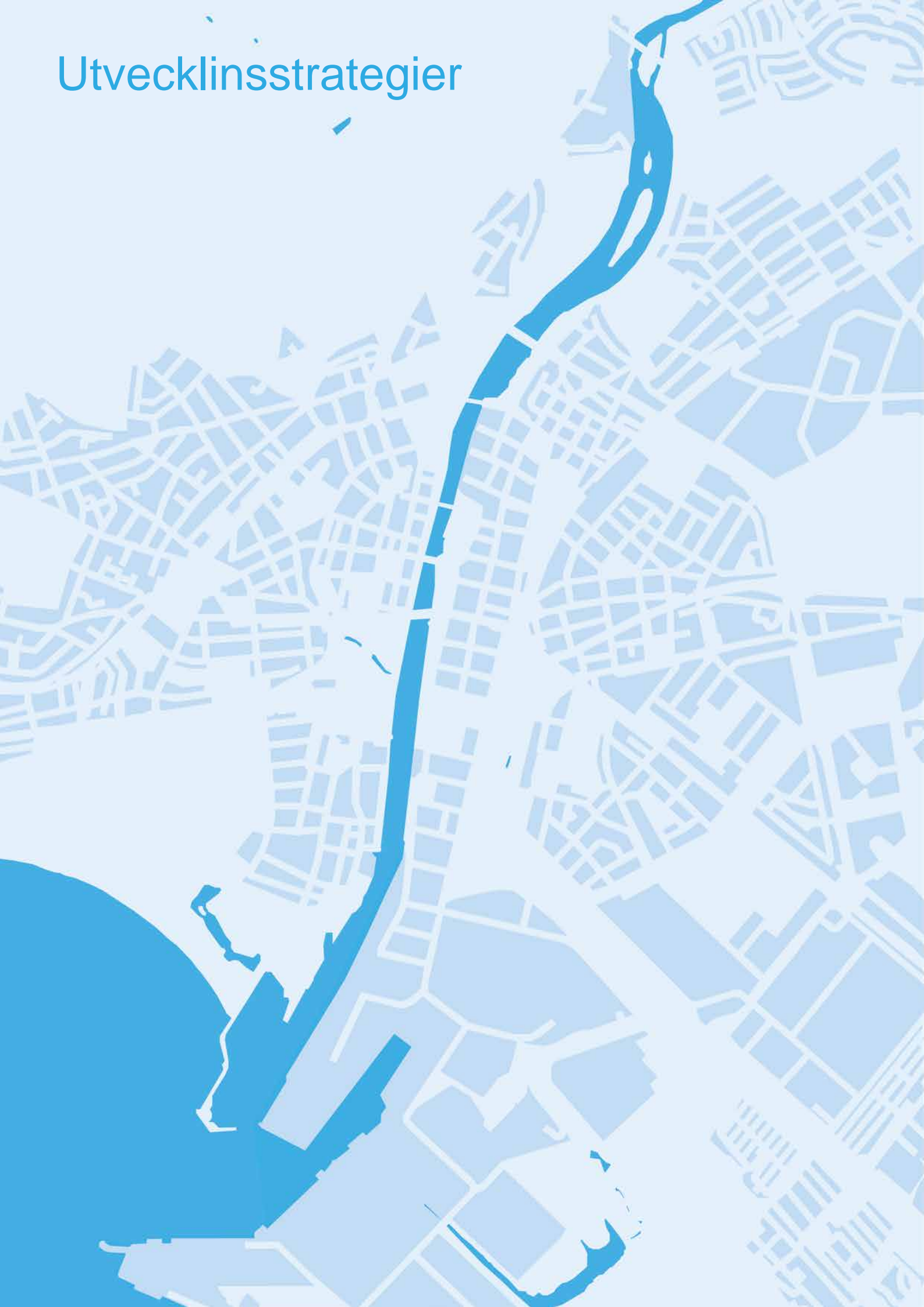
Efter samrådet bearbetas planen utifrån inkomna synpunkter. Den bearbetade versionen, granskningshandling, presenteras i granskningen återigen för berörda innan planen antas politiskt.

Översiktsplanen och dess fördjupningar och tematiska tillägg skall hållas aktuell. Varje mandatperiod ska kommunen ta ställning till om översiktsplanen är aktuell. En aktualitetsöversyn gjordes i Halmstads kommun våren 2018 där kommunfullmäktige konstaterade att den kommunomfattande översiktsplanen behövde förnyas. Januari 2019 beslutade kommunstyrelsen att en översiktsplan som blickar fram till år 2050 och tar höjd för en invånarökning till 150 000 invånare ska tas fram. Det beslutades även att en fördjupad översiktsplan som behandlar centrumfrågor i en något högre detaljeringsgrad tas fram.

Den kommunomfattande översiktsplanen har varit ute på samråd och en granskning av planen pågår under perioden 1 oktober-5 december 2021.

www.framtidsplan2050.halmstad.se

Utvecklingsstrategier



Utvecklingsstrategier

Vad är en utvecklingsstrategi?	11
Variera - ett blandat centrum	12
Attraktivt att bo	13
Attraktivt att verka	13
Det gemensamma vardagsrummet	13
Länka - ett nära centrum	14
Aktiverade och brutna barriärer	15
Sammanhängande stråk och platser för rörelse	15
Synliggöra - ett karaktärsrikt centrum	16
Identitet och kvaliteter	17
Lyfta historien och blicka framåt	17

Vad är en utvecklingsstrategi?

Som en del av planförslaget har utvecklingsstrategier för centrum arbetats fram. I arbetet mot målet ”ett attraktivt och levande centrum för alla – boende, besökare och verksamma” är utvecklingsstrategierna verktyg som ska genomsyra all fysisk planering i centrum. Utvecklingsstrategierna anger den målbild som vi strävar mot, och ska genomsyra samhällsbyggandets alla steg, från övergripande strategisk planering till genomförande.

Utvecklingen av Halmstads centrum mot 2050 definieras av tre utvecklingsstrategier.

Variera - ett blandat centrum

Länka – ett nära centrum

Synliggöra – ett karaktärsrikt centrum



Variera - ett blandat centrum

2050 är Halmstads centrum av stor betydelse för människors vardag. Det varierade utbudet av verksamheter, bostäder och mötesplatser skapar ett tryggt centrum som lever dygnets alla timmar, året om. Här vill boende, arbetande och besökare vara och ta del av centrumets service och utbud. Ett centrum med varierande upplevelser och en mångfald av olika användningar är robust och anpassningsbart för att möta omvärlden i en föränderlig tid.

Centrum är också robust för att möta klimatförändringarna. Skydd för att klimatsäkra staden har tillkommit längs Nissan och på söder, skydd utformade som stolta arkitektoniska tillskott för en stad i framkant.



Attraktivt att bo

2050 finns på samma sätt som idag en stor andel av kommunens bostäder i centrum. Höga boendekvaliteter gör att centrum är attraktivt för alla, gammal som ung, oavsett livssituation. Mitt i det pulserande livet i centrum med närhet och variation av upplevelser, offentliga platser och gröna rum är det attraktivt att bo.

Attraktivt att verka

2050 är Halmstads centrum en viktig del av kommunens skyltfönster och profilskapare. Ett besöksmål med verksamheter som samverkar för att attrahera besökare och en dynamisk plats att verka på.

Fastigheterna i centrum är planlagda för flexibel användning för att kunna nyttjas över tid, och byggnaderna tål förändringens vindar, utan att de behöver rivas och byggas om. Mångfald och variation eftersträvas även vad beträffar tillgång till lokaler, det finns något för alla oavsett ekonomiska muskler.

2050 finns fler personalintensiva arbetsplatser i centrum som bidrar till stadslivet dagtid. Kvällstid är det även flanörer, besökare och boende som befolkar platser och gator. Längs stråk och mötespunkter finns utåtriktade verksamheter i bottenvåning för att säkra ett aktivt stadsliv.

Det gemensamma vardagsrummet

2050 upplevs centrum som ett attraktivt gemensamt vardagsrum som alla, oavsett var i kommunen man bor, längtar till för att mötas och vimla. Här är det tätt, mysigt och gemytligt. Här finns gator och torg, parker och det glittrande vardagsrummet Nissan. För att möta såväl jämlikhetsutmaningen som utmaningen att ha en frisk och aktiv befolkning, är de offentliga rummen i centrum rikare 2050. Antalet kvadratmeter är inte nödvändigtvis fler, men kvaliteten är högre.

Gröna värden och mysfaktor skapar identitet och attraktivitet som får invånarna att trivas och turister att lockas hit. 2050 finns fler träd och mer gröna multifunktionella ytor i staden. Träden längs gator, torg och i parker fungerar som temperatursänkare. De multifunktionella ytorna renar och fördröjer dagvatten, vid skyfall användes de för att lagra vatten.

2050 har det offentliga rummet gått från att vara vägar, gator, torg och parker med enstaka bänkar till att vara ett sammanlänkat system av stråk och platser där man kan mötas alla tider på året, alla tider på dygnet. Vind-, regn- och solskydd, belysning och en och annan uppvärmd bänk är självklarheter liksom aktiverande, rekreerande ytor och stråk med lek, träning och andra aktiviteter. Konst och kultur är en aktiv och levande del av helheten och tillgänglig för alla att uppleva.

Länka - ett nära centrum

Beläget intill havet och Nissan finns det nära centrum med den mysiga lilla stadskärnan. I det nära centrum är det aldrig långt till ett svalkande bad, det myllrande och sorlande Lilla Torg eller den fridfulla oasen Norre Katts Park längs Nissan. 2050 finns det mycket att göra och det är lätt att ta sig runt till vardags och fest. Att cykla till jobbet, gå till ett möte, lördagsflanera och på vägen stanna till för att fixa något ärende.



Aktiverade och brutna barriärer

I Halmstad finns starka stråk; stränderna, Nissan, järnvägen och större vägar. De är livgivande men utgör också emellanåt barriärer som är svåra att korsa. Historiskt har vi gått över broar och genom portar för att komma in i staden och gått upp på befästningar för att titta ut över den. 2050 har flera nya kopplingar och platser tillkommit. Broar eller underfarter för att korsa järnväg, vägar och vatten. 2050 är de starka och begränsande barriärerna brutna.

2050 har miljöerna kring våra olika stråk utvecklats. Staden är vänd mot vattnet och Nissans kajer har utvecklats till stadens mest attraktiva för rekreation och möten. Vägar är attraktiva gaturum som utvecklats med byggnader och grönska.

Sammanhängande stråk och platser för rörelse

Stadskärnan är centrumområdets-, hela stadens- och kommunens hjärta. Från kärnan via gamla och nya portar, broar och korsningar tillgängliggör och tydliggörs Halmstads centrum längs utpekade stråk. 2050 är det lätt för alla att hitta vägen till centrum och mellan olika stadsdelar.

Tydliga rörelsestråk hjälper oss också att lätt hitta från centrum mot de större rekreationsområdena och stränderna utanför centrum; Östra- och Västra stranden, Aleskogen, Galgberget, Arenaområdet och Linehedsparken. 2050 är Kulturstråk Nissan ett sammanhängande rekreationsstråk med kultur i fokus längs Nissans båda sidor, från havet och hela vägen upp till Slottsmöllan.

Byggnadernas aktiva framsidor finns längs de olika stråken, och trafik och rörelse hjälper till med trygghetsskapande ögon. Det finns trygga och aktiva stråk året runt, dygnet runt. Stråken möts och gör att stadsväven ”virvlar” till. Här stannar man upp för ett samtal, en aktivitet, ett möte.

2050 är det lätt att göra rätt med avseende på hållbara transporter i centrum. Den täta strukturen med blandade funktioner gör att resan till vardagens målpunkter upplevs kort och berikande.

Synliggöra - ett karaktärsrikt centrum

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



Identitet och kvaliteter

I de centrala delarna finns många älskade och för Halmstadsbon identitetsskapande platser och byggnader. Listan är lång; Nissans lummiga promenader, Norre Katts park, Picassoparken, den inramade stadskärnan med gator och gränder i en mysig skala, butiker och restauranger med uteserveringar, Slottet och de centrumnära stränderna; östra och västra. Halmstad har också i sitt centrum en rik konstskatt med verk som t.ex. Carl Milles Europa och Tjuren, Picassos Kvinnohuvud och Lena Cronqvists Flicka i balja. 2050 är den kompletterad med en bred representation av konstnärskap. Halmstad är rikt på kvaliteter som identifierar staden.

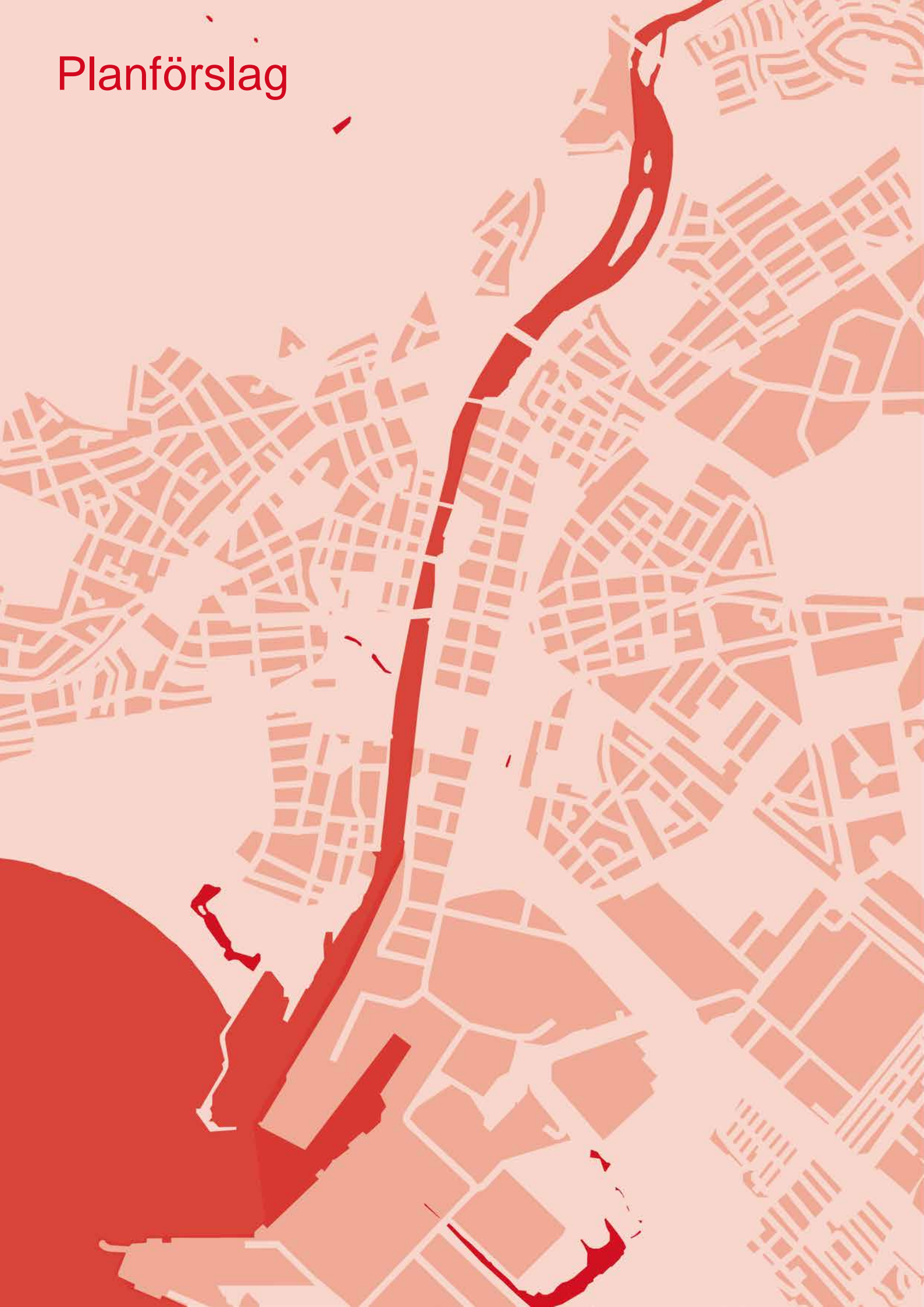
Lyfta historien och blicka framåt

Ledordet synliggöra innebär att uppmärksamma varje plats och stråks unika identitet. Varsamt och utifrån platsens förutsättningar, stärks det som är specifikt just här för att bli ännu tydligare. 2050 finns fler platser vars unika identitet på ett tydligare sätt utmärker sig i den sammanvägda stadsmosaiken. Karaktärer lyfts fram, detaljrikedom och variation står högt på agendan för att öka attraktiviteten och kvaliteten på det offentliga rummet, men också för att minska upplevda avstånd i centrum.

Att värna kulturhistoriska miljöer och byggnader är 2050 en självklar utgångspunkt vid utvecklingen av stadens centrala delar. Kulturmiljöerna är kompletterade och har förstärkts med väl avvägda tillskott av modern arkitektur. Vi tar tillvara det som finns, återanvänder och möjliggör ny användning genom att göra varsamma tillägg.

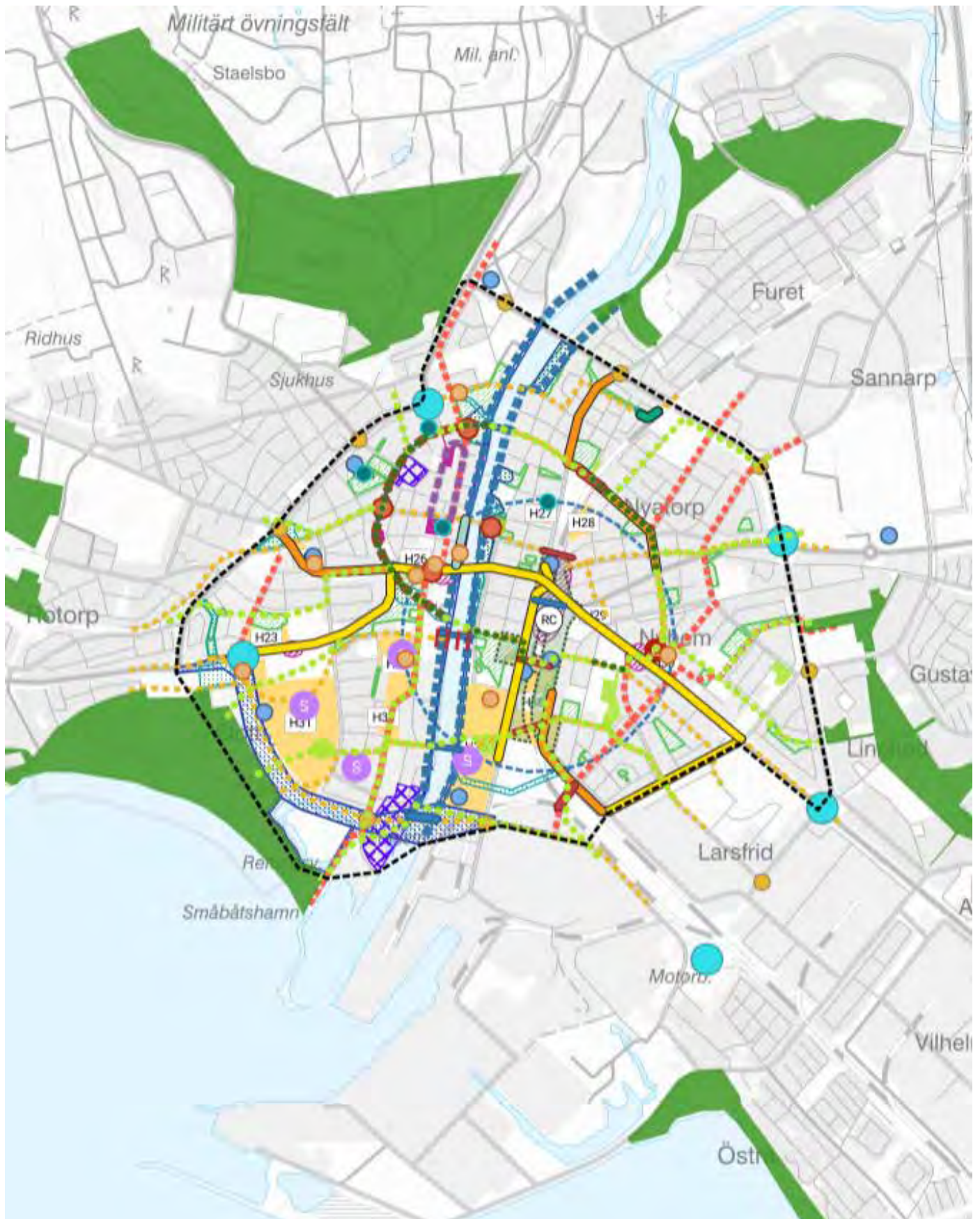
Resterna av stadsmur, vall och vallgrav är synliggjorda till en framträdande kulturmiljö vi är stolta över.

Planförslag



Variera - ett blandat centrum

Bostäder	22
Övervägande delen flerbostadshus i centrum	22
Attraktiva vistelsemiljöer	22
Ett blandat centrum medger en enklare vardag	23
Planeringsinriktningar	24
Visa föreslagna bostadsområden i kartan	25
Näringsliv	46
Arbetsplatser i centrum lyfter stadskärnan dagtid	46
Stadskärnans utveckling från handelsplats till mötesplats	46
Halmstads turism, mer än stränderna på sommaren	47
Planeringsinriktningar	48
Visa berörda lager i kartan	49
Offentlig service	55
Skola och förskola	55
Flexibilitet och samlokalisering stärker	56
Planeringsinriktningar	57
Visa föreslagna lägen för offentlig service i kartan	58
Mötesplatser i det offentliga rummet	63
Attraktiva offentliga rum bidrar till ett levande centrum	63
Att mötas i vardagen	64
Planeringsinriktningar	65
Visa de offentliga rum vars kvaliteter föreslås förstärkas i kartan	66
Grönstruktur	81
Inre grönstruktur	81
Yttre grönstruktur	82
Stärkt koppling till större natur- och rekreationsområden	83
Rekreativa parker och grönområden	84
Biologisk mångfald	84
Vatten som tillgång	85
Planeringsinriktningar	86
Visa centrums grönstruktur i kartan	87
Klimatanpassning	140
Säkra centrum mot översvämningar från havet och Nissan	140
Mångfunktionella gröna ytor	141
Skapa behagligare klimat vid värmeböljor	141
Planeringsinriktningar	142
Underlagsmaterial/läs mer	142
Visa föreslagna reservat för klimatanpassningsåtgärder i kartan	143



-  Planområde
-  Bostäder
-  Utredningsområde
-  Centrumnod
-  Offentlig service
-  Förtätning med kontor och arbetsplatser
-  Shoppingloop
-  Stationsstaden
-  Befintlig grön koppling
-  Ny grön koppling
-  Grönyta särskilt viktig att bevara
-  Större naturområden
-  Ny grönyta
-  Offentlig mötesplats att utveckla
-  Utredning offentlig mötesplats
-  Bro
-  Underfart
-  Stadskärneentré
-  Omlandsentré
-  Centrumentré
-  Vallgravsstråket
-  Kulturstråk Nissan
-  Inre gräns för höga och mastade båtar
-  Nord-sydliga stråk
-  Öst-västliga stråk
-  Resecentrum
-  Gaturum förändring, Integrerat transportrum
-  Gaturum förändring, Mjuktrafikrum
-  Gaturum förändring, Integrerat frirum
-  Gaturum förändring, Frirum
-  Ny parkeringsanläggning
-  Befintligt parkeringshus
-  Markparkeringar som tas i anspråk
-  Vägreservat
-  Klimatanpassningsytor skyfall
-  Klimatanpassningsytor hav

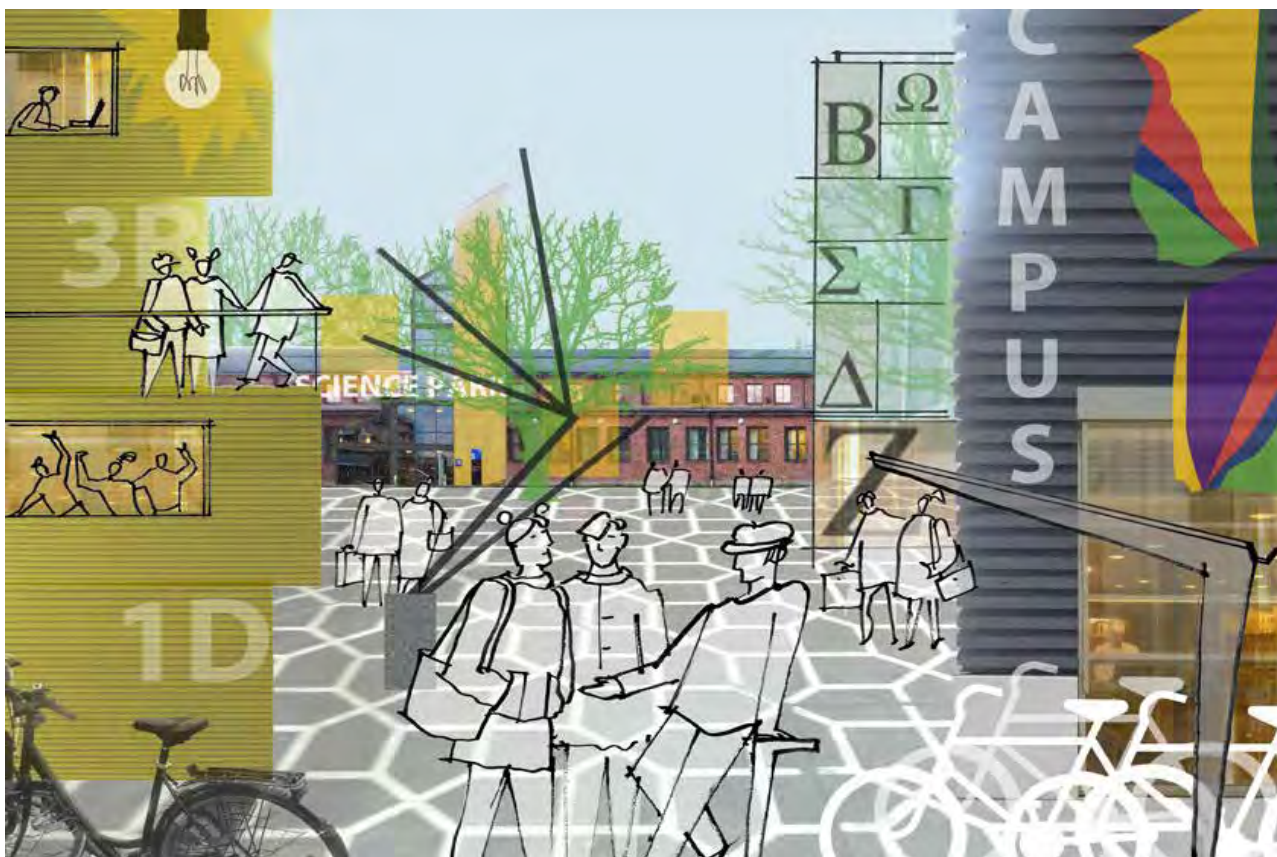
Bostäder

Boendet och livsmiljön har stor betydelse för människors vardag. Från att tidigare främst ha sökt sig till platser där det finns arbete är det idag viktigare för många att hitta en bra livsmiljö. Goda och varierade boendemiljöer har blivit en mycket viktig konkurrensfördel för kommunerna.

Vad olika människor finner attraktivt som livsmiljö är individuellt och beror mycket på i vilket skede i livet man är. Många söker sig till och uppskattar att bo i urbana miljöer. Och det finns en stor efterfrågan att bo i Halmstads centrala delar. Nästan en fjärdedel av kommunens bostäder är i dagsläget belägna i centrum.

Övervägande delen flerbostadshus i centrum

Precis som i resten av kommunen, bidrar en blandad bostadsbebyggelse i centrum till valmöjlighet och flexibilitet. Centrum är generellt tätare och högre bebyggt än resten av kommunen och andelen flerbostadshus är högre. Även fortsättningsvis förordas främst bostäder i flerbostadshus i stadens centrala delar, med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Studenter och unga vuxna boende i stadens centrala delar är ett positivt och välkommet tillskott.



Attraktiva vistelsemiljöer

I centrum bor man tätare och mindre än i resten av staden och kommunen, och andelen singelhushåll är större. Behovet av att tillgodose boendekvaliteter i form av attraktiva vistelseytor utomhus i anslutning till bostäderna är därför stort. I centrum ska de boende ha tillgång till innergårdar eller liknande i direkt anslutning till bostad, mindre parker och grönområden i nära anslutning och större rekreativa områden på promenadavstånd.

Ett blandat centrum medger en enklare vardag

Den fysiska miljöns struktur har stor betydelse för hur den används och upplevs. En struktur som delar upp funktionerna resande, boende, arbete, handel och fritid skapar långa avstånd mellan målpunkterna och mellan människorna. En tät stadsstruktur med blandade funktioner är ofta en attraktiv miljö med liv, rörelse och mötesplatser. I vardagen rör vi oss mellan bostad, arbete/skola, fritid och ärenden. Genom att förtäta och funktionsblanda inom befintlig bebyggelsestruktur skapas en närhet för fler människor till arbete, service och fritidsaktiviteter.

I centrum är det viktigt att större tillkommande bostadsområde innehåller offentlig service, gemensamma vistelsemiljöer samt om det är lämpligt även ges möjlighet för mindre verksamheter och kommersiell service. Tillskapandet av ”rena” bostadsområden ska undvikas i centrum.

Ett blandat centrum med kortare avstånd till i vardagen viktiga målpunkter eller till kollektivtrafikens hållplatser underlättar att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva och konkurrenskraftiga transportalternativ, vilket främjar rörelse i vardagen och bidrar till en förbättrad folkhälsa.

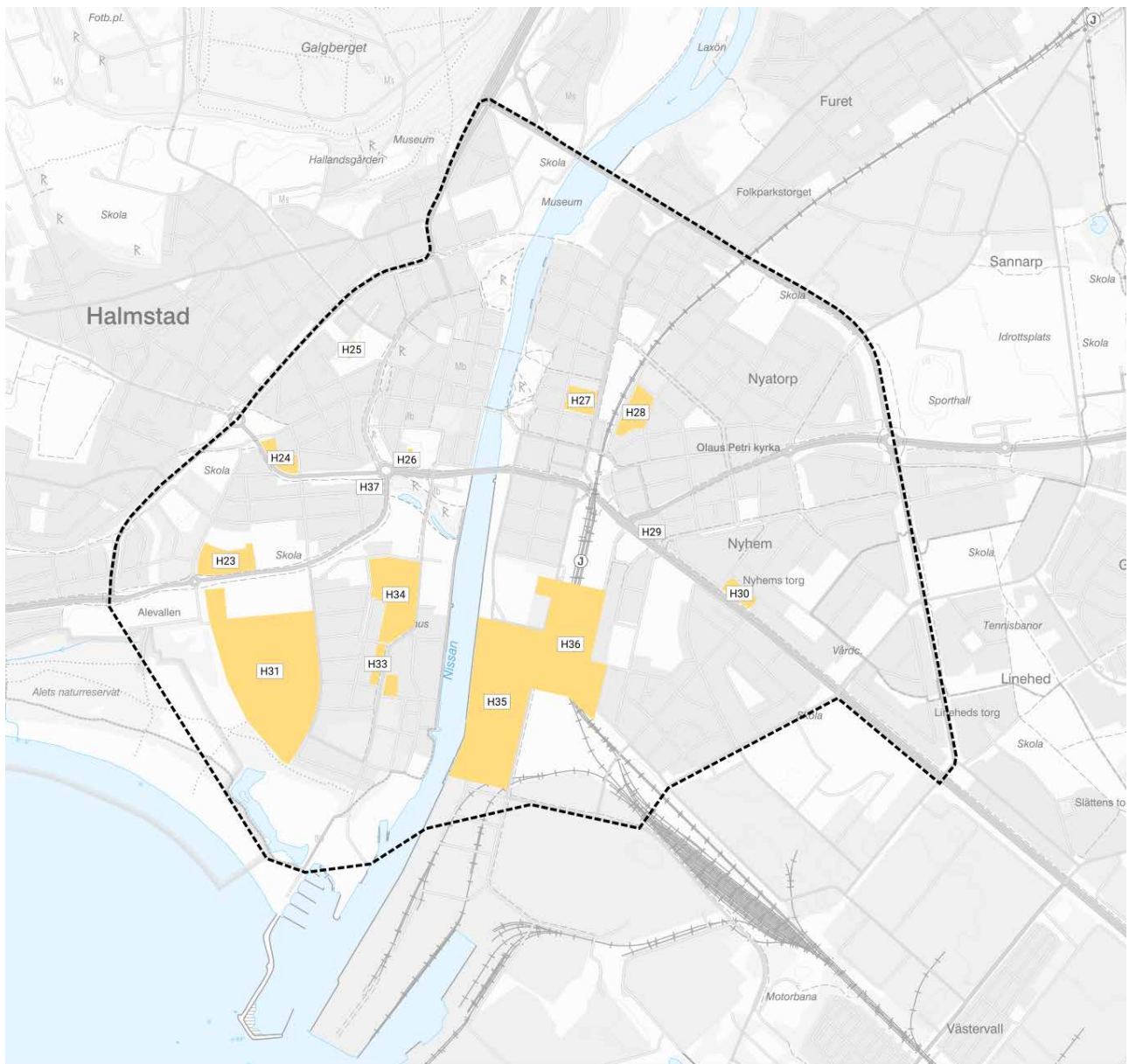
Boendemiljöer i centrum ska utformas så att de gynnar ett aktivt liv och användandet av hållbara transporter, till exempel genom närhet och tillgänglighet till gröna miljöer, och med gena och säkra gång- och cykelvägar.



Planeringsinriktningar

- Ny bostadsbebyggelse i centrum tillkommer både genom förtätning inom befintliga kvarter och i form av nya utpekade områden.
- Centrum förtätas och funktionsblandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft.
- I centrum förordas bostäder i flerfamiljshus. Nya bostadsområden ses i ett större sammanhang och en variation av upplåtelseformer och storlekar avser helheten i centrum.
- Högskolan är av central betydelse för kommunens utveckling. Bostadsbehovet för studenter behöver tillgodoses i bra lägen i förhållande till högskolans lokalisering. Studentbostäder är ett positivt inslag i centrum.
- Nya bostadsområden utformas med hög kvalitet och håller hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet för alla.
- I centrum ska de boende ha tillgång till innergårdar eller liknande i direkt anslutning till bostad samt offentliga parker och grönområden i nära anslutning och större rekreativa områden på promenadavstånd.
- Vid både förtätning och tillskapande av nya bostadsområden säkerställs attraktiva utemiljöer i direkt anslutning till bostad.
- Stadsdelar med låg tillgång till offentliga parker och grönområden förätas med bostäder endast om ytterligare offentliga gröna ytor kan tillskapas. Alternativt om befintliga parker och grönområdets kvalitet stärks för att tåla ett ökat användande.
- Boendemiljöer utformas så att de gynnar ett aktivt liv och rörelse i vardagen.

Visa föreslagna bostadsområden i kartan



 Bostäder

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H23

Namn

Bohusgatan

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Som en fortsättning av omvandlingen av Flygaregatans västra sida, från glest och lågt med blandade verksamheter till ett område med övervägande delen bostäder, föreslås det för området längs Bohusgatan uppföras flerfamiljshus i 3-4 våningar. Bebyggelse med den högre höjds kalan placeras lämpligen ut mot Slottsjordsvägen, medan den lägre placeras mot intilliggande grönområde.

Området bedöms inrymma cirka 200 bostäder samt blandade lättare verksamheter företrädesvis i bottenvåningarna närmast Flygaregatan.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H24

Namn

Kvarteret Bärnstenen

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 5-7 våningar. Området ska signalera entrépunkt till stadskärnan västerifrån, och tillkommande bebyggelse bör uppfattas som en framsida såväl ut mot Timmermansleden som Skepparegatan och Brogatan.

Området bedöms inrymma cirka 185 bostäder.

Inom kvarteret föreslås även ges förutsättningar för service och/eller allmänt tillgängligt parkeringshus, för att täcka befintligt behov samt nytillkommet behov vid bostadsbyggnation.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Platsen används idag som en markparkering med närmare 300 platser, dessa platser och ett ökat behov behöver tillgodoses inom området. Platsen är strategiskt bra för infartsparkering för stadskärnan. Möjligheterna att samnyttja området för bostäder, eventuell service och parkeringshus behöver utredas ytterligare.

Exploatering av detta område förutsätter att Timmermansleden omvandlas till en stadsgata och att ytterligare påfart mot denna gata tillåts. För att detta ska vara möjligt förutsätts en del av dagens trafik omfördelas mot ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H25

Namn

Gunillaparken

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Istället för dagens parkeringshus ”Radioplan” föreslås ett nytt parkeringshus uppföras i området för fd Norra station. Där dagens p-hus är beläget föreslås det istället uppföras flerfamiljshus i upp till 5 våningar. Att ersätta parkeringshuset i parken med bostäder kan ses som en trygghetshöjande insats vilken ger ”ögon” på parken även kvällstid. Ett parkeringshus vid fd Norra station kan även förutses upplevas som en tryggare plats för de som parkerar sin bil än dagens situation.

Området bedöms inrymma cirka 60 bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

En byggnation av bostäder där det idag är ett parkeringshus bör samplaneras med ett nytt parkeringshus på andra sidan Bissmarksgatan, området kring fd Norra station, vilket ersätter och utökar parkeringsmöjligheterna i området.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H26

Namn

Slottsgatan

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i upp till 4 våningar. Det norra lägets skala ska förhålla sig till intilliggande småskalig bebyggelse. Som en del i en trygghetshöjande insats för området bör bebyggelsens entréer vändas mot Slottsgatan.

Området, på båda sidor av Slottsgatan, bedöms inrymma totalt cirka 40 bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Exploatering med bostäder här är endast aktuellt i samband med att/om Slottsgatan bli primärt kollektivtrafikstråk med hållplats, istället för Brogatan. För att kunna genomföra denna förändring och prioritera upp kollektivtrafiken krävs att biltrafikflöden flyttas till ny bro över Nissan på Söder.

Att placera bostäder här ska ses som en trygghetsskapande insats vilket ger ”ögon” på stråket även kvällstid.

I direkt anslutning till där markparkering i söder är belägen idag sträcker sig lämningar av stadens gamla försvarsanläggning, inget intrång i denna får göras. Vallgravsstråket ska ges goda förutsättningar att utvecklas.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H27

Namn

Kvarteret Junkern

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i upp till 6-8 våningar.

Området bedöms inrymma totalt cirka 250 bostäder. Det är positivt med verksamheter/lokaler i bottenvåningen ut mot omgivande gator.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Exploatering med bostäder här förutsätter om en omlokalisering av befintlig verksamhet, Östras bageri.

Vid en exploatering måste kapacitet på Gamletullsgatan säkerställas. Förstärkning av Linnégatan med planskild passage under järnvägen för uppkoppling mot Enslösvägen är en kapacitetshöjande åtgärd som är identifierad och denna kan komma att behövas för att möjliggöra denna exploatering.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H28

Namn

Kvarteret Katten

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom kvarteret föreslås en utveckling av befintliga verksamheter samt möjligheten att även komplettera med ny bebyggelse i form av bostäder i flerbiljshus i upp till 4 våningar.

Området bedöms inrymma cirka 100 bostäder.

En utveckling i kvarteret ska förhålla sig till och anpassas efter de kulturhistoriska värden som finns, och kräver en god anpassning till omgivningen i uttryck och skala. Kulturmiljövärden att beakta och förhålla sig till i området är den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsens individuella karaktär, volym, detaljer och material, så som den industriella karaktären i kv. Konsuln och kv. Katten samt fasader i rött tegel.

Fasadlängd läng Bryngelhusgatan bör som högst ligga på mellan 45 och 50 meter vilket speglar närliggande kvarter och fasadlängder i området.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljpanelläggning.

Detaljpanelläggning pågår.

Förutsättningar för utveckling

Markanvändning, omfattning och höjder på bebyggelsen styrs bland annat av buller och riskbild från järnvägen.

Fördjupad utredning av kulturhistoriska värden som tydliggör vilka förutsättningar respektive begränsningar de kan ge en utveckling av kvarteret.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H29

Namn

Kvarteret Kaninen

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

I kvarteret Kaninens sydöstra del, inom fastigheten Kaninen 10, föreslås flerbostadshus i 4-6 våningar.

Området bedöms inrymma cirka 50-60 bostäder.

Området är en del av entrén till Halmstads centrala delar i och med utvecklingen av ett resecentrum i närområdet. Publika verksamheter föreslås i gatuplan vilka kan medverka till att stärka entrépunkten samt stråket längs Laholmsvägen in mot stadskärnan.

En utveckling i kvarteret ska förhålla sig till och anpassas efter de kulturhistoriska värden som finns, och kräver en god anpassning till omgivningen i uttryck och skala.

Alternativ användning i Kaninen 10 är kontor, som är mer gynnsamt ur bullersynpunkt eftersom det inte finns några gränsvärden för buller. Kontor är även lämpligt sett ur ett lägesperspektiv med närhet till kollektivtrafik vid kommande resecentrum.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Möjligheten att bygga bostäder på Kaninen 10 förutsätter att bullerproblematiken kan hanteras.

En exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrecreation kan tillföras. Detta på grund av den idag dåliga tillgången på grönt för boende i närområdet. Endast ett måttligt tillskott på bostäder i området är möjligt, och kräver tillskapande av ytterligare allmänt grönt.

Det är väsentligt att en ny bebyggelse tillgodoser en skälig fri- och grönyta inom egna fastigheten.

Vid exploatering av detta område måste kapaciteten i korsningen Enslösvägen och Laholmsvägen säkerställas. Trafikmatning till området och parkeringsmöjligheter behöver studeras närmre. Gångstråket via Lokföraregatan ska utvecklas och detta ska tas hänsyn till i nästa planeringsskede. Även tillfart för avfallshantering är något som behöver lösas för att exploatering ska vara möjligt.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av område kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Underlagsmaterial

Förstudie, Planutredning för fastighet Kaninen 10 inför planbesked 2021

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H30

Namn

Nyhems torg

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 4- 6 våningar, med verksamheter i bottenvåningen. Området kring Nyhems centrum är utpekad som centrumnod och då tillåts generellt högre bebyggelse. I närområdet finns idag en varierad höjdskala, med allt från villor och radhus i 1 ½ våning till flerbostadshus i 16 våningar. I detta fall bör inte ytterligare bebyggelse i det högre spannet tillföras platsen utan höjdskalet bör förhålla sig till den kringliggande något lägre bebyggelsen.

Området bedöms inrymma cirka 125 bostäder samt verksamheter i bottenvåning.

Att området är utpekad som centrumnod innebär att det är en centrumbildning där service prioriteras, och centrumverksamhet ska finnas i bottenvåningarna på tillkommande bebyggelse.

Den tillkommande bebyggelsen ska bidra till att utveckla området som centrumnod. För att öppna upp området mot Laholmsvägen ska den nya bebyggelsen utformas med ett uttryck som ger en uppfattning av framsida även mot Laholmsvägen.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

En exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrecreation kan tillföras. Detta på grund av den idag dåliga tillgången på grönt för boende i närområdet. Endast ett måttligt tillskott på bostäder i området är möjligt, och kräver tillskapande av ytterligare allmänt grönt.

Det är väsentligt att en ny bebyggelse tillgodoser en skälig fri- och grönyta inom egna fastigheten.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H31

Namn

Kattegatt

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 3-5 våningar. För en anpassning till villabebyggelsen i öster kan exploateringen utmed Skepparegatan vara något lägre och utgöras av stadsradhus eller liknande.

Inom Kattegattområdet behöver yta för skola samt förskola tillskapas. Det är viktigt att skapa en genomtänkt struktur för detta då både gymnasieskola, grundskola och förskola kommer att finnas inom området. Utgångspunkten bör vara att se över hur bostäder kan placeras mellan skoltomterna, som en del av en funktionsblandad stadsstruktur.

Området bedöms kunna inrymma cirka 875 bostäder samt en grundskola och förskola. Möjligheten till samlad parkering för olika funktioner bör ses över.

Kattegattområdets avgränsning mot sydväst påverkas i hög grad av en ny gata på Söder. Ny byggnation inom området måste ansluta till vägen på ett bra sätt och bidra till att skapa goda stadsmiljöer kring denna. Stor vikt behöver läggas vid att skapa trygga och trevliga förbindelser för gång- och cykel mellan området och västra stranden och Alets naturreservat.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar. Förutsättningar för hur Söder klimatanpassas behöver vara klarlagda för att området ska kunna ansluta och anpassas efter detta.

Förutsättningar för en ny gata på Söder med ny bro över Nissan behöver vara klarlagda för att området ska kunna ansluta och anpassas efter denna, och för att kopplingar mot västra stranden och Alets naturreservat ska kunna skapas.

Området är relativt stort och hur stora delar av området som är möjliga att genomföra utan ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan behöver studeras närmre. Det är tänkbart att utbyggnad ska ske i etapper för att säkerställa att befintlig väginfrastruktur kan ta emot de tillkommande flödena.

Uppförandet av en ny gata i anslutning till området kan komma att innebära bullerstörningar. I samband med ett fortsatt planarbete för utbyggnadsområdet/vägen behöver en trafikbullerutredning göras.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att luktolägenheter kan förekomma i de södra delarna av området. Exploatering bör inte ske i områden där 5 le/m³ överskrids. För att möjliggöra exploatering inom Kattegattområdet kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H33

Namn

Fiskaregatan

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Utmed Fiskaregatans norra del finns möjlighet till förtätning och omvandling av befintlig bebyggelse. Lämplig höjdskala bedöms vara 3-4 våningar.

Vid en förtätning med bostäder bedöms området kunna inrymma totalt cirka 90 nya bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar.

Inom fastigheten Blocktyget 9 finns en lågpunkt där vatten riskerar att samlas vid skyfallsregn. Vid en exploatering är det viktigt att få till en effektiv och säker ytavrinning som leder bort vattnet från bebyggelsen på ett tryggt sätt.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H34

Namn

Kvarteret Bagaren

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 3-5 våningar. Höjderna bör anpassas efter intelligande bebyggelse med högre byggnader mot Södra vägen och Patrikshillvägen och lägre bebyggelse mot villorna i väster.

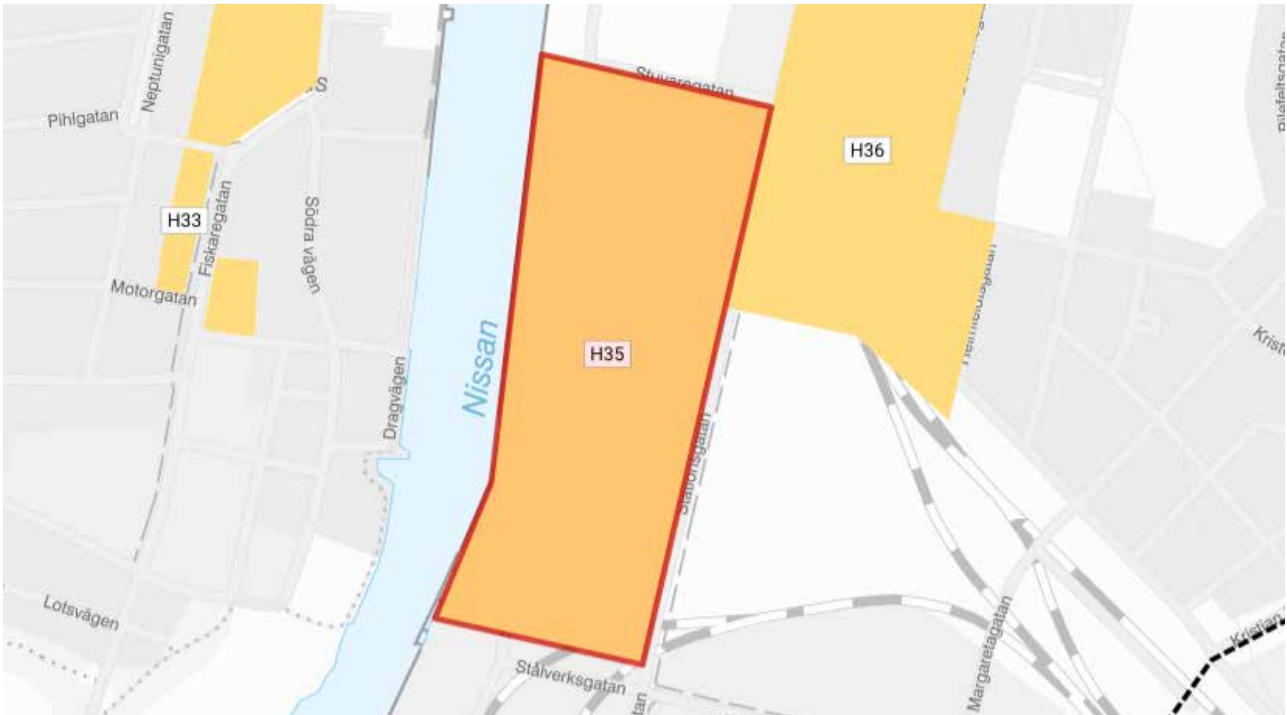
Inom området behöver yta för förskola tillskapas. Området bedöms inrymma cirka 350 bostäder samt en förskola. Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning. Detaljplaneläggning pågår.

Förutsättningar för utveckling

I de södra delarna av kv. Bagaren finns en lågpunkt där vatten från stora delar av staden riskerar att samlas vid skyfallsregn. Vid en exploatering inom kvarteret är det viktigt att få till en effektiv och säker ytavrinning som leder bort vattnet från bebyggelsen på ett tryggt sätt. Även åtgärder uppströms kan vara ett alternativ för att hindra vatten från att nå kv. Bagaren.

Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar. Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H35

Namn

Tullkammarkajen

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 4-6 våningar. Tullkammarkajen föreslås utformas med den högre höjdskalen mot Stationsgatan för att avskärma mot störningar på järnväg och Stationsgatan. Det är samtidigt viktigt att upplevelsen längs Stationsgatan inte blir för sluten, och därmed ger intrycket av en baksida. Höjderna på bebyggelsen ner mot vattnet föreslås vara lägre, för att skapa en intim och mänsklig skala längs kajpromenaden. En successiv trappning av höjden mot vattnet tar tillvara solen och utsikten mot Nissan. En byggnad i de södra delarna av området kan tillåtas bli riktigt hög och därmed samspela med silosarna i hamnen i fonden.

Tullkammarkajens föreslagna kvartersstruktur bygger på den intilliggande kvartersstadens rutnätsstruktur. Småskaliga kvarter, korta siktlinjer och en varierad arkitektur främjar rörelse till fots i området, vilket ger en positiv inverkan på stadslivet, med närhet till resecentrum, stadskärnan och Nissanstråket.

Särskilt fokus läggs på att utforma kajpromenaden. Vattenfronten skall vara offentlig och lättillgänglig och ska tillsammans med resten av Nissanstråket och föreslagna nya broar skapa en sammanhängande kajpromenad genom de centrala delarna i staden, på båda sidor av Nissan. Utvecklingen av Tullkammarkajen ska ses som en del i ledet i att vända staden mot Nissan.

På Tullkammarkajen föreslås det förutom bostäder, även mindre verksamheter, offentlig service i form av förskola och eventuellt även skola, samt platser inom- och utomhus för kultur. Dessa funktioner föreslås lokaliseras mot offentliga platser och huvudstråk där flödet av människor är som störst. Kontorslägen/arbetsplatser föreslås mot Stationsgatan, med närhet till resecentrum.

Området bedöms inrymma cirka 800 bostäder samt tillhörande offentlig- och kommersiell service, samt arbetsplatser.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Tullkammarkajen ska utformas dels för att bidra till en minskad påverkan på klimatet, men ska även utformas robust och förberedas för att möta framtida klimatförändringar. Beroende på hur den planerade exploateringen vid Tullkammarkajen utformas och höjdsätts ser behovet av kompletterande kajkantskydd olika ut. I samband med exploateringen bedöms det finnas goda förutsättningar att utforma området på ett översvämningssäkert sätt, och låta översvämningsskyddet bli en del av utformningen av kajstråk och offentliga platser.

En exploatering av området är beroende av en ny länk tvärs Nissan för att kunna trafikeras. Länkens tillkomst är en viktig förutsättning för att kunna komma vidare med och realisera Tullkammarkajområdet, då vägnätet i området inte klarar av att ta emot de ökade flöden som detta område innebär.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Underlagsmaterial

Styrdokument Tullkammarkajen KS 2016-03-01

Trafikutredning Tullkammarkajen 2016

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H36

Namn

Stationsstaden

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Inom området Stationsstaden föreslås såväl bostäder som kontor och service i 4-8 våningar. Landmärkesbyggnad(er) i Stationsstaden och det angränsande kvarteret Kilot ger orientering och markerar platsen på håll.

Vid exploatering i resacentrums närområde prioriteras kontor och arbetsplatser högt. Men även bostäder föreslås inom Stationsstaden. Bostäderna bidrar till att aktivera området under en större del av dygnet.

Den nya bebyggelsen i Stationsstaden skapar aktiva gaturum och definierade områden. Stationsstadens byggnadsvolymer relaterar till den omgivande bebyggelsens karaktär och struktur – längs Stationsgatan respektive Bolmensgatan.

Området bedöms inrymma cirka 300 bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Markanvändning, omfattning och höjder på bebyggelsen styrs bland annat av buller och riskbild från järnvägen. I norra delarna av området där det är svårare att hålla avstånd från prioriteras kontor och service medans det i södra delarna, i huvudsak föreslås bostäder. En viktig förutsättning för att bebyggelse inom stationsområdet ska vara möjligt är att risk- och bullerreducerande åtgärder kan anordnas längs med spåren.

Planeringen i detta område förutsätter att ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan tillkommer. Utgångspunkter i arbetet med Stationsstaden är att trafikmatning delvis sker söderifrån. Planer finns för en omvandling av Stationsgatan och detta är möjligt först när räddningsvägar till/från Hamnen säkerställs med Södra Infarten. Fortsatt kommer Stationsgatan behöva erbjuda framkomlighet för räddningstjänsten men inte som den primära utryckningsvägen.

Exploatering av bostäder och utveckling av ett modernt samlat resecentrum kräver förstärka kopplingar för gång- och cykel. Ombyggnation av järnvägs korsningen i plan vid Fredsgatan ingår och ska byggas inom ramen för Stationsstaden.

Ny gång och cykelbro, Stationsbron är ytterligare en viktig länk, som behöver hanteras i samband med exploatering av Stationsstaden. Denna nya gång och cykellänk ingår inte i projektet Stationsstaden utan här behövs en planering som löper parallellt. Utrymmet för gång- och cykel på Slottsbron är idag begränsat och genom att komplettera med Stationsbron görs bedömningen att Slottsbron inte behöver breddas.

Underlagsmaterial

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, 2021.

Bostäder med tillhörande funktioner



Id

H37

Namn

Bollen 14, gamla tennishallen

Markanvändning

Blandad bebyggelse med övervägande delen bostäder.

Bostadsbebyggelse med tillhörande väg- och grönstruktur. Även offentlig service och mindre kommersiell service kan finnas.

Riktlinjer för utveckling

Området bedöms inrymma cirka 80-90 bostäder.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Näringsliv

Ett väl fungerande näringsliv med en god utveckling är en del av en kommuns attraktionskraft och en förutsättning för lokal tillväxt och samhällsutveckling. Att människor har ett arbete är en förutsättning bland annat för att skapa ett socialt hållbart samhälle.

Halmstads näringsliv är varierat med företrädesvis små eller medelstora företag. Att ingen bransch eller specifikt företag är dominerande ger en bredd och hållbarhet i näringslivet.

Stora verksamheter och arbetsgivare i nära anslutning till centrum så som Region Halland, Försvarsmakten och högskolan är viktiga och ger goda förutsättningar för kommunen som helhet, och för centrum. Ett utvecklat resecentrum kan bidra till ökad in- och utpendling och bredda arbetsmöjligheterna.

Arbetsplatser i centrum lyfter stadskärnan dagtid

I Halmstads allra centralaste delar finns jämfört med likvärdiga kommuners centrum få arbetsplatser belägna. Centrum skulle gynnas av en ökad dagbefolkning vilken befolkar stadskärnan dagtid och ger ökat kundunderlag till verksamheter så som lunchrestauranger och dylikt.

Uppskattningsvis behöver omkring 80 000 kvm kontorsyta tillkomma i Halmstad fram till år 2050. Attraktiva lägen för kontor och arbetsplatser är, i och omkring resecentrum, samt i och omkring stadskärnan.

Stadskärnans utveckling från handelsplats till mötesplats

Tidigare har stadskärnan i mångt och mycket varit synonymt med handel. Under ett antal år har handelsmönster förändrats och ett paradigmskifte i handeln och stadskärnans roll är i detta nu pågående. Centrum blir allt mer upplevelse- och serviceorienterat.



Fotograf Patrik Leonardsson

Butikernas framtid i centrum spås vara färre, mindre och mer specialiserade. Och tjänsteföretag spås ta allt större plats i stadens centrala delar. Kulturella- och kreativa näringar samt mat- och nöjesutbud breder ut sig och utgör besöksanledningar.

I stadskärnan pekas en sk Shopping-loop ut. Detta är ett sammanhängande stråk där shoppinginriktad handel koncentreras och ligger tätt. Här förtätas och förädlas de starkaste handelsstråken.



Fotograf Anders Andersson

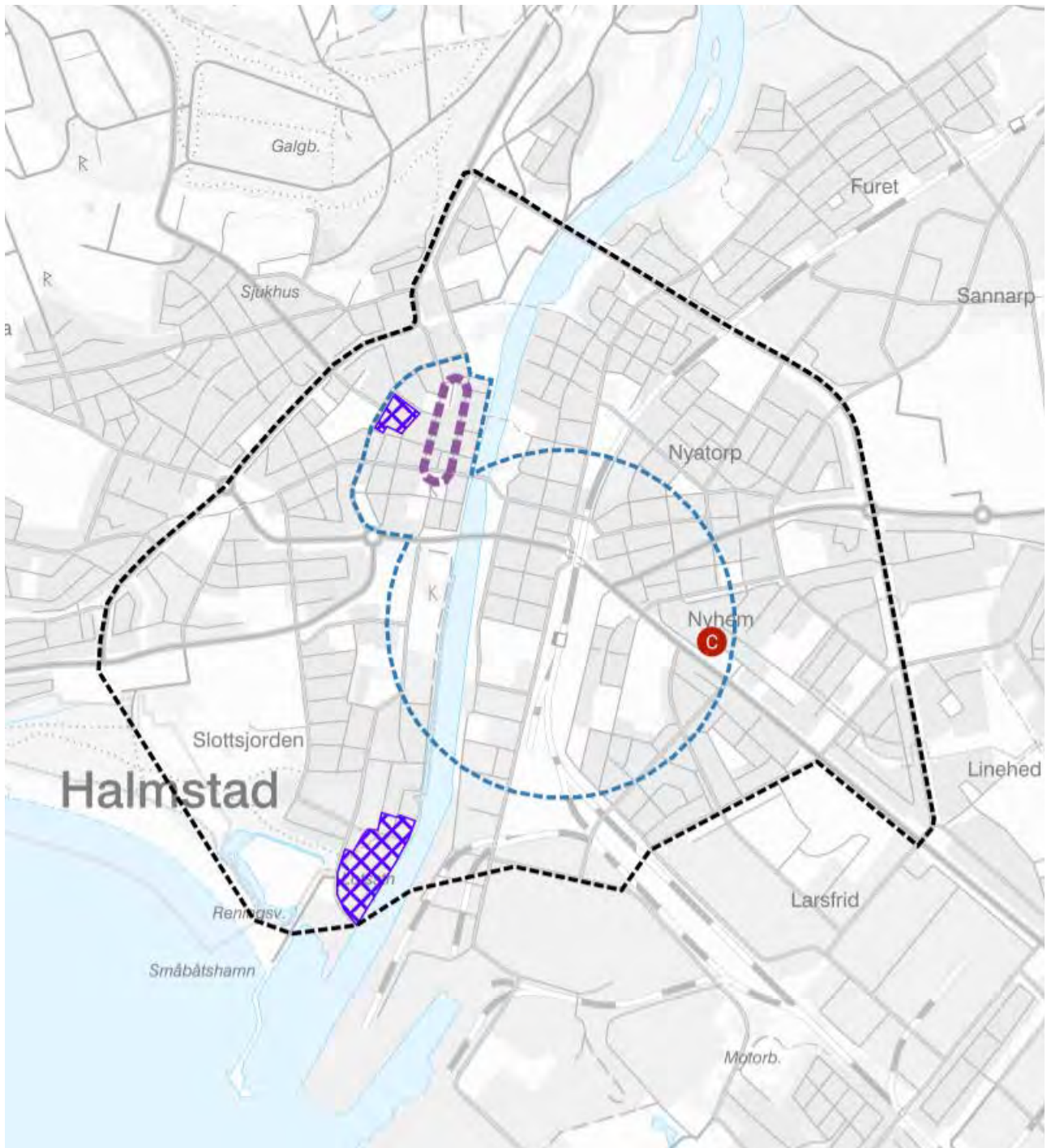
Halmstads turism, mer än stränderna på sommaren





En näringsgren viktig för Halmstad är turismen. Halmstad är en populär turiststad. På sommaren kommer hundratusentals turister till Halmstad för att njuta av stränderna, naturen och det stora utbudet av kultur och restauranger. Även stadskärnan är - och kan ytterligare utvecklas till ett turistmål i sig. Utmed Kulturstråk Nissan finns Hallands konstmuseum och flera internationellt erkända konstnärers verk. Stadskärnan har potential att med det dansk-svenska kulturarvet locka mängder av danska turister som anländer via färjeförbindelsen Halmstad-Grenå.

Planeringsinriktningar

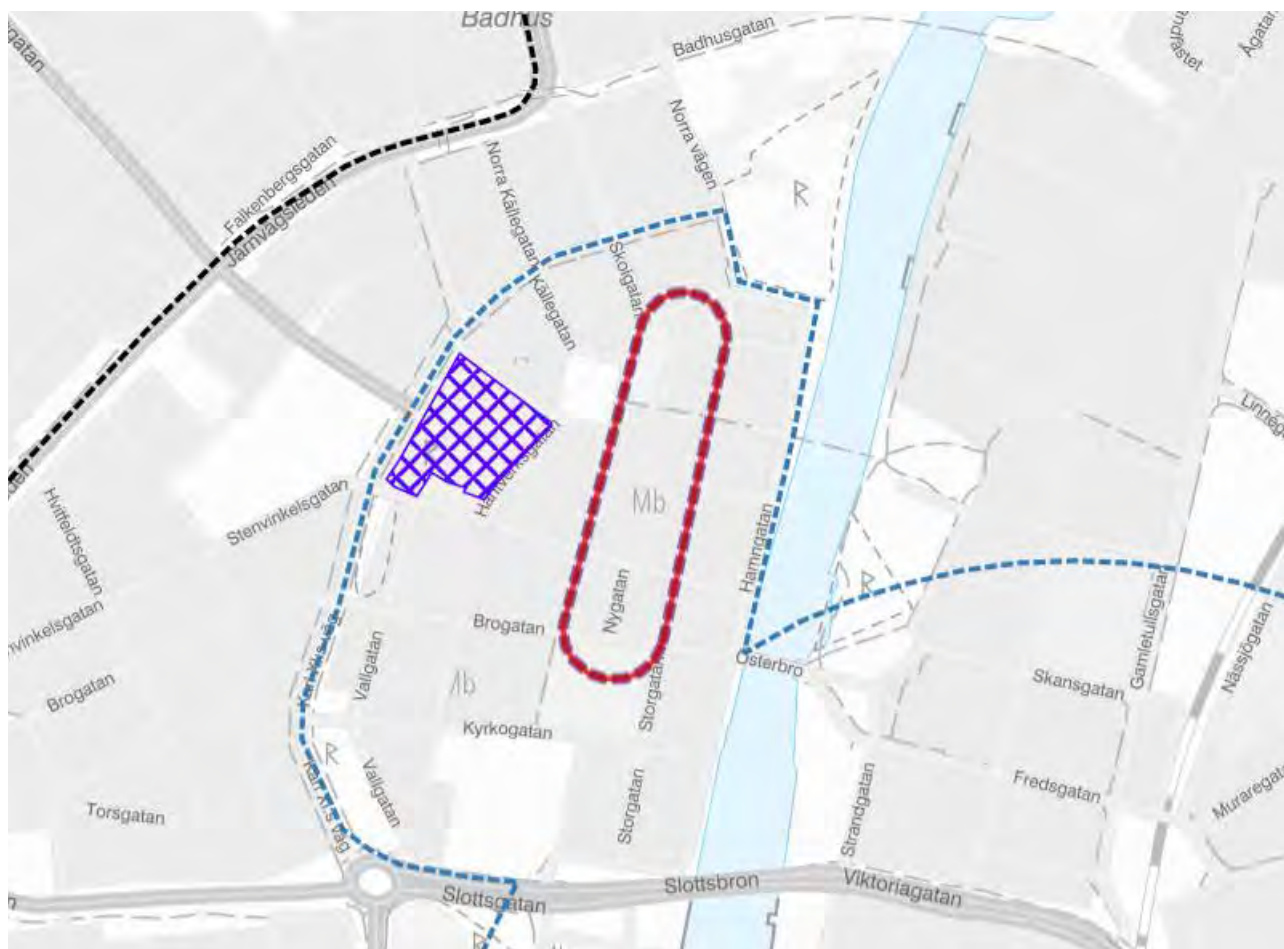
- Attraktiva lägen för kunskapsintensiva företag tillvaratas där goda pendlingsmöjligheter finns.
- Vid planering och lokalisering av nya arbetsplatser och verksamhetsområden planeras för god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Shopping-loopen längs stadskärnans gågator utvecklas. Gatuplan ska företrädesvis innehålla publika verksamheter i form av shoppinginriktad handel, samt inslag av caféer, restauranger och annan kommersiell service. Verksamheterna ska medverka till aktiva stråk i stadskärnan.
- Attraktiva lägen för turism tas tillvara och förädlas.
- Kultur utgör en viktig del av städens attraktivitet, inte minst när handelns villkor förändras. Nya etableringar kan bidra med goda förutsättningar för ett rikare kulturliv.

Visa berörda lager i kartan



-  Shoppingloop
-  Förtätning med kontor och arbetsplatser
-  Utredningsområde
-  Centrumnod

Shoppingloop



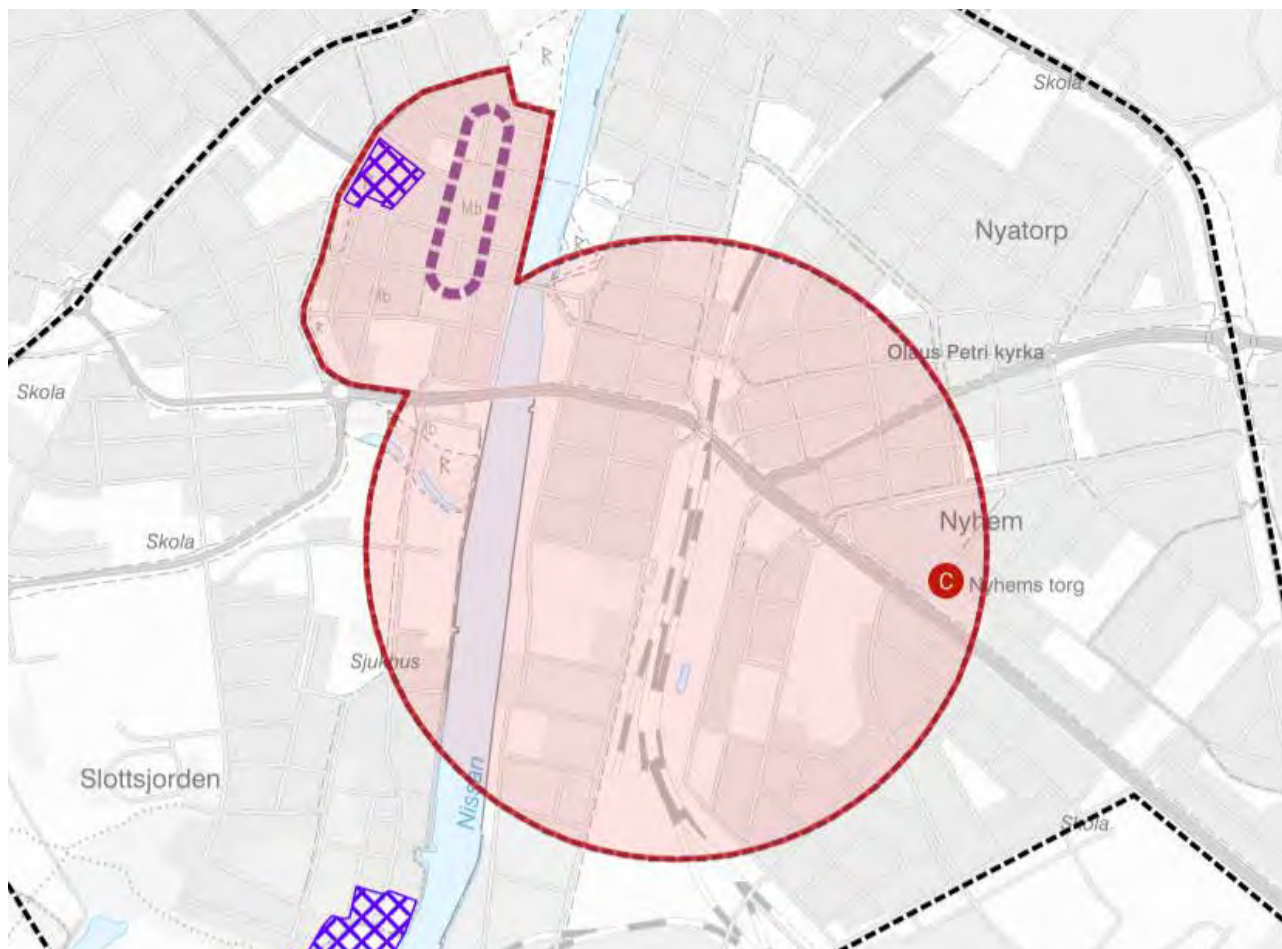
Markanvändning

I stadskärnan pekas en sk Shopping-loop ut. Detta är ett sammanhängande stråk där shoppinginriktad handel koncentreras och ligger tätt. Här förtätas och förädlas de starkaste handelsstråken.

Riktlinjer för utveckling

Gatuplan ska företrädesvis innehålla publika verksamheter i form av shoppinginriktad handel, samt inslag av caféer, restauranger och annan kommersiell service. Verksamheterna ska medverka till aktiva stråk i stadskärnan.

Förtätning med kontor och arbetsplatser



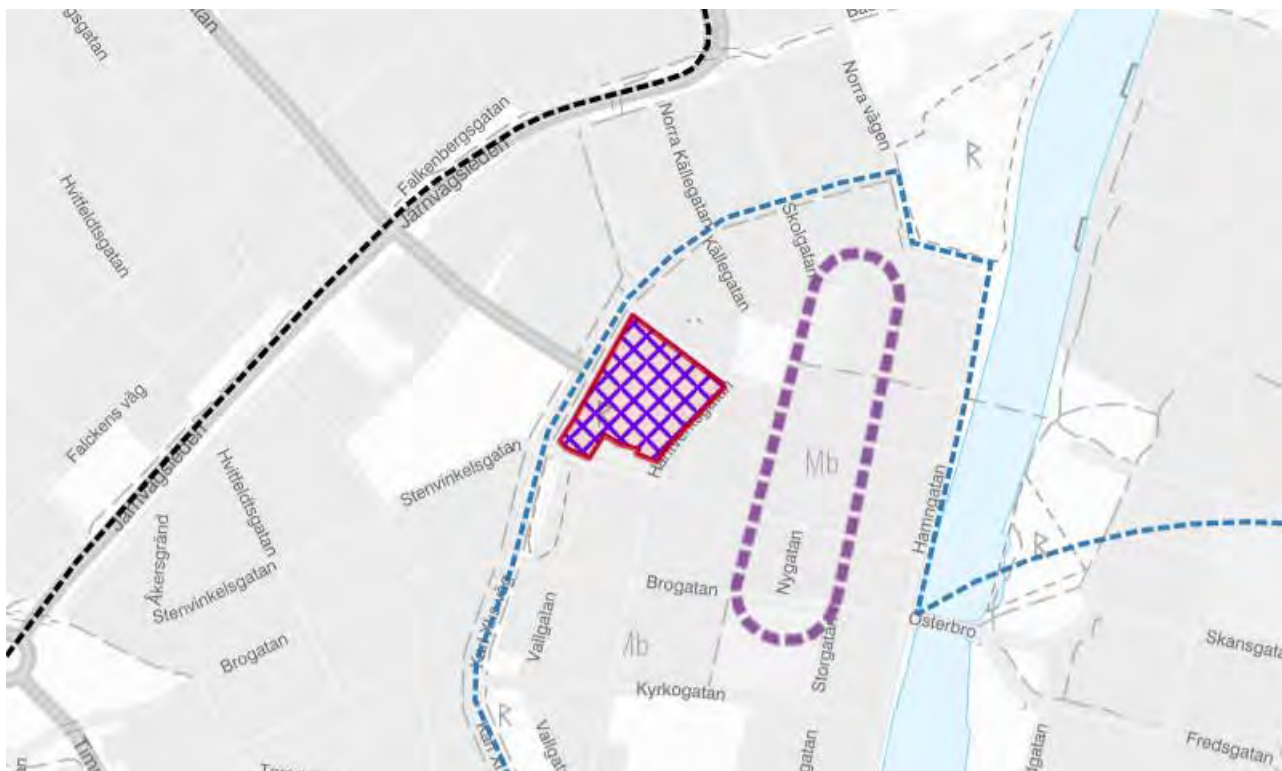
Markanvändning

Blandad bebyggelse med ett stort inslag av kontor och andra arbetsplatser.

Riktlinjer för utveckling

Inom en radie på omkring 600 meter från resecentrum, samt i stadskärnan är det positivt med ett ökat inslag av kontor och andra arbetsplatser för att öka den centrala stadens dagbefolkning, och utnyttja resecentrum för en ökad arbetspendling.

Utredningsområde



Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning

Riktlinjer för utveckling

Miljöstörande verksamhet bör på sikt inte vara lokaliserad i stadskärnan.

Användningen av området ska bidra till en levande stadsmiljö. Lämplig användning behöver utredas närmre och när så blir aktuellt.

En eventuell utveckling av området ska ta hänsyn till de kulturhistoriska och arkitektoniska värden som finns inom den befintliga bebyggelsen.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

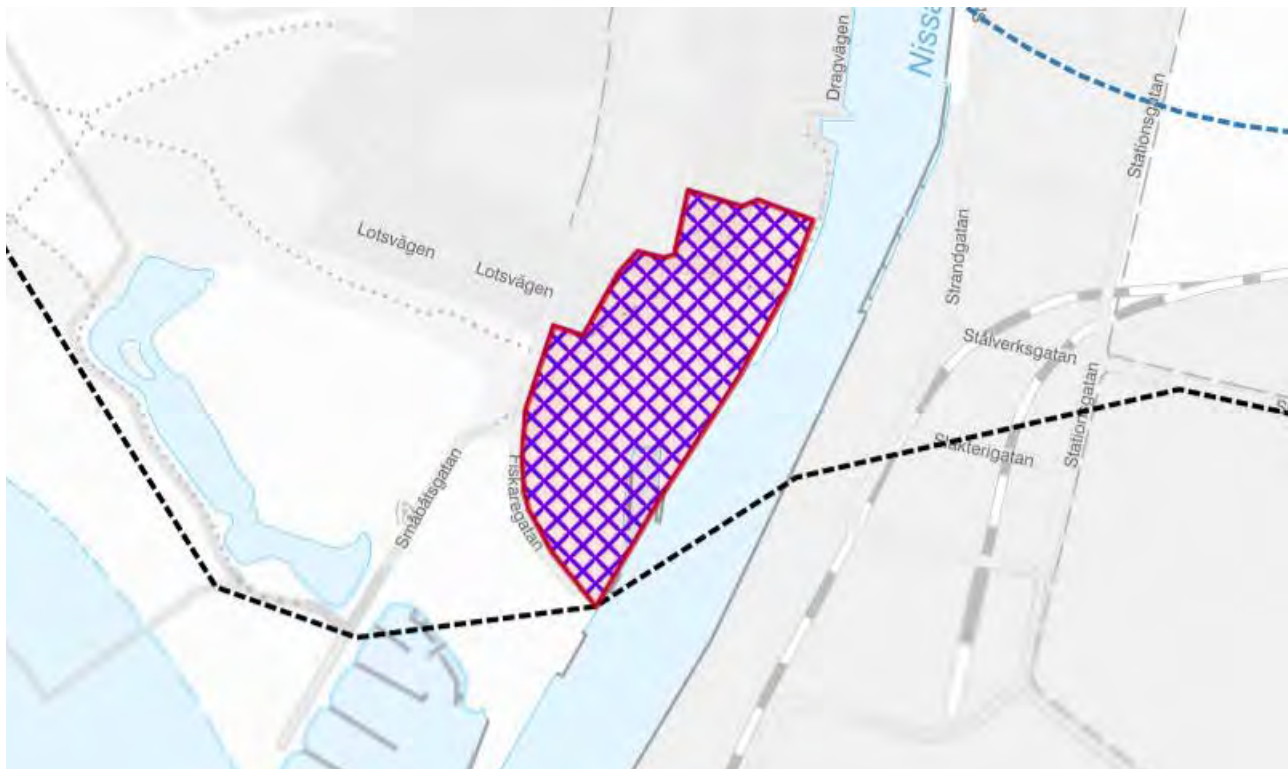
Förutsättningar för utveckling

En omvandling av området förutsätter att befintlig verksamhet omlokaliseras. Området är privatägt och en omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Fördjupad utredning av kulturhistoriska värden som tydliggör vilka förutsättningar respektive begränsningar de kan ge en utveckling av kvarteret.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Utredningsområde



Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning

Riktlinjer för utveckling

Service och verksamheter i hamn- och vattennära läge.

Användningen av området ska medge en ökad tillgänglighet för allmänheten till Nissan och den omkringliggande marina miljö.

Området utreds för att ges förutsättningar för att i anslutning till brofästena, utvecklas till en levande stadsmiljö.

Möjlig placering för funktioner och behov kopplas till ett levande båtliv i Nissan.

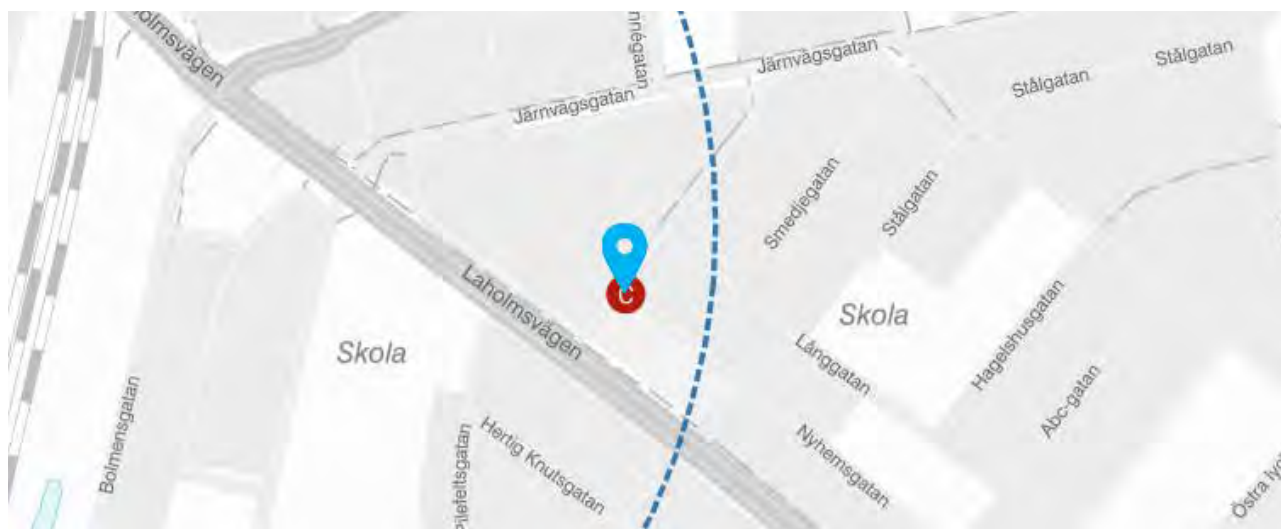
Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Området kräver en samplanering med ny bro och gata på söder samt klimatanpassningsåtgärder i området.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Centrumnod



Markanvändning

Centrumbildning där service prioriteras.

Riktlinjer för utveckling

Högre bebyggelse tillåts för att nyttja läget effektivt och markera platsens betydelse. Centrumverksamhet ska finnas i bottenvåningar. Service prioriteras framför bostäder. Kommunen ser positivt på att plusbostäder kommer till i dessa lägen. Plats för möten såsom torg tillskapas i dessa lägen. Där bytespunkt för kollektivtrafik finns förses denna med utökad resenärsservice.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

En exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrecreation kan tillföras. Detta på grund av den idag dåliga tillgången på grönt för boende i närområdet. Endast ett måttligt tillskott på bostäder i området är möjligt, och kräver tillskapande av ytterligare allmänt grönt.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Följduppdrag

Utredning pågår. Många intressen och funktioner gör anspråk på platsen och fördjupad analys krävs för att specificera hur intressena ska vägas ihop och vad som ska prioriteras. Under samrådsperioden tas idéskiss och förslag på struktur fram för att testa genomförbarheten. För Nyhem gäller att platsen ska ingå i en centrumbildning och därmed förstärka Nyhems centrum. Hållplatsläge för bussen ska ingå som en del av denna utveckling. Barriäreffekten av Laholmsvägen ska tonas ned så långt det är möjligt. Samtidigt behövs länken för att skapa tillgänglighet för motortrafiken och i framtiden ser vi att stombusslinjerna trafikerar här i egen fil. Redan idag korsar personer, kanske framförallt gymnasielever Laholmsvägen frekvent och ambitionen bör vara att förbättra, trafiksäkra och befästa ett redan befintligt och ianspråktaget gångstråk.

Offentlig service

I centrum ska service vara belägen nära där vi bor. Korta avstånd mellan bostad, arbete/skola, fritid och ärenden skapar en närhet och underlättar att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva och konkurrenskraftiga transportalternativ.

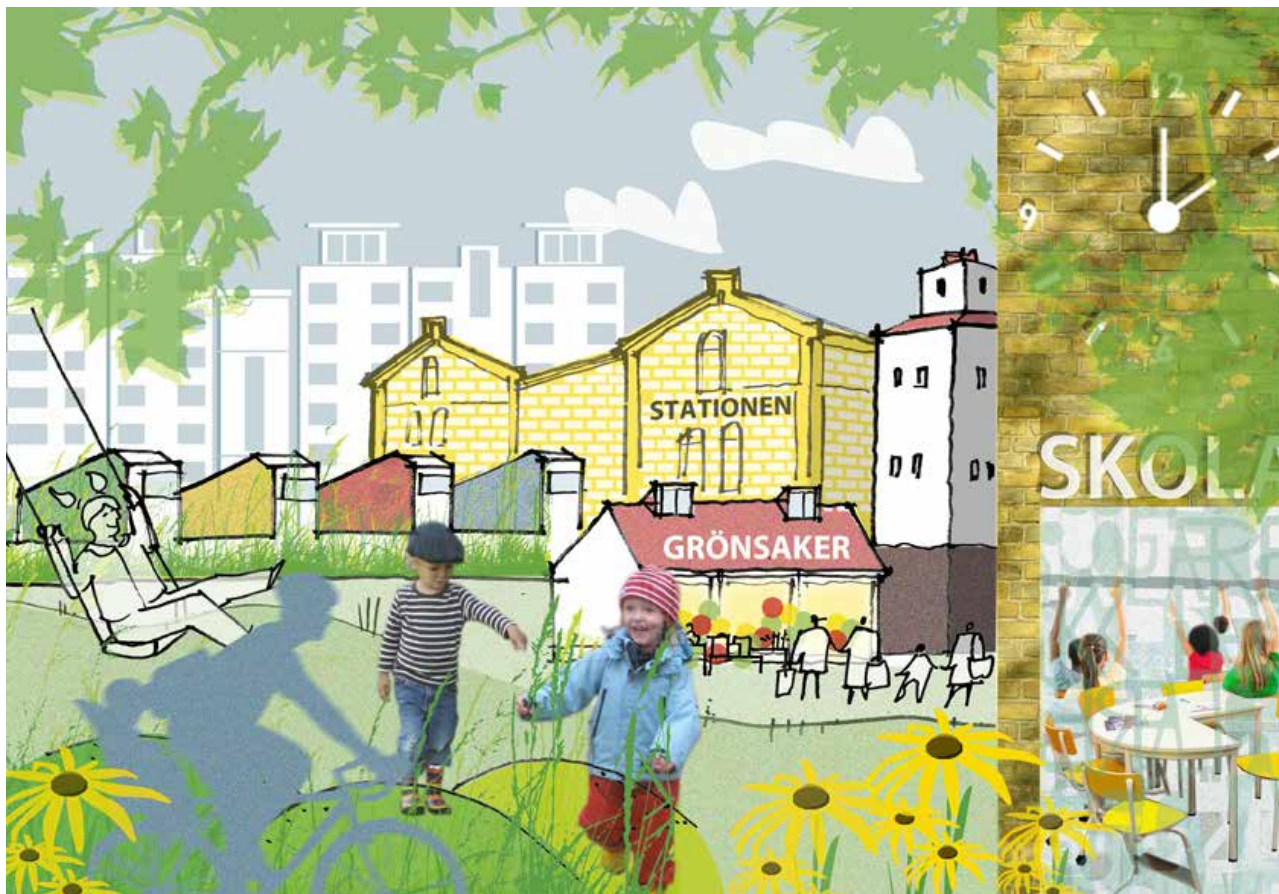
Den offentliga servicen omfattande vård, omsorg, skola/förskola och kultur är en viktig del av människors vardagsliv. Att den offentliga servicen är belägen i närheten till bostäder är en självklarhet i det täta och funktionsblandade centrum.

Skola och förskola

I delar av Halmstads stad, däribland centrum, har det under ett flertal år varit ett underskott på elevplatser i grundskola i förhållande till barn boende i området. För att komma i kapp med detta underskott - vilket har lösts med tillfälliga lokaler – och för att vara förberedd för en kraftig ökning av befolkningen behöver lägen för flera nya grundskolor pekas ut i centrum.

Gällande förskolor är det på östra sidan av Nissan ett underskott på förskoleplatser i förhållande till barn boende i området. För att komma i kapp med detta underskott - vilket har lösts med tillfälliga lokaler – och för att vara förberedd för en kraftig ökning av befolkningen behövs ytterligare lägen för nya förskolor.

På västra sidan av Nissan är man mer i fas med antalet förskoleplatser, men behovet av förskolor följer den förväntat kraftigt ökade befolkningen mot 2050 och ett flertal nya förskoleavdelningar behöver planeras för i centrum på både kort, och längre sikt.



Både skolor och förskolor ska i största möjliga mån lokaliseras med närhet till där bostäderna i upptagningsområdet är belägna. Gena och trygga gång- och cykelvägar mellan skola och bostadsområden uppmuntrar till, och ger möjligheter för barnen och ungdomarna, att ta sig till skola som fotgängare eller cyklist.

I ett allt tätare centrum blir det svårt att få till stora skolor och skolgårdar, då konkurrensen om marken är stor. Få större områden står idag obebyggda eller är lämpliga/möjliga att omvandla till skoltomter i centrum. I de centrala delarna av staden kan därför ett sätt att få in skolor vara att gå upp i höjd. I den större staden är det snarare tre eller fler våningar som blir normen för skolor än enplansbyggnader.

Flexibilitet och samlokalisering stärker

Olika offentliga verksamheter samlokaliseras/lokaliseras i kluster i möjligaste mån för ökad effektivitet och för att medge flexibel och gemensam användning av lokaler.

Lokaler och miljöer för offentlig service är flerfunktionella och flexibla för att kunna utnyttjas effektivt och förändras över tid. Skollokaler i centrum ska i högre grad än i dag kunna samnyttjas, även med annan verksamhet, och behöver utformas flexibelt för att kunna ändra stadiindelning/pedagogik och/eller utvecklas och växa över tid. Lokalbehov från föreningslivet, studieförbunden och civilsamhällets organisationer tas tidigt med i planeringen. Likväl som stadens centrala delar behöver mötesplatser utomhus i det offentliga rummet - behöver mötesplatser inomhus finnas.

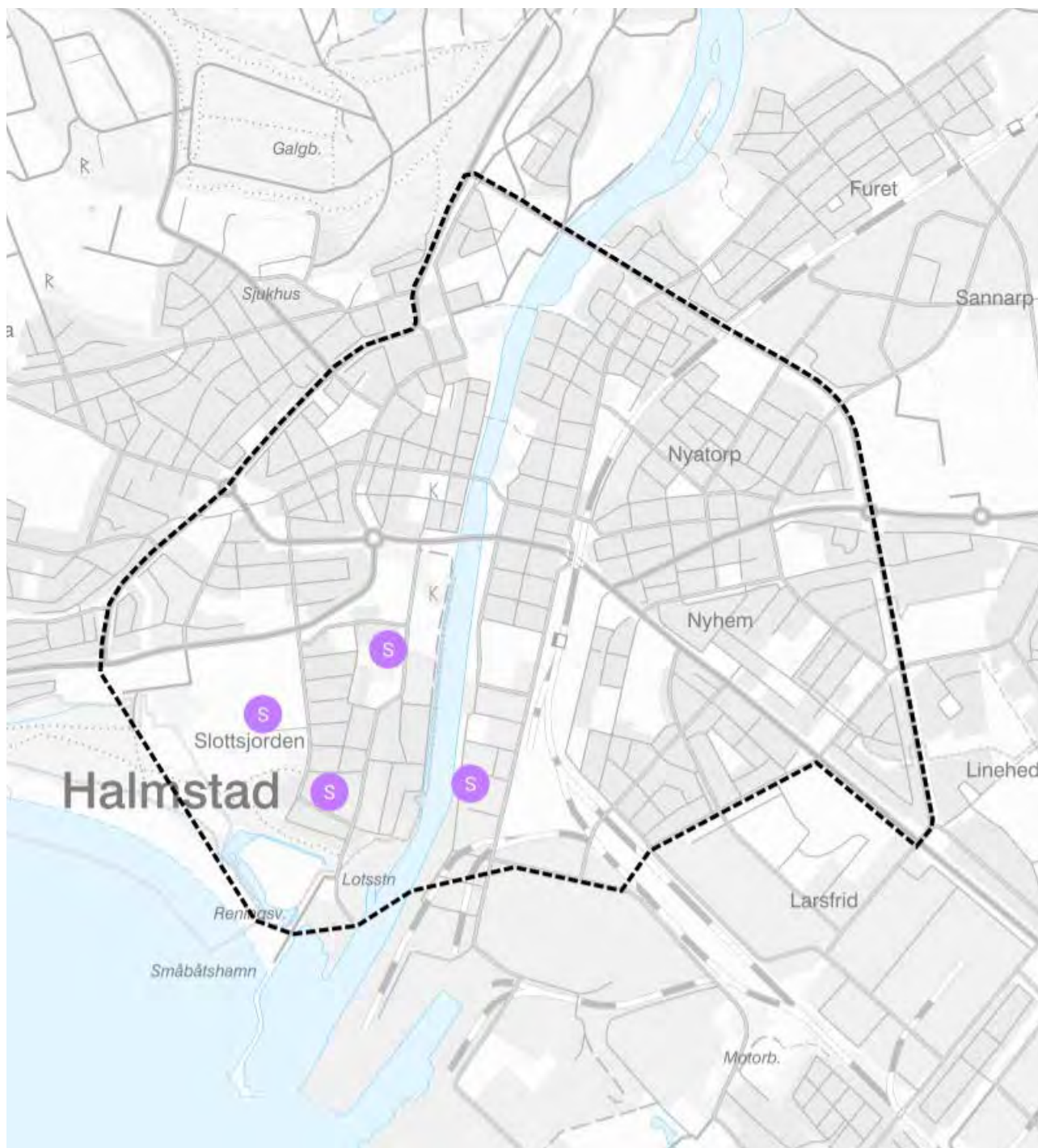
Även skolgårdarna i centrum behöver utformas flexibelt för att kunna dubbelutnyttjas, och kunna bjuda in till att användas av invånarna efter skoltid.




Planeringsinriktningar

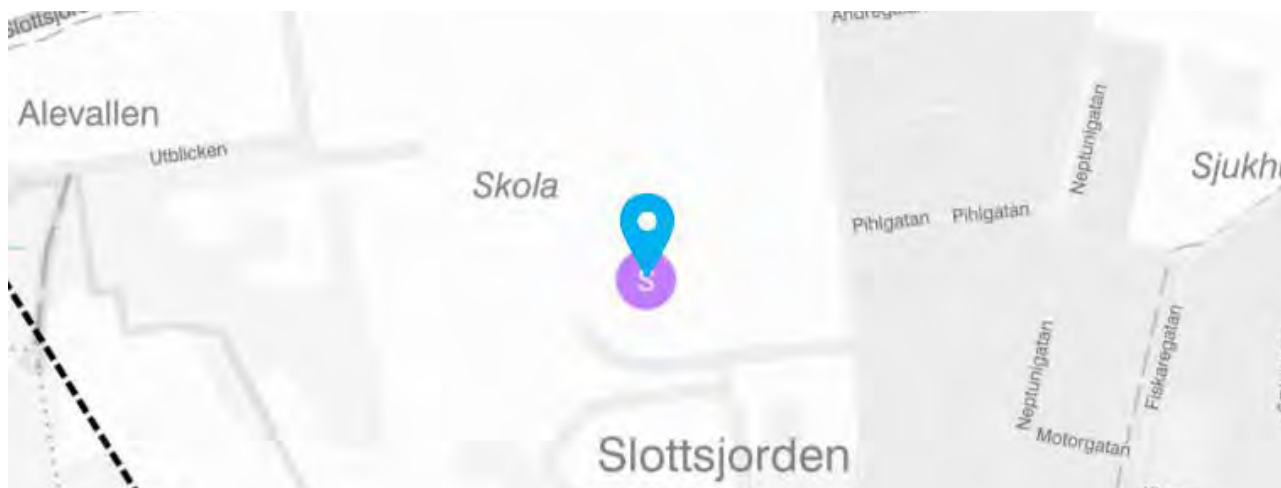
- Offentlig service integreras i så stor utsträckning som möjligt i bostadsbebyggelsen och ingår i planeringen av nya större bostadsområden.
- I centrum ska offentlig service vara belägen nära bostäder.
- Den offentliga och kommersiella servicen kopplas gent till gång-, cykel- och kollektivtrafiknät. Koppling sker även till biltrafiknätet.
- Centrums skolor ska ha säkra skolvägar som ger barnen möjlighet samt uppmuntrar att ta sig till skolan som fotgängare och cyklist.
- Lokaler och miljöer för offentlig service samt allmänna platser är flerfunktionella och flexibla för att kunna utnyttjas effektivt och förändras över tid.
- Skollokaler i centrum ska i högre grad än i dag kunna samutnyttjas med annan verksamhet och behöver utformas flexibelt för att kunna ändra stadiindelning/pedagogik och/eller utvecklas och växa över tid.
- Skolgårdarna i centrum behöver utformas flexibelt för att kunna dubbelutnyttjas, och kunna och bjuda in till att användas av invånarna efter skoltid.
- Den offentliga och kommersiella servicen ska vara tillgänglig för alla.
- Olika offentliga verksamheter samlokaliseras i möjligaste mån för ökad effektivitet.

Visa föreslagna lägen för offentlig service i kartan



 Offentlig service

Offentlig service



Namn

Kattégatt

Id

OS4

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås en ny grundskola.

I de centrala delarna av staden kan ett sätt att få in skolor vara att gå upp höjden. I den större staden är det snarare tre eller fler våningar som blir normen för skolor än enplansbyggnader.

Inom området föreslås även förskola.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

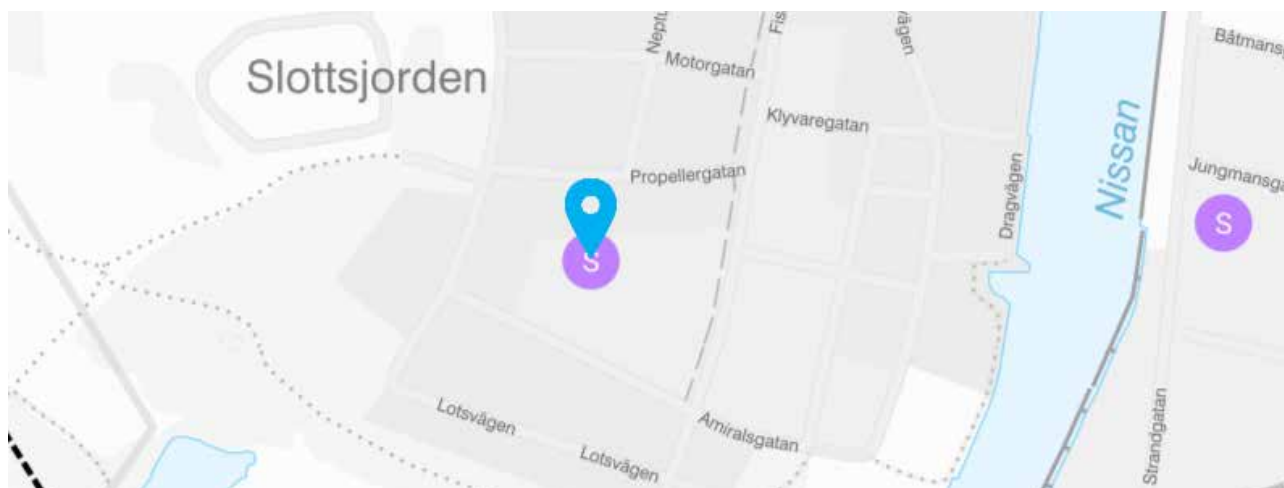
Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar. Förutsättningar för hur Söder klimatanpassas behöver vara klarlagda för att området ska kunna ansluta och anpassas efter detta.

Uppförandet av en ny gata i anslutning till området kan komma att innebära bullerstörningar. I samband med ett fortsatt planarbete för utbyggnadsområdet/vägen behöver en trafikbullerutredning göras.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att luktolägenheter kan förekomma i de södra delarna av området. Exploatering bör inte ske i områden där 5 le/m³ överskrids. För att möjliggöra exploatering inom Kattégattområdet kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Offentlig service



Namn

Bakladdaren

Id

OS5

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås en ny grundskola.

I de centrala delarna av staden kan ett sätt att få in skolor vara att gå upp höjden. I den större staden är det snarare tre eller fler våningar som blir normen för skolor än enplansbyggnader.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

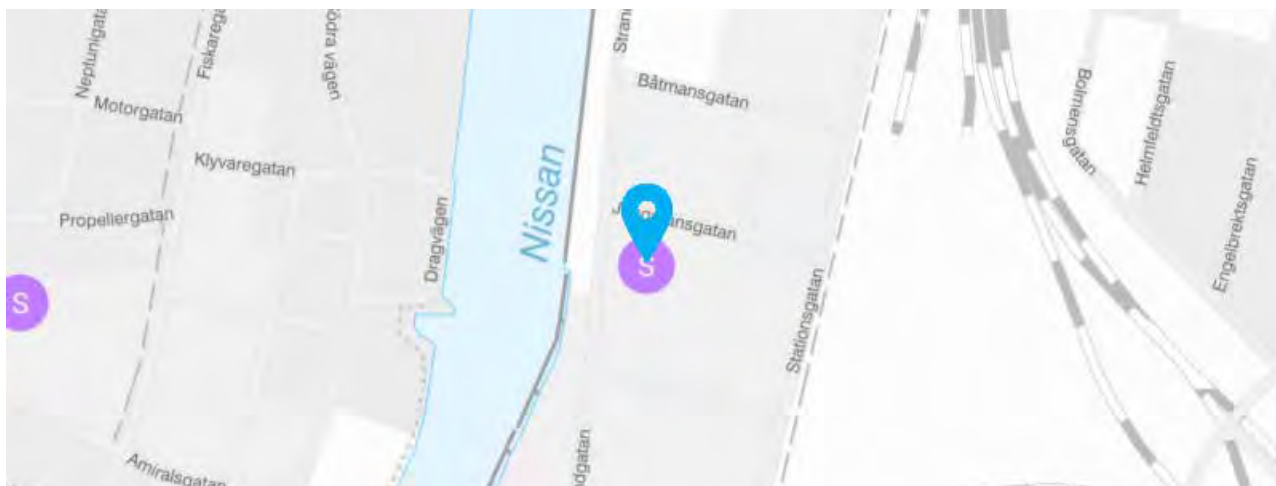
Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar.

I de södra delarna av kvarteret Bakladdaren finns en lågpunkt/”instängt område” där vatten riskerar att samlas vid skyfallsregn. Vid en nyexploatering inom kvarteret är det viktigt att få till en effektiv och säker ytavrinning som leder bort vattnet från bebyggelsen på ett tryggt sätt.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk. Inom kv. Bakladdaren förekommer luktpåverkan i nivåer mellan cirka 5-20 le/m³, mätt som 99-percentil för enminutsvärden. Exploatering bör inte ske i områden där 5 le/m³ överskrids. För att möjliggöra exploatering inom kvarteret Bakladdaren kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av område kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Offentlig service



Namn

Tullkammarkajen

Id

OS6

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås en ny grundskola.

I de centrala delarna av staden kan ett sätt att få in skolor vara att gå upp höjden. I den större staden är det snarare tre eller fler våningar som blir normen för skolor än enplansbyggnader.

Inom området föreslås även förskola.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

Beroende på hur den planerade exploateringen vid Tullkammarkajen utformas och höjdsätts ser behovet av kompletterande kajkantsskydd olika ut. I samband med exploateringen bedöms det finnas goda förutsättningar att utforma området på ett översvämningssäkert sätt, och låta översvämningsskyddet bli en del av utformningen av kajstråk och offentliga platser.

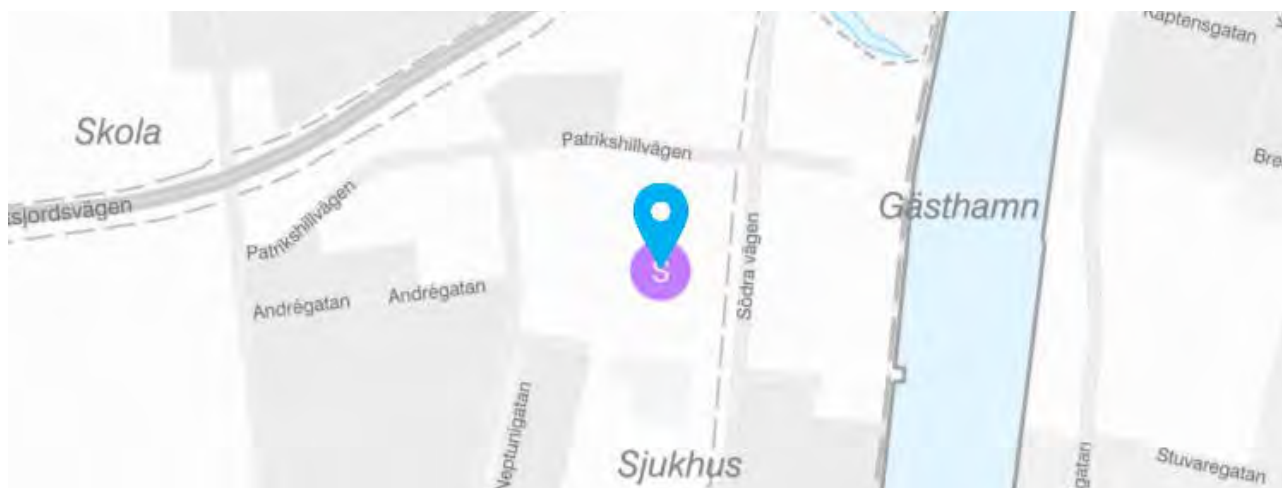
En exploatering av området är beroende av en ny länk tvärs Nissan för att kunna trafikmatas. Länkens tillkomst är en viktig förutsättning för att kunna komma vidare med och realisera Tullkammarkajområdet, då vägnätet i området inte klarar av att ta emot de ökade flöden som detta område innebär.

Ytterligare – och mer detaljerade förutsättningar för utveckling av området kan framkomma under ett detaljplaneskede.

Underlagsmaterial

Styrdokument Tullkammarkajen KS 2016-03-01 Trafikutredning Tullkammarkajen 2016

Offentlig service



Namn

Bagaren

Id

OS7

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås förskola.

Områdets slutliga användning, utformning och omfattning prövas genom detaljplaneläggning.

Förutsättningar för utveckling

I de södra delarna av kv. Bagaren finns en lågpunkt där vatten från stora delar av staden riskerar att samlas vid skyfallsregn. Vid en exploatering inom kvarteret är det viktigt att få till en effektiv och säker ytavrinning som leder bort vattnet från bebyggelsen på ett tryggt sätt. Även åtgärder uppströms kan vara ett alternativ för att hindra vatten från att nå kv. Bagaren.

Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning vid högsta beräknade vattenstånd år 2100. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar.

Mötesplatser i det offentliga rummet

Städer har uppstått för att människor ska kunna mötas. Gator, torg, parker och andra offentliga platser utgör några av stadens främsta mötesplatser och är därmed en av stadens viktigaste tillgångar.

Ambitionen är att centrum i ännu högre utsträckning än idag ska vara den naturliga mötesplatsen i kommunen. Alla människor ska ha samma möjligheter att vistas i och ta sig till stadens centrala delar. Detta kräver en väl avvägd planering där människan och livsmiljön sätts i främsta rummet.



Attraktiva offentliga rum bidrar till ett levande centrum

Att satsa på, och utveckla de offentliga rummen i stadens centrala del är en av kommunens viktigaste bidrag för ett attraktivt och levande centrum och stadskärna. För att skapa en attraktiv urban miljö i Halmstad är det viktigt att utveckla goda mötesplatser.

Ofta associeras ordet mötesplats till platser med ett folkvimmel och till möten med andra människor. Men möten och mötesplatser finns i olika skalor och svarar mot olika behov. För att kunna tillgodose behovet av olika typer av mötesplatser krävs ett brett utbud. Men inte alla typer av mötesplatser behöver finnas överallt. I stadskärnan är utrymmet begränsat vilket ställer krav på hur vi nyttjar marken på bästa sätt.

Det finns många faktorer som bidrar till om en stadsmiljö och de offentliga rummen upplevs som attraktiva eller inte. Människor är dock det allra viktigaste för en attraktiv stadsmiljö, och det behöver ges goda förutsättningar för att använda de offentliga rummen.

Stadens gestaltning; skala, arkitektur, konst, grönska mm är faktorer som påverkar. Även upplevelsen av omhändertagen, välskött och trygghet påverkar upplevelsen av en attraktiv stad. 2050 arbetar kommunen aktivt med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön för att skapa attraktiva offentliga rum.



Fotograf Patrik Leonardsson

Att mötas i vardagen

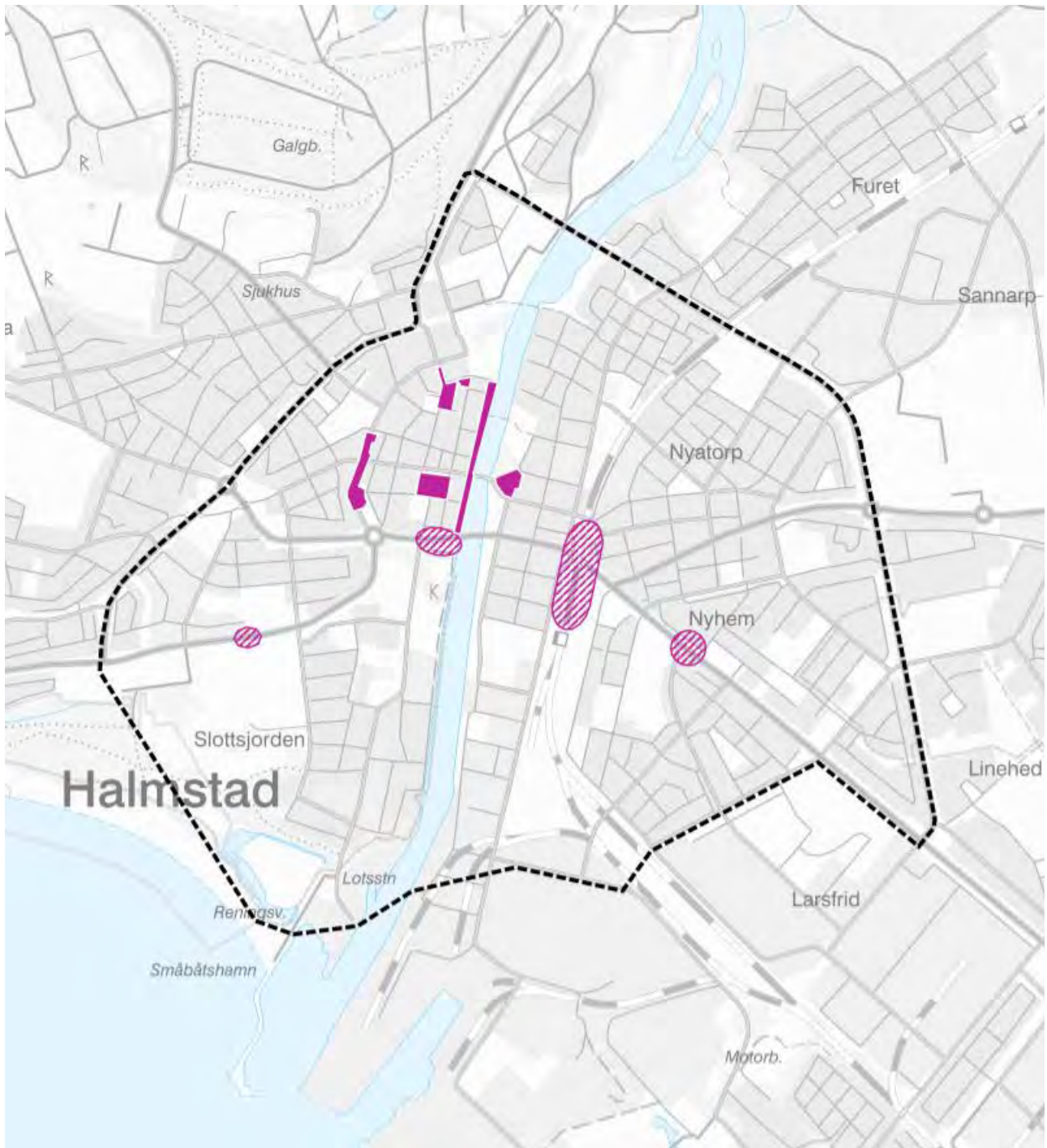
Centrums offentliga platser har möjligheten att länka samman staden så att olika människor kan mötas i vardagen och segregation motverkas. Möten och mötesplatser utgör därmed en viktig del i en socialt hållbar och blandad stad. Grundläggande i ett demokratiskt och jämlikt samhälle är att de offentliga rummen är inbjudande och trygga platser för alla människor, och att ingen begränsas av till exempel ålder, kön eller funktionsvariationer. Upplevd otrygghet kan innebära att människors liv begränsas genom att de väljer alternativa vägar, inte vistas utomhus vissa tider på dygnet och undviker eller inte kan vara på vissa platser. Det behövs levande stadsmiljöer där alla känner sig välkomna och kan röra sig och vistas fritt. Att delta i stadslivet är och ska vara gratis.



Planeringsinriktningar

- För att skapa en attraktiv urban miljö i Halmstad är det viktigt att utveckla goda mötesplatser i det offentliga rummet. De platser som finns idag behöver utvecklas och nya skapas.
- Centrums offentliga rum utvecklas och får höjda kvaliteter i takt med att befolkningen växer och användandet ökar.
- I centrum ska det finnas mötesplatser i det offentliga rummet som attraherar besökare året om.
- De av centrums offentliga rum som är belägna i närheten av större förtätning med bostäder och/eller arbetsplatser, förbättras och utvecklas för att tåla en ökad användning.
- Offentliga rum kompletteras i de lägen där folk rör sig eller där ett stort antal nya bostäder planeras. Tilltalande offentliga rum som inbjuder till vistelse skapas.
- Centrums offentliga rum håller en hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet för alla.
- Kulturen integreras i det offentliga rummet och möjligheterna till kulturellt deltagande stärks.

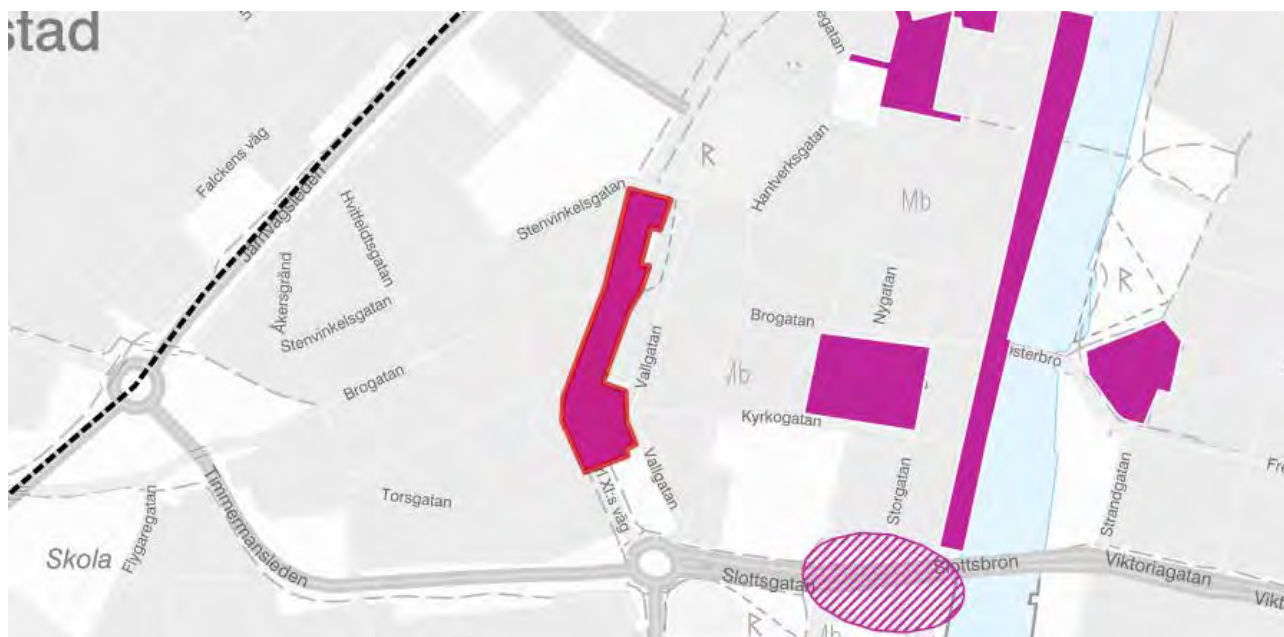
För offentliga gröna mötesplatser se kapitel Grönstruktur och rekreativa miljöer.

Visa de offentliga rum vars kvaliteter föreslås förstärkas i kartan



-  Offentlig mötesplats att utveckla
-  Utredning offentlig mötesplats

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

KARL XI:S VÄG, del av Vallgravsstråket

Markanvändning

Offentlig plats

Riktlinjer för utveckling

- Utveckla närvaron av de historiska platserna längs ”Vallgravsstråket” vid Karl XI:s väg. Från korsningen med Brogatan - vilket är läget för den gamla bron över vallgraven - är rester av bastionerna synliga i båda riktningar. Utveckla och lyft fram historien i dessa två platser i korsningen med Kyrkogatan respektive Klammerdammsgatan. Accentuera Karl XI:s vägs sträckning som utgår ifrån den gamla skyddsanläggningens form.
- Verka för en tryggare plats att vänta på bussen.
- Tydliggör trafikslagets och gatornas prioritering och framkomlighet i korsningen Karl XI:s väg/Brogatan.

Följduppdrag

Ta fram ett utvecklings-/gestaltningsskoncept för utveckling av vallgravsstråket längs Karl XI:s väg sträckan mellan Kyrkogatan och Klammerdammsgatan. Bebyggelsen ligger indragen och de historiska lämningarna skapar platsbildningar, vilket skapar förutsättningar för att utveckla offentliga rum längs gatan.

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

LILLA TORG och SKOLGATAN, platsen för folkliv och vimmel

Markanvändning

Offentlig plats

Vision

Lilla torg är Halmstads givna restaurangtorg med folkliv och vimmel. Ett levande torg även när mörkret faller. Uteserveringarna mitt på torget är väderskyddade och medger att utesäsongen förlängs.

Som komplement till uteserveringarna är delar av torget för mindre evenemang, tillgängliga för alla. Här ska man kunna vistas utan att behöva köpa något.

Torget och närområdet är delar av året helt bilfritt med en kort promenad längs det attraktiva stråket Skolgatan för att nå parkeringshuset Svartmunken.

Riktlinjer för utveckling

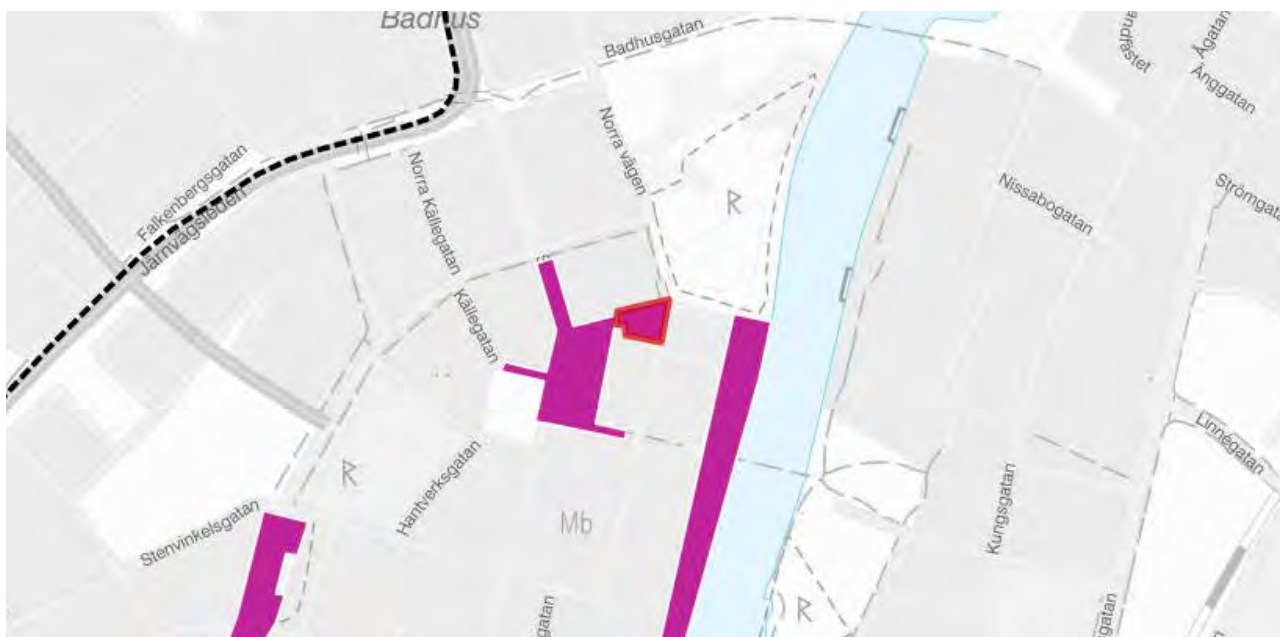
- Fasaderna längs torget hålls fria från uteserveringar och annan möblering. Dessa placeras på torget utan att hindra rörelse och siktlinjer längs fasader och diagonalt över torget.
- Dela av torget utformas för att rymma mindre evenemang och samlingar. Det ska vara en för allmänheten helt tillgänglig plats som inte är kommersiell.
- Skolgatan utvecklas till ett attraktivt stråk för fotgängare och cyklister mellan stadskärnan och parkeringshus Svartmunken.
- Sommartid tillåts inte motortrafik (med undantag av leveransfordon och dyl) på torget, den östra delen av Källegatan, Skolgatan och Köpmansgatan. Vintertid tillåts motortrafik av karaktären ”hämta/lämna” och taxi inom området.

- Cykelparkering ska finnas i tillräcklig omfattning och ska kunna utökas sommartid.
- Konstnärlig gestaltning ska finnas som samverkar med platsens gestaltning.

Underlagsmaterial

Ett gestaltungsforstag for Lilla torg och Skolgatan finns framtaget. Området bör utvecklas i enlighet med det forslaget.

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

NORRE TORG, den lugna torgplatsen

Markanvändning

Offentlig plats

Vision

Norre torg är en del av det lugna torget vid stadskärnans norra port. Torget kantas av uteserveringar, men platsens karaktär gör att tempot är lägre och intrycket lugnare än på angränsande restaurangtorg. Här finns plats för hela familjen. Rastlösa ben kan springa ett varv runt torget.

Vid den porlande fontänen finns bänkar som lockar till att stanna upp en stund i solen. Här är en plats att bara vara.

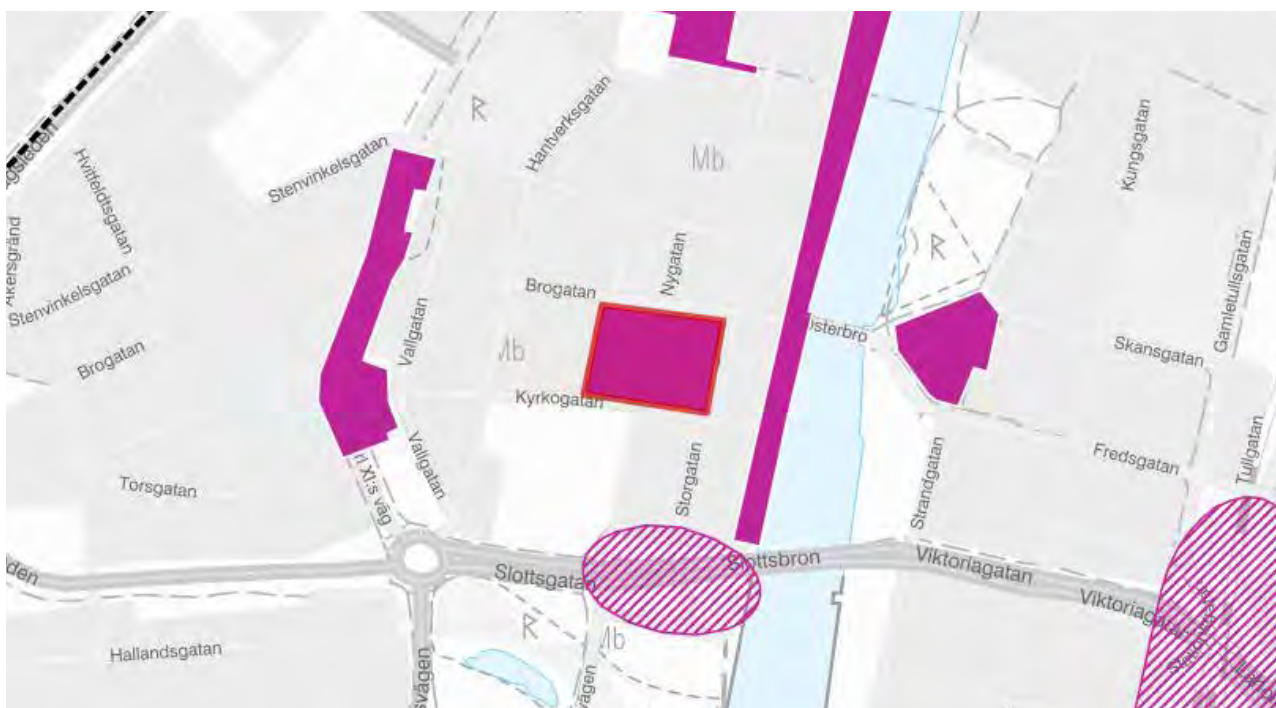
Riktlinjer för utveckling

- Norre torg ska gestaltningsmässigt hänga ihop med ett ombyggt Lilla torg och med Storgatan, samtidigt som torget får en egen karaktär av den lugna platsen att sitta ner på.
- Förstärk rumsbildningen av rundeln på torget genom bland annat sittmöblering med en tydlig och omfattande ”rygg”.

Följduppdrag

Torget föreslås få en mindre omvandling i samband med att Lilla torg byggs om.

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

STORA TORG, platsen för torghandel och större evenemang

Markanvändning

Offentlig plats

Vision

Stora torg är den stora öppna samlingsplatsen med plats för evenemang och folkfest och ger möjligheten till aktiviteter för alla. Till vardags upplevs torget trots sin storlek som omfattande och trevligt.

Runt Europa och tjuren kan man sitta ner på organiskt formade sittmöbler - vilka bryter av mot torgets kantighet - och överblicka den strida strömmen av besökare och folk som korsar torget. Den tillkommande grönskan skänker skugga under sommarens varmaste dagar.

Torghandel och den vardagliga funktionen som marknadsplats har fått sin givna plats och ramats in på ett estetiskt tilltalande sätt i en tydligare zonindelning av torget.

Torget kantas av verksamheter som bidrar till ett levande, befolkad och tryggt torg, under flera av dygnets timmar. I kvällsolen kan man sitta på uteserveringar, och när mörkret sänker sig blickar man ut över ett vackert belyst Stora torg.

Den nya "torgkiosken" är nu en byggnad som ett smycke, med flera funktioner, och framsidor i alla riktningar. Här finns en trygg och tydlig nedgång till torggaraget. Närmare än så kan man inte komma butikerna med bil.

Riktlinjer för utveckling

- Zonindela torget för olika funktioner, utan att ta bort möjligheterna för större evenemang.
- Tillskapa grönska, för att skänka skugga och skapa rumsbildningar, i en omfattning som en ombyggnation av torggaraget möjliggör.
- Ge förutsättningar för en levande torghandel. Placering och utformning av torgstånd ska ge ett sammanhållet och intimt uttryck.
- Cykelparkering i minst den omfattning som finns i dagsläget. Genom att minska och dela upp i något mindre enklaver kan barriärskänslan som idag finns på torgets östra del minska. Tillskapa även säker cykelparkering under tak på torgets västra sida.
- Torgets sollägen nyttjas.
- Utveckla och tydliggör Storgatans sträckning, och visuella kontakt, förbi torget i form av ett sammanhängande stråk från Norre port mot Slottet. Tydliggör stråken från torget mot Slottet och Slottsgatan ytterligare i form av attraktiva, trygga och självförklarande stråk.
- Utveckla och tydliggör Köpmansgatans sträckning, och visuella kontakt, med kyrkan i fonden.
- Utveckla delen av torget närmast kyrkan och taxihållplatsen.
- Utveckla och tydliggör Kyrkogatans sträckning över torget. Från Kyrkogatan, väster om torget, kan man se Nissans vatten och förstads kvarteren vid Strandgatan i fonden. Denna siktlinje ska ej brytas.
- Verka för att rätt typ av verksamheter placeras i lokalerna som omger torget. Verksamheterna ska bidra till ett levande, befolkat och tryggt torg. Kontakten mellan fasader och torg ska öka.
- Utveckla alternativt tillskapa ny byggnad istället för torgkiosken. Ge här förutsättning för verksamhet/er som bidrar till ett levande, befolkat och tryggt torg – gärna under fler av dygnets timmar.

Följduppdrag

Ett utvecklings-/gestaltungs-förslag för Stora torg tas fram samtidigt som man tittar på åtgärder av torggaragets tak, då dessa påverka varandra. Även en utveckling av torgkiosken/byggnad på torget bör ingå.

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

HAMNGATAN, stadskärnans framsida mot Nissan

Markanvändning

Offentlig plats

Vision

Hamngatan myllrar en solig dag av flanörer som tar ett varv runt Nissan. Denna del av kulturstråk Nissan är den med tydligaste känslan av stad - längs det annars så varierade stråket. Stadsbebyggelsen med caféer och restauranger, vänder sin framsida mot Hamngatan och Nissan. På den låga muren ut mot Nissan sitter de som inte har fått plats på de fullsatta uteserveringarna.

När kvällen kommer tänds stråket upp med upplysta broar och träd, kvällspromenadens sträckning är given.

Riktlinjer för utveckling

- Verka för att det så långt det är möjligt upplevs att byggnaderna längs gatan är framsidor snarare än baksidor.
- Nyttja och utveckla den vattenkontakt som Hamngatan erbjuder stadskärnan. Med ökade möjligheter för att både röra sig och uppehålla sig längs vattnet.
- Skapa ett sammanhängande Nissanstråk längs hela Hamngatan, med en fortsättning vidare både söder och norr ut.
- Låt fotgängare både upplevelsemässigt och fysiskt ta större plats än idag, då bilarna dominerar gatan.

- Låt fotgängare både upplevelsemässigt och fysiskt ta större plats än idag, då bilarna dominerar gatan.
- I den norra delen av Hamngatan är det lämpligt med uteserveringar under säsong. Dessa kan med fördel placeras mot Nissan för att levandegöra stråket. Tillfälliga byggnader för uteservering (och eventuellt annat ändamål) ska vara av transparent karaktär och anpassas till platsens gestaltning. Kontakten med Nissan och dess rörelsestråk ska förstärkas genom dessa tillfälliga byggnader och uteserveringar.
- Utveckla Fisketorget i enlighet med gällande detaljplan.
- Parkering tillåts säsongsvis vissa sträckor, när dessa platser inte upplåts för tillfälliga byggnader för uteservering (och eventuellt annat ändamål).
- Cykelparkering ska tillskapas vid Hamngatan. Cykelparkering bör prioriteras framför bilparkering. Behovet av cykelparkering behöver samspela med tillfälliga byggnader under säsong för uteserveringar. Cykelparkering kan även tillåtas innanför det klimatskydd som på sikt behöver uppföras längs Hamngatan.
- Åtgärda den upplevda otryggheten längs gatan genom att jobba med utformning och ljussättning.
- Låt Hamngatan bli en av flera naturliga och tydliga entréer till Bastionen och Norre Katts park.
- Hela Hamngatan, från Slottsbron till Norre katts park, behöver klimatanpassas mot översvämning. Utformningen av klimatskydden ska gestaltningsmässigt upplevas som en del av det offentliga rummet.
- Översvämningsskyddet längs Hamngatan föreslås anläggas minst 8–9 meter in från kajen av konstruktionsmässiga skäl. Genom att förlägga skyddet längre in mot land skapas en kajpromenad med vattenkontakt. Längs Hamngatan mellan Slottsbron och Österbron finns parkeringar som kommer att stå i konflikt med översvämningsskyddet, då kajkonstruktionen inte medger att skyddet förläggs för nära kajkanten.
- Norr om Österbro finns en värdefull lindallé som behöver tas hänsyn till vid detaljutformning och placering av klimatskyddet.

Offentlig mötesplats att utveckla



Namn

ÖSTERSKANS, den kulturpräglade park- och torgmiljön vid Nissan

Markanvändning

Offentlig plats, hotell och saluhall

Vision

Österskans är en nod och orienteringspunkt i Halmstad där flera av stadens viktiga stråk möts. Belägen strax utanför den historiska stadskärnan, i anslutning till Nissan och med närhet till den nya Stationsstaden upplevs Österskans tillsammans med Nissan som centrumets absoluta mittpunkt vilken accentueras i dess gestaltning. Den historiska berättelsen knyts samman med den moderna stadens behov och möjligheter.

Som en del av kulturstråket Nissan samlar platsen flera av stadens kulturinstitutioner; stadsbiblioteket med konsthall, teatern och ungdomarnas NollTreFem, och bildar en kulturell nod i staden. Det nya hotellet och förädlade offentliga rum är målpunkter som skapar liv, trygghet och rörelse i området; året runt, dygnet runt.

Österskans är Halmstads vattennära offentliga rum och en del av ett sammanhängande parkstråk längs Nissans östra strand. I Picassoparken, vid det glittrande Nissan sitter man i solläge och man lockas att doppa tårna i vattnet. Leksulpturerna i Kapsylparken utanför biblioteket är ett välkommet tillskott för barnfamiljerna vid besök i stadskärnan.

Riktlinjer för utveckling

- Knyt samman och utveckla grönskan tillsammans med de omgivande parkerna Picassoparken, Kapsylparken och Teaterparken. Utnyttja och utveckla närheten till Nissan.
- Platsen ska vända sig både mot Nissan, parkerna samt mot befintlig och nyttillkommen bebyggelse.

- Värna siktlinjer och god orienterbarhet. Koppla platsen och dess nya rörelsestråk med stadens befintliga rörelsestråk.
- Tillkommande bebyggelse ska samverka på ett arkitektoniskt och spännande sätt med befintlig bebyggelse och omkringliggande allmän plats.
- Ge förutsättningar för de omgivande kulturinstitutionerna att flytta ut och nyttja platsen.
- Skapa plats som möjliggör för mindre evenemang.
- Tillskapa en stadskärnenära lekplats på platsen eller i dess närhet.
- Tydliggör platsen som den historiska stadskärnans entré från öster. Synliggör de historiska spåren av exempelvis vallgraven och lämning efter österport. Utnyttja denna nivåskillnad i gestaltningen.

Följduppdrag

Detaljplanläggning för området som helhet samt framtagande av gestaltungsförslag för de offentliga ytorna pågår.

Ta fram ett konstprogram för platsen. Utformning av allmän plats samt möblering av densamma ska inbegripa konstnärlig gestaltning.

Utredning offentlig mötesplats



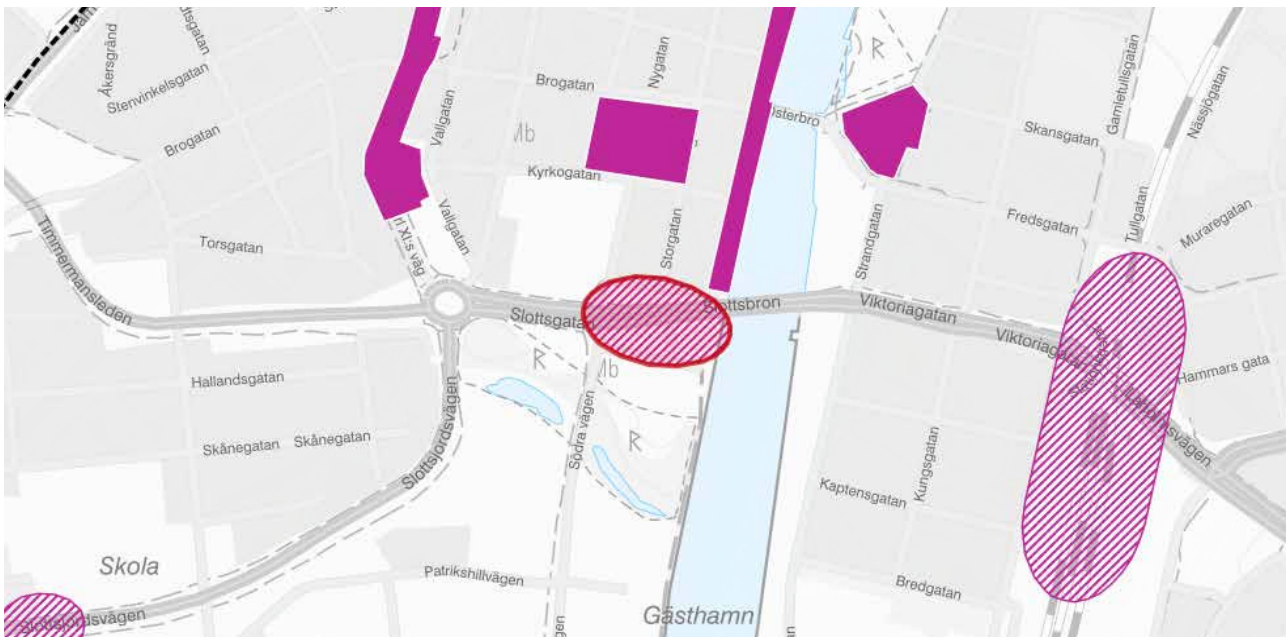
Namn

KATTEGATT

Följdupdrag

Utredning krävs. Många intressen och funktioner gör anspråk på platsen och fördjupad analys krävs för att specificera hur intressena ska vägas ihop och vad som ska prioriteras. För Kattegatt gäller att planerna för förbättrad kollektivtrafik i öst-västlig riktning ska planeras tillsammans med ett förstärkt stråk för gående i nord-sydlig riktning, mellan Kattegattområdet och stadskärnan. Hållplatsläge för bussen ska ingå som en del av denna utveckling. Barriäreffekten av Slottsjordsvägen ska tonas ned så långt det är möjligt. Samtidigt behövs länken för att skapa tillgänglighet för motortrafiken och i framtiden är det möjligt att stombusslinjerna trafikerar här i egen fil. Mötesplatsen blir viktig för nya bostadsområden och för befintliga skolverksamheter.

Utredning offentlig mötesplats



Namn

SLOTTSPLATSEN

Följduppdrag

Utredning pågår. Många intressen och funktioner gör anspråk på platsen och fördjupad analys krävs för att specificera hur intressena ska vägas ihop och vad som ska prioriteras. Under samrådsperioden tas idéskiss och förslag på struktur fram för att testa genomförbarheten. För Slottsplatsen gäller inriktningen att knyta stadskärnan närmre Slottet. Barriäreffekten av Slottsgatan ska tonas ned så långt det är möjligt. Slottsgatan kommer fortsatt vara ett starkt flödesstråk och framförallt bussen ska prioriteras. De nya hållplatslägena längs med Slottsgatan för stombussarna kan bidra till att aktivera Slottsplatsen och markera platsen framför Slottet. För fotgängare är det i första hand stråken i nordsydlig riktning som prioriteras, mellan Slottet och Stora torg, längs Nissan och givetvis god tillgänglighet till busshållplatser.

Utredning offentlig mötesplats



Namn

RESECENTRUM

Riktlinjer för utveckling

Förutom för att underlätta för hållbara transporter, till, från och inom kommunen ska området bidra till att stärka kommunens identitet utåt, till de många förbipasserande resenärerna längs med Västkustbanan. Halmstad stationsområde kommer även bli en viktig destination vid ankomst till staden och det första mötet med staden och behöver göras tryggt och attraktivt för de resenärer som varje dag byter transportslag vid knutpunkten.

Omsorgen och utformningen av områdets nya offentliga platser är viktig. Platserna är första mötet med Halmstad. De ska vara platser att passera och att uppehålla sig på.

Gestaltningen av Stationsstaden och resecentrum ska annonsera och symbolisera Halmstad som stadskommun och huvudort i Halland. Detta gäller både bebyggelse, offentliga platser och grönsstruktur samt konstnärlig gestaltning.

Det offentliga rummet formas, definieras och integreras med infrastruktur. Planerade mötesplatser och publika platser på vardera sidan om spåret - framförallt den nya resecentrumbyggnaden i öst vid Laholmsvägen och gamla stationen i väst, tillsammans med mindre platserna - utgör målpunkter och noder i den nya strukturen.

Mötesplatser och aktivitetsytor placeras framförallt i anslutning till passagerarna som går över och under järnvägen för att skapa trygga miljöer med liv och rörelse. Planerade lokaler och bostäder aktiverar publika rum kvällstid vilket skapar ett mer levande stadsrum.

Följduppdrag

Vid detaljplanläggning för området tas gestaltungs-förslag för de offentliga ytorna fram.

Underlagsmaterial

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, 2021.

Utredning offentlig mötesplats



Namn

NYHEM

Följduppdrag

Utredning pågår. Många intressen och funktioner gör anspråk på platsen och fördjupad analys krävs för att specificera hur intressena ska vägas ihop och vad som ska prioriteras. Under samrådsperioden tas idéskiss och förslag på struktur fram för att testa genomförbarheten. För Nyhem gäller att platsen ska ingå i en centrumbildning och därmed förstärka Nyhems centrum. Hållplatsläge för bussen ska ingå som en del av denna utveckling. Barriäreffekten av Laholmsvägen ska tonas ned så långt det är möjligt. Samtidigt behövs länken för att skapa tillgänglighet för motortrafiken och i framtiden ser vi att stombusslinjerna trafikerar här i egen fil. Redan idag korsar personer, kanske framförallt gymnasieelever Laholmsvägen frekvent och ambitionen bör vara att förbättra, trafiksäkra och befästa ett redan befintligt och ianspråktaget gångstråk.

Grönstruktur

Stadskärnan och centrum har värdefulla grönområden och parker. Närhet, tillgång, förbättrad kvalitet och sammanhållen grönska är ledorden när grönstrukturen utvecklas i ett växande centrum. Förutom god tillgång till kvalitativa parker och grönområden i centrum, ska även sambanden mellan dem och kopplingar mot större sammanhängande naturområden belägna strax utanför centrum stärkas. Gröna ytor och parker tillsammans med stråken som bär det gröna är viktiga för att centrum ska vara attraktivt att röra sig i och ha god tillgång till rekreation.

Parker och grönområden i centrum utformas mångfunktionellt. Ytorna ska vara till nytta och glädje för människors hälsa och välmående men även för klimatanpassning, fördröjning och rening av dagvatten och för att skapa förutsättningar för ett rikt djur- och växtliv. Grönstrukturen i centrum behövs för att gynna alla dessa ekosystemtjänster.



Fotograf Anders Andersson

Inre grönstruktur

Med utgångspunkt i vallgravsstråket och de parker som finns i nära anslutning till detta utvecklas en inre grönstruktur för centrum. Den grönstruktur som pekats ut binder samman centrums centralaste parker och grönområden. Parker och grönområden längs den inre grönstrukturen tillåts bre ut sig, synas och inkludera även intilliggande länkar. Länkar mellan parker och grönområden i den inre grönstrukturen utformas med målbilden att upplevelsen ska vara grön och göra det gröna sammanhanget läsbart som helhet.

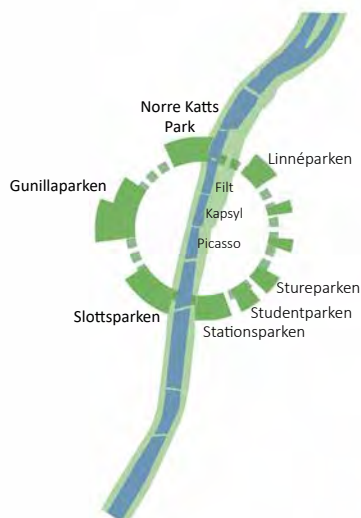
Utvecklingen av den inre grönstrukturen kan beskrivas i nedan bilder.

Inre grönstrukturer

NU



2050

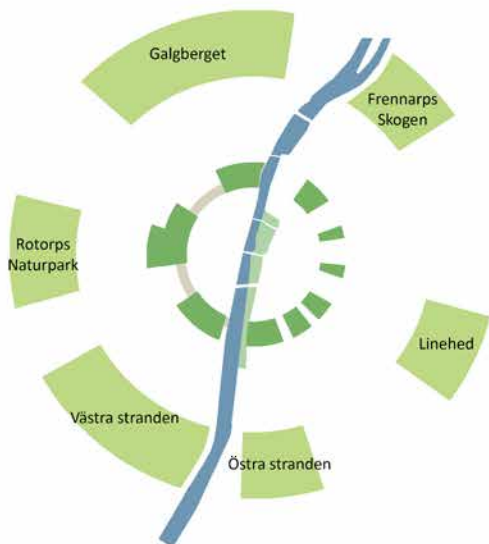


Yttre grönstruktur

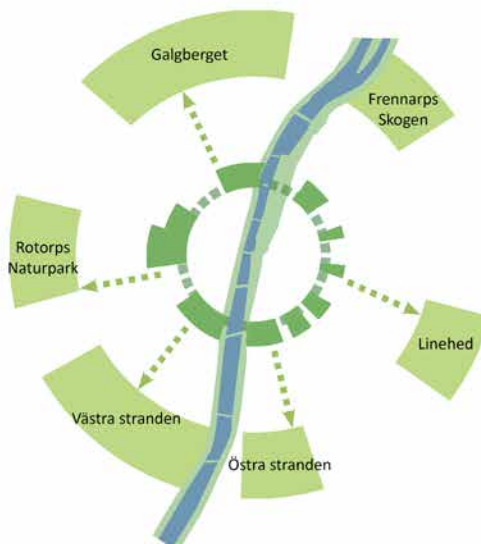
En yttre grönstruktur som bidrar till möjligheten till rekreation i stadsdelarna och centrum finns i centrumområdets närhet. Den yttre grönstrukturen föreslås tydligare kopplas upp mot centrumområdets grönytor och inre grönstruktur.

Yttre grönstrukturer

NU



2050



Stärkt koppling till större natur- och rekreationsområden

Nissan ett viktigt rekreations- och grönstråk och en stor tillgång som promenad- och motionsstråk för stadens centrala delar. Nissan har stor potential att ytterligare utvecklas och förädlas som en rekreativ resurs. Längs Nissan kopplas också stadens centrala delar samman med kusten och det större sammanhängande naturområdet Aleskogen. I Centrumutvecklingsplanen och den kommunomfattande översiktsplanen pekas utöver Nissan och Aleskogen andra större naturområden och parker ut i centrum och i dess närhet; Östra respektive Västra stranden, Galgberget, Rotorps Naturpark och det sammanhängande parkområdet kring Linehed. Dessa områden är en viktiga som grön resurs för centrum.

Kopplat till de större naturområdena finns även upplevda gröna länkar; gamla banvallen intill Rotorps naturpark och ”buffertnatur” intill vägar som Kristian IV:s väg och längs Wrangelsleden. Dessa områden liksom kopplingarna mellan naturområdena är ytor viktiga att bevara och bevaka som tillgängliga och i möjligaste mån som upplevda gröna stråk.



Rekreativa parker och grönområden

Stadens centrala delar blir tätare. En tätare stad ska inte vara synonymt med en mindre grön stad. Mängden grönt och dess kvalitet ska klara en ökande befolkning. Med fler människor på samma yta behöver befintliga gröna områden utvecklas och nya parker och grönområden tillskapas.

Grönstrukturen i centrum ska användas både av boende och besökare. Vissa parker och grönområden är en målpunkt i sig för ett besök i centrum. I centrum är nästan en fjärdedel av kommunens bostäder belägna. Här bor man tätare och mindre än i resten av staden och kommunen, och andelen singelhushåll är större. I centrum ska det vara nära till det gröna. Riktlinjen vid planering är att alla ska ha mindre än 200 meter till mindre park- och grönområde och tillgång till större sammanhängande park- och naturområde inom 500 meter. Ett viktigt komplement till offentliga parker och gröna områden är tillgången till mindre grönytor och gröna bostadsgårdar i den allt tätare staden.

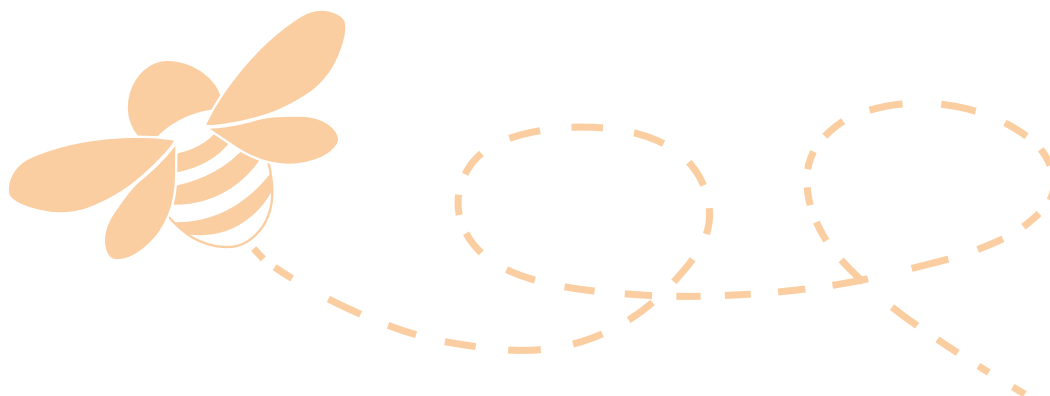
Överallt i centrum ska mängden park- och grönområdesmark vara stor nog för att tillgodose invånarnas rekreationsbehov och vara utformade för att klara ett högt besöksstryck i en kontinuerligt växande stad. Förtätning med byggnation i parker och på grönytor får, i enlighet med den kommunomfattande översiktsplanens planeringsinriktning, inte ske i stadsdelar med mindre mängd grönyta än 100 kvm grönyta per invånare. För centrumområdet omfattar det samtliga stadsdelar. Om gröna ytor tas i anspråk för bebyggelse, eller annan användning ska lämpliga kompensationsåtgärder genomföras i närområdet.

Biologisk mångfald

Parker och grönområden i centrum behöver ha en bredd på sin funktion. Förutom att fungera som rekreativa miljöer för boende och besökare ska centrums grönstruktur ge förutsättningar för att bidra till fler funktioner i staden såsom biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster.

En ekosystemtjänst är en nytta naturen kan bidra med, så som skugga, rening av vatten och pollinering. En allt viktigare ekosystemtjänst är att gröna miljöer bidrar till att mildra effekterna av klimatförändringarna såsom temperatursänkning.

För den biologiska mångfalden och arters möjlighet att överleva och sprida sig är sammanhängande gröna stråk viktiga. I centrum utgör Nissan ett av de viktigare biologiska stråken för djur och växter både i vatten och på land. Grönområden och parker kan beroende på utformning, innehåll och skötsel utgöra en viktig resurs för den biologiska mångfalden och andra ekosystemtjänster.



Vatten som tillgång

Vatten är en positiv del av det offentliga rummet i centrum. Nissan med sitt glittrande vatten är en livsnerv genom centrum. Men även inne i kvarteren, en bit från Nissan kan vatten bli en tillgång i det offentliga rummet.

Dagvattenhanteringen i centrum ska om möjligt synliggöras i öppna system och användas som ett tillskott vid utformningen av gator, platser, grönytor och gårdsbildningar. Dagvattenlösningar utformas gärna i samspel med konstnärlig utsmyckning av stadsrummen. Lösningarna utformas stadsmässigt och estetisk tilltalande även vid torra perioder.

Öppna dagvattensystem bidrar utöver att vara estetiskt tilltalande i gatumiljö även till mervärden i form av ökad biologisk mångfald, sänkning av temperaturen i gaturummet och rening av dagvattnet. Genom öppna dagvattensystem minskar föroreningsbelastningen på våra vattendrag. Dagvattenflöden kan på det sättet utjämnas vilket minskar risken för översvämning.

Dagvattnet är också en underutnyttjad resurs som om det återanvänds kan bidra till minskad användning av dricksvatten och minskad belastning på tekniska system. Både i det offentliga rummet och på privat mark kan dagvatten tas till vara, förvaras och användas till bevattning, fontäner och liknande.









Planeringsinriktningar

- Stärk och utveckla kopplingarna mellan grönområden i centrum och mot större sammanhängande naturområden utanför centrum, samt till kusten som en rekreativ tillgång för centrum.
- Parker och grönområden i centrum utformas som mångfunktionella ytor till nytta och glädje för människors hälsa, behov och välmående, klimatanpassning, fördröjning och rening av dagvatten, samt skapa förutsättningar för ett rikt djur och växtliv.
- Gröna stråk i centrum får inte brytas.
- Mängden parker och grönområden ska vara stor nog för att tillgodose ovan beskrivna funktioner i en kontinuerligt växande stad.
- Förtätning på park- och grönområden får inte ske i stadsdelar med mindre mängd grönyta än 100 kvm grönyta/invånare. (För centrums del omfattar detta samtliga stadsdelar.)
- Vid förtätning inom befintliga områden med hög befolkningstäthet ska tillgången till kvalitativa parker och grönområden säkerställas och andelen grönyta per invånare får inte minska.
- Riktlinjer för avstånd till olika typer av grönområden i centrumområdet är 200 m till park/grönområde och tillgång till större sammanhängande park- och naturområde inom 500 m.
- Tillgången och kvaliteten på parker och grönområden stärks dels genom utveckling av befintliga områden och vid behov tillskapande av nya områden i delar av centrum med hög andel hårdgjorda ytor.
- Om gröna ytor tas i anspråk för bebyggelse, eller annan användning ska lämpliga kompensationsåtgärder genomföras i närområdet.
- Centrums parker och grönområden ska tillsammans kunna erbjuda en variationsrikedom som tillgodoser skilda behov för människor med olika förutsättningar, bakgrund och i olika skeden i livet.
- I ett allt tätare centrum är det viktigt att som komplement till allmänna parker och grönområden säkerställa och tillskapa mindre grönytor och gröna bostadsgårdar både vid mindre förtätningsprojekt och nya bostadsområden.
- Centrums grönstruktur med parker och grönområden ska gynna djur och växtliv, hög biologisk mångfald och bidra till ekosystemtjänster.
- Centrums parker och grönområden ska skötas så att naturvärden inte går förlorade och den biologiska mångfalden ges möjlighet att öka.
- Dagvatten kan med fördel tas tillvara både på allmän platsmark och inom kvartersmark och användas som en resurs och därigenom bidra till minskad dricksvattenanvändning.
- Dagvattenhanteringen i centrum ska om möjligt synliggöras i öppna system och användas som ett tillskott vid utformningen av gator, platser, grönytor och gårdsbildningar.

Visa centrums grönstruktur i kartan



-  Grönya särskilt viktig att bevara
-  Större naturområden
-  Grönya ny
-  Befintlig grön koppling att utveckla
-  Ny grön koppling att utveckla
-  Kulturstråk Nissan

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Ankarparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, längs Flygaregatans västra sida pågår byggnation av bostäder och ytterligare ett omvandlingsområde – från verksamheter till företrädesvis bostäder – pekas ut i centrumutvecklingsplanen. Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena. Kopplingar ska även stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden; Aleskogen och västra stranden söder ut, Rotorps naturpark väster ut och Slottsparken öster ut.

Parken/grönområdet ska utformas för att klara av att leda skyfallsvatten vidare genom grönstråket mot fördröjningsplats. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan. Alternativt ska kvaliteten på ytan förbättras så att ytan utvecklas.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Flygareparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, längs Flygaregatans västra sida pågår byggnation av bostäder och ytterligare ett omvandlingsområde – från verksamheter till företrädesvis bostäder – pekas ut i centrumutvecklingsplanen. Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena. Kopplingar ska även stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden; Aleskogen och västra stranden söder ut, Rotorps naturpark väster ut och Slottsparken öster ut.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Fridhemsparken Brunnsåker

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, längs Flygaregatans västra sida pågår byggnation av bostäder och ytterligare ett omvandlingsområde – från verksamheter till företrädesvis bostäder – pekas ut i centrumutvecklingsplanen. Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena. Kopplingar ska även stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden; Aleskogen och västra stranden söder ut, Rotorps naturpark väster ut och Slottsparken öster ut.

Grönytan ligger i anslutning till Brunnsåkerskola och kan utvecklas för att även kunna användas av skolan. Ytan är bullerutsatt, för en ökad användning av ytan kan bulleråtgärder behöva göras.

Parken/grönområdet ska utformas för att klara av att ha skyfallsvatten stående. På denna plats ska fördröjningsåtgärder utföras för att vattnet ska samlas upp för en kontrollerad avrinning i ledningsnätet när plats finns. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Fridhemsparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken/grönområdet ska utformas för att klara av att ha skyfallsvatten stående. På denna plats ska fördröjningsåtgärder utföras för att vattnet ska samlas upp för en kontrollerad avrinning i ledningsnätet när plats finns. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Gunillaparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Vallgravsstråket.

Istället för dagens parkeringshus "Radioplan" föreslås ett nytt parkeringshus uppföras i området för fd Norra station. Där dagens p-hus är beläget föreslås det istället uppföras flerfamiljshus. Att ersätta parkeringshuset i parken med bostäder kan ses som en trygghetshöjande insats vilken ger "ögon" på parken även kvällstid.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Bissmarksgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Norre katts park

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Vision

Stadsparken som går från solitär till en integrerad del av livsmiljön.

De centrala delarna av staden bjuder på många fina parker, men Norre katt är kanske den Halmstadborna håller närmst hjärtat.

Parken sjuder av liv och har rum och aktiviteter för alla, året om. Det är en grön lunga för både aktivitet och vila.

Genom de inbjudande entréerna och de tydliga rörelsestråken upplevs parken som en del av stadskärnan. Där vallgraven sänker sig ned mot Nissan öppnar parken upp och bjuder in vattennärvaron.

Bastionen, Norre port, vallarna och resterna av vallgraven lyfter på ett nytt och spännande sätt fram vårt historiska arv som den befästa staden. Med väl avvägda nutida tillskott har Bastionen gått från en nedgången bortglömd plats till det som vi lyfter fram och vill visa upp!

Bastionen, porten och vallarna är nu en brygga mellan pulsen och handeln i stadskärnan och den gröna oasen Norre katts park.

Riktlinjer för utveckling

- Verktyg för att göra parken till en integrerad del av livsmiljön är att tydliggöra och utveckla dess entréer, verka för publikdragande funktioner, stärka kopplingar mot resten av staden, utveckla platser och intima rum, jobba med de sociala strukturerna och verka för att stadsparken blir en plats för fler än idag.
- Tre gestaltungsprinciper ska följa med genom en omvandlings alla steg; Synliggöra, Koppla och Aktivera.

Synliggöra

- Synliggör de olika historiska lagren.
- Höjdskillnaderna definierar den gamla befästningsstaden.
- Ge möjligheter för att Rotundan och en verksamhet som bidrar till en levande, befolkad och trygg park.
- Lyft fram och utveckla vattennärvaron och dess kvalitet.
- Parken är, och ska utvecklas som en del av Vallgravsstråket.

Koppla

- Utveckla, renodla och tydliggör entréer.
- Utveckla och tydliggör rörelsestråk, runt om och igenom parken. Stråken sammankopplar mål punkter och omgivande stadsstruktur.
- Skapa en ny koppling och rörelsestråk i östvästlig riktning genom ytterligare en gång- och cykel bro över Nissan.

Aktivera

- Utåtriktade verksamheter är viktiga för att levandegöra.
- Befolka ytor och byggnader över en större del av året och dygnet, vilket medverkar till en trygg plats.
- Utveckla rumsligheten, med omväxlande öppet och slutet. Tillskapa varierade typer att sittplatser runt om i parken.
- Zonindela för olika funktioner, utan att ta bort möjligheterna för större evenemang.
- Ljussättningen av stadsparken ska bidra till en varierad upplevelse och öka tryggheten.

Parken är en del av Kulturstråk Nissan.

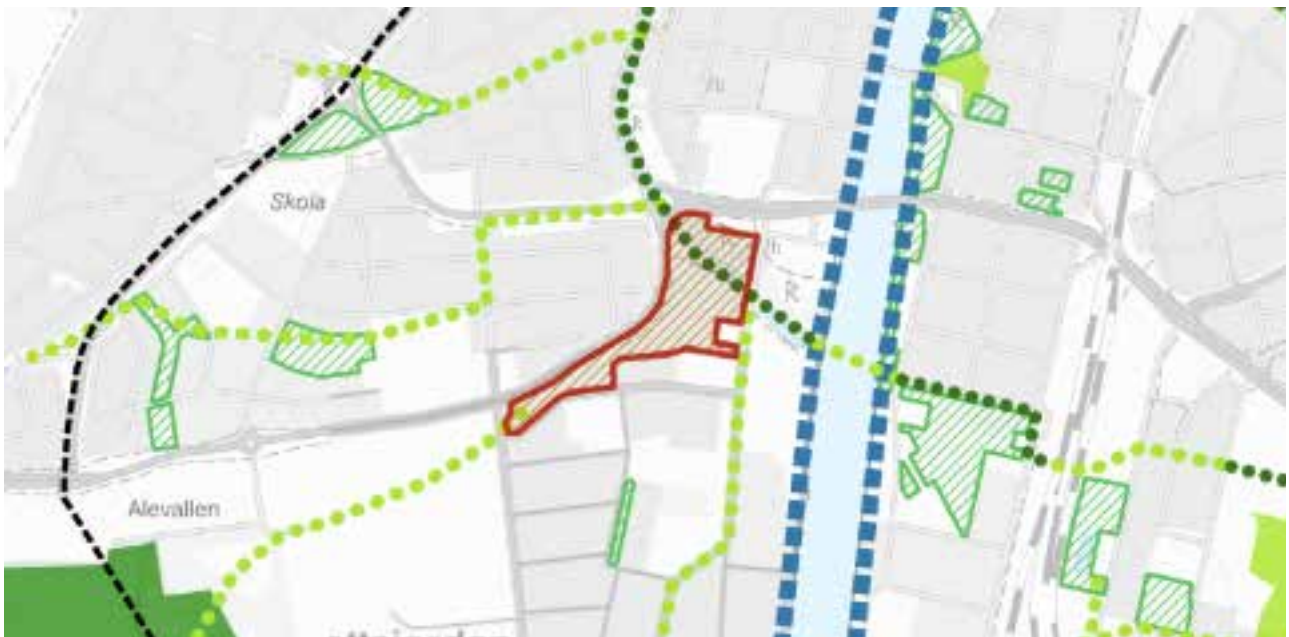
Parken/grönområdet ska utformas för att klara av att fungera som översvämningsyta vid högt vatten i Nissan. Parken/grönområdet ska utformas för att klara av att ha skyfallsvatten stående samt att leda det vidare. På denna plats ska åtgärder utföras i infrastrukturen för att leda skyfallsvattnet vidare genom grönstråket mot Nissan. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Underlagsmaterial

En förstudie för stadsparken, med ett helhetsgrepp kring iordningställandet av Bastionen och Norre katts park så att de tillsammans blir en levande del av stadsmiljön, finns framtagna och ska ligga som underlag vid fortsatt arbete med området.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Slottsparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Vallgravsstråket.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan. Alternativt ska kvaliteten på ytan förbättras så att ytan utvecklas.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Neptunigatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Landfästet

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönområdet är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

Grönområdet ska utformas för att klara av att fungera som översvämningsyta vid högt vatten i Nissan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Filtparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värde av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

Parken ska utformas för att klara av att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



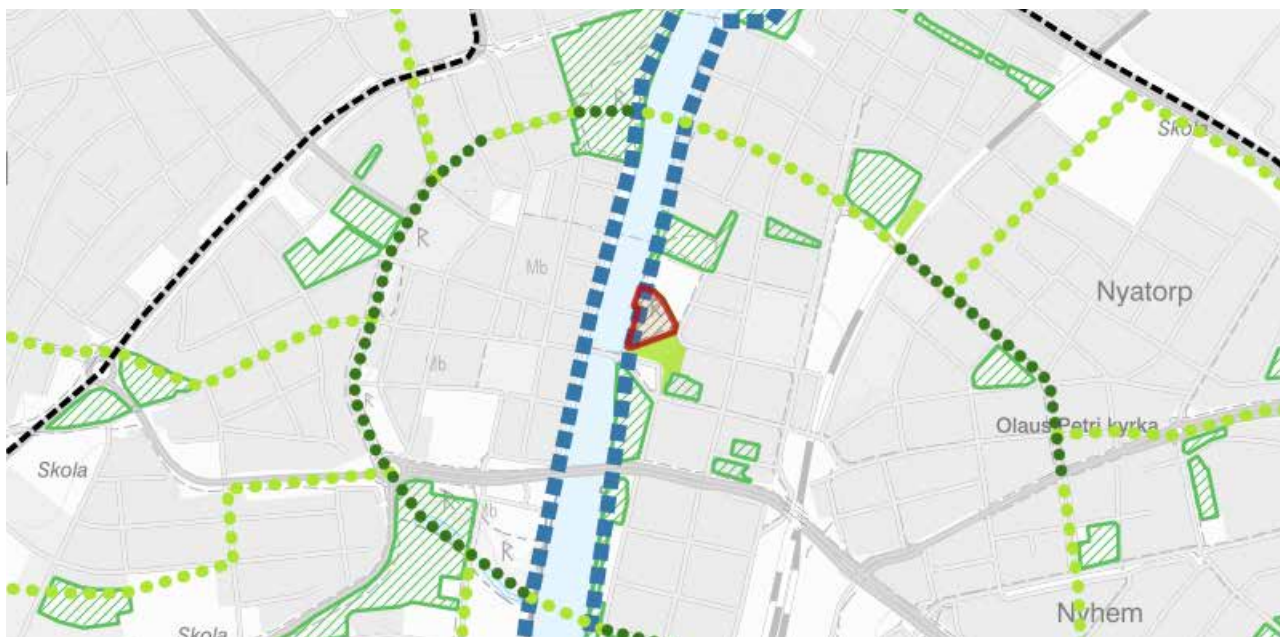
Namn

Trinageltorget

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Kapsylparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

Parken utvecklas i samband med utvecklingen av Österskans.

Parken ska utformas för att klara av att fungera som översvämningsyta vid högt vatten i Nissan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Picassoparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värden av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

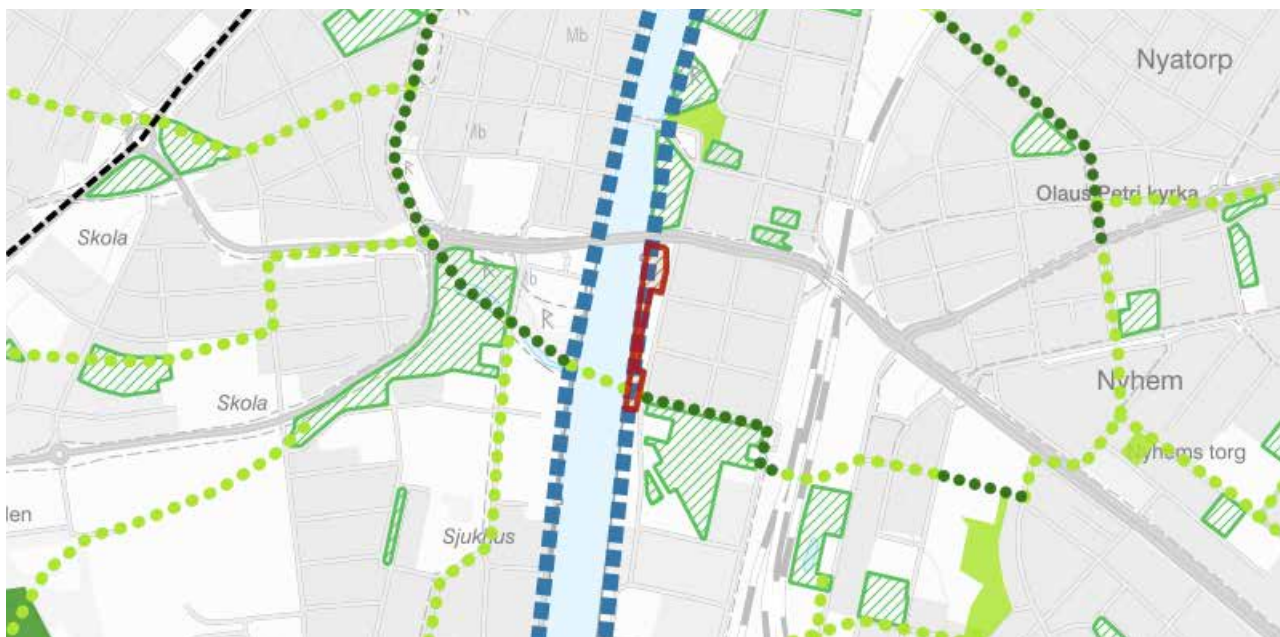
Parken är en del av Kulturstråk Nissan.

Parken utvecklas i samband med utvecklingen av Österskans.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan. Alternativt ska kvaliteten på ytan förbättras så att ytan utvecklas.

Parken ska utformas för att klara av att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Sinnenas promenad

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

Inom området föreslås klimatanpassningsåtgärder.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Teaterparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

Parken utvecklas i samband med utvecklingen av Österskans.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



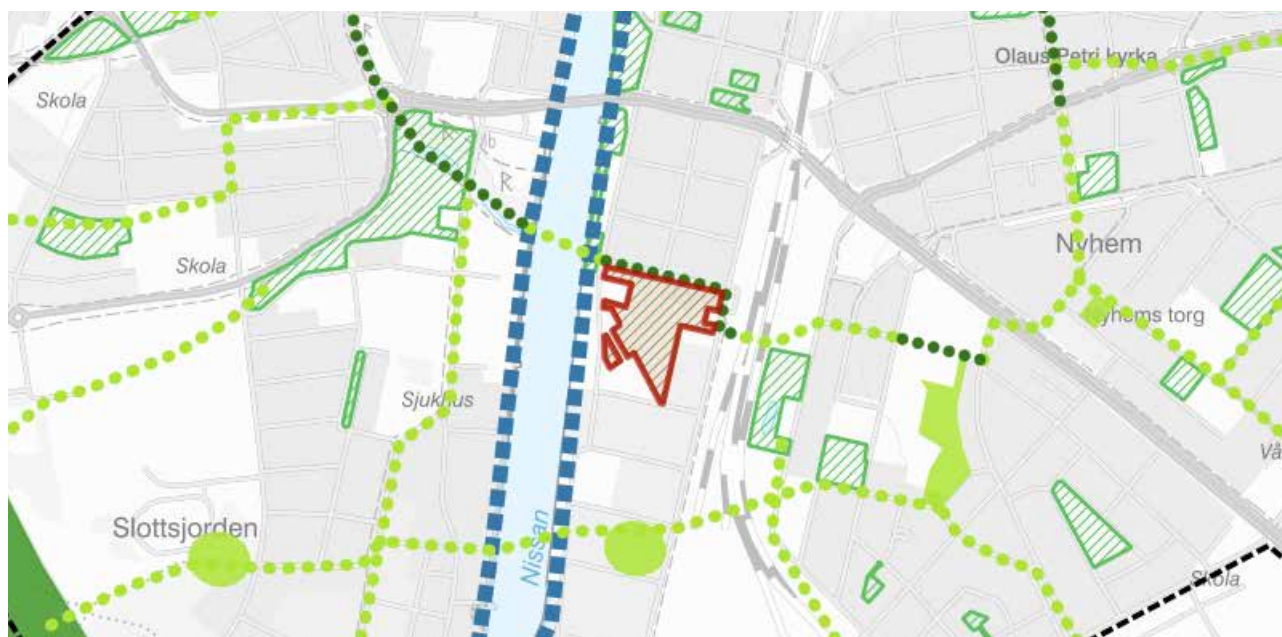
Namn

Fredrik Ströms gata

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Järnvägsparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Kulturstråk Nissan.

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, då både Tullkammarkajen och Stationsstaden pekas ut som nya områden med en stor andel bostäder. Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

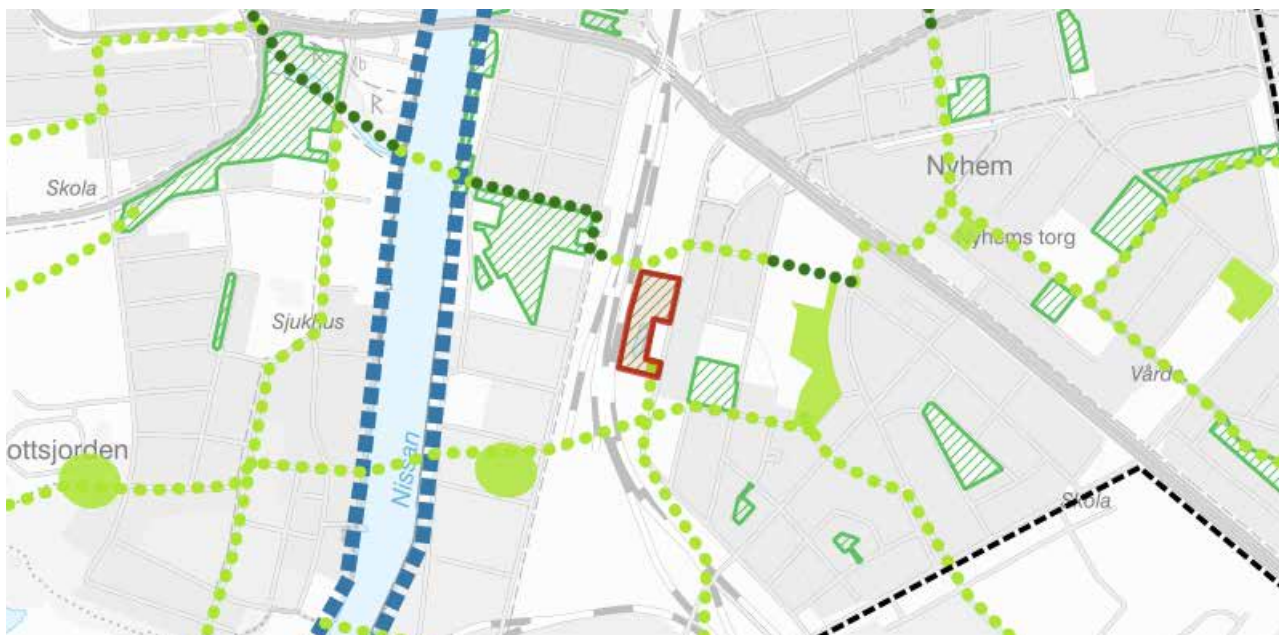
Järnvägsparken föreslås genomgå en förvandling till en attraktiv stadspark och en grön tyngdpunkt i söder för den centrala delen av staden.

Järnvägsparken har en stor utvecklingspotential och utformningen av parken bör möjliggöra en bredd och variation av rum för kultur, lek och aktiviteter året runt.

Zonindela parken för olika funktioner, utan att ta bort möjligheterna för större evenemang.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan. Alternativt ska kvaliteten på ytan förbättras så att ytan utvecklas.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Studentparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, då Stationsstaden pekas ut som nytt område med bland annat bostäder. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

Kopplingarna från denna del av centrum mot Östra stranden stärks genom planskild korsning under järnvägen. Nya passager under/över järnväg samt nya gång- och cykelbroar över Nissan stärker kopplingen väster ut mot Alesskogen och Västra stranden.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan. Alternativt ska kvaliteten på ytan förbättras så att ytan utvecklas.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Engelbrektsplan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, då Stationsstaden pekats ut som nytt område med bland annat bostäder. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

Kopplingarna från denna del av centrum mot Östra stranden stärks genom planskild korsning under järnvägen. Nya passager under/över järnväg samt nya gång- och cykelbroar över Nissan stärker kopplingen väster ut mot Alesskogen och Västra stranden.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Sysslomansgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkad och i närområdet planeras för fler flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och gröna kopplingar utvecklas och stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Roskildegatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkad och i närområdet planeras för fler flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och gröna kopplingar utvecklas och stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Skogabyparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

I denna del av centrum kommer befolkningen öka, då Stationsstaden pekas ut som nytt område med bland annat bostäder. När befolkningen ökar behöver en ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

Kopplingarna från denna del av centrum mot Östra stranden stärks genom planskild korsning under järnvägen. Nya passager under/över järnväg samt nya gång- och cykelbroar över Nissan stärker kopplingen väster ut mot Alesskogen och Västra stranden.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Slättervägen

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Linehedsparken stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Söder om Hagelhusparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Linhedsparken stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Hagelhusparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Linhedsparken stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Järnvägsgatan/Linnégatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Linehedsparken stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Malcusgatan

Markanvändning

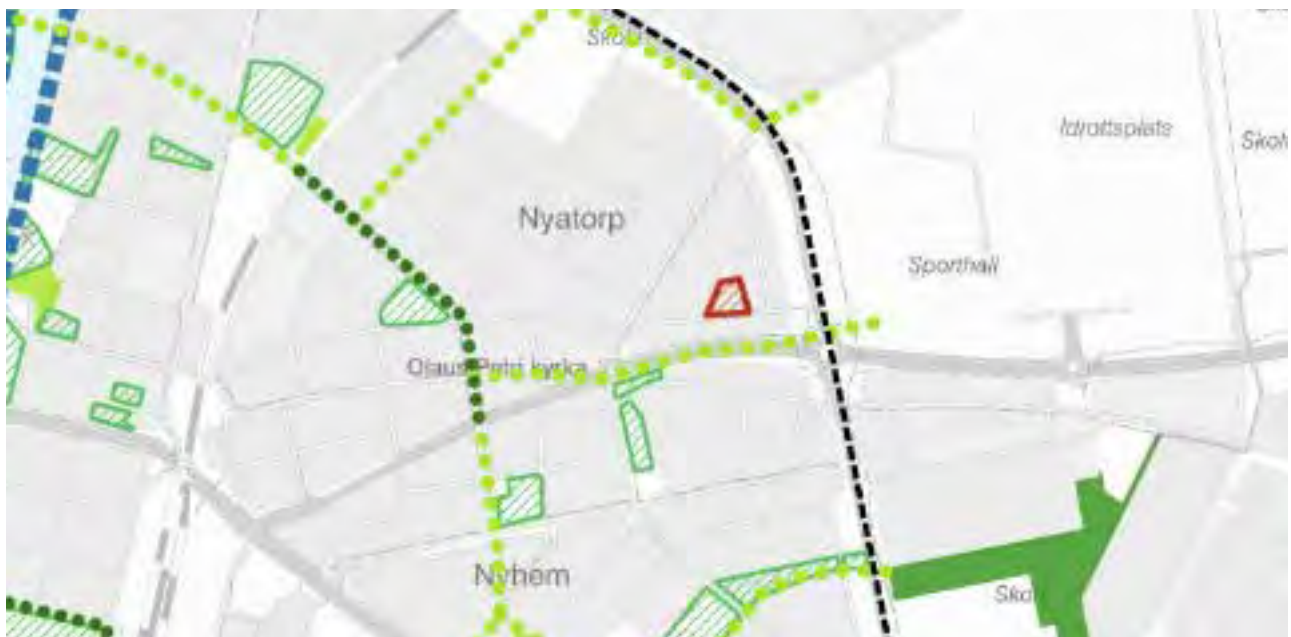
Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Linehedsparken stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Korngatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

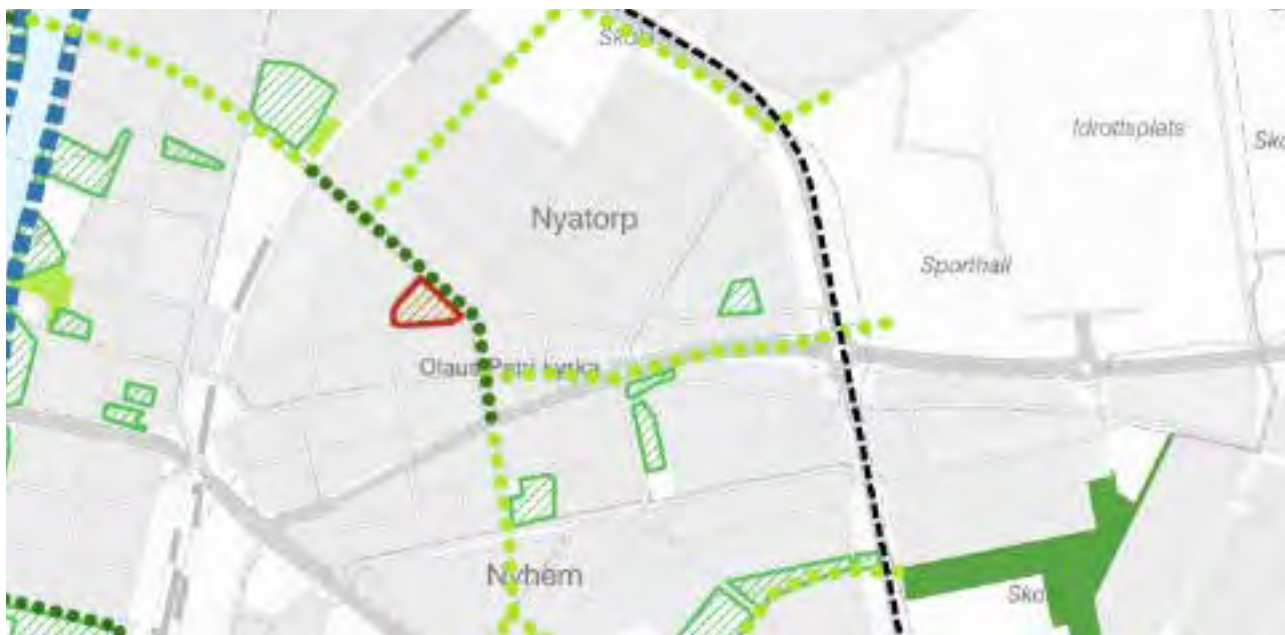
Riktlinjer för utveckling

Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. Ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

Stärkt koppling öster ut mot Arenan. Stärkt koppling väster ut mot stadsdelsparken Linnéparken.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Muraregatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Tillgången till kvalitativa parker och grönområden är förhållandevis låg in denna del av centrum. Ökad kvalitet och variation av innehåll tillskapas inom de befintliga grönområdena.

Stärkt koppling öster ut mot Arenan. Stärkt koppling väster ut mot stadsdelsparken Linnéparken.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Linnéparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Linnéparken föreslås expandera mot järnvägen. Utveckla parkens möte med Gamletullsgatan och Linnégatan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Grönyta särskilt viktig att bevara



Namn

Åbergsgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Värdet av ytan kan också vara högsta naturvärde eller en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Centrum är tätbefolkat. Samtliga gröna ytor inom stadsdelen behöver utvecklas, nya tillskapas och kopplingar mot Nissan stärkas.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

Större naturområden



Namn

Alet – Västra stranden

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Utgör tillsammans ett större naturområde i nära anslutning till centrum. Del av området är naturreservat med mycket höga naturvärden. Många ovanliga arter lever här. Området är väl använt och omtyckt strövområde med höga rekreativa värden.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Rotorps naturpark

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Anlagt område med ett litet våtmarkssystem, naturlika planteringar och öppna gräsängsytor. Parkens många stigar, fotbollsplanen, pulkabacken, lekplatsen och hundrastgården inbjuder till aktiviteter och de uppvuxna busk- och trädpartierna ger besökaren upplevelsen av naturvistelse.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Galgberget

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Rekreationsskog som är ett av Halmstads viktigaste natur- och rekreationsområden. Galgberget är ett stort skogsområde med många stigar, utsiktsplats och markerad ridled. Områdets naturvärden är högt liksom områdets värde som rekreationsområde.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Strandskog längs Nissan vid Laxön, inklusive skog vid Folkparken

Markanvändning

Befintligt grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Området sträcker sig längs Nissans södra strand och omfattar även skogsparti vid Folkparken. Strandskogen består av gammal ädellövskog med påtagligt naturvärde och fynd av bla orkidéer. Längs ån löper en omtyckt och välanvänd stig och flera andra stigar genomkorsar området. I norr ansluter området till Frennarpskogen, avskiljs genom Frennarpsvägen.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Frennarpskogen

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Större skogsområde med tall och ek mellan bostadsområdena Frennarp och Furet. I området finns många välanvända stigar och mindre bäckar. Området ansluter i väster till strandskogen längs Nissan vid Laxön och Folkparken. Utgör en viktig del i stadens yttre ring av park- och grönområden samt naturområden. Frennarpskogen ingår i den sammanhängande grönstruktur som kopplar ihop Galgbergets bok- och ekblandskogar från väster till öster och vidare söder ut till tallskogen vid Sannarp och Linnehedsparken.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Linhedsparken, Östergårdsparken och Andersbergsparken

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Utgör tillsammans med Andersbergsparken och Östergårdsparken ett större sammanhängande park- och grönområde av stor vikt för de östra delarna av Halmstad. Parkens stora gräsytor med planterade träd, omfattande gångsystem, utegym, amfiteater och lekplats har stora värden för vardagsrekreation, lek och motion.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och parken ska stärkas.

Större naturområden



Namn

Östra stranden

Markanvändning

Befintligt stort grönområde med högt natur- och rekreationsvärde som är viktigt för centrumområdet.

Beskrivning

Populär och barnvänlig långgrund badstrand. I anslutning till stranden ligger ett värdefullt dynlandskap och innanför detta breder ljungheden ut sig. Del av området ingår i Hagöns naturreservat.

Riktlinjer för utveckling

Viktig rekreativ tillgång för centrum. Kopplingar mellan centrum och naturområdet ska stärkas.

Ny grönyta



Namn

Kattegatt

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

I nya större tillkommande bostadsområden ska gröna miljöer vara en del av områdets utformning. Både mindre grönt i anslutning till bostäderna och gemensamma allmänna parktytor behöver tillskapas. Tillkommande parktytor ska kopplas till gröna stråk.

Ny grönyta



Namn

Stadsdelspark Tullkammarkajen

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av ett större sammanhängande grönområde i anslutning till ny grön koppling.

Ny grönyta



Namn

Österskans

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

I samband med en utveckling av Österskans utvecklas de gröna värdena i och omkring Österskans.

Ny grönyta



Namn

Linnéparken

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

Linnéparken föreslås expandera mot järnvägen.

Ny grönyta



Namn

Nyhems torg

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrekreation kan tillföras.

Parkeringsyta omvandlas till lokalpark.

Ny grönyta



Namn

Martin Luther

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

Denna del av centrum är tätbefolkat med en stor mängd flerbostadshus samtidigt som tillgången till kvalitativa parker och grönområden är låg. Exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrekreation kan tillföras.

Ytan är idag använd för tillfällig förskola. När den tillfälliga förskolan avvecklas ska området ånyo fungera som en lokalpark.

Ny grönyta



Namn

Stureparken

Markanvändning

Ny grönyta. Grönytor behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i staden.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av en sammanhängande park på delar av det som är skolområdet för Sturegymnasiet och intilliggande kommunal fastighetsmark. Utvecklingen är möjlig då skolverksamheten som bedrivs inom området är på gymnasienivå och kraven på tillgång till skolgård är begränsade. Delar av grönyterna i området föreslås öppnas för allmänheten och planläggas som park.

Parken ramas in och får sin karaktär av områdets många vackra och kulturminnesmärkta tegelbyggnader. Genom en bättre disponering av byggnader och angöringsytor kan yta frigöras till allmän park i områdets östra del. På sikt rivs lägre byggnader i områdets centrala delar och ersätts med högre i lämpliga lägen. Platsen är i behov av nya tydliga kopplingar både till och genom området. Här ska gående och cyklister överordnas bil.

Skiss på nästa sida är en inriktning för en utveckling som kan genomföras på sikt i samband med att teknisk livslängd för byggnaderna uppnås och verksamheter utvecklas.



- Föreslagen ny parkyta
- Förslag skolområde Sturegymnaiest

Viktiga stråk

- Öst-västligt stråk
- Nord-sydligt stråk
- Grönstråk

Solitär byggnad i park, verksamhet i byggnad förändras mot utåtritad kommunal verksamhet

Byggnader som rivs

Byggnader som erätts med nya (högre)

Befintliga förskolor

Befintlig grön koppling att utveckla



— — — Befintlig grön koppling att utveckla

Markanvändning

Gaturum och stråk där det gröna bevakas och utvecklas.

Riktlinjer för utveckling

Befintligt grönt stråk utvecklas för att binda samman olika grönområden för att tillskapa en grön infrastruktur i bebyggda miljöer.

Ny grön koppling att utveckla



●●●●● Ny grön koppling att utveckla

Markanvändning

Gaturum och stråk där det gröna utvecklas.

Riktlinjer för utveckling

Nytt grönt stråk utvecklas för att binda samman olika grönområden för att tillskapa en grön infrastruktur i bebyggda miljöer.

Kulturstråk Nissan



Namn

Kulturstråk Nissan

Markanvändning

Identitetsskapande stråk

Riktlinjer för utveckling

Utveckla i Nissan i Kulturstråk Nissans anda. Kulturstråket ska ge förutsättningar för och bidra till möten, aktiviteter och upplevelser längs Nissan.

Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner.

Vattnets närvaro i centrum kan förstärkas ytterligare genom ett väl utformat och sammanhängande Nissanstråk. Längs Nissan kopplas också stadens centrala delar direkt och sömlöst med kusten; västra stranden och intilliggande naturområde Aleskogen. Läs vidare resonemang i kapitel Grönstruktur.

Förutsättningar för utveckling

Nya broar över Nissan är en förutsättning för att skapa en sammanhängande rekreations-loop läng vattnet.

Underlag

Kulturstråk Nissan, 2017

Klimatanpassning

Klimatförändringarna påverkar hela samhället, från människors hälsa och våra ekosystem till byggnader och infrastruktur. Halmstad påverkas av klimatförändringarna redan idag, med ökad nederbörd, extrema havsvattennivåer, förändrade flöden i vattendrag och värmeböljor som följd. Framåt förväntas påverkan eskalera och extrema händelser som översvämningar och värmeböljor återkomma oftare.

Centrumutvecklingsplanen ska dels medverka till att minska klimatpåverkan dels föreslå hur centrum kan anpassas och skyddas från den klimatpåverkan vi ser redan i dag och förväntar oss framåt. Klimatanpassningsarbetet innebär att centrum utformas för att minska sårbarheten och påverkan på miljön och människan. Anpassningsåtgärderna ska bli ge mervärde och bli ett tillskott i både stadsmiljön och i de gröna miljöerna i centrum.

Klimatanpassningsarbetet och åtgärder som berör centrum fokuseras på skydd mot översvämningar från Nissan och havet samt utformning av centrum för att minska effekter av höga temperaturer och skyfall.



Säkra centrum mot översvämningar från havet och Nissan

Stadens allra centralaste delar har, med sin månghundraåriga historia, stor betydelse för hela kommunen och regionen, och har unika värden som inte kan ersättas någon annan stans. I centrum finns befintlig bebyggelse med kulturhistoriska värden, vägar, järnväg och broförbindelser, teknisk infrastruktur och andra samhällsviktiga verksamheter som är avgörande för staden och kommun som helhet, både nu och i framtiden.

Stadens geografiska läge vid havet och intill Nissan gör centrum extra utsatt för översvämningar vilket innebär stora utmaningar. För att möjliggöra utveckling av centrum och trygga samhällsviktiga funktioner behöver området skyddas från översvämningar från vattendrag och hav.

Centrumutvecklingsplanen sträcker sig mot år 2050, men även behovet av mark för framtida klimatanpassningsåtgärder, efter år 2050 regleras i planen. På grund av den begränsade kunskap om klimatförändringarna som finns efter år 2100 består skyddsstrategin i centrum av två steg. Det första steget innebär byggnation av inre kajskydd som dimensioneras för en nivå +3,15 m, motsvarande högsta beräknade vattenstånd runt år 2070. Kajskydden består av vallar där plats finns och smalare skydd där det är ont om plats. I steg två finns det möjlighet att höja skydden och som alternativ möjlighet att anlägga ett storskaligt barriärskydd för en lösning som fungerar mot år 2200. Kajskydd eller barriärskydd i steg två dimensioneras för en nivå +5,0 m, motsvarande högsta uppskattade vattenstånd år 2200.

Reservat för klimatskydd med plats för murar, vallar eller översvämningssytor pekas ut i planen för att säkra att marken inte får annan användning som riskerar att hindra tillkomsten av klimatanpassningsåtgärderna på längre sikt. För några av sträckorna behöver murar och/eller vallar anläggas redan nu då marknivåer inom vissa delar längs Nissan ligger under dagens beräknade högsta vattenstånd och riskerar att översvämmas vid en extremhändelse. Andra delar av sträckan längs med Nissan har en marknivå som gör att skydd behöver anläggas först runt år 2050.

Mångfunktionella gröna ytor

Parker och grönområden i centrum bör ha en bredd på sin funktion. Förutom att fungera som rekreativa miljöer för boende och besökare ska centrums grönstruktur ge förutsättningar för biologisk mångfald och bidra till ekosystemtjänster.

En allt viktigare ekosystemtjänst är hur gröna miljöer kan bidra till att mildra effekterna av klimatförändringarna och ge utrymme till klimatanpassningsåtgärder i en allt tätare stad. Vissa parker och grönområden i centrum behöver utformas för att även fungera som uppsamlingsytor vid skyfall eller högt vattenstånd.



Täta stadsmiljöer med hög andel hårdgjorda ytor kan bilda så kallade värmeöar, de hårdgjorda ytorna i staden förstärker effekterna av långvarig värme, och påverka människors hälsa. Även byggnaders utformning med material, kulörer och höjder kan påverka värmen en tät stadsbyggnation.

För att motverka värmeöar finns ett ökat behov av skugga i urbana miljöer som ger skydd från solen under varma dagar. Tillgången till grönska och vatten i centrums urbana miljö bidrar till värmedämpning och jämnare luftfuktighet vilket skapar behagligare klimat för människor, djur och växtliv.

Planeringsinriktningar

- Halmstads centrum, och dess samhällsviktiga funktioner, skyddas mot framtida översvämningar som följer av höjda havsnivåer samt extremflöden i Nissan.
- Klimatanpassningsåtgärderna ska anläggas adaptivt. I ett första skede anläggs skydd som anpassas till högsta beräknade havsvattennivå år 2070 som därefter kan byggas på för att klara nivåer år 2100 alternativt kompletteras med ett yttre storskaligt barriärskydd för en nivå motsvarande högsta uppskattade vattenstånd år 2200.
- Klimatanpassningsåtgärderna i centrum ska tillföra ett mervärde. Längs Nissan utformas dessa så att de upplevs som ett positivt tillskott i det offentliga rummet samt medger god tillgänglighet till kajpromenaden.
- Parker och grönområden ska utformas som mångfunktionella ytor till nytta och glädje för klimatanpassning, människors hälsa och välmående samt skapa förutsättningar för ett rikt djur och växtliv.
- Utrymme för hantering av skyfall, dagvatten samt höga vattenstånd i hav och vattendrag ska finnas i ett allt tätare centrum.
- Grönska som värmedämpning behövs i ett varmare klimat i centrums urbana miljö.

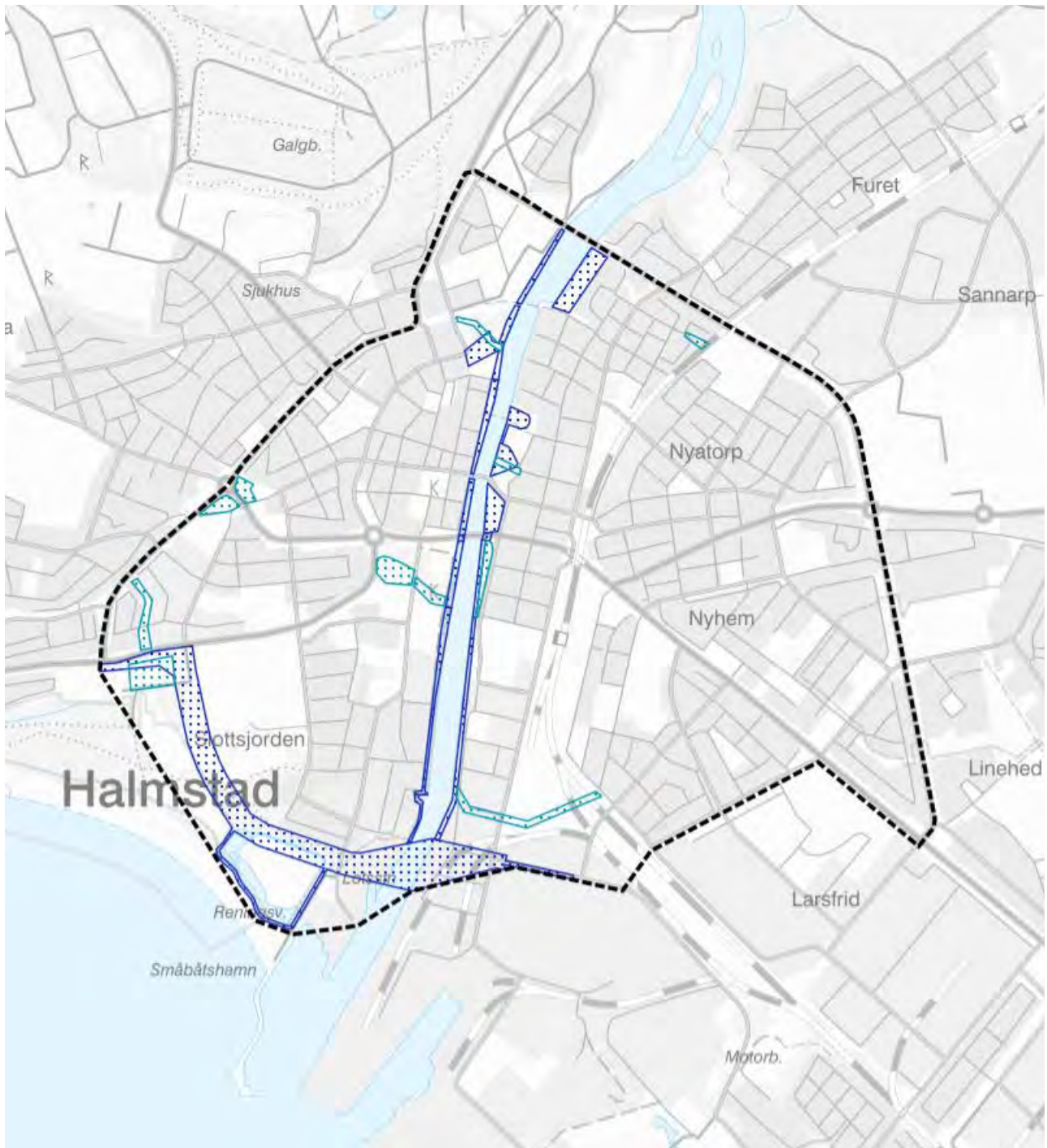
Underlagsmaterial/läs mer



Översvämningssäkring Halmstads centrum - Konsekvensutredning, kostnadsberäkning och tidplan för skydd av Halmstads centrum, 2020.

Kommunstyrelsens plan för klimatanpassning, samrådsversion 2021:

<https://www.halmstad.se/halmstadvaxer/klimatanpassning>

Visa föreslagna reservat för klimatanpassningsåtgärder i kartan



-  Klimatanpassningsytor hav
-  Klimatanpassningsytor skyfall

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Söder till hamnen

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Delvis sammanfaller reservatet för klimatanpassningsåtgärder med reservat för väg - vilka fortsättningsvis ska planeras tillsammans.

Centrumutvecklingsplanen sträcker sig mot år 2050, men även behovet av mark för framtida klimatanpassningsåtgärder, efter år 2050 regleras i planen. På grund av den begränsade kunskap om klimatförändringarna som finns efter år 2100 består skyddsstrategin i centrum av två steg. Det första steget innebär byggnation av inre kajskydd som dimensioneras för en nivå +3,15 m, motsvarande högsta beräknade vattenstånd runt år 2070. Det är denna höjd på åtgärder som anges i texten nedan. I steg två finns det möjlighet att kunna höja åtgärderna eller möjlighet att anlägga ett storskaligt barriärskydd för en lösning som fungerar mot år 2200.

Längs denna delsträcka av centrumets klimatanpassning föreslås att en vall anläggs på havssidan av den planerade vägen på söder. Genom att förlägga vällen utanför vägen kan såväl söders bebyggelse som den planerade vägen skyddas mot översvämning från havet.

I höjd med reningsverket, strax utanför centrumutvecklingsplanens planområde, möjliggörs för två alternativa sträckningar.

Åtgärdernas höjd beror på valet av långsiktig skyddsstrategi för Halmstad. Vallen på söder behöver vara maximalt cirka 0,65 meter högre än dagens marknivå och åtgärden öster om Nissan maximalt cirka 1,5 meter för att säkerställa en skyddsnivå för år 2070. Därefter kan åtgärderna behöva byggas på för att klara nivåer för år 2200.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då stadsdelarna innanför redan idag, vid höga vattenflöden/ostadig väderlek, riskerar att översvämmas.

Både väg och åtgärder för klimatanpassning behöver utformas så att de inte upplevs som barriärer, utan medger god framkomlighet för oskyddade trafikanter från staden till Västra stranden och Alets naturreservat. Stor vikt behöver läggas vid att skapa både trygga och trevliga förbindelser. Även en god koppling mellan Prins Bertils stig och promenadstråket längs Nissan behöver utvecklas.

Vid Fiskaregatan på söder behövs en öppning i klimatskyddet för att möjliggöra en fortsatt framkomlighet längs vägen ned till bland annat småbåtshamn och reningsverk. Längs denna sträcka krävs även en skyfallsöppning. Öster om Nissan kommer motsvarande öppning i klimatskyddet att krävas för Stationsgatan.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Dragvägen

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Längs med Dragvägen föreslås ett murliknande skydd. I muren, som behöver vara 1,2 meter högre än dagens marknivå, föreslås ett antal öppningar och passager för att bibehålla tillgängligheten till vattnet. Även ett flertal skyfallsöppningar krävs längs med sträckan. Skyddet utformas med fördel så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering.

Översvämningsskyddet ska ligga innanför kajpromenaden av dels konstruktionsmässiga skäl, men även för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Slottet

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Mellan Slottsbron och slottet bedöms översvämningsskyddet behöva komma upp mellan 0,2-0,7 meter över dagens marknivå. Då ett förhållandevis lågt skydd behöver komma till vid Slottsplatsen bedöms ett alternativ till en mur vara att arbeta med höjdsättning för att integrera skyddet i torgytan och det intilliggande kajplanet. Översvämningsskyddet skulle då upplevas som en del av torgytan, snarare än en fristående mur.

Förbi Halmstads slott behöver det utredas om det finns möjligheten att använda befintliga konstruktioner/byggnationer/befästningsvallar som översvämningsskydd. Detta kan innebära att stärka den befintliga vällen. Särskild hänsyn måste tas till kulturhistoriska, arkeologiska och arkitektoniska värden.

Skyfallsvatten behöver ta sig fram över platsen. Vid ett uppförande av en mur behöver en skyfallsöppning komma till, samt även öppningar för att tillgängliggöra kajpromenaden och Nissan.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Hamngatan söder

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Längs Hamngatan föreslås ett murlikande skydd.

Översvämningsskyddet ska ligga innanför kajpromenaden, uppskattningsvis 8-9 meter, av dels konstruktionsmässiga skäl, men även för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

I muren, som behöver vara 0,9 meter högre än dagens marknivå, föreslås ett antal öppningar för att bibehålla kontakten med kajpromenad och Nissan. På sträckan krävs även en skyfallsöppning. Skyddet utformas med fördel så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering.

Mellan Slottsbron och Österbron finns en parkeringsyta som kan komma att stå i konflikt med översvämningsskyddet. Kajkonstruktionen medger inte att skyddet förläggs för nära kajkanten, vilket innebär att skyddet kan behöva löpa över denna yta.

Vid Slottsbron föreslås översvämningsskyddet vinklas västerut till det når högre marknivåer. Här behöver framkomligheten längs Nissanstråket vidare mot Söder säkras.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Hamngatan norr

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Längs Hamngatan föreslås ett murlikande skydd.

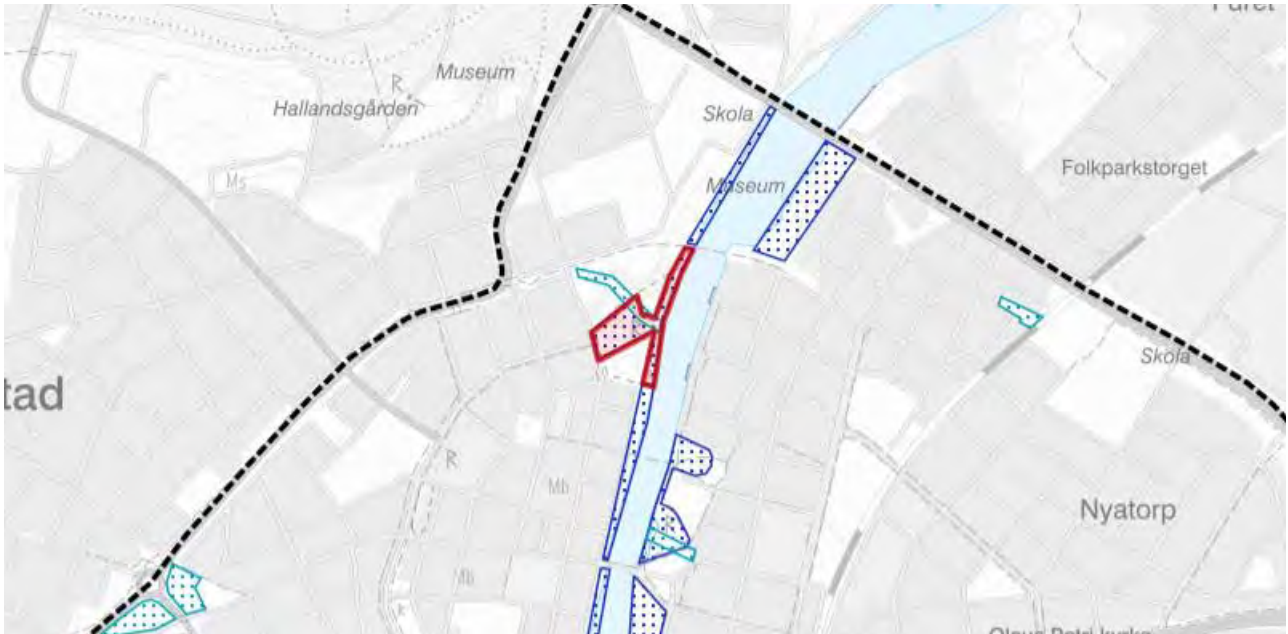
Översvämningsskyddet ska ligga innanför kajpromenaden, uppskattningsvis 8-9 meter in, främst av konstruktionsmässiga skäl, men även för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

I muren, som behöver vara 0,3 meter högre än dagens marknivå, föreslås ett antal öppningar för att bibehålla kontakten med kajpromenad och Nissan. På sträckan krävs även en skyfallsöppning. Skyddet utformas med fördel så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering.

Norr om Österbro finns en trädallé som behöver tas hänsyn till vid detaljutformning av skyddet.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver, på grund av gatans höjd, komma till först närmare år 2050.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Norre katts park

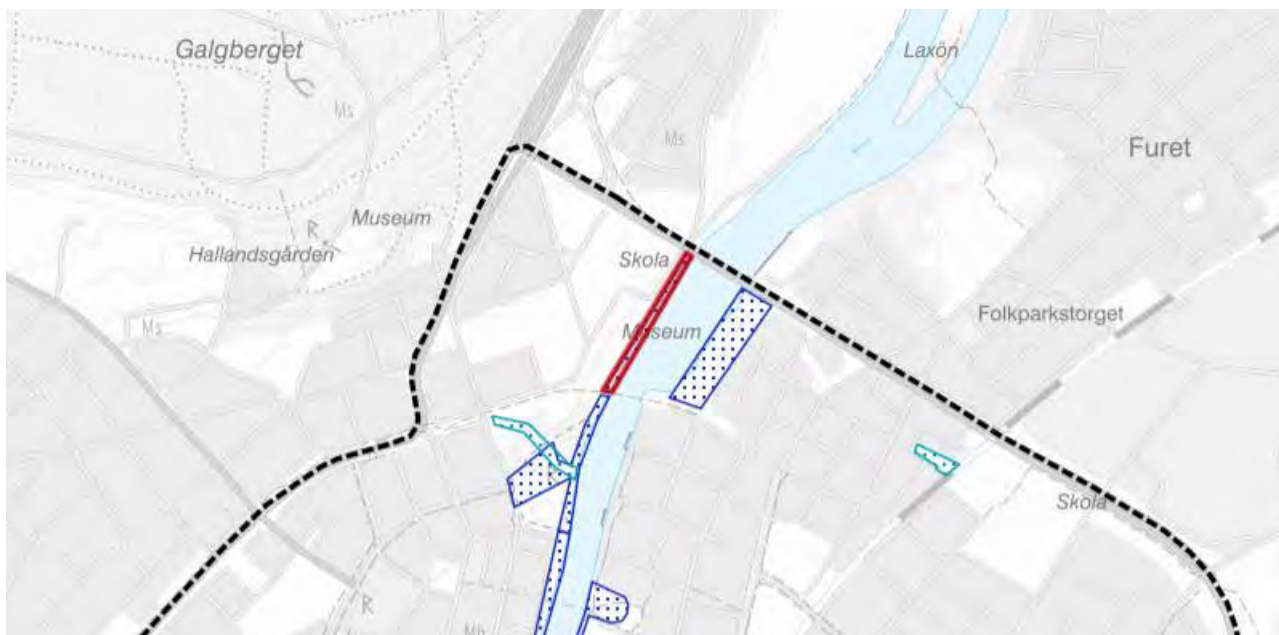
Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Klimatanpassningsåtgärden för delsträckan längs Norre katts park innebär att den gröna ytan ska klara av att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Hallands konstmuseum

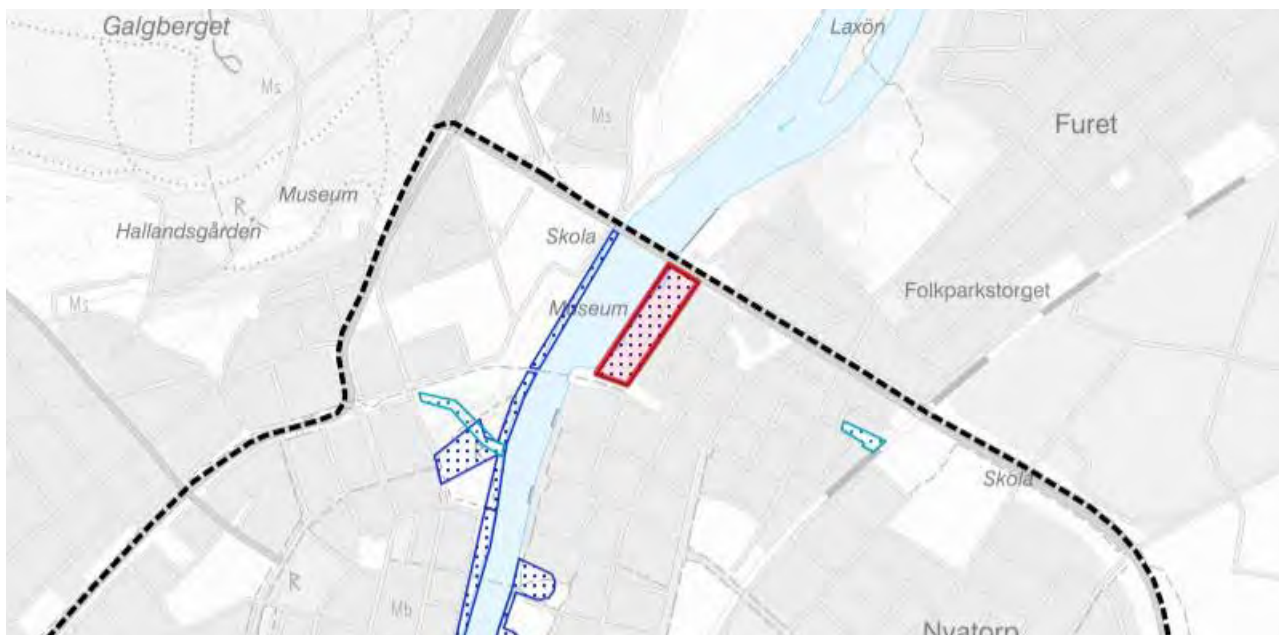
Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Klimatanpassningsåtgärder för delsträckan längs Hallands konstmuseum innebär att den gröna ytan framför museet ska klara av att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Landfästet

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Klimatanpassningsåtgärden för delsträckan längs Landfästet innebär att grönområdet ska klara av att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Filtparken och Kapsylparken

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Filtparken norr om biblioteket föreslås modelleras och eventuellt kompletteras med låg mur i bakkant. Skyddet längs denna sträcka behöver vara mellan 1,5-2 meter högre än dagens marknivåer. Parken ska klara av att fungera som översvämningsyta vid högt vatten i Nissan.

Biblioteket och före detta musikskolan föreslås skyddas med objektsskydd som monteras upp i händelse av översvämmning. Om man väljer att uppföra en låg mur i Filtparkens bakkant skulle objektsskyddet kopplas ihop med detta.

Kapsylparken söder om biblioteket ska klara av att fungera som en översvämningsyta vid högt vatten i Nissan.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Picassoparken

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

I Picassoparken medger den förhållandevis låga höjdskillnaden på 0,35 meter mellan de befintliga marknivåerna i parken och den erforderliga skyddsnivån att det kan vara möjligt att ta upp höjdskillnaden med markmodellering. Då markmodellering/vall förläggs i parkens bakkant tillåts parken översvämmas vid högvatten. En öppning i vallen/markmodelleringen ska kunna fungera som skyfallsöppning och tillgängliggör cykelvägen genom parken.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Slottsbron

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Slottsbron föreslås förses med tillfälligt översvämningsskydd vilket monteras upp i händelse av högvatten, detta innebär att bron inte är körbar vid högvatten. Slottsbron är idag en viktig länk för framkomlighet i staden, men är på grund av sin konstruktion och låga höjd svår att klimatssäkras på ett sätt som gör den farbar vid högvatten. Den nya föreslagna bron på Söder får därmed rollen att säkra framkomligheten i staden vid högvatten.

Redan idag riskerar Slottsbron att översvämmas vid höga vattenflöden/ostadig väderlek och tillkomsten av en ny bro på Söder för att säkra framkomligheten i staden är skyndsam.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Östra förstaden

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Söder om Slottsbron längs med Östra Förstaden föreslås ett murliknande skydd. Muren knyter an mot det tillfälliga översvämningsskyddet vid Slottsbron för att skapa en sammanhängande höjdrygg.

Längs muren, som behöver vara 1,2 meter högre än dagens marknivå, behövs ett antal öppningar för att bibehålla kontakten med kajpromenad och Nissan. Längs sträckan behövs även en skyfallsöppning. Skyddet utformas med fördel så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering.

Översvämningsskyddet ska ligga innanför kajpromenaden av dels konstruktionsmässiga skäl, men även för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver komma till omgående då det redan idag vid höga vattenflöden/ostadig väderlek riskerar att översvämmas.

Klimatanpassningsytor hav



Namn

Slottsbron

Markanvändning

Mark för klimatanpassningsåtgärder.

Riktlinjer för utveckling

Slottsbron föreslås förses med tillfälligt översvämningsskydd vilket monteras upp i händelse av högvatten, detta innebär att bron inte är körbar vid högvatten. Slottsbron är idag en viktig länk för framkomlighet i staden, men är på grund av sin konstruktion och låga höjd svår att klimatsäkras på ett sätt som gör den farbar vid högvatten. Den nya föreslagna bron på Söder får därmed rollen att säkra framkomligheten i staden vid högvatten.

Redan idag riskerar Slottsbron att översvämmas vid höga vattenflöden/ostadig väderlek och tillkomsten av en ny bro på Söder för att säkra framkomligheten i staden är skyndsam.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Alevallen

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätens kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska fördröjningsåtgärder utföras för att vattnet ska samlas upp för en kontrollerad avrinning i ledningsnätet när plats finns. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Flygaregatan

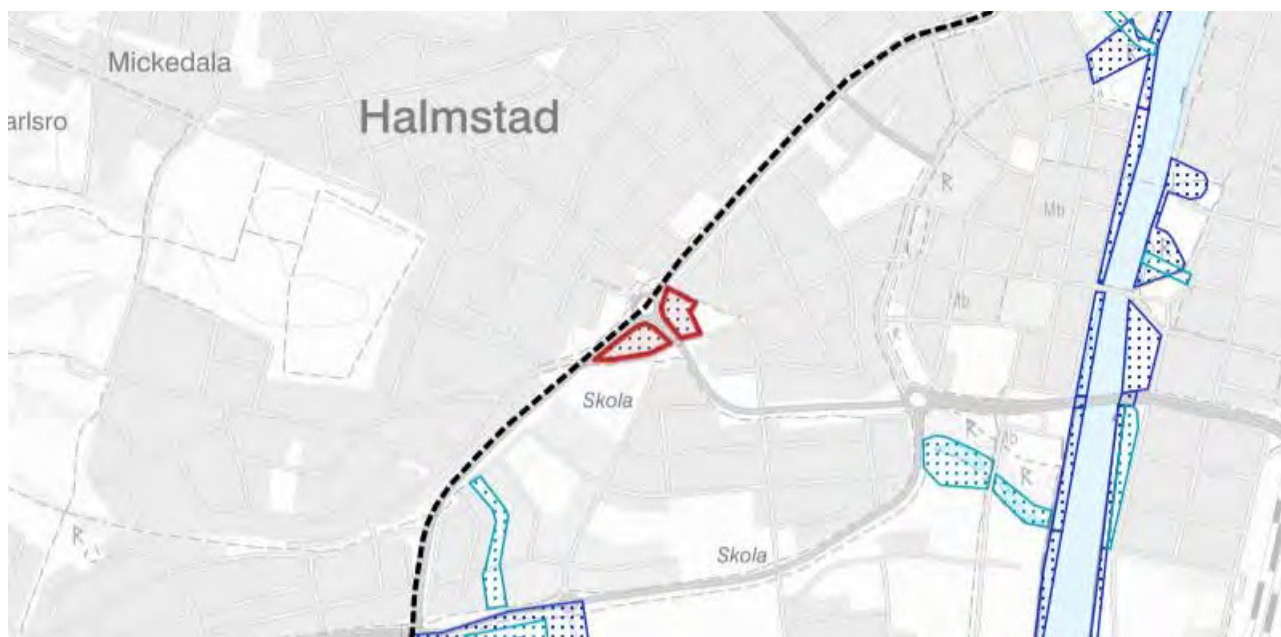
Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningsrisken på den bebyggda miljön. På denna plats ska åtgärder utföras i infrastrukturen för att leda skyfallsvattnet vidare genom grönstråket mot fördröjningsplats. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Fridhemsparken

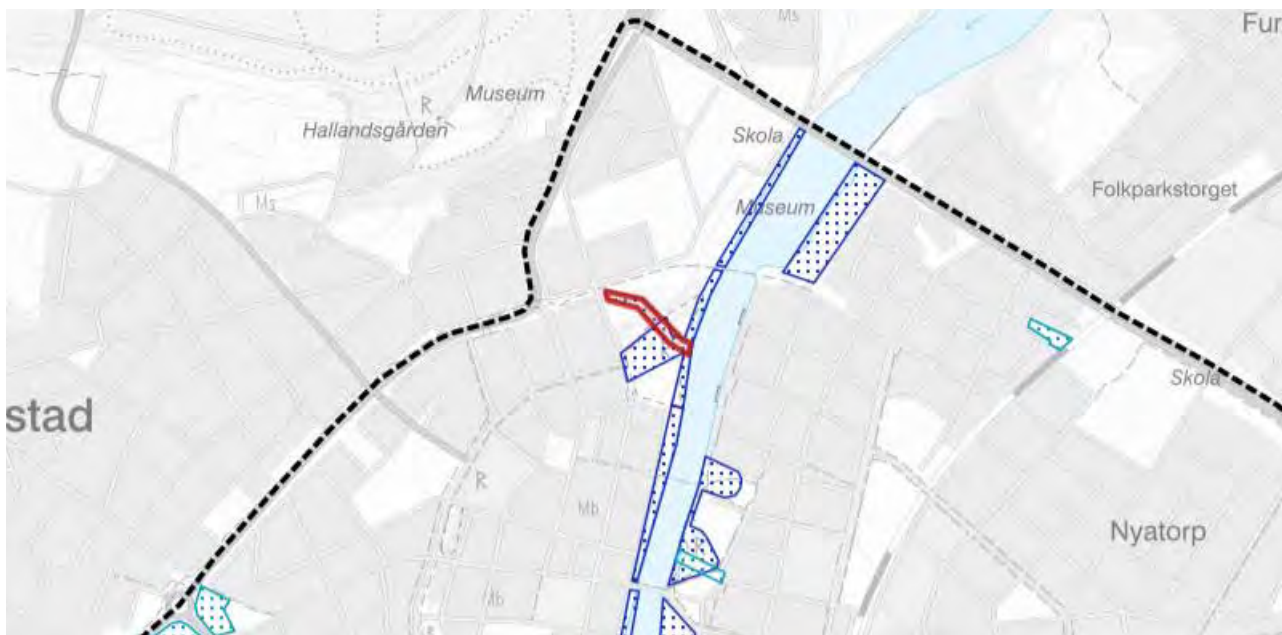
Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningsrisken på den bebyggda miljön. På denna plats ska fördröjningsåtgärder utföras för att vattnet ska samlas upp för en kontrollerad avrinning i ledningsnätet när plats finns. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Norre katts park

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningsrisken på den bebyggda miljön. På denna plats ska åtgärder utföras i infrastrukturen för att leda skyfallsvattnet vidare genom grönstråket mot Nissan. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Slottsparken

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska åtgärder utföras i infrastrukturen för att leda skyfallsvattnet vidare genom grönstråket mot Nissan. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Kapsylparken

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska åtgärder utföras för att leda skyfallsvattnet vidare mot Nissan. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Östra förstaden

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätens kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska en vattenpump byggas vid byggnation av klimatskydd längs med Nissan och det ska utföras fördröjningsåtgärder för att kunna ta hand om vattnet på ett kontrollerat sätt. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Tullkammarkajen

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska åtgärder utföras för att leda skyfallsvattnet vidare mot Nissan. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Klimatanpassningsytor skyfall



Namn

Åbergsgatan

Markanvändning

Mark som ska kunna användas för skyfallshantering.

Riktlinjer för utveckling

Skyfall inträffar då stora mängder regn faller på kort tid. Vid skyfall faller ett intensivt regn som överstiger ledningsnätets kapacitet och som orsakar betydande avrinning på markytan. Avrinningen måste ske kontrollerat för att minska översvämningens risk på den bebyggda miljön. På denna plats ska fördröjningsåtgärder utföras för att vattnet ska samlas upp för en kontrollerad avrinning i ledningsnätet när plats finns. Åtgärderna ska om möjligt vara multifunktionella och anpassas utefter områdets karaktär.

Länka - ett nära centrum

Stråk och kopplingar	168
I den attraktiva staden finns plats åt de oskyddade trafikanterna	168
Planera för sammanhängande stråk	168
Centrums geografiska förutsättningar	168
Planera för olika typer av stråk	170
Nya kopplingar som möjliggör stärkta stråk	170
Öst-västliga stråk - kompletteras för en bra helhet	170
Nord-sydliga stråk - länkas och läks samman för en bättre helhet	171
Planeringsinriktningar	173
Visa stråk, broar och uderfarter i kartan	174
Omvandlade gaturum och vägreservat	206
Gaturummets karaktär och funktion ska samspela	206
Trafikflöden	208
Central länk som möjliggör	208
Planeringsinriktningar	209
Underlagsmaterial/läs mer	209
Visa gaturum och vägreservat i kartan	210
Entréer	227
Alla är välkomna	227
Omlandsentréer	227
Centrumentréer	228
Stadskärnentréer	228
Planeringsinriktningar	229
Följduppdrag	229
Visa föreslagna entréer i kartan	230
Parkering och transportservice	234
Parkera bilen med komfort och se fram emot en attraktiv promenad	234
Parkeringshus som möter framtiden	234
Attraktiva hållplatser ger fler bussresenärer	235
Parkera cykeln säkert och med komfort	236
Mikromobilitet	236
Planeringsinriktningar	238
Visa berörda lager i kartan	239

Resecentrum	257
En knutpunkt för hållbara transporter	257
Första mötet med Halmstad	257
Stärkta kopplingar till stadskärnan och andra målpunkter	258
Stationsstaden, mer än ett resecentrum	258
En blandad bebyggelse eftersträvas i området	258
Planeringsinriktningar	259
Underlagsmaterial/läs mer	259
Visa resecentrum och stationsstaden i kartan	260
Båtliv	263
Det marina livet med fritidsbåtar i Nissan	263
Möjliggör för fler att transportera sig på vattnet	264
Byggnader på vatten	264
Planeringsinriktningar	265
Visa inre gräns för höga och mastade båtar i kartan	266

Stråk och kopplingar

I den attraktiva staden finns plats åt de oskyddade trafikanterna

I en hållbar stad är stråken stadens viktigaste vistelserum. Det ska vara tydligt att i Halmstad planeras det utifrån en helhet. Gröna, blåa och gråa stråk är integrerade med varandra och dessa utgör attraktiva, trygga och befolkade miljöer.

Motortrafikleder genom stadskärnan skapar inte ett attraktivt centrum och därmed ska all planering stödja en minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Halmstads centrum ska utformas på ett sätt som främjar färdssätten gång, cykel, och kollektivtrafik, vilket bjuder in till liv och rörelse.

De större vägarna i centrum måste, på sina ställen, skalas ner och mjukas upp för att anpassas till sin urbana kontext, vilket beskrivs under kap. *Omvandlade gaturum och vägreservat*.

Planera för sammanhängande stråk

Mot 2050 planeras sammanhängande stråk och kopplingar som bryter och aktiverar stadens barriärer: Nissan, järnvägen och trafikflödena. Nya kopplingar; underfarter och broar binder samman stråk och skapar spännande övergångar mellan stadsrum. Nya broar i form av arkitektoniska stolta tillskott; ”uppstickande smycken” att orientera sig kring och nya underfarter som likt utmärkande portar öppnar upp mellan olika stadsdelar. Att planera i stråk och för aktiverade kopplingar i centrum bidrar till sammanhållning och ett större tillgängligt centrumområde för en växande stad.



Fotograf Patrik Leonardsson

Centrums geografiska förutsättningar

Nissan är en fantastisk rekreativ tillgång att samla staden kring. Den är också en barriär som begränsar möjligheterna att röra sig i centrum, framförallt i de södra delarna. Mot 2050 förbättras stråken längs Nissan, på båda sidor, till obrutna rekreativstråk och möjligheten att korsa Nissan förbättras med nya broar. Utvecklingen av Kulturstråk Nissan beskrivs under kap. *Synliggöra – Identitetsskapande stråk*.



Järnvägen

NU



2050

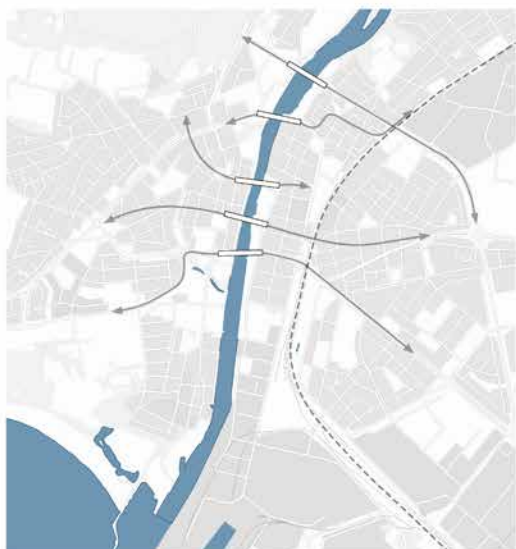


-  Passage i plan
-  Underfart
-  Bro

Järnvägen kopplar upp Halmstad mot omvärlden och är en avgörande förutsättning för Halmstads framväxt. Stationen mitt i centrum samlar människor från staden och omvärlden. Järnvägen är också en barriär som vi idag bara kan korsa säkert på ett fåtal ställen i centrum.

Nissan

NU



2050



-  Bro
-  Ny bro

Mot 2050 planerar vi för nya kopplingar som korsar järnvägen och bryter barriären.

Planera för olika typer av stråk

I centrum behöver stråk förtydligas. Det ska vara tydligt vilken trafikant som har företräde i stråket. För gående och cyklister ska det finnas flera typer av stråk att välja mellan. Utgångspunkt för planeringen är syftet med resan och olika tempo. Den lycrabeklädda arbetspendlaren vill ha snabb och gen väg, medan cyklisten med barn i sakta och vinglig mak efterfrågar något annat. Stråk avsedda för gångfart kräver en mer upplevelsebaserad utformning.

Trygghet och säkerhet ska väga tungt i planeringen med syfte att utforma ett jämlikt transportsystem, tillgängligt för alla. Trygghet är en upplevelse som skiftar från person till person, känslan kan också variera vid olika tidpunkter på dygnet. Att erbjuda ett brett utbud av rörelsestråk skapar valmöjligheter.

Nya kopplingar som möjliggör stärkta stråk

God planering för stadsliv och upplevelse i gångfart i centrum kräver målstyrd trafikplanering och ett aktivt arbete med att bryta barriärerna. I Halmstad är ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder central i detta sammanhang. Ny gata på Söder med bro över Nissan är nödvändig för att centrum ska kunna utvecklas och att bussen ska kunna prioriteras i gaturummet. Planeringen måste gå i takt.

För att bryta barriärerna behövs nya kopplingar som ska bidra till att koppla ihop stråk. De nya kopplingarna utgörs av broar och underfarter. I detta planförslag redovisas de nya kopplingarna med hjälp av tidiga skisser. Skisserna är framtaget i ett tidigt skede av planeringen och de ska ses som ett medskick till kommande detaljplanering. Fortsatt utredning för att säkerställa genomförbarheten av de nya kopplingarna behövs.

I Halmstads centrala delar behöver vi stärka stråk i alla riktningar. Genom att skapa fler valmöjligheter för de oskyddade trafikanterna med inspiration från den klassiska rutnätsplanen, skapas den attraktiva staden. Vi spanar bakåt i tiden för att finna inspiration till framtidens planer.

För centrums del handlar stråktänket bland annat om att överbrygga barriärer och att skapa logiska, orienterbara stråk som möter upp på båda sidor om barriären, det vill säga järnvägen, de större vägarna och Nissan. På sina ställen behöver barriärerna aktiveras genom infrastrukturinvesteringar i form av nya kopplingar som bidrar till att stråken blir en god helhet.

Öst-västliga stråk - kompletteras för en bra helhet

I öst-västlig riktning planeras kopplingar för att skapa sammanhållna och attraktiva stråk. Nya kopplingar ska medverka till att stråket fyller sitt syfte, det vill säga att koppla ihop centrumområdet med stadsdelar i öster och väster.

Stråken i Öst-västlig riktning består av:

Wrangelstråket	Brostråket
Museistråket	Slottsstråket
Norre Kattstråket	Stationsstråket
Biblioteksstråket	Sjömansstråket
Sjukhusstråket	Söderstråket

De olika stråken har olika funktion. Genom att tydliggöra vilket trafikslag som ska prioriteras högst i vilket stråk, sätts ramarna för utvecklingen utifrån en helhet och ett systemtänk.



De stråk som saknas idag, eller kräver större insatser, är de som beskrivs i detta planförslag och som visas i den digitala kartan. Det gäller Museistråket, Norre Kattstråket, Brostråket, Slottsstråket, Stationsstråket, Sjömansstråket och Söderstråket. Här beskrivs stråken och det sätts en riktning för den fortsatta planeringen gällande dragning och funktion. För att stråken ska bli sammankopplade behövs större tillkommande infrastruktur i form av nya kopplingar, ny bro och/eller en underfart.

Övriga stråk existerar redan idag men förstärkningar och trimningsåtgärder behövs. Då dessa är av mindre karaktär hanteras de inom ramen för kommunens genomförandeplaner såsom Cykelplan och i kommande Gångplan.

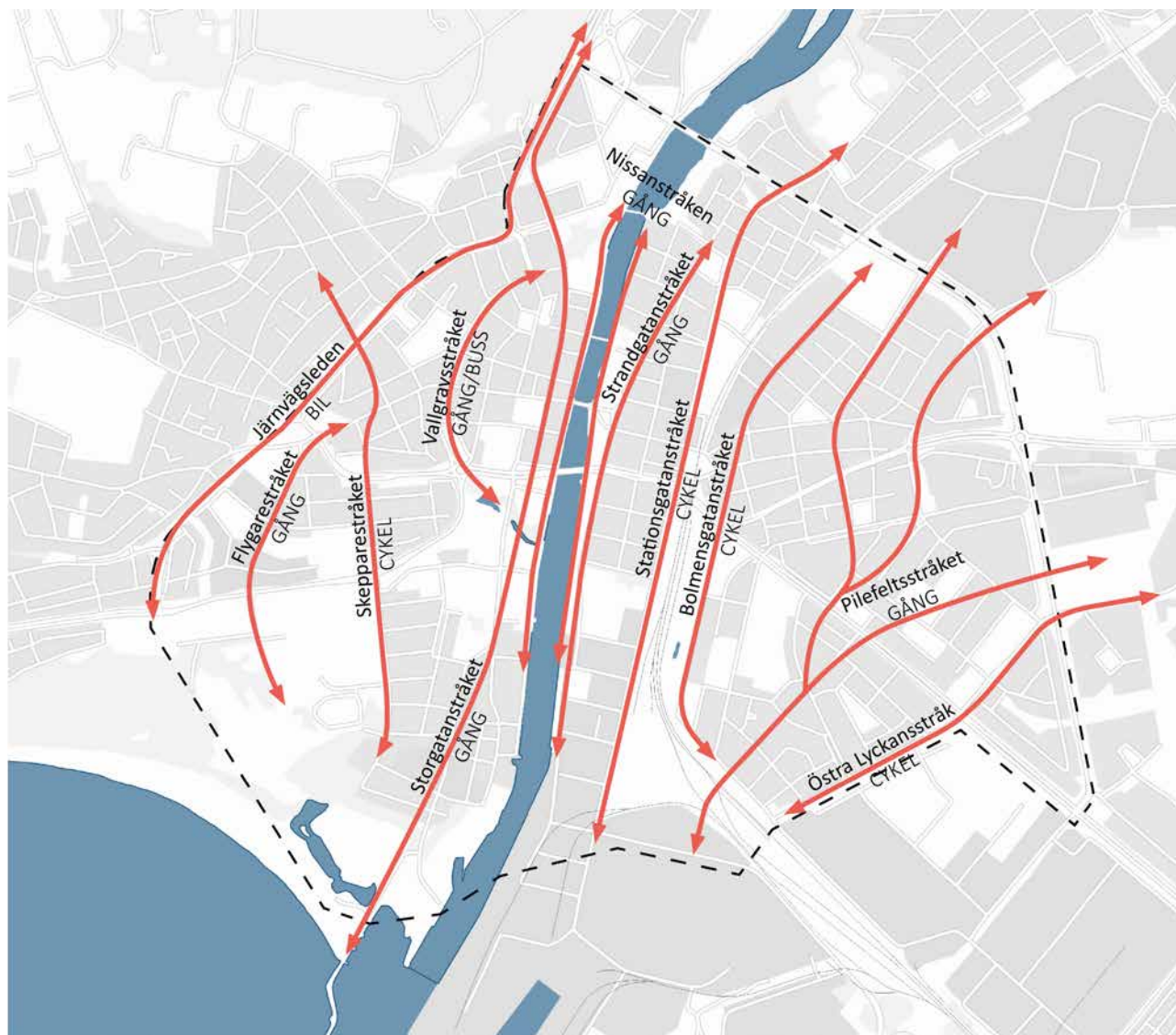
Nord-sydliga stråk - länkas och läks samman för en bättre helhet

De nord-sydliga stråken är inte lika tydliga och befästa som de öst-västliga. De finns där men de är något gömda och lite glömda. Här handlar det mycket om att förbättra, förstärka, komplettera och med mindre åtgärder länka samman. Störst är behoven öster om Nissan där utvecklingen genom åren har lett till att stråken splittrats upp. Nu behöver vi återskapa rutnätologiken, förtydliga och lyfta fram.

Stråken i Nord-sydlig riktning består av:

Järnvägsleden	Strandgatanstråket
Flygarestråket	Stationsgatanstråket
Skepparestråket	Bolmensgatanstråket
Vallgravsstråket	Pilefeltsstråket
Storgatanstråket	Östra Lyckanstråket

Även stråk i denna riktning specificeras utifrån funktion, systemtänk och en helhet.

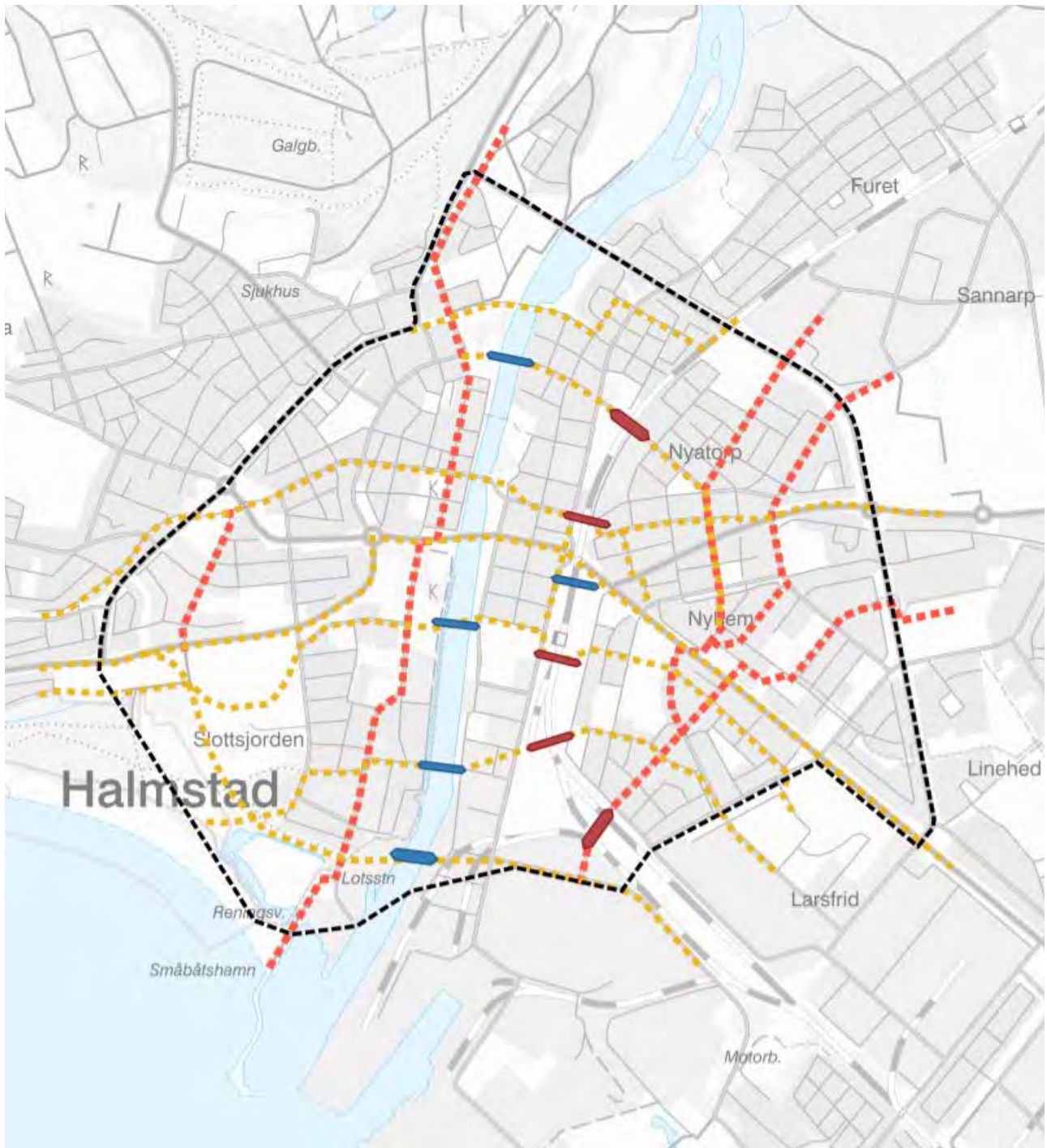


För att koppla ihop de Nord-sydliga stråken behövs inte lika stora infrastrukturinvesteringar som för de öst-västliga. I denna riktning rör det sig om smärre- och trimningsåtgärder samt mindre kompletterande länkar för att skapa en god helhet. Därmed visas enbart tre stråk i detta planförslag, Pilefeltsstråket, Storgatanstråket och Flygarestråket. Resterande stråk hanteras i kommunens genomförandeplaner så som Cykelplan och/eller Gångplan.

Planeringsinriktningar

- Överbrygga starka barriärer så som järnväg och Nissan med ytterligare ställen att passera. Skapa starka sammanhängande stråk vidare österut och västerut.
- Planera för tillgängliga och trafiksäkra gångstråk där barriärer överbryggas.
- Planera för att koppla ihop målpunkter och stärk delresor med gång.
- Prioritera gång högt och planera för sammanhängande, trygga, gena och tydliga gångstråk.
- Centrums stråk ska ge alternativa vägval för olika tempo.
- Cykelvägnätet anpassas för olika typer av resor, där supercykelstråk är en planeringsförutsättning.
- Gångstråken utformas efter dess primära syfte och för olika typer av gångresor.
- Halmstads centrum ska utformas på ett sätt som främjar färdsmittan gång och cykel, bjuder in till liv och rörelse och som lockar till att uppehålla sig i miljöerna.
- All planering ska stödja minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Nya broar ska vara ett identitetsskapande, orienterande och arkitektoniskt tillskott till stadsmiljön.
- Nya underfarter ska utformas så att de upplevs som trygga att röra sig igenom. Sikten och orienterbarheten för både fotgängare och cyklister ska vara god.
- Tillkommande passager; broar, underfarter och passager i plan placeras strategiskt och utformas så att dess mynningar landar i rätt riktning och läge i förhållande till stadens huvudstråk och målpunkter. Passagerna ska integreras som en del av det offentliga rummet och bidra till en levande stadsmiljö.

Visa stråk, broar och uderfarter i kartan



- Nord-sydliga stråk
- Öst-väsliga stråk
- Bro
- Underfart

Nord-sydliga stråk



Namn

Flygarestråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

Uppsamlade stråk i Brogatans förlängning och en grön koppling mellan Fridhemsparken, parkytorna längs Flygaregatan och Aleskogen.

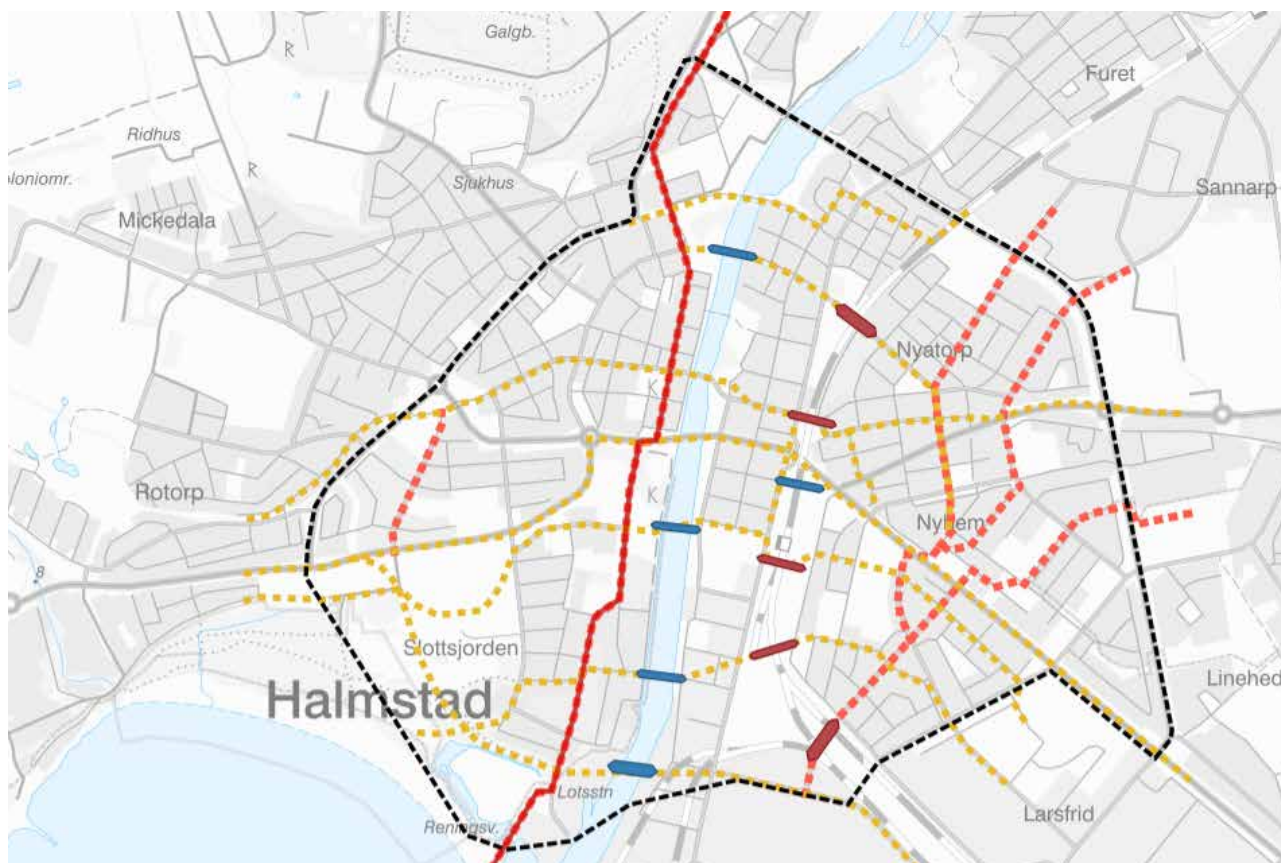
Flygaregatan är en gata med centrumkvaliteter. Träd, gatuparkering, busstrafik och generösa utrymmen för gång och cykel visar att det är en centrumgata. Äldre och nyare bebyggelse möts. Grönskan är tydligt närvarande. Stråket blir en nerv i grönstrukturen och förbinder Fridhemsparken, de två parkområdena vid Flygaregatan och Aleskogen med varandra. Hastigheten är låg och jämn, längs Flygarestråket går det lika snabbt att ta sig fram oavsett trafikslag.

Kopplingen mellan Flygaregatan och Aleskogen samt exploateringsområden söder om Slottsjordsvägen måste förstärkas. Utveckling för att minska Slottsjordsvägens barriärverkan föreslås, se kapitel Omvandlade gaturum och vägreservat; Slottsjordsvägen En ny mötesplats föreslås, där busstrafik och gångstråk sammanstrålar, se kapitel mötesplatser Kattegattsplatsen.

Förutsättningar för utveckling

- Ny mötesplats och förbättrade passager – Kattegatt
- Samplaneras med klimatanpassning, skyfallshantering

Nord-sydliga stråk



Namn

Storgatanstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

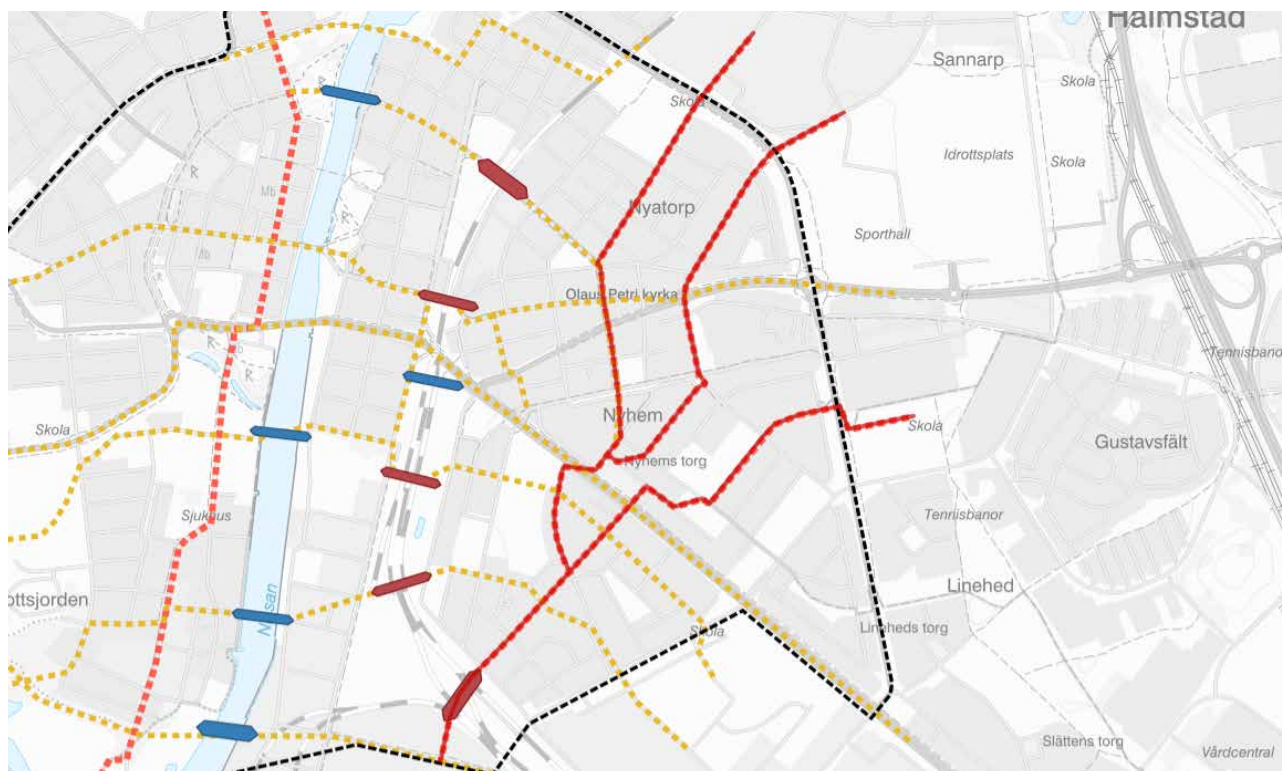
Ett av de äldsta stråket genom stadskärnan som marscherar in i stadskärnan över det som förut varit vallgrav i Norre Katts park, genom Norre port och fortsätter hela vägen söderut fram till slottet. Som gående har rätt till ditt utrymme här.

Storgatanstråket är rakt. Det tar sig in till centrum via Norra vägen, förbi de grova betongpelarna under Wrangelsgatan. Längs Norra vägen växlar miljön från trafikintensiv till stadsmässig. När stråket når Norre Port blir det tydligt att stadskärnan börjar. Mötesplatsen med hållplats för kollektivtrafiken i Norre Katts park markerar entrén. Innanför porten finns det pulserande stadslivet. Storgatan marscherar rakt fram mot Stora torg, rådhuset och slottet. Vid slottet finns en mötesplats, en entrépunkt till stadskärnan, där kollektivtrafiken hela tiden slussar folk till och från stadskärnan, och där den mänskliga närvaron ger trygghet dygnet runt. Längs stora delar av stråket anas Nissan, och vid Gula Briggens gata syns den låga Stationsbron där turistbåtar angör. Stråket landar vid Söderpiren där det knyts ihop med Prins Bertils stig.

Förutsättningar för utveckling

- Förstärkt entré till centrumområdet i norr där stråket, Norra vägen korsar Norra infarten
- Förstärkt entré till stadskärnan i norr, Norreport
- Förstärkt entré till stadskärnan i söder, Slottsplatsen
- Förstärkt entré till centrumområdet i söder där stråket möter gata på Söder

Nord-sydliga stråk



Namn

Pilefeltsstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

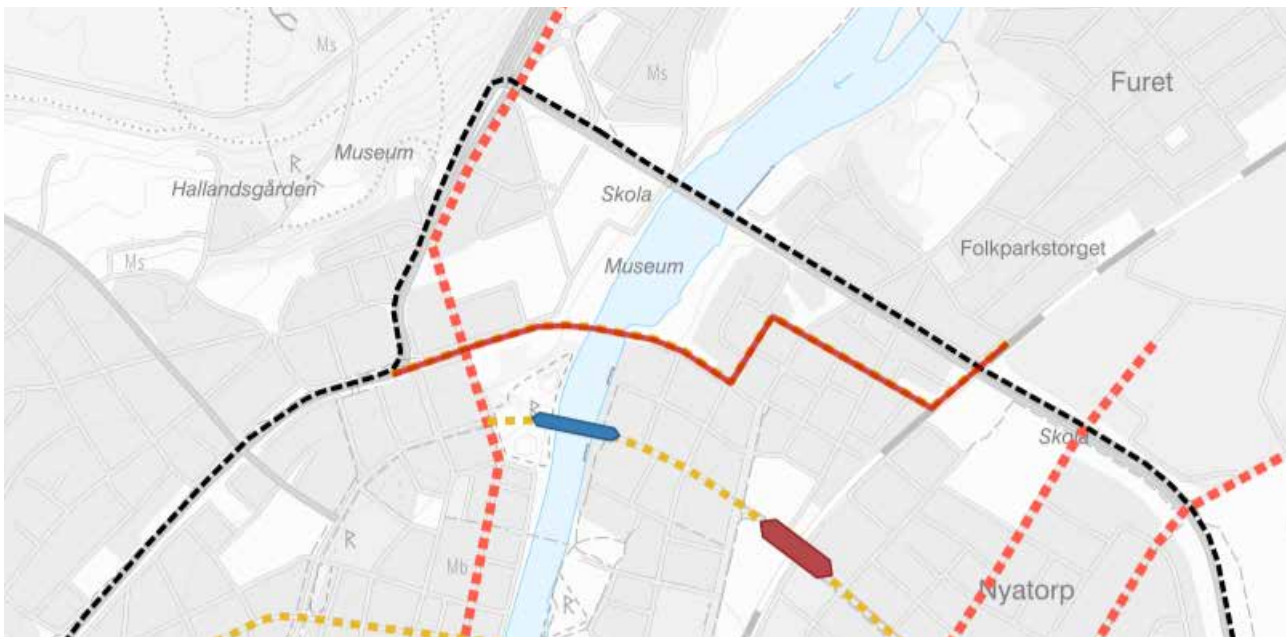
Pilefeltsstråket är den ”trebenta gaffeln” som ger förstärkt tillgänglighet till Nyhem. Stråket kopplar till hamnen och Östra stranden i söder och till Furulundsskolan, Kristinehed och Östergårdsskolan i nordöst. Sturegymnasiet är en nod i stråket. Tillsammans med närheten till högskolan och den direkta kopplingen till Nyhemsskolan, blir detta ett stråk där ungdomars mobilitet och trygghet står i fokus, men också ett stråk där det gröna ska tillåtas ta större plats.

Stråket silar sig ner genom Nyhem. Med nya kopplingar och nya gröna inslag blir det inbjudande och smidigt att röra sig genom Nyhem och mot den nya mötesplatsen, hållplats Nyhem, och passage över Laholmsvägen i höjd med Pilefeltsgatan. Centrums inre grönstruktur förstärks för att koppla mot parkområden i ett område där behovet av grönytor är som störst. Längs Pilefeltsgatan och Margeretagatan samsas gående, cyklister och bilister utan att störa varandra eller den omgivande boendemiljön.

Förutsättningar för utveckling

- Ny mötesplats och förbättrad passage – Nyhem
- Ny länk för gång, cykel och grönstruktur genom Nyhem
- Ny koppling – underfart under järnvägen vid Margeretagatan

Öst-västliga stråk



Namn

Museistråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

Museistråket förstärker och förnyar invanda strukturer. Ett stråk i den lite mindre skalan där cykeln är det naturliga valet. Förbi Norre Katts park och över Nissan följer stråket den gamla järnvägen med milda svängradier. Stråket fortsätter mot Åbergsgatan, där det finns träd, grönska och en utformning som välkomnar cyklister och gående, även om lokal biltrafik till bostäderna förekommer. En ny länk föreslås, mellan Åbergsgatan och bron över Wrangelsgatan, för att bron över Wrangelsgatan ska knytas ihop med Järnvägsbron över Nissan till ett sammanhängande stråk med god orienterbarhet.

Förutsättningar för utveckling

- Ny länk för gång och cykel – mellan Åbergsgatan och befintlig cykelbro över Wrangelsgatan
- Samplaneras med klimatanpassning, skyfallshantering längs Åbergsgatan

Öst-västliga stråk



Namn

Norre Kattsstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

En länk i centrumets inre grönstruktur

Del av stråket används även av motortrafik

Riktlinjer för utveckling

Stråket kopplar ihop Norre Katts park med öster via ny bro över Nissan samt ny planskild passage under järnvägen vid Linnégatan. Stråket sammanfaller delvis med stadens inre grönstruktur och de gröna värdena ska förstärkas och utvecklas. Stråket är idealiskt för rekreativa promenader och lugna cykelresor inom centrum. Det touchar stadskärnan och kombinerar smidighet med intressanta miljöer. Motortrafik från öster leds mot Gamletulls parkeringshus.

Stråkets orienterbarhet för bilister respektive gång- och cyklister stärks genom att trygga och läsbara ytor skapas längs Linnégatan. Stråket för motortrafik kopplas upp mot Enslövsvägen, vilket kan ske på två sätt. Antingen via en fortsättning av Linnégatan eller via Muraregatan och Snickaregatan. Vad som är möjligt behöver studeras närmre. Det är tänkbart att motortrafiken och de oskyddade trafikanterna separeras på sträckan mellan Snickaregatan mot och förbi Enslövsvägen mot Nyhem.

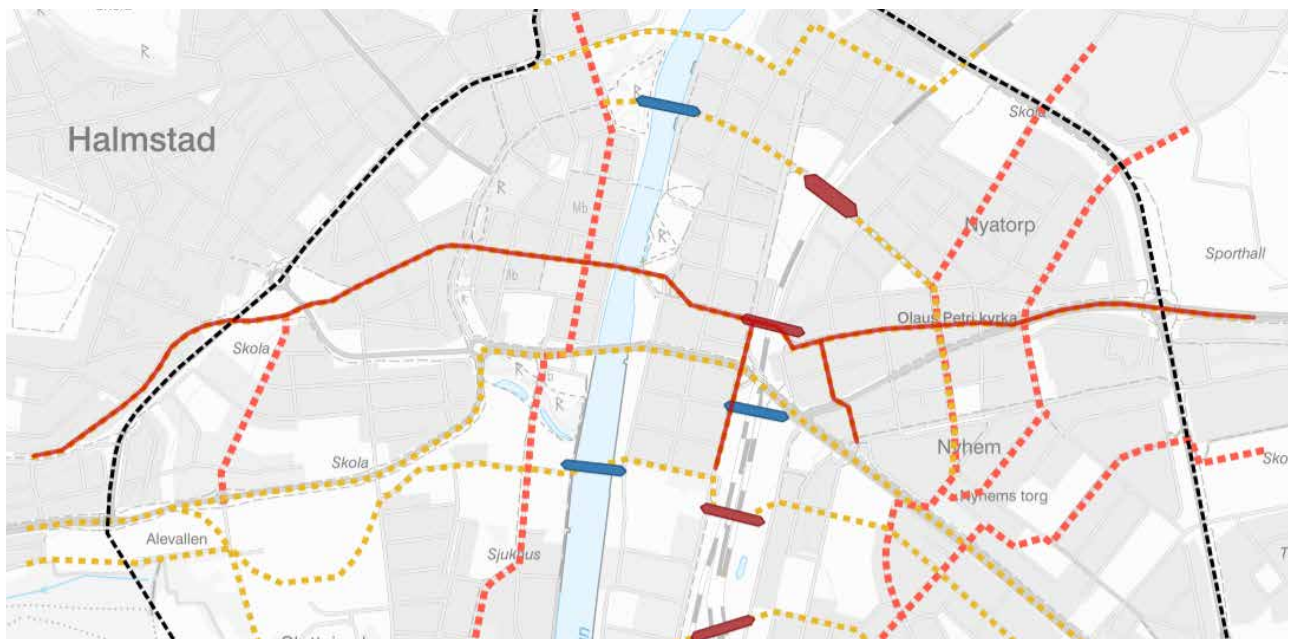
För de oskyddade trafikanterna stärks kopplingen öster om Enslövsvägen för att förbättra orienterbarheten mot Nyhem. På denna sida av vägen består Linnégatan idag av två körfält för motortrafik, med en tydlig separering i form av en grönyta som kan liknas vid en smal parkyta. Nu omvandlas ett av körfälten till yta för gång och cykel. Det återstående körfältet enkelriktas. I samband med denna utveckling

finns ambitionen att förstärka det gröna stråket mellan dagens körbanor och utöka samspelet med den intilliggande parken. Länken blir en del av centrums inre grönstruktur.

Förutsättningar för utveckling

- Ny koppling – gång- och cykelbro över Nissan
- Ny koppling – underfart under järnvägen för samtliga trafikslag längs Linnégatan
- Enkelriktning - del av Linnégatan mellan Enslösvägen och Järnvägsgatan
- Samplaneras med utveckling av inre grönstruktur på öster genom Nyhem

Öst-västliga stråk



Namn

Brostråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

Brostråket är det viktigaste stråket för stadsliv som går genom stadskärnan direkt till resecentrum. Resecentrum kopplas tydligt och självförklarande mot stadskärnan via Österskans och Fredsgatan. Österskans blir en orienterande punkt längs stråket och dess utformning knyter ihop Fredsgatan med stadskärnan. Läs mer om Österskans funktion i kapitel om Mötesplatser och Österskans.

Längs delar av stråket finns busstrafik, på vissa sträckor även bil. Alla trafikslag är välkomna, men fotgängaren är alltid i fokus. Stråket går via Brogatan, Österbro och vidare mot Fredsgatan. Vid Fredsgatan förgrenas stråket och kopplar mot resecentrum men också mot Nyhem och Öster via ny underfart under järnvägen.

Stråket kopplar ihop expansiva delar av staden mot stadskärnan. Det stadsmässiga och livliga är utgångspunkten, här är det tryggt året runt, dygnet runt. Avstånden känns korta, då delsträckorna är innehållsrika. Här finns inga tråkiga glapp i upplevelsen av staden. Gator som Repslagaregatan och Lokförraregatan har identifierats som viktiga för att nå Nyhem. Det naturliga gena flödet som finns redan idag längs dessa gator ska stärkas genom att ge mer utrymme till gående och cyklister.

I stråkets ytterkanter behöver tryggheten för gående förbättras. Vad som är möjligt behöver utredas. I stråkets västra del finns behov av att trygghetssäkra och stärka kopplingen förbi Timmermansleden och järnvägsleden. Detsamma är önskvärt i stråkets östra del vid Wrangelsgatan och Enslövsvägen nära Arenan. Befintliga gång- och cykeltunnlar behöver utvecklas.

Förutsättningar för utveckling

- Ny koppling – gång- och cykeltunnel vid Fredsgatan
- Utveckling av Österskans
- Busstrafiken tonas ned och flyttas delvis ut från Brogatan. Söderbro och ny gata på söder är en förutsättning
- Skapas mer utrymme för oskyddade trafikanter längs vissa gator

Öst-västliga stråk



Namn

Slottsstråket

Markanvändning

Stärkt stråk för kollektivtrafik och nedtonad barriäreffekt

Riktlinjer för utveckling

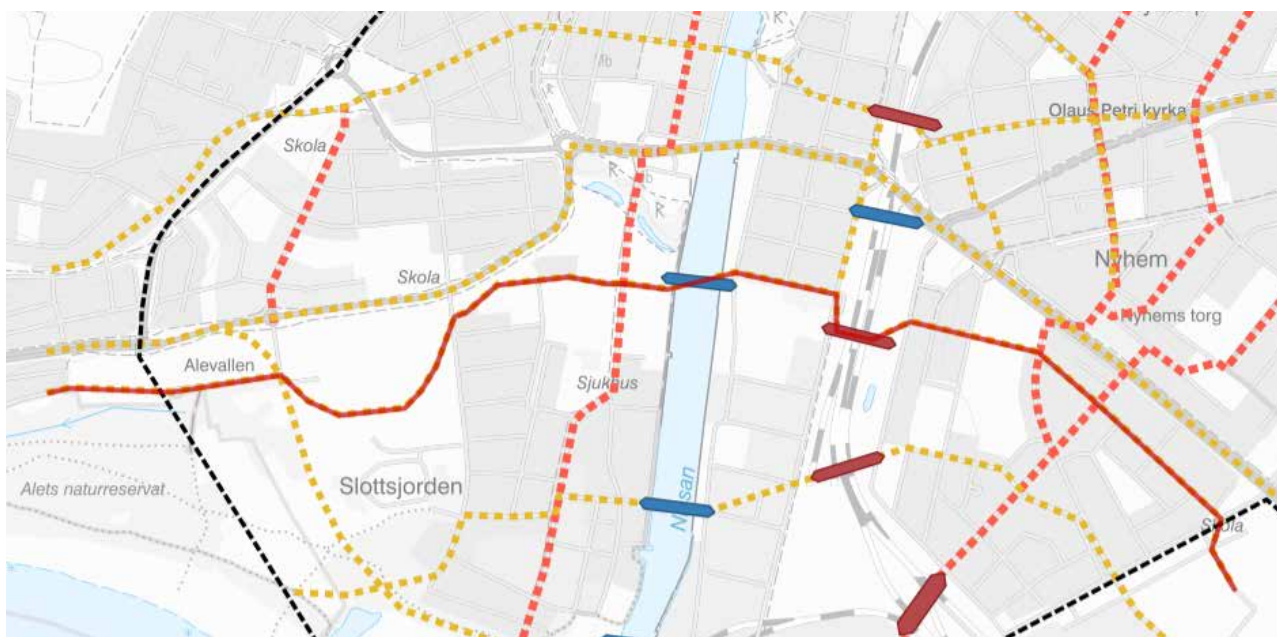
Stråk där det är strategiskt viktigt att minska barriärverkan för att skapa ett sammanhållet, läkt centrumområde. Pågående stadsutveckling gör det naturligt att flytta hela eller delar av busstrafiken från Brogatan till Slottsgatan. Slottsstråket blir en pulsåder för Halmstads busstrafik och kollektivtrafiken görs synlig och attraktiv. Busshållplatser som smälter väl in i utformning och rörelsemönster tillkommer och blir en viktig och naturlig del för att aktivera stråket med folkliv.

Slottsstråket är, och kommer fortsatt att vara, ett starkt rörelsestråk för alla trafikslag. Kollektivtrafiken är dock överordnad. Alla andra trafikslag är välkomna, men deras utrymme och framkomlighet anpassas till kollektivtrafikens behov. Detta stråk har under lång tid varit en pulsåder för biltrafik och därför kommer specifika insatser behöva göras för bilister ska uppmärksamma och förstå förändringen. Gaturummet utvecklas mot mer stadsmässigt i enlighet med livsrumsmodellen Detta beskrivs närmre i kapitel om Omvandlade gaturum och vägreservat. Läs mer om tankarna kring platsbildning för Kattegatt, Slottsplatsen, Nyhem i kapitel om Mötesplatser.

Förutsättningar för utveckling

- Ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder
- Busskörväg del av Slottsjordsvägen, Slottsgatan, Viktoriagatan samt del av Laholmsvägen.
- Platsbildning med hållplats och stärkt passage vid Slottet
- Platsbildning med hållplats och stärkt passage vid Nyhem

Öst-västliga stråk



Namn

Stationsstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

Stationsstråket är ett nytt stråk som knyter ihop stadens östra och västra stadsdelar, genom Söder, Stationsstaden och vidare mot Högscoleområdet. Stråket leder till, från och förbi resecentrum men knyter även ihop de gröna strukturerna. Stråket är en del av den inre grönstrukturen i den nära och täta staden och ambitionen är att gestalta bron med rekreativa och om möjligt gröna inslag för att stärka det gröna. På bro vid Stationsparken samsas snabba och gena cykelkopplingar med det gröna promenadstråket.

Genom en mindre komplettering av en gång- och cykellänk på Söder längs med Gula Briggens gata mot ny bro vid Stationsparken skapas en helhet. Denna länk skapar ett gent och attraktivt stråk för gående och cyklister. Stråket förgrenar sig och kopplar mot Slottsjordvägen men också mot Alet. Genom en mindre komplettering av gång- och cykeltväg via Gentoftevägen skapas helhet och stråket förstärks västerut. En gång- och cykeltväg öppnas upp för allmänheten mellan Kopparmöllevägen och Gentoftevägen.

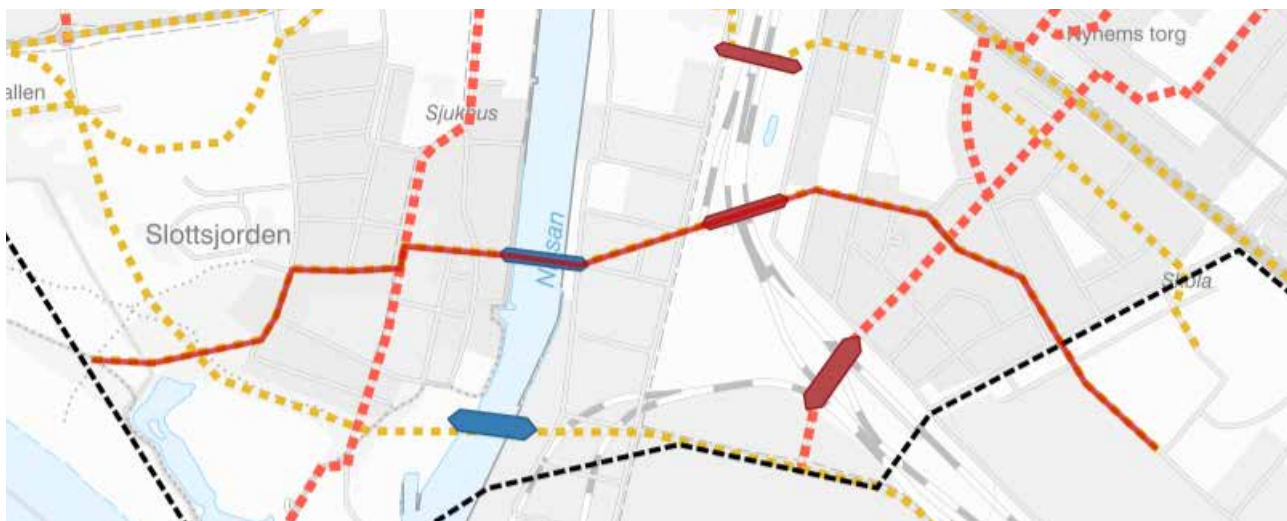
Stråket knyter samman centrums gröna ytor på båda sidor av Nissan; Stureparken, Studentparken, Stationsparken och Slottsparken. Önskan är att gångtrafiken leds genom Slottsparken och följer Vallgravsstråket ner till Nissan på den västra sidan.

Stråket går igenom områden där det planeras för utveckling. Därför är det extra viktigt med helhetssyn. Stråket behöver beaktas och förbättras i alla projekt och detaljplaner längs vägen. Många pusselbitar behövs för att färdigställa Stationsstråket.

Förutsättningar för utveckling

- Ny koppling – bro vid Stationsparken
- Ny koppling – järnvägsunderfart med perronganslutningar
- Utrymme för gång- och cykeltrafik längs Gula Briggens gata
- Utrymme för gång- och cykeltrafik längs genom Sturegymnasiet, Sturegatan och Hertig Knutsgatan
- Stärkt koppling förbi slottet, kräver dialog med fastighetsägare
- Stärkt koppling via Gentoftvägen, hänsyn måste tas till Alevallen

Öst-västliga stråk



Namn

Sjömansstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister

Riktlinjer för utveckling

Detta stråk är i stora delar ett nytt stråk. Behov att korsa barriärer uppstår i takt med att staden utvecklas söderut. För att helt fastslå utformning och läge behövs fördjupade studier. På den västra sidan behöver planeringen takta med klimatanpassningsåtgärder och ny väg. På den östra sidan behöver planering takta med stadsutvecklingstankarna för Stationsstaden och Tullkammarkajen. Stråket går från kust till kust upp genom centrumets lite mer urbana delar. För att stråket ska vara möjligt att genomföra behövs ny förbindelse över eller under järnvägen samt en bro över Nissan.

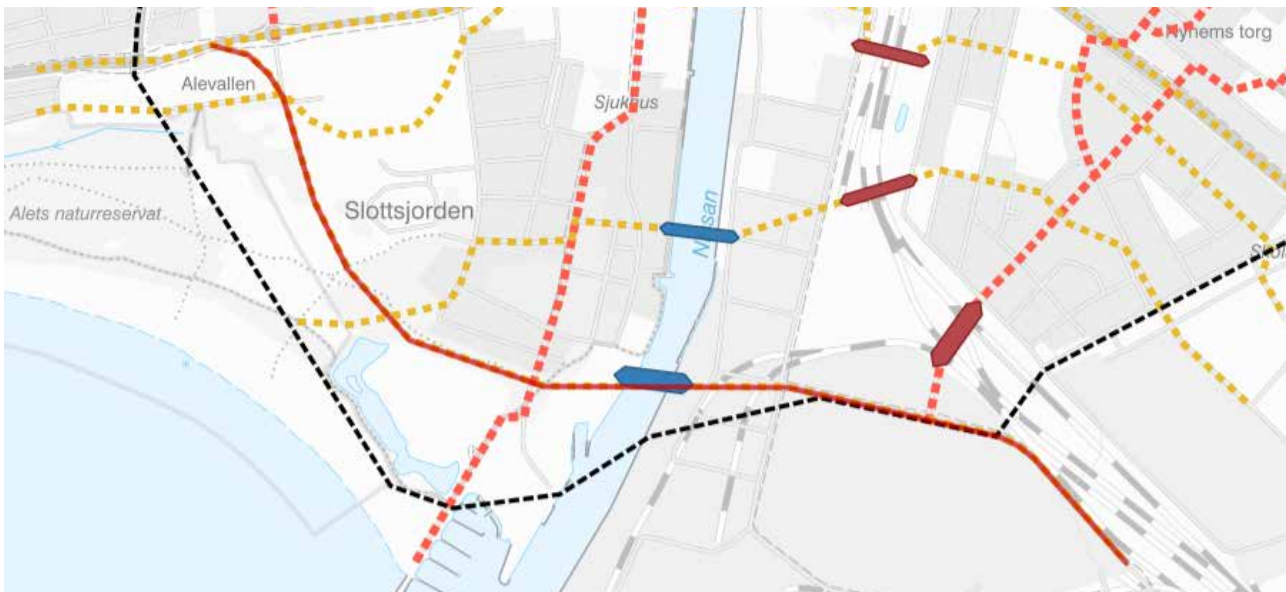
Stråket används för att nå stränderna både öster och väster om Nissan både genom promenader och genom gen cykling från olika stadsdelar. Stråket ska skapa en naturlig koppling mellan stadsdelarna och strandmiljöerna och koppla till Nissan.

Inom bostadsområdena både öster och väster om Nissan behövs åtgärder längs bostadsgator göra stråket mer gångvänligt och orienterbart.

Förutsättningar för utveckling

- Ny koppling över Nissan – bro vid Marinstugan
- Ny koppling förbi järnvägen – passagevid Båtsmansgatan
- Förlängning av stråket österut i Pilefeltsgatans förlängning, hanteras i den fördjupade översiktsplanen för Larsfrid och Vilhelmsfelt.
- Utformning och exakt läge hanteras inom utvecklingsprojekten Tullkammarkajen och Stationsstaden.
- Samplanering med klimatskydd och ny gata på Söder

Öst-västliga stråk



Namn

Söderstråket

Markanvändning

Stråk för alla trafikslag, prioritet bil

Riktlinjer för utveckling

Nytt stråk i staden med fokus på biltrafik. Stråket skapar möjligheter att omfördela motortrafik och möjliggör stadsutveckling i centrum. Stråket leds via ny gata på Söder över Nissan med hjälp av Söderbro för att fortsätta mot Stålverksgatan och Södra Infarten.

Motortrafiken är påtaglig men utrymmet är så pass generöst att det inte känns påträngande. Tung trafik ska undvikas. Längs stråket föreslås motortrafik och gång- och cykeltrafik delvis dela på sig väster om Nissan. Cykeltrafik föreslås gena via Amiralsgatan. Personbilstrafiken kopplar i väster upp mot Slottsjordvägen och järnvägsleden via en förstärkt koppling. I öster kopplar stråket mot Stålverksgatan. Lokal motortrafik fördelas mot Stationsgatan och Margaretagatan medan trafik som inte har centrum som målpunkt fortsätter mot Södra infarten. Ny gata på Söder samplaneras med klimatskydd och ny Söderbro. I anslutning till klimatskydd väster om Nissan skapas nya gröna gångvägar.

Läs mer om framtida bro under avsnitt Söderbro. Läs mer om vägreservat för gata på Söder i kapitel och Omvandlade gaturum och Vägreservat. Här beskrivs utgångspunkter för fortsatt planering enligt beslut i KS 210316 §64.

Förutsättningar för utveckling

- Ny bro över Nissan Söderbro med tillhörande gata på Söder
- Anpassning för ny länk vid vägens anslutningspunkter
- Stråket samplaneras med klimatskydd

Bro



Namn

Bro vid Norre Katts park

Markanvändning

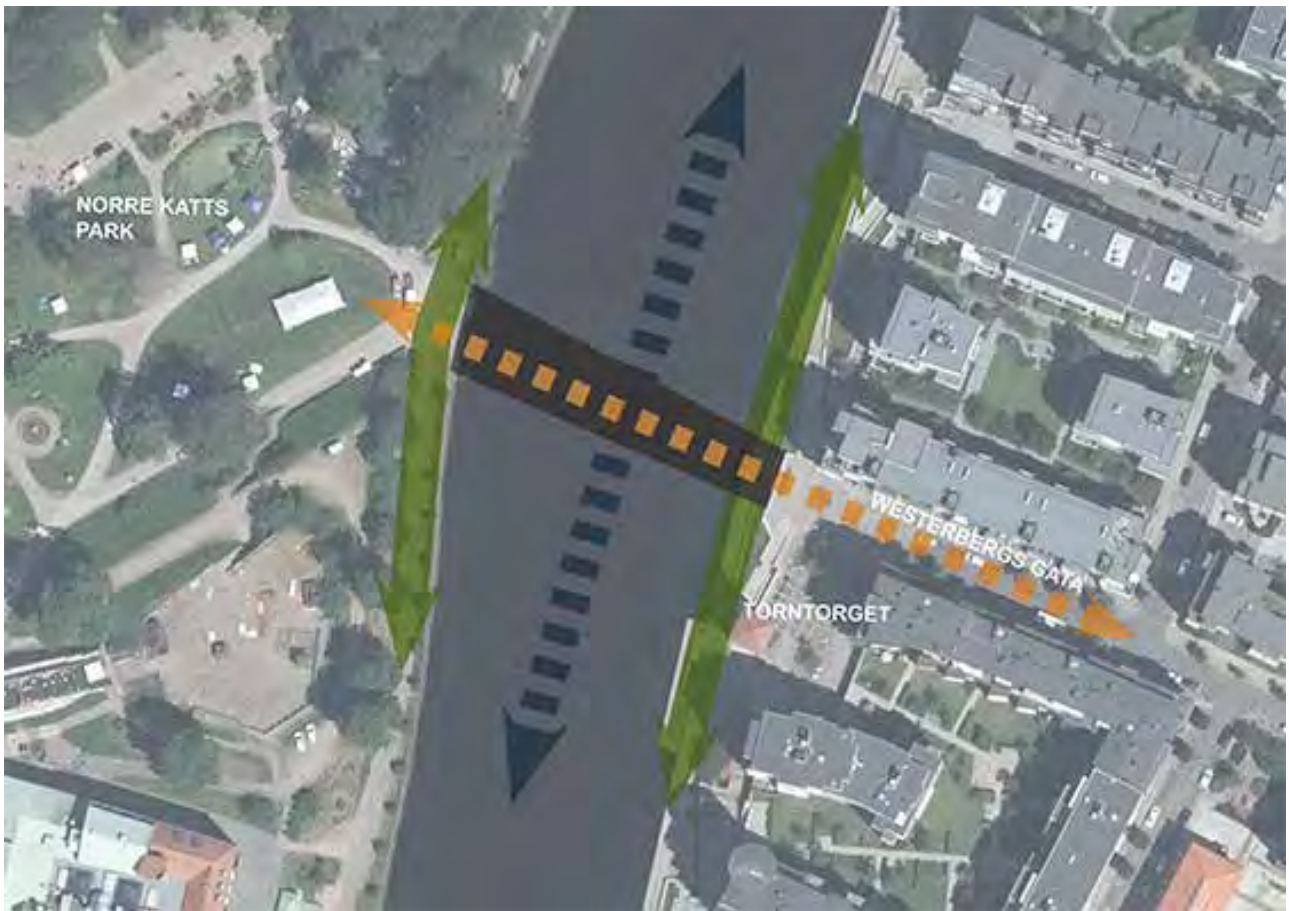
Bro för gångtrafik och cykeltrafik

Riktlinjer för utveckling

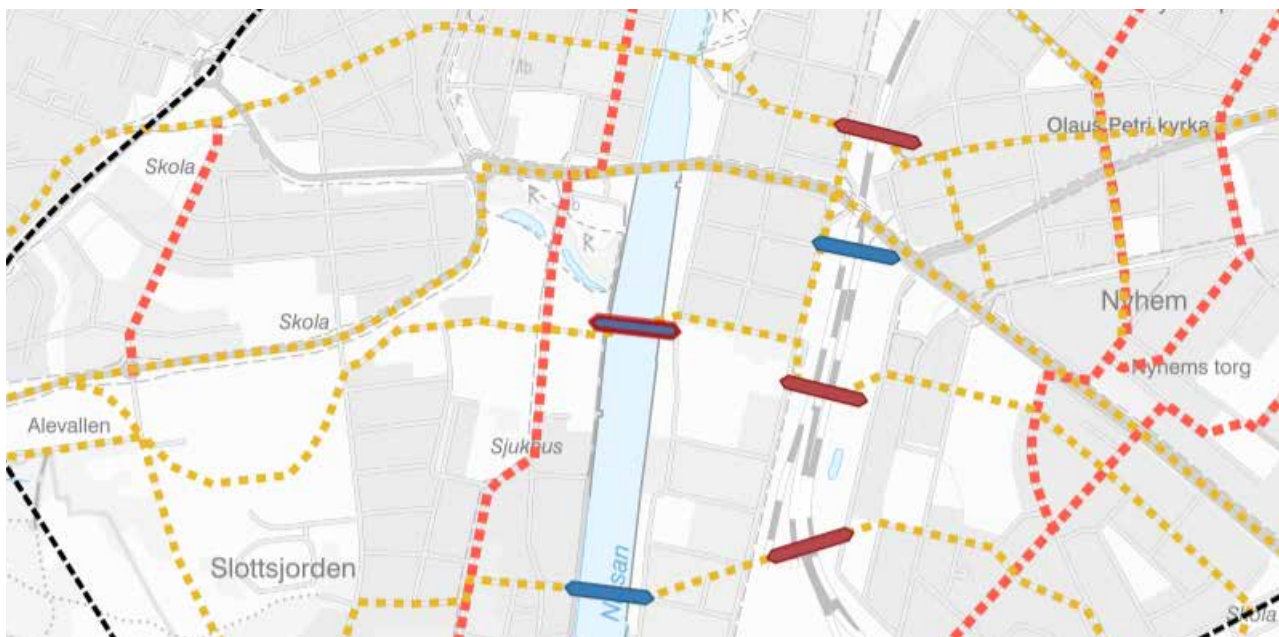
Del av Norre Kattstråket. Koppling mellan Norre Katts park och Torntorget för vidare färd österut, via Linnégatan. Läs mer om Norre Kattstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Bro vid Norre Katts park tar fotgängare och cyklister på gåendes villkor över Nissan. Brons utformning anpassas till såväl den lummiga parken som det stensatta torget och upplevs som en förlängning av parkens stigar och cykelvägar.

Fortsatt ska Kulturstråk Nissan hållas sammanhängande. På den östra sidan ska bron ansluta till Torntorget. Möjligheten att passera under bron nära Nissan ska studeras i kommande planeringsskeden. På den västra sidan ska bron ansluta till promenadstråket längs Nissan. Mitt på Nissan och mitt på bron tillåter höjden lägre båtar att passera.



Bro



Namn

Bro vid Stationsparken

Markanvändning

Bro för gång- och cykeltrafik

Riktlinjer för utveckling

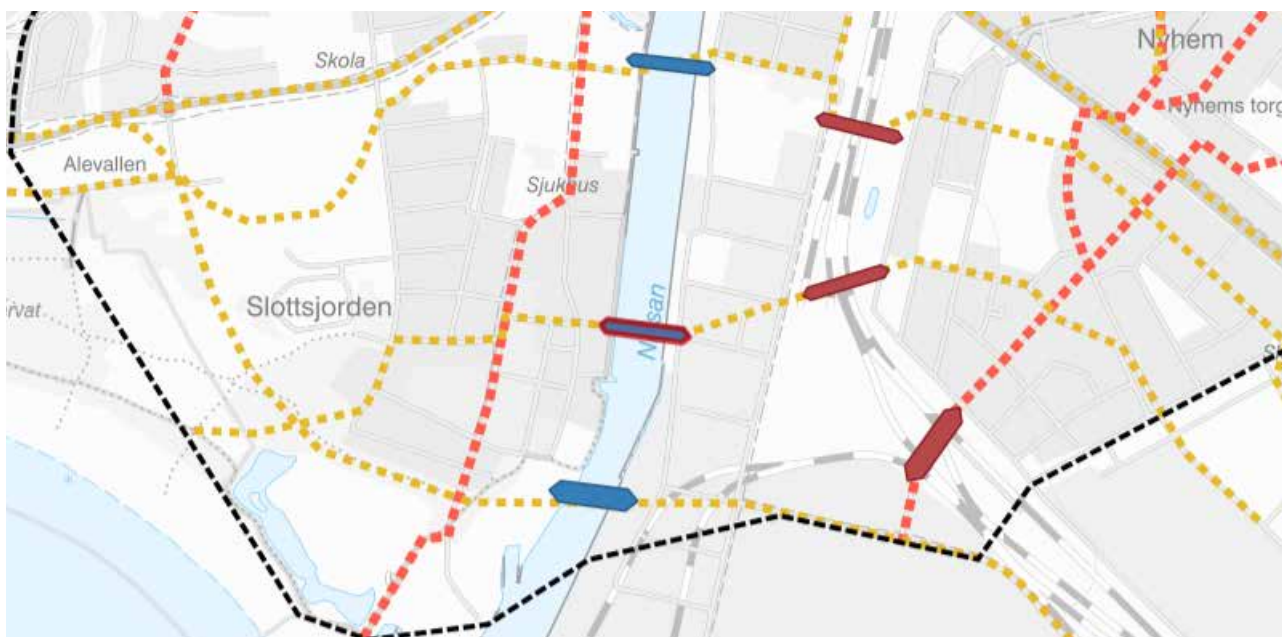
Del av Stationsstråket. Läs mer om Stationsstråkets funktion i kapitlet om Stråk. Ny bro avlastar befintlig Slottsbro från gång- och cykeltrafik och därmed görs bedömningen att Slottsbron inte behöver breddas.

Bro vid Stationsparken ska vara väl tilltagen, det är lika mycket en plats som en bro. På bron finns utrymme för såväl snabb cykeltrafik mot resecentrum som rekreativa promenader. Stationsbron är en del av centrumets inre grönstruktur och bron ska utformas som en del av detta med rekreativa och gröna inslag. Den fortsatta planeringen ska möjliggöra för angöring med turistbåt via bron eller i anslutning till densamma.

Kulturstråk Nissan passerar innanför klimatskyddet (streckad linje) för att inte inkräkta på de oskyddade trafikanternas framkomlighet. Bron anläggs med samma höjd över Nissan som Slottsbron. Lägre båtar kan passera men bron är inte öppningsbar. Gränsen för mastade fartyg flyttas därmed från Slottsbron cirka 300 meter söderut.



Bro



Namn

Bro vid Marinstugan

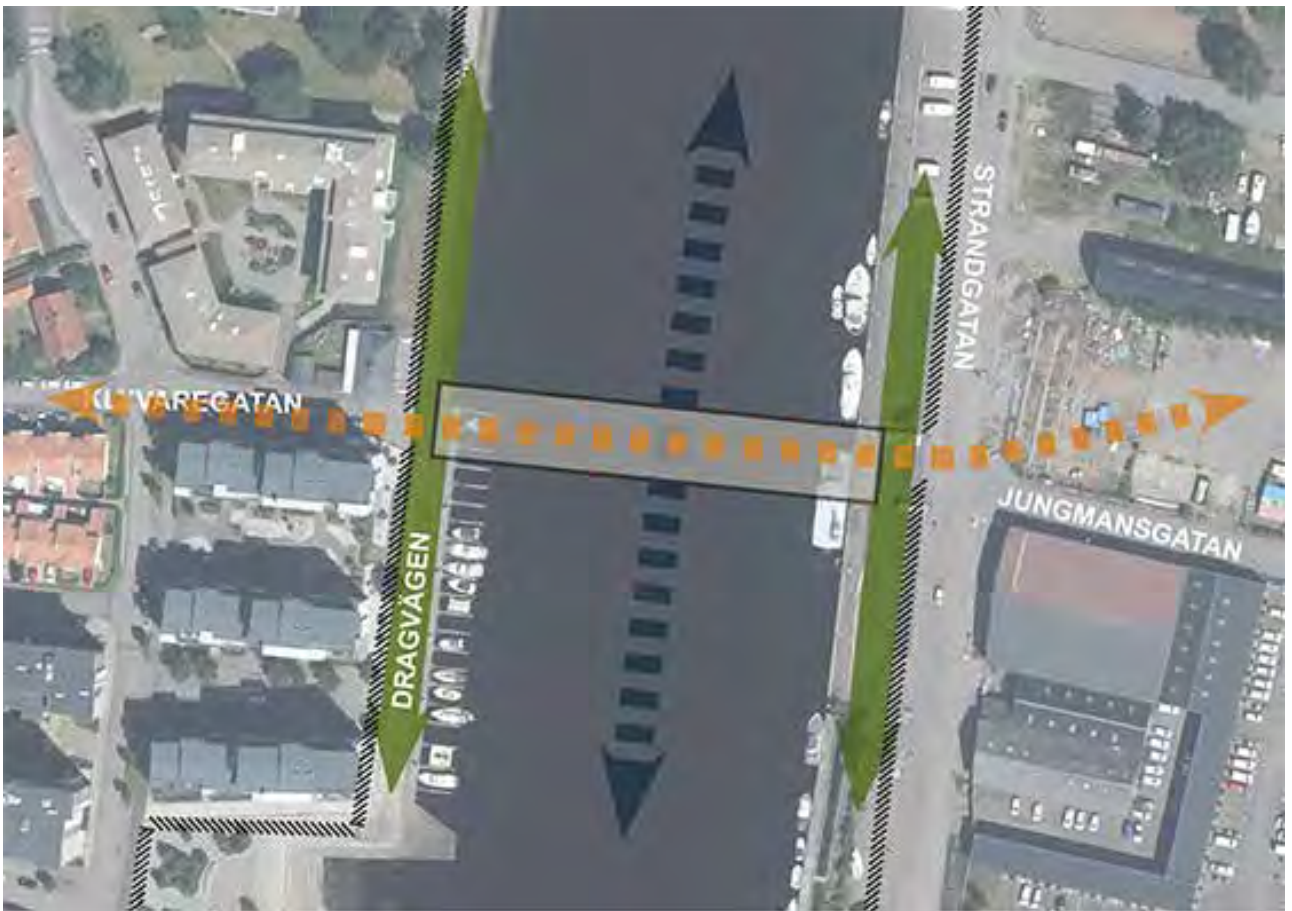
Markanvändning

Bro för gång- och cykeltrafik

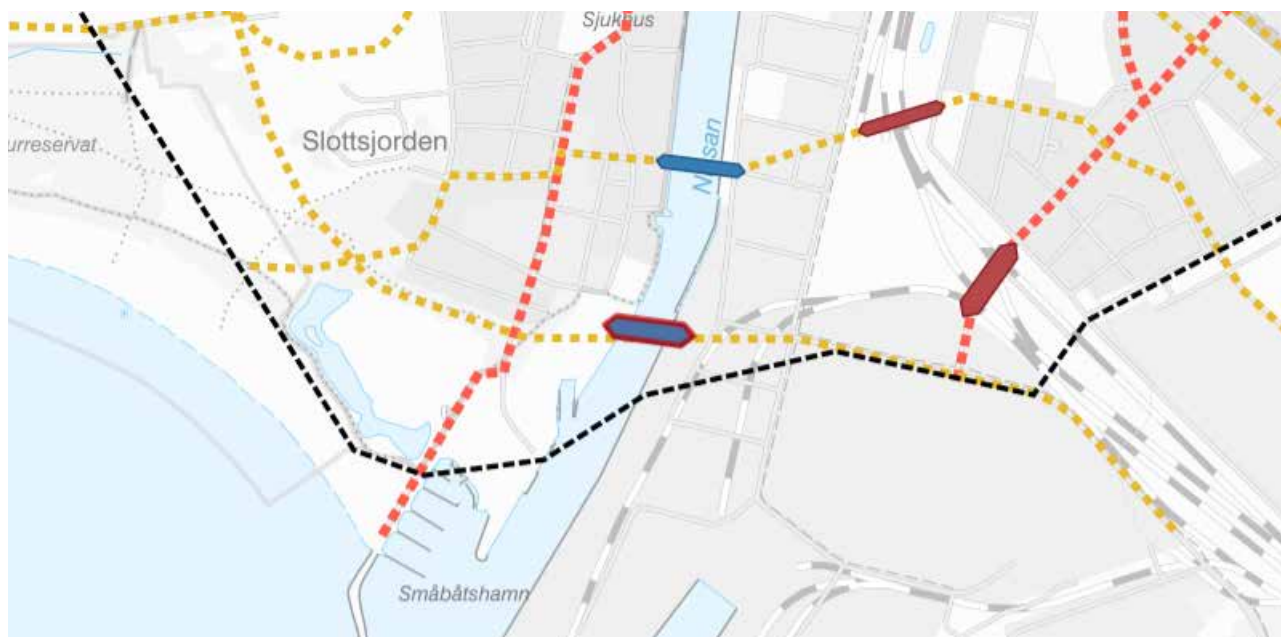
Riktlinjer för utveckling

Del av Sjömansstråket. Ny koppling mellan väster och öster som del av strukturerna kring Tullkamarkajen och resecentrum. Bron dimensioneras för de gående men cyklister är välkomna. Läs mer om Sjömansstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Ansluter till Kulturstråk Nissan. Bron är översvämningsbar och klimatskydd (streckad linje) placeras utanför anslutningen. Höjden mitt på bron möjliggör för lägre båtar att passera. Eventuell öppningsbarhet av bron ska utredas och samspela med öppningsbarheten på Söderbro.



Bro



Namn

Bro i söder

Markanvändning

Bro för alla trafikant, prioritet bil

Riktlinjer för utveckling

Bron över Nissan är en del av Söderstråket. Bron skapar en ny central koppling i staden för alla trafikslag. Bron ger utblickar över hamn, hav och stad. Läs mer om Söderstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Bro i söder ska vara ett attraktivt alternativ för bilister och även för cyklister som ska ta sig förbi stadskärnan. Bron ska erbjuda personbilister bättre framkomlighet än Slottsbron. Bron är avsedd för personbilstrafik och är en lokal länk. Genomfartstrafik och tung trafik ska undvikas. Läs mer om vägreservatet för framtida bro med tillhörande gata på Söder under avsnitt och Vägreservat och Omvandlade gaturum. Här beskrivs utgångspunkter för fortsatt planering enligt beslut i KS 210316 §64.



Bro



Namn

Perronganslutning resecentrum norra

Markanvändning

Gångbro med perronganslutningar

Riktlinjer för utveckling

Bro för gångtrafikanter och del av kollektivtrafiksystemet. Bron med perronganslutningar skapar bra bytesmöjligheter för kollektivtrafikresenärer. Bron utformas inte för cykeltrafik utan passerande cyklister hänvisas till befintlig cykelbana längs med Laholmsvägen.

Bron är en integrerad del av resecentrum och detaljplaneras inom ramen för Stationsstaden. Bron kombinerar komfort för resenären med en arkitektur som drar blickar till sig. Utformningen tillåter siktlinjer som slussar och orienterar nya besökare mot stadskärnan. Flödet blir lätt, logiskt och visuellt läsbart via gångbron över Laholmsvägen med direkt koppling mot Fredsgatan.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket och Region Halland.

Underfart



Namn

Linnégatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för samtliga trafikslag

Riktlinjer för utveckling

Underfarten är en del av Norre Kattstråket. Läs mer om Norre kattstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Underfart för alla trafikslag. Linnégatan övergår från gata till vägtråg för att åter bli gata. Med sitt centrala läge blir underfarten också en port. Underfarten utformas med generösa mynningar. På den södra sidan utformas tråget med mur och på den norra sidan ansluter slänter, trappor och växtlighet som skapar luft och rymd i tunneln.

Bredden i tunneln dimensioneras för två körfält för motortrafik samt gång- och cykelbana på båda sidor. Räddningstjänstens fordon är dimensionerande och i tidig skiss har behov av bredd identifierats till 15 meter. Nässjögatan stängs mot Linnégatan. På den norra sidan ansluts intilliggande kvartersmark och park med trappor och slänter. Hela sträckan mellan Gametullsgatan och Bryngelshusgatan berörs av vägtrågets förändrade höjder. Från Linnégatan ska bilister enkelt hitta till Gamletullsgaraget där de tryggt kan lämna bilen för fortsatt färd till fots in i stadskärnan.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket.



Underfart



Namn

Fredsgatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för gång och cykel

Riktlinjer för utveckling

Del av Brostråket. Läs mer om Brostråkets funktion i kapitlet om Stråk.

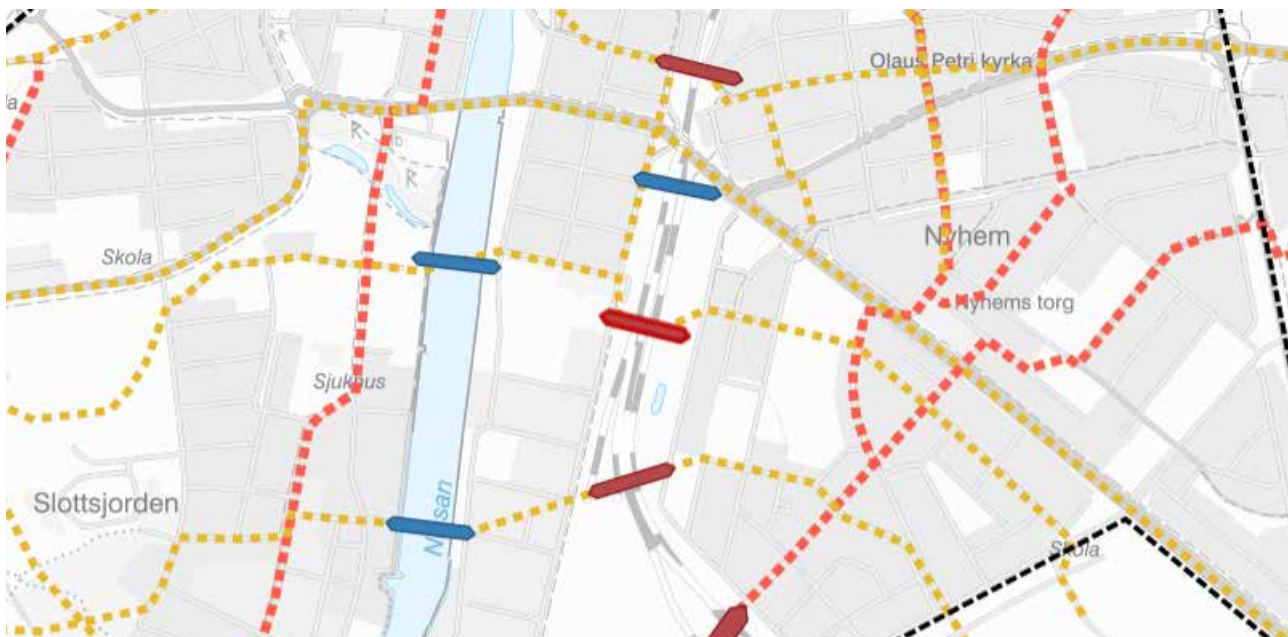
Tunneln under järnvägen är en port till stadskärnan som är trygg, aktiv och attraktiv året runt, dygnet runt. Kopplingen binder samman staden. Underfarten är väl tilltagen och miljön kring trappor och ramper är luftig, bred och inbjudande. Tillkommande bebyggelse på platsen ska utredas för att skapa fler ögon på platsen.

Exakt utformning specificeras i detaljplan som tas fram inom ramen för Stationsstaden. Då kopplingen är en av de viktigaste länkarna för gång- och cykeltrafik i hela Halmstad ska sikt, trafiksäkerhet och upplevdtrygghet väga tungt i den fortsatta planeringen. Tunneln ska få ta sin plats. Anslutningarna i båda ändar görs så smidiga som möjligt och ledningen genom tunneln ska vara tydlig.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket.

Underfart



Namn

Perronganslutning resecentrum södra

Markanvändning

Underfart för gång och cykel med perronganslutningar

Riktlinjer för utveckling

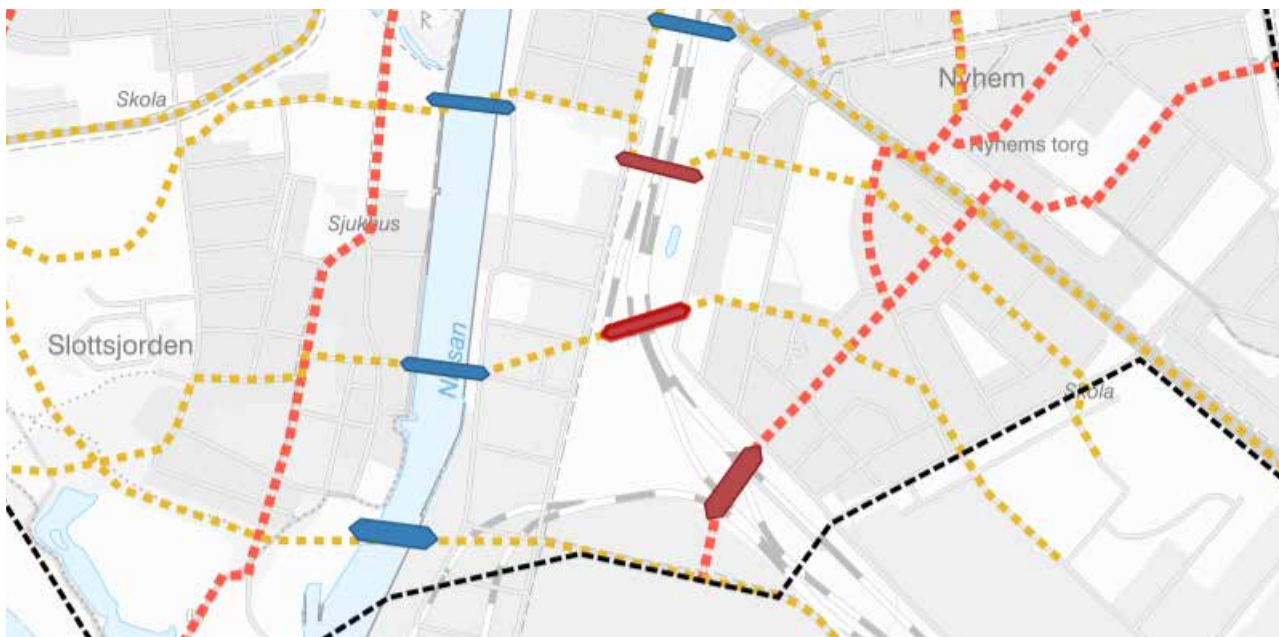
En integrerad del av resecentrum, samtidigt som kopplingen är en del av Stationsstråket. Läs mer om Stationsstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Bredgatans passage under järnvägen är en central länk i transportsystemet. En utmaning är att göra underfarten trygg och tillgänglig för fotgängare och tågresenärer, men samtidigt tillåta relativt snabb cykeltrafik igenom. Utformning specificeras i detaljplan som tas fram inom ramen för stationsstaden. Tunneln ska få ta sin plats, även om anslutningarna måste krökas för att få plats och omvägar är oundvikliga. Anslutningarna i båda ändar görs så smidiga som möjligt och visuell ledningen genom underfarten tydlig. Tillkommande bebyggelse på platsen ska utredas för att skapa fler ögon på platsen.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket och Region Halland.

Underfart



Namn

Båtsmansgatan förbi järnvägen

Markanvändning

Gång- och cykelpassage förbi järnvägen

Riktlinjer för utveckling

Ny koppling förbi järnvägen mellan Stationsstaden/Tullkammarkajen och Sture/Högskolan/kommande exploatering Larsfrid. Kopplingen är en del av Sjömansstråket. Läs mer om Sjömansstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

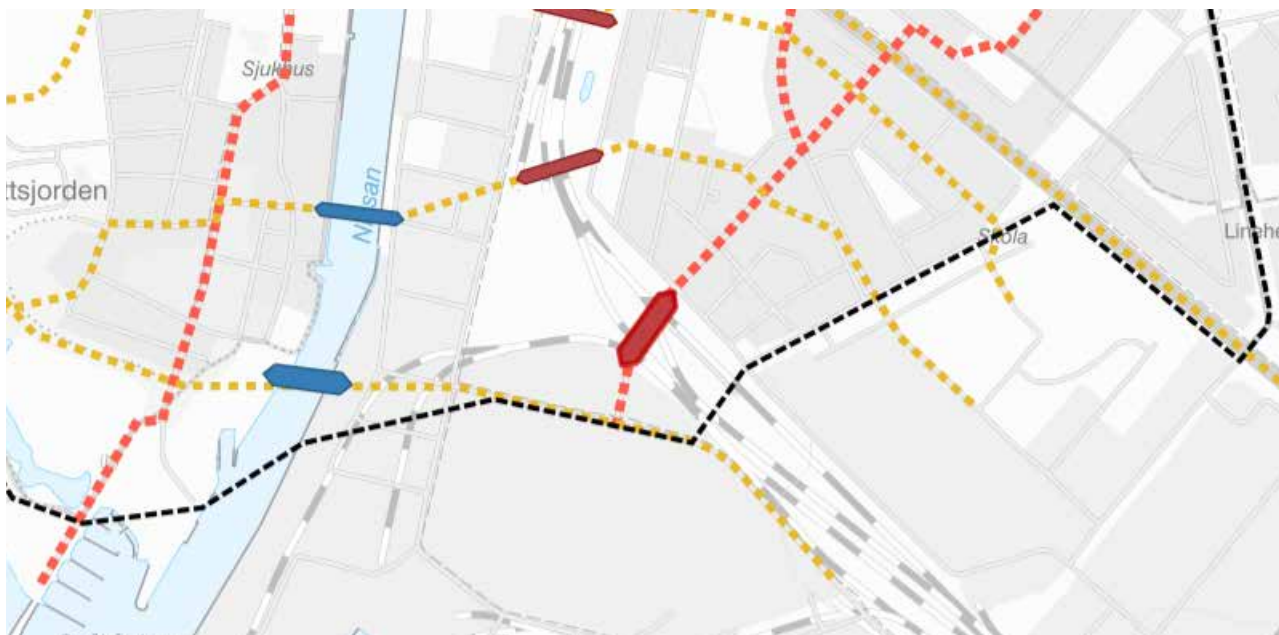
Kopplingsbehovet har identifierats då staden växer söderut. Passagen planeras som tunnel men kan alternativt utformas som bro. Järnvägens funktion väger tungt och kommer att sätta krav på kommande utformning. Kopplingen måste utformas med stor omsorg, så att den blir ett tryggt, välanvänt och attraktivt alternativ.

Troligtvis ligger denna investering långt fram i tiden. Utformning specificeras i senare skede och behöver samspela med utvecklingstankarna för områden som Stationsstaden, Tullkammarkajen och Larsfrid.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket

Underfart



Namn

Margaretagatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för samtliga trafikslag

Riktlinjer för utveckling

Underfart för alla trafikslag. Del av Pilefeltsstråket och lokal länk som skapar närhet och knyter samman stadsdelar. Motortrafiken leds mot Knäredsgatan och skapar möjlighet att renodla Margaretagatans karaktär, norr om järnvägen, till en villagata. Tung trafik ska undvikas, den hänvisas istället till Södra Infarten. Underfarten avlastar, tillsammans med Söderbro och ny gata på Söder, Laholmsvägen och skapar en alternativ väg mellan väster och resecentrum. Läs mer om Pilefeltsstråket funktion i kapitlet om Stråk.

Bolmensgatan – Kristian IV:s väg utformas som ett öppet vägtråg, med lutningar som bjuder in åt norr och en mur åt söder. Befintlig Hemfeldtsgatan – Knäredsgatan övergår till lokal kvartersgata. Margaretagatan stängs för genomfartstrafik men fortsatt ska det vara möjligt att passera för gång- och cykeltrafik.

För att ytterligare stärka området och koppla ihop Tullkammarkajen och Stationsstaden söder om järnvägen med staden kan kopplingen mot underfarten vid Margaretagatan stärkas. Detta görs genom ny gata som leder förbi Stationsgatan mot underfarten. Denna nya gata skapar närhet i ett område som kommer att utvecklas kraftigt framöver.

Fortsatt utredning behövs och vad som är möjligt att åstadkomma måste studeras närmre. Skissförslaget i detta planförslag utgör utgångspunkt för den fortsatta utredningen. Räddningstjänstens framkomlighet behöver vägas in i den fortsatta planeringen och så även frågor om ledningsnät.

Förutsättningar för utveckling

- Förutsätter att ”Skånespåret” tas ur bruk
- Samplanering med Trafikverket där olika alternativ för att ersätta befintlig korsning av järnvägen i plan behöver utredas, framtagna skisser är ett alternativ.
- Dialog med ledningsägare
- Dialog med räddningstjänsten



Omvandlade gaturum och vägreservat

I ett gaturum, från fasad till fasad, finns en begränsad yta att disponera. Vad gaturummet ska användas till och av vem behöver specificeras och styras. Längs centrums gator ska flera olika trafikslag samsas, samtidigt som gatan är en del av det offentliga rummet. Planering måste ske utifrån en helhet, där alla transportslag samverkar. I centrum ger trafikens närvaro ögon på platsen, vilket är en styrka för upplevelsen av trygghet. När trafikmängderna blir för stora och hastigheterna för höga svänger pendeln och ger negativ påverkan på upplevelsen.

I en växande stad behöver också vägnätet utvecklas och anpassas till de nya förutsättningarna. Utifrån de ambitioner som finns för centrums utveckling, där miljöerna i anslutning till stadskärnan ska utvecklas behöver vägkapacitet tillföras och barriärer överbryggas. Centrala länkar ska avlastas för att möjliggöra en högre prioritering av de hållbara och yteffektiva trafikslagen.



Fotograf Johan Adermalm

Gaturummets karaktär och funktion ska samspela

På sina ställen behöver trafiklederna kunna ta stora mängder av motortrafik. På andra ställen bör trafiklederna tonas ned för att anpassas till dess urbana kontext. Det finns behov av att tydliggöra funktion, att våga tänka nytt och omgestalta vissa gaturum i centrum för att göra miljön trevlig att vistas i.

För att tydliggöra sambandet mellan funktion, karaktär och utformning arbetar Halmstads kommun efter Livsrumsmodellen. Livsrumsmodellen hjälper oss att tydliggöra vilka länkar som de större trafikflödena ska styras mot och var de oskyddade trafikanterna ska få ta mer av platsen. Modellen beskriver också transportsystemet som en helhet, systemperspektiv är en förutsättning för trafikplanering.



I Halmstads Plan för transportsystemet redovisas framtida gatunät i staden med hjälp av livsrumsmodellen som tydliggör systemtänket, länkarnas funktion och helheten. Karaktären på gatan ska samspela med funktionen. När centrum utvecklas behöver utformningen av vissa gator anpassas.



Livsrumsmodellen framtid

— Transportrum

— Integrerat transportrum

— Mjuktrafikrum

— Integrerat frirum

— Frirum

— Bussgata

▣ Planområde

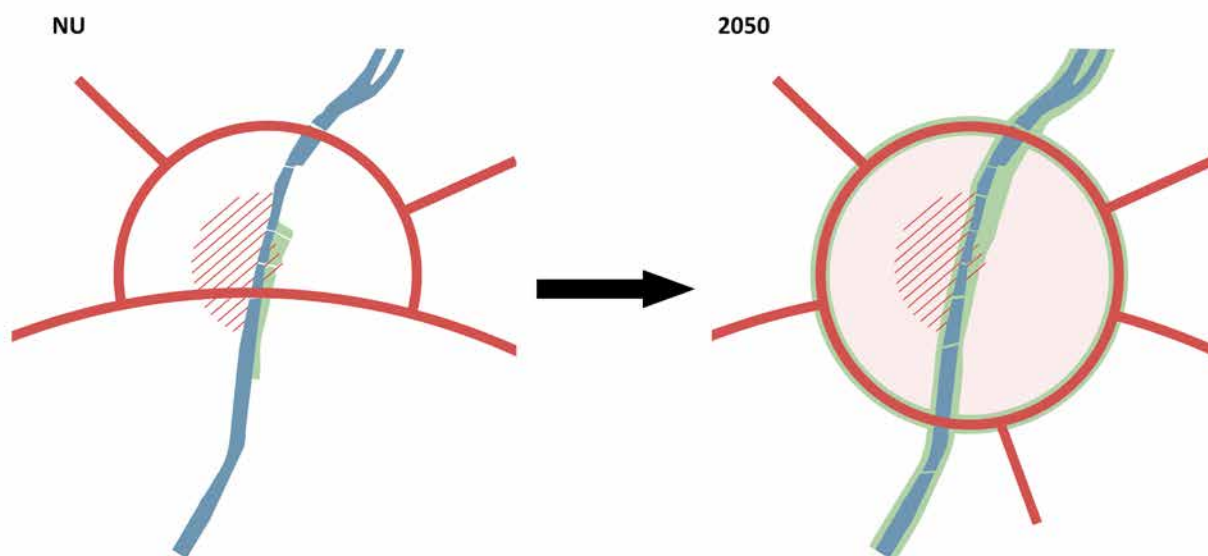
I Plan för transportsystemet visas helheten, samtliga länkar där förändringar föreslås. I detta planförslag redovisas enbart de länkar där omvandlingen bedöms vara av större karaktär och som är en del av stadsutvecklingen;

Timmermansleden
Slottsjordsvägen
Laholmsvägen
Hamngatan
Stationsgatan

Linnégatan
Åbergsgatan-Trollsländevägen
Bolmensgatan
Kristian IV:s väg
Gata på Söder

Trafikflöden

Dagens starkaste motortrafikflöden går runt centrum i en nordlig båge men också rakt igenom. Vägen rakt igenom stadskärnan och centrum begränsar möjligheterna att skapa det större sammanhållna centrum som en växande stad behöver.



Mot 2050 ser vi att vår trafikerade båge är kompletterad med ytterligare en gata. En ny bro skapar en ny saknad länk. Den ger spridningsmöjligheter och kan avlasta centrum, en krans skapas. En krans som kan fördela trafikflöden till, från och igenom centrum vilket öppnar upp för stadsutveckling inom ringen.

Central länk som möjliggör

För centrum finns ett utpekad vägreservat och mark avsätts här för att i framtiden kunna bygga en gata på Söder med tillhörande bro över Nissan. Denna länk kommer i framtiden ha en central funktion i systemet. För att ta tillvara på den avlastande effekt som denna länk kan ge de centrala delarna av Halmstad är det viktigt att styra den vägkapacitet som frigörs. Vägkapaciteten som frigörs på Slottsgatan/Laholmsvägen ska där användas för att ge plats åt och framkomlighet för busstrafiken med syfte att skapa en mycket konkurrenskraftig busstrafik. Ny gata i reservatet ger möjlighet till stadsutveckling och att koppla stadskärnan närmre slottet.

Vägreservatet löper genom områden med höga naturvärden och dockar an mot uppskattade vistelse- och boendemiljöer. Dessutom är området ett av de mest problematiska områdena sett till kommande klimatförändringar i centrum. Detta sammantaget ställer höga krav på nästa planeringsskede och det finns många parametrar att ta hänsyn till.

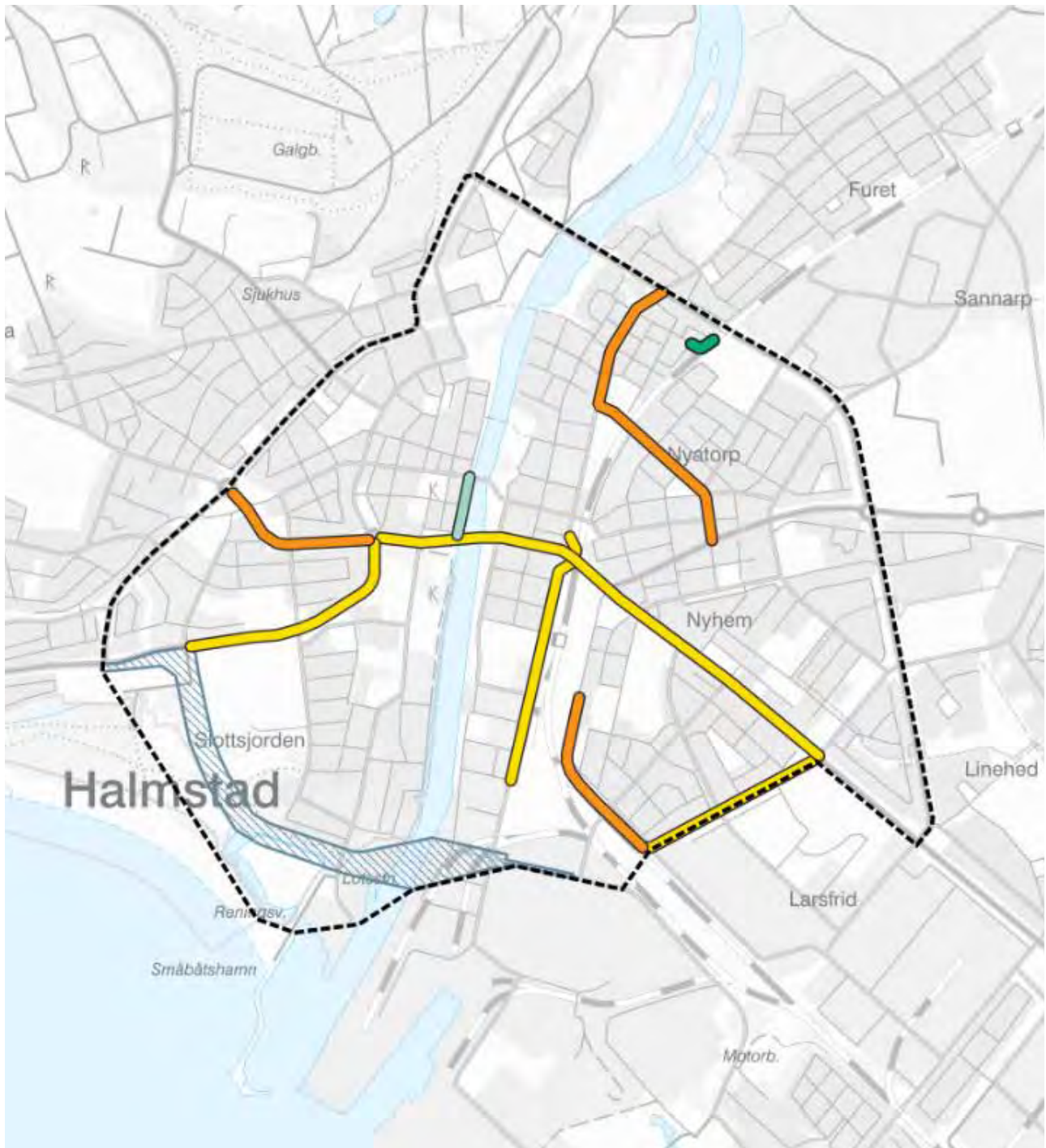
Planeringsinriktningar

- I och genom centrum behöver de hållbara och yteffektiva transportslagen ges framkomlighet och få ta plats i gaturummen.
- Gatans utformning ska tydligt signalera önskvärd hastighet och vilket färdstätt som har prioritet framför något annat.
- Tydliggör sambandet mellan funktion, karaktär och utformning av gata.
- För att fler ska välja gång, cykel och kollektivtrafik behöver dessa resalternativ stärkas genom att ges plats i gaturummet och skapa gena stråk med hög framkomlighet.
- Gaturummet ska vara trafiksäkert, tryggt och tillgängligt.
- Planera för den allt större staden och tydliggör vägnätets funktion och karaktär.
- All planering stödjer minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Styr biltrafik mot det övergripande huvudvägnätet som erbjuder god framkomlighet.
- Planera med flexibilitet och avsätt yta för att möta framtiden.

Underlagsmaterial/läs mer





Plan för transportsystemet, samrådsversion, 2021.

Visa gaturum och vägreservat i kartan

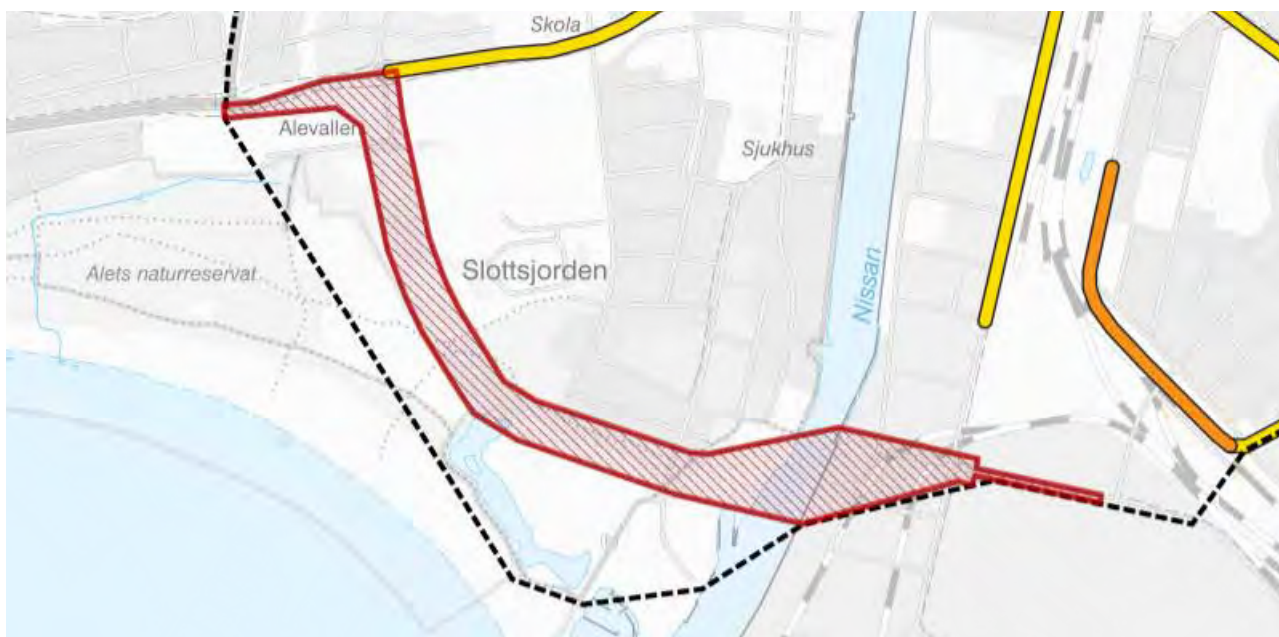


 Vägreservat

Gaturum förändring

-  Integrerat transportrum
-  Mjuktrafikrum
-  Integrerat frium
-  Frium

Vägreservat



Markanvändning

Mark som reserveras för framtida väg. Syftet är att spara marken för framtida behov och därför tillåts ingen ny bebyggelse inom området. Innefattar bilväg och vissa sektioner inkluderar även cykelväg. Utbyggnad sker inom eller efter planperioden. Gatans funktion i nätet beskrivs under kapitel Gaturum och kopplingar där denna länk är klickbar.

Riktlinjer för utveckling

Mark som reserveras för framtida väg. Marken sparas för framtida behov och ingen ny bebyggelse tillåts inom området. Vägreservat för integrerat transportrum enligt livsrumsmodellen. Innefattar bilväg och vissa sektioner inkluderar även cykelväg. Gatan är en del av Söderstråket. Vägreservatet är utpekad för ny väg samt bro över Nissan. I anslutning till detta vägreservat finns även reservat för klimatanpassningsåtgärder – vilka fortsättningsvis ska planeras tillsammans. Utbyggnad sker inom eller efter planperioden.

Syftet med reservatet är att möjliggöra för en ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan. Gata och bro är en förutsättning för att minska barriärverkan av Laholmsvägen genom centrum och möjliggör utveckling av miljöerna runt Slottet och busstrafiken längs med Laholmsvägen och vidare mot Slottjordsvägen. De som inte har målpunkt i staden kan ta denna väg förbi stadskärnan. Marken reserveras för framtida utveckling av denna länk både sett till kapacitet men också ytterligare påkoppling mot övrigt gatunät.

Gatan är en länk i staden för personbilstrafik och motortrafiken ska flyta väl. Gatan planeras som ett attraktivt alternativ för bilister som ska förbi stadskärnan. Hastighetsgränsen kan vara olika på olika delar av sträckan. Tung trafik ska undvikas och hänvisas till Södra Infarten och de statliga vägarna för ledning via väg E6 till målpunkt.

Cykeltrafiken leds längs Amiralsgatan på del av sträckan för en genare och mer stadsmässig koppling. Gångstig föreslås ovanpå eller intill planerad klimatanpassningsåtgärd.

Gående och cyklister korsar vägen i närheten av en vägkorsning eller planskilt. Om trafiksäkerheten kan säkerställas, kan passage i plan vara aktuellt för gående och cyklister. Detta behöver studeras vidare.

Ny vägen korsar Nissan på ny omsorgsfullt utformad bro belägen på en högre höjd vilken låter trafikanterna se ut över hamn, hav och stad.

Enligt beslut i KS 210316 §64 ska den fortsatta planeringen av bron möjliggöra för:

- att utveckla området i anslutning till brofästena till levande stadsmiljöer

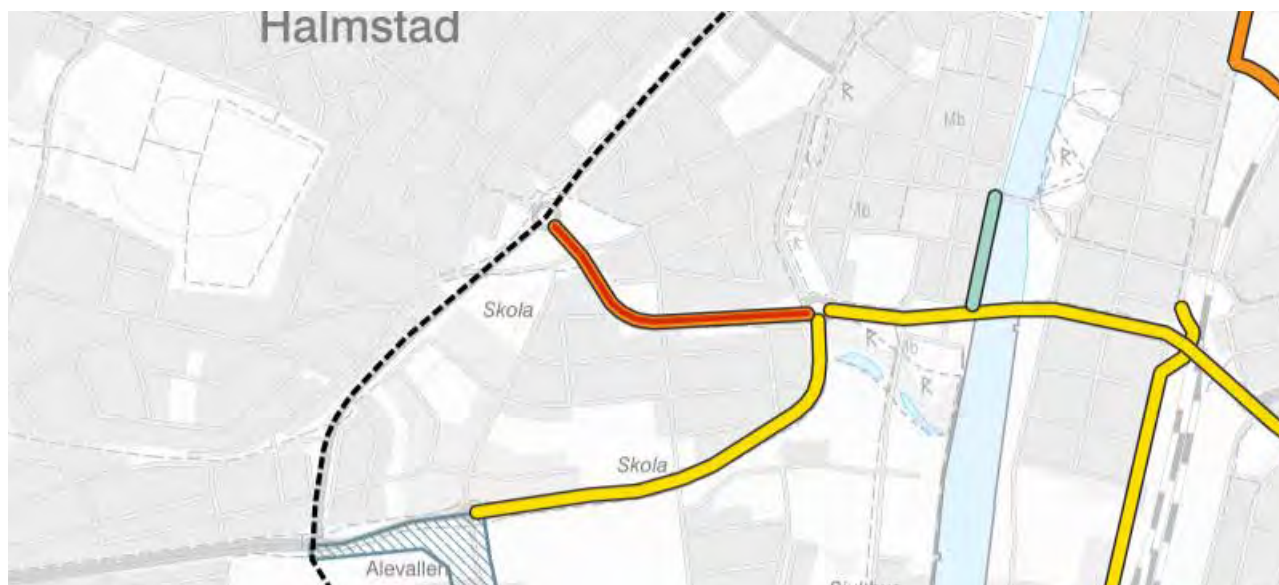
- att knyta ihop staden med havet
- att inkludera klimatskydd
- att hänsyn tas till oskyddade trafikanter
- att inkludera ett framtidsperspektiv, det vill säga möjlighet att på sikt tillföra mer vägkapacitet på bron
- att bron ger ett arkitektoniskt avtryck

Både väg och vall för klimatanpassning behöver utformas så att de inte upplevs som barriärer, utan medger goda möjligheter för oskyddade trafikanter från staden till Västra stranden och Aleskogens naturreservat att korsa vägen. Stor vikt behöver läggas vid att skapa trafiksäkra, trygga och trevliga förbindelser tvärs vägen. Kopplingen mellan Prins Bertils stig och promenadstråket längs Nissan är en av dem.

Vid Fiskaregatan behövs en öppning i klimatskyddet för att möjliggöra fortsatt framkomlighet längs vägen ned till bland annat småbåtshamn och reningsverk. Ytterligare en påkoppling mot den nya gatan på den västra sidan om Nissan tillåts, vilket specificeras inom detaljplanarbetet för nytt område i Söder (H31).



Gaturum förändring - Integrerat transportrum



Namn

Timmermansleden

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat transportrum

Riktlinjer för utveckling

Med ny bebyggelse som hjälper till att annonsera centrum, behöver Timmermansleden anpassas till det nya sammanhanget. Vägen omvandlas till mjuktrafikrum. Dess gröna inslag förstärks samtidigt som en ny väganslutning från nytt område H24 tillåts. Detta skapar möjligheter för en ny passage i plan för oskyddade trafikanter. Ambitionen är att Timmermansleden ska samspela med övrigt vägnät och sitt centrala läge. Detta förutsätter dock ny bro över Nissan som möjliggör en avlastning.

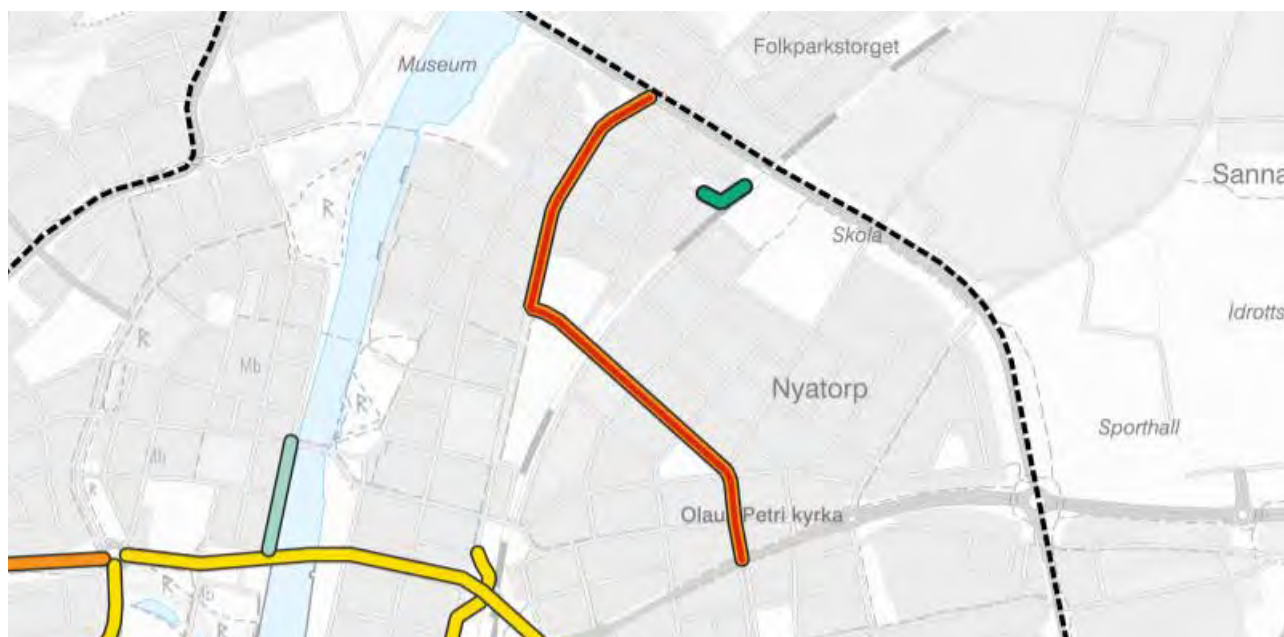
Genom att tillåta ytterligare en påkoppling mot Timmermansleden och att låta bebyggelsen kommer närmre vägen finns här möjlighet att skapa stadsmässighet. Nytt planerat bostadsområde H24 bidrar starkt. Den nya uppsamlade bostadsgatan specificeras inom detaljplan för området. Tänkbart är att denna nya bostadsgata också kopplar mot Brogatan för att bidra till en småskalig struktur som ger öka tillgänglighet och fler valmöjligheter för alla trafikslag. Detta förutsätter dock att merparten av busstrafiken flyttar till kollektivtrafikstråket längs med Slottsgatan.

Timmermansleden, eller Timmermansgatan som den kanske borde heta får en uppsamlade karaktär och leder trafik till målpunkten stadskärnan. Flöden är lite trögare och leder biltrafik in mot planerat parkeringshus i område H24, cykeltrafik mot superstråken längs Karl XI:s väg, Slottsgatan och Slottsjordsvägen samt gångtrafik i rätt riktning in i stadens hjärta.

Förutsättningar för utveckling

- Ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan
- Flytt av busstrafik från Brogatan

Gaturum förändring - Integrerat transportrum



Namn

Linnégatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat transportrum

Riktlinjer för utveckling

Linnégatan spelar en viktig roll i att knyta samman Wrangelsgatan, Enslövsvägen och Gamletullsgatan och ge bilisterna en anpassad väg in mot Gamletullsgaraget. Gatan omvandlas till ett integrerat transportrum enligt livsrumsmodellen. Linnégatan blir en viktig länk i Norre Kattstråket som är en del av föreslagna inre grönsstruktur, där gående och upplevelsen av grönt prioriteras högt.

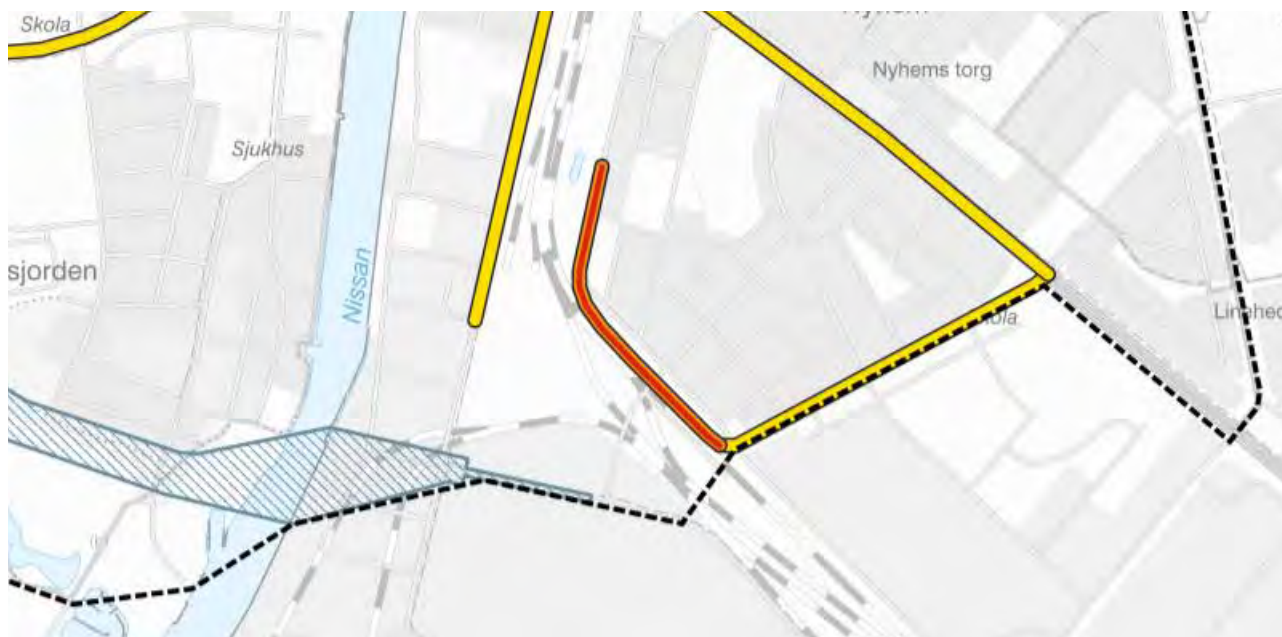
Gamletullsgatan är idag tidvis högt belastad. För att klara ytterligare exploatering i området behöver trafik fördelas på flera länkar. Genom ny koppling under järnvägen stärks Linnégatans funktion. Länken går från bostadsgata till att fylla funktion i det övergripande och sammankopplade vägnätet i staden. Oskyddade trafikanter ges generöst med utrymme och korsningspunkter utformas med ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv. Läs mer om Norre Kattstråket och ny underfart i kap. Stråk och Nya kopplingar.

Förutsättningar för utveckling

- Ny koppling under järnvägen som samplaneras med Trafikverket



Gaturum förändring - Integrerat transportrum



Namn

Bolmensgatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat transportrum

Riktlinjer för utveckling

Bolmensgatan blir i framtiden en viktig gata som tillsammans med ny bro över Nissan och gata på Söder skapar alternativ trafikmatning till resecentrum. Bolmensgatan förlängs söderut och kopplas ihop med Knäredsgatan, vilket ökar tillgängligheten till resecentrum för de sydöstra delarna av kommunen samtidigt som andra gator kan avlastas. Bolmensgatan utvecklas mot en uppsamlande bostadsgata i stadsdelen Stationstaden. I ett senare skede, när ny koppling tvärs järnvägen under Margaretagatan är på plats, skapas en ännu bättre helhet.

Gående, cyklister och bilister ska alla känna sig välkomna. Ett parkeringshus planeras öster om järnvägen, Bolmensgatan blir dess tillfart. En viktig aspekt vad gäller motortrafik, är att genomfartstrafik mot Laholmsvägen ska försvåras eller omöjliggöras. Anledning är att korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan är en central länk för busstrafiken och privatbilism får inte försämrats för busstrafiken.

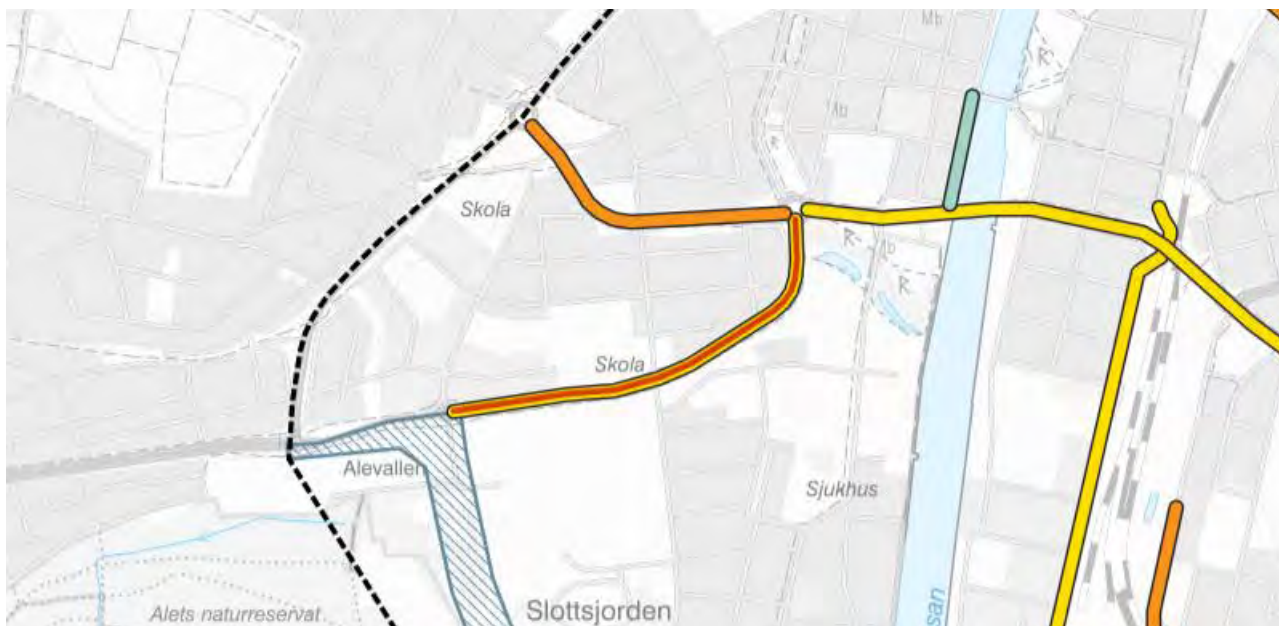
Stationstaden är en ny sammanhållen stadsdel med blandad bebyggelse som inkluderar nytt resecentrum i närheten av korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan. Bolmensgatan utformning specificeras inom ramen för ramen för detta projekt.

Förutsättningar för utveckling

- Busstrafikens behov är dimensionerande



Gaturum förändring - Mjuktrafikrum



Namn

Slottsjordsvägen

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Slottsjordsvägen är en del av det övergripande vägnätet och kommer bli en del av det stolta, effektiva kollektivtrafikstråket som planeras stadskärnan. Gatan får stor betydelse för busstrafiken när bussarna flyttar ut från Brogatan. Gatan behöver anpassas för de nya förutsättningarna och det är tänkbart att tillföra busskörfält. Gatan är en viktig nerv för cykeltrafiken från väster in mot stadskärnan och även denna ska få ta sin plats.

Del av vägen, sträckan Järnvägsleden – Flygaregatan, får en ny funktion i samband med att ny gata på Söder med ny bro över Nissan tillkommer. Trafikflöden styrs hit och cirkulationsplatsen som ansluter mot Flygaregatan och Utblicken behöver ses över. I praktiken innebär det att vägen kompletteras med nya körfält och cirkulationsplatsen förses med separat högersvängfält. Tänkbart är att detta innebär att behovet av en cirkulationsplats mitt i stan, Slottsrondellen, minskar och korsningspunkten i framtiden kan utformas till en mer stadsmässig karaktär. Ett helhetsgrepp om vägen och dess framtida utformning behöver tas för att skapa en god helhet.

Möjligheterna för oskyddade trafikanter att passera Slottsjordsvägen behöver stärkas. Syftet med förstärkt koppling är att förbättra tillgängligheten och tona ned Slottsjordsvägens barriärverkan. Behov av passager förbi Slottsjordsvägen är identifierade och det är tänkbart att det kan behövas ytterligare en för att knyta ihop staden. Dessa ska komplettera befintliga korsningsmöjligheter för gång- och cykeltrafikanter i ett läge där utveckling sker på båda sidor om vägen. Utformning kan ske antingen i plan eller planskilt. Vilket val som görs behöver utredas mer och ses ur ett helhetsperspektiv. Trafiksäkerhetsperspektivet måste väga tungt då skolor finns på båda sidor om vägen.

Som ett led i att förbättra för cykeltrafiken då motortrafiken kommer att ta mer yta i anspråk i vägens västra del förstärks cykelstråk genom bostadsområden parallellt med vägen. Söder om vägen skapas en ny koppling, genom Alet via Gentoftvägen. Denna kopplar ihop och kompletterar cykelstrukturen i området. Länken bidrar till att länka samman nya och äldre stadsdelar och skapar även en grön cykelväg till centrum. Stråket går genom idrottsplatsen Alevallen och måste samspela med denna. Denna nya gång- och cykelbana ger ett alternativ till den snabba Slottsjordsvägen och det långsamma promenadstråket Prins Bertils stig. Gentoftvägens dragning kan behöva justeras i öster.

Förutsättningar för utveckling

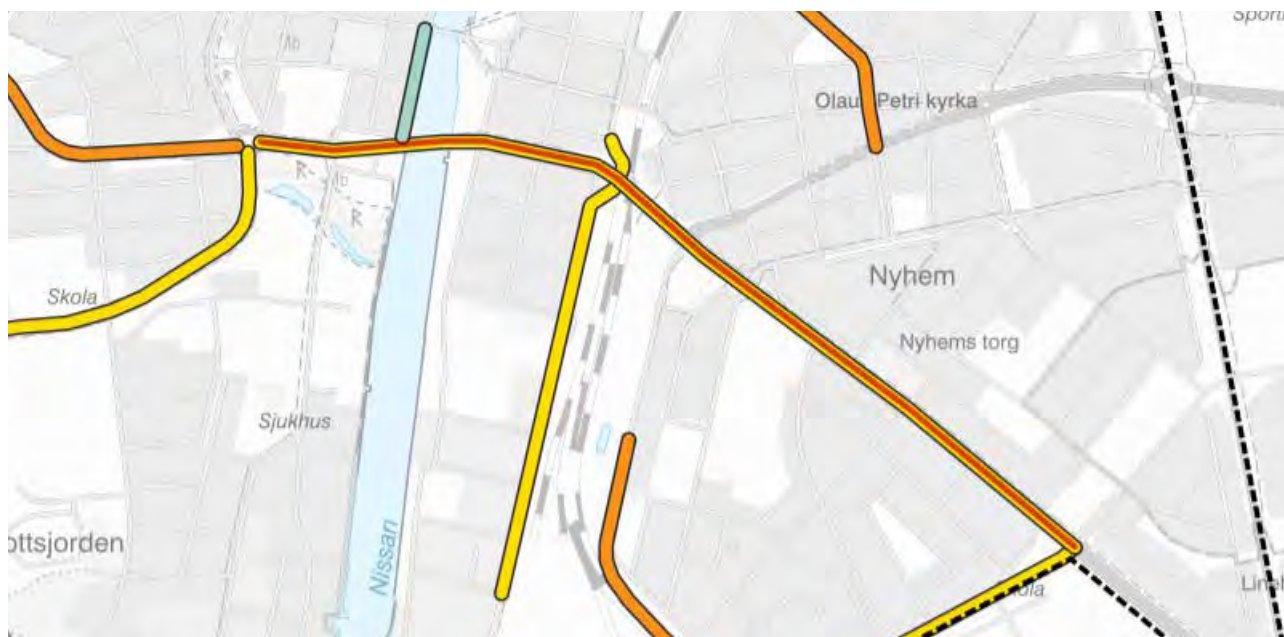
- Ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan
- Fördjupad utredning krävs för hela Slottsjordsvägen
- Busstrafiken framkomlighet ska utökas
- Platsbildning med hållplats och stärkt passage vid Kattegatt
- Cykeltrafikens snabba flöde ska beaktas
- Samplanering ska ske med klimatåtgärder såsom skyfallshantering i höjd med Alets idrottsplats.
- Ställningstaganden kring nya passager för oskyddade trafikanter

Följduppdrag

Fördjupad utredning för hela sträckan som hanterar alla trafikslag och tillkommande infrastruktur. Passager över vägen, koppling mot ny gata på Söder, cykeltrafikens framkomlighet samt ny prioritering av kollektivtrafiken behöver hanteras samlat.



Gaturum förändring - Mjuktrafikrum



Namn

Del av Laholmsvägen och Slottsgatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

En inbjudande paradgata i hjärtat av Halmstad. Omvandlas till mjuktrafikrum enligt livsrumsmodellen. Här finns mycket trafik, alla trafikslag är närvarande men det är kollektivtrafiken som är tongivande. De yttre körfälten görs om till busskörfält. Mötesplatser med integrerade hållplatser skapas lägen för busshållplatser. Gatan ska planeras utifrån en helhet och vägens barriärverkan ska minska. Här finns en stor potential till stadsutveckling. Vägen utformas stadsmässigt för att fungera som matargata mot målpunkter längs sträckan, snarare än en genomfartsväg för passerande.

På sträckan mellan Slottsrodden och resecentrum, vid Slottsplatsen, föreslås en ny koppling över Slottsgatan med syfte att koppla ihop stadskärnan mot Slottet. Kopplingen är en del av en del av Kulturstråk Nissan. Slottsplatsen är en mötesplats, en kommande hållplats och en korsning i ett, en komplex plats med många anspråk. Trafikflöden och trafiksäkerhet tillsammans med grönska och stadsmässighet utgör hörnstenar vid utformning av platsen. När busstrafiken flyttar från Brogatan till Slottsgatan blir denna plats en central plats för busstrafiken som prioriteras i gaturummet. Gatan är fortsatt vara ett starkt flödesstråk och planering ska ske utifrån en helhet och tillsammans med område H26. Läs mer om platsen i kapitel om Mötesplatser.

För sträckan mellan Resecentrum och Margaretagatan, förbi Nyhem behöver barriäreffekten av Laholmsvägen tonas ned så långt det är möjligt och busstrafikens framkomlighet förbättras. Ny passage för oskyddade trafikanter över vägen föreslås mellan Sturegymnasiet och Nyhems torg. Platsen ska utvecklas och trafikflöden och trafiksäkerhet tillsammans med grönska och orienterbarhet mellan och

igenom två stadsdelar utgör hörnstenar vid utformning av platsen. Busstrafiken ska prioriteras i gaturummet och hållplatsens placering kan bidra till att skapa liv och rörelse som blir en del av centrumutveckling för Nyhem. Läs mer om platsen i kapitel om Mötesplatser.

Förutsättningar för utveckling

- Omvandlingen är möjlig först när ny bro över Nissan är på plats.
- Planering ska ske parallellt med planering av Söderbro
- Nya passager måste trafiksäkras
- Busstrafiken prioriteras längs med Laholmsvägen
- Framkomlighet för supercykelstråket längs med Laholmsvägen norra sida ska inte försämrats

Följduppdrag

Utredning pågår för Slottsplatsen och Nyhem/Sture. Många intressen och funktioner gör anspråk på platsen och fördjupad analys krävs för att specificera hur intressena kan vägas ihop och vad som ska prioriteras. Stadsutveckling och helhet är utgångspunkter.

Under samrådsperioden tas idéskiss och förslag på struktur fram.

Gaturum förändring - Mjuktrafikrum



Namn

Stationsgatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Stationsgatans karaktär ska utvecklas och få en mer stadsmässig karaktär. Gatan omvandlas till mjuktrafikrum enligt livsrumsmodellen.

Alla trafikslag är välkomna och staden kommer närmre genom de nya områdena Stationsstaden och Tullkammarkajen. I takt med att dessa områden förtätas och stadskärnan utvecklas, behöver Stationsgatan få en funktion och utformning som bättre harmonierar med omgivningen. Detaljplanering sker inom ramen för Stationsstaden. Nytt bostadsområde Tullkammarkajen matas mot vägen, var och hur specificeras i det projektet. Stationsstråket korsar gatan och stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna trafiksäkerhet behöver tas i denna punkt.

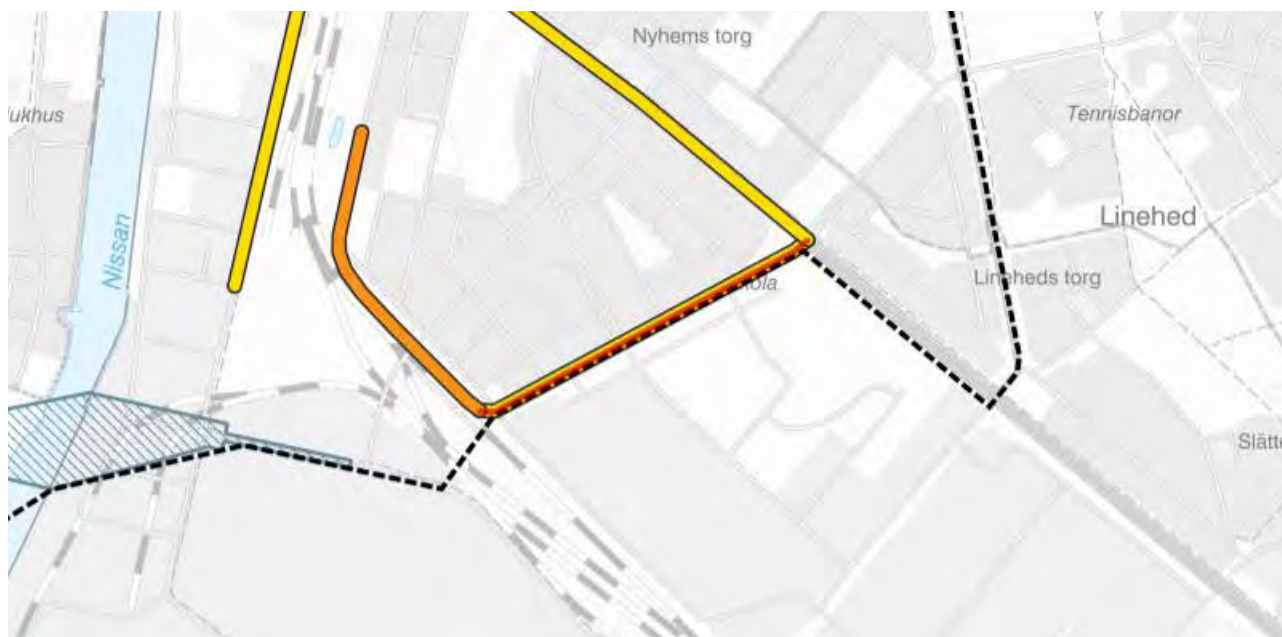
Den allé som finns längs Stationsgatan har ett mycket högt värde och trädens förutsättningar får inte försämrats, men gärna förbättras. Möjligheten att använda så kallade blågrågröna lösningar – där dagvattenhantering, gatuutformning och växtlighet vävs samman – ska studeras vidare. Utformningen kan variera sektionsvis, utanför dagens stationshus kan gatan blir del av en större torgyta.

Omvandling av Stationsgatan förutsätter att Södra Infarten finns på plats för att utryckningsfordon ska kunna nå hamnområdet på ett effektivt sätt och för att delar av biltrafiken med målpunkt resecentrum ska kunna välja denna väg. Även en omvandlad Stationsgata behöver fungera för utryckningsfordon. Räddningstrafik behöver nå de nya bostads- och verksamhetsområdena längs gatan.

Förutsättningar för utveckling

- Räddningstjänstens framkomlighet måste säkerställas
- Ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder för alternativ matning till utvecklingsområdena Stationsstaden och Tullkammarkajen.

Gaturum förändring - Mjuktrafikrum



Namn

Kristian IV:s väg

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

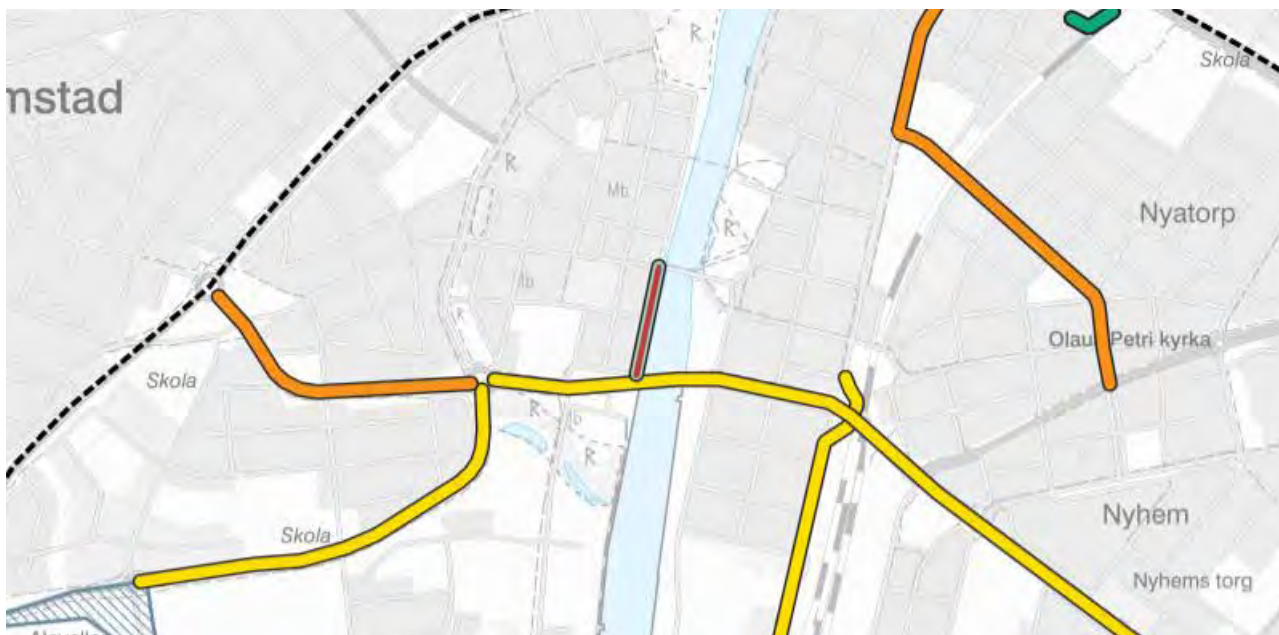
Uppsamlade gata i staden där Högsolan är tongivande. Gatan omvandlas till mjuktrafikrum. Gatan kopplar Laholmsvägen med Stationsstaden och Östra stranden. Länken är viktig för såväl gång, cykel som motortrafik.

Redan idag har gatan en uppsamlade karaktär men gaturummet är omotiverat brett. På delar av vägen, vid den upphöjda passagen över vägen i höjd med Högsolan får de oskyddade trafikanterna ta plats. Inriktningen är att även övriga delar av gatan utvecklas till en mer inbjudande miljö. Vad som är möjligt att göra och hur trafikmatning till områdets målpunkter ska ske, specificeras i pågående projekt, t.ex. detaljplan för högskoleområdet och fördjupad översiktsplan för Larsfrid.

Planering behöver takta med ambitionen om att göra järnvägens plankorsning vid Margaretagatan planskild. Trafiken ska styras via Knäredsgatan mot Kristian IV:s väg. Trafik från andra sidan järnvägen styrs mot denna gata, vilket tillsammans med ny bro över Nissan med gata på Söder skapar nya valmöjligheter för den lokala trafiken som ska genom staden i öst-västlig riktning. Detta bidrar till att avlasta stadskärnan och de centrala delarna av Halmstad från motortrafik.

Kristian IV:s väg tar mycket plats och mellan gatan och bebyggelsen finns ett mellanrum. Mellanrummet är en kvarleva från tider då kommunen hade planer på en storskalig hamnled genom Söder. En Hamnled i Halmstad är inte längre aktuellt. Därmed kan denna gata med fördel anpassas till sin nuvarande kontext.

Gaturum förändring - Integrerat frirum



Namn

Hamngatan; Österbro till Slottsbron

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat frirum

Riktlinjer för utveckling

Hamngatan är en gata i centrum och en självklar del av stadens hjärta, där stadskärnan sipprar ner mot Nissan. Gaturummet omvandlas till integrerat frirum enligt livsrumsmodellen.

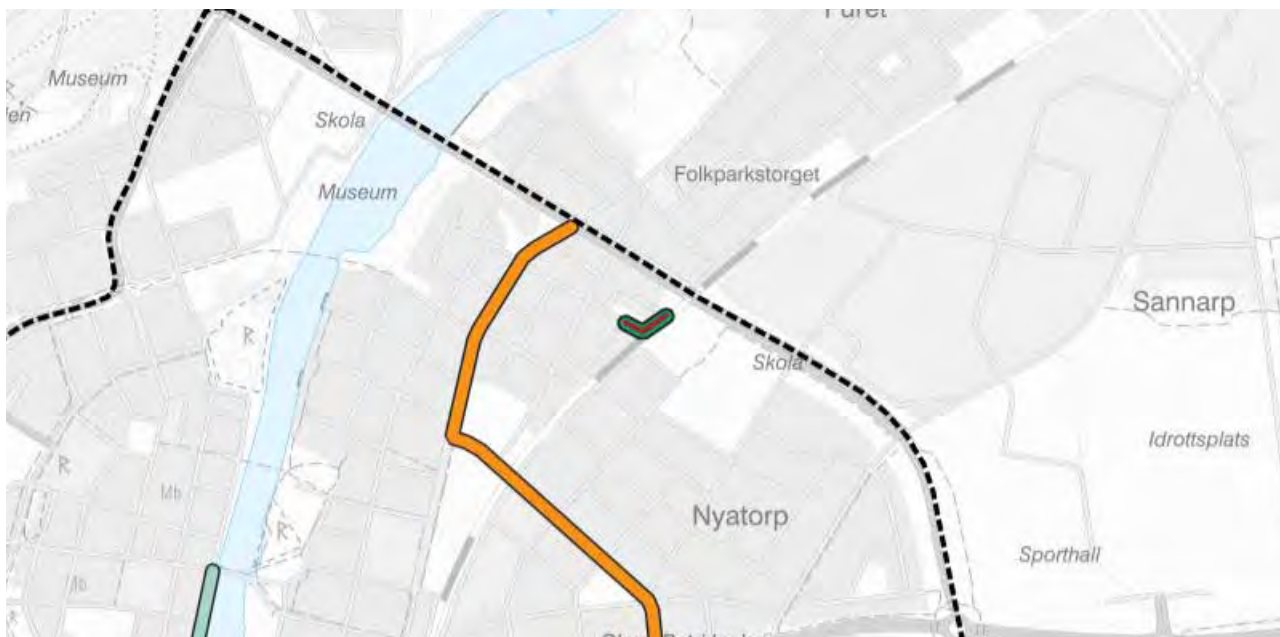
Utformning av klimatskydd har påverkan på hur Hamngatan kan utformas. Gatan ska ge mer plats åt de oskyddade trafikanterna och det är gångtrafiken som ska vara dimensionerande. Andra trafikslag är välkomna, men på de gåendes villkor.

Denna del av Hamngatan har stor potential till stadsutveckling och bör planeras utifrån en helhet tillsammans med Slottsplatsen och det bostadsområde som benämns som H 26 i denna plan. Gaturummet idag fyllt med parkeringsplatser, gestaltas om för att skapa en attraktiv vistelsemiljö. Omvandling syftar också till att skapa logik i kopplingen tvärs Slottsgatan och underlätta för flöden längs med Kulturstråk Nissan.

Förutsättningar för utveckling

- Säkerställ att parkeringskapacitet finns i Torggaraget när markparkeringar tas bort
- Samplaneras med klimatskydd

Gaturum förändring - Frirum



Namn

Åbergsgatan-Trollsländevägen

Markanvändning

Vägreservat, frirum

Riktlinjer för utveckling

Ny koppling som länkar ihop befintligt gång- och cykelbro över Wrangelsgatan med befintliga gång- och cykelstråk, och gör bron mer synlig och användbar. Länken utformas som frirum enligt livsrumsmodellen och skapar en attraktiv koppling för de oskyddade trafikanterna mellan Furet och Frennarp in till centrum.

Förutsättningar för utveckling

- Se över markåtkomst och rådighet i området, skapa mer ytor för allmänheten
- Samplanering med klimatanpassning, skyfallshantering

Entréer

Centrum och stadskärnan är kommunens stolthet och denna ska signalera Välkommen! Redan på vägen hit ska denna känsla komma och som boende och besökare ska du känna ett sug hit. Som trafikant ska det vara tydligt när du närmar dig centrum hur du enklast tar dig in till de täta miljöerna och var stadskärnan ligger. Vägen in och entréer är en mycket viktig del av det offentliga rummet. Hur de upplevs och vad de signalerar spelar roll för kommunens attraktivitet i stort. Entrépunkterna ska markera övergång, bjuda in men också fördela trafikflöden. Vägen fram ska med sin utformning välkomna, bjuda in och signalera var den täta staden finns. Vägar och entréerna finns redan idag men behöver utvecklas och aktiveras för att förstärka och signalera känslan av stad.



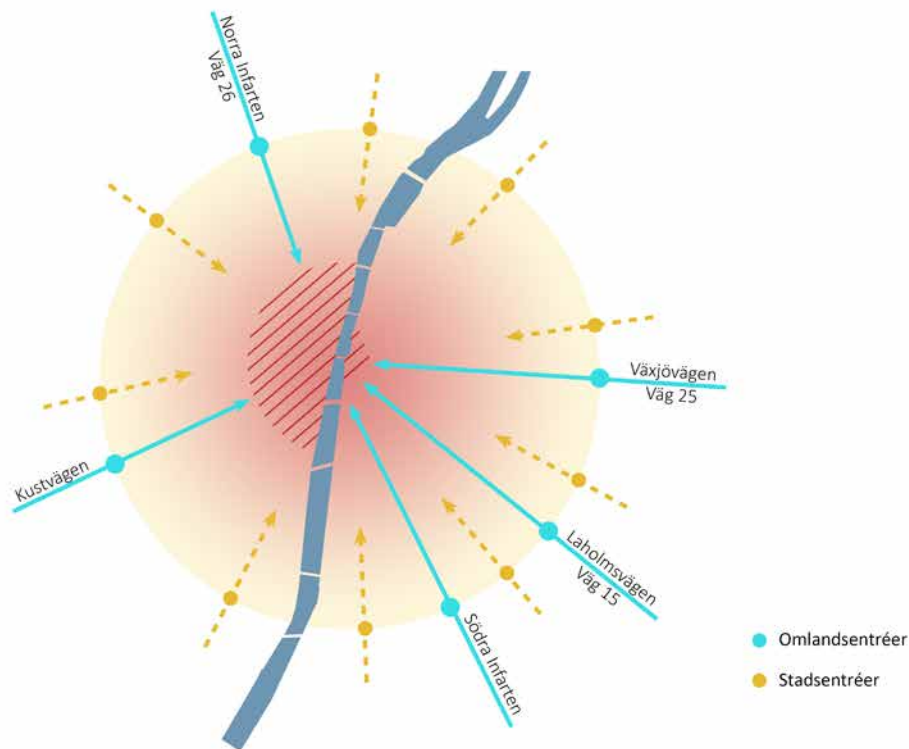
Alla är välkomna

Oavsett vilket trafikslag du anländer med är du välkommen! Entréerna har olika skala och gestaltningsbehov skiljer sig åt beroende på typ av entré och vilket trafikslag som används. Genom att arbeta i stråk skapar vi flöden från hela kommunen in till centrum. Olika typer av entréer behöver finnas och samverka för att skapa ett fullgott flöde in och ut ur centrum mot stadsdelarna och mot olika delar av kommunen.

För gång- och cykeltrafik behöver användbarheten av planskildheter öka genom insatser för ökad trygghet. För bussresenärer handlar det om att skapa attraktiva hållplatsmiljöer med tydlig förankring till omgivningen och närliggande målpunkter. För biltrafiken behöver orienterbarheten och självförklarandegraden öka. Koppling mot centrala parkeringshus är en viktig del i att välkomna biltrafikanter till stadskärnan. Bild på nästa sida visar principen för hur centrums täthet ökar och att det finns olika typer av entréer och infarter som på olika sätt välkomnar.

Omlandsentréer

Omlandsentréerna är centrums huvudsakliga entréer. Dessa entréer sammanfaller med översiktsplanens stråk, de uppsamlade kommunikationsstråken i ”femfingerstrukturen”. Genom dessa entréer välkomnas invånare som inte bor i staden till det gemensamma vardagsrummet.



Omlandsentréerna är ofta första mötet med Halmstad för bilburna besökare och därmed är tydlighet för bil är extra viktigt. I anslutning till omlandsentrées finns och planeras för parkering som sedan erbjuder vidare färd till fots eller med buss. Omlandsentréerna samlar upp och fördelar stora flöden av både motorfordon och gång- och cykeltrafik. De stora flödena här gör att cykeltrafik från stadsdelarna ofta är separerade från övriga flöden.

Centrumentrées

Centrumentréerna är byggda som en naturlig förlängning av centrum mot stadsdelarna. Gång- och cykeltrafik in mot centrum från övriga stadsdelar och orter med cykelavstånd prioriteras utan att ta alltför mycket kapacitet från fordonstrafiken runt centrum. Orienterbarheten är inte i fokus på samma sätt som för omlandsentréerna.

Centrumentrées för alla trafikslag är markerade i principbilden. Utöver dessa finns separata entrées för gång- och cykeltrafik som är viktiga för att skapa ett finmaskigt nät och tillgänglighet för cyklister. Centrumentrées ska kunna användas under dygnets alla timmar och ambitionen är att det ska finnas valmöjligheter beroende på tid på dygnet och trafikflöden på de större vägarna.

Stadskärnentrées

I planen pekar vi ut fyra platser som samlar upp och tydligt bjuder in till stadskärnan. De har alla sin egen karaktär som behöver utvecklas. Gemensamt för dem är att de behöver förses med orienterande värden som riktar sig och beskriver att ”här finns stadskärnan!”

I nära anslutning till stadskärnentréerna finns viktiga hållplatslägen för buss och parkeringsanläggningar för bil. Flöden av kollektivtrafik och motortrafik leds hit och därefter erbjuds en attraktiv promenad in till kärnan. De promenerande blir en del av stadsbilden, vilket stärker känslan av folkvimmel. Hållplatserna utformas som en integrerad del av staden och platsutveckling här stärker bussen som färdmedel.

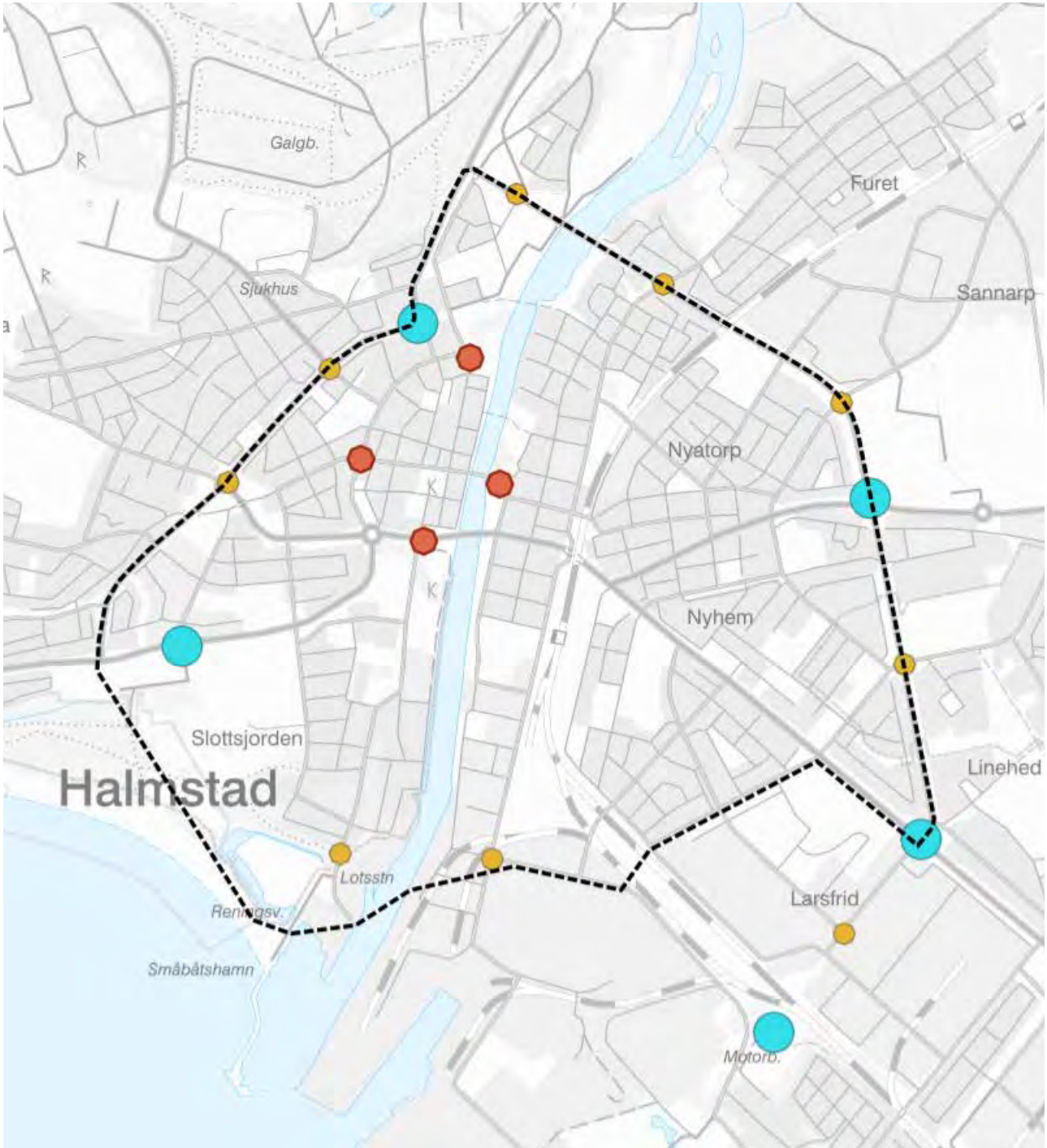
Planeringsinriktningar

- Entréer och infarter till centrum och stadskärnan utformas för att ge tillgänglighet och upplevelsen av ”nära”.
- Öka överblick- och orienterbarhet i entrépunkter och infarter som tydliggör skillnaden på väg som leder in och väg som leder förbi centrum.
- Utforma entréer tryggt - både avseende trafiksäkerhet samt upplevd och faktisk trygghet.
- Öka ambitionsnivån med utformning av gång- och cykeltunnlar in till centrumområdet.
- Utveckla befintliga gång- och cykeltunnlar utifrån ett trygghetsperspektiv. Prioritera intelligen de mark för detta ändamål.

Följduppdrag

Ett fördjupat arbete behövs där de olika infarterna och entréerna identifieras, klassificeras och där utvecklingsbehov och riktlinjer för utveckling föreslås.

Visa föreslagna entréer i kartan



- Stadskärneentré
- Centrumentré
- Omlandsentré

Stadskärneentréer



Markanvändning

Plats och gaturum med funktionen entré till stadskärnan.

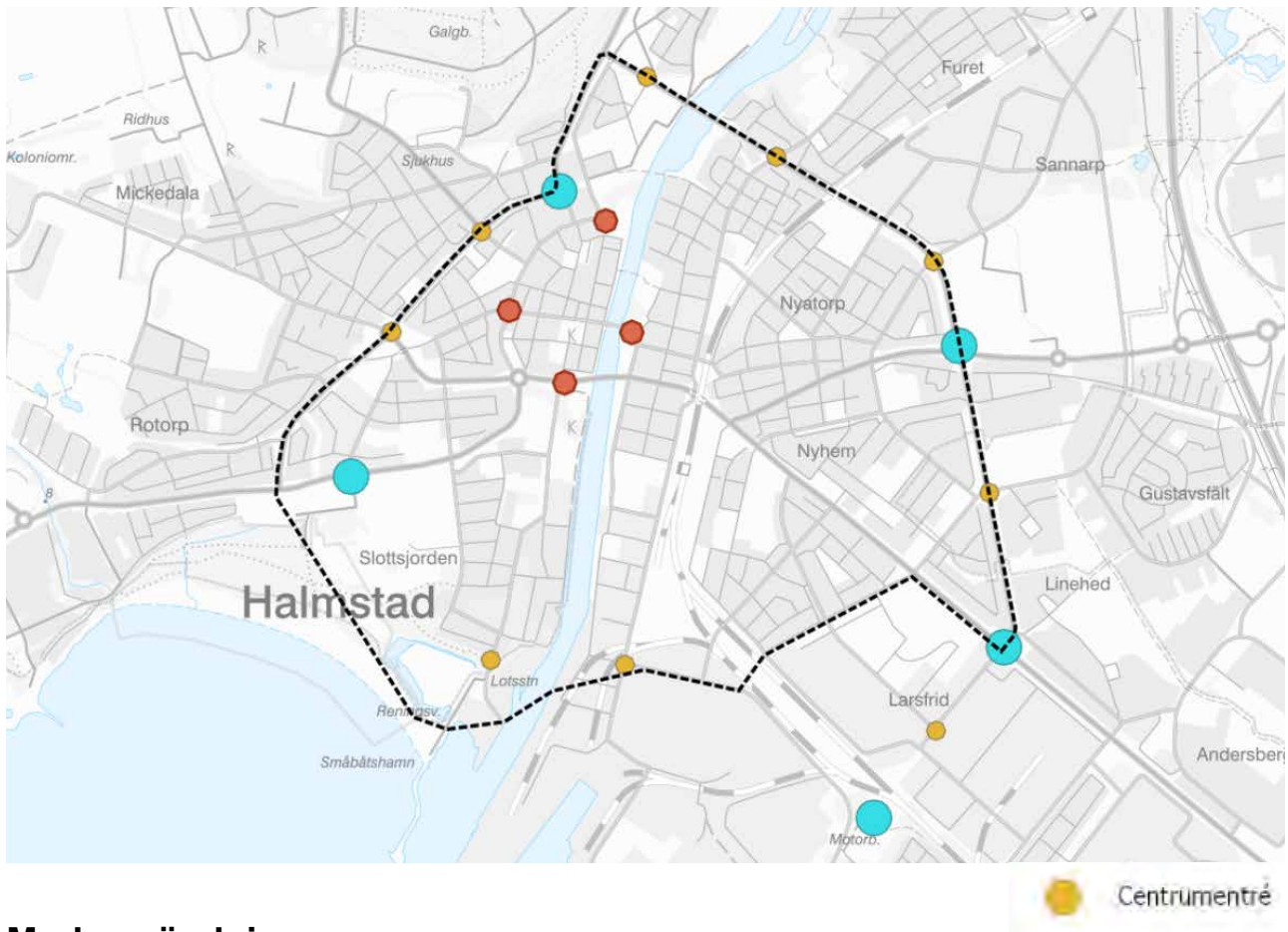
Riktlinjer för utveckling

Till stadskärnan är det lätt att hitta, alla vägar leder hit. Detta är platser som en gång varit utposter med vakter för att skydda staden, men idag platser där man tydligt säger Välkommen!

I planen pekar vi ut fyra platser, uppsamlade noder som samlar upp och tydligt bjuder in. Var och en med sin karaktär som behöver utvecklas. Gemensamt för dem är att de behöver förses med orienterande värden som riktar sig och beskriver att "här finns stadskärnan!". Gemensamt är också att busshållplatser är en viktig del av platsen och ska integreras med helheten. Genom att planera för en helhet kan såväl platsen/entrén som möjligheterna att resa kollektivt stärkas. Flöden till och från denna plats blir en del av stadsbilden och väntan på bussen blir en del av upplevelse av staden. Trygghet och aktiv väntan är ledord. Upplevelsen av platsen är central och kulturförvaltningen liksom exploitörer bör tidigt i planeringen tillfrågas kring samverkan om konstnärligt inslag vid platsen.

Stadskärnans norra entré är genom den enda kvarvarande av de gamla stadsportharna - Norre port. Denna stadskärnentré utvecklas tillsammans med omdaning av Norre katts park och Bastionen.

Centrumentré



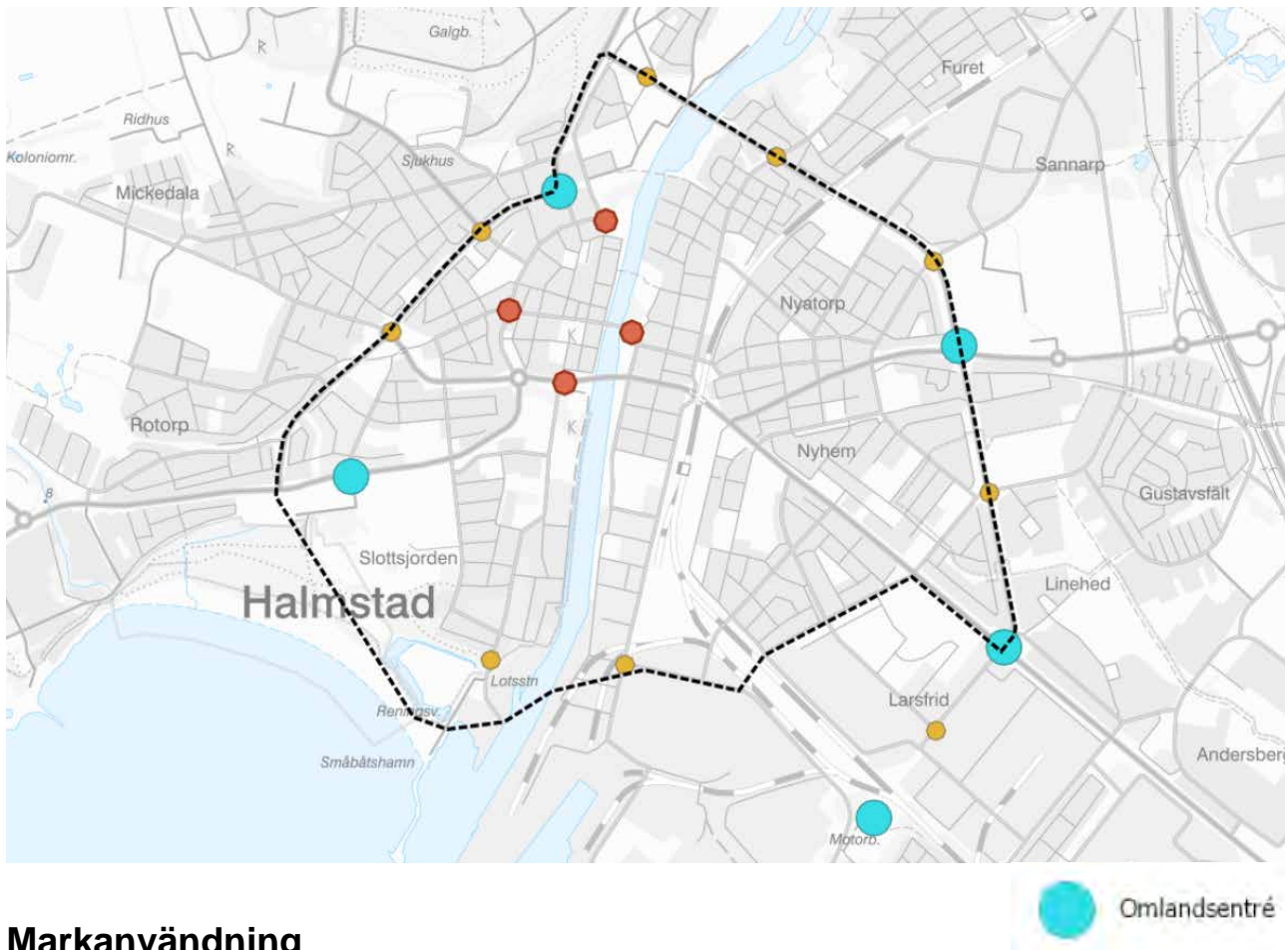
Markanvändning

Plats och vägsträcka med funktionen entré till centrum.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som plats och gaturum som naturlig förlängning av centrum mot stadsdelarna. Gång- och cykeltrafik in mot centrum från övriga stadsdelar och orter med cykelavstånd prioriteras.

Omlandsentré



Markanvändning

Plats och vägsträcka med funktionen större entré till centrum.

Riktlinjer för utveckling

Omlandsentréerna samlar upp och fördelar stora flöden av både motorfordon och gång- och cykeltrafik. Utvecklas med ökad orienterbarhet, tydlighet och fokus på att förmedla välkommen! I anslutning till omlandsentréer planeras för parkering som sedan erbjuder vidare färd till fots eller med buss.

Parkering och transportservice

Centrum och stadskärnan ska vara tillgängligt för alla invånare och besökare. En transport består av flera delmoment och det behövs kringsservice, bland annat parkeringsmöjligheter och busshållplatser. Här krävs en helhetssyn då denna kringsservice också påverkar val av färdstätt och tar yta i anspråk. Planering av kringsservice i form av parkering behöver knytas till de ambitioner som kommunen har för utvecklingen av centrum i stort. Inriktningen i planen är tydlig – hållbara och icke ytkrävande färdslag stannar närmare målpunkten.

Parkera bilen med komfort och se fram emot en attraktiv promenad

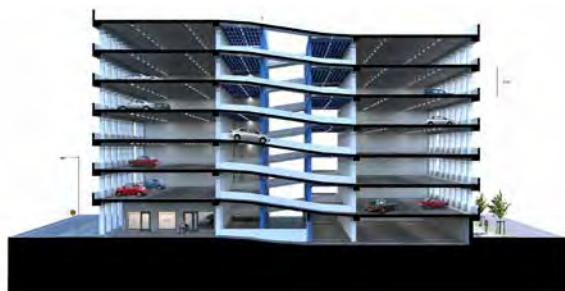
I stadens mest centrala delar ger vi plats för nära bilparkering längs gatan för snabba besök, för tillgänglighet till bostäder och för personer med funktionsvariationer.

Parkeringshus finns i anslutning till stadskärnan och promenaden in till kärnan och olika målpunkter upplevs som gen och attraktiv.

Parkering av bilar i centrala Halmstad sker idag till ganska stor del på större markparkeringar, även om vi har ett flertal parkeringshus i centrala lägen. I den större staden, där konkurrensen om utrymme är hård, är stora markparkeringar inte längre ett alternativ i centrala lägen. Möjligen kan de platser som pekats ut för infartsparkering vara i form av markparkering i många år framöver, men det ska finnas möjlighet att anlägga parkeringshus på sikt. Förändringar i bilparkeringsmöjligheter redovisas i den digitala kartan.

Parkeringshus som möter framtiden

Större bilparkeringar placeras i anslutning till centrum entréer och planeras för samutnyttjande av såväl bostäder som service i centrum. Det finns också möjlighet att anlägga så kallade mobilitetshus istället för traditionella parkeringshus. Tanken kring mobilitetshus bygger på delningsekonomi. Istället för att parkera en egen ägd bil i ett parkeringshus erbjuder ett mobilitetshus möjligheter att låna och/eller hyra fordon som möter behovet av mobilitet.



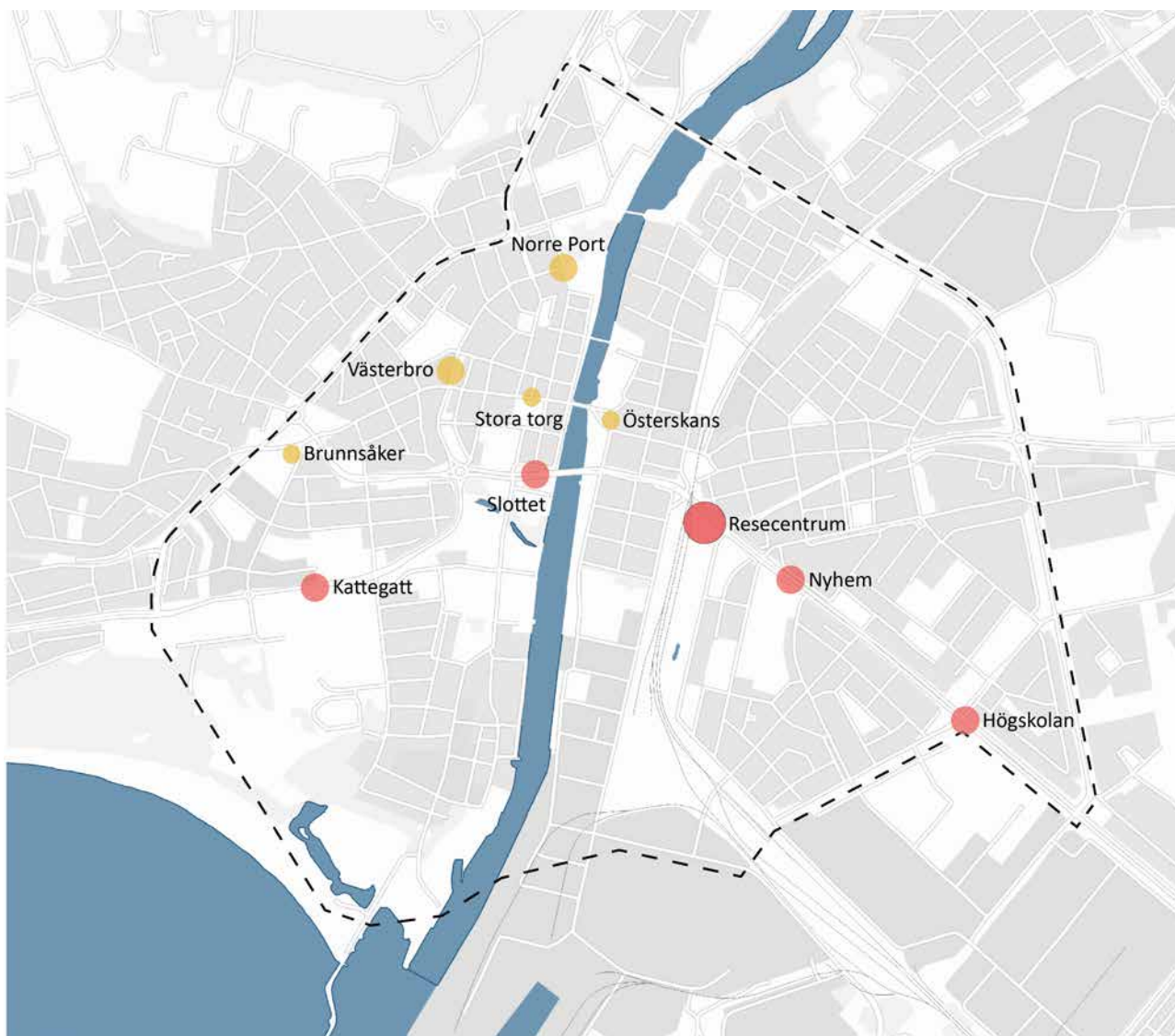
Principskiss ombyggnad av parkeringshus, FOJAB

Utifrån den utveckling som pågår, kan parkering i framtiden få en förändrad roll. Automatisering och nya smarta mobilitetstjänster, kan förändra behovet av parkering. De parkeringshus vi bygger idag bör planeras så att den framtida funktionen av byggnaden kan omvandlas i takt med att behoven förändras, se bild på föregående sida. Mobilitetshus bedöms vara mest fördelaktigt och aktuellt i anslutning till nya bostadsområden.

Attraktiva hållplatser ger fler bussresenärer

Busshållplatser placeras med fokus på restid och närhet till målpunkt. De ska placeras så nära målpunkten det är möjligt, men samtidigt på ett sådant sätt att restiden hålls kort. För resenärer med kollektivtrafiken behöver stråken från hållplats till målpunkt förstärkas för att promenaden ska upplevas attraktiv och kort. Planering utgår från ett hela-resan-perspektiv. Nedan platser har identifierats som extra viktiga hållplatser utifrån strategisk placering och att de idag har många resenärer. Här bör standarden vara hög och platsutveckling i samband med hållplatsen välkomnas för en bekväm och behaglig väntan på bussen. De viktiga platserna finns i anslutning till stadskärnans entréer, vid resecentrum och intill de större skolområdena; Kattegatt, Brunnsåker och Nyhem.

Hållplatser



Parkera cykeln säkert och med komfort

Utgångspunkten för cykelparkering är närhet. För att göra det riktigt attraktivt att cykla och fullt ut tillgängliggöra centrum för cykel är nära cykelparkering avgörande. Cykelparkering tar plats, och yta behöver avsättas i våra offentliga rum i stadskärnan. Cykelparkering är en viktig fråga att bevaka i alla genomförandeprojekt i centrum.

Stora torg och Resecentrum är strategiska platser för cykelparkering inom planområdet, där det ska finnas möjlighet för attraktiva, säkra cykelparkeringar under tak. Här ska du kunna lämna din cykel hela dagen och vid behov över natten. Ställer du den här ska du veta att den finns kvar och att den har haft det torrt och skönt. Platserna kan med fördel utvecklas mot att innehålla uthyrning av cykel och mikromobilitet, cykelservice, enklare försäljning kopplad till cykel; lysen, regnbyxor och så vidare.

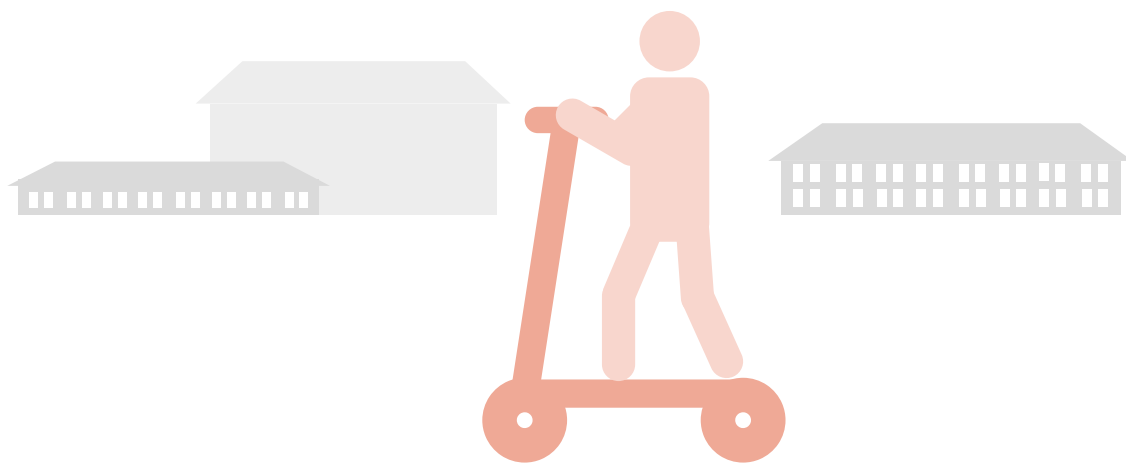


Fotograf Patrik Leonardsson

Mikromobilitet

Teknikutvecklingen går snabbt och detta märks inte minst inom transportsektorn. Nya fordon och tjänster utvecklas, vilka också kan behöva kringsservice. Här är mikromobilitet ett samlingsnamn för en rad små, lätta fordon som finns tillgängliga via mobilitetstjänster. Även denna typ av fordon kan behöva kringsservice i form av uppställningsplatser. Utvecklingen går snabbt och så måste även hanteringen och dialogen med dessa företag ske. Parkeringsmöjligheter för mikromobilitet ska styras och utveckling sker utifrån efterfrågan, med stor flexibilitet. Redan idag finns strategiska platser utpekade för denna typ av parkering, se bild nedan. Utpekade lägen är vid målpunkter samt vid större hållplatser.

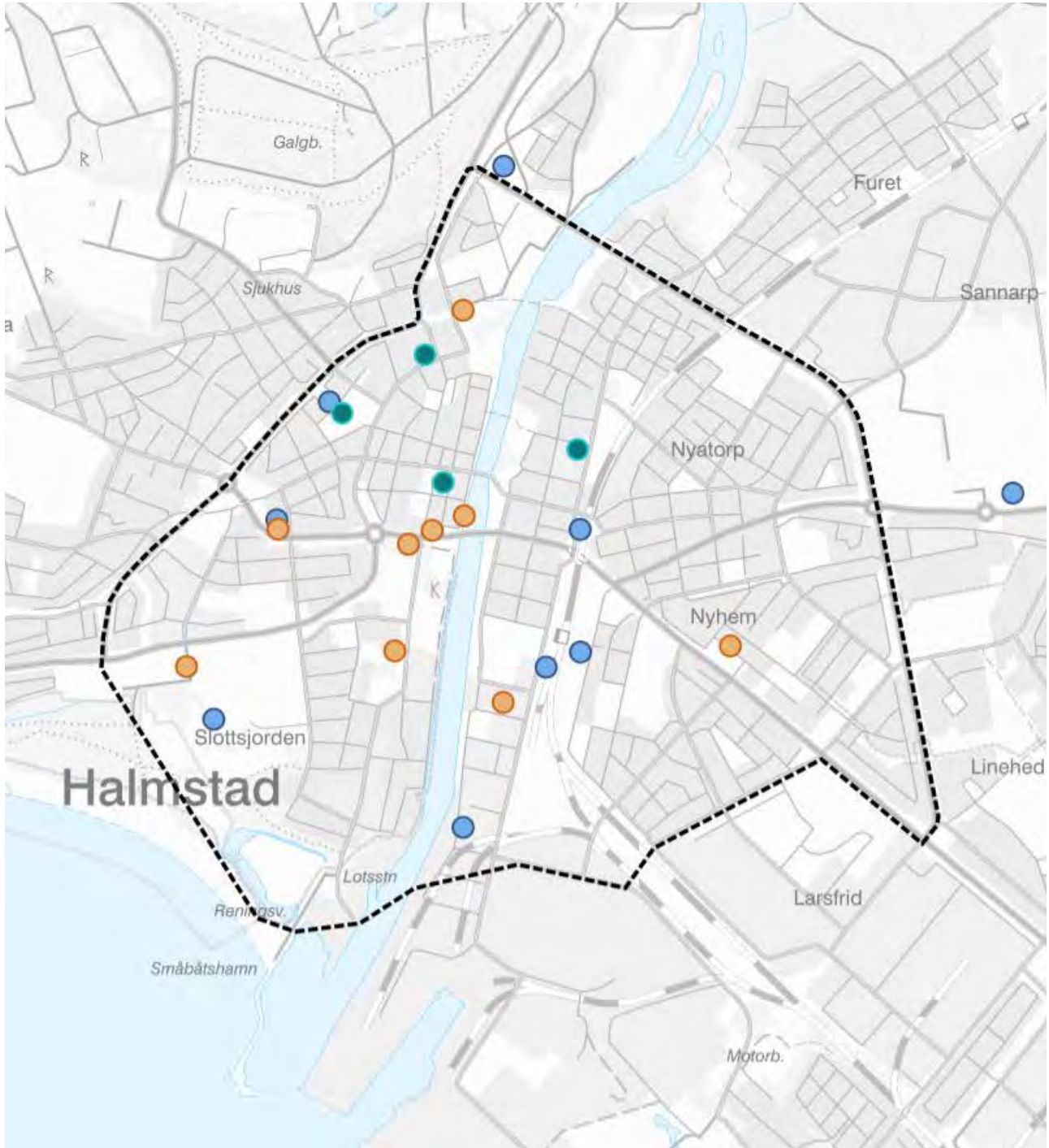
Mikromobilitet



Planeringsinriktningar

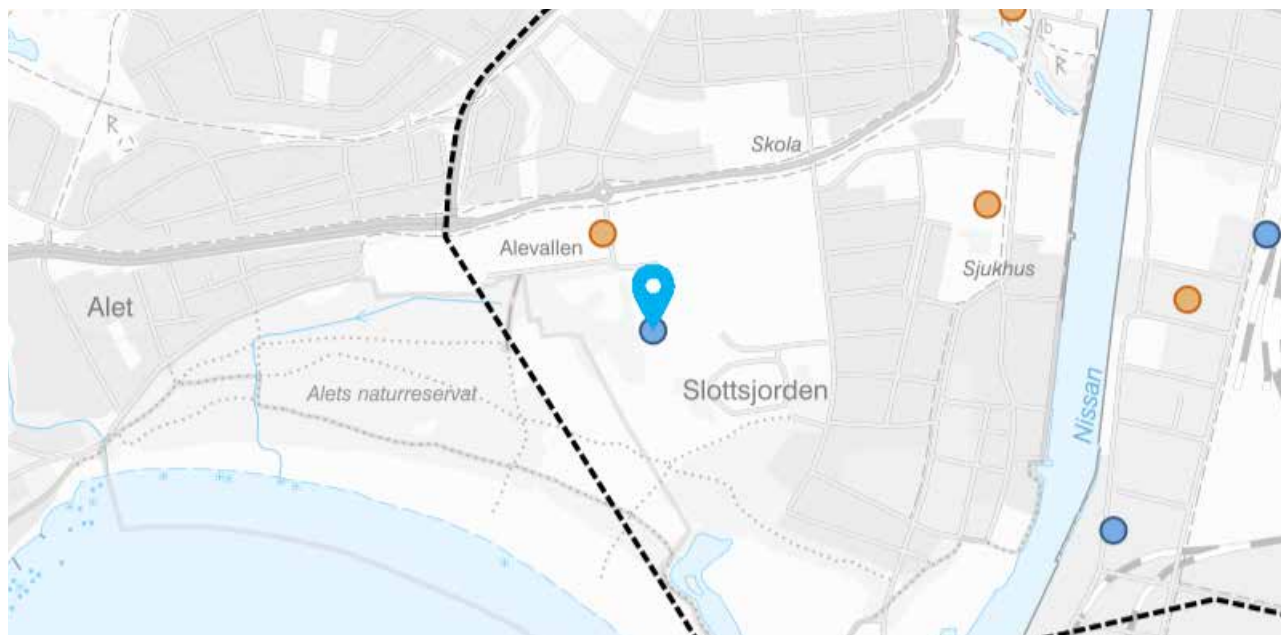
- Arbeta med parkering som ett verktyg att styra trafikflöden och resvanor.
- Söktrafik ska undvikas och större parkeringsanläggningar placeras strategiskt utifrån en helhet med attraktiva gångstråk mot målpunkt.
- Behovet av cykelparkering beaktas vid planering av parkeringsanläggningar, och i alla genomförandeprojekt.
- Infartsparkeringar planeras utifrån en helhet, integrerat med övriga trafikslag.
- Allmänt behov av parkering är styrande men samutnyttjande är ledord.
- Parkeringsmöjligheter för olika syften ska erbjudas.
- Parkering av cykel sker närmst målpunkt.
- Markparkering tas bort först när det är motiverat av annan markanvändning.
- Beredskap ska finnas för nya typer av fordon, resetjänster och samarbeten.
- Busshållplatser planeras utifrån ett hela-resan perspektiv, platsutveckling kring till hållplatsen välkomnas.
- Planera med flexibilitet utifrån perspektivet att parkeringsbehovet kan förändras.

Visa berörda lager i kartan



- Befintligt parkeringshus
- Nytt parkeringshus
- Markparkeringar som iansprakstas

Ny parkeringsanläggning



Namn

Kattegatt

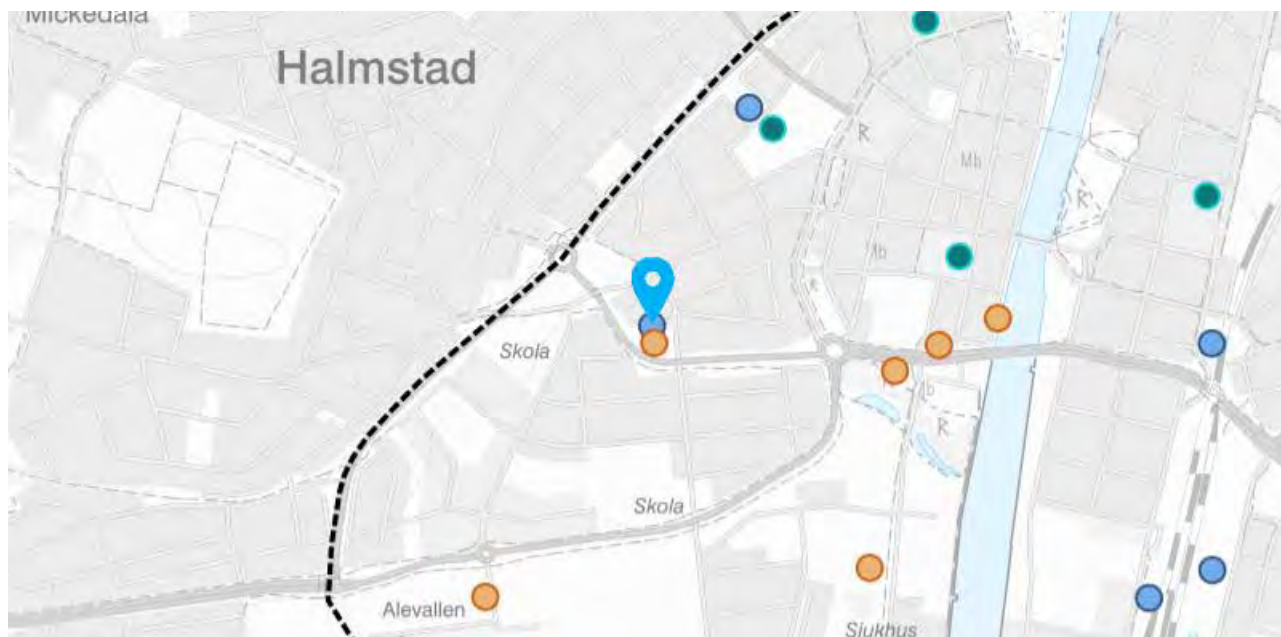
Riktlinjer för utveckling

Parkeringsanläggning Kattegatt är i första hand en infartsparkering för bilister västerifrån som kan parkera bilen här en längre stund för att sedan gå in till stadskärnan attraktivt längs den livfulla stadsgatan Flygaregatan eller genom det gemytliga Söder. Det är också smidigt att ta cykel eller stadsbuss den sista biten in till stadskärnan.

Parkeringsanläggningen kan fylla flera funktioner, och även serva idrottsplatsen Alevallen, skolverksamheterna i området och naturreservatet Aleskogen.

Anläggningen planeras i samband med detaljplanläggning av område H31. Samutnyttjande kan möjliggöras och det är tänkbart att detta blir ett mobilitetshus istället för traditionellt parkeringshus.

Ny parkeringsanläggning



Namn

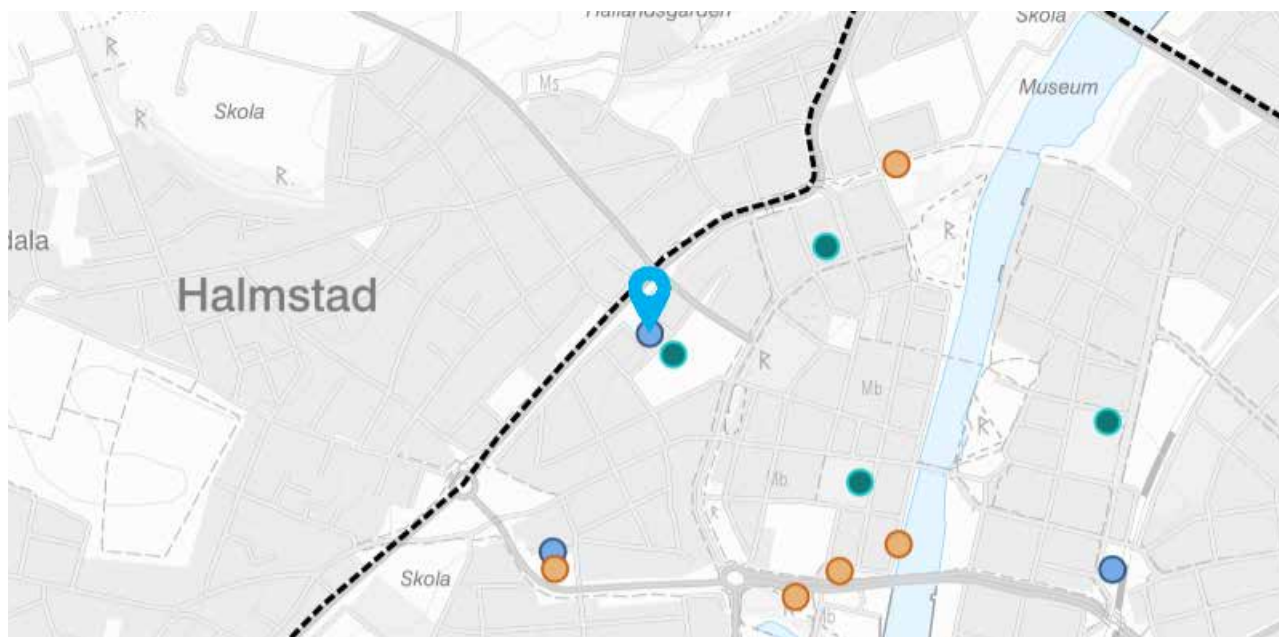
Bärnstenen

Riktlinjer för utveckling

Bärnstenen är en parkering nära stadskärnan som passar särskilt bra för den som vill stanna ett par timmar i stadskärnan. Intilliggande verksamheter och bostäder har som också har glädje av denna parkeringsanläggning. Efter att ha parkerat fordonet här är du i centrum med endast en kort promenad in mot stadskärnan.

Parkeringsanläggningen planeras i samband med detaljplaneläggning av område H24 och ersätter nuvarande markparkering på platsen. Samutnyttjande kan möjliggöras och det är tänkbart att detta blir ett mobilitetshus istället för traditionellt parkeringshus.

Ny parkeringsanläggning



Namn

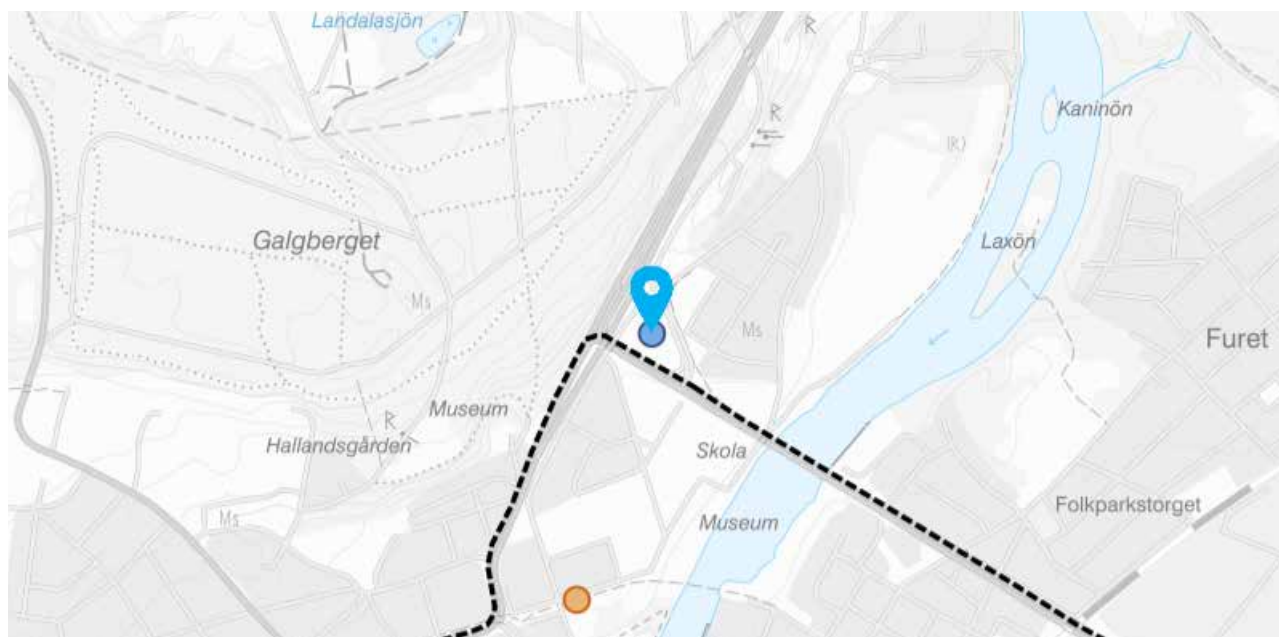
Radioplan

Riktlinjer för utveckling

När det befintliga parkeringshuset Radioplan behöver renoveras, föreslås en ny parkeringsanläggning uppföras i området för fd Norra station på andra sidan Bismarksgatan. Eventuellt tillåts parkeringsanläggningen vara i fler våningar än idag. Radioplan är en parkering nära stadskärnan som passar särskilt bra för den som vill stanna ett par timmar i stadskärnan. Dessutom finns verksamheter, bostäder och en temalekplats precis intill.

Vid förtätning i närområdet och utveckling av område H25 kan samnyttjande möjliggöras. Det är tänkbart att detta blir ett mobilitetshus istället för traditionellt parkeringshus.

Ny parkeringsanläggning



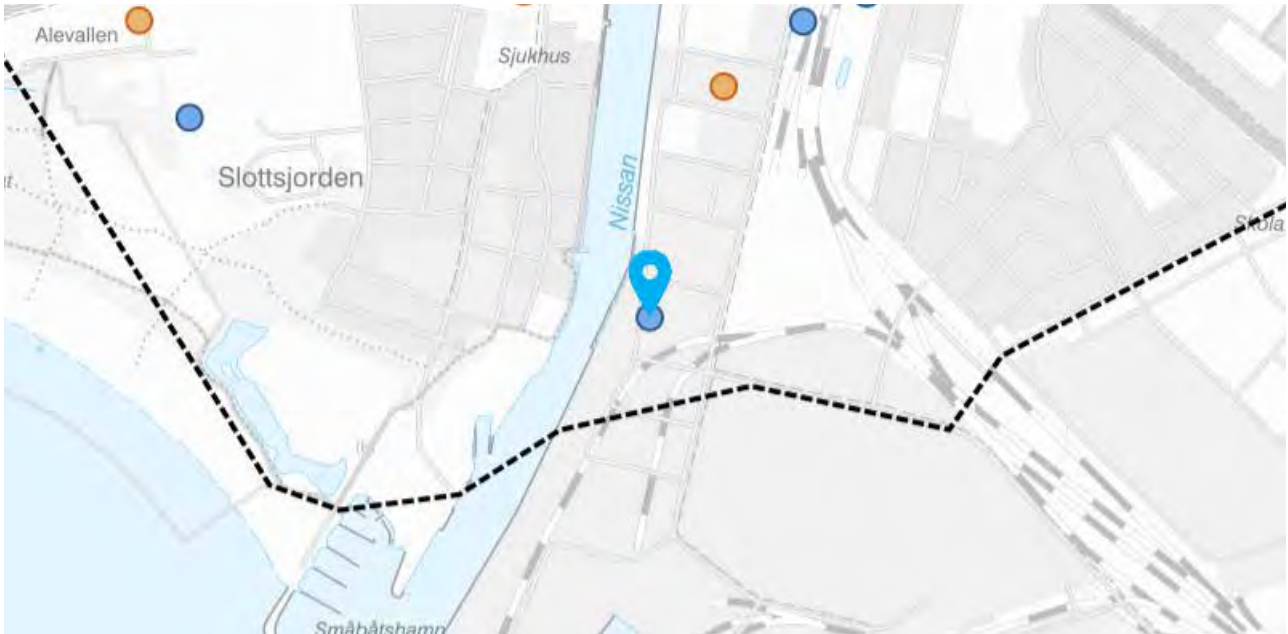
Namn

Norra infarten

Riktlinjer för utveckling

Parkeringen Norra infarten ligger precis utanför plangränsen och är i första hand en infartsparkering. Bilister som kommer norrifrån kan tryggt parkera sitt fordon här och sedan promenera längs Norra vägen eller längs Nissanstråket in mot stadskärnan. Den är ett bra val för den som ska vara en längre stund i centrum. Parkeringsanläggningen kan också serva Örjans vall och vara ett bra val för den som vill komma nära Nissanstråket.

Ny parkeringsanläggning



Namn

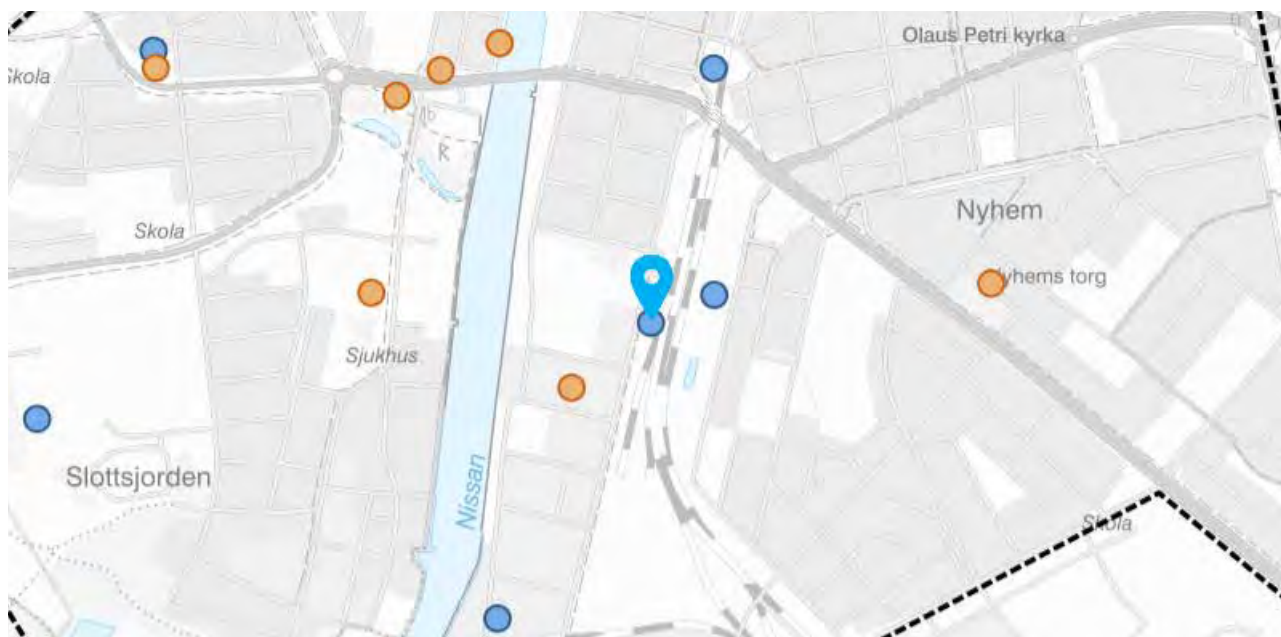
Söderbro Öst

Riktlinjer för utveckling

Parkeringsanläggningen Söderbro Öst är i första hand en infartsparkering. Bilister som kommer söderifrån, via Södra infarten, kan tryggt parkera sitt fordon här och sedan promenera längs Nissan in mot stadskärnan. Den är ett bra val för den som ska vara en längre stund i centrum. Parkeringsanläggningen ligger också i direkt anslutning till Tullkammarkajen och i närheten av stadens båtliv och har goda möjligheter för samnyttjande.

Parkeringsanläggningen kan planeras antingen i samband med detaljplaneläggning av område H35 eller vid omvandling av Nissankajen. Samutnyttjande kan möjliggöras och det är tänkbart att detta parkeringshus också kan fylla funktion som servicenod för exempelvis båtlivet i Nissan eller husbilar vid Nissan.

Ny parkeringsanläggning



Namn

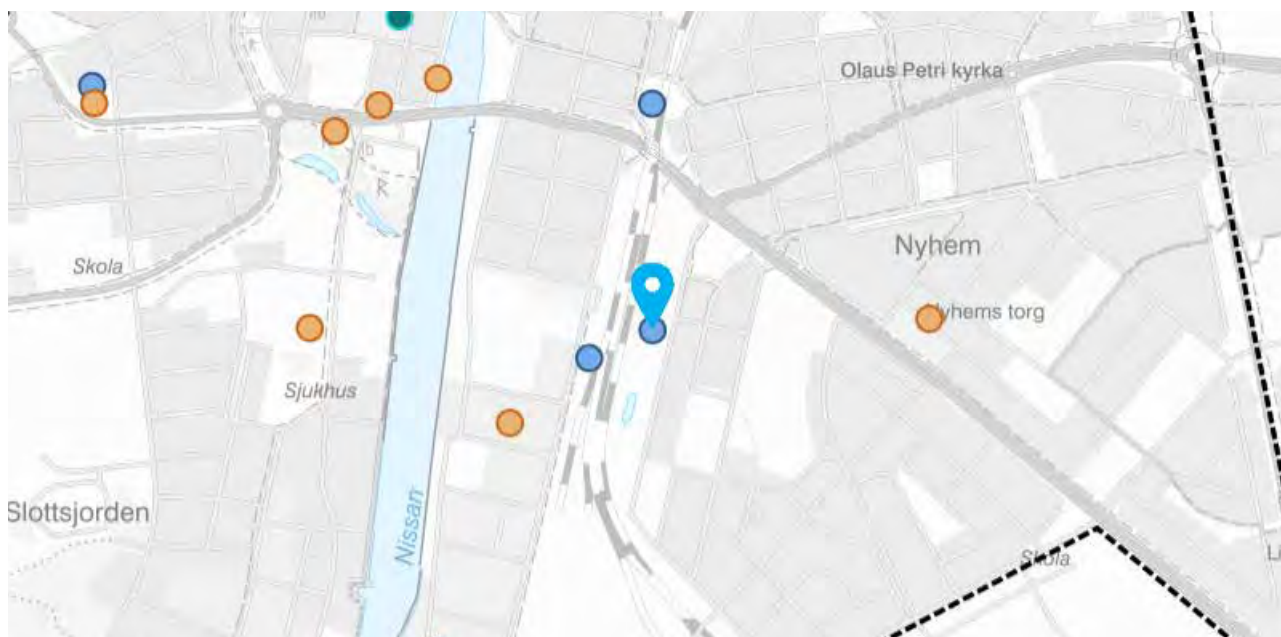
Stationen

Riktlinjer för utveckling

Parkeringsanläggningen Stationen är i första hand en stationsnära parkering som kan användas av de som reser vidare med kollektivtrafik från resecentrum. Det finns dessutom en hel del befintliga och framtida verksamheter och bostäder precis intill och det är nära till stadskärnan, vilket gör att anläggningen kan fylla många funktioner.

Parkeringsanläggningen planeras i samband med detaljplaneläggning av område H36 och är en integrerad del av Stationsstaden.

Ny parkeringsanläggning



Namn

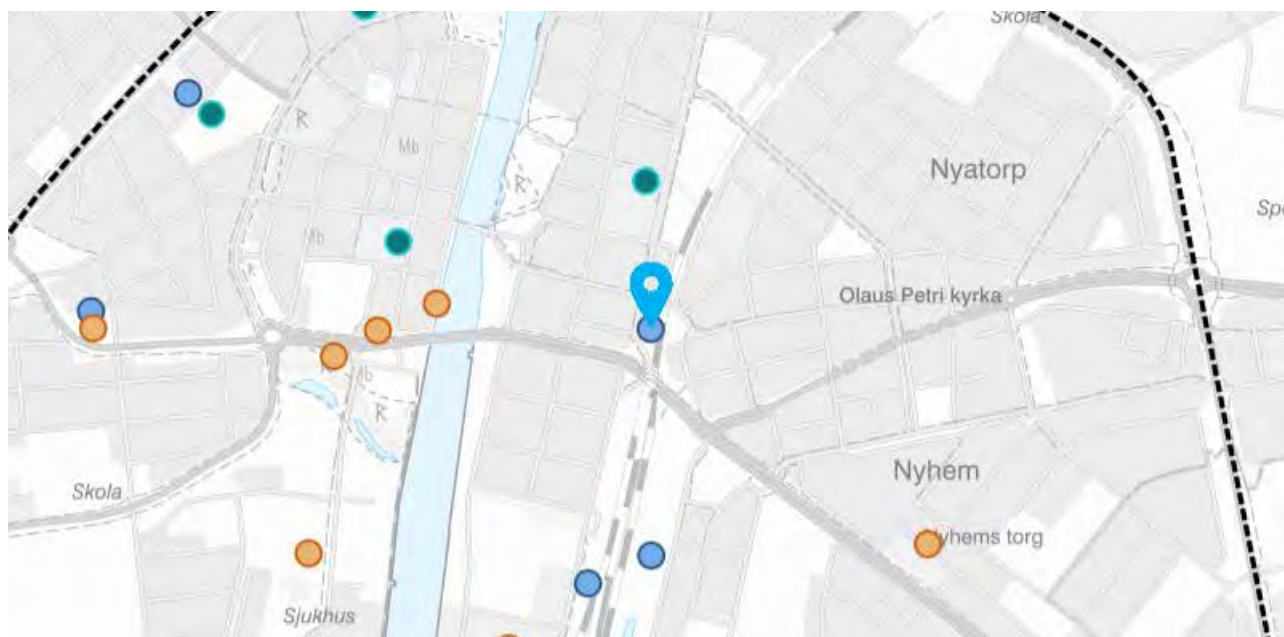
Resenären

Riktlinjer för utveckling

Parkeringsanläggningen Resenären är i första hand en stationsnära parkering som kan användas av de som reser vidare med kollektivtrafik från resecentrum. Befintliga och framtida verksamheter och bostäder finns alldeles intill och det är nära till stadskärnan. Parkeringsanläggningen kan fylla många funktioner. Resenären är det naturliga valet för den som ska till Resecentrum/Stationsstaden och tar sig med bil längs Södra infarten och Bolmensgatan. Parkeringshuset måste planeras tillsammans med en öppning av Bolmensgatan söderifrån.

Parkeringsanläggningen planeras i samband med detaljplaneläggning av område H36. Samutnyttjande kan möjliggöras och det är tänkbart att detta blir ett mobilitetshus istället för traditionellt parkeringshus.

Ny parkeringsanläggning



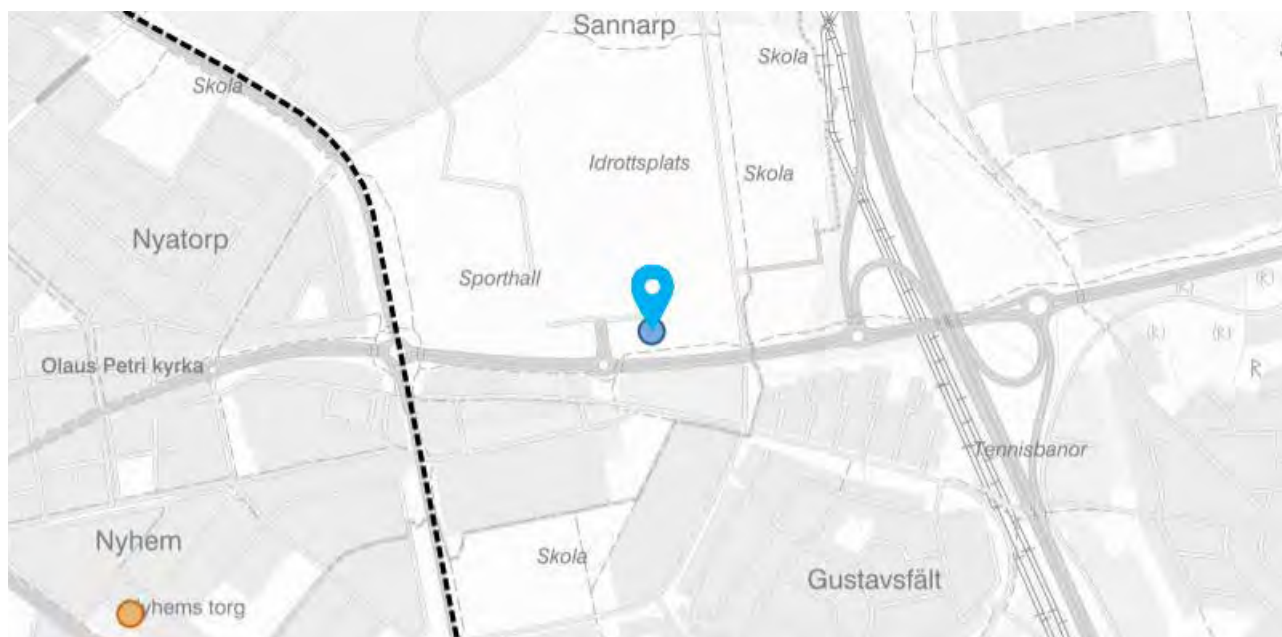
Namn

Jäntan

Riktlinjer för utveckling

Centrumparkering. Parkeringsanläggningen Jäntan är i lite mindre skala och är främst till för de som ska göra kortare ärenden i stadskärnan. Den kan även vara ett komplement till parkeringsanläggningarna kring Resecentrum, Stationen och Resenären. Jäntan ligger i direkt anslutning till Kungsfreden och därmed stadskärnan. Här är också nära till kulturverksamheter, så som stadsbiblioteket och teatern. Den som har parkerat sitt fordon på Jäntan är redan mitt i smeten.

Ny parkeringsanläggning



Namn

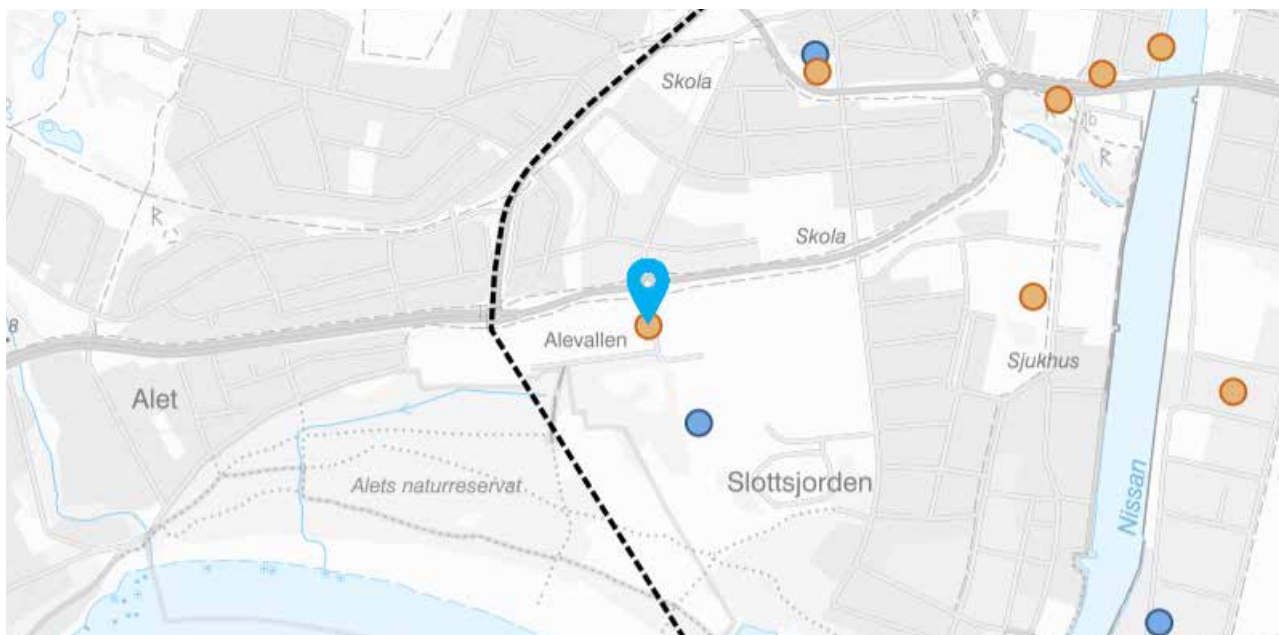
Halmstad Arena

Riktlinjer för utveckling

Parkeringsanläggningen vid Halmstad Arena är dels för besökare till arenan naturligtvis, men fungerar också som infartsparkering för bilister som kommer österifrån. Den är ett bra val för den som ska vara en längre stund i centrum. Härifrån är det smidigt att ta sig till fots, med cykel eller med stadsbuss den sista biten in till stadskärnan.

Halmstad Arena ligger utanför planområdet, men fyller en strategiskt viktig funktion för centrum tack vare sitt läge i förlängningen av väg 25.

Marparkeringar som tas i anspråk



Namn

Utblicken

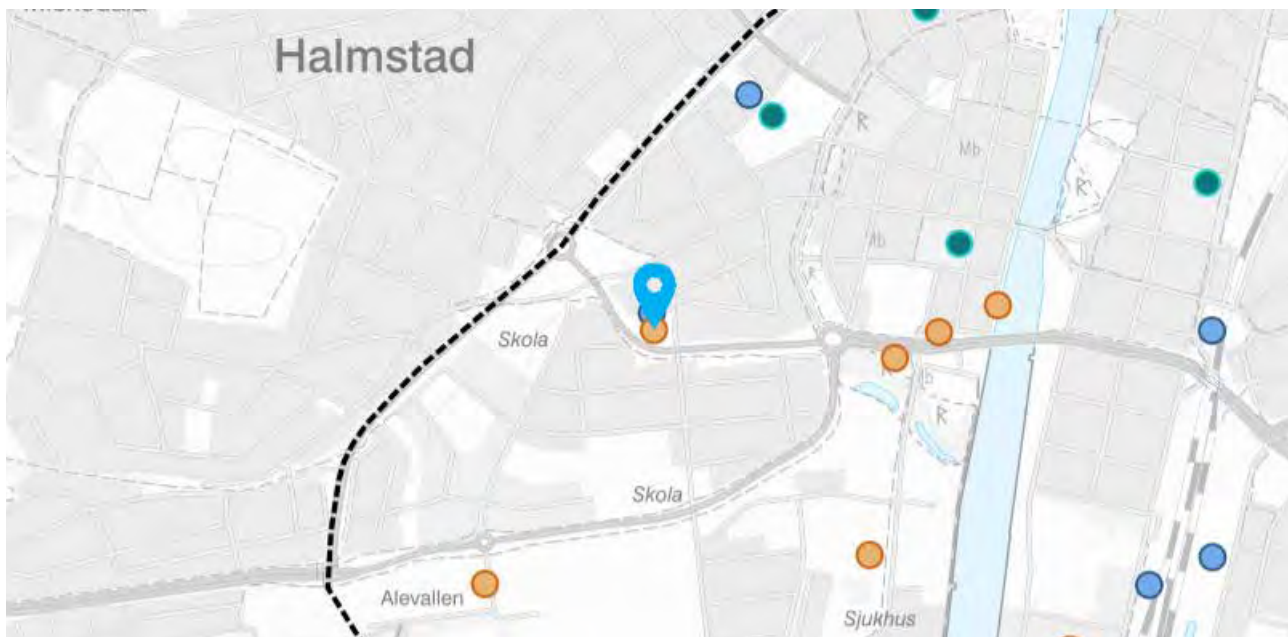
Markanvändning

Förändrad markanvändning, väg

Riktlinjer för utveckling

Infrastrukturen i området kommer att förändras. Nuvarande markparkering ligger inom det som i planförslaget pekas ut som vägreservat. Ny gata på Söder med tillhörande bro över Nissan ansluter här mot Slottsjordsvägen och marken kan komma att behövas för detta ändamål. Ersättning av parkeringsmöjligheter sker inom område H31 och benämns som parkeringshus Kattegatt. I dagsläget finns det 60 parkeringsplatser på Utblicken.

Markparkeringar som tas i anspråk



Namn

Bärnstenen

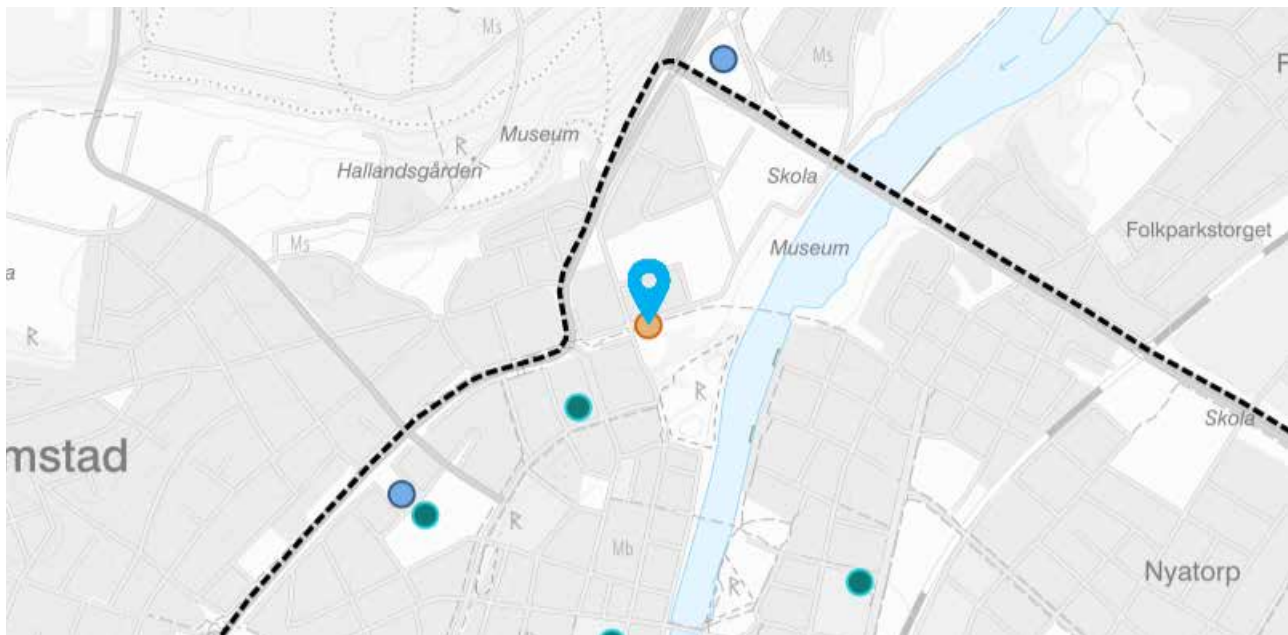
Markanvändning

Omvandling till blandad bebyggelse

Riktlinjer för utveckling

Större yta med markparkeringar, 230 platser, ersätts i nytt parkeringshus. Omvandlingen sker genom detaljplanläggning av område H24.

Markparkeringar som tas i anspråk



Namn

Norre Katts park

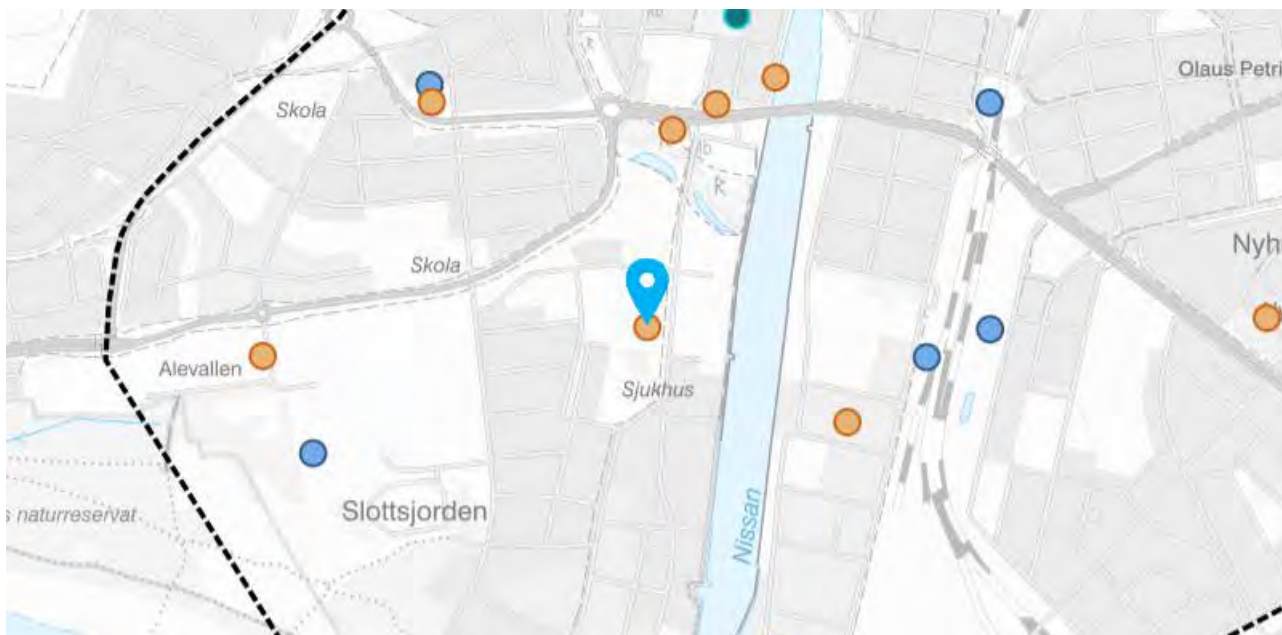
Markanvändning

Utveckling av parkområde

Riktlinjer för utveckling

20 parkeringsplatser i parken tas bort till förmån för utveckling av Norre Katts park. Parkering hänvisas till markparkering längs med Badhusgatan eller befintligt parkeringshus Svartmunken.

Markparkeringar som tas i anspråk



Namn

Södra vägen 11 och Bagaren

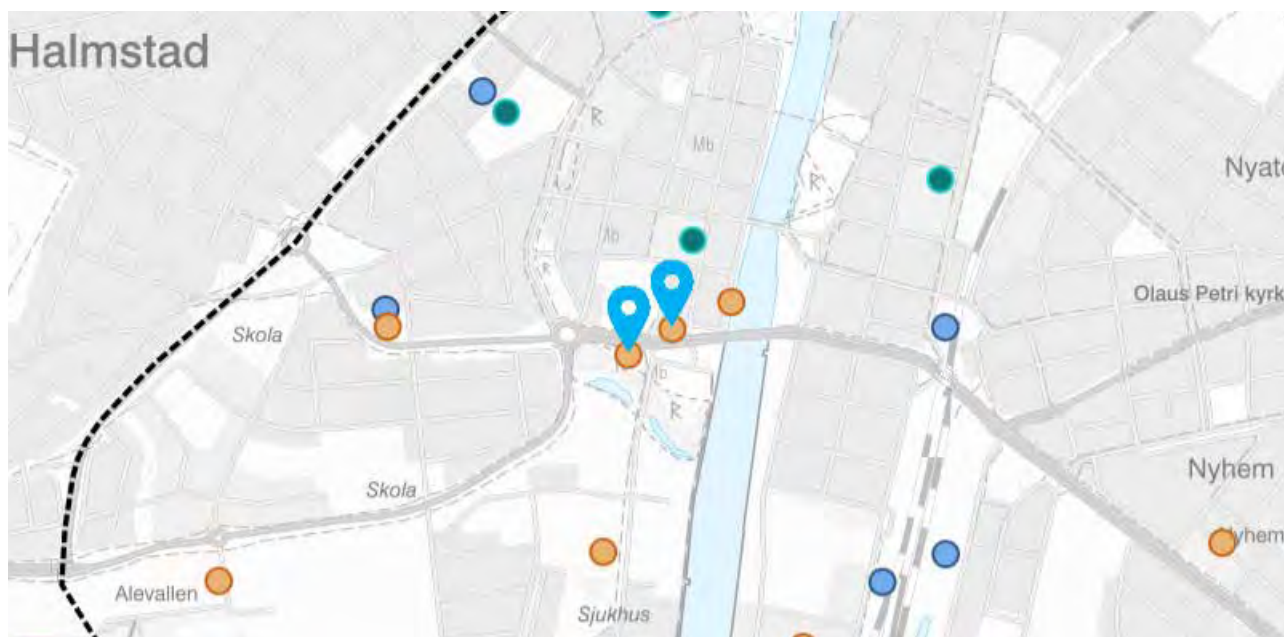
Markanvändning

Blandad bebyggelse

Riktlinjer för utveckling

I samband med utveckling av område H34 försvinner ett antal markparkeringar. I dagsläget finns cirka 60 parkeringar på Södra vägen 11 och 130 parkeringsplatser på Bagaren.

Markparkeringar som tas i anspråk



Namn

Markparkeringar intill Slottsgatan

Markanvändning

Stadsomvandling och omvandling till blandad bebyggelse

Riktlinjer för utveckling

Markparkeringar på båda sidor om Slottsgatan, totalt 75 platser, tas bort till förmån för stadsutveckling. Utvecklingen samspelar med resonemangen kring ny mötesplats Slottsplatsen, omvandling av gatan där busstrafiken får ta mer plats samt utveckling av område H26. Parkering hänvisas till befintliga centrumnära parkeringshus; Torggaraget och Svartmunken samt andra parkeringshus. Borttagande av parkeringar tillåts om andra värden tillskapas på platsen.

Markparkeringar som tas i anspråk



Namn

Hamngatan

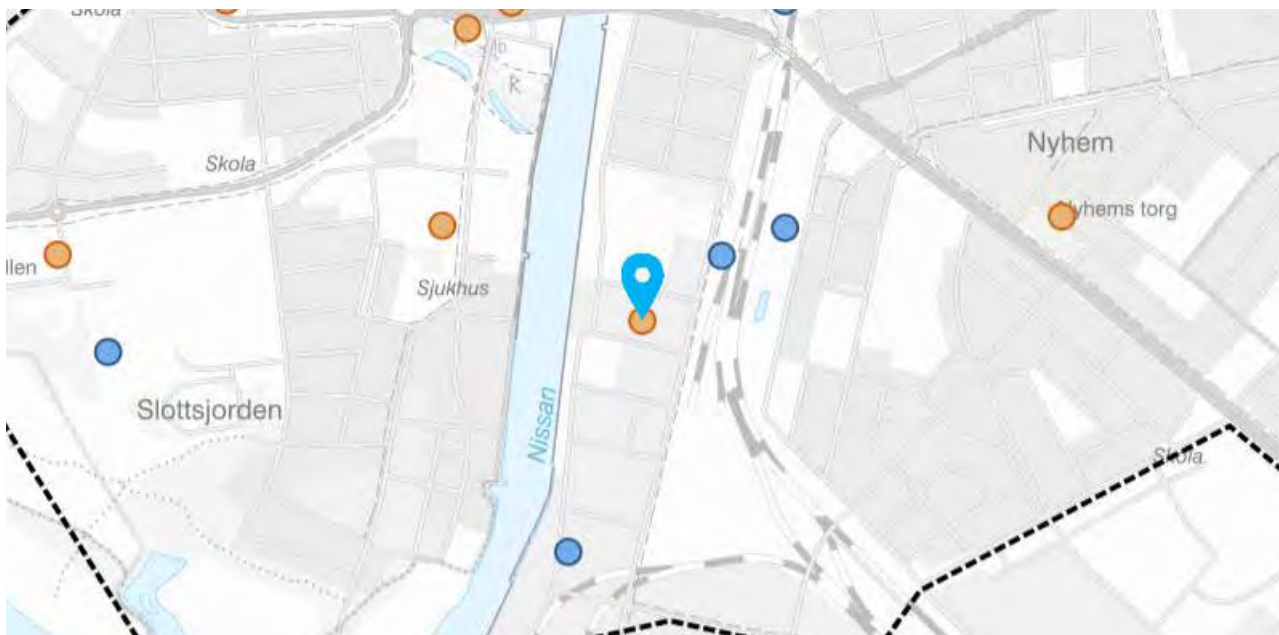
Markanvändning

Stadsomvandling

Riktlinjer för utveckling

Hamngatan ska utvecklas och vändas mot Nissan. Nuvarande parkering behöver användas för att bygga ett klimatskydd mot Nissan och då ges även mer plats till grönska och oskyddade trafikanter. De omkring 40 markparkeringarna tas bort och parkering hänvisas istället till Torggaraget. Området samspelar med utveckling av Slottsplatsen och område H26.

Marparkeringar som tas i anspråk



Namn

Marknadsplatsen och Stuvaregatan

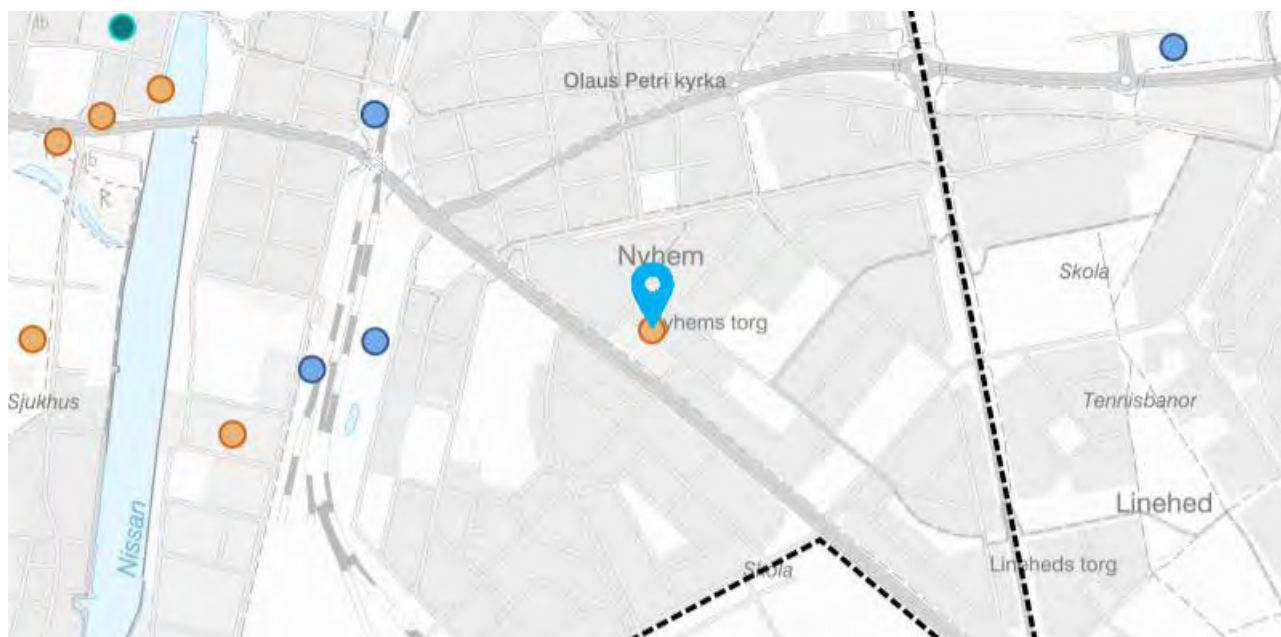
Markanvändning

Omvandling till blandad bebyggelse

Riktlinjer för utveckling

Ytan används idag till markparkering med tydlig koppling till stationen. Denna yta ingår i område H35, Tullkammarkajen. I takt med att Tullkammarkajen utvecklas försvinner dessa markparkeringar och ersätts med platser i de nya parkeringshusen Söderbro öst och Stationen. I dagsläget finns det 390 platser på den yta som ingår i Marknadsplatsen och 130 platser på den yta som benämns Stuvaregatan.

Marparkeringar som tas i anspråk



Namn

Gnistan

Markanvändning

Området är i behov av mer grönyta. Omvandling av Gnistan blir ett tillskott i nära anslutning till utpekad inre grönstruktur i centrum. Parkeringsplatsen använd till stor del av närliggande fastighet och detta behov måste lösas via ny detaljplaneläggning innan Gnistan kan omvandlas.

Riktlinjer för utveckling

Grönyta

Resecentrum

En knutpunkt för hållbara transporter

En för kommunen viktig satsning är genomförandet av ett samlat och centralt beläget resecentrum där resenärer lätt kan byta mellan olika färdstätt. Tåg, regionbuss och stadsbuss finns samlat här.

Genom att skapa en tydlig knutpunkt för kollektivtrafiken kan möjligheterna att resa effektivt och bekvämt öka. Halmstads resecentrum blir en central del av infrastrukturen och är nödvändigt för att utveckla Halmstad som regionalt centrum och en förutsättning för att Halmstad ska fortsätta utvecklas som en attraktiv arbetsmarknadsregion. För kollektiva transporter blir resecentrum navet i hjulet och en viktig bytesplats vid regionala och interregionala resor till från och genom Halmstad, för resande från de kringliggande kommunerna men också mer fjärran platser.



Första mötet med Halmstad

Förutom för att underlätta för hållbara transporter, till, från, genom och inom kommunen ska området bidra till att stärka kommunens identitet utåt, till de många förbipasserande resenärerna längs med Västkustbanan. Halmstad stationsområde kommer även bli en viktig destination vid ankomst till staden och det första mötet med staden och behöver göras tryggt och attraktiv för de resenärer som varje dag byter transportslag vid knutpunkten.

Omsorgen och utformningen av områdets nya offentliga platser är viktig. Platserna är första mötet med Halmstad. De ska vara platser att passera och att uppehålla sig på.

Stärkta kopplingar till stadskärnan och andra målpunkter

Områdets behöver på ett tydligt, och självförklarande sätt kopplas mot viktiga målpunkter så som stadskärnan och högskolan. Området kan bidra till ett överbryggande av barriärer och stärka stråk mellan de östra och västra stadsdelarna i staden, med nya gc- broar över Nissan samt kopplingar för fotgängare och cyklister över eller under järnvägen.

Med hjälp av ny bebyggelse på lågt utnyttjade ytor nära resecentrum kan områdets urbana kvaliteter stärkas och orienterbarheten öka. Stråk mot viktiga målpunkter kan därmed bli tydligare. En del i att stärka områdets urbana kvaliteter och tydliggöra rörelseriktningar blir genom skapande av offentliga platser.

Flera gator i kvarteren mellan stadskärnan och Resecentrum får del av ett ökat flöde av fotgängare och cyklister. Genom utformning av gaturummet och prioritering av kontor eller kommersiella lokaler kan denna utvecklingspotential tas till vara.

Stationsstaden, mer än ett resecentrum

Ett resecentrum förskjuter dragningskraften i staden, och bidrar till att vidga stadens centrum mot syd-ost. En ny attraktionskraft uppkommer och det uppstår ett behov och en möjlighet att utveckla området till en helhet med nya exploateringar.

Områdets urbana kvartersstruktur förtätas. Oetablerad mark nyttjas till att skapa nya kontor, service, bostäder och en bättre integrerad infrastruktur. Trafikytor effektiviseras där det är möjligt och gestaltas på inbjudande sätt.

Det gröna är en självklar del av stadsrummet som bidrar till rumslighet, trivsel och stärkta ekosystem-tjänster.

Den nya bebyggelsen skapar aktiva gaturum och definierade områden. Stationsstadens byggnadsvolymer relaterar till den omgivande bebyggelsens karaktär och struktur – längs Stationsgatan respektive Bolmensgatan.

En blandad bebyggelse eftersträvas i området

Inom området Stationsstaden föreslås såväl bostäder som kontor och service i 4-8 våningar. Landmärkesbyggnad(er) i Stationsstaden och det angränsande kvarteret Kilot ger orientering och markerar platsen på håll.

Vid exploatering i resecentrums närområde prioriteras kontor och arbetsplatser högt. Men även bostäder föreslås inom Stationsstaden. Bostäderna bidrar till att aktivera området under en större del av dygnet.

Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen. Detta förstärker knutpunktens betydelse och gör att man kan nyttja servicen på väg till och från stationen.

Planeringsinriktningar

- Skapa ett nytt resecentrum med ökad resekapacitet och stärk stationsområdet som målpunkt.
- Skapa en urban nod och ett landmärke där infrastruktur, orientering och områdets identitet styrks.
- Integrera stationsområdet i staden och utveckla marken i området med nya arbetsplatser, service, bostäder och mötesplatser.
- Stärk stationsområdet som målpunkt och öka attraktivitet för hållbart resande genom smidiga övergångar mellan trafikslagen och en tydlig stadsmiljö med god orientering och hög trygghet.
- Överbrygg barriärer och skapa tydliga, självförklarande stråk mot stadskärnan, mot högskolan och mellan stadens östra och västra stadsdelar.
- Trygga och säkra möjligheter att ta sig över och under järnvägen. Bro och/eller tunnlar har alla gemensamt att bli en del av den plats de ansluter till.
- Skapa en entré till staden och annonsera centrum genom en intressant stadsmiljö och spännande arkitektur.
- I hela Stationsstaden ska det vara öppna bottenvåningar med visuell kontakt mot gatan. Botten våningarna är en del av gaturummet och ett bärande koncept för att området ska aktiveras och kännas tryggt.
- Gestaltningen av Stationsstaden och resecentrum ska annonsera och symbolisera Halmstad som stad kommun och huvudort i Halland. Detta gäller både bebyggelse, offentliga platser och grönsstruktur samt konstnärlig gestaltning.
- Resecentrumbyggnaden ska ge området en identitet och genom en välgjord och spännande arkitektur bli ett nytt landmärke i staden.

Underlagsmaterial/läs mer

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, 2021.

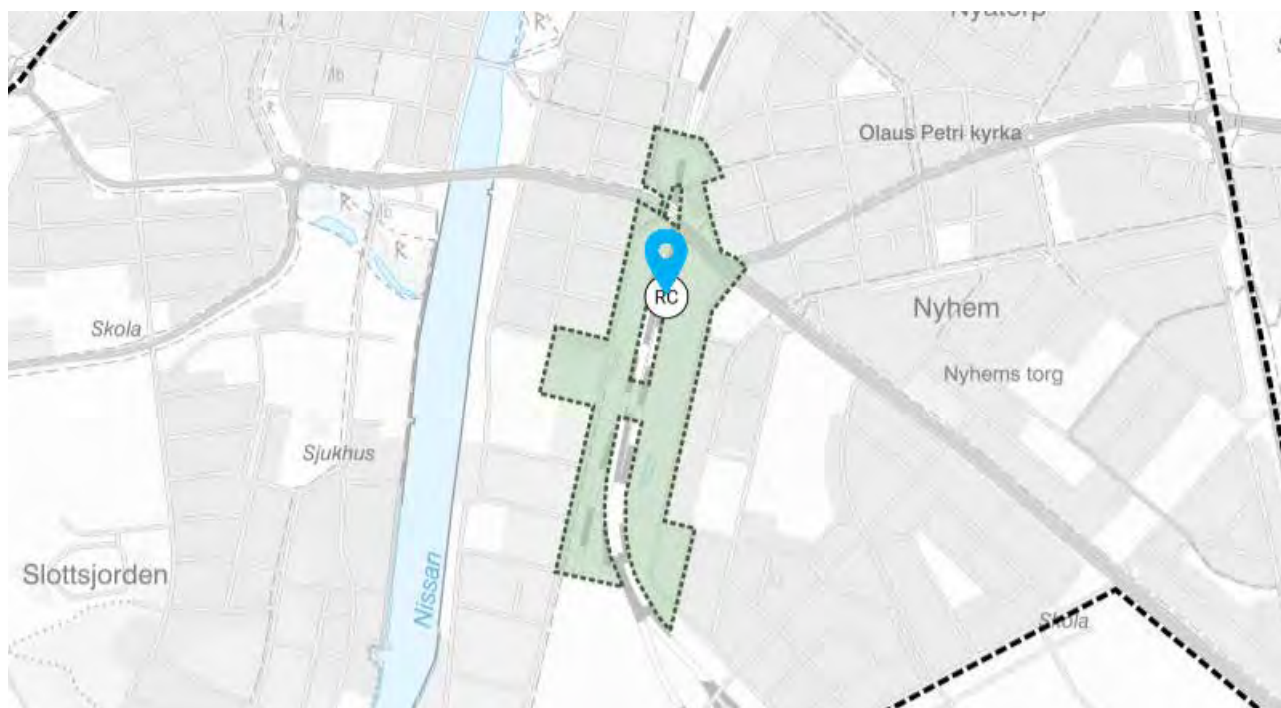
Visa resecentrum och stationsstaden i kartan



RC Resecentrum

Stationsstaden

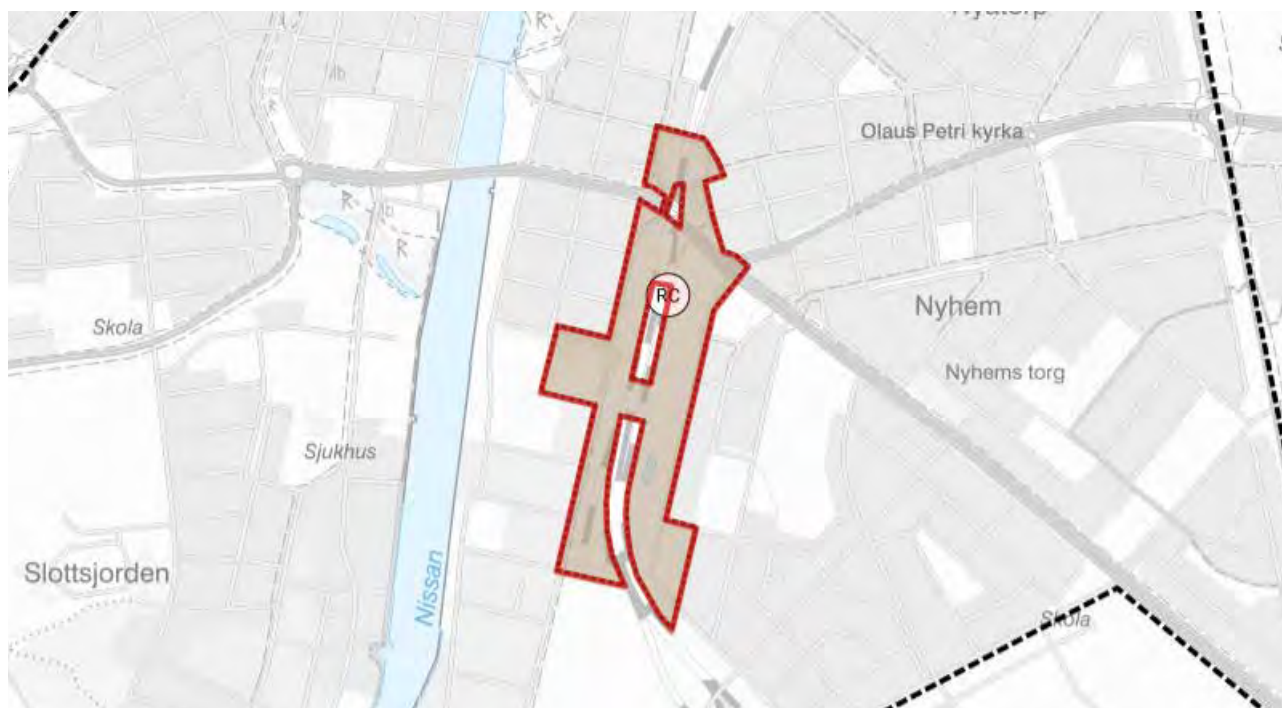
Resecentrum



Markanvändning

Halmstads resecentrum är ett viktigt nav. Nod för kollektivtrafiken med regionbuss, stadsbuss och tåg. Kontor och service ska prioriteras i dess närhet.

Stationsstaden



Riktlinjer för utveckling

Inom området Stationsstaden föreslås såväl bostäder som kontor och service i 4-8 våningar.

Landmärkesbyggnad(er) i Stationsstaden och det angränsande kvarteret Kilot ger orientering och markerar platsen på håll.

Vid exploatering i resecentrums närområde prioriteras kontor och arbetsplatser högt. Men även bostäder föreslås inom Stationsstaden. Bostäderna bidrar till att aktivera området under en större del av dygnet.

Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen. Detta förstärker knutpunktens betydelse och gör att man kan nyttja servicen på väg till och från stationen.

Underlagsmaterial

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, 2021.

Båtliv

I Halmstad är vattnet ständigt närvarande och båtar i Nissan signalerar hamnstad. Nissan ändrar karaktär och funktion ju längre in mot staden du kommer. Där Nissan rinner ut i havet i söder används vattnet som en effektiv farled för gods- och färjetrafik. Lite längre in är det småbåtar och segelbåtar som sätter tonen. Därefter tar det stadsmässiga vid.

Mot 2050 planerar vi för en helhet och väver ihop funktionerna. De mellanrum som finns idag byggs ihop och länkas. Fritidsbåtar, turistbåtar, containerfartyg och godsbärande passagerarfartyg behöver alla sin plats. Samtidigt utvecklas både staden och hamnområdet vilket både möjliggör och skapar begränsningar. I Halmstads centrum är vattnet en möjlighet där funktioner samspekar och harmonierar.

Det marina livet med fritidsbåtar i Nissan

De marina miljöerna längs kajer och hamn är en viktig del av centrumets stads- och landskapsbild. Det skapar karaktär och identitet och är en del av det som gör Halmstad attraktivt.

Med en ökad befolkning och ett ökat besöksstryck kan centrumets marina inslag öka. Båtplatser för fritidsbåtar i Nissan ses som ett tillskott, samtidigt som det begränsar möjligheterna att skapa allmänna platser med närhet till vatten att vistas på. Framöver behöver tankarna kring platsutveckling längs med Nissan ytterligare tydliggöras.



Fotograf Daniel Modig

Nya broar över Nissan ska tillkomma och därmed blir det viktigt att tydliggöra hur långt upp i Nissan som det i framtiden kommer vara möjligt att framföra båttrafik. Idag utgör Slottsbron begränsningen. Gång- och cykelbron över Nissan i höjd med tågstationen, den så kallade Stationsbron, kommer i

framtiden utgöra denna gräns. I den fortsatta planeringen av de nya broarna behöver det utredas och ställning tas om de i söder belägna Söderbron och Sjömansbron ska vara öppningsbara eller ej.

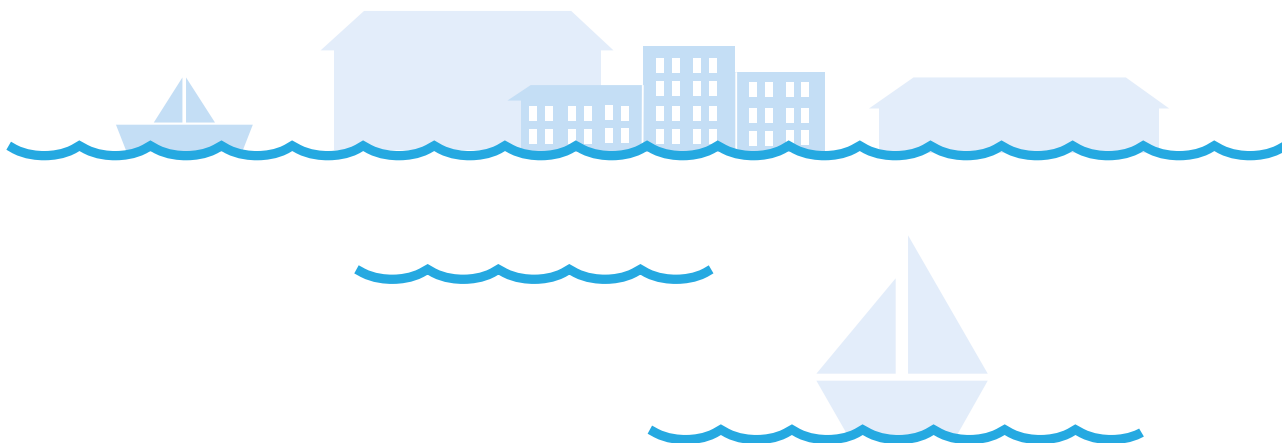
Möjliggör för fler att transportera sig på vattnet

Centrums kontakt med havet innebär en stor potential att utveckla både transporter och rekreation. Halmstads läge vid havet skapar möjligheter och detta ska tas tillvara. Kommunen ska i sin planering möjliggöra för angöring av båttrafik avsedd för turism längs Nissans kajer, vid eller i anslutning till Stationsbron. I ett första skede ska inriktningen vara mot turism och destinationsutveckling, en möjlig framtida uppväxling är vattenburen kollektivtrafik.

Koppling till färjeterminalen i hamnområdet kan stärkas, för privatresenärerna i allmänhet och för resenärer som vill resa utan bil i synnerhet. Stråket längs med Stationsgatan blir en del av detta flöde.

Byggnader på vatten

Vattenrummet längs Nissan är av central betydelse för stadsmiljön i Halmstad, och med ett stort värde för allmänheten. Vattenspegeln i staden är begränsad och miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner. Flytande byggnader och husbåtar i Nissan ska bara övervägas om de inte inkräktar på andra allmänna funktioner. Flytande byggnader som medverkar till allmänhetens tillgång till vatten ses positivt på om funktionen bidrar till att skapa liv och rörelse längs kajpromenaden.




Planeringsinriktningar

- Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner.
- I den fortsatta planeringen av de nya broarna över Nissan behöver det utredas och ställning tas om de två längst i söder ska vara öppningsbara eller ej.
- I den fortsatta planeringen ska möjliggöras för angöring av båttrafik avsedd för turism längs Nissans kaj, vid eller i anslutning till Stationsbron.
- Stärk koppling mot färjeterminalen nere i hamnområdet för privatresenärer.
- I den fortsatta planeringen ska hänsyn tas till de funktioner som behövs för ett fungerande båtliv i delar av Nissan.
- Flytande byggnader och husbåtar i Nissan är positivt endast om de medverkar till allmänhetens tillgång till vattnet.

Visa inre gräns för höga och mastade båtar i kartan



 Inre gräns för höga och mastade båtar

Inre gräns för höga och mastade båtar



Markanvändning

Inre gräns för höga och mastade båtar.

Riktlinjer för utveckling

När Stationsbron etableras utgör den ny gräns för mastad båtlev i Nissan. Ersätter därmed nuvarande gräns som utgörs av Slottsbron.

Gränsen kan komma att justeras. I den fortsatta planeringen behöver ställning tas till om Sjömansbron och Söderbro ska vara öppningsbara eller ej.

Synliggöra - ett karaktärsrikt centrum

Gestaltad livsmiljö	269
Kommunen i ledarrollen	270
Planeringsinriktningar	271
Följduppdrag	271
Höjder och skala	272
Skala	272
Täthet	273
Planeringsinriktningar	274
Identitetsskapande stråk	275
Kulturstråk Nissan	275
Nissan förbinder istället för att dela	275
Kulturstråk	276
Nissan som rekreationsloop	276
Vallgravsstråket	277
Planeringsinriktningar	278
Underlagsmaterial	278
Visa stadsstrukturerande stråk i kartan	279
Kulturmiljöer	282
Vad är en kulturmiljö?	283
Kulturmiljöer stärker vår identitet och attraktivitet	283
Planeringsinriktningar	284
Underlagsmaterial	284
Visa utpekade kulturmiljöer av särskilt värde i kartan	285

Gestaltad livsmiljö

Arkitektur och form påverkar oss människor dagligen och är ett allmänt intresse. Centrums arkitektur är betydelsefull och utgör en värdeskapande grund för goda livsmiljöer. Den ger oss en plattform för rumsliga upplevelser, förutsättningar och möjligheter. Att ha tillgång till välkomnande och upplevelserika stadsrum påverkar människors livskvalitet och känslan av gemenskap. Arkitektur rör det byggdas form, men även stadsrummets gestaltning, stadens rörelsestråk och funktion.



Fotograf Jenny Bernsgård

Nationellt baseras Sveriges arkitektur-, form- och designpolitik på begreppet gestaltad livsmiljö, vilket omfattar bland annat arkitektur, form, design, konst och kulturarv.

Riksdagen antog 2018 följande mål för politikområdet:

”Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.”

Målet för gestaltad livsmiljö är styrande för statens initiativ och kan vara vägledande för kommuner och regioner. Halmstads kommun ställer sig bakom målet, vilket spelar en betydande roll i utvecklingen av Halmstads centrala delar.

Arkitektur är ett kraftfullt verktyg som kan hjälpa till att möta samhällsutmaningar och bidra till faktiska förändringar och hållbar utveckling. Gestaltad livsmiljö rör såväl ny bebyggelse som befintlig, såväl hus som de gröna miljöerna och mellanrummen. Från de stora landskapen till detaljerna, samt hela processen från översiktlig planering till genomförande och förvaltning. Varje del av kedjan kräver kloka och värdefulla ställningstaganden för vårt gemensamma stadsrum. Arkitektur, form, design, konst och kulturarv fungerar därmed som verktyg för forandet av livsmiljön och har en betydande roll i att hitta lösningar på samhällets utmaningar. Arkitekturen har även ett kulturellt värde som handlar om bebyggelsens relation till platsen och vår historia där kvalitet handlar om att skapa och förvalta värden för samhället i stort och för framtida generationer. Att gestalta en hållbar livsmiljö handlar om att organisera komplexa och ibland motstridiga intressen till en helhet.

Ur regeringens proposition 2017/18:110 Politik för gestaltad livsmiljö

Propositionen för Gestaltad livsmiljö säger att våra boendemiljöer bör vara tillgängliga och inkluderande med god tillgång till grönområden, lekparkar, offentlig service, handel och kommunikationer. Stor kraft bör läggas på att varje tillskott i bebyggelsemiljön ska kunna bidra till långsiktiga kvaliteter. Bostadsbyggande, planering och förvaltning ska bidra till väl sammanhållna och jämlika samhällen.

Kommunen i ledarrollen

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

I Halmstad ska kommunen gå före och uppmuntra alla andra att följa efter. För att lyckas krävs det att vi alla hjälps åt: politiker och företagare, arkitekter och byggherrar, stadsplanerare och invånare. Arbetet behövs i alla skalor och kommunen har stora möjligheter att visa vägen i offentliga projekt och genomföranden. Genom att medvetet satsa på god arkitektur ökar Halmstads attraktionskraft för boende, besökare och ett innovativt näringsliv.

Planeringsinriktningar

- Estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas när Halmstad växer.
- Hållbarhet och kvalitet ska inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och sprids.
- Kommunala utvecklingsprojekt ska agera förebild.
- Centrums miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla.
- Vid större utvecklingsprojekt, eller projekt i särskilt betydande lägen, tas gestaltningsprogram fram under detaljplaneskedet.
- Ny bebyggelse ska förankras på platsen och i dess historia. Lokala kvaliteter är unika och ska uppmuntras. I stadens centrum ska kvaliteten höjas på de vardagliga miljöerna.
- Nya etableringar ska komplettera centrum med nya stadsrum som har betydelse på stadsnivå och utveckla kommunen med sociala och trygga miljöer. Byggnadernas placering ska vara medskapande till en levande och trygg stadsmiljö och gatufasaderna ska utgöras av varaktiga material som stärker gaturummet i centrum.

Följduppdrag

Arkitekturstrategi

Höjder och skala

Skala

Inom centrala Halmstad är höjdskalet mestadels låg till medelhög med högre flerbostadhusbebyggelse inom stads kvartererna och enskilda uppstickande byggnadsvolymer i ytterområdena. Inom stadskärnan är höjdskalet blandad med medelhög bebyggelse i tre till fyra våningar men även kvarter med låga envåningshus och högre kvartersbebyggelse i fem till sju våningar. Ett betydelsefullt landmärke inom stadskärnan är kyrktornet som sticker upp ovan hustaken och blir synlig i fonden av omgivande gator.



Stadsrum i centrum ska generellt ha små mått, aktiva bottenvåningar och varierad förgårdsmark. Höjdskalet ska vara 4–6 våningar med inslag av såväl högre som lägre bebyggelse. Upplevelsen av byggnaders höjd beror på volymernas utformning, platsens topografi, placering i staden men också storlek på omgivande bebyggelse.

Vissa platser i centrum kan lämpa sig för högre bebyggelse, exempelvis invid stora stadsrum, som järnväg, breda gaturum eller stora parktytor.

Placering av hus som är påtagligt högre än omgivningen ska studeras särskilt för att bli positiva inslag i stadsbilden, då hög bebyggelse alltid har betydande effekter på stadslandskapet. Höga hus ska kunna motiveras utifrån ett verkligt behov och en analys av vad de kan tillföra stadsmiljön och stadssiluetten. Inslag av enstaka höga byggnader kan ge fin variation och bidra till att markera vissa platser. Höga hus är identitetsskapande och på avstånd blir de en del av stadens profil som fungerar likt orienteringspunkter i stadsmiljön.

Stadsrum och utemiljöer kring höghusbebyggelsen ska vara öppna och inbjudande samt ha ett publikt ändamål. Det bör finnas offentliga funktioner i bottenplan på det höga huset och det är positivt om allmänheten får tillgång till ”höjden” i byggnaden.

Täthet

Täthet i centrum handlar dels om hur många vi är som bor eller arbetar inom ett område men också hur många människor som rör sig igenom ett område vilket i sin tur på hur gatustrukturen är uppbyggd.

Rumslig täthet är i viss utsträckning också en utformningsfråga och en väl gestaltad stad tål ofta en högre täthet. Att bygga i centrum föranleder ofta ett högt markutnyttjande. När centrum förtätas med bostäder och verksamheter är resultatet beroende av hur och var ny bebyggelse tillåts. Här finns stor potential att synliggöra en ökad variation, en högre trygghet och attraktivitet i stadsrummet.

I en tät stadsmiljö ska det vara nära mellan intrycken och den ska planeras med människan som måttstock och för att upplevas i ögonhöjd. Placering av olika funktioner, entréer med mera påverkar platsens täthet. Hög täthet uppnås således inte enbart genom hög exploatering. Samma exploateringstal kan resultera i såväl en gles som en tät stadsbild. Till exempel kan ett område bestå av mycket höga hus som ger ett högt exploateringstal men med breda gator och ödsliga platser däremellan. Då blir resultatet en gles stad med dåliga förutsättningar för ett intensivt stadsliv.



Fotograf Anders Adersson

Planeringsinriktningar

- Ny bebyggelse tar hänsyn till befintliga miljöer.
- Ny byggnation ska bidra med en tät och blandad stadsbebyggelse för att stärka och synliggöra ett omväxlande och stadsmässigt centrum som erbjuder lokaliseringar för både bostäder, verksamheter och rekreativsmöjligheter.
- Långa fastigheter och byggnader riskerar att ge en ensartad miljö och bör därför delas upp i så väl mindre enheter som i användning. Att dela upp volymer och bryta ner skalan skapar förutsättningar för en varierad stadsbild. Tydliga entréer och relevanta förändringar i fasaden bidrar till en variationsrik miljö.
- Vid planering av höga hus ska det alltid motiveras med ett syfte. Ett sådant syfte kan vara att utgöra landmärke, att betona entrépunkt, ett centrum eller allmänna funktioner av stor vikt. Andra syften kan vara att markera en målpunkt, utgöra fondbyggnad, vara symbol- eller identitetsskapande.
- Förtätning och utveckling i centrum ska verka för en ökad social hållbarhet, trivsel och trygghet. Ökad trivsel ska uppnås genom rumslig täthet med upplevelserika stråk och platser samt med en variation av intryck.

Identitetsskapande stråk

I Halmstads centrum finns stråk som förutom att vara rörelsestråk även är identitetsskapande stråk för vår stad. Både Nissanstråket och Vallgravsstråket är historiska spår från stadens framväxt. Om Nissan är en av anledningarna till att staden hamnade där den hamnade för 700 år sedan så är Vallgravsstråket ett spår av den befästa stadens vall, mur och vallgrav med stadsportar, bastioner och högverk. Det halvmåneformade stadsområde från den ursprungliga staden syns än i dag tydligt på flygbilder och kartor, men inte lika tydligt när man vistas i stadsrummet. Båda dessa stråk kan utvecklas som identitetsskapande och positiva tillskott till Halmstads centrum.

Kulturstråk Nissan

Nissan är en kvalitet och har potential att på ett tydligare sätt integreras i stadsrummet. Vattnets närvaro i centrum kan förstärkas ytterligare genom en väl utformad och sammanhängande kajpromenad.

Att utveckla kajerna, och skapa ett sammanhängande Nissanstråk är en del i att fortsätta vända staden mot Nissan och att stärka vår identitet som staden vid vattnet. Nissan har potentialen att bli ett av våra mest besökta och omtycka offentliga rum.

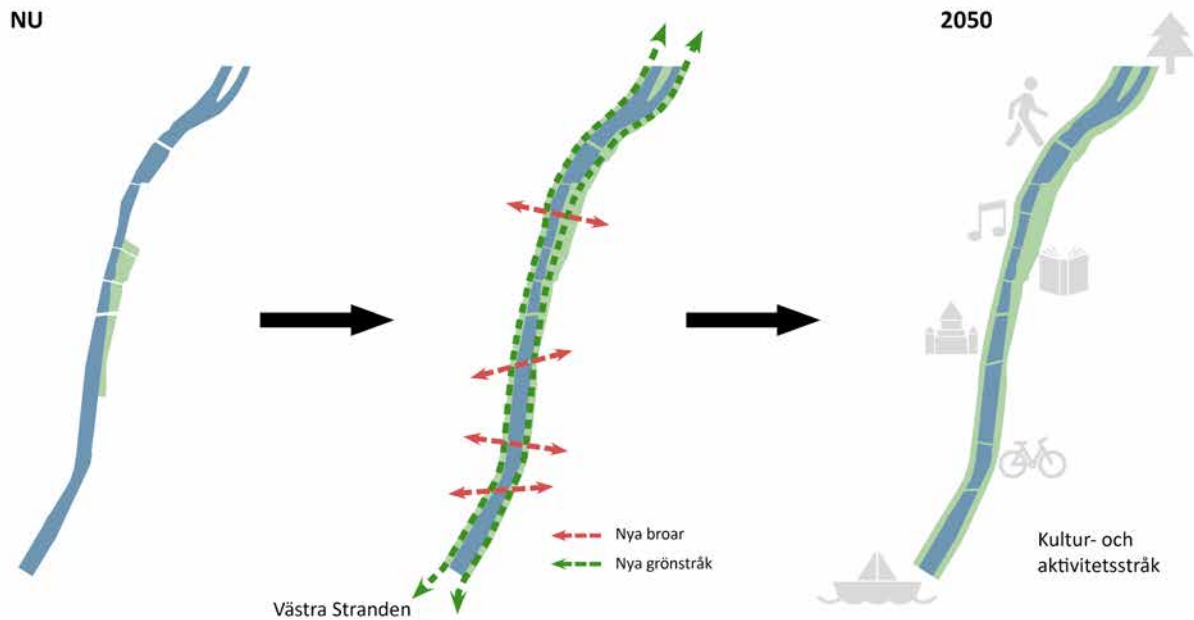


Nissan förbinder istället för att dela

Samtidigt som Nissan är en tillgång så utgör den en barriär mellan stadens östra och västra delar. Nya broar för fotgängare och cyklister medger ökade kopplingar mellan stadens stadsdelar, och ökar tillgängligheten och rekreativsmöjligheterna kring Nissan. Nya broar är en förutsättning för att skapa en sammanhängande rekreativs-loop längs vattnet.

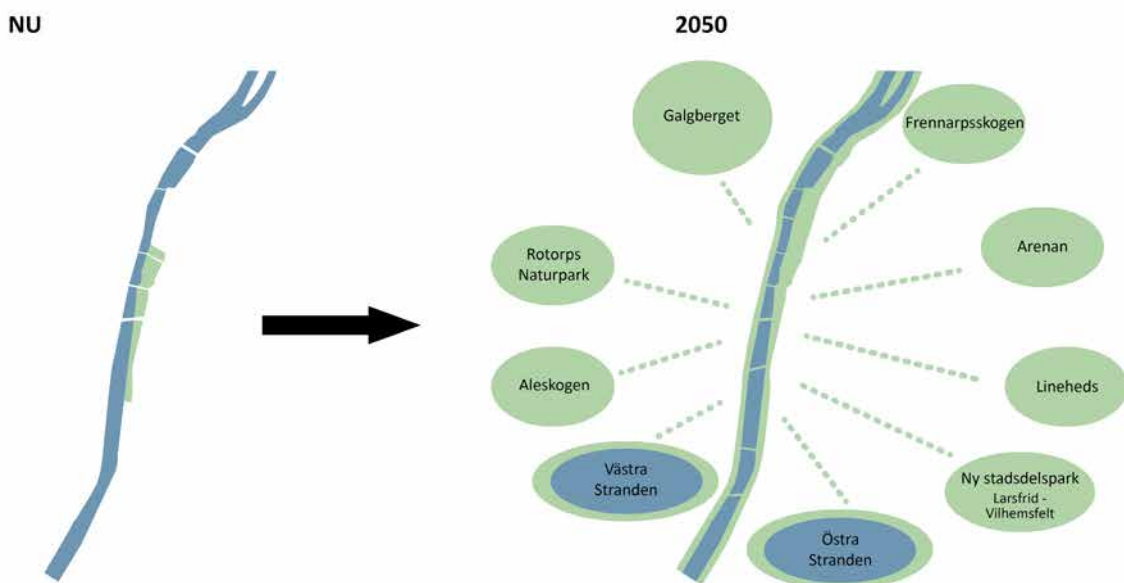
Kulturstråk

En framgångsfaktor för en stad kan vara att låta konsten och kulturen ta plats. Nissanstråket har fantastiska möjligheter att med kulturens hjälp få området att bli ännu mer levande, använt och omtyckt. Kulturstråket ska ge förutsättningar för och bidra till möten, aktiviteter och upplevelser längs Nissan. Målet är ett levande stråk som attraherar människor från hela Halmstad, men även besökare.



Nissan som rekreationsloop

Nissans stränder skiftar karaktär genom stadens centrala delar. Kajpromenaderna i stadskärnan kopplar till hamnkaraktär i söder och lummiga promenadstigar i norr. Nissan är ett viktigt rekreations- och grönstråk och en stor tillgång som promenad- och motionsstråk för stadens centrala delar.



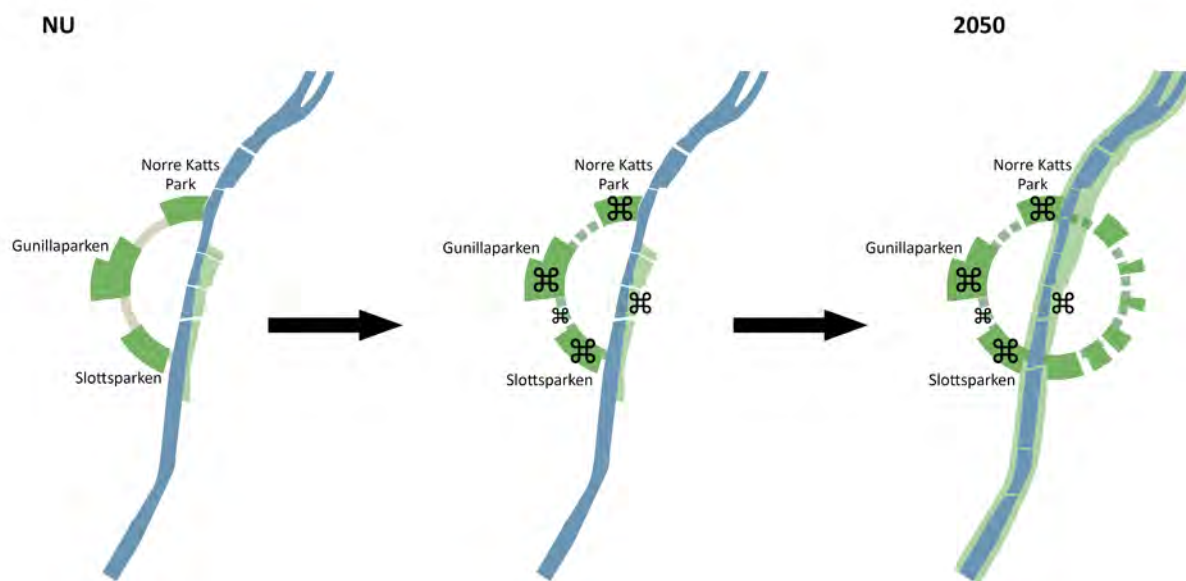
Vallgravsstråket

Vallgravsstråket är läget för det som en gång varit en imponerande befästningsvall och mur som skyddat stadskärnan. Stråket tar sin början med Bastionen i Norre Katts park i norr och avslutas med vallgravsmiljön i Slottsparken och slottets trädgård i söder. En gång i tiden var vallen den yttre gränsen mot landsbygden med överblick över det utanföriggande landskapet.

Vallgravens vattenflöde är idag ersatt av trafikens flöde, men här andas på delar fortfarande lugn bak-sida med inslag av grönska. Idag finns på sina håll rester kvar av vallen och muren, stadsportar, katter och bastioner. De historiska vingslagen känns, men behöver lyftas fram och göras läsbara som en helhet.

De bägge platserna i korsningen med Kyrkogatan respektive Klammerdammsgatan har potential att utvecklas till platser där man gärna stannar upp, och som väcker ett intresse för vårt arv. Vid den norra av platserna möjliggörs det för att slå sig ned i väntan på bussen.

Strukturen längs vallgraven utvecklas till ett läsbart sammanhållet stråk som visar upp vårt kulturarv som befästningsstad. Stråket kopplas även samman till en hel grön rekreationsloop på bägge sidor av Nissan.



Planeringsinriktningar

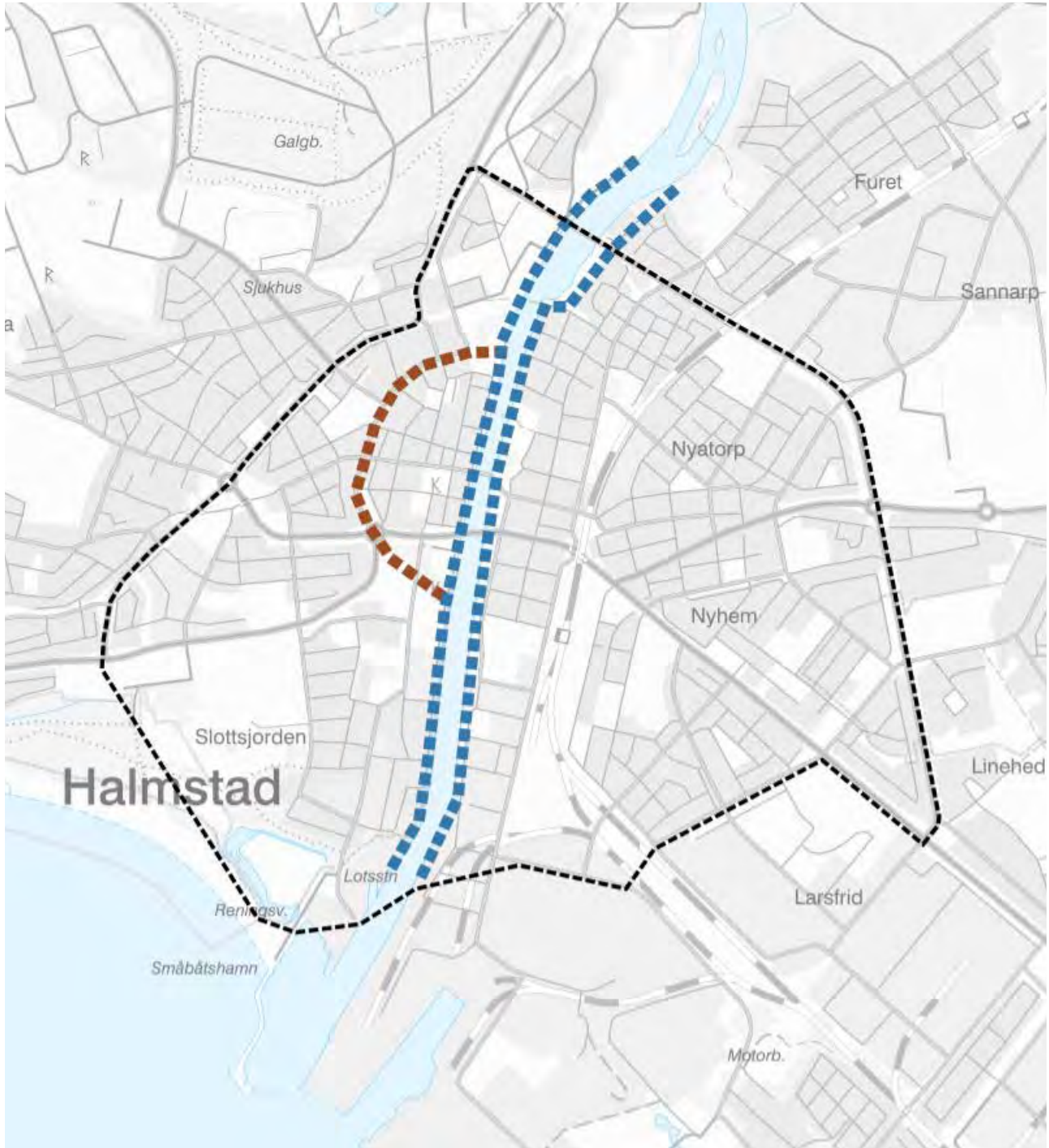
- Centrums identitetsskapande stråk, med vattennärvaro och historiska spår, lyfts fram och utvecklas.
- Grönstruktur, rekreation, kultur och historia är utgångspunkter vid utvecklingen av dessa stråk.
- Att utveckla kajerna, och skapa ett sammanhängande kulturstråk är en del i att fortsätta vända staden mot Nissan och att stärka vår identitet som staden vid vattnet.
- Strukturen längs vallgraven utvecklas till ett läsbart sammanhållet stråk som visar upp vårt kulturarv som befästningsstad. Stråket kopplas även samman till en hel grön rekreationsloop på bägge sidor av Nissan.

Underlagsmaterial

Kulturstråk Nissan, 2017

Förstudie Stadsparken – Norre katts park, Bastionen, Norre port, 2020

Visa stadsstrukturerande stråk i kartan



- ■ ■ Kulturstråk Nissan
- ■ ■ Vallgravsstråket

Kulturstråk Nissan



Namn

Kulturstråk Nissan

Markanvändning

Identitetsskapande stråk

Riktlinjer för utveckling

Utveckla i Nissan i Kulturstråk Nissans anda. Kulturstråket ska ge förutsättningar för och bidra till möten, aktiviteter och upplevelser längs Nissan.

Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner.

Vattnets närvaro i centrum kan förstärkas ytterligare genom ett väl utformat och sammanhängande Nissanstråk. Längs Nissan kopplas också stadens centrala delar direkt och sömlöst med kusten; västra stranden och intilliggande naturområde Aleskogen. Läs vidare resonemang i kapitel Grönstruktur.

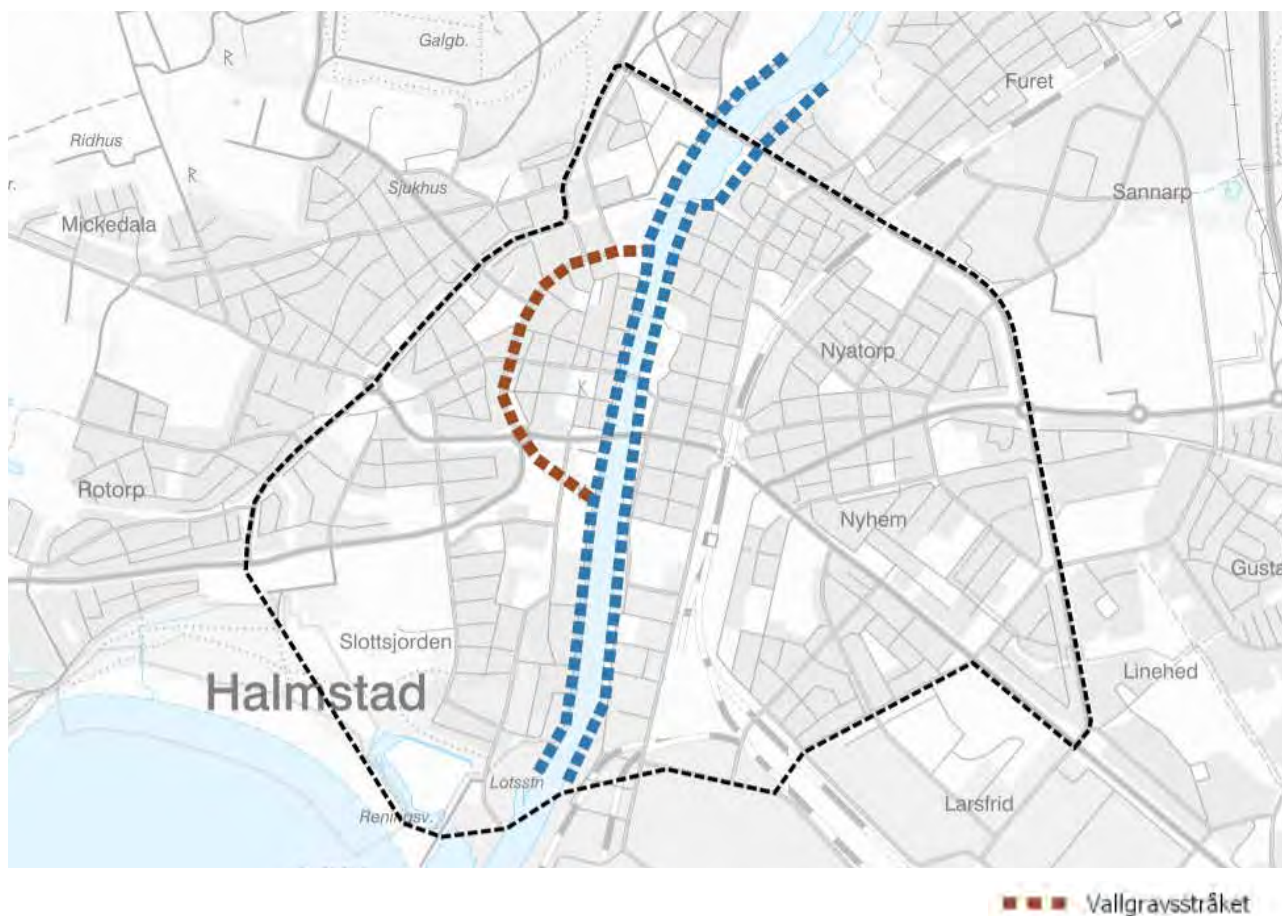
Förutsättningar för utveckling

Nya broar över Nissan är en förutsättning för att skapa en sammanhängande rekreations-loop läng vattnet.

Underlagsmaterial

Kulturstråk Nissan, 2017

Vallgravsstråket



Namn

Vallgravsstråket

Markanvändning

Identitetsskapande stråk

Riktlinjer för utveckling

Vallgravsstråket utvecklas till ett läsbart sammanhållet stråk som visar upp vårt kulturarv som befästningsstad. De historiska platserna längs stråket - lägen för bastioner, katter och stadsportar samt rester av vallar och murar - lyfts fram i stadsrummet.

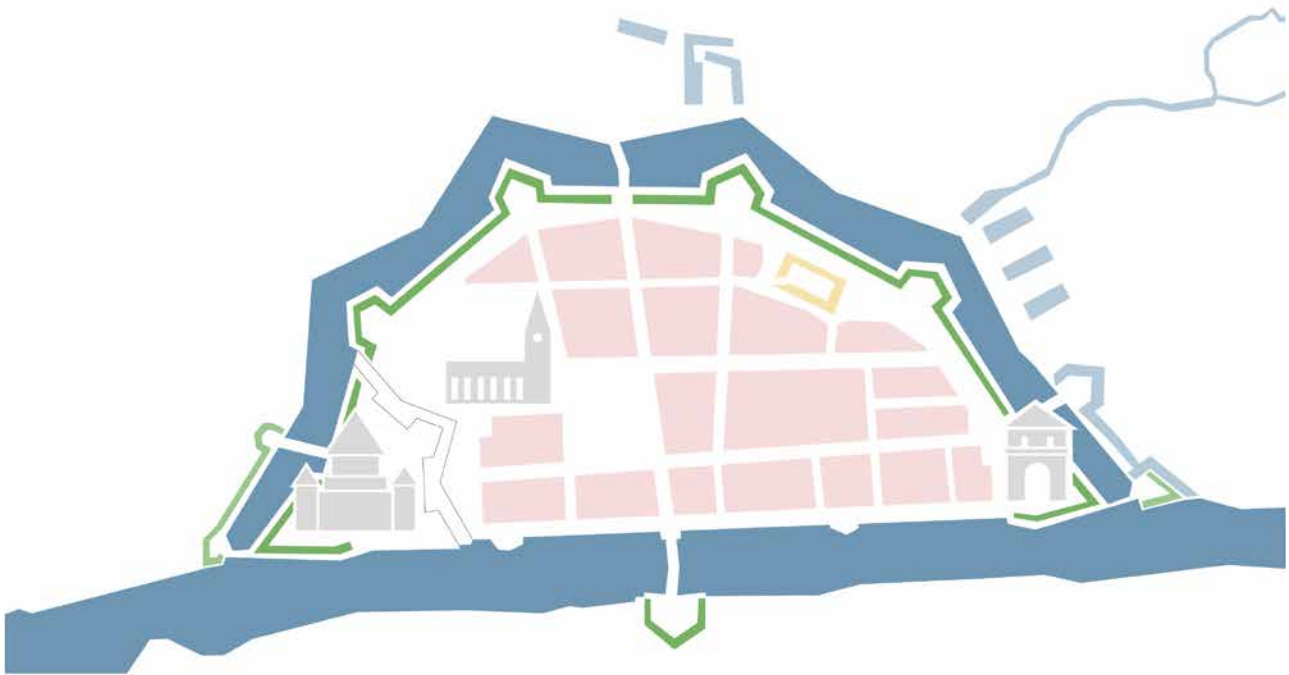
De gröna värdena längs stråket lyfts fram. Vallgravsstråket blir basen i det som utvecklas som en rekreativ grön loop, som även på centrum's östra sida kopplar samman parker och grönytor.

Underlagsmaterial

Förstudie Stadsparken – Norre katts park, Bastionen, Norre port, 2020

Kulturmiljöer

Halmstad fick stadsprivilegier 1307. Genom tiderna har staden vid Nissan genomgått flera olika faser vilka satt avtryck i stadsmiljön. Det kan gälla den befästa staden och dess stadsplan från 1600-talet, utbyggnaden med förstäder utanför vallarna under sent 1800-tal eller 1950- och 60-talets storskaliga bostadsbyggande på tidigare jordbruksmark. De fysiska spåren som skapats genom historien är ständigt närvarande och fungerar som ett slags stadens ”DNA”, ett grundmaterial att respektera, inspireras av och bygga vidare på.



Den historiska stadskärnans uppbyggnad med rutnätsplan och befästningsverk från 1600-talet kan fortfarande spåras i dagens moderna stadskärna.

Genom vår gärning tar vi historien med oss in i framtiden. Kulturarvet ska hållas levande och lyftas fram i samhället och för Halmstads centrala delar ska kommande generationer få möjlighet att förstå sin samtid. Nutid och dåtid knyts ihop genom den mångfald som kulturmiljöer bär på och är en viktig resurs i kommunal utveckling och planering.

Kulturmiljön ska dels ha ett bevarandeariktat säkerställande men även ett framåtsyftande och positivt förhållningssätt för att införliva och synliggöra våra historiska värden i den kommande stadsutvecklingen. Med en bred syn på kulturmiljöns värden kan kulturmiljön utnyttjas som en tillgång för människor och samhälle samt som en av de grundläggande utgångspunkterna för olika planerade förändringar. Kulturmiljön har förutom traditionella historievetenskapliga värden också sociala och ekonomiska, eller upplevelsemässiga och bruksmässiga värden. För att nå framsteg i att synliggöra och utveckla våra gemensamma kulturmiljöer krävs bred delaktighet och engagemang från många olika kompetenser och resurser.

Vad är en kulturmiljö?

Kulturmiljö är de avtryck som mänskliga aktiviteter genom tiderna avsatt i den fysiska miljön.

I Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, vilken är ett kunskapsunderlag till centrumutvecklingsplanen, avses de utpekade kulturmiljöerna – ”Kulturmiljö av särskilt värde” - områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Kulturmiljöer stärker vår identitet och attraktivitet

Vi värnar och tar hand om våra vackra och variationsrika kulturmiljöer eftersom de ger identitet, lockar turister och får invånarna att trivas.

Platsens identitet och attraktivitet bevaras och utvecklas om vi bygger nytt i eller i anslutning till en utpekad kulturmiljö. Nya tillägg i befintliga kulturmiljöer ska anpassas till och förstärka dess kulturmiljövärden. Centrala Halmstads rika historiska byggnadsarv kompletteras och kombineras med väl anpassade till- och nybyggnader som får bidra med sin tidsanda till stadsrummets gestaltning.



Exempel från Halmstads centrum där modern arkitektur samspelar med äldre arkitektur på ett föredömligt sätt. Arkitekt Fredblads, fotograf Klas Sjöberg.

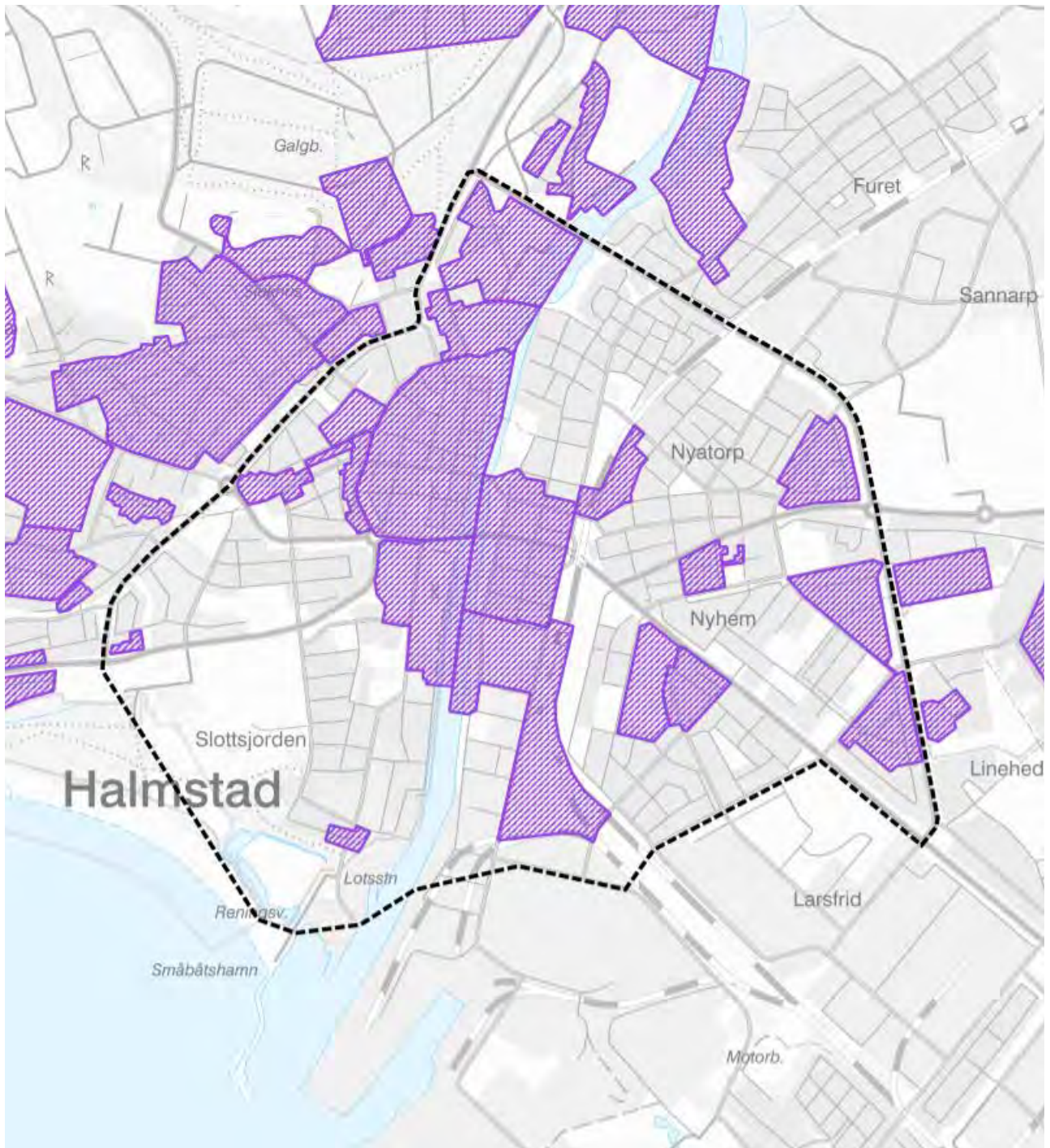
Planeringsinriktningar

- Förändringar och nytillskott i eller i nära anslutning till en utpekad kulturmiljö ska bevara platsens identitet och attraktivitet samt anpassas till och förstärka dess kulturmiljövärden.
- Ny- och tillbyggnader i centrumets rika historiska byggnadsarv ska bidra med sin tidsanda till stadsrummets gestaltning.
- Vid utveckling av centrum ska stadskärnans historiska strukturer och lager om möjligt ytterligare lyft fram och synliggöras.
- I kulturhistoriskt värdefulla miljöer såsom riksintresse för kulturmiljövård, kulturmiljöområden och vid klassad bebyggelse i länsstyrelsens byggnadsinventering, ska en antikvarisk utredning göras inför eller inom detaljplaneprocessen innan förslag på förtätning och ombyggnad tas fram.
- Kulturmiljöer av stort värde ska skyddas i detaljplan i samband med planläggning.

Underlagsmaterial

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2020

Visa utpekade kulturmiljöer av särskilt värde i kartan



 Kulturmiljöprogram

Kulturmiljöer



Område

Kv Brynjan

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

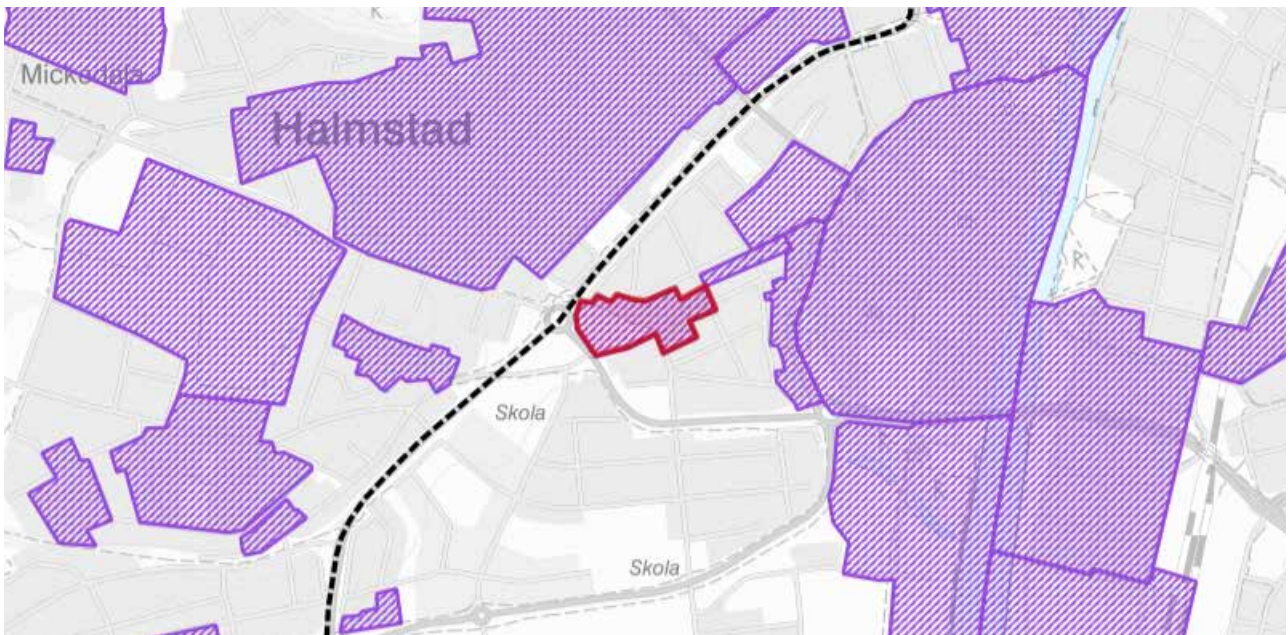
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/5_3.pdf

Kulturmiljöer



Område

V. Brogatan/Fridhemsparken

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

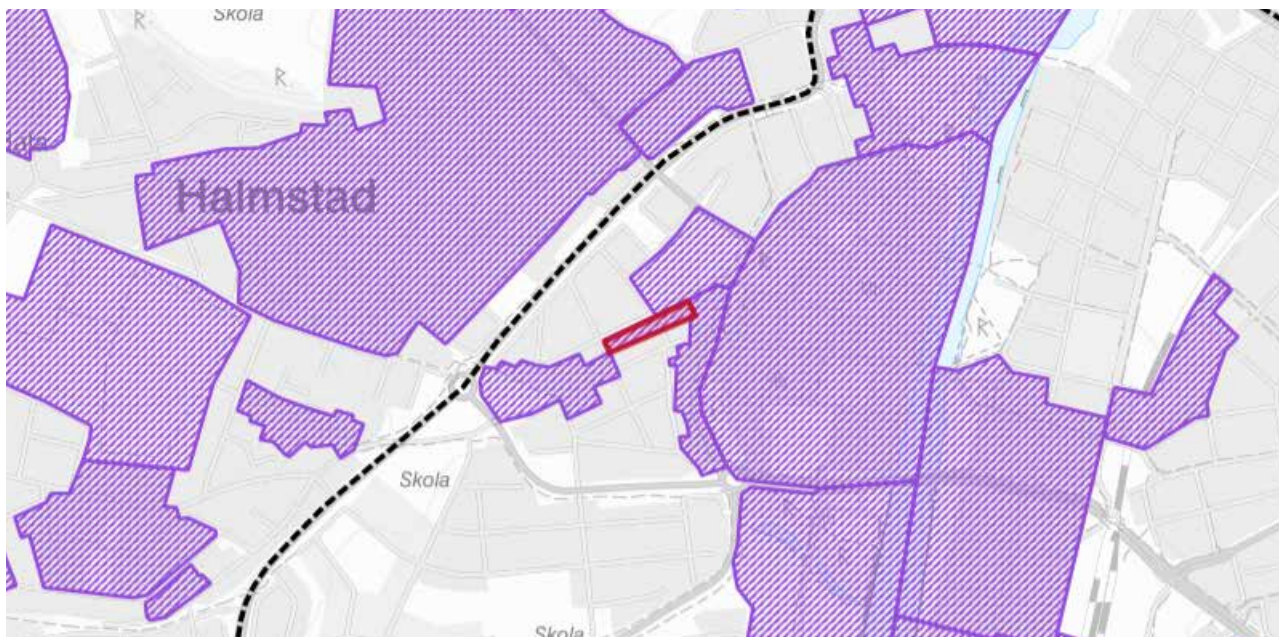
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/4_3.pdf

Kulturmiljöer



Område

Stenvinkelsgatan

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekad i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

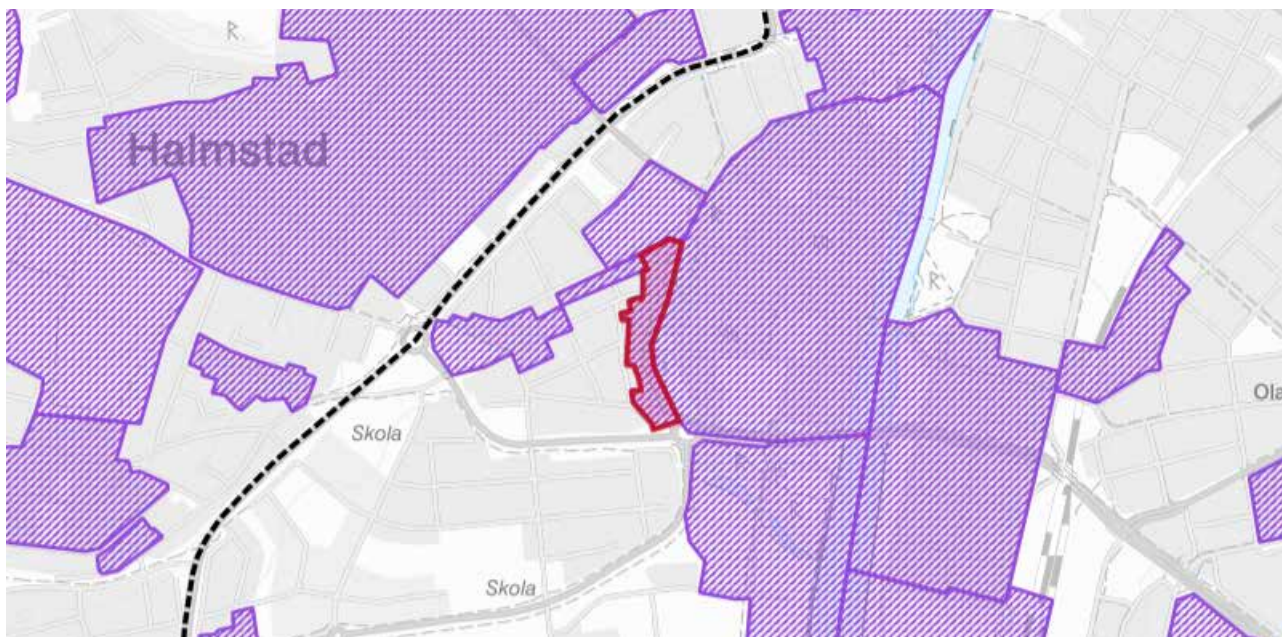
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/4_2.pdf

Kulturmiljöer



Område

Karl XI:s väg

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekade i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

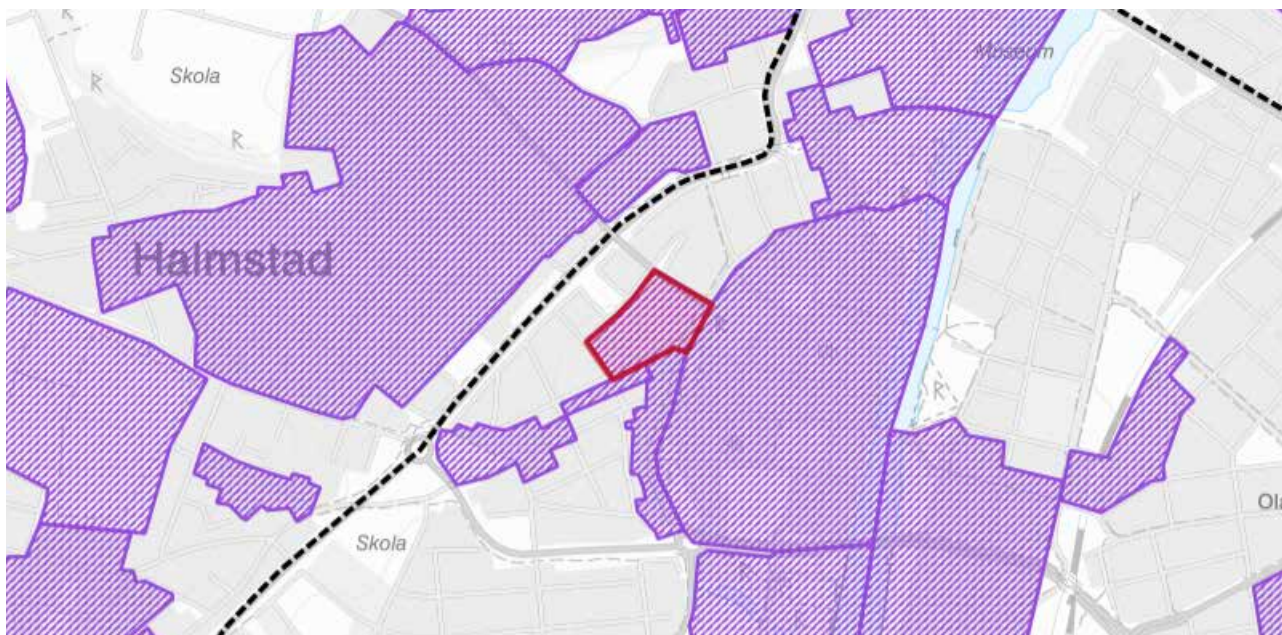
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/4_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Radioplan/Gunillaparken

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

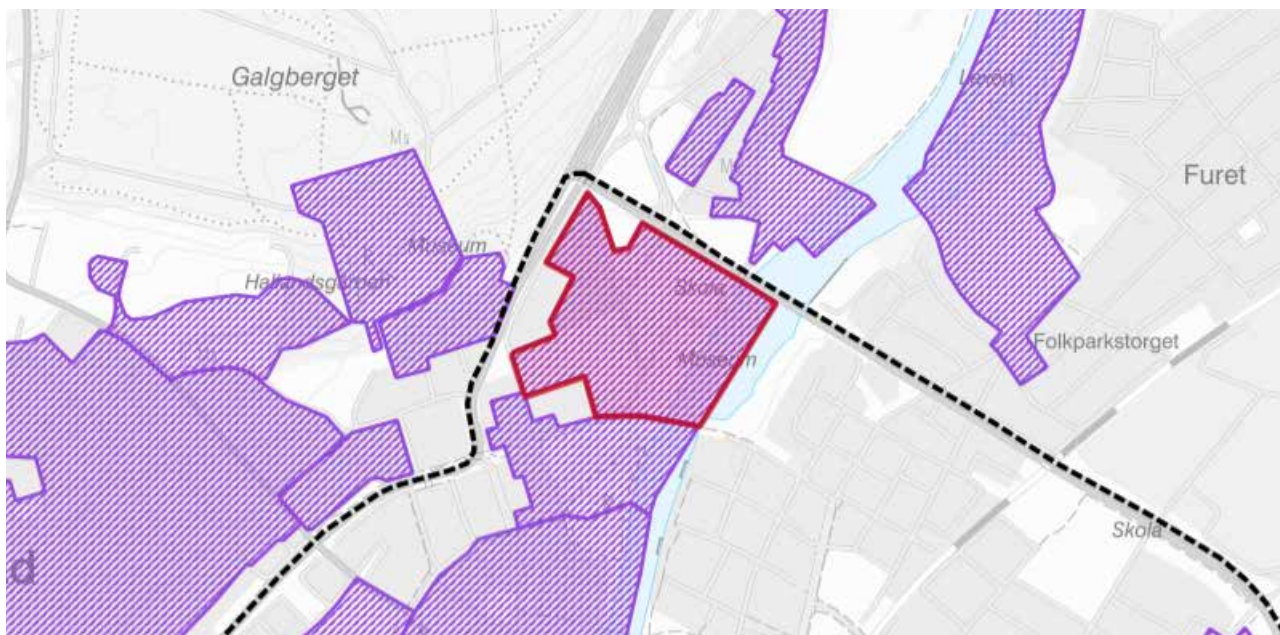
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/4_4.pdf

Kulturmiljöer



Område

N. kyrkogården/läroverksomr.

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

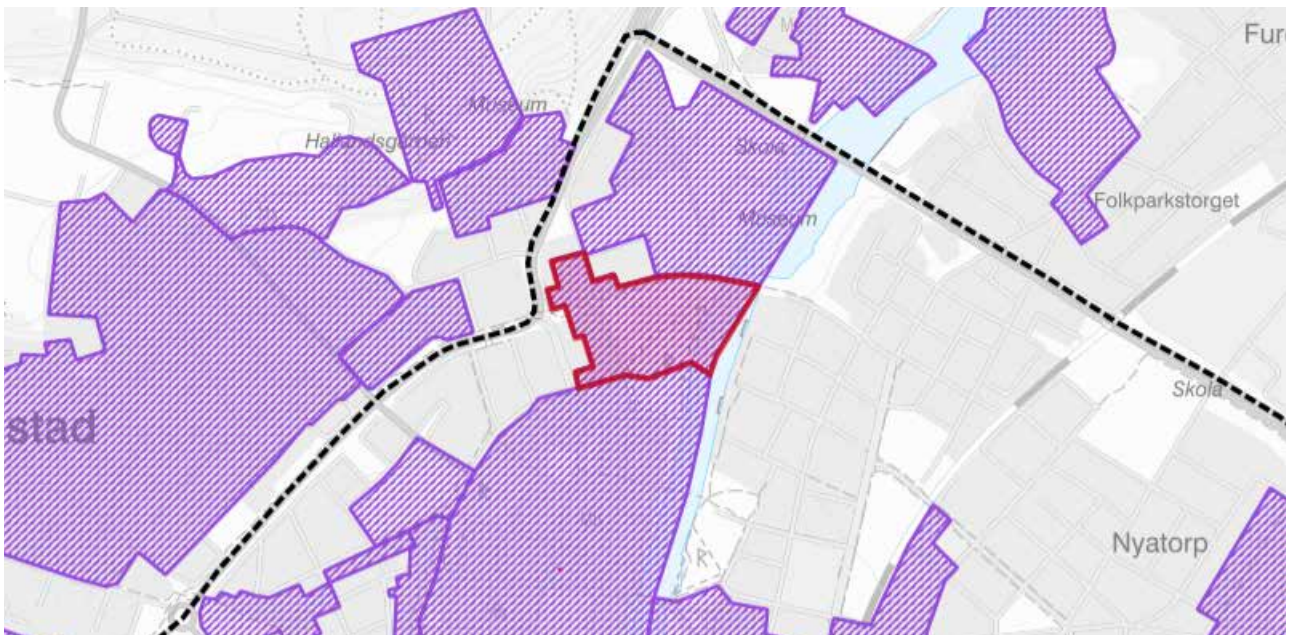
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/2_2.pdf

Kulturmiljöer



Område

Norre katts park/N. vägen

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

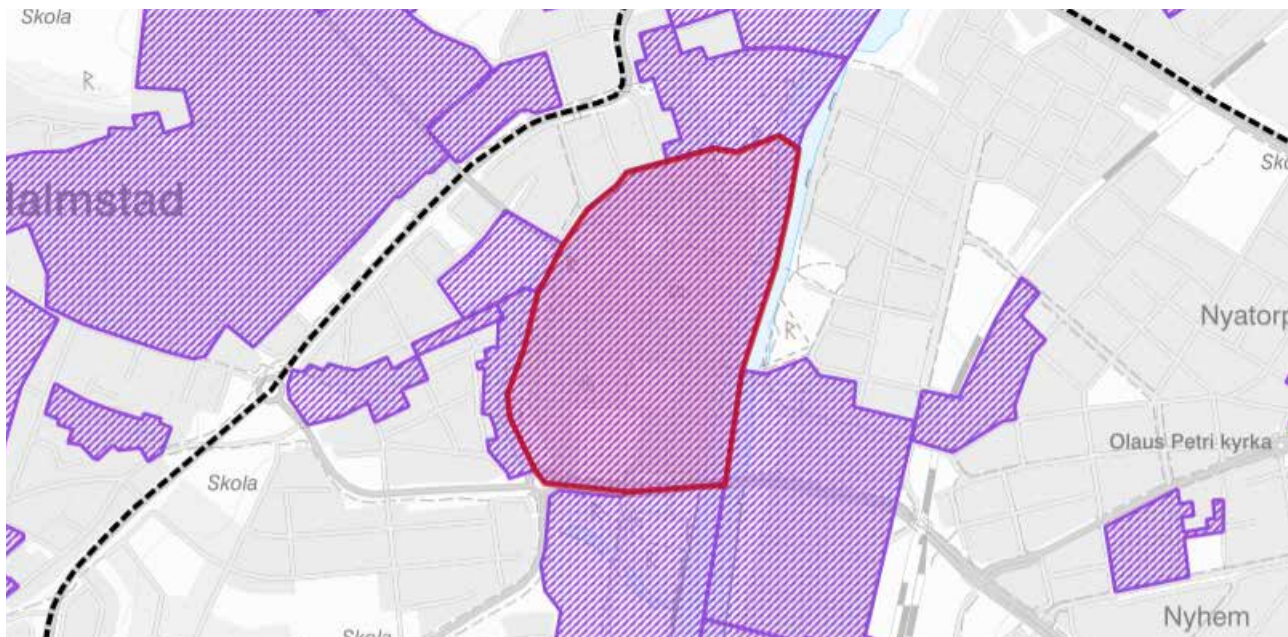
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/2_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Stadskärnan

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

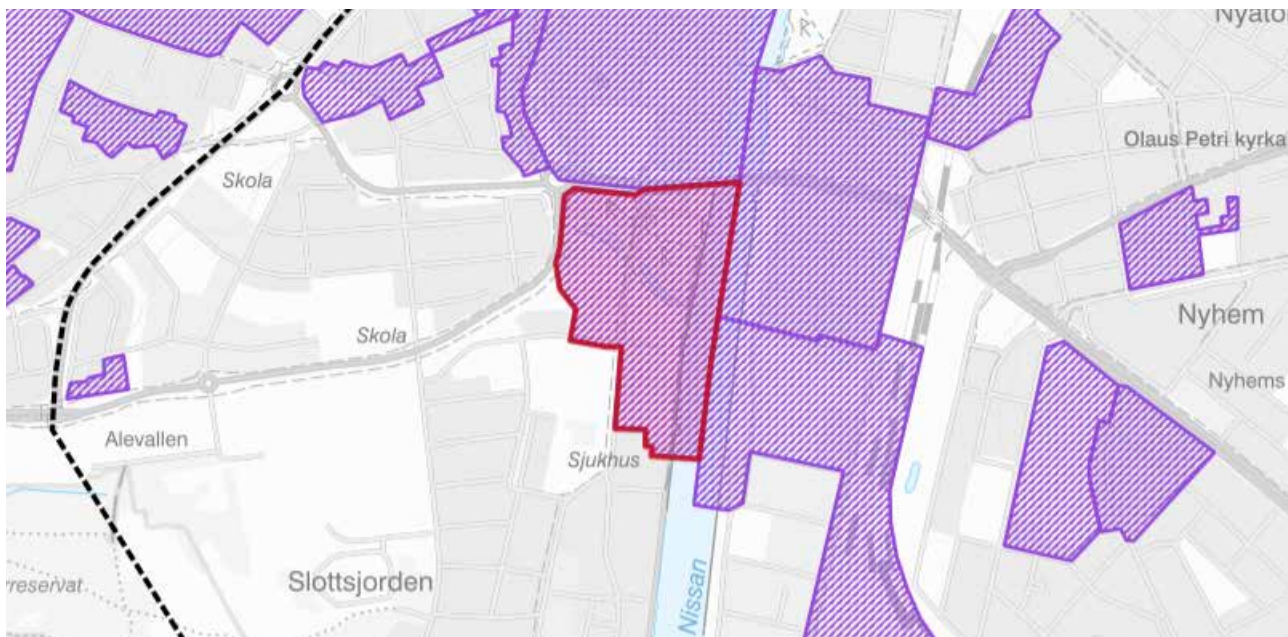
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/1_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Slottsparken institution

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

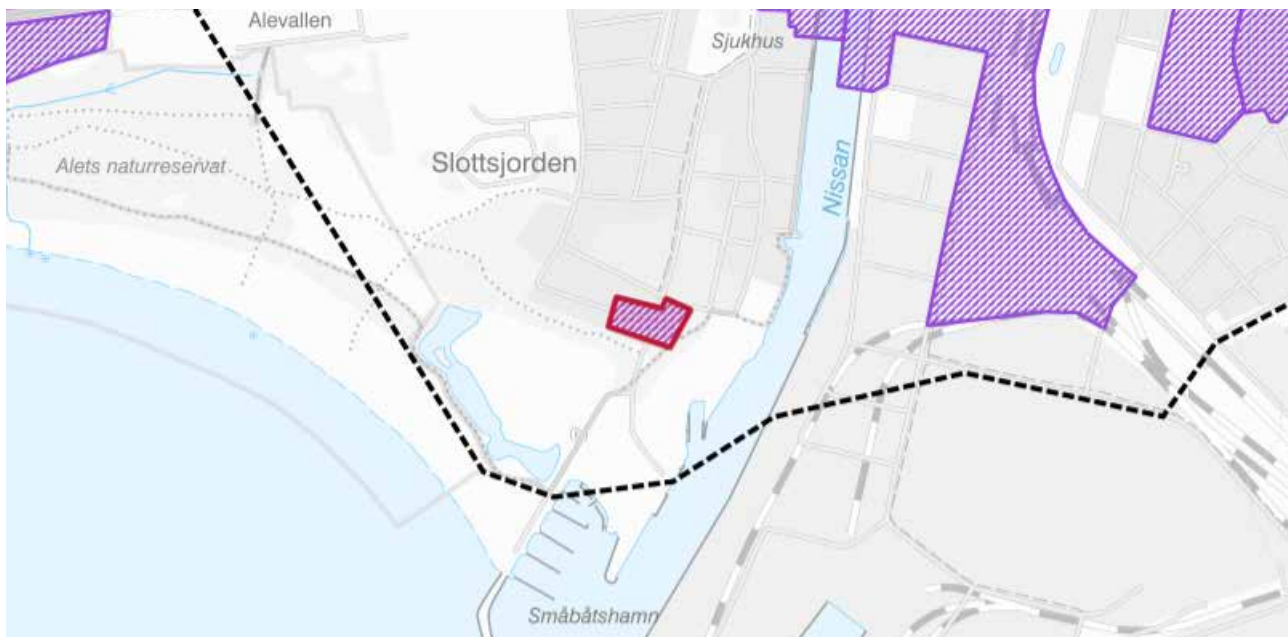
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/5_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Lotskolonin

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

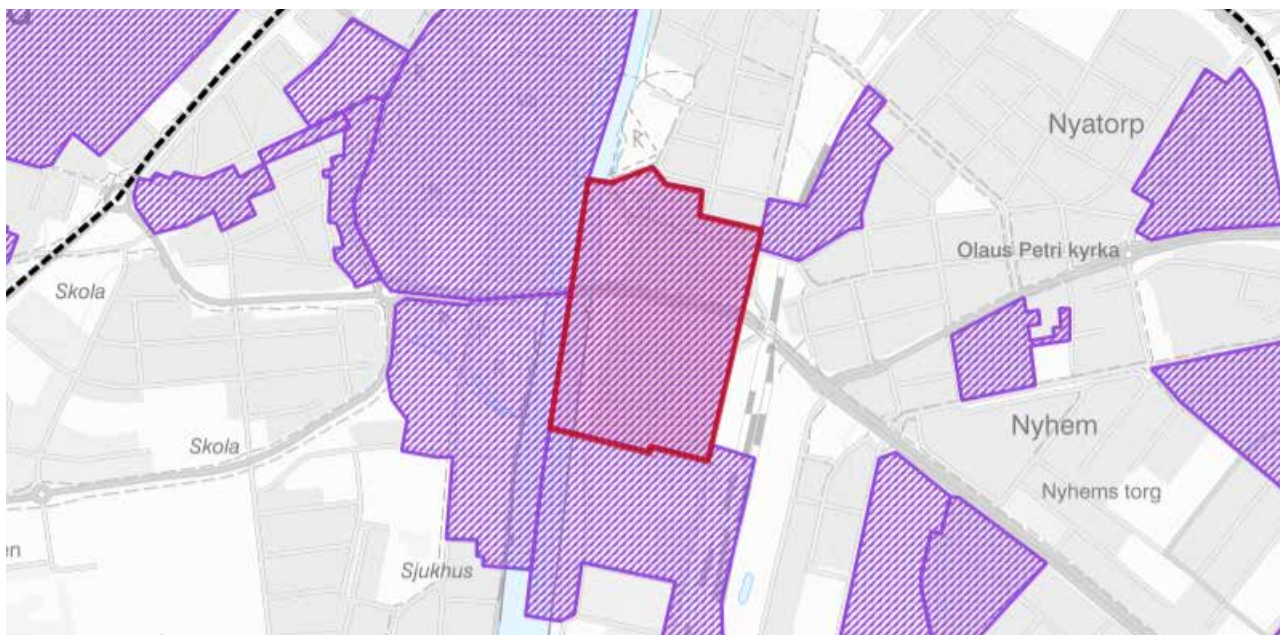
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/5_2.pdf

Kulturmiljöer



Område

Stenstaden

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

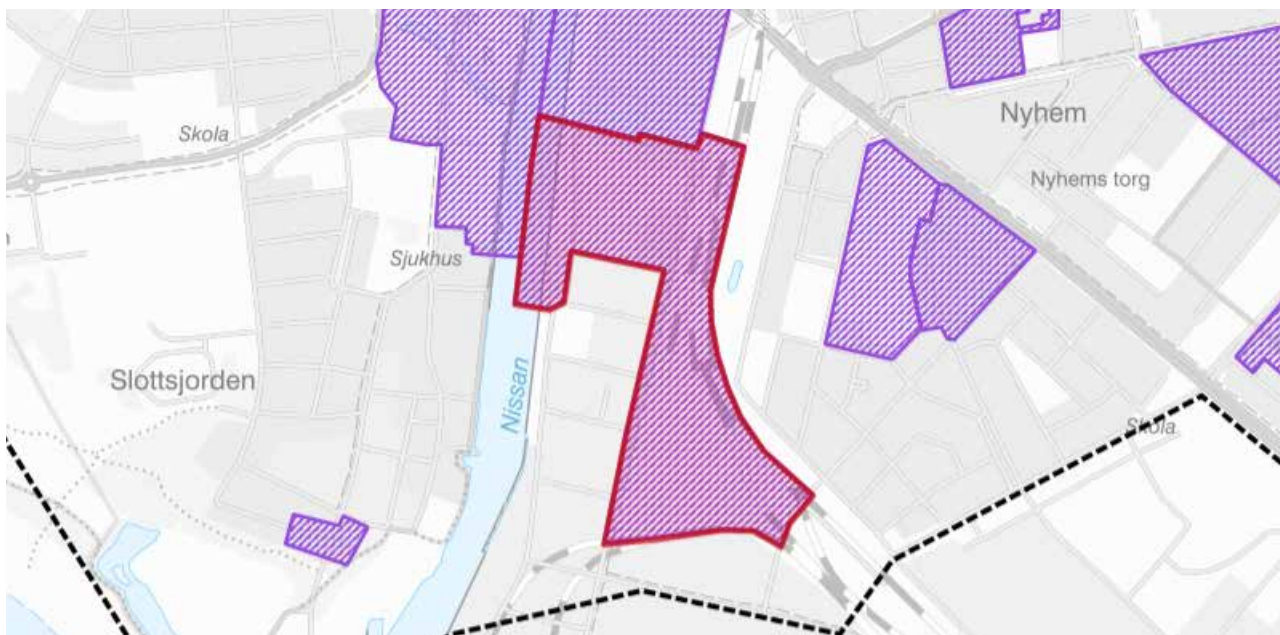
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/3_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Stationsomr./Tullkammarkajen

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekad i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

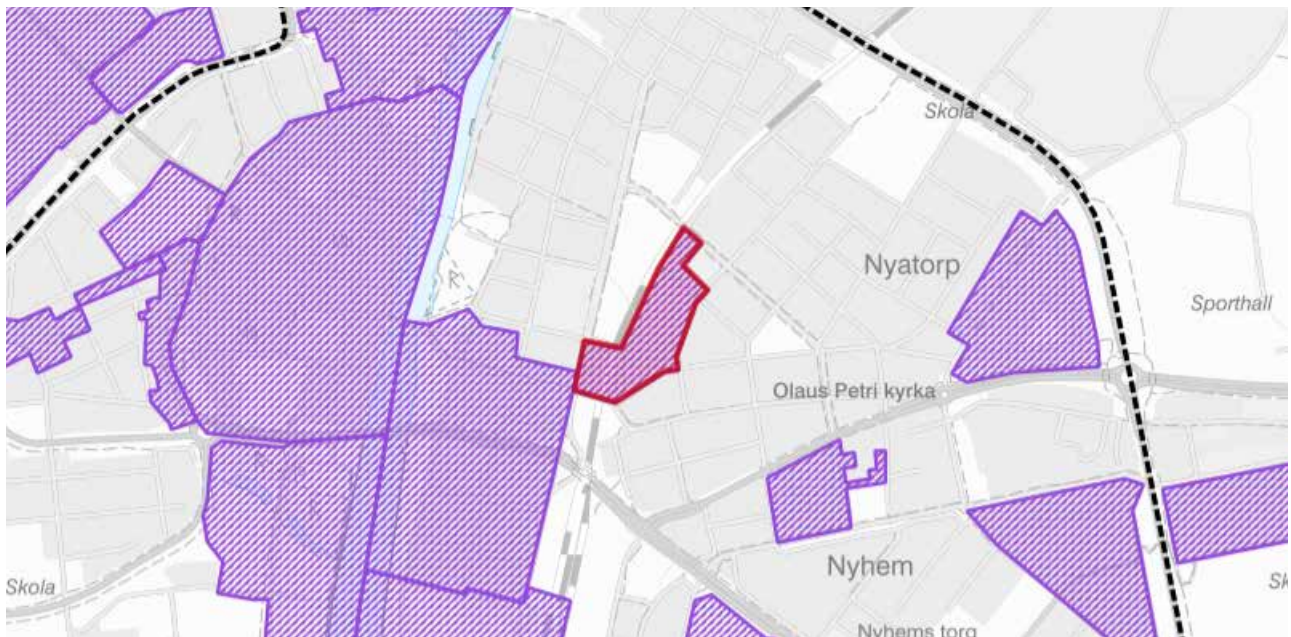
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/3_2.pdf

Kulturmiljöer



Område

Industriomr. vid järnvägen

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

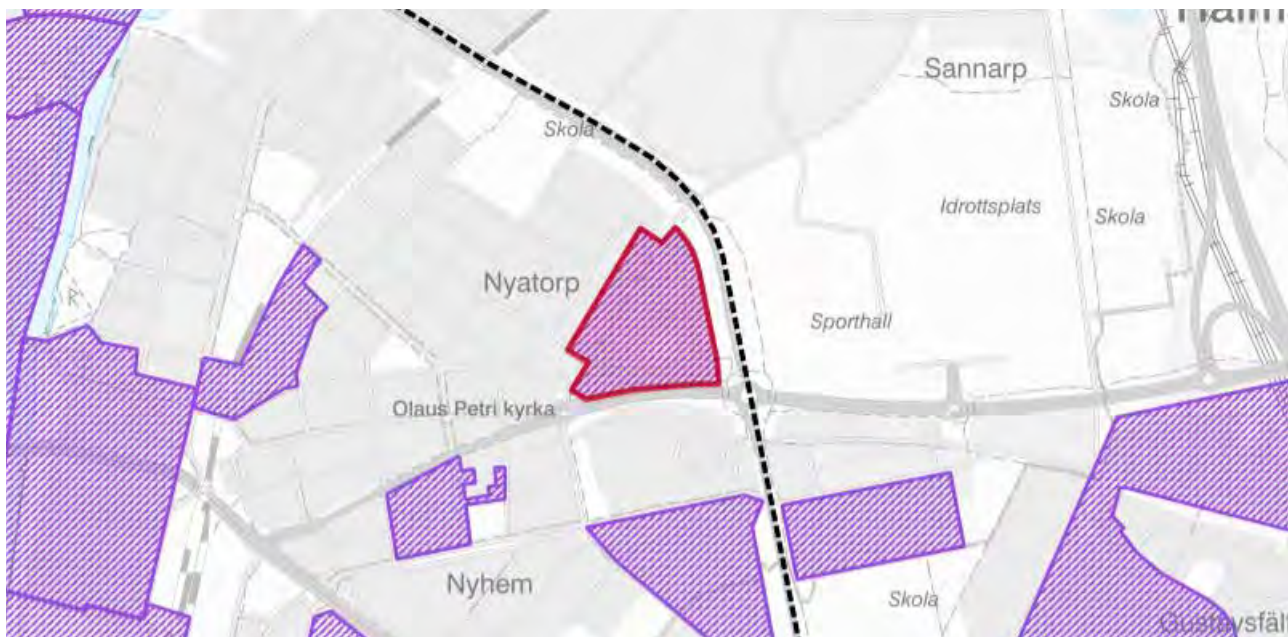
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/3_3.pdf

Kulturmiljöer



Område

Östra Nyatorp

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

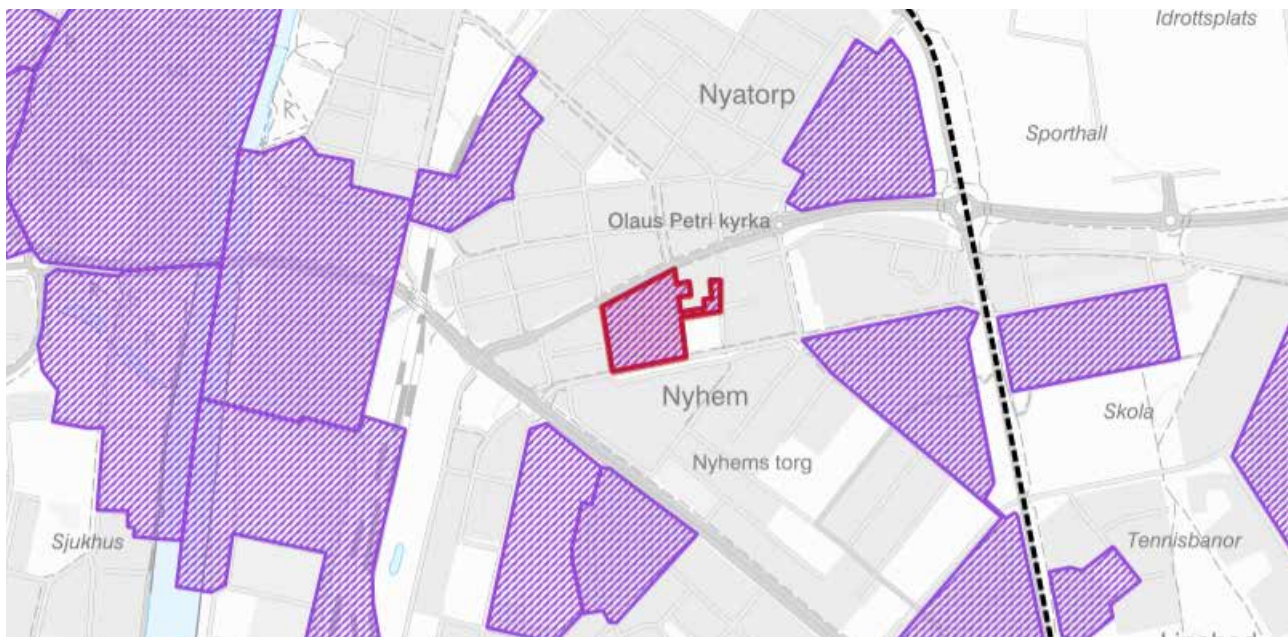
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/12_3.pdf

Kulturmiljöer



Område

Gamla Nyhem

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

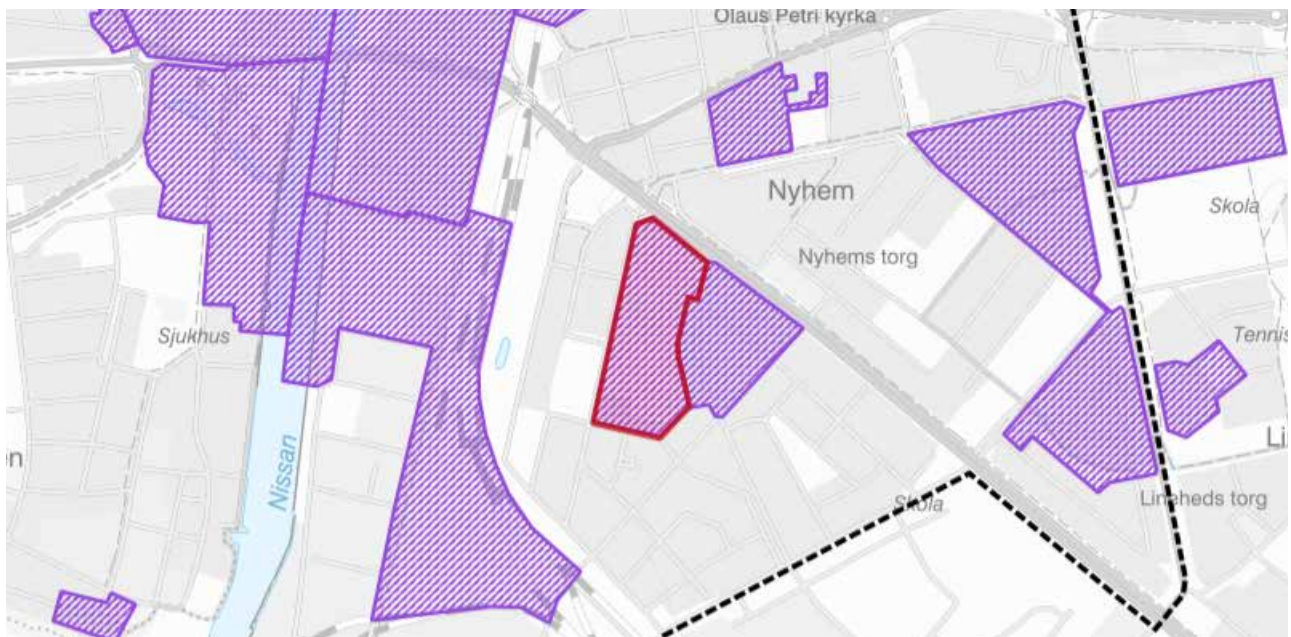
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/12_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Institutionsomr. på öster

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekad i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

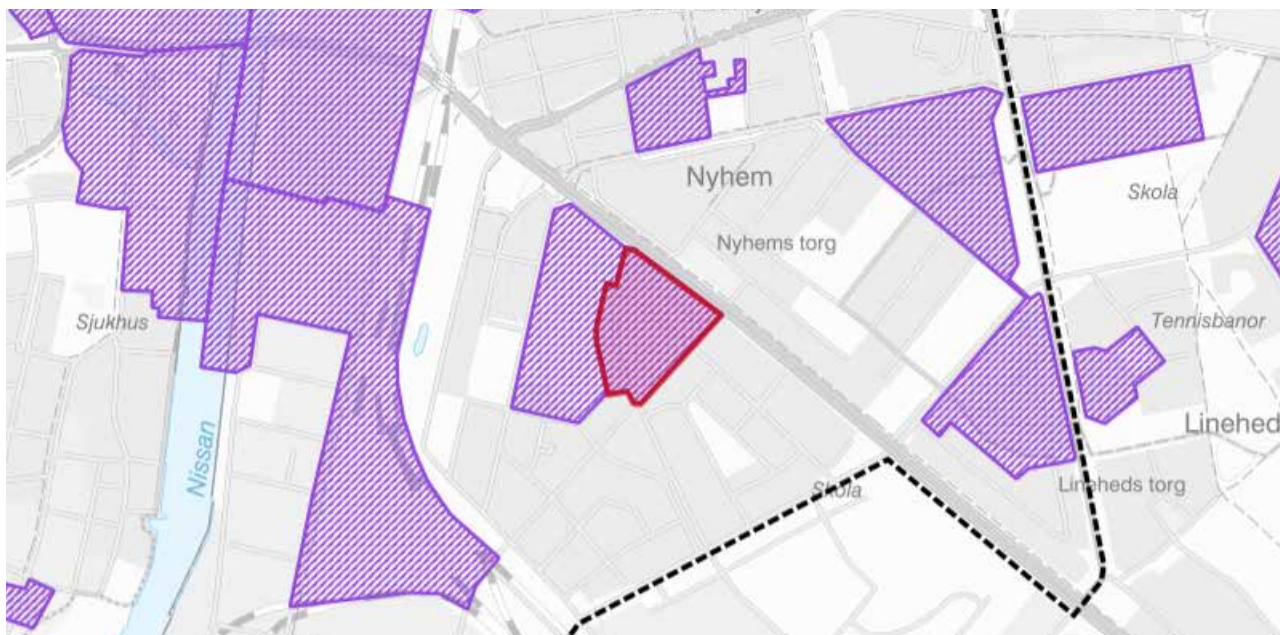
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/11_1.pdf

Kulturmiljöer



Område

Egnahemsområdet

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekade i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

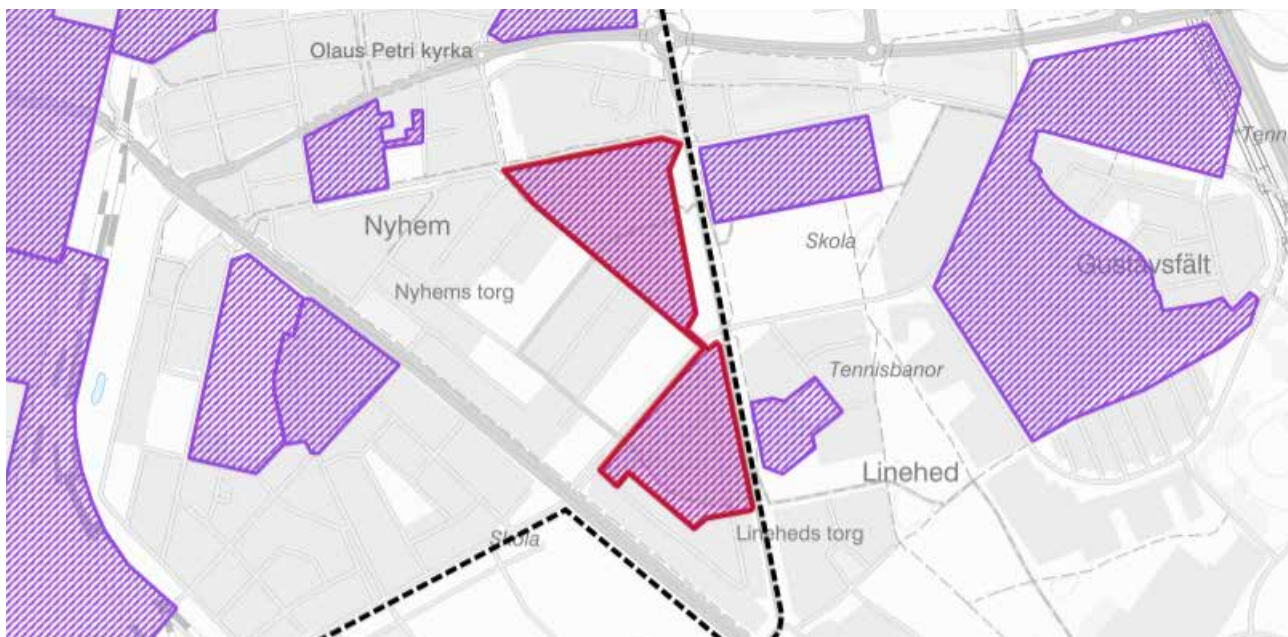
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/11_2.pdf

Kulturmiljöer



Område

Klackerup/Östra lyckan

Ursprung

Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

Beskrivning

Område utpekat i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad.

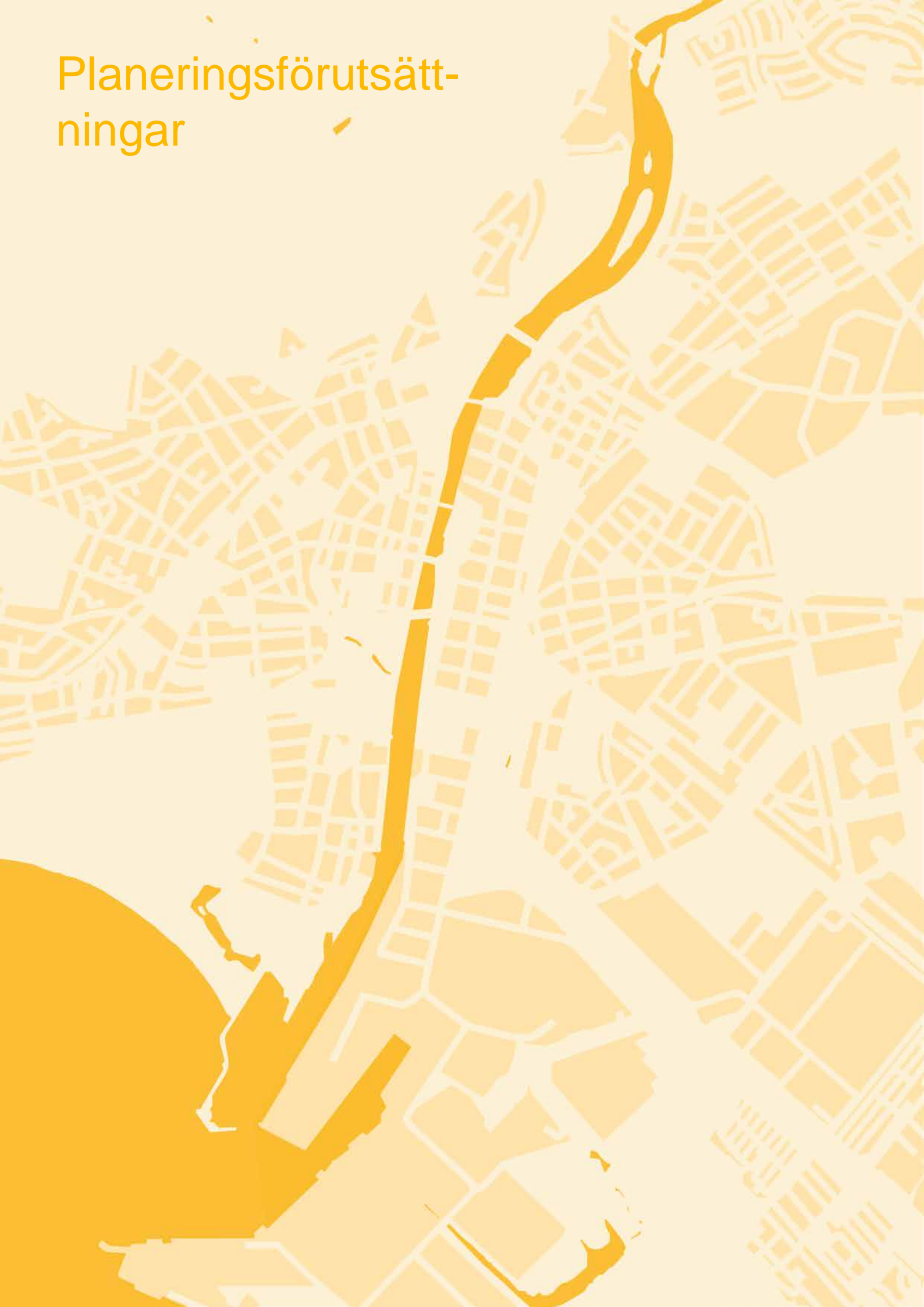
”Kulturmiljö av särskilt värde” är områden som har ett särskilt värde genom att de har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, kan vara unika eller representativa, visa en viss årsring i staden, ha en god arkitektur eller berätta om olika livsvillkor och verksamheter.

Länk

Kulturmiljöprogram (pdf)

https://internkarta.halmstad.se/files/fop/centrum/samrad/12_2.pdf

Planeringsförutsättningar



Planeringsförutsättningar

Risker och störningar	306
Planeringsinriktningar	306
Underlagsmaterial/läs mer	306
Visa risker och störningar i kartan	307
Dricksvattenförsörjning	310
Planeringsinriktningar	310
Visa vattenskyddsområden och tillrinningsområde för vattentäkt i kartan	311
Klimatförändringar	313
Översvämning	313
Skyfall	313
Höjd temperatur	314
Underlagsmaterial/läs mer	314
Visa klimatförändringar i kartan	315
Riksintressen	318
Vad är ett riksintresse?	318
Kommunens ställningstaganden	318
Visa riksintressen och förslag på förändringar av riksintressen i kartan	320
Miljökvalitetsnormer	345
Planeringsinriktningar	345
Visa objekt med miljökvalitetsnormer för vatten i kartan	346

Risker och störningar

Centrumutvecklingsplanen syftar till att minimera risker och medverka till en god livsmiljö för alla boende, verksamma och besökare. Områden med miljöproblematik ska särskilt beaktas i utvecklingen av centrum. Detta gäller exempelvis bullerstörningar, föroreningar, farligt gods, verksamheter som kräver skyddszoner eller områden som är särskilt känsliga för störningar eller påverkan från omgivningen.

Vid förändrad markanvändning eller annan utveckling som berör dessa områden ska riskerna för påverkan på människor och miljö minimeras.

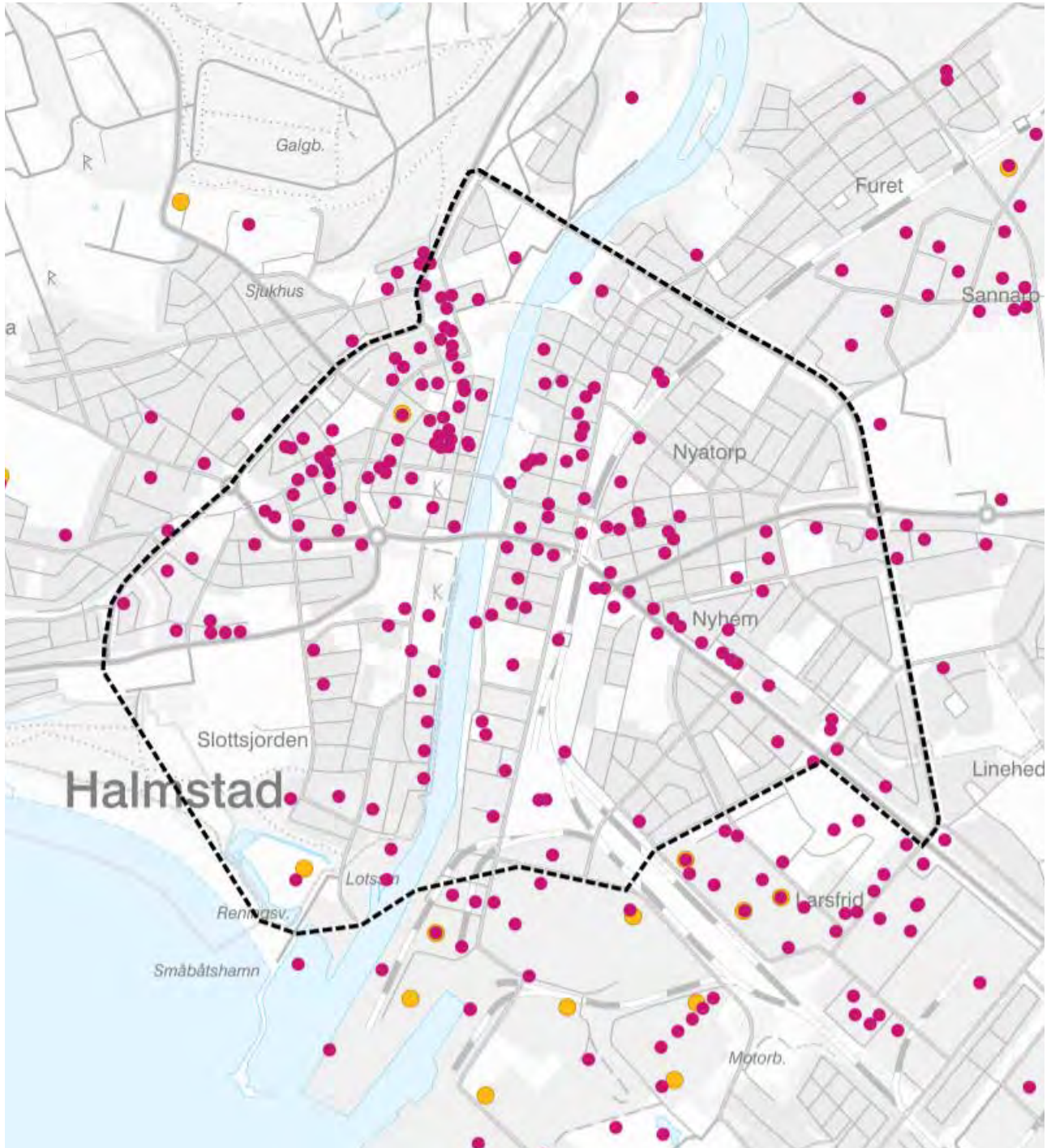
Planeringsinriktningar



- För nya detaljplaner som berörs av förorenade områden krävs utredning och riskbedömning. Där markförorening konstaterats ställs krav på de sanerings- eller skyddsåtgärder som behövs för att marken ska anses vara lämplig för ändamålet och för att förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna kan i vissa fall kopplas till bestämmelser med villkor för lovgivning eller startbesked.
- Områden med potentiell förorening och som riskerar översvämmas observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.
- Områden med potentiell förorening inom områden viktiga för kommunens nuvarande och framtida dricksvattenförsörjning observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.
- Hänsyn tas till verksamheters påverkan på omgivningen vid detaljplanering och bygglov. Denna hänsyn bör vara dubbelriktad. Dels bör inte verksamheter lokaliseras för nära befintliga bostäder, dels bör bostäder inte lokaliseras för nära verksamheter med miljöpåverkan. Hur stora skyddsavstånden bör vara är beroende av vilken sorts verksamhet det rör sig om. Därför måste en utredning och bedömning göras ifrån fall till fall.
- Sträva efter bästa möjliga boendemiljö för kommunens invånare, även ur ljudsynpunkt.
- För att kunna förtäta och utveckla centrum vidtas åtgärder för att skydda bostäder och verksamheter såsom skolmiljöer från buller. Utredningar och åtgärder ska göras för att skydda såväl befintliga som nytillkommande bostäder och skolmiljöer från höga ljudnivåer från trafiken. För befintliga miljöer utgår utrednings- och åtgärdsbehovet från vägnätets funktion och karaktär samt tidigare känd bullerproblematik. För nya bostadsområden, skolmiljöer och vägar görs utredningar, åtgärder och regleringar i detaljplaneprocessen.
- Vid planering av ny bebyggelse tas hänsyn till rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods alternativt vidtas erforderliga skyddsåtgärder.

Underlagsmaterial/läs mer

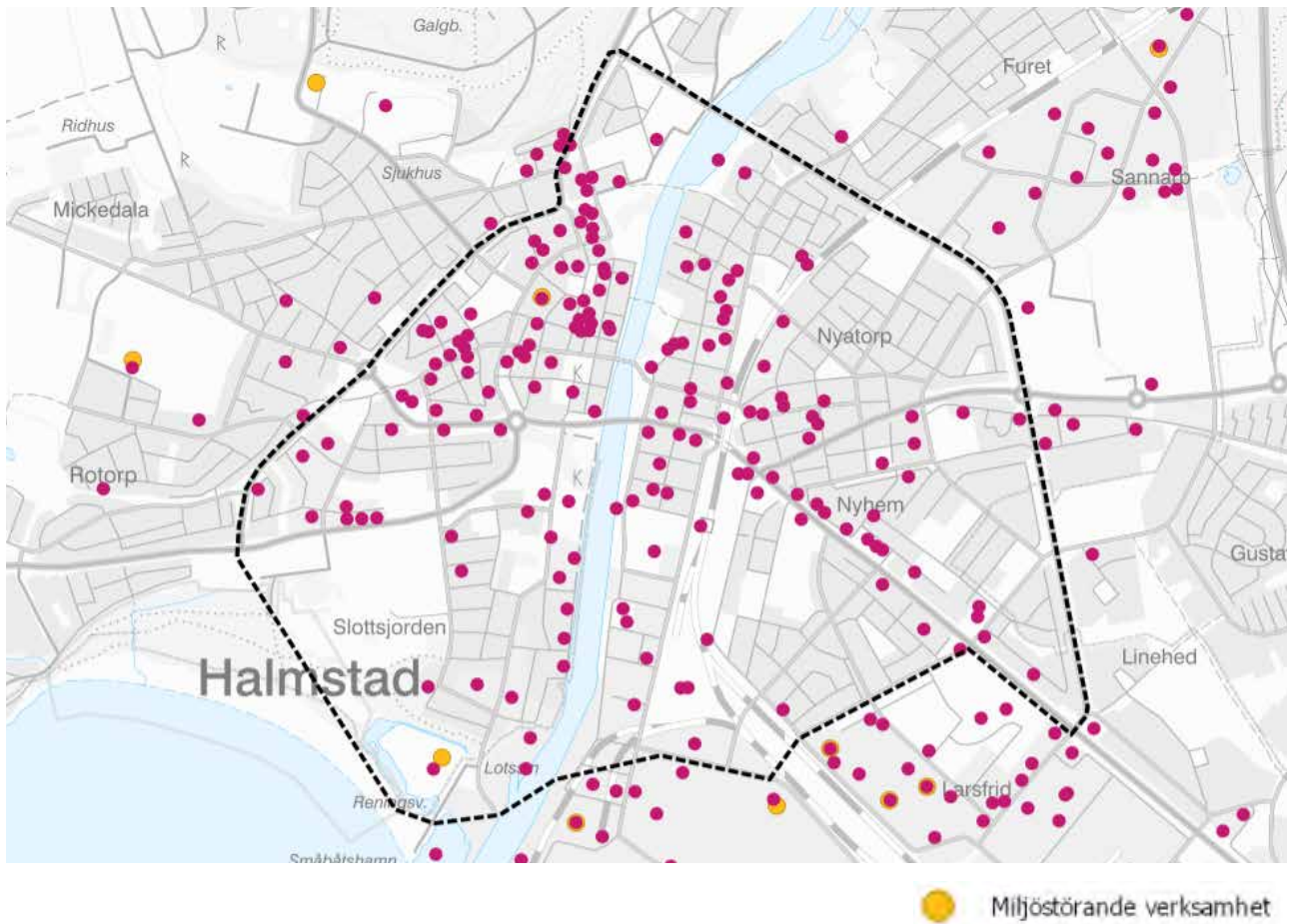
Bullerkartläggning, Halmstad, 2016

Visa risker och störningar i kartan



-  Miljöstörande verksamhet
-  Potentiellt förorenade områden

Stående vatten vid 100-årsregn



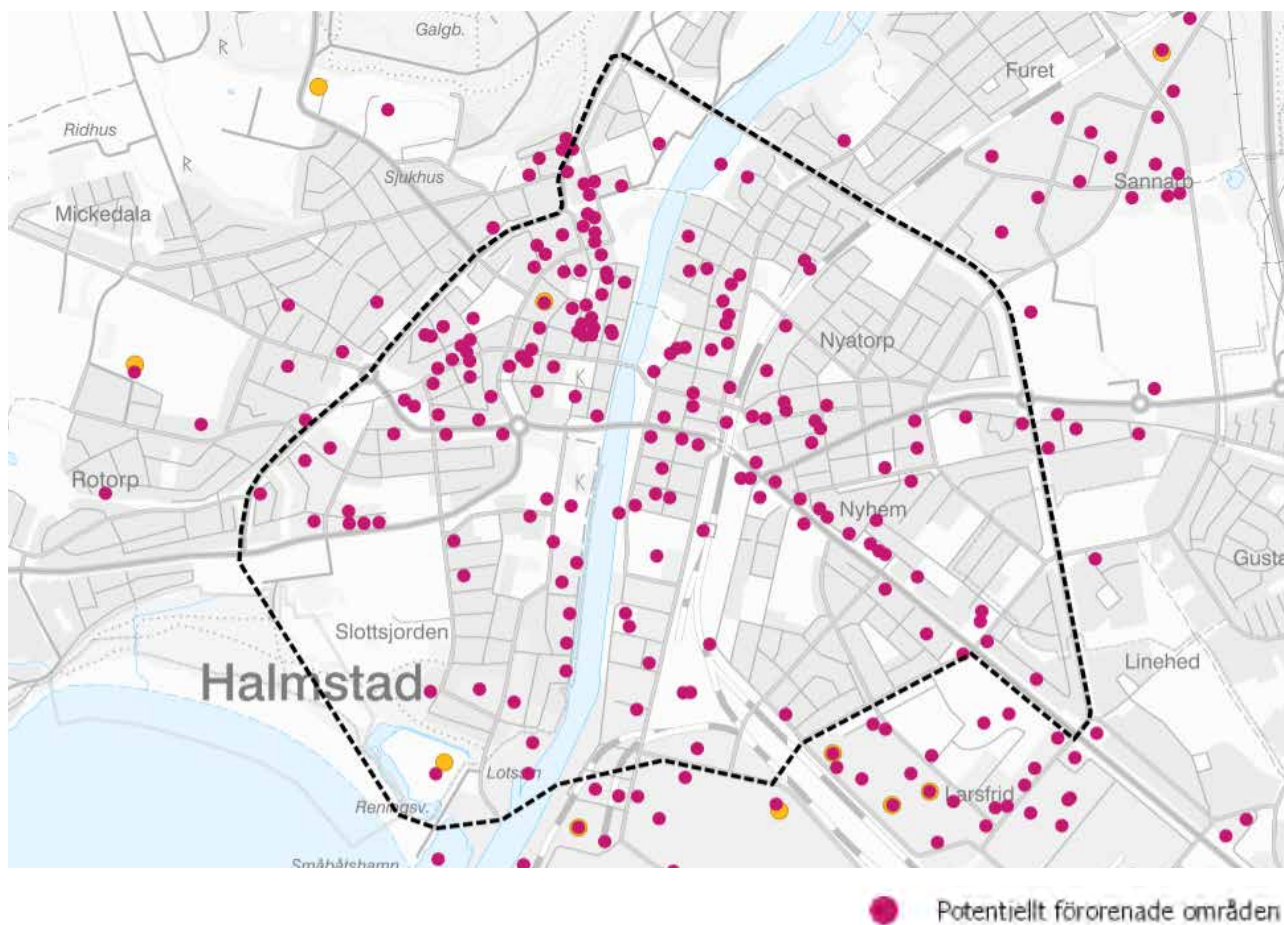
Beskrivning

Se digital version för mer en detaljerad beskrivning.

Ursprung

Tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter och energitorvtäkter som rapporterats in till Länsstyrelsen.

Stående vatten vid 100-årsregn



Beskrivning

Se digital version för mer en detaljerad beskrivning.

Planeringsinriktning

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

Områden med potentiell förorening och som riskerar översvämmas observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.

Dricksvattenförsörjning

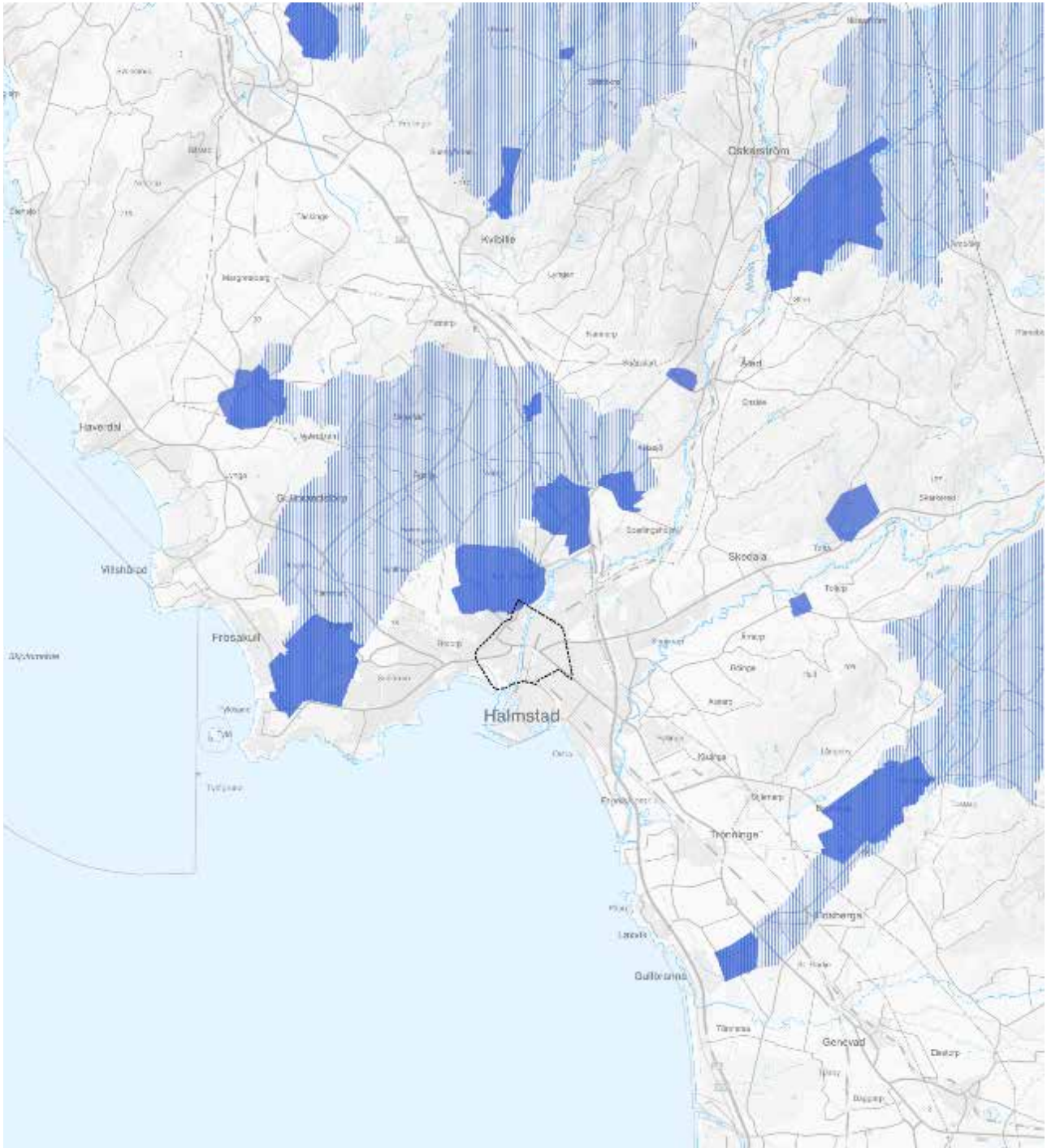
Grundvatten är en resurs som måste skyddas för att säkra tillgången till rent dricksvatten nu och i framtiden.

Inom planområdet för centrumutvecklingsplanen finns delar av Galgbergets vattenskyddsområde, och vattentäkstens tillrinningsområde.

Planeringsinriktningar

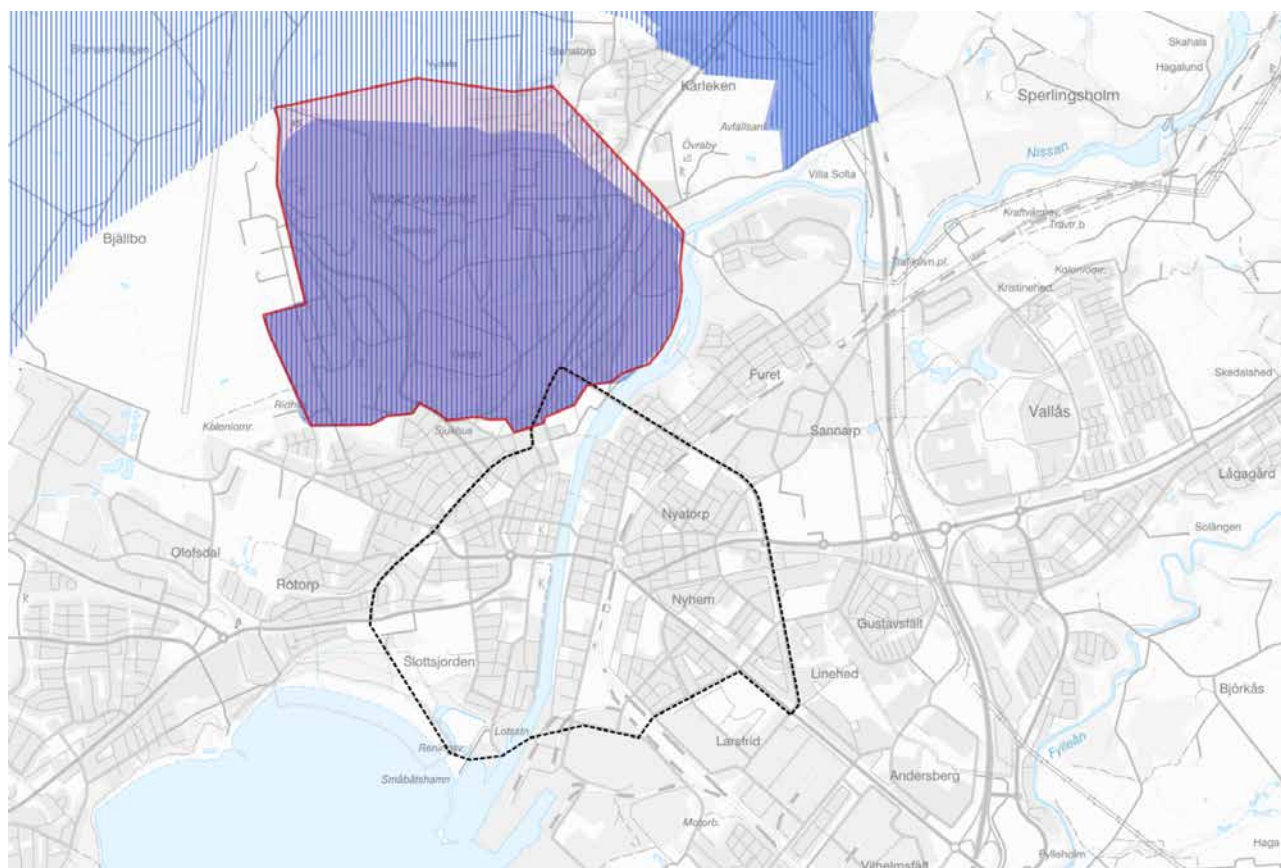
- Vattenförsörjningen säkerställs långsiktigt, hela kedjan från resurs till användare.
- Tillgång till dricksvatten av god kvalitet och i tillräcklig mängd säkras genom att skydda befintliga och framtida områden av betydelse för vattenförsörjningen och en tillräcklig dricksvattenproduktion säkerställs.
- Bebyggelse, verksamheter, infrastruktur eller andra åtgärder ska inte komma till inom vatten skyddsområden om det kan äventyra kommunens nuvarande eller kommande generationers vattenförsörjning avseende antingen kvantitet eller kvalitet. Hänsyn tas även till tillrinningsområdena till vattentäkterna.
- Inom primär skyddszon för vattentäkt ska ingen ny byggnation tillkomma.
- Vattensmarta lösningar för att undvika onödig förbrukning av dricksvatten ska premieras.

Visa vattenskyddsområden och tillrinningsområde för vattentäkt i kartan



- ||| Tillrinningsområde vattentäkt
- //// Vattenskyddsområde

Vattenskyddsområde



Namn

Galgberget

Klimatförändringar

En av de allra största utmaningarna för centrum är ett förändrat klimat. Höjda havsnivåer, översvämningar, erosion och värmeböljor är några av de effekter som kan förväntas. Främst utsatt är centrum av översvämning. Stadens centrala delar med stadskärnan är av särskild betydelse för stadens och kommunens utveckling och för att skydda befintlig bebyggelse och möjliggöra för en säker framtida bebyggelseutveckling behöver centrum klimatanpassas.

Både befintlig bebyggelse i form av kulturhistorisk värdefull bebyggelse inklusive riksintresse och samhällsviktig verksamhet såsom skolor och teknisk infrastruktur, samt vägar och broförbindelser som är viktiga för staden, riskerar att drabbas. Halmstads kommun förbereder sig genom förebyggande åtgärder och anpassning till de nya förutsättningarna. Den fördjupade översiktsplanen behandlar i ett sammanhang den komplexa frågan att skydda redan befintliga utsatta områden och funktioner samt att utveckla centrum med ny bebyggelse på ett robust och säkert sätt.

Hur centrum skyddas mot översvämning se Planförslag – Variera ett blandat centrum – Klimatanpassning.

Översvämning

Både havshöjningen och höga flöden i Nissan, men även skyfall bidrar till risken att delar av centrum översvämmas. Redan idag har delar av Söder, Tullkammarkajen och stadskärnan närmast Nissan översvämmats vid storm. Exakt hur stora områden som kommer att påverkas framåt är osäkert då det beror på allas vårt nuvarande och framtida beteende, och därmed hur mycket problematiken ökar. Av yttersta vikt är därför också att arbetet fortsätter med att nå utsläppsmålen så att klimatförändringarna och dess påverkan kan begränsas.

Skyfall

Kraftiga skyfallsregn kommer att bli vanligare. Det är inte rimligt att bygga ut ett ledningssystem som kan hantera skyfallsregnet, istället måste avrinningen ske på markytan vilket innebär att det är viktigt att grönytor avsätts för ändamålet. Detta är en viktig aspekt som ska väga tungt när förtätning sker eller när nya områden byggs ut på mark som idag är genomsläpplig. Tillräckligt med gröna ytor för skyfallshantering måste också avsättas för ändamålet när nya områden planeras. Grönytor behöver vara multifunktionella så att hantering av skyfallsregn kan ske på grönområden som samtidigt tillför rekreativ värden.

Alla områden behöver grönområden för att kunna hantera skyfallsregnen i ett förändrat klimat, men vissa områden är mer komplexa än andra och större områden behöver avsättas för ändamålet.

Vilka ytor som pekas ut som översvämningsytor för skyfall samt skyfallsleder se Planförslag – Variera ett blandat centrum – Klimatanpassning.

Höjd temperatur

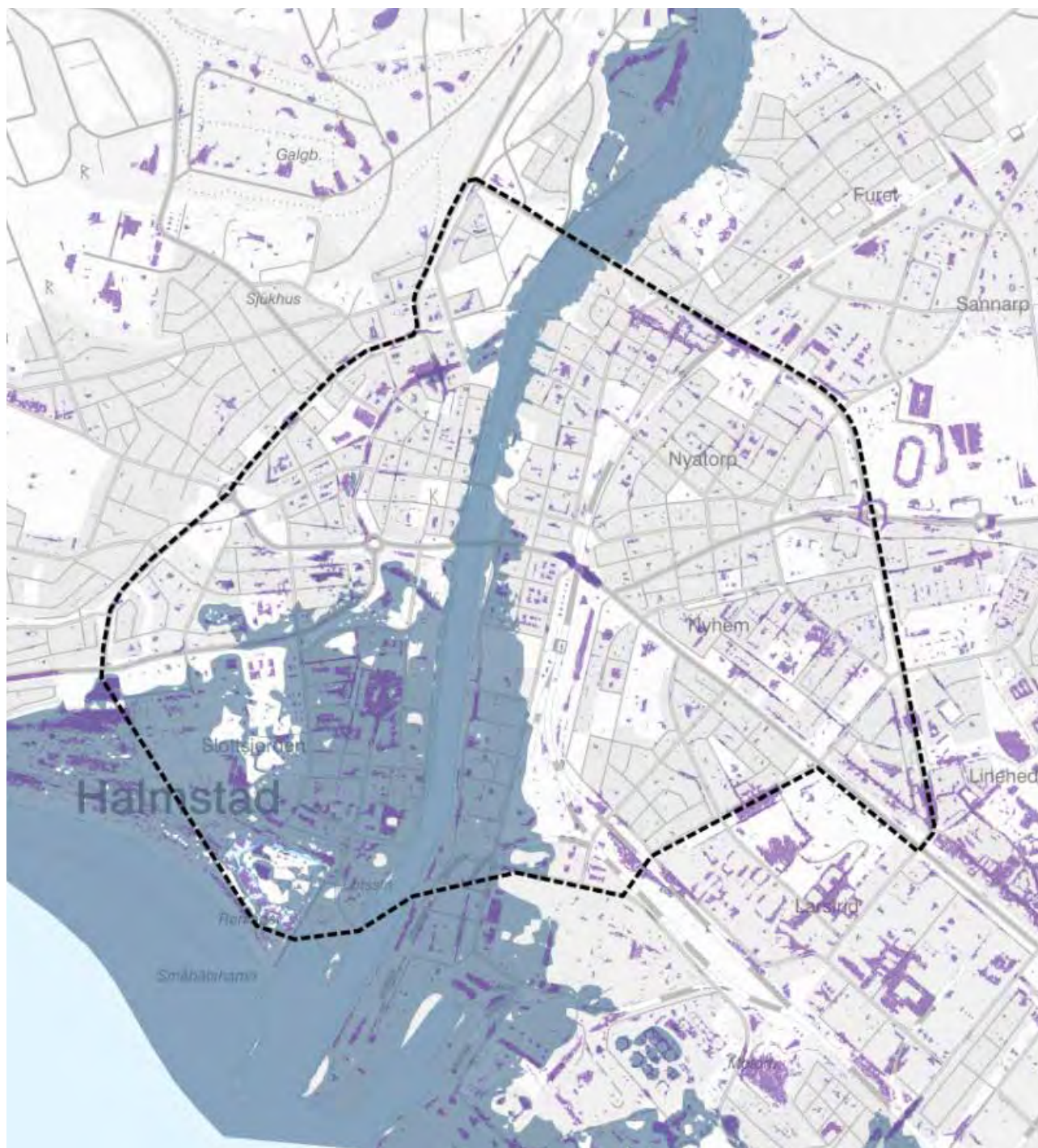
En annan aspekt av klimatförändringarna är höjda temperaturer. Särskilt invånarna i centrala staden riskerar att utsättas för detta eftersom temperaturen blir högre i hårdgjorda miljöer. Grönska i stadsmiljö är viktigt även av detta skäl. Det handlar både om ett grönt nätverk av parker i staden och att utrymme om möjligt ges för träd i gaturummet.

Hur centrum grönstruktur planeras se Planförslag – Variera ett blandat centrum – Grönstruktur.

Underlagsmaterial/läs mer

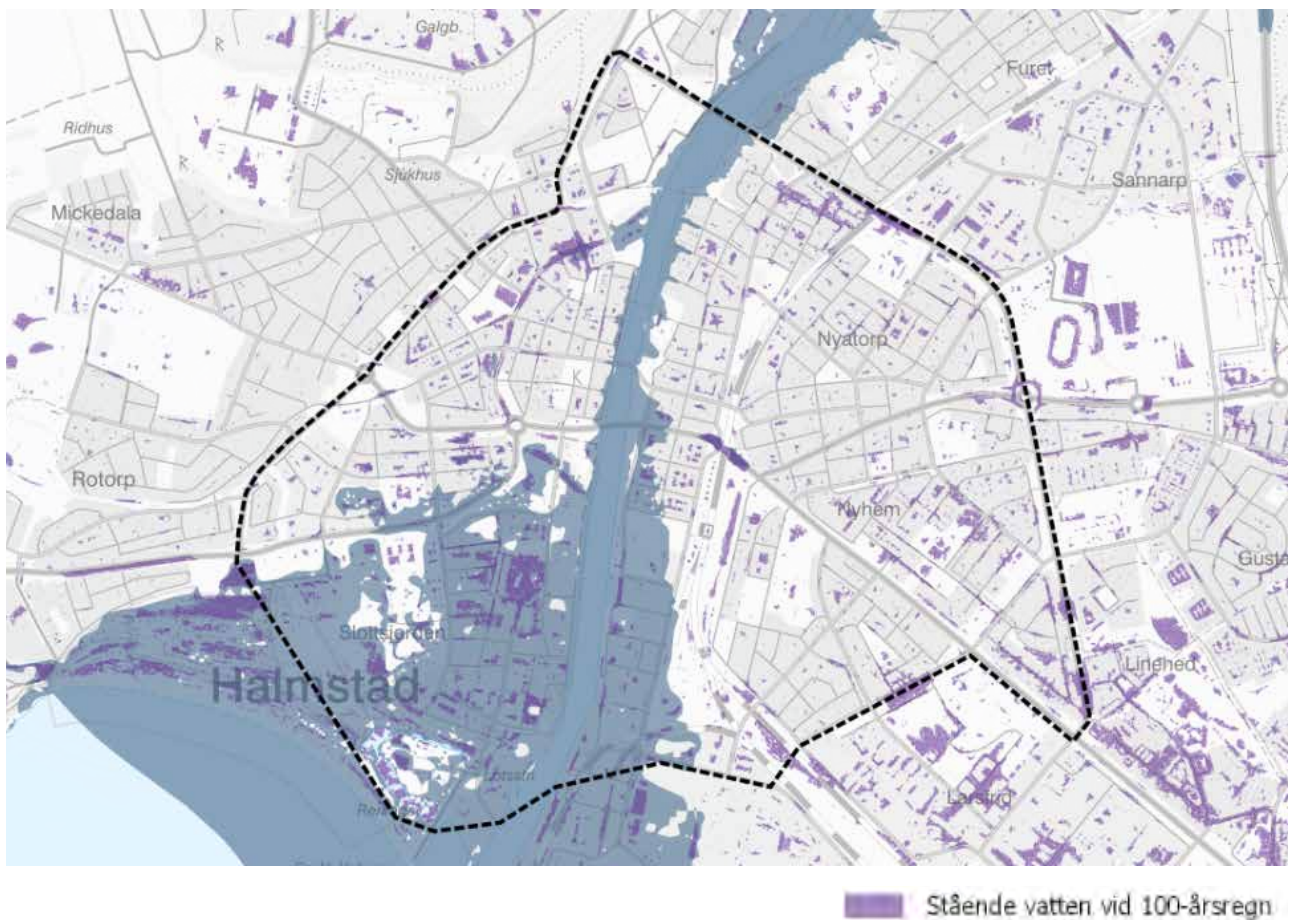
Klimatanpassningsplan, samrådsversion, 2021

Visa klimatförändringar i kartan



- Stående vatten vid 100-årsregn
- Översvämning

Stående vatten vid 100-årsregn



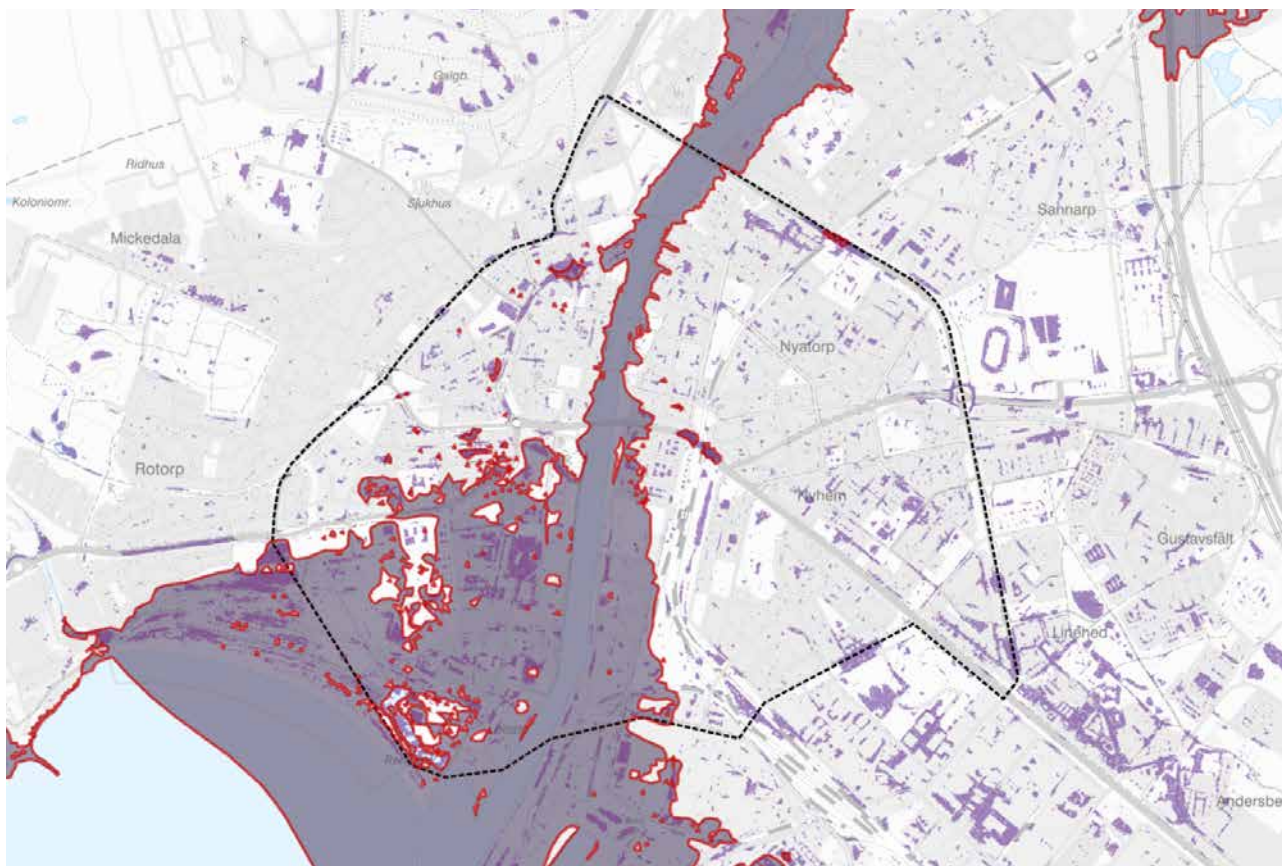
Vattendjup

Vattendjup är mellan 0,1 - drygt 1,0 m beroende på yta, se digital version.

Beskrivning

Vattendjup vid 100-årsregn. Ytan visar vattendjup vid 100-årsregn med klimatafaktor 1,25 i enlighet med svenskt vatten p110.

Översvämning



Beskrivning

Områden som kan komma att översvämmas vid höga flöden (beräknat högsta flöde) eller av höjda havsnivåer (beräknat högsta havsvattenstånd) vid extremväder år 2100.

Riksintressen

Vad är ett riksintresse?

Riksintressen är geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och exploatering. Begreppet riksintresse används om två olika typer av områden. Dels större områden som riksdagen beslutat om i 4 kap. miljöbalken dels områden som är riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken och där den ansvariga nationella myndigheten har ett ansvar för att ange anspråk.

Områden av riksintresse ska enligt plan- och bygglagen skyddas vid exploatering eller annan förändring så att åtgärder som strider mot de riksintressanta värdena förhindras. Områden av riksintresse ska prioriteras i den fysiska planeringen och den kommunala översiktsplaneringen ska tydligt redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. Staten ska genom Länsstyrelsen under samrådet särskilt bevaka hur riksintressena tillgodoses i översiktsplanen.

Om ett område är av riksintresse för flera och oförenliga ändamål, ska det enligt miljöbalkens 3 kapitel 10 § ges företräde åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Försvarmaktens intressen ska ges företräde om området eller del av detta behövs för en anläggning för totalförsvaret.

Riksintressen kan i den kommunala översiktliga planeringen bli föremål för diskussion och utveckling men även ifrågasättande och förändring.

Inom, eller i direkt anslutning till centrumutvecklingsplanen finns riksintressen för naturvård, friluftsliv, kulturmiljövård, kommunikationer, särskilda hushållningsbestämmelser för högexploaterad kust och rörligt friluftsliv, påverkansområden för buller, -civil flygplats och -väderradar samt Natura 2000.

Kommunens ställningstaganden

Kommunen delar i huvudsak de statliga myndigheternas uppfattning angående utpekade riksintresseområden. Kommunen har i översiktsplaneringen tagit hänsyn till riksintressena och kommer generellt att, så långt möjligt, tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsprövning.

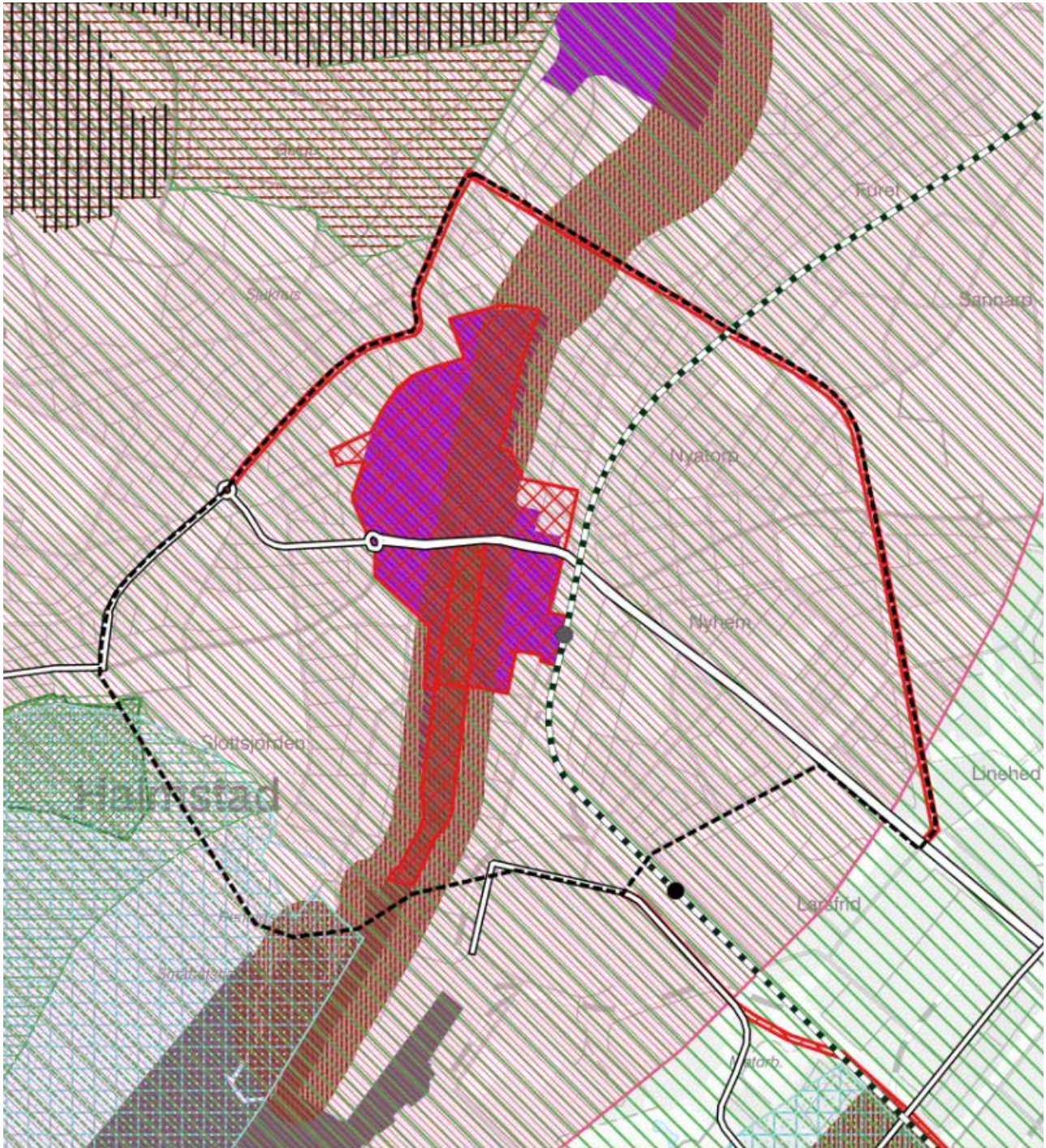
Som en följd av Kulturmiljö Hallands genomgång av riksintresse för kulturmiljövården 2019 i samband med framtagande av ett kulturmiljöprogram för staden, föreslår kommunen ny avgränsning för riksintresseområde Halmstad innerstad och Östra förstaden (KN 35). Förslag till ny avgränsning följer Kulturmiljö Hallands förslag. Förslag till ny avgränsning har även framförts i samråds- och granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.













Halmstads kommun föreslår en justerad avgränsning för riksintresse Hamn. I dagsläget sträcker sig riksintresset för hamnen långt upp i Nissan, och slutar vid Slottsbron i centrala Halmstad. Som en följd av att Halmstads kommun i kommunomfattande översiktsplan, plan för transportsystemet samt i centrumutvecklingsplanen föreslår ett vägreservat med ny bro över Nissan föreslår kommunen en ny angränsning för riksintresseområdet Hamn. Förslag till ny avgränsning har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Halmstads kommun föreslår en justerad avgränsning av riksintresse Kommunikationer vägnät gällande vägar mot flygplats och hamn. Förslag till förändring av riksintressets sträckning mellan E6 och hamn, samt mellan E6 och flygplats, har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

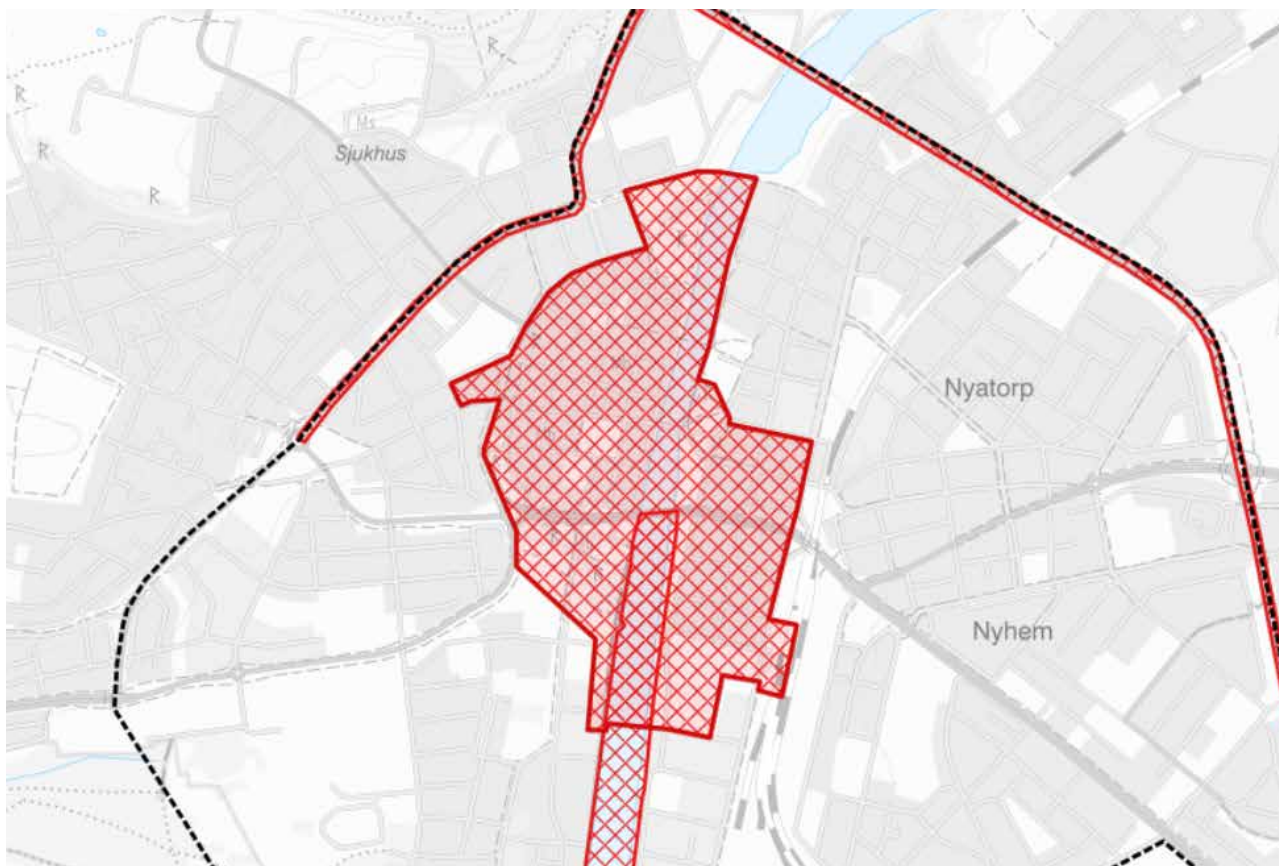
För en mer detaljerad beskrivning av förslag på justerade avgränsningar av riksintressen klicka på respektive yta i kartans skikt: RIKSINTRESSE FÖRSLAG PÅ ÄNDRING.

Visa riksintressen och förslag på förändringar av riksintressen i kartan



- | | | |
|---|---|---|
|  Riksintresse förslag på ändring |  Påverkansområde för buller och annan risk |  Järnväg station |
|  Naturvård |  Påverkansområde civil flygplats |  Vägnät |
|  Friluftsliv |  Påverkansområde väderradar |  Högexploaterad kust |
|  Kulturmiljövård |  Hamn |  Rörligt friluftsliv |
|  Natura 2000 |  Järnväg | |
|  Totalförsvär på land |  Järnväg bangård | |

Riksintresse förslag på ändring



Kommunens förslag på förändring av riksintresset

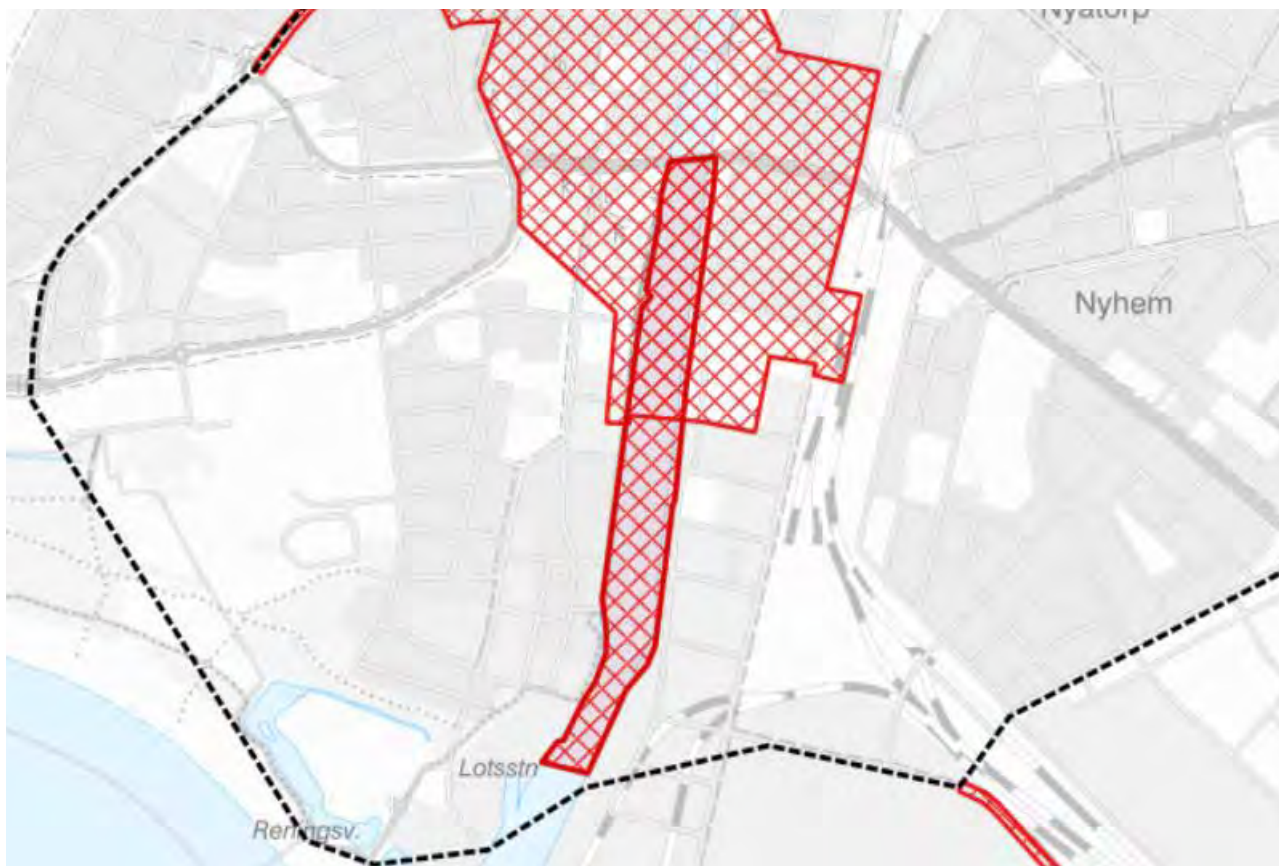
I samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019, fick Kulturmiljö Halland även uppdraget att bedöma riksintresseområdet för kulturmiljövård Halmstad - Innerstaden och Östra förstaden. Deras bedömning är att Halmstads innerstad fortsatt är av högt kulturhistoriskt värde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

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

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

Kommunen anser att gränserna för riksintresseområdet för Halmstads innerstad och Östra förstaden bör ändras enligt Kulturmiljö Hallands förslag. Förslag till ny avgränsning har även framförts i samråds- och granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Riksintresse förslag på ändring

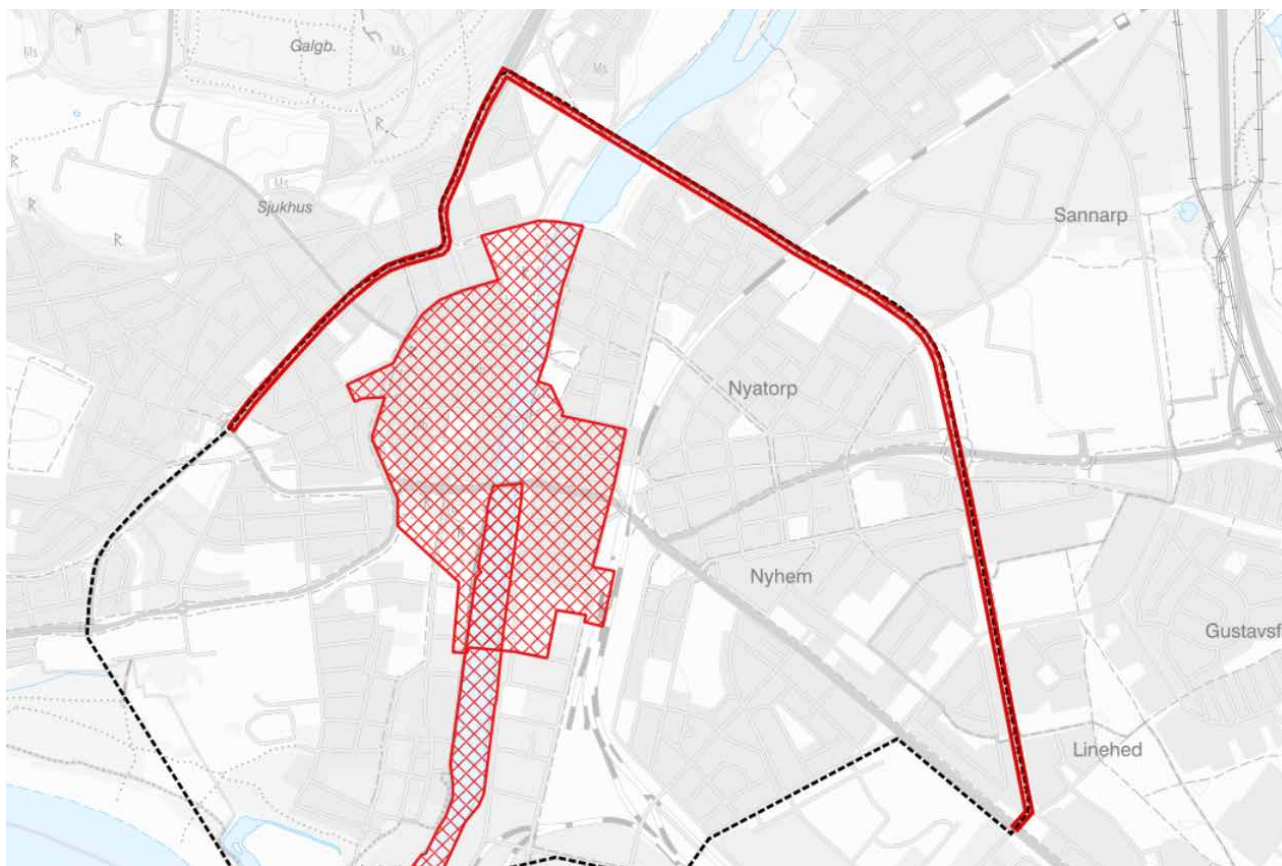


Kommunens förslag på förändring av riksintresset

I dagsläget sträcker sig riksintresset för hamnen långt upp i Nissan, och slutar vid Slottsbron i centrala Halmstad. Som en följd av att Halmstads kommun i kommunomfattande översiktsplan, plan för transportsystemet samt i centrumutvecklingsplanen föreslår ett vägreservat med ny bro över Nissan föreslår kommunen en ny angränsning för riksintresseområdet Hamn och farled. Hallands Hamnar har dessutom aviserat att de på sikt ämnar lämna Nissankajen. Oceanhamnen längre ut mot havet planeras att utvecklas för hamnverksamheten. Ny avgränsning föreslås istället längre söderut närmre Nissans inlopp, fram till reservat för ny förbindelse över Nissan.

Förslag till ny avgränsning har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Riksintresse förslag på ändring



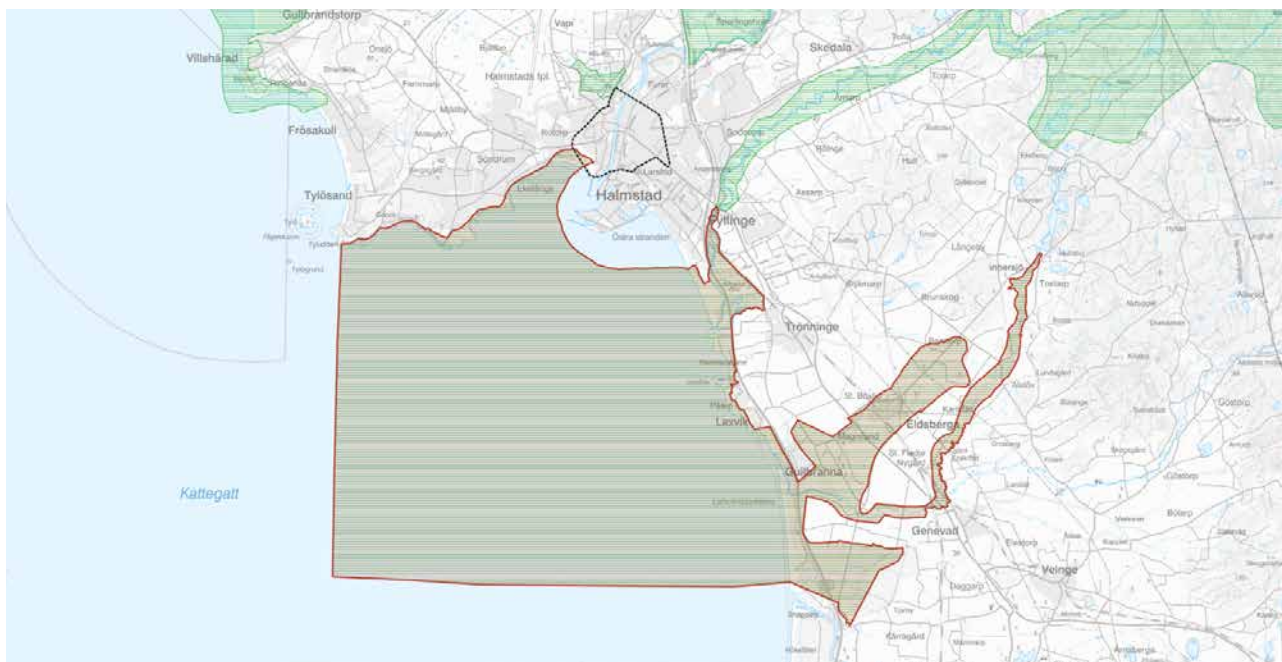
Kommunens förslag på förändring av riksintresset

Trafikverket har i sin revidering av riksintressen för avsikt att ta bort nuvarande koppling mellan E6 och flyg som riksintresse, vilket kommunen ställt sig positiv till.

Kommunen har vid eventuellt nytt utpekande istället föreslagit att Wrangelsgatan och Järnvägsleden pekas ut, och därmed minskar genomfartstrafik genom centrum som ska tas sig mellan E6 och flygplatsen.

Förslag till förändring av riksintressets sträckning mellan E6 och flygplats, har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Naturvård



Namn

Laholmsbukten -Eldsbergaåsen - Genevadsåsen - Lagan

Områdesnummer

NN19

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Naturvårdsverket.

Beskrivning

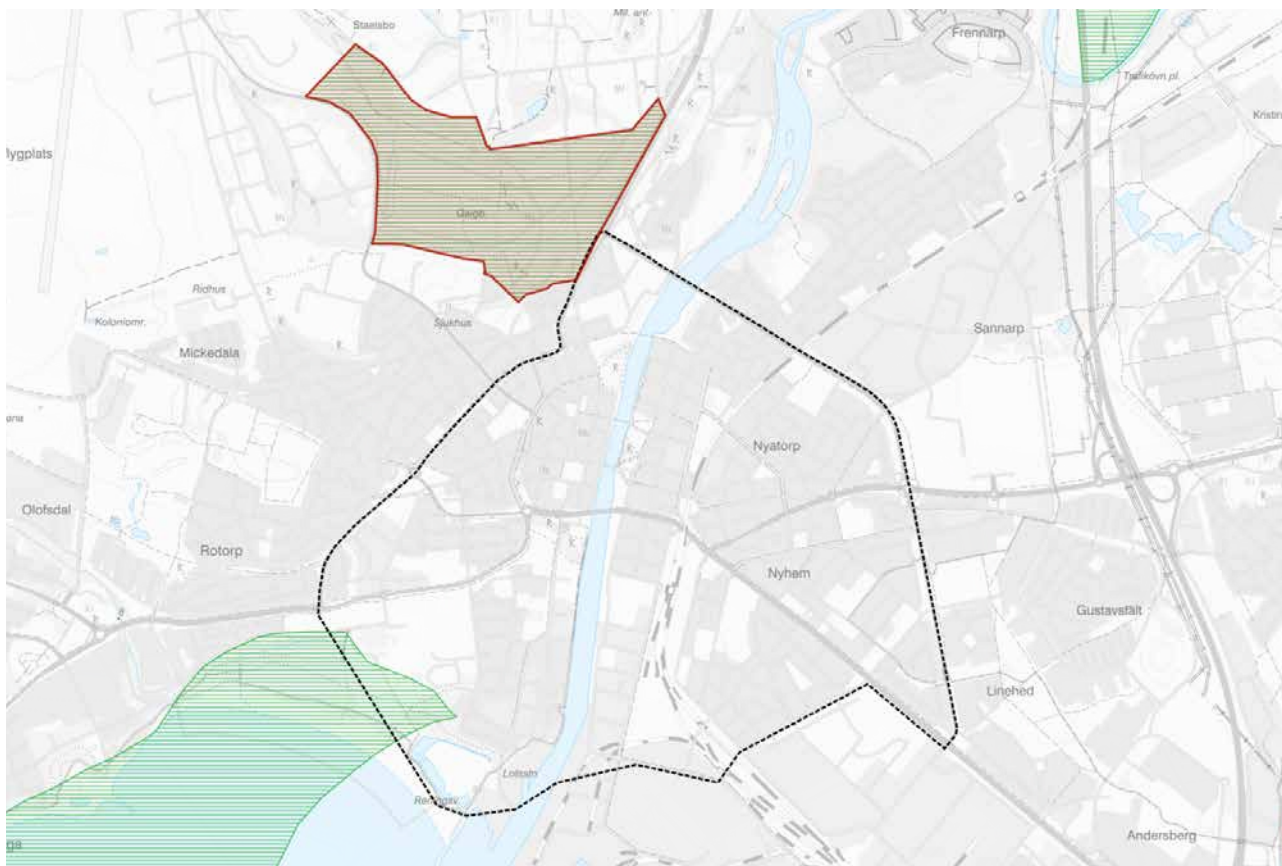
Riksintresset utgörs av en utpräglad sandvandringsskust med sandstränder och vidsträckt flygsandsfält. Riksintresset berör även Laholms kommun. Kustområdets flygsandsfält och Eldsbergaåsen visar landskapets utveckling och ekologiska samband. Detta tillsammans med områdets sårbara biotoper och biologiska mångfald, utgör de viktigaste värdena inom riksintresset. Riksintresseområdet säkerställs genom naturreservat, fågelskyddsområde, miljöskyddsområde (7 kap 19§ MB), landskapsbildsskyddsområden och Natura 2000-förordnande.

Ställningstagande

Centrumutvecklingsplanen berör endast marginellt riksintresset NN19. En mindre del av Natura 2000-området Aleskogen och Alets naturreservat sträcker sig in i planområdet. I riksintressets nordöstra utkant föreslås i centrumutvecklingsplanen ett reservat för en ny gata på Söder samt klimatanpassningsåtgärder. Den nya vägsträckningen bedöms påverka riksintresset marginellt. I kommande skeden av planering av vägen ska anpassning ske efter områdets naturförutsättningar, och med hänsyn till riksintressets värden.

Planeringsinriktningar för miljö kvalitetsnormer för vatten är formulerade i centrumutvecklingsplanen i syfte att skydda de delar av riksintresset som berör Laholmsbukten.

Naturvård



Namn

Galgberget

Områdesnummer

NN54

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Naturvårdsverket.

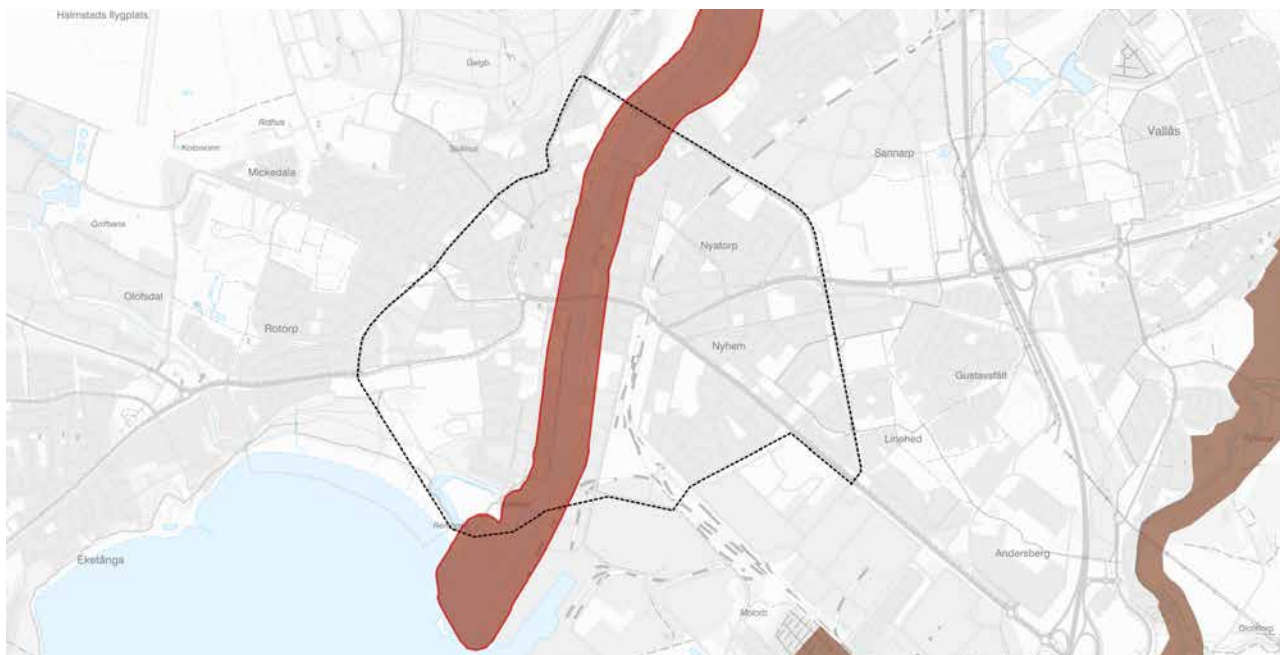
Beskrivning

Galgberget har ett högt geovetenskapligt värde och är riksintresse för naturvård då landskapets utveckling tydligt går att avläsa. Galgberget har stor betydelse för landskapsbilden, friluftslivet och som rekreationsområde.

Ställningstagande

Planområdet ligger utanför, men i direkt anslutning till riksintresseområdet för Galgberget. Planen bedöms inte påverka riksintresset. Planeringsinriktningar i centrumutvecklingsplanen föreslår stärkta kopplingar till omkringliggande större sammanhängande naturområden, däribland Galgberget som är ett viktigt närrekreationsområde för Halmstads centrum.

Friluftsliv



Namn

Nissan

Områdesnummer

FN11

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Naturvårdsverket.

Beskrivning

Området är lek- och uppväxtområde för bland annat lax och havsöring. Nissan, som rinner fram i ett naturskönt landskap, utnyttjas av ett stort antal sportfiskare.

Ställningstagande

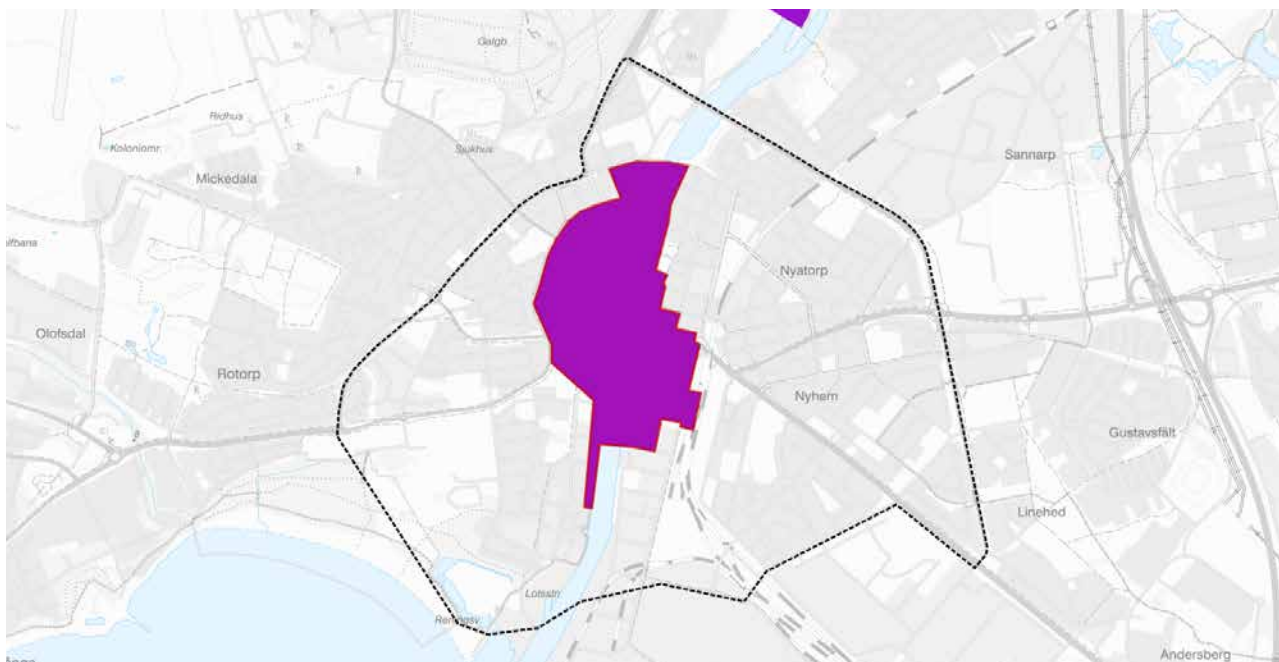
I centrumutvecklingsplanen föreslås planeringsinriktningar för miljökvalitetsnormer för vatten vilka bidrar till att skydda riksintresset genom krav på dagvattenhantering med bättre rening och förutsättningar för biologisk mångfald.

Centrumutvecklingsplanen anger att Nissan och dess omgivningar har stort natur- och rekreationsvärde. Centrumutvecklingsplanen föreslår utveckling av Nissan som rekreationsstråk genom Halmstads centrum.

Småbåtshamnen och området söder om Nissans mynning är en målpunkt där service, turism och fiskevärden tillåts utvecklas och därmed stärka åns värde som riksintresse.

Riksintresseområde för friluftsliv i Nissan berörs av flera nya broar i centrala Halmstad. Utformningen av dessa ska göras med hänsyn till riksintresset för friluftsliv och dess fiskevärden.

Kulturmiljövård



Namn

Halmstad, innerstaden och Östra förstaden

Områdesnummer

KN35

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Riksantikvarieämbetet.

Beskrivning

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

Ställningstagande

Riksintresset tillgodoses genom att tillkommande bebyggelse utformas med hänsyn till värden i riksintresseområdet för kulturmiljövården. I centrumutvecklingsplanen föreslås planeringsinriktningar vilka syftar till att arkitektoniska värden, höjder och skala ska förhålla sig till stadskärnans historiska arv. I Centrumutvecklingsplanen ges förslag på att Halmstads rika historiska arv ska lyftas fram och tydliggöras i utvecklingen av området.

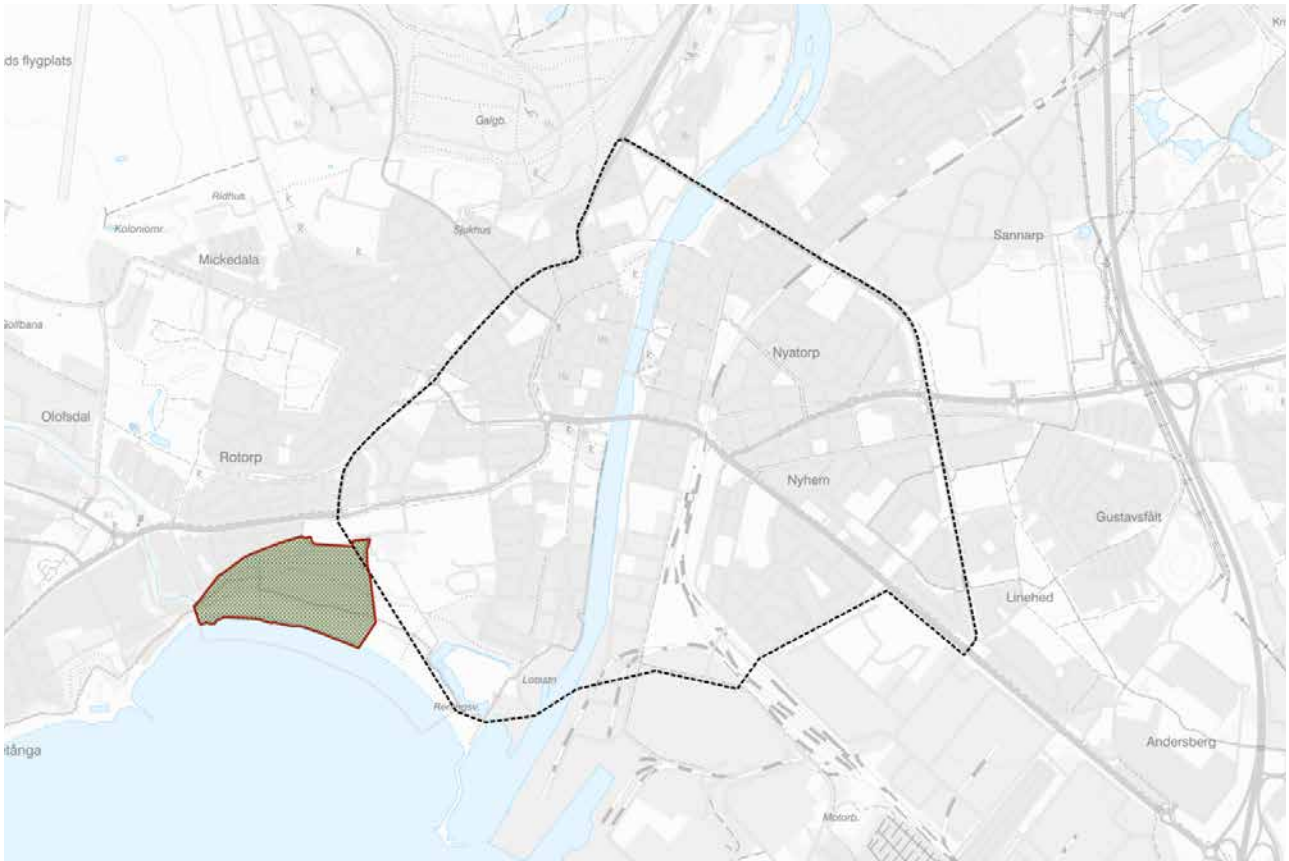
I samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019, fick Kulturmiljö Halland även uppdraget att bedöma riksintesseområdet Halmstad- Innerstaden och Östra förstaden. Deras bedömning är att Halmstads innerstad fortsatt är av högt kulturhistoriskt värde och motsvarar Riksantikvarieämbetets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

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

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

Kommunen anser att gränserna för riksintresseområdet för Halmstads innerstad och Östra förstaden bör ändras enligt Kulturmiljö Hallands förslag. Förslag till ny avgränsning har även framförts i samråds- och granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Natura 2000



Namn

Aleskogen

Ursprung

Utpekad som Natura 2000-område av Naturvårdsverket.

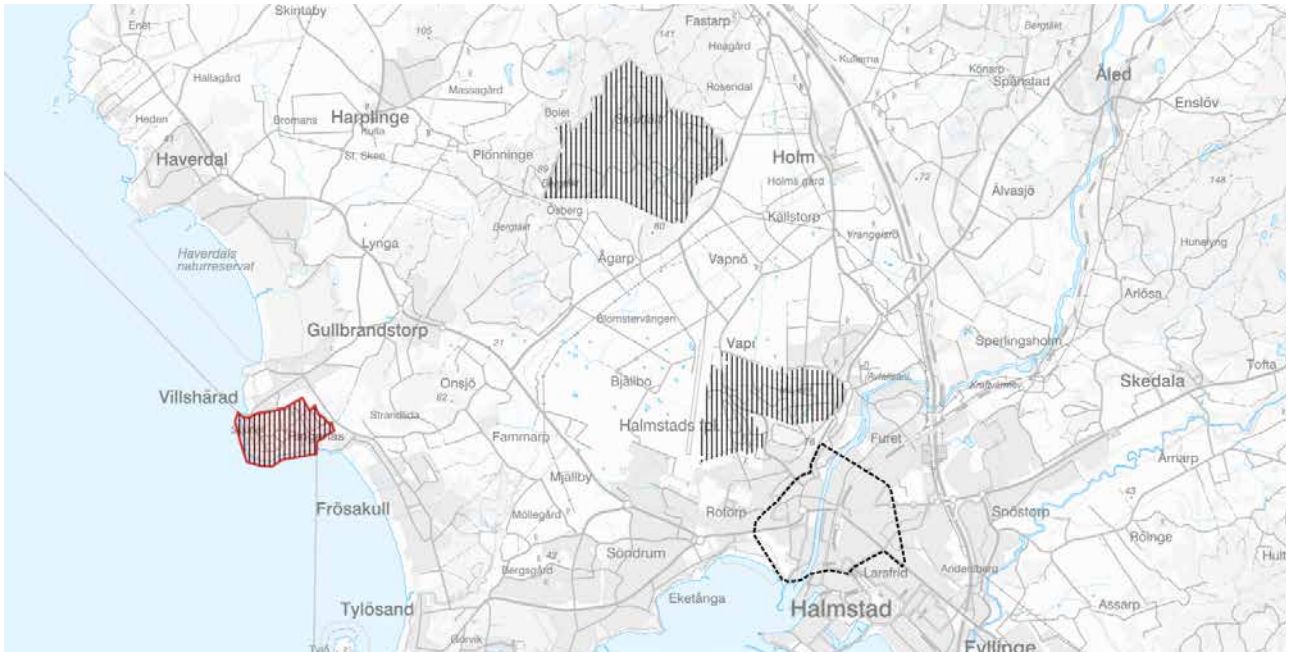
Beskrivning

Aleskogen är av regeringen utpekad som ett Natura 2000-område. Aleskogens högsta värden är knutna till bäckar och källpåverkad mark i svåmlövskog med många gamla träd och mycket död ved, samt sanddyner med värdefull insektsfauna. Natura 2000-området har sedan 2020 formellt skydd och ingår i det kommunala naturreservatet Alet.

Ställningstagande

I centrumutvecklingsplanen föreslås ett reservat för en ny gata på Söder samt klimatanpassningsåtgärder. Vägreservatet är lokaliserat med väl tilltaget avstånd till Natura 2000-området. I kommande skeden av planering av väg och klimatanpassningsåtgärder ska anpassning ske med hänsyn till Natura 2000-områdets värden. Åtgärder som kan skada områdets naturvärden, inklusive förändringar i hydrologin, får inte komma till.

Totalförsvär på land



Namn

Ringens skjutfält

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Försvarsmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekad riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar.

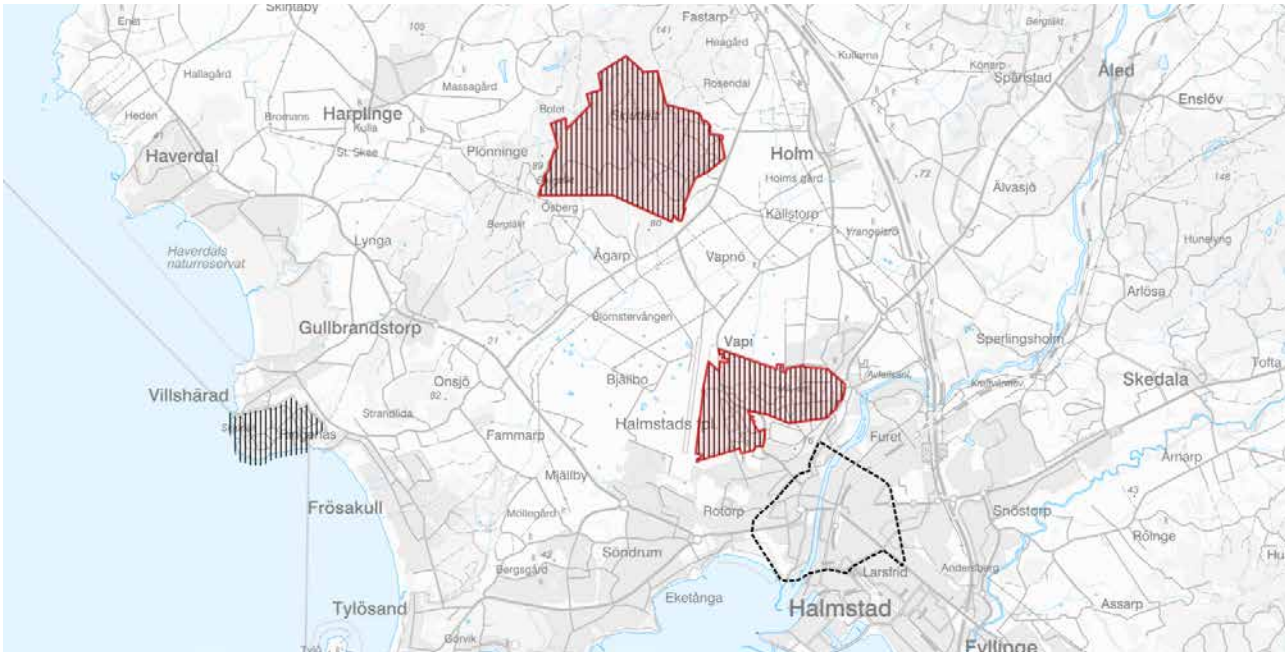
På grund av försvarssekretess är det Försvarsmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarsmakten.

Ställningstagande

Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads City Airport eller väderradarn på Bjäre.

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

Totalförsvar på land



Namn

Nyårsåsens skjutfält och Halmstads övningsfält med skjutbanor

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Forsvarsmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekad riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar.

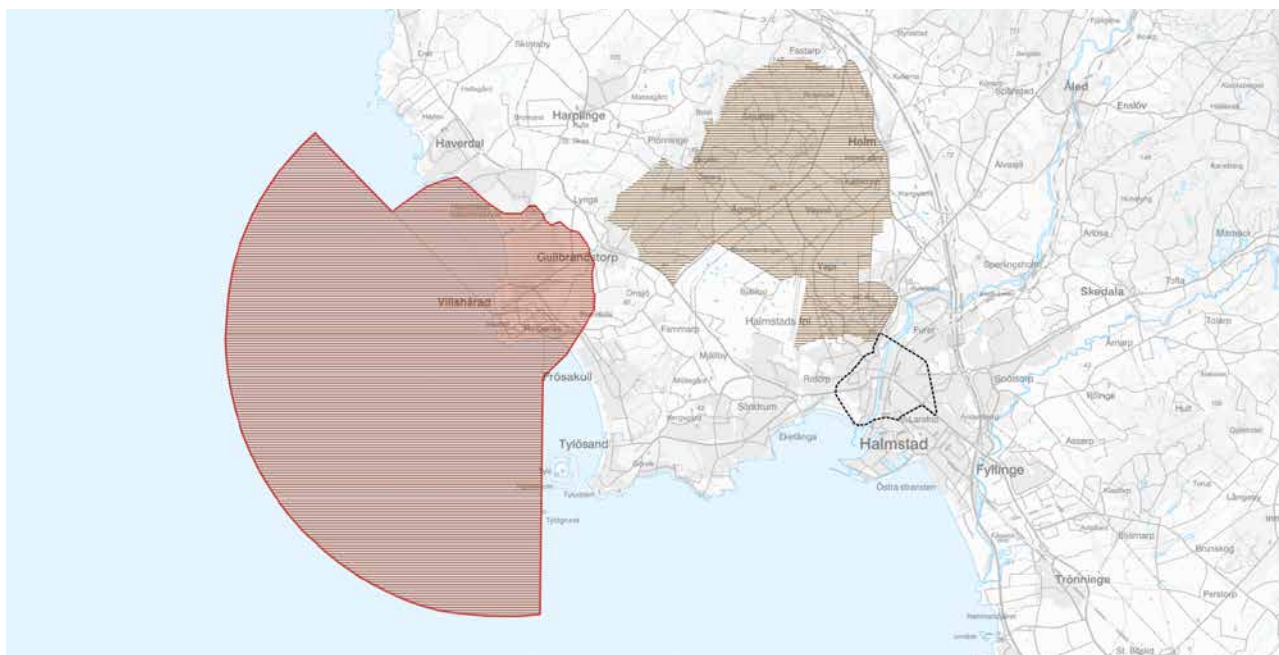
På grund av försvarssekretess är det Forsvarsmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Forsvarsmakten.

Ställningstagande

Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads City Airport eller väderradarn på Bjäre.

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

Påverkansområde för buller och annan risk



Namn

Ringenäs skjutfält

Ursprung

Område utpekad som påverkansområde av Försvarsmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekad riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

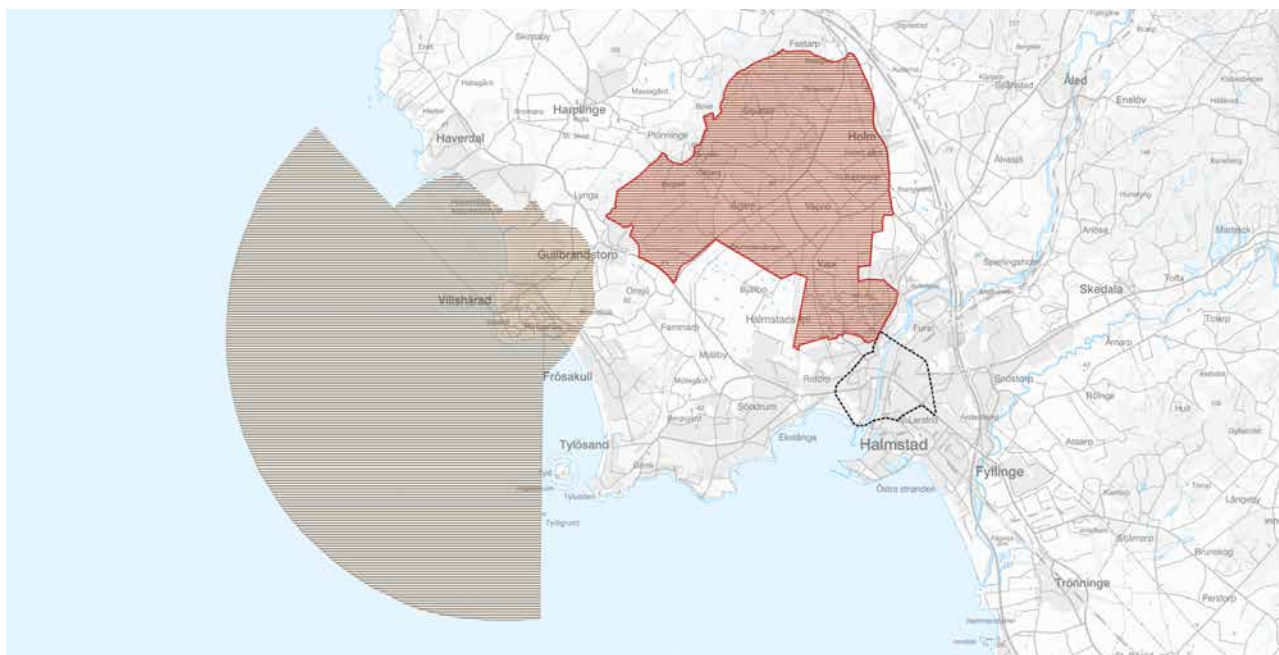
På grund av försvarssekretess är det Försvarsmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarsmakten.

Ställningstagande

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar. Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads flygplats eller väderradarn på Bjäre.

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

Påverkansområde för buller och annan risk



Namn

Nyårsåsens skjutfält och Halmstads övningsfält med skjutbanor

Ursprung

Område utpekat som påverkansområde av Försvarmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekat riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

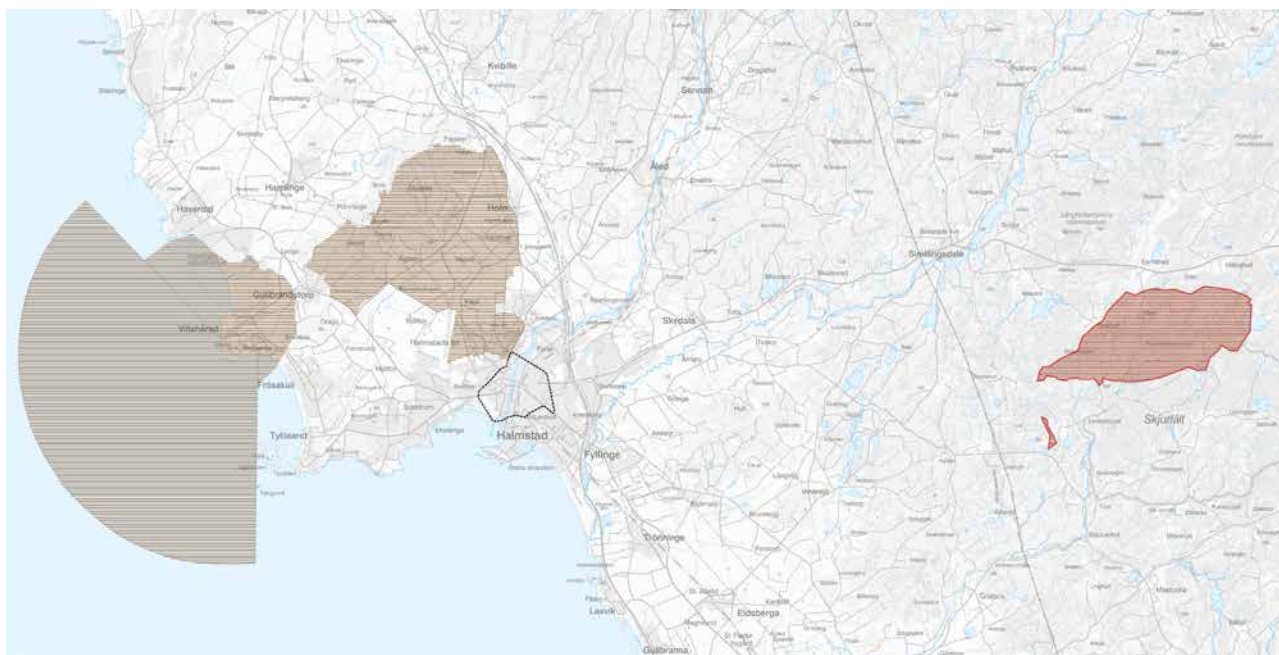
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

Ställningstagande

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar. Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads flygplats eller väderradarn på Bjäre.

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

Påverkansområde för buller och annan risk



Namn

Mästocka skjutfält

Ursprung

Område utpekad som påverkansområde av Försvarmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekad riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

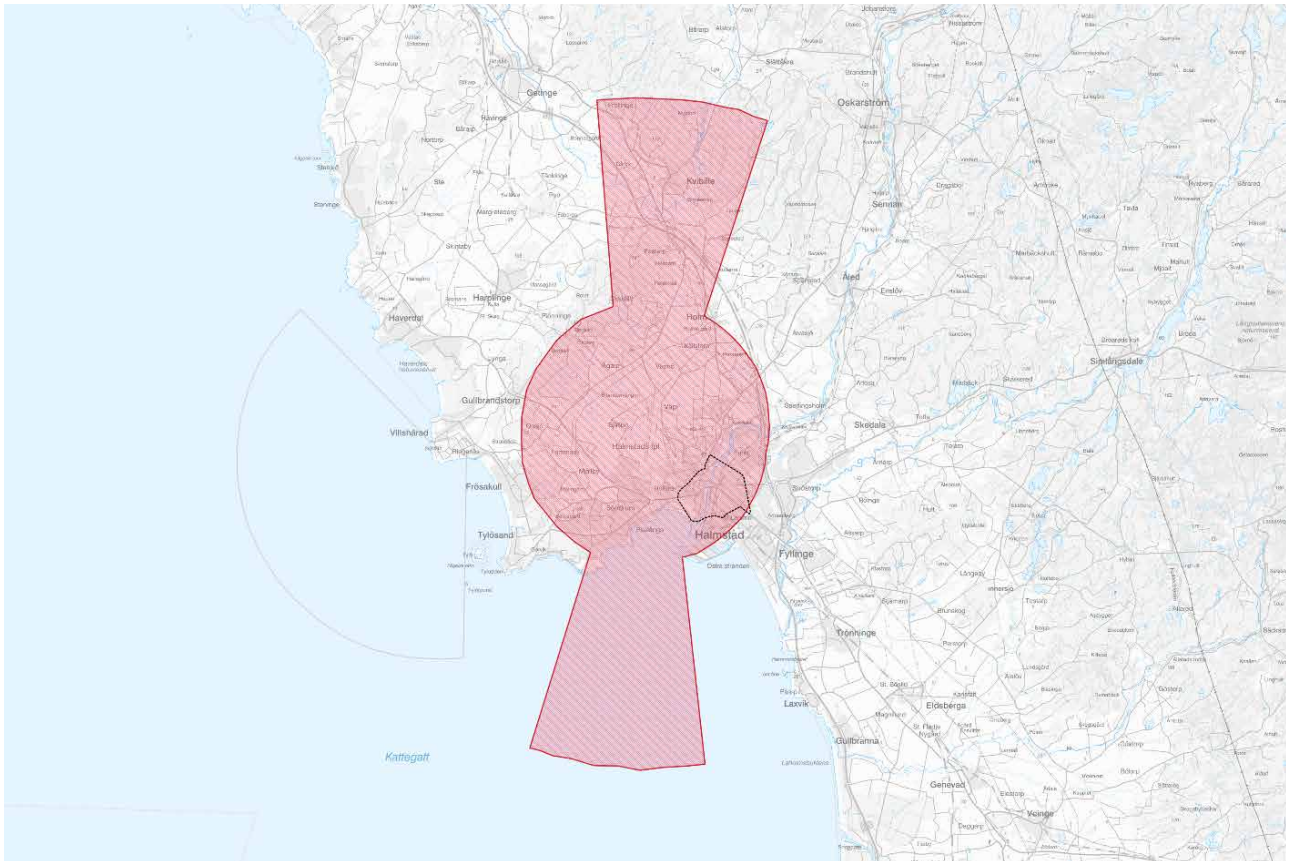
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

Ställningstagande

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar. Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads flygplats eller väderradarn på Bjäre.

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

Påverkansområde civil flygplats



Ursprung

Område utpekat som påverkansområde av Försvarsmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekat riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

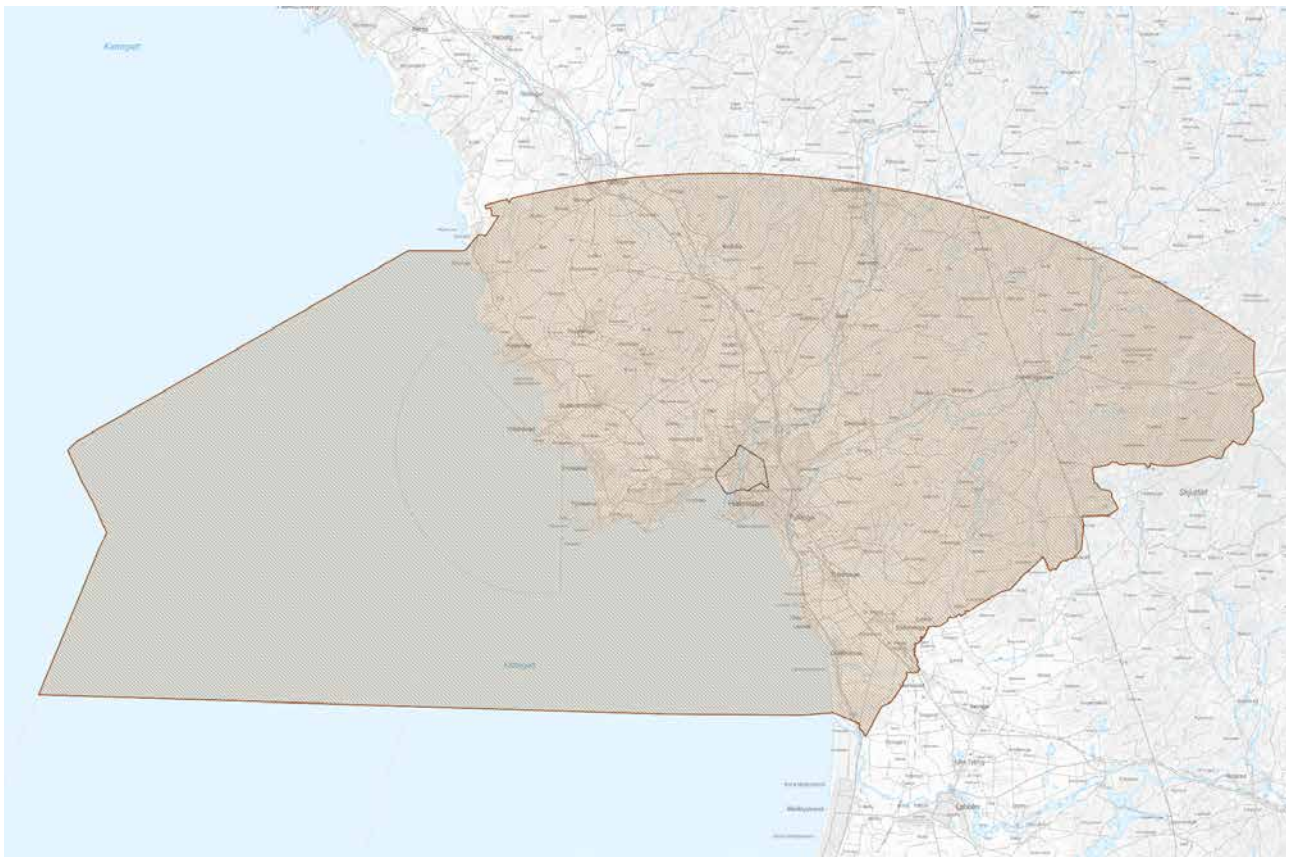
På grund av försvarssekretess är det Försvarsmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarsmakten.

Ställningstagande

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar. Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads flygplats eller väderradarn på Bjäre.

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

Påverkansområde väderradar



Ursprung

Område utpekad som påverkansområde av Försvarmakten.

Beskrivning

Centrumutvecklingsplanen berörs av riksintressen och områden av betydelse för totalförsvaret i form av Halmstads övningsfält med skjutbanor, väderradar på Bjäre och civil flygplats - Halmstad flygplats.

Inget utpekad riksintresse för totalförsvaret är beläget inom planområdet. Dock sträcker sig påverkansområde för buller - från skjutbanan nordväst om planområdet - fram till plangräns.

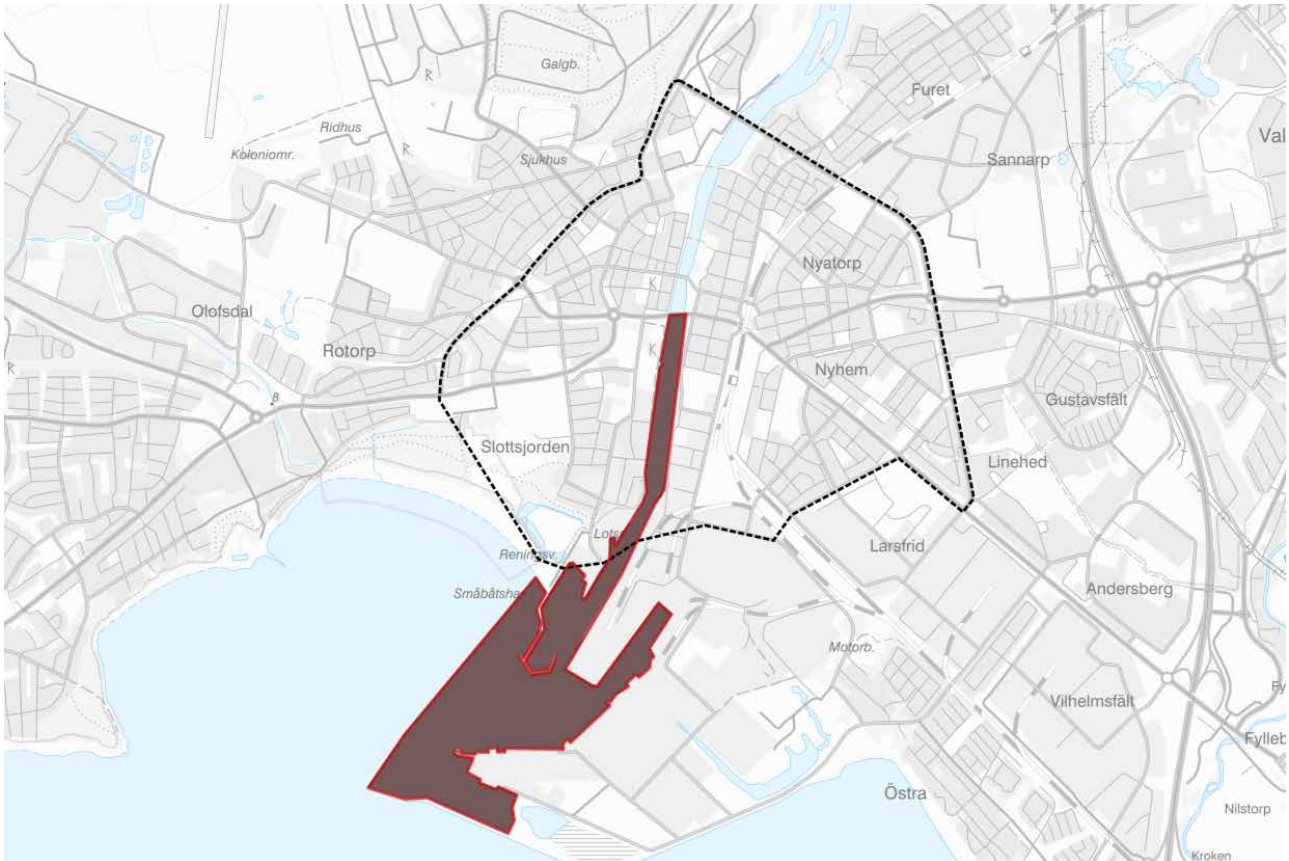
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

Ställningstagande

Planområdet ligger, så som stora delar av kommunen, inom påverkansområde för civil flygplats och väderradar. Planen bedöms inte påverka pågående verksamhet vare sig vid Halmstads flygplats eller väderradarn på Bjäre.

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

Hamn



Namn

Halmstads hamn

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

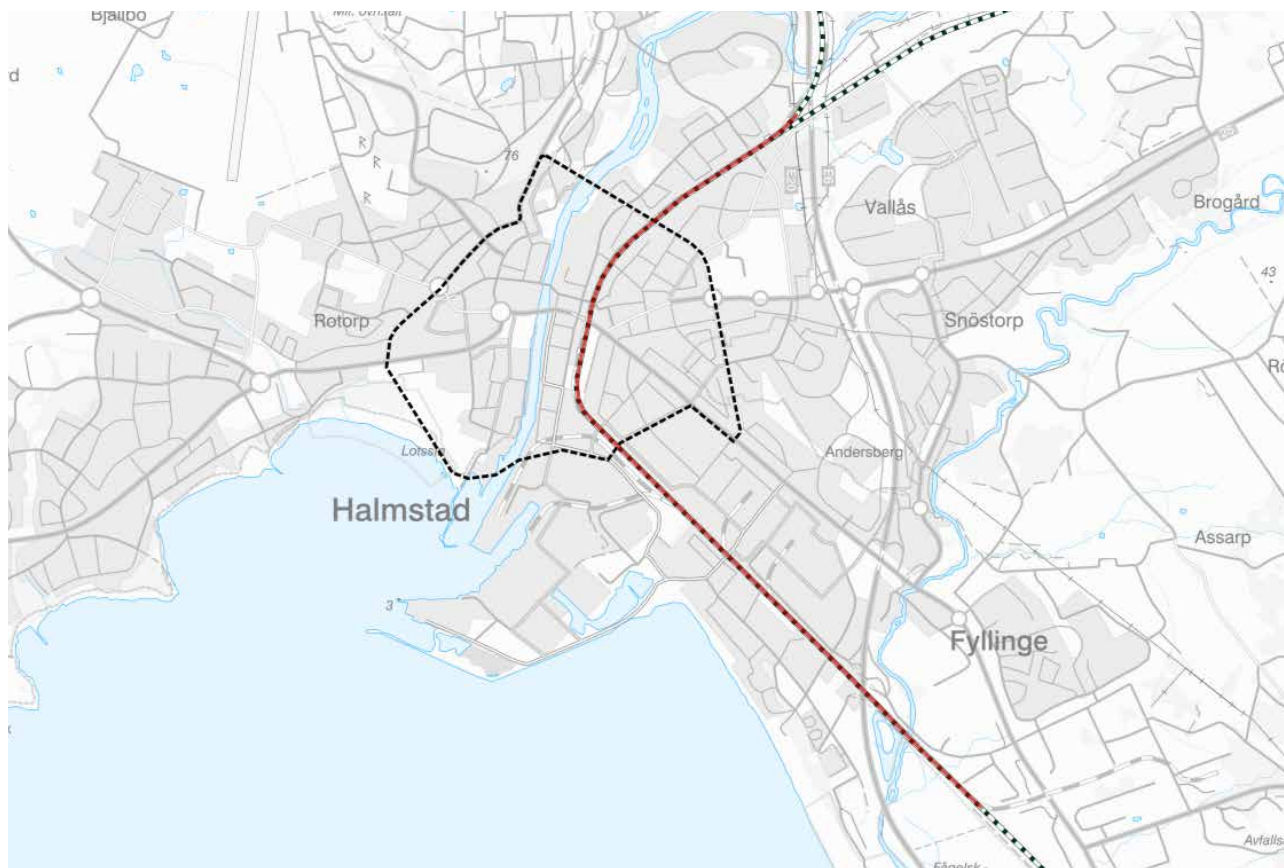
Halmstads hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade TEN-T nät. Riksintresset för hamnen sträcker sig läng Nissan in i planområdet.

Ställningstagande

I dagsläget sträcker sig riksintresset för hamnen långt upp i Nissan, och slutar vid Slottsbron i centrala Halmstad. Som en följd av att Halmstads kommun i kommunomfattande översiktsplan, plan för transportsystemet samt i centrumutvecklingsplanen föreslår ett vägreservat med ny bro över Nissan föreslår kommunen en ny angränsning för riksintresseområdet Hamn och farled. Hallands Hamnar har dessutom aviserat att de på sikt ämnar lämna Nissankajen. Oceanhamnen längre ut mot havet planeras att utvecklas för hamnverksamheten. Ny avgränsning föreslås istället längre söderut närmre Nissans inlopp, fram till reservat för ny förbindelse över Nissan.

Förslag till ny avgränsning har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Järnväg



Namn

Västkustbanan

Ursprung

Sträckning utpekad som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

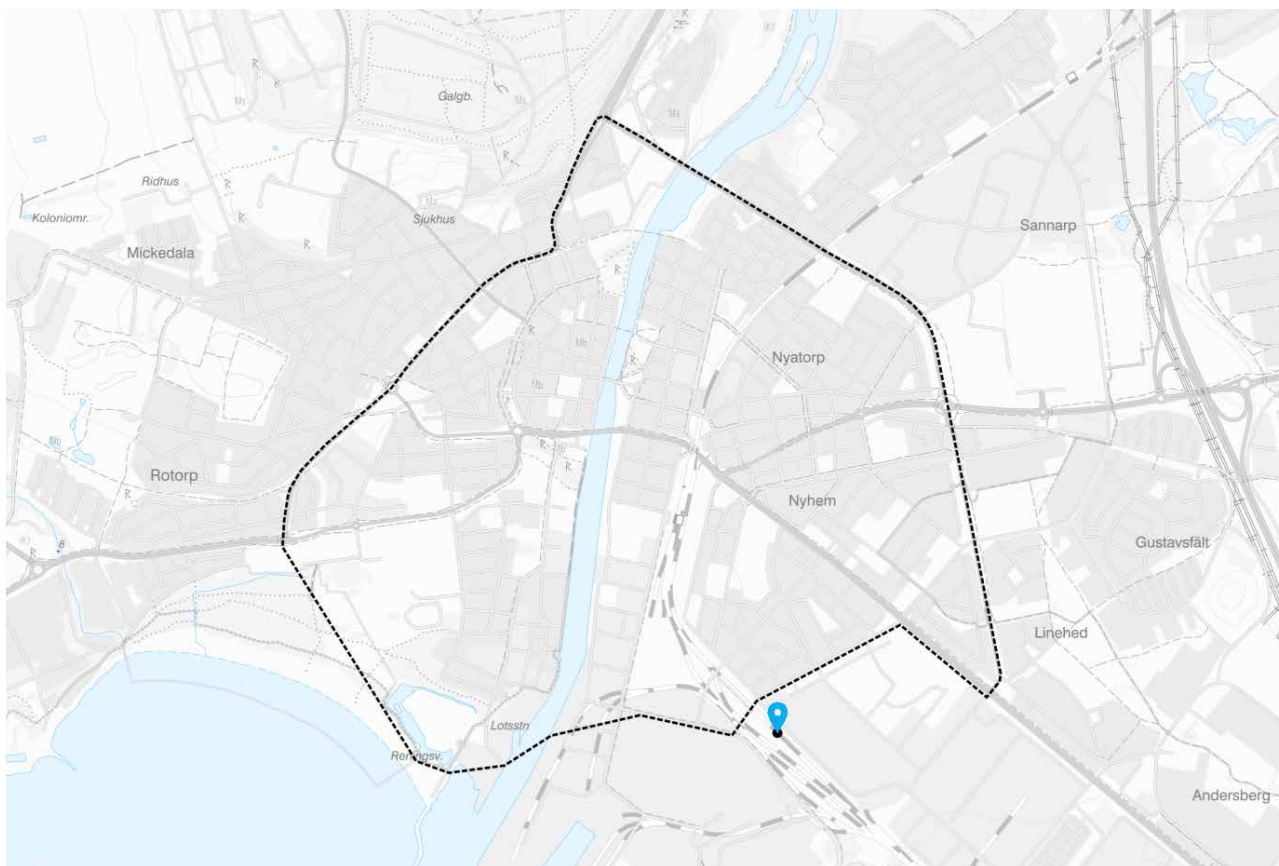
Inom planområdet återfinns Halmstads station och bangård. Dessa skapar möjligheter för personer och gods att transportera sig till, från och genom Halmstad och vidare ut i landet.

Västkustbanan sträcker sig genom planområdet för centrumutvecklingsplanen. Banan är utpekad som TEN-T stamnät och trafikerad av kort- och långväga persontrafik samt godstrafik. Västkustbanan leder även till Halmstads övriga järnvägar, Markarydsbanan och HNJ-banan, som återfinns utanför planområdet.

Ställningstagande

I centrumutvecklingsplanen pekas ett nytt resecentrum ut. Resecentrumet syftar till att samla trafikslag och underlätta övergångar mellan olika kollektiva transportslag. Utvecklingen av resecentrum och området som helhet – Stationsstaden - bedöms inte påverka riksintresset negativt. Kapacitetshöjande för personbangården är en förutsättning för planeringen. I och med det pågående arbetet med resecentrum samplanerar Halmstads kommun med Trafikverket, och resecentrums etapp 3 finns med i nationell plan vilken innebär kapacitetshöjande åtgärder för personbangården.

Järnväg bangård



Namn

Halmstad

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

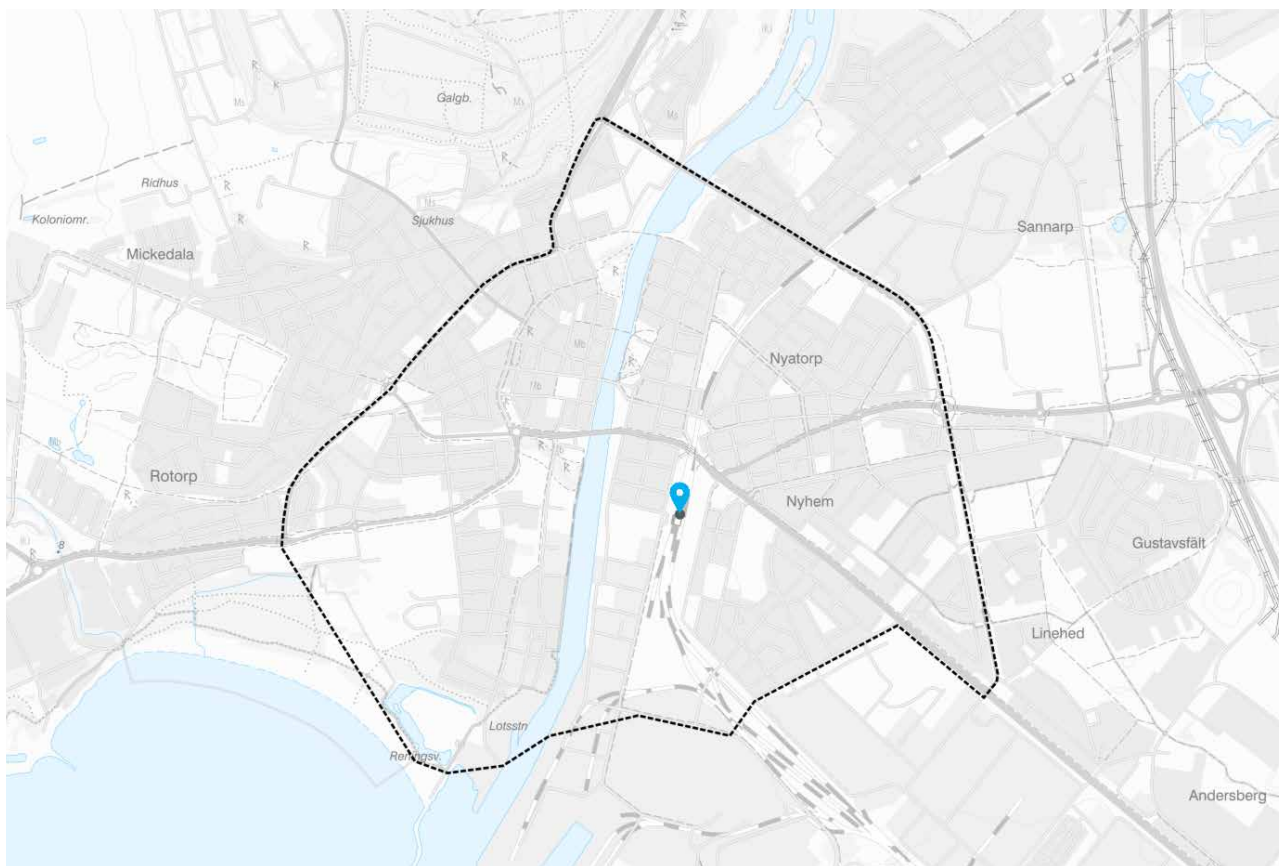
Inom planområdet återfinns Halmstads station och bangård. Dessa skapar möjligheter för personer och gods att transportera sig till, från och genom Halmstad och vidare ut i landet.

Västkustbanan sträcker sig genom planområdet för centrumutvecklingsplanen. Banan är utpekad som TEN-T stomnät och trafikeras av kort- och långväga persontrafik samt godstrafik. Västkustbanan leder även till Halmstads övriga järnvägar, Markarydsbanan och HNJ-banan, som återfinns utanför planområdet.

Ställningstagande

I centrumutvecklingsplanen pekas ett nytt resecentrum ut. Resecentrumet syftar till att samla trafikslag och underlätta övergångar mellan olika kollektiva transportslag. Utvecklingen av resecentrum och området som helhet – Stationsstaden - bedöms inte påverka riksintresset negativt. Kapacitetshöjande för personbangården är en förutsättning för planeringen. I och med det pågående arbetet med resecentrum samplanerar Halmstads kommun med Trafikverket, och resecentrums etapp 3 finns med i nationell plan vilken innebär kapacitetshöjande åtgärder för personbangården.

Järnväg station



Namn

Halmstad C

Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

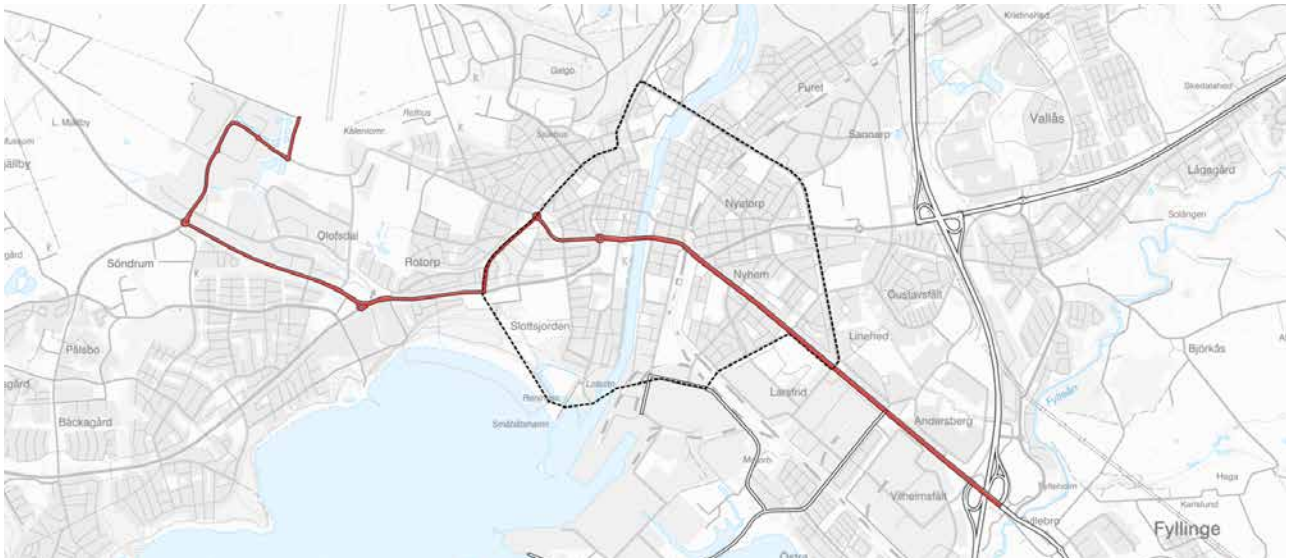
Inom planområdet återfinns Halmstads station och bangård. Dessa skapar möjligheter för personer och gods att transportera sig till, från och genom Halmstad och vidare ut i landet.

Västkustbanan sträcker sig genom planområdet för centrumutvecklingsplanen. Banan är utpekad som TEN-T stamnät och trafikerad av kort- och långväga persontrafik samt godstrafik. Västkustbanan leder även till Halmstads övriga järnvägar, Markarydsbanan och HNJ-banan, som återfinns utanför planområdet.

Ställningstagande

I centrumutvecklingsplanen pekas ett nytt resecentrum ut. Resecentrumet syftar till att samla trafikslag och underlätta övergångar mellan olika kollektiva transportslag. Utvecklingen av resecentrum och området som helhet – Stationsstaden - bedöms inte påverka riksintresset negativt. Kapacitetshöjande för personbangården är en förutsättning för planeringen. I och med det pågående arbetet med resecentrum samplanerar Halmstads kommun med Trafikverket, och resecentrums etapp 3 finns med i nationell plan vilken innebär kapacitetshöjande åtgärder för personbangården.

Vägnät



Namn

Anslutningsväg Halmstad flygplats

Ursprung

Sträckning utpekad som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

Flygplatsens anslutningsvägar: Riksintresset omfattar vägar som är utpekade som riksintressen för sin koppling mellan E6 och flygplatsen och går delvis genom planområdet. Riksintresset omfattar även vägar som är utpekade som riksintressen för sin koppling mellan E6 och hamnen och går delvis genom planområdet.

Inom planområdet återfinns mellan E6 och flygplatsen; Laholmsvägen med förlängningen västerut längs Timmermansleden, samt Järnvägsleden.

Inom planområdet återfinns mellan E6 och hamnen; delar av Stålverksgatan och Stationsgatan.

Planområdet ligger även relativt nära övriga riksintressen för väg, framförallt E6 och väg 25, och berörs av matartrafik som ska till eller från de interregionala transportlederna.

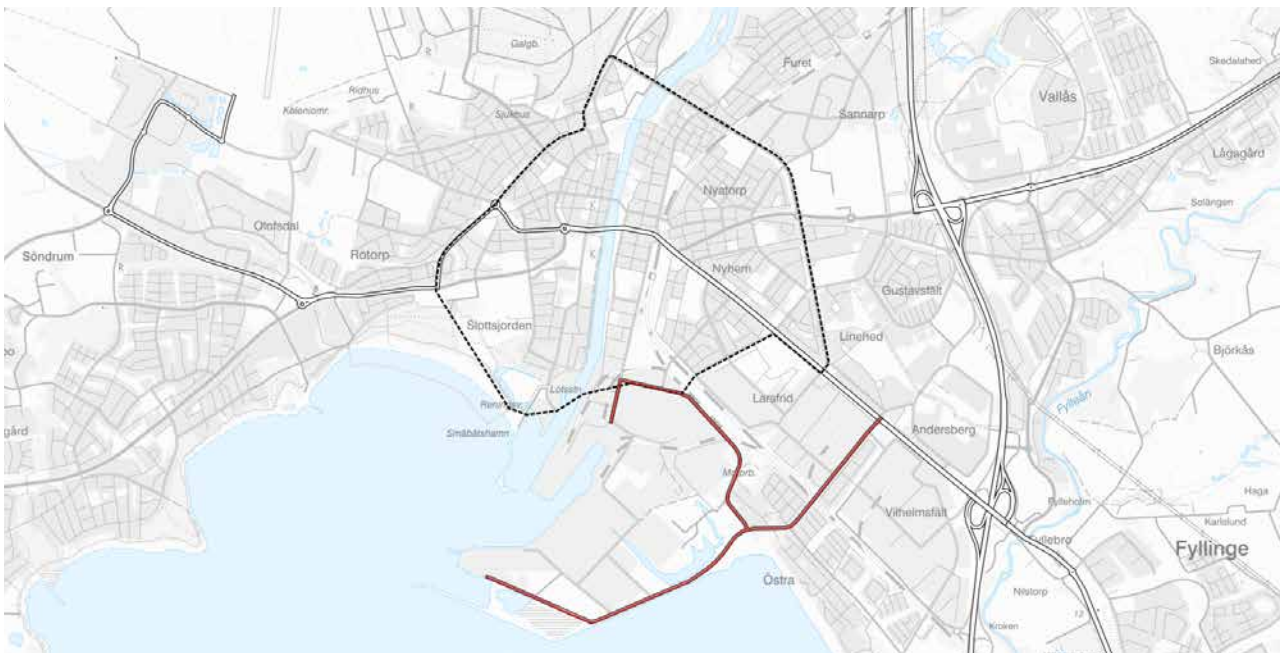
Ställningstagande

Trafikverket har i sin revidering av riksintressen för avsikt att ta bort nuvarande koppling mellan E6 och flyg som riksintresse, vilket kommunen ställt sig positivt till.

Kommunen har vid eventuellt nytt utpekande istället föreslagit att Wrangelsgatan och Järnvägsleden pekas ut, vilka båda tangerar planområdet och därmed minskar genomfartstrafik som ska tas sig mellan E6 och flygplatsen.

Förslag till förändring av riksintressets sträckning mellan E6 och flygplats, har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Vägnät



Namn

Anslutningsväg Halmstad hamn och kombiterminal

Ursprung

Sträckning utpekad som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

Riksintresset omfattar vägar som är utpekade som riksintressen för sin koppling mellan E6 och hamnen och går delvis genom planområdet.

Inom planområdet återfinns mellan E6 och hamnen; delar av Stålverksgatan och Stationsgatan.

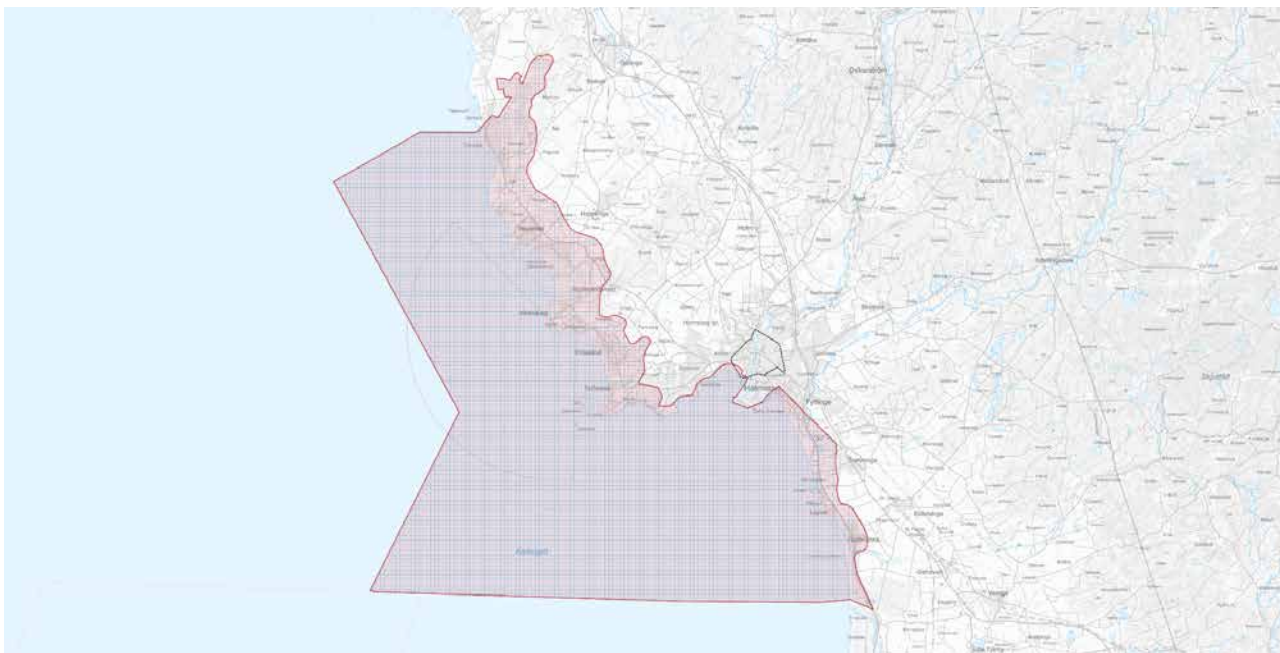
Planområdet ligger även relativt nära övriga riksintressen för väg, framförallt E6 och väg 25, och berörs av matartrafik som ska till eller från de interregionala transportlederna.

Ställningstagande

Kommunen har inom Trafikverkets föreslagna revidering av riksintressen framfört att när ny koppling mellan E6 och hamnen - Södra infarten - öppnas för trafik bör denna koppling pekats ut som riksintresse för kommunikationer och nuvarande utpekande tas bort. Södra infarten kommer leda till överflyttning av tung trafik vilket är positivt ur stadsutvecklingsynpunkt.

Förslag till förändring av riksintressets sträckning mellan E6 och hamn har även framförts i granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Högexploaterad kust



Ursprung

Område utpekat som riksintresse av Länsstyrelsen.

Beskrivning

Kustområdet i Halland omfattas av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter, utveckling av det lokala näringslivet eller utförande av anläggning som behövs för totalförsvaret.

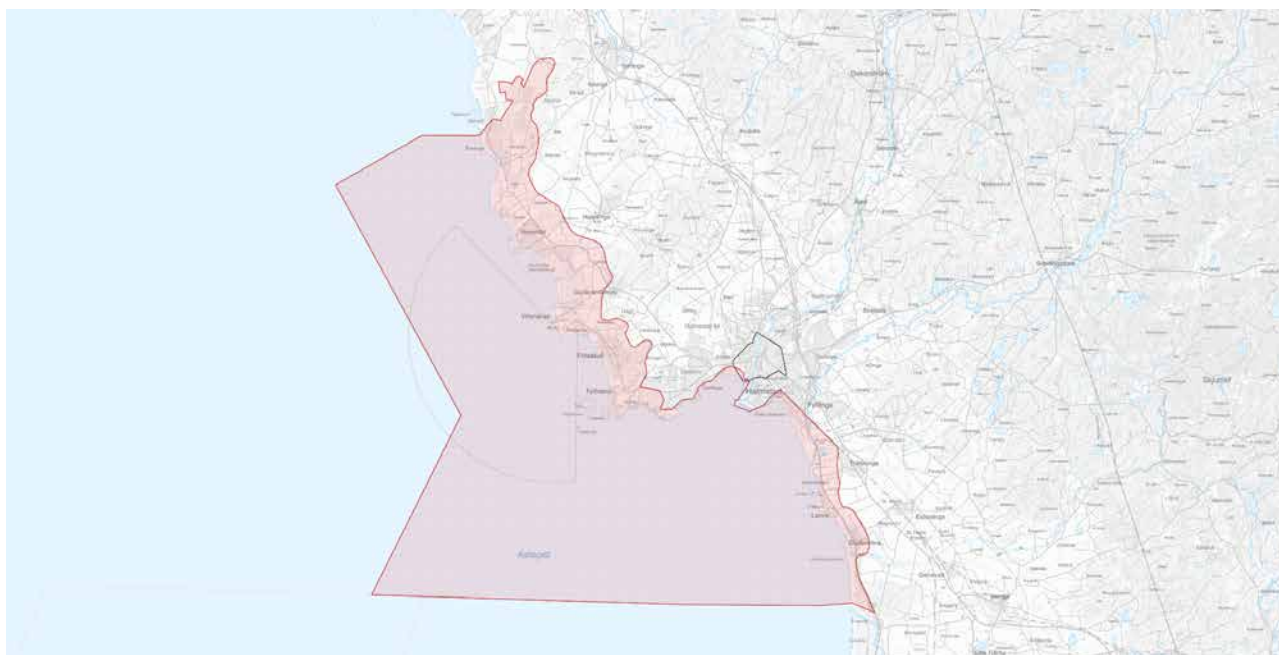
Kusten är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kapitlet §2 miljöbalken. Inom kustområdet ska turismens och friluftslivets intressen - främst det rörliga friluftslivets - särskilt beaktas vid exploatering. Syftet med riksintresset är att bevara kustområdets nuvarande karaktär och underlätta ett allsidigt nyttjande av området för turism och rörligt friluftsliv.

Kusten är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kapitlet §4 miljöbalken, och inom kustområdet får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna.

Ställningstagande

Centrumutvecklingsplanen berör endast marginellt riksintressena för särskilda hushållningsbestämmelser inom kusten. En mindre del sträcker sig in i planområdet. I centrumutvecklingsplanen föreslås ett vägreservat för en ny gata på Söder samt klimatanpassningsåtgärder. Den nya vägsträckningen bedöms påverka riksintressena marginellt. I kommande skeden av planering av vägen ska anpassning ske efter riksintresseområdenas förutsättningar, och med hänsyn till dess värden. Planeringsinriktningar föreslås i centrumutvecklingsplanen för att skapa trygga och trevliga förbindelser för gång- och cykel mellan centrum och Västra stranden och Alets naturreservat, vilka ligger inom riksintresset för det rörliga friluftslivet.

Rörligt friluftsliv



Ursprung

Område utpekad som riksintresse av Länsstyrelsen.

Beskrivning

Kustområdet i Halland omfattas av särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter, utveckling av det lokala näringslivet eller utförande av anläggning som behövs för totalförsvaret.

Kusten är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kapitlet §2 miljöbalken. Inom kustområdet ska turismens och friluftslivets intressen - främst det rörliga friluftslivets - särskilt beaktas vid exploatering. Syftet med riksintresset är att bevara kustområdets nuvarande karaktär och underlätta ett allsidigt nyttjande av området för turism och rörligt friluftsliv.

Kusten är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kapitlet §4 miljöbalken, och inom kustområdet får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna.

Ställningstagande

Centrumutvecklingsplanen berör endast marginellt riksintressena för särskilda hushållningsbestämmelser inom kusten. En mindre del sträcker sig in i planområdet. I centrumutvecklingsplanen föreslås ett vägreservat för en ny gata på Söder samt klimatanpassningsåtgärder. Den nya vägsträckningen bedöms påverka riksintressena marginellt. I kommande skeden av planering av vägen ska anpassning ske efter riksintresseområdenas förutsättningar, och med hänsyn till dess värden. Planeringsinriktningar föreslås i centrumutvecklingsplanen för att skapa trygga och trevliga förbindelser för gång- och cykel mellan centrum och Västra stranden och Alets naturreservat, vilka ligger inom riksintresset för det rörliga friluftslivet.

Miljö kvalitetsnormer

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

Planeringsinriktningar

Miljö kvalitetsnormer för vatten: Ytvatten, kustvatten och grundvatten

- I fysisk planering ska utgångspunkten vara att förbättra vattenkvaliteten i recipienten genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Vattenkvaliteten i recipienten får inte försämrats.
- Åtgärder som inte ryms inom planområde kan genomföras på annan plats men inom samma avrinningsområde.
- Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och biologisk mångfald bör eftersträvas.

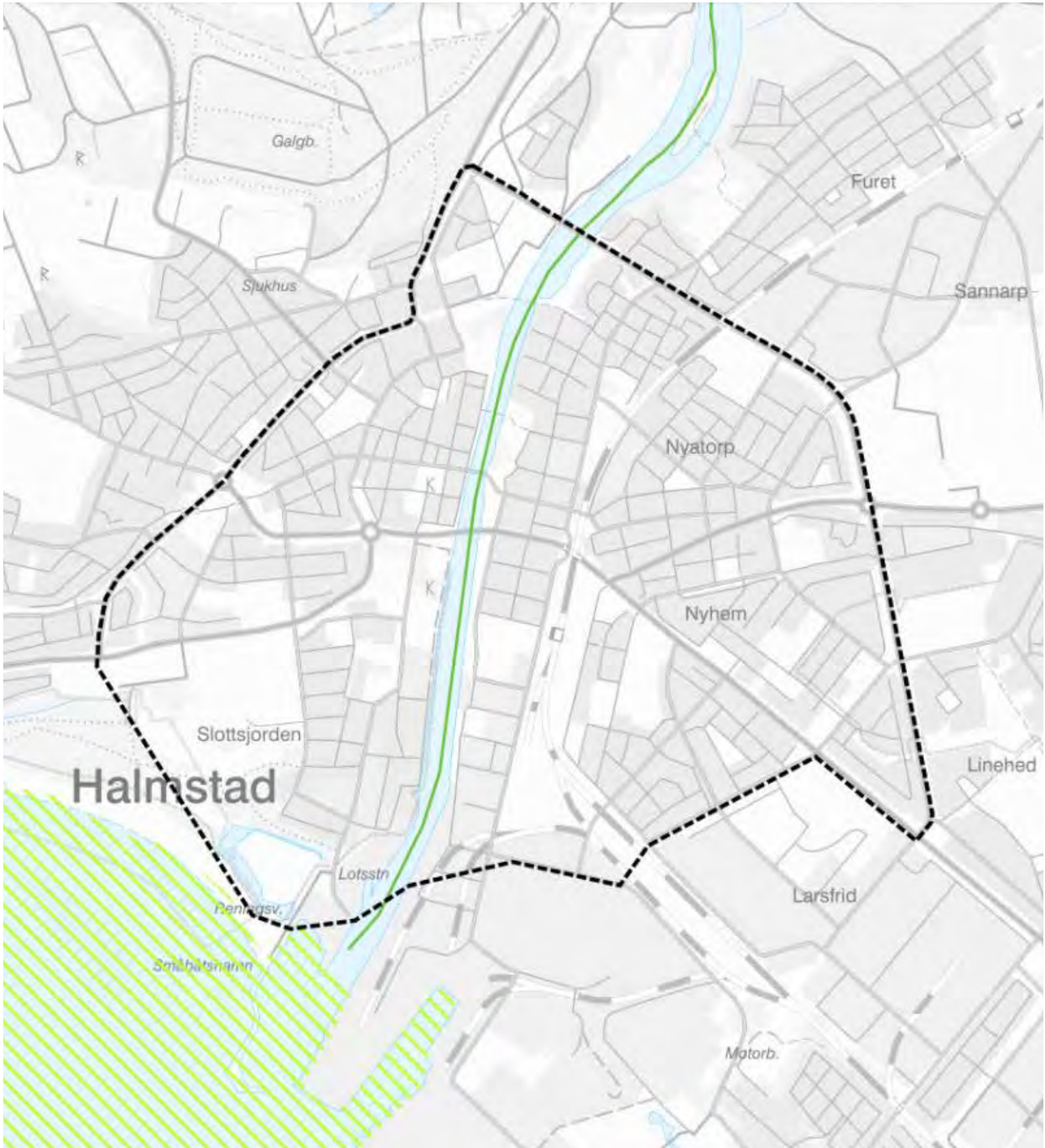
Miljö kvalitetsnorm för utomhusluft

- Kommunen verkar för att miljö kvalitetsnormerna för luftkvaliteten även fortsatt inte över skrids, genom att skapa möjligheter för hållbara transporter och genom att planeringen medverkar till ett minskat bilberoende.

Miljö kvalitetsnorm för buller

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

Visa objekt med miljö kvalitetsnormer för vatten i kartan



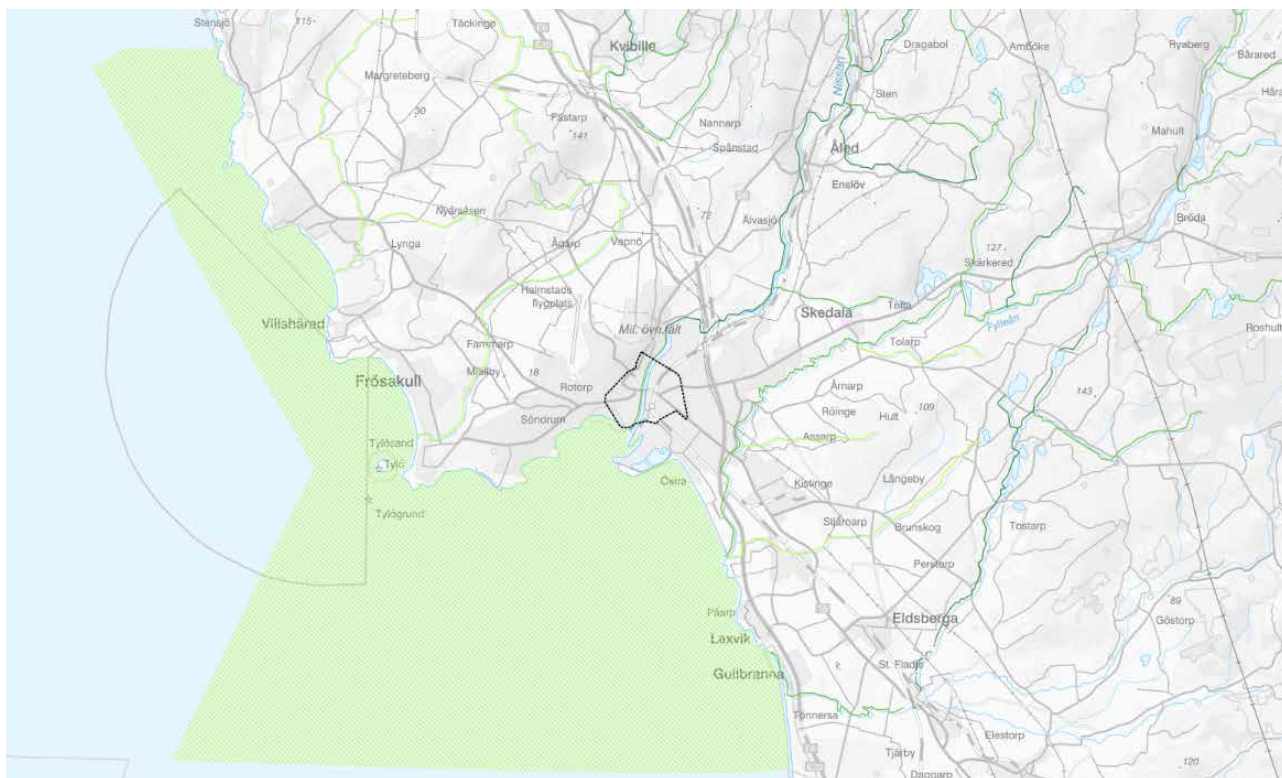
Kustvatten

 God ekologisk status 2027

Vattendrag

 God ekologisk status 2021

Kustvatten - God ekologisk status 2027



Kustvatten

 God ekologisk status 2027

Namn

- S m Hallands kustvatten
- Laholsbuktens kustvatten

Status

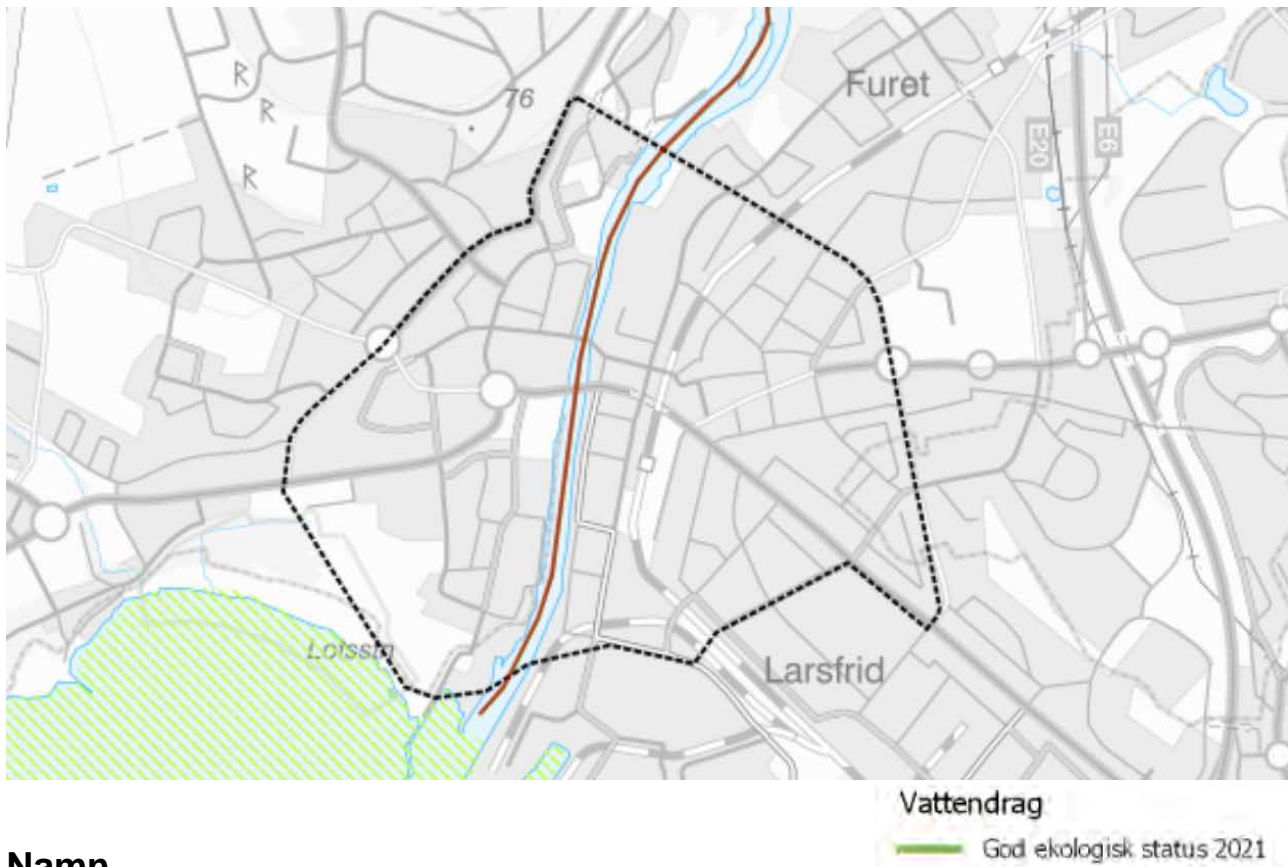
God ekologisk status 2027

Ursprung

Klassificering gjord av Länsstyrelsen

Ställningstagande

Vattendrag - God ekologisk status 2021



Namn

Nissan (Mynningen-Slottsmöllan)

Status

God ekologisk status 2021

Ursprung

Klassificering gjord av Länsstyrelsen.

Ställningstagande

I fysisk planering ska utgångspunkten vara att förbättra vattenkvaliteten i recipienten genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Vattenkvaliteten i recipienten får inte försämrats.

Åtgärder som inte ryms inom planområde kan genomföras på annan plats men inom samma avrinningsområde.

Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och biologisk mångfald bör eftersträvas.