

Centrumutvecklingsplan 2050



Fördjupad översiktsplan för **Halmstads centrum**

Granskningshandling, 11 april 2023

Dokumentnamn: Fördjupad översiktsplan för centrum, Centrumutvecklingsplan 2050

Diarienummer: KS 2017/00472

Dokumenttyp	Framtagen av	Beslutad av
<input checked="" type="checkbox"/> Plan <input type="checkbox"/> Riktlinje <input type="checkbox"/> Rutin <input type="checkbox"/> Handbok	<input type="checkbox"/> Avdelningen för ekonomi och upphandling <input type="checkbox"/> Avdelningen för ledningsstöd <input type="checkbox"/> HR-avdelningen <input type="checkbox"/> Tillväxtavdelningen <input type="checkbox"/> Kommunikationsavdelningen <input type="checkbox"/> Avdelningen för styrning och utveckling <input checked="" type="checkbox"/> Samhällsutvecklingsavdelningen <input type="checkbox"/> Kommunledningsförvaltningens stab	Kommunstyrelsen 2023-04-11

DEL 1 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR CENTRUM

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	2
VAD ÄR EN FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN?.....	3
Vad säger lagen om översiktlig planering?.....	3
Avgränsning.....	3
UTMANINGAR OCH MÅL.....	4
Utmaningar.....	4
Mål.....	6
UTVECKLINGSSTRATEGIER.....	10
Vad är en utvecklingsstrategi?.....	10
Variera - ett blandat centrum.....	10
Länka - ett nära centrum.....	12
Synliggöra - ett karaktärsrikt centrum.....	13
PLANFÖRSLAG.....	15
Stadsbebyggelse.....	15
Rekreation och mötesplatser.....	34
Trafik och kopplingar.....	59
Tekniska system för en hållbar stad.....	79
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	85
Klimatförändringar.....	85
Risker och störningar.....	90
Miljökvalitetsnormer.....	92
RIKSINTRESSEN.....	95
UNDERLAG.....	97

DEL 2 OMRÅDESBESKRIVNINGAR

INLEDNING

Välkommen att ta del av granskningsförslaget till fördjupad översiktsplan för Halmstads 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. 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 centrumskärnans kvaliteter ytterligare, och centrumskärnans 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

VAD ÄR EN FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN?

En översiktsplan utgör kommunens långsiktiga bedömning av hur mark- och vattenområden bör användas och hur bebyggelsen bör utvecklas i stora drag. I översiktsplanen talar kommunen om hur man vill att stad och land ska utvecklas, var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och vilka områden som bör bevaras. I planen beskrivs också vilka hänsyn som ska tas till allmänna intressen såsom kulturhistoriska kvalitéer, naturvärden och risker samt hur riksintressen skall hanteras.

Den fördjupade översiktsplanen för centrum är en fördjupning av den kommunomfattande översiktsplanen, omfattande stadens centrala delar.

En översiktsplan är inte juridiskt bindande, men är ett viktigt strategiskt verktyg där framtida behov vägs mot tillgängliga resurser. Den är vägledande för detaljplaner och för beslut i enskilda ärenden om byggande och annan användning av mark- och vattenområden. Det kan bland annat handla om bostadsbyggande, verksamhetsområden, handel, service, fritid och rekreation.

En översiktsplan utgör bedömningsunderlag för både kommunen, länsstyrelsen och domstolar. Den ger dock inga rättigheter eller skyldigheter. Översiktsplanen har ett långt tidsperspektiv. I denna fördjupade översiktsplan är siktet inställt mot år 2050 det vill säga runt 30 år fram i tiden.

Vad säger lagen om översiktlig planering?

Översiktsplanering regleras 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.

Ett samrådsförslag av den fördjupade översiktsplanen var ute på samråd från den 1 november 2021 till den 16 januari 2022. Efter samrådet har planen bearbetats utifrån inkomna synpunkter. Den bearbetade versionen, granskningshandlingen, presenteras nu återigen för berörda innan planen antas politiskt.

En kommuns översiktsplan, dess fördjupningar och tematiska tillägg skall hållas aktuell. Varje mandatperiod ska kommunen ta ställning till om översiktsplanen är aktuell. 2019 beslutade kommunstyrelsen att en översiktsplan som blickar fram till år 2050 och tar höjd för en invånarökning till 150 000 invånare skulle tas fram. Det beslutades även att en fördjupad översiktsplan som behandlar centrumfrågor i en något högre detaljeringsgrad skulle tas fram. Ny kommunomfattande översiktsplan vann laga kraft 2022. Den fördjupade översiktsplanen för centrum tar utgångspunkt i den kommunomfattande översiktsplanen men beskriver på en fördjupad nivå inriktningen för de centrala delarna av Halmstad.

Avgränsning

Centrumutvecklingsplanen är ett strategiskt dokument i form av en fördjupad översiktsplan enligt plan- och bygglagen. I detta granskningsförslag 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 trygghet, gestaltad livsmiljö, transporter, bostäder, stadsliv, integration, gröna värden och så vidare landar i en fysisk form.

Planen är avgränsad till ett utpekat centrumområde. Bedömningen är att det inom detta geografiska utsnitt som det är här extra viktigt rent fysiskt att mer detaljerat bereda plats för kommunens kommande utmaningar.

Området avgränsas i huvudsak av stadens nuvarande och planerade huvudvägnät men inkluderar även centrums port mot havet, det vill säga Nissans mynning med reningsverk, småbåtshamn och kaj. Höskoleområdet är exkluderat ur denna plan då det pågår arbete med en fördjupad översiktsplan för omvandlingsområdet Larsfrid Vilhelmsfält där Höskoleområdet ingår.

UTMANINGAR OCH MÅL

Utmaningar

Att möta centrums utmaningar

Vi lever i en tid som förändras allt snabbare. För att möta framtiden på ett klokt sätt behöver vi möta samhällets trender utifrån Halmstads förutsättningar och sammanhang.

Utmaningar för Halmstads kommun är:

- Klimatutmaningen
- Jämlikhetsutmaningen
- Infrastruktur för en ny tid

Utmaningar för Halmstad centrum är:

- Trygghet
- Arbeta tillsammans
- Attraktiva mötesplatser
- Nya handelsmönster
- Synliggöra centrums identitet

Planförslaget ska medverka till att förbättra och göra positiva förflyttningar inom identifierade utmaningar för såväl centrum som kommunen. Förslag på hur utmaningarna möts genomsyrar hela den fördjupade översiktsplanen i såväl utvecklingsstrategier som planförslag.

I "Omvärldsanalys för Halmstads kommun" framgår de utmaningar Halmstads kommun står inför.

I "Nuläge och analys för centrum" finns samtliga centrumspecifika utmaningarna beskrivna.

Klimatutmaningen

Halmstad berörs i mycket hög utsträckning av klimatförändringarna. Stadskärnan är i ett extra utsatt läge med risk att drabbas av havsnivåhöjning i kombination med höga flöden från Nissan. Även extrema väderhändelser såsom värmeböljor och skyfallsregn bli allt vanligare. Det är en utmaning för ett tätt centrum att avsätta mark för att kunna hantera klimatförändringarna.

Jämlikhethetsutmaningen

Halmstad brottas med problem kring segregation och skillnader i förutsättningar beroende på kön, socioekonomiska faktorer och ursprung. Behoven för olika grupper ser olika ut. Olika individuella behov behöver lyftas i utformning av centrum.

För att motverka segregationen krävs ett ”hela staden-perspektiv” i arbetet med att skapa en mer inkluderande kommun. Centrum ska utvecklas så att alla kommunens invånare ges förutsättningar att ha tillgång till centrum och verka i centrum. Att placera mötesplatser och målpunkter med större upptagningsområde i centrum är ett sätt att få invånare från olika delar av staden att mötas.

Infrastruktur för en ny tid

Fler invånare, näringsidkare och besökare innebär att fler ska resa och förflytta sig.

Konkurrensen om ytor i centrum blir större och behovet av det offentliga rummet ökar när befolkningen ökar. Samtidigt dominerar bilparkeringar i dagsläget intrycket på flera håll. Prioriteringar för markanvändningen behöver göras. Resvanor och trafiksystem behöver anpassas till den allt större staden. De yteffektiva transportslagen behöver prioriteras; gång- cykel och kollektivtrafik.

Trygghet

Det är viktigt att centrum upplevs som tryggt och tillgängligt då det är en av kommunens främsta mötesplatser. Invånarna uppger i undersökningar att de upplever stadskärnan som otrygg plats vilket gör denna utmaning extra angelägen.

Människors upplevelse av trygghet är beroende av hur de upplever den fysiska miljön i kombination med hur den sociala situationen ser ut. Faktorer som en välskött miljö och ett flöde av människor ger förutsättningar för trygghet.

Ett brottsförebyggande perspektiv bidrar till minskad brottslighet och ökad känsla av säkerhet. Systematiskt brottsförebyggande arbete ska ses som en viktig del för att öka tryggheten i centrum.

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.

Attraktiva mötesplatser

Det ska vara enkelt för alla som bor och vistas i kommunen att ha en aktiv fritid. Ytor, anläggningar och rekreativa områden ska vara såväl attraktiva som tillgängliga och erbjuda en stor variation för att locka olika målgrupper och boende i olika delar av centrum att mötas. Väl utformade platser att mötas på främjar aktiva invånare vilket ger välmående och livskvalitet. . Olika typer av mötesplatser behöver ha en geografisk spridning och ett varierat utbud.

Konkurrensen om det offentliga rummet blir större. Behovet av omsorgsfullt gestaltade grönytor, lekplatser, torg och gator ökar. Med fler kommuninvånare ökar användande och slitage på dessa ytor. Nya ytor och satsningar på befintliga ytor behövs för att stärka det viktiga sociala livet utomhus. Förskole- och skolgårdar utformas som attraktiva mötesplatser för att vara en tillgång för staden då verksamhet inte pågår. Samverkan om användning av ytor är nödvändig. Även idrott- och fritidsanläggningar och lekplatser behöver nyttjas mer effektivt.

Nya handelsmönster

Den traditionella handeln minskar i stadskärnan, och att andra mer upplevelsebaserade verksamheter ökar. Med förändrade handelsmönster och digital omställning, kommer utbudet och kraven på stadens centrala delar att förändras.

Nya tider kräver nya tankar. Behovet av kreativitet och samarbeten ökar för att stadskärnan ska fortsätta vara kommunens naturliga mötesplats.

Synliggöra identiteten

Mycket pekar på att platsers unika eller särskiljande egenskaper får allt större betydelse för förmågan att attrahera invånare och besökare.

Framgångsfaktorn för en positiv utveckling av de centrala delarna av staden ligger i att identifiera och sedan utveckla det som är unikt för just vår stad.

Mål

Nationella miljömål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål (miljömål) för en hållbar samhällsutveckling. I konsekvensbedömningen som tillhör den fördjupade översiktsplanen redovisas de nationella miljömål som bedöms relevanta för aktuell plan. Verksamheten bedöms varken motverka eller främja övriga miljömål (myllrande våtmarker, skyddande ozonskikt och storslagen fjällmiljö).

Agenda 2030

FN:s globala mål för hållbar utveckling, Agenda 2030, består av 17 globala mål och 169 delmål och är riktlinjer för det globala gemensamma arbetet att uppfylla och balansera de tre dimensionerna av hållbar utveckling: de ekologiska, sociala och ekonomiska.

Agendan antogs 2015 av världens stats- och regeringschefer och syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar, minska ojämlikheter och orättvisor samt främja fred och rättvisa.

Flera av de globala målen kan ur en svensk synvinkel verka allt för övergripande, men det är den sammankopplingen, mellan den globala utvecklingen och de lokala prioriteringarna som behövs för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling.

En analys av målen och dess delmål har landat i att Centrumutvecklingsplan 2050 direkt eller indirekt berör 16 av de 17 målen:

1. Avskaffa fattigdom
2. Ingen hunger (livsmedelsförsörjning ur ett svenskt perspektiv)
3. God hälsa och välbefinnande
4. God utbildning för alla
5. Jämställdhet
6. Rent vatten och sanitet för alla
7. Hållbar energi för alla
8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
10. Minskad ojämlikhet
11. Hållbara städer och samhällen
13. Bekämpa klimatförändringarna
14. Hav och marina resurser
15. Ekosystem och biologisk mångfald
16. Fredliga och inkluderande samhällen
17. Genomförande och globalt partnerskap

I konsekvensbedömningen som tillhör den fördjupade översiktsplanen redogörs för vilken påverkan förslaget bedöms ha på dessa mål.

Regional fysisk plan för Halland

Den 14 juni 2022 beslutade Sveriges riksdag att Region Halland tilldelas uppdraget att arbeta med regional fysisk planering. Uppdraget syftar till att ge en förbättrad samhällsplanering i Hallands län och en regionplan förväntas antas under 2026.

Region Halland beskriver att Halland ligger mitt i ett växande Sydvästsverige och kännetecknas av stor rörlighet och tillväxt. Den höga utvecklingstakten i Halland och Sydvästsverige ställer höga krav på de infrastrukturella förutsättningarna, integrering av bostads- och arbetsmarknader, tillgången på kollektivtrafik, mark- och energitillgång för en hållbar tillväxt i hela Halland och många fler strategiska planeringsområden.

För att kunna möta Halland och Sydvästsveriges framtida utmaningar och ta tillvara på de möjligheter som den höga utvecklingstakten innebär behövs verktyg; Regional fysisk planering utgör ett viktigt sådant verktyg. Den regionala fysiska planeringen skapar förutsättningar för att kunna samplanera mellan olika utvecklingsprocesser och bedriva en långsiktig mellankommunal och mellanregional planering för att hela Halland ska kunna växa hållbart.

Region Halland har under en längre tid, tillsammans med de halländska kommunerna, arbetat med att ta fram planeringsförutsättningar som beskriver den halländska strukturen. Regional fysisk plan är en fördjupning och formalisering av planeringsförutsättningarna som ska vara en geografisk och fysisk dimension av de strategiska val och prioriteringar som preciseras i Regional utvecklingsstrategi (RUS) och i Tillväxtstrategi för Halland.

Kommunens vision

Halmstads kommun har en vision. Denna är gemensam för hela kommunen och all vår verksamhet. Genom visionen beskrivs bilden av det framtida Halmstad.

När vi beskriver framtidens Halmstads är det berättelsen om en kommun där människor möts, växer och utvecklas. Det är berättelsen om en kommun med kärlek, livskvalitet, gemenskap och respekt. Många år från nu ska vårt arbete för en atmosfär som ger livslust, möjlighet till livslångt lärande, innovation, kreativitet och trygghet ha lett oss fram till vår vision om att vara en hemstad, kunskapsstad och upplevelsestad.



Kommunens vision

Strategisk plan

För att lyckas uppnå visionen och infria löftet om att alla som bor, besöker och verkar i Halmstad ska få ut mer av livet, samtidigt som omvärldens allt större utmaningar påverkar oss har ett antal områden identifierats som är särskilt viktiga att utveckla. Dessa utvecklingsområden som framgår av kommunens strategiska plan är: *Den inkluderande kommunen, Miljömässig och ekologisk hållbarhet, Attraktivitet och hållbar tillväxt* samt *Framtidens välfärd*. För varje område har långsiktiga inriktningar formulerats. Detta hjälper hela kommunen att ha rätt fokus, göra prioriteringar och röra oss i visionens riktning. Inom varje utvecklingsområde har därför en framtidsbild målats upp som visar hur den fysiska miljön ska utformas och planeras för att denna ska bidra till kommunens önskade utveckling.

Strategiska utvecklingsområden



Strategisk plan

Framtidsbild 2050 – målbild för översiktsplanen

Framtidsbild 2050 är ett dokument som arbetades fram som målbild för den kommunomfattande översiktsplanen. Den beslutades av kommunfullmäktige 2019-10-31 §67. Väsentliga delar där mål och utmaningar framgår redovisas i efterföljande kapitel.

Framtidsbild 2050 utgör målbilden för översiktsplanen Framtidsplan 2050 men den utgör också målbild för andra strategiska dokument inom fysisk planering och efterföljande planering såsom detaljplanering och projektering. Med utgångspunkt från rådande omvärldstrender, de globala målen, kommunens förutsättningar, kommunens vision och de utmaningar vi står inför har en bild av vår framtida kommun målats upp. Detta presenteras i fyra visionsberättelser för de strategiska områdena *den inkluderande kommunen, miljömässig och ekologisk hållbarhet, attraktivitet och hållbar tillväxt samt framtidens välfärd*.

Framtidsbilderna är målbilden för den fysiska planeringen. Här uttrycks visionen för hur vi vill att vår fysiska miljö ska utformas mot 2050. En fysisk miljö som hjälper oss att uppnå kommunens vision om *hemstaden, kunskapsstaden och upplevelsestaden*. Därför har fyra framtidsbilder målats upp, en för varje strategiskt utvecklingsområde där vi måste kraftsamla. Framtidsbilderna vägleder och ger en riktning mot vart vi strävar när vi sedan verkar för att göra vision till verklighet genom byggprocessens alla steg.

I översiktsplanen konkretiseras visionen i den kommunomfattande skalan. Därefter blir skalan alltmer detaljerad från fördjupade översiktsplaner, till detaljplaner som sätter ramverket för bygglov, bygghandlingar och byggnation. För att till slut bli verklighet och arenan för människors vardag, platserna där livet pågår.

Utgångspunkt i all fysisk planering är att utvecklas hållbart med människan i fokus. Det innebär att:

- Vi planerar mot ett tidsperspektiv som sträcker sig flera decennier.
- Vi planerar och dimensionerar utifrån den växande befolkningens behov år 2050.
- Vi utvecklas hållbart där utvecklingen tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.
- Vi beskriver i alla beslut som rör markanvändning de miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenserna.

UTVECKLINGSSTRATEGIER

Vad är en utvecklingsstrategi?

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.

De tre utvecklingsstrategierna är:

- VARIERA - ett blandat centrum
- LÄNKKA – ett nära centrum
- SYNLI GGÖRA – 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. Centrum är en attraktiv kulturmiljö där stadens historia är närvarande genom en mångfald av avläsbara tidslager i stadsbilden.



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 rivras 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 tryggt, 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.

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.

Gröna värden, levande kulturmiljöer 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 det 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.



Sammankopplad stad

I Halmstad finns starka stråk; stränderna, Nissan, järnvägen och större vägar. De är livgivande men utgör också barriärer som är svåra att korsa. Historiskt har vi gått över broar och igenom 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 och det är lätt för människor att röra sig tryggt mellan olika stadsdelar.

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.

Stråk och platser för rörelse

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

Tydliga gröna kopplingar hjälper oss också att lätt hitta från centrum mot de större rekreationsområdena och stränderna utanför centrum; Östra och Västra stranden, Aleskogen, Galgerget, Arenaområdet och Linehedsparken. 2050 är Nissanstråket 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 är staden vid Laholmsbuktens strand, vid foten av Galgberget, och med Nissan flytande igenom. Läget i kombination med framväxten från medeltida stad 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

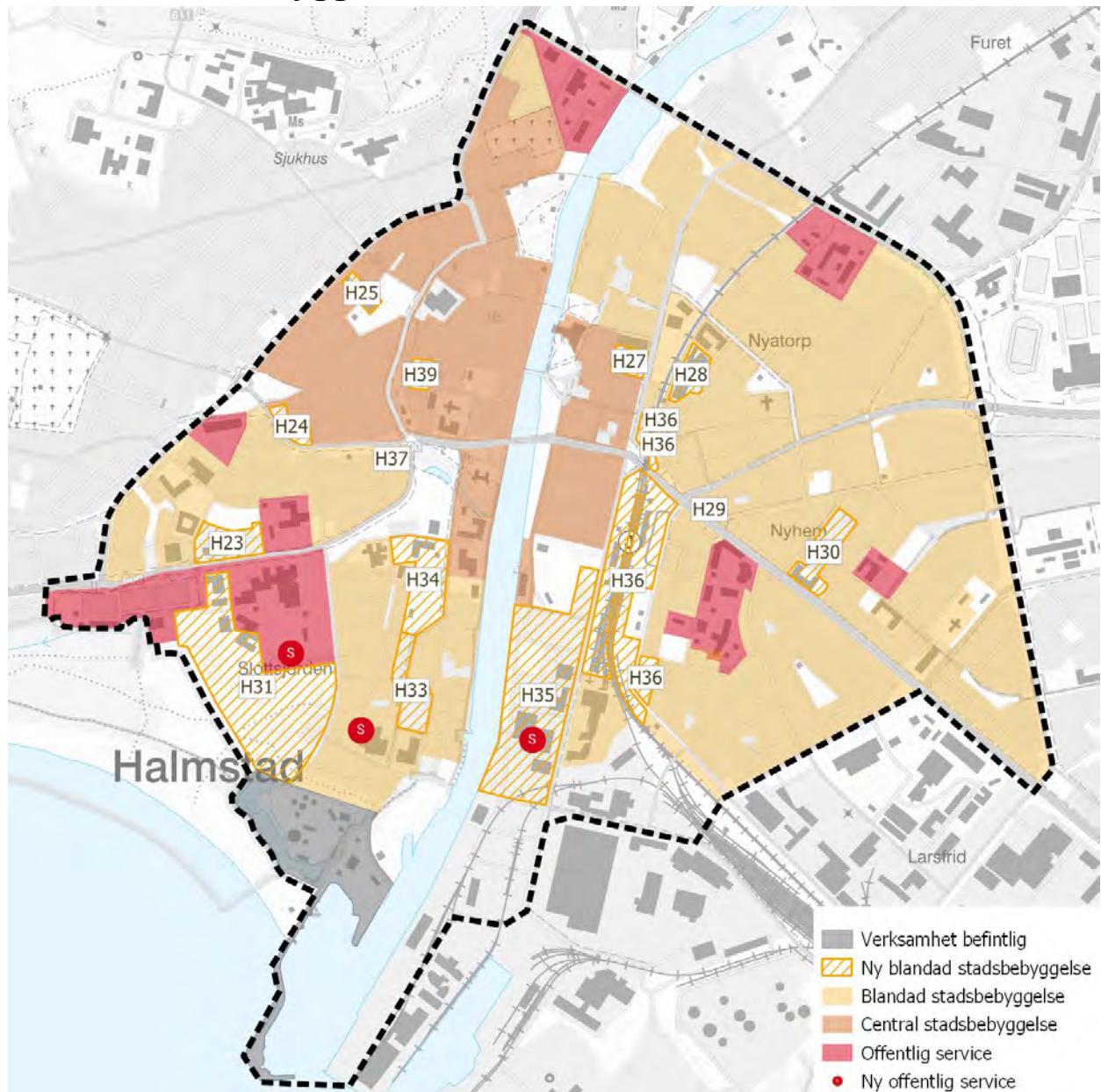
Ledordet synliggöra innebär att uppmärksamma varje plats och stråks unika identitet. Varsamt och utifrån platsens förutsättningar, stärks det som är karaktäristiskt just här för att bli ännu tydligare. 2050 finns fler platser vars unika identitet på ett tydligare sätt utmärker sig. Karaktärer lyfts fram, 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 samtida arkitektur. Resterna av stadsmur, vall och vallgrav är synliggjorda till en framträdande kulturmiljö. Det befintliga är tillvarataget, återanvänt och ny användning möjliggjord genom varsamma tillägg.

PLANFÖRSLAG

Stadsbebyggelse

Varierad stadsbebyggelse



Boendet och livsmiljön har stor betydelse för människors vardag. Från att tidigare 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 som upplevs vara en attraktiv livsmiljö är individuellt och beror på vilket skede i livet man befinner sig. Många uppskattar att bo i urbana miljöer. Det finns en stor efterfrågan att bo i Halmstads centrala delar. Nästan en fjärdedel av kommunens bostäder är i dagsläget belägna i centrum.

Halmstad är en kommun som växer. För att kunna göra detta på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt planerar kommunen för totalt 23 000 nya bostäder mot år 2050. Drygt 3 500 av dessa föreslås inom centrumutvecklingsplanens planområde.

Byggbehovet beror på underskott av bostäder, inflyttning samt att en viss buffert av bostäder behövs för att bostadsmarknaden ska fungera. Halmstad har i nuläget ett underskott av bostäder vilket bland annat leder till trångboddhet.



Fotograf Malin Johansson

Planeringsinriktningar

- Ny bostadsbebyggelse i centrum tillkommer genom förtätning inom befintliga kvarter och nya utpekade områden.
- Centrum förtätas med olika funktioner exempelvis kontor, skolor, affärslokaler och bostäder för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft.
- Boendemiljöer utformas så att de gynnar ett aktivt liv och rörelse i vardagen.
- Nya bostadsområden utformas med hög kvalitet och håller hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet.
- I centrum prioriteras i huvudsak bostäder i flerbostadshus. Nya bostäder ska ses i ett större sammanhang. För bostadsförsörjningen som helhet finns en strävan efter variation av upplåtelseformer, storlekar och prisbild.
- I centrum ska boende ha god tillgång till grönytor. Innergårdar eller liknande i direkt anslutning till bostad, offentliga parker och grönområden i nära anslutning samt större rekreativa områden på promenadavstånd.
- Vid både förtätning och tillskapande av nya bostadsområden ska attraktiva utemiljöer finnas i direkt anslutning till bostad.
- Stadsdelar med låg tillgång till offentliga parker och grönområden förtätas med bostäder endast om ytterligare offentliga gröna ytor kan tillskapas. Om så är möjligt ska kvaliteten på befintliga parker och grönområdets stärkas för att tåla ett ökat användande.
- 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.

Blandad bebyggelse 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. En variation av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och prisbild möjliggör för ökad jämlikhet och integration, alla ska kunna bo i centrum. Studenter och unga vuxna boende i stadens centrala delar är ett positivt och välkommet tillskott.

Högskolan är av central betydelse för kommunens utveckling. Det är av stor vikt att denna ges goda förutsättningar att utvecklas. För att detta kunna ske behöver bostadsbehovet för studenter tillgodoses. Detta ska framför allt ske genom att studentbostäder prioriteras i centrala staden och i det område som nås med cykelavstånd till högskolan.

Förtätningspotential

I centrala staden som centrumutvecklingsområdet omfattar finns flera områden utpekade för ny blandad bebyggelse i den fördjupade översiktsplanen för centrum. I stadens centrum är det motiverat med en tätare och högre bebyggelse jämfört med övriga delar av staden. En högre täthet i centrum ökar stadens urbana kvalitéer och ger närhet till hållbara transporter som kollektivtrafik och gång- och cykel. Ytterligare förtätningprojekt utöver redan utpekade områden kan tillkomma på outnyttjade ytor såsom lucktomter, parkeringsytor och till exempel genom att fler våningar tillkommer på befintlig bebyggelse. Vid förtätning är det viktigt att hänsyn tas till kulturhistoriskt värdefulla miljöer vilka bidrar till att forma stadens identitet.

Då centrumområdet är tätt bebyggt finns också ett stort behov av grönytor för rekreation, ekosystemtjänster och biologisk mångfald. Grönytor i centrumområdet ska inte bebyggas utan bevaras och utvecklas. Dessa är markerade som grönyta och grön koppling. Vid förtätning är det viktigt att beakta att behovet av offentlig service som följer av den ökade befolkningen i stadsdelen.

I stadens östra delar är bebyggelsen tät och domineras av flerbostadshus. Dessa stadsdelar är redan mycket tätt bebyggda och tillgången på grönområden fördelat per invånare är liten. På senare tid har tätheten ökat ytterligare då flera förtätningsprojekt har tillkommit i centrum och i stadens östra delar. Förtätningspotentialen öster om järnvägen bedöms därför som låg. Det är också ont om plats för etablering av ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar.

Området öster om järnvägen, Nyhem och Nyatorp bör därför inte förtätas ytterligare med bostäder utöver de områden som är utpekade i den fördjupade översiktsplanen för centrum. I stället är det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Attraktiva vistelsemiljöer

I centrum bor man tätare och mindre än i resten av staden och kommunen. 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.

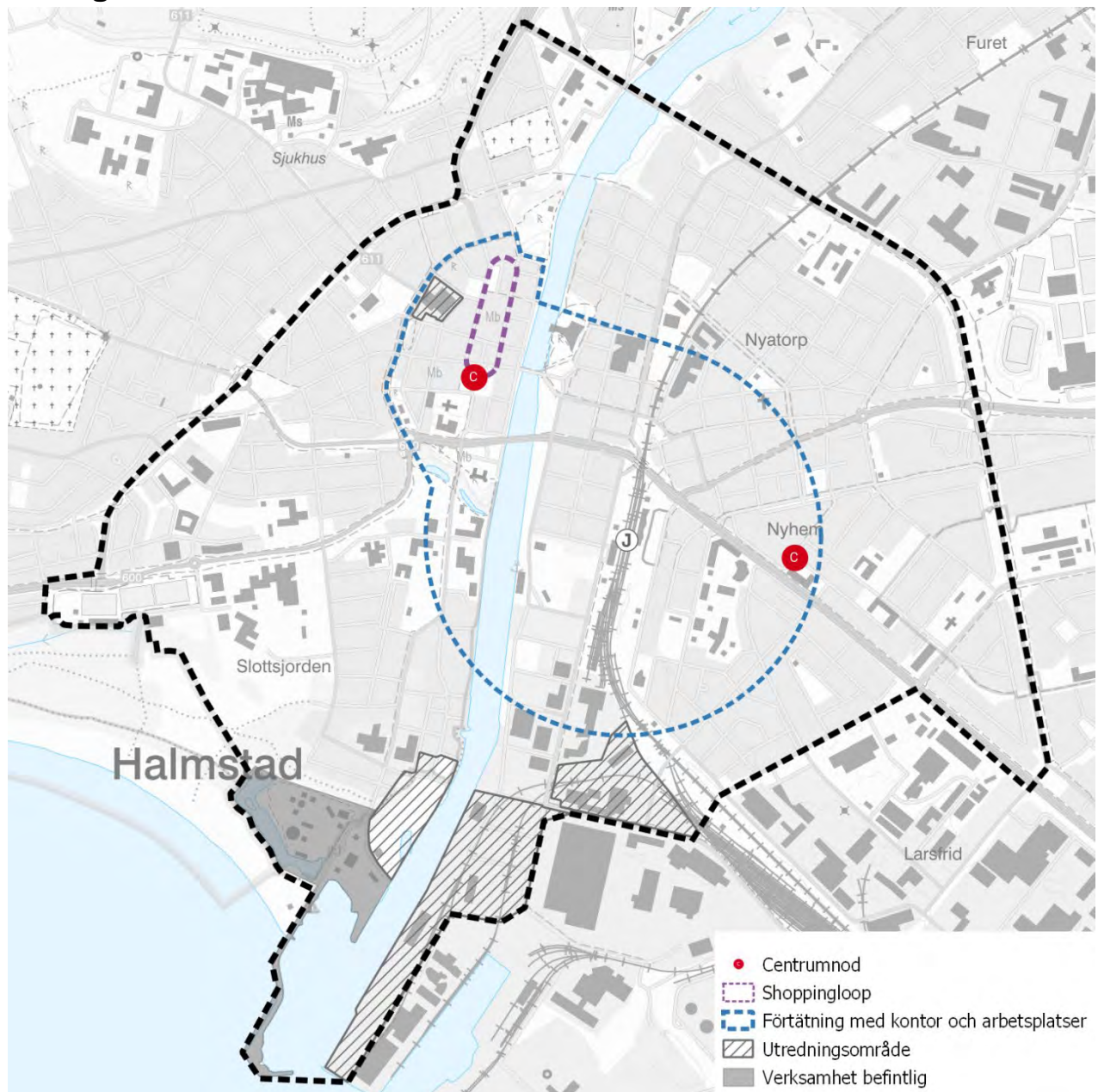
En enkel vardag

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 blanda funktioner inom befintlig bebyggelsestruktur skapas en närhet.

I centrum är det viktigt att tillkommande ny stadsbebyggelse innehåller offentlig service, gemensamma vistelsemiljöer samt mindre verksamheter och kommersiell service. Renodlade bostadsområden ska undvikas i centrum.

Ett blandat centrum med gena och trygga vägar i vardagen till viktiga målpunkter eller kollektivtrafikens hållplatser underlättar för att göra gång, cykel och kollektivtrafik till attraktiva transportalternativ. Detta främjar rörelse i vardagen och bidrar till förbättrad folkhälsa.

Näringsliv



Ett väl fungerande näringsliv med goda utvecklingsmöjligheter är en avgörande del av en kommuns attraktionskraft och en förutsättning för tillväxt och samhällsutveckling. Arbetstillfällena och egen försörjning bidrar till ett socialt hållbart samhälle och ökade skatteintäkter som kan finansiera välfärden. Ett vitalt näringsliv är avgörande för framväxten av ett tryggt och attraktivt centrum. Det är också av vikt att utbudet av kultur- och upplevelser är jämlikt och tillgängligt för alla.

Halmstads näringsliv står på flera ben med små och medelstora företag såväl som de större regionala arbetsplatser, alla med potential att medverka till centrumets attraktivitet. Ett utvecklat resecentrum bidrar till ökad in- och utpendling och breddar arbets- och besöksmöjligheterna.

Halmstads besöksnäring riktad både till kommuninvånare och tillresande är en stor och viktig del av centrumets näringsliv. Det ska vara attraktivt att besöka Halmstad under hela året, dygnet runt och finnas ett varierat utbud av upplevelser och aktiviteter tillgängliga för alla.



Fotograf David Johansson

Planeringsinriktningar

- Bjuda in och uppmuntra centrums nuvarande och blivande aktörer till samverkan och samarbete för att tillsammans skapa ett tryggt och attraktivt centrum.
- Möjliggöra för flexibelt och varierat utbud av verksamheter och aktiviteter i lokaler och på offentliga platser. Skapa förutsättningar för att enkelt kunna ställa om, möta trender och gynna höga besöksflöden.
- Attraktiva lägen med goda pendlingsmöjligheter tillvaratas för att utveckla arbetstillfällen inom specialiserade och kunskapsintensiva företag.
- Vid planering och lokalisering av nya arbetsplatser och verksamhetsområden planeras för god tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Kultur utgör en viktig del av stadens attraktivitet. Tydliga kultur- och upplevelsestråk och tillfälliga installationer bidrar till nya besöksanledningar.
- Attraktiva besöksmål och platser för turismutveckling tas tillvara och förädlas.
- Näringsverksamheter utvecklas och bidrar till aktiva stråk i stadskärnan. Gatuplan ska företrädesvis innehålla publika verksamheter i form av handel, caféer, restauranger. Även andra besöksintensiva verksamheter såsom förenings- och samlingslokaler, dansstudio, hotell, vandrarhem, och annan service som bidrar till folk och rörelse i centrum är lämpligt.
- Gynnsamma lägen för kvälls- och nattekonomi såsom restauranger, kulturevenemang och nattklubbar tas tillvara, utvecklas och stimuleras. Genom god planering och dialog arbetar kommunen aktivt för att ge näringsidkare goda förutsättningar.

Centrum som attraktiv mötes- och handelsplats

Centrum blir allt mer upplevelse- och serviceorienterat. Tjänsteföretag spås ta större plats i stadens centrala delar. Kulturella- och kreativa näringar, mat- och nöjesutbud utgör besöksanledningar. Mångfald och variation eftersträvas vad beträffar verksamheter och tillgång till lokaler. Äldre, mindre utrustade och billiga lokaler varvas med mer exklusiva verksamheter för att passa verksamheter med olika ekonomiska muskler.

Tidigare har den fysiska handeln haft en mycket framträdande roll i stadskärnan. Konsumenternas köpbeteende har förändrats, i och med digitalisering och externa handelsplatser. För att lyfta och stärka handelns förutsättningar i stadskärnan pekas en shoppingloop ut. Detta är en sammanhängande promenad längs gågatorna där shoppinginriktad handel koncentreras. Shoppingloopen är en gemensam satsning där kommun, fastighetsägare och näringsidkare gemensamt gjort en målbild för användning av stråket och där var och en kan bidra.

Utpekande av shoppingloopen ska också ses som inspiration till att utveckla andra temastråk och samarbeten i syfte att öka flödet av besökare. Exempel kan vara: konst-, återbruk-, hantverk-, småservice-, restaurang-, nöje- mm.

Det lokala, ett sätt att synliggöra centrumets kvaliteter

Centrum kommer även i framtiden att vara en handelsplats även om butikernas utformning, funktion och utbud kommer att ändras. Det lokala, det som är specifikt för Halmstad och som inte går att hitta någon annanstans, kommer att skapa utvecklingsmöjligheter. Det lokala med det hållbart närproducerade blir en viktig konkurrensfördel för centrum tillsammans med den fysiska stadsmiljön. Varken digital handel eller externa handelsplatser kan konkurrera med detta.

Arbetsplatser lyfter centrum dagtid

Halmstads näringsliv är varierat med företrädesvis små eller medelstora företag. Ingen bransch är dominerande, vilket gör näringslivet mindre sårbart och konjunkturkänsligt.

De stora regionala och kommunala verksamheterna i nära anslutning till centrum så som Region Halland, Försvarmakten, högskolan och kommunen är viktiga. Önskan är att förstärka dessa med fler arbetstillfällen. En stark önskan är också att locka en statlig myndighet att etablera sig i centrum.

I Halmstads centralaste delar finns det jämfört med likvärdiga kommuners centrum få arbetsplatser. Idag har cirka 10 000 näringsidkare sin arbetsplats i de centrala delarna av Halmstad. Centrum gynnas av en ökad dagbefolkning som ger större kundunderlag till verksamheter som lunchrestauranger och affärer. Uppskattningsvis behöver omkring 80 000 kvm kontorsyta tillkomma i Halmstad fram till år 2050. Attraktiva lägen för kontor och arbetsplatser är i och omkring stadskärnan samt nära resecentrum.

Besöksnäring, mer än stränderna på sommaren

På sommaren kommer hundratusentals turister till Halmstad för att njuta av stränderna, naturen och det stora utbudet av kultur och restauranger. Besöksnäring är ett viktigt ben i kommunens näringsliv. Stadskärnan är ett turistmål i sig att utveckla och förnya för att locka fler besökare.

Utmed Nissanstråket finns Hallands konstmuseum och flera internationellt erkända konstnärers verk. Stadskärnan har potential att med det dansk-svenska kulturarvet locka mängder av danska turister som numer anländer via färjeförbindelsen Halmstad-Grenå. Den vackra centrummiljön med historisk prägel, konst, parker och aktiviteter längs Nissan bjuder in. För de som söker aktiviteter, event och upplevelser erbjuds ett differentierat utbud med arrangemang för olika målgrupper både dag, kvälls- och nattetid.

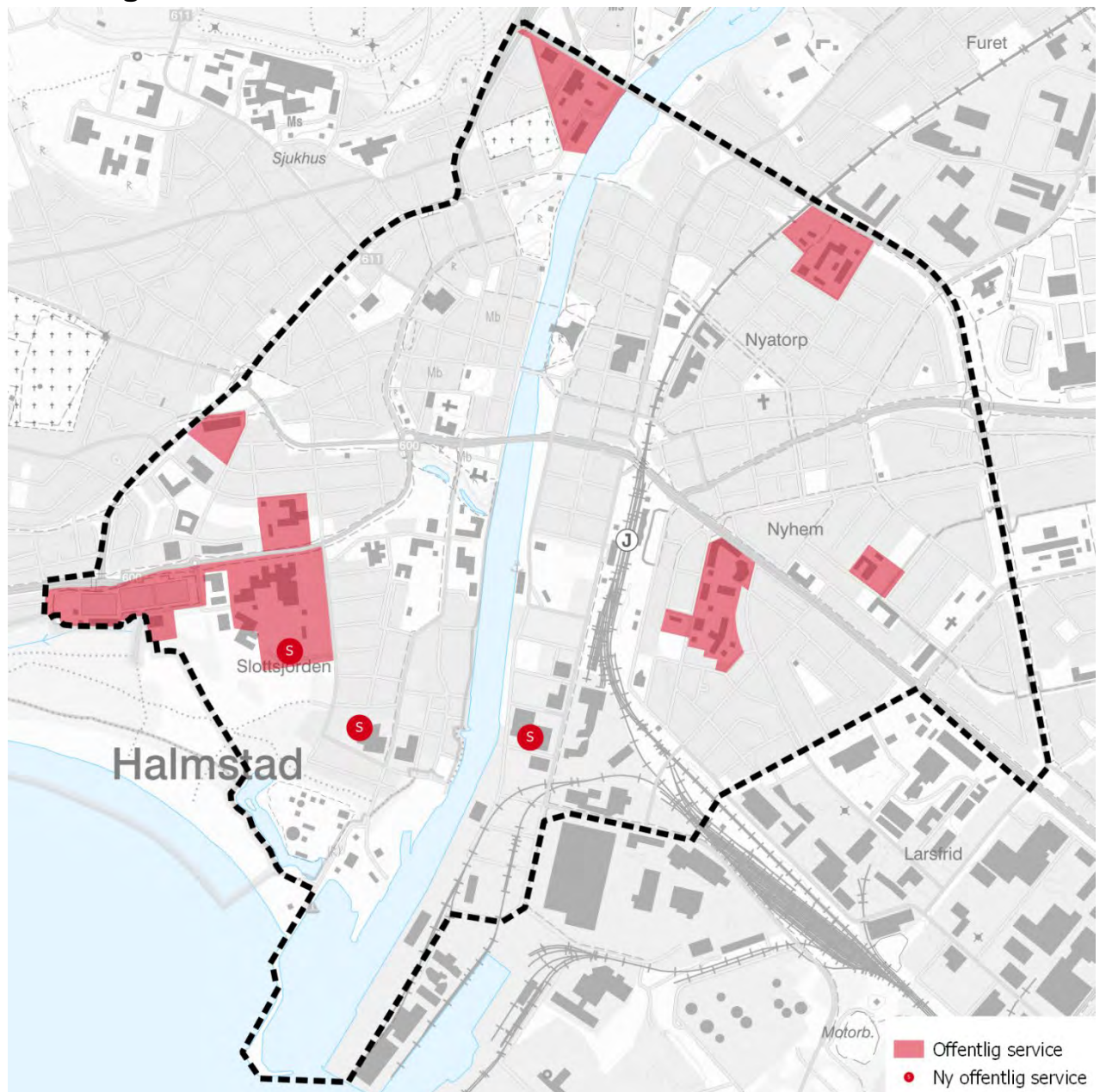
Centrum lever dygnet runt, året om

För att centrum ska upplevas som tryggt behövs förutsättningar för att bedriva verksamhet året om, alla tider på dygnet. Centrum behöver leva utanför kontorstid och när turisterna har åkt hem. Genom flexibla villkor för näringsidkarna under högsäsong kan vinsten användas för att hålla i gång verksamheten under resten av året, vilket gör att åretruntboende i Halmstad får ett större utbud att ta del av även efter turistsäsongens slut.

Under sommarmånaderna ska näringsidkare ges möjlighet till flexibla lösningar som ökar kapaciteten, större uteserveringar och verksamhet som flyttar ut på gator och parkeringsytor för att kunna ta emot det ökade kundflödet.

Restaurang- och krogliv, musik och annan underhållning ges plats att kunna utvecklas. På centrums självklara platser för nattliv i stadskärnan; Karl XI:s väg, Storgatan, Hamngatan och Lilla torg ges kvällsekonomin möjlighet att utvecklas på ett vitalt sätt. Kommunen stöttar för att ge näringsidkare goda förutsättningar.

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 är en viktig del av människors vardagsliv och ökar i takt med att staden växer. Att den offentliga servicen är belägen i närheten till bostäder är en självklarhet i det täta och funktionsblandade centrum. Kraven på vilken typ av lokaler som behövs varierar från en plats till en annan och från en funktion till en annan; förskolor, skolor, vårdcentraler, särskilda boenden, hemtjänstlokaler, bibliotek är bara några exempel på lokaler för offentlig service som behövs för att möta behov från vård/omsorg, skola/förskola och kultur.



Fotograf Anders Andersson

Planeringsinriktningar

- Utgå från förutsättningarna för hur offentlig service kan tillgodoses i ett område, och låt det styra hur mycket och vilken typ av bostäder som kan byggas där.
- Säkerställ en god planeringsberedskap för att möjliggöra lokalförsörjning för vanliga former av offentlig service.
- I centrala lägen, längs stråk eller vid centrumnoder lokaliseras offentlig service med; ett brett upptagningsområde och potential att bli en mötesplats för invånare från olika delar av staden och kommunen.
- 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 till gång-, cykel- och kollektivtrafiknät. Koppling sker även till biltrafiknätet.
- Centrums skolor ska ha trygga och säkra skolvägar som ger barnen möjlighet att och 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 stadieindelning/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.

- Säkerställ att perspektiven robusthet och resiliens beaktas i samband med ny- och ombyggnation av offentlig service.
- Lokalbehov från föreningslivet, studieförbunden och civilsamhällets organisationer tas tidigt med i planeringen. Vissa äldre oömma lokaler bevaras och används för att tillgodose oplanerade uppkomna behov för till exempel konstnärligt skapande och kulturevenemang.

Flexibilitet och samlokalisering stärker

Olika offentliga verksamheter med olika behov behöver tillkomma. Servicen ska samlokaliseras/lokaliseras i kluster i möjligaste mån för ökad effektivitet och för att medge flexibel och gemensam användning. Lokaler och miljöer för offentlig service är flerfunktionella och flexibla för att kunna utnyttjas effektivt och förändras över tid. Genom att samlokalisera offentlig service skapas också underlag för bra kollektivtrafik.

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 eller pedagogik och utvecklas över tid. Lokalbehoven från vård och omsorg ser också olika ut över tid och behöver på samma sätt som skola och förskola planeras som flerfunktionella och flexibla.

Lokalbehov från föreningslivet, studieförbunden och civilsamhällets organisationer tas tidigt med i planeringen. Vissa äldre oömma lokaler bevaras och används för att tillgodose oplanerade uppkomna behov för till exempel konstnärligt skapande och kulturevenemang.

Vid planering av lokaler för offentlig service är det viktigt att funktioner som ger robusthet och resiliens beaktas. Med det avses förmågan att kunna stå emot, klara av och därefter skyndsamt återgå till normal verksamhet efter svåra påfrestningar och avbrott. Kommunens lokaler ska vid större händelser även kunna ombesörja stöd för invånare och de som vistas i kommunen i den mån de inte klarar sig själva. Lokalerna behöver ha kapacitet för andra funktioner och kunna användas flexibelt över tid. Exempelvis kan vissa lokaler fungera som trygghetspunkter, skyddsrum eller skyddade utrymmen under särskilda omständigheter.

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 och bjuda in till att användas av invånarna efter skoltid. Detta gynnar även tryggheten och minskar risk för till exempel skadegörelse

Skapa plats för offentlig service

Det är viktigt att kommunen har en god planeringsberedskap för offentlig service för att tillgodose den växande stadens ökade behov. Ytterligare lägen för nya förskolor och skolor behövs 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.

Offentlig service med ett brett upptagningsområde, såsom gymnasieskolor, kulturinstitutioner och bibliotek bör placeras i centrala lägen, längs stråk eller vid centrumnoder. Detta är ett sätt att få människor från olika delar av staden att mötas.

Blandat och markeffektivt

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. Skolor som byggs i de centrala delarna av staden behöver därför planeras yteffektivt genom att byggnaderna tillåts bli högre. I den större staden är det snarare tre eller fler våningar som blir normen för skolor än enplansbyggnader, detsamma gäller för övrig offentlig service. Förskolor inryms med fördel i bottenvåningen på flerbostadshus. För att hushålla med markresurser och skapa möjligheter för en tät och funktionsblandad stad behöver samutnyttjande mark för flera olika verksamheter utredas. Skolgårdar kan till exempel även utnyttjas som skyfallshantering och även fungera som rekreationsområde för närboende i närheten.

Gestaltad livsmiljö

Arkitektur och form påverkar oss människor dagligen och är ett allmänt intresse. Arkitektur i stadens centrum 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, trygga och upplevelserika stadsrum påverkar människors livskvalitet och känslan av gemenskap.

Arkitektur rör det byggdas form, men även stadsrummets gestaltning, stadens rörelsestråk och funktion. Gestaltad livsmiljö handlar om att arbeta med människan i centrum och med ett helhetsperspektiv på arkitektur, form, design, konst och kulturarv.



Fotograf Joakim Leihed

Planeringsinriktningar

- Estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas när Halmstad växer. Hållbarhet och kvalitet ska inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Kommunala projekt ska agera förebild.
- Centrums miljöer gestaltas för att vara tillgängliga och trygga för alla.

- 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.
- Vid större utvecklingsprojekt, eller projekt i särskilt betydande lägen, tas gestaltungsprogram fram under detaljplaneskedet.
- Konstprogram tas fram då centrala offentliga platser omvandlas och när nya tillkommer.
- För att säkerställa kvalitet och innovation ska arkitekturtävlingar utlysas när viktiga platser och byggnader i staden förändras.
- Konstnärer ska bjudas in, utifrån sin särskilda yrkeskompetens, att delta vid större profilskapande projekt. Konst och konstnärliga processer visar omsorg om platsen och kan tillvarata lokalsamhällets perspektiv, samt skapar ryktbarhet och attraktivitet.

Arkitektur för att möta samhällsutmaningar

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 formandet 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.

Följduppdrag

Strategi för Gestaltad livsmiljö innehållande en arkitekturstrategi tas fram.

Skala höjder och täthet

Människan behöver vara i fokus för alla beslut i frågor kring hur tät och hög stadsmiljön ska vara. Kommunen ska göra långsiktiga val som ger både dagens och framtidens generationer möjligheter att forma sina liv.

I centrala Halmstad är husen olika höga och ligger olika tätt. Enstaka uppstickande byggnader finns. Höjdskalen i stadskärnan är blandad, tre till fyra våningar men det finns även kvarter med låga envåningshus och kvarter med upp till sju våningar. Ett betydelsefullt landmärke i stadskärnan är kyrktornet som sticker upp över hustaken.



Planeringsinriktningar

- Ny bebyggelse tar hänsyn till befintliga miljöer och kulturvärden.
- Ny byggnation ska bidra med en tät och blandad stadsbebyggelse för att stärka och synliggöra ett omväxlande och stadsmässigt centrum som erbjuder bostäder, verksamheter och rekreativsmöjligheter.
- 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.
- Höga hus ska kunna motiveras utifrån ett allmänt behov. En analys av vad de kan tillföra stadsmiljön och stadssiluetten på nära och långt håll ska göras. Den mänskliga skalan ska vara utgångspunkt i gestaltning av såväl byggnad som allmän plats.

- Vid planering av höga hus ska placeringen alltid motiveras med ett syfte. Sådana syften kan vara betona en entré- eller målpunkt, betona allmänna funktioner eller utgöra fondbyggnad till en viktig plats samt vara identitetsskapande för staden.
- Stadsrum och utemiljöer kring höga hus 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.
- Förtätning och utveckling i centrum ska verka för en ökad social hållbarhet, trivsel och trygghet. Miljöer med tydlig identitet, upplevelserika stråk och mänsklig skala bidrar till detta.

Höjder

Stadsrum i centrum ska generellt ha mänskliga mått, aktiva bottenvåningar och varierad förgårdsmark. Höjdskalet ska vara 4–6 våningar med inslag av såväl högre som lägre bebyggelse. Inne i stadskärnan ska Nikolaikyrkans torn dominera skyline. 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.

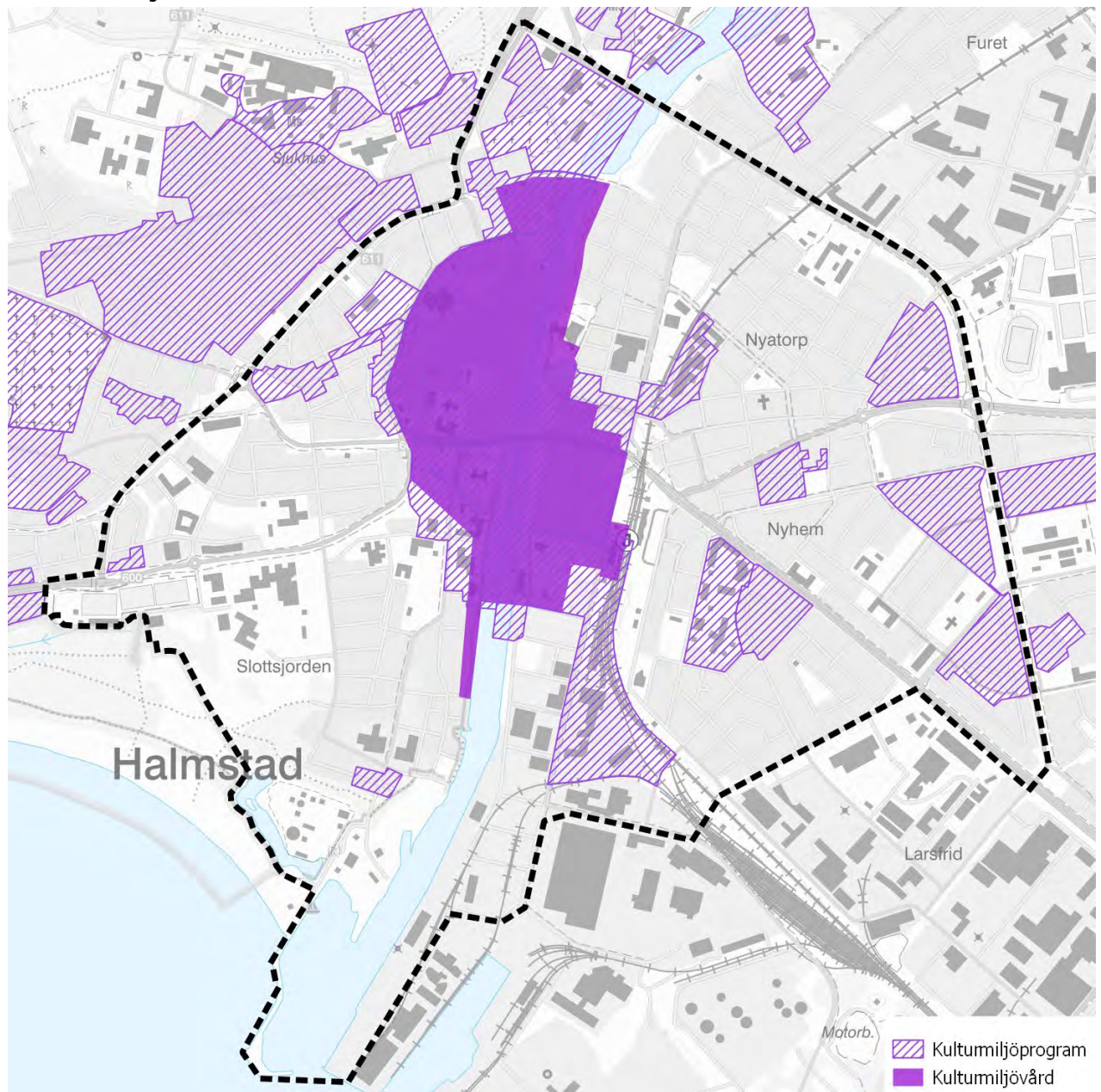
Täthet

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.

Kulturmiljöer



Halmstad fick stadsprivilegier 1307. Genom tiderna har staden vid Nissan genomgått flera olika faser som satt avtryck i stadsmiljön. 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.



Exempel från Halmstads centrum där modern arkitektur samspelar med äldre arkitektur på ett föredömligt sätt. Arkitekt Fredblad arkitekter, fotograf Erik Sjöberg.

Planeringsinriktningar

- Vid utveckling av centrum ska befintliga kulturmiljövärden tas tillvara och lyftas fram. Stadens historiska spår och lager ger en kulturhistorisk dimension som berikar stadsbilden och ökar attraktiviteten.
- Ny- och tillbyggnader i centrums rika historiska byggnadsarv ska bidra med sin tidsanda och användning till stadsrummets gestaltning.
- Förändringar och nytillskott i eller i nära anslutning till en utpekad kulturmiljö ska ta tillvara kvaliteter i platsens identitet och användning.
- Ändringar och åtgärder inom område av riksintresse för kulturmiljövården ska bidra till att stärka de riksintressanta värdena så att läsbarhet och förståelse ökar.
- Att bevara kan och ska få kosta. Genom projekt som adderar nytt kan möjligheter skapas att finansiera upprustning och förtydligande av befintliga kulturmiljöer.
- Kommunala projekt ska agera förebild i arbetet med att bevara och utveckla kulturmiljöer och riksintressets uttryck.
- Vid planering som berör byggnader och kulturmiljöområden i kulturhistoriskt värdefulla miljöer såsom riksintresse för kulturmiljövård, utpekade kulturmiljöområden och vid klassad bebyggelse ska en antikvarisk utredning tas fram som underlag i ett tidigt skede. Underlaget ska vara utgångspunkt för det förslag till förändring; förtätning eller ombyggnad som planeras.
- Kulturhistoriska värden i bebyggelse och kulturmiljöer ska skyddas i samband med planläggning.

Vad är en kulturmiljö?

Till begreppet kulturmiljö räknas alla miljöer som påverkats av mänskliga verksamheter och aktiviteter. Det kan vara stadsmiljöer, industrimiljöer, landskapsavsnitt, en bygd eller enskilda anläggningar och lämningar. Kulturmiljö omfattar även immateriella företeelser som ortnamn, traditioner eller sägner som är knutna till platsen.

Kulturmiljön är en del av kulturarvet och omfattas av olika typer av lagstiftning tex Kulturmiljölagen, Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Ansvaret för kulturmiljön delas dock av alla, såväl privatpersoner som kommuner och myndigheter.

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.

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad är ett kunskapsunderlag till centrumutvecklingsplanen. I denna pekas kulturmiljöer av särskilt värde ut. Det är områden som har en sammanhållen karaktär, är välbevarade från en viss tid, är unika eller representativa, visar en viss årsring i staden, har en god arkitektur eller berättar om olika livsvillkor och verksamheter.

Fördjupat kunskapsunderlag riksintresse

Halmstads stadskärna och Östra förstaden är utpekade som område av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresseutpekandet tar fasta på Halmstads historia som residens- och fästningsstad av medeltida ursprung, med stadsplan från 1600-talet och utvidgad öster om Nissan under 1800-talet. Inom riksintresseområdet kommer denna historia till uttryck i bebyggelse, gatunät, grönstråk, spår efter befästningarna och andra strukturer. Fördjupat kunskapsunderlag riksintresse är ett kunskapsunderlag som beskriver och pekar ut hur och var riksintressets uttryck är synliga i staden. Genom att ta tillvara och tydliggöra dessa kulturhistoriska spår kan den riksintressanta berättelsen om Halmstad bli mer avläsbar i stadsbilden.



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

Kulturmiljöer stärker attraktivitet

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

Nya tillägg i befintliga kulturmiljöer ska anpassas till och förstärka dess kulturmiljövärden. Centrala Halmstads rika byggnadsarv kompletteras och kombineras med väl anpassade till- och nybyggnader som får bidra med sin tidsanda till stadsrummets gestaltning.

Med en bred syn på kulturmiljöns värden kan kulturmiljön utnyttjas som en tillgång för människor och vara en av de grundläggande utgångspunkterna för olika planerade samhällsförändringar.

Kulturmiljön har förutom traditionella historievetenskapliga värden också sociala, ekonomiska, 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.

Underlagsmaterial/läs mer

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2020

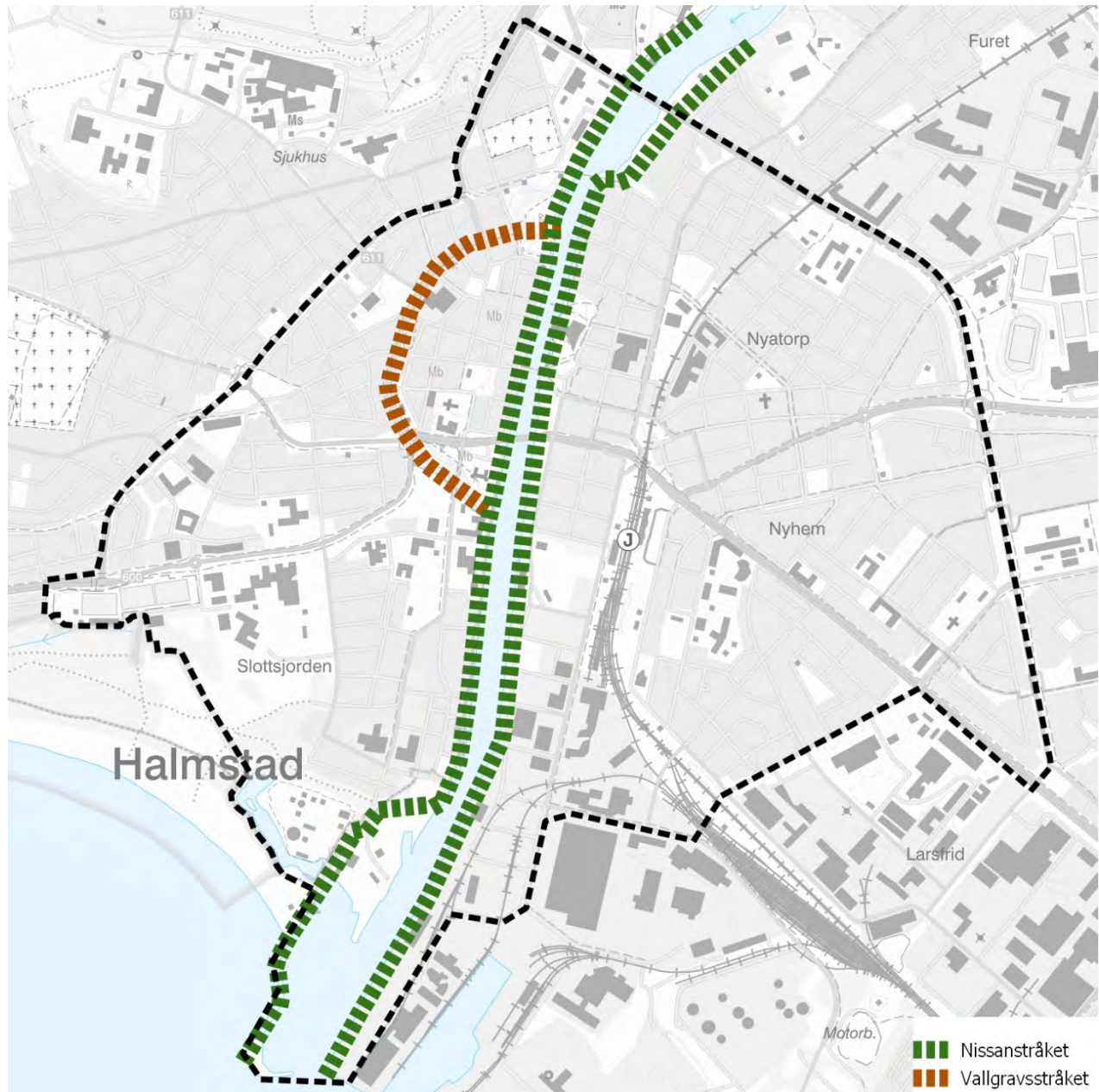
Bebyggelseinventering 2005–2009, tillgänglig i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister www.bebyggelseregistret.raa.se Fördjupat kunskapsunderlag riksintresse Innerstaden, 2023

Följduppdrag

Strategi för Gestaltad livsmiljö innehållande en arkitekturstrategi tas fram.

Rekreation och mötesplatser

Identitetsskapande stråk



I Halmstads centrum finns stråk som förutom att vara gena, gröna och rekreativa rörelsestråk också är identitetsskapande. Nissanstråket och Vallgravsstråket är historiska spår från stadens framväxt att lyfta fram.

Nissan är en avgörande anledning till varför Halmstad började växa fram här för 700 år sedan och staden har varit en betydande hamnstad. Vallgravsstråket bär spår av när staden var befäst med vall, mur och vallgrav med stadsportar, bastioner och högerverk. Det halvmåneformade medeltida stadsområdet syns än i dag tydligt på flygbilder och kartor, men är inte lika tydligt när man vistas i stadsrummet. Båda dessa stråk utvecklas som del en av stadens grönstruktur, identitetsskapande och positiva tillskott till centrum.



Fotograf Anders Andersson

Planeringsinriktningar

- Identitetsskapande stråk i centrum, med grönska, vattennärvaro och historiska spår, lyfts fram och utvecklas.
- Vallgravsstråket och Nissanstråket kopplas samman för att tillsammans utgöra sammanhängande rekreativmiljöer och viktig del av grönstrukturen i centrum.
- Identitetsskapande stråk i centrum ska bidra till ett levande kulturliv
- Trygghet, rekreation och folkvimmel är utgångspunkter vid utvecklingen av stråken.
- Att utveckla kajerna, skapa ett sammanhängande stråk längs Nissan och bygga fler broar är viktiga åtgärder för att vända staden mot Nissan och att stärka identiteten som en kulturstad vid vattnet.
- Strukturen längs vallgraven utvecklas till ett läsbart sammanhållet stråk som visar upp Halmstads historia som befästningsstad.

Nissanstråket



Nissans närvaro i centrum är en kvalitet som har potential att på ett tydligare sätt integreras för att bidra till upplevelsen av ett attraktivt centrum. Att utveckla kajerna, och skapa en väl utformad och sammanhängande kajpromenad längs Nissan är en del i att vända staden mot Nissan och stärka vår identitet som staden vid vattnet. Nissanstråket har potential att bli ett av våra mest besökta och omtycka offentliga rum.

Nissan binder samman

Nissan är en tillgång som ger möjlighet för människor från olika delar av staden att mötas. Nissanstråket utvecklas för att öka vattnets närvaro i centrum och skapa förutsättningar för mötesplatser, aktiviteter och upplevelser längs Nissan. Målet är ett levande och tryggt stråk som attraherar såväl kommuninvånare som besökare. Nya broar ger fler kopplingar mellan stadsdelarna och ökar tillgängligheten och rekreativsmöjligheterna kring Nissan.

Nissan som rekreation

Nissan skiftar karaktär. Kajpromenaderna i stadskärnan kopplar till hamnens karaktär i söder och lummiga promenadstigar i norr. Nissan är ett viktigt rekreativsm- och grönstråk och en stor tillgång som promenad- och motionsstråk som ska ges förutsättningar att utvecklas.

Kulturstråk Nissan

En framgångsfaktor är att låta konsten och kulturen ta plats. Flera av stadens kulturinstitutioner och kulturmiljöer finns samlade här, bland annat slottet, Hallands konstmuseum och stadsbiblioteket. Sedan 2017 samlas detta arbete under namnet Kulturstråk Nissan där ett handlingsprogram tagits fram och genomförts. Kommunen ser fantastiska möjligheter att med kulturens hjälp profilera och göra Nissanstråket ännu mer levande, använt och omtyckt.

Båtliv, puls och verksamheter längs Nissan

Kajpromenaderna med båtliv och närhet till vatten är attraktiva miljöer där stadens utbud ska få ta plats. När Nissanstråket utvecklas ska förutsättningarna vara goda för att utveckla befintlig och locka nya livskraftiga verksamheter till centrum.

Vallgravsstråket

Vallgravsstråket markerar läget för det som en gång varit en imponerande befästningsvall och vallgrav för att skydda 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 vällen den yttre gränsen mot landsbygden med överblick över det utanförliggande landskapet.

Vallgravens vattenflöde är idag ersatt av trafikens flöde, men här andas fortfarande lugn med inslag av grönska. Rester av befästningen finns kvar: Vallar, murar stadsportar, katter och bastioner. De historiska vingslagen känns men behöver lyftas fram och göras läsbara som en helhet.

Platserna i korsningarna vid Kyrkogatan respektive Klammerdammsgatan har potential att utvecklas till mötesplatser som väcker ett intresse för vår historia. Parkmiljöerna intill Nissan med sina försänkningar har var och en potential att utvecklas.

Strukturen längs vallgraven ska utvecklas till ett tryggt och läsbart sammanhållet stråk som visar upp Halmstads historia som befästningsstad. Stråket kopplas samman med Nissanstråket.

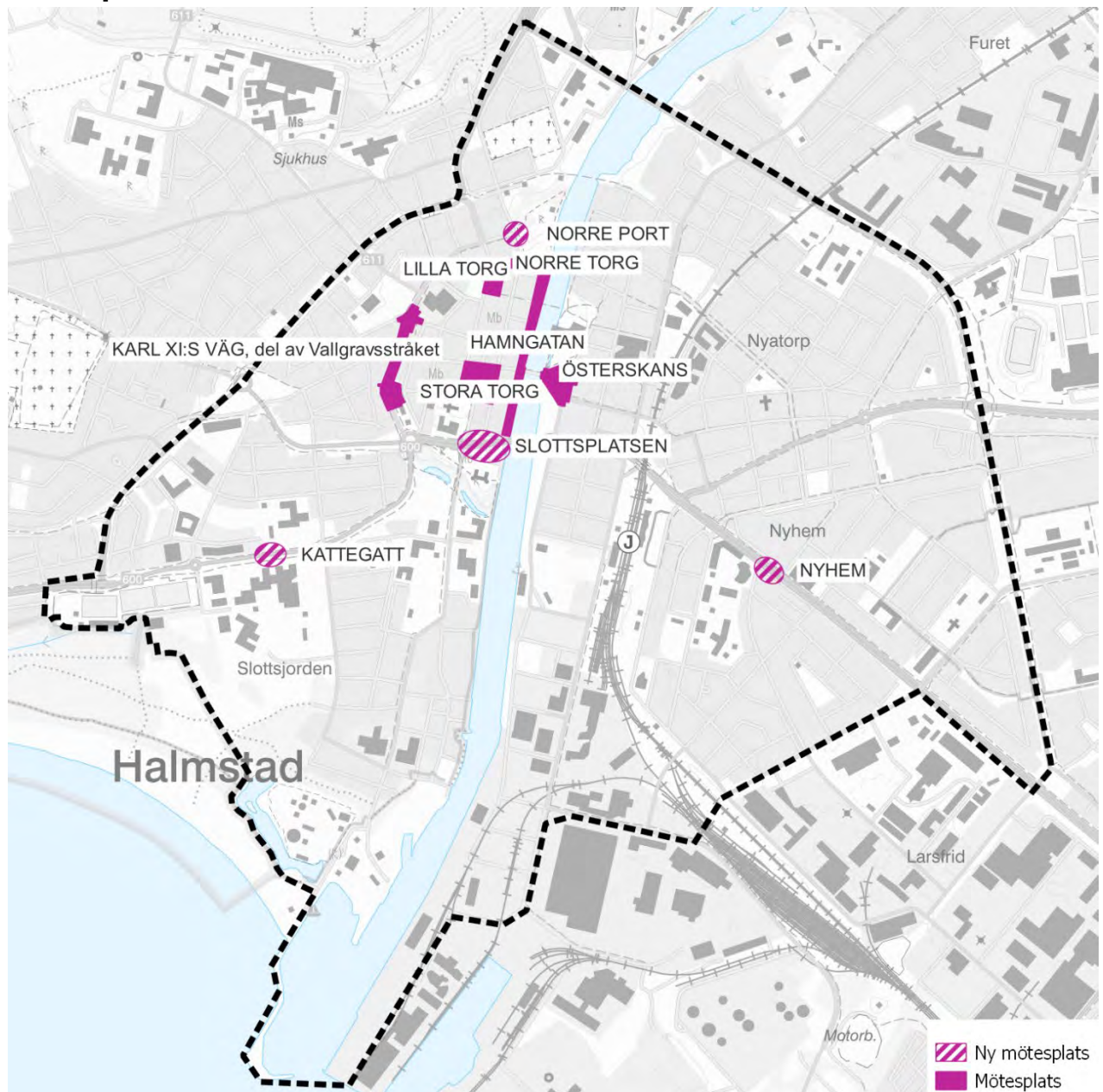


Underlagsmaterial/ läs mer

Kulturstråk Nissan, Halmstad kommun, 2017-01-10

Förstudie: Stadsparken Norre Katts park – Bastionen – Norre Port, White, 2020-12-14

Mötesplatser



Centrums mötesplatser har möjligheten att länka samman staden så att olika människor kan träffas i vardagen och segregation motverkas. Möten och mötesplatser utgör därmed en viktig del i en socialt hållbar och blandad stad. Gator, torg, parker och andra offentliga platser utgör några av stadens 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.



Fotograf Anders Andersson

Planeringsinriktningar

- Utveckla goda mötesplatser i det offentliga rummet. Befintliga mötesplatser behöver utvecklas med höjda kvalitéer och nya mötesplatser behöver skapas i takt med att befolkningen växer, förtätning sker och användandet ökar.
- I centrum ska det finnas mötesplatser i det offentliga rummet som attraherar besökare året om och dygnet om. Centrums mötesplatser håller en hög nivå av tillgänglighet, användbarhet och trygghet för alla.
- Offentliga rum kompletteras i de lägen där folk rör sig eller där ett stort antal nya bostäder planeras. Tilltalande mötesplatser som inbjuder till vistelse skapas.
- Kulturen integreras i mötesplatsen och möjligheterna till kulturellt deltagande stärks. Konst är en naturlig och integrerad del av stadsrummet.
- I centrum ska det vara enkelt att arrangera större och mindre evenemang på ett kvalitativt och hållbart sätt. Tankar kring infrastruktur för el, vatten, säkra till-och utrymningsvägar med mera ska finnas med när mötesplatser i det offentliga rummet planeras.
- Ta tillvara och renodla de karaktärsdrag i staden som är kvaliteter. Stadens attraktion bygger på kontraster och spännande möten. Trånga gator möter öppna platser, vatten möter kaj, den slutna kvartersstaden möter grönskan som omger stadskärnan.
- Utveckla offentliga rum med utgångspunkt i stadens historia och kulturarv på platsen. Historien kommer till uttryck i bebyggelse, gatumönster och andra strukturer. Den berikar upplevelsen av staden med ett meningsskapande tidsdjup.

Attraktiva och varierade mötesplatser bidrar till ett levande centrum

Att satsa på och utveckla de offentliga rummen med mötesplatser i stadens centrala delar är ett av kommunens viktigaste bidrag för ett attraktivt och levande centrum.

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 varierat utbud. 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 upplevs som attraktiv. Människor är det viktigaste för en attraktiv stadsmiljö. Det behöver ges goda förutsättningar för olika målgrupper att använda de offentliga rummen. För att staden ska upplevas attraktiv är form och funktion tillsammans med upplevelsen av trygghet och omhändertagande särskilt viktig.

Centrumområdets mötesplatser ska utformas med en variation. Någon plats utformas för större evenemang och samlingar, andra för rekreation, aktivitet eller för mindre, intimare möten.

Att mötas i vardagen

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.

Idrott och fritid

Det ska vara enkelt för alla som bor och vistas i kommunen att ha en aktiv fritid. Ytor, anläggningar och rekreativa områden ska vara attraktiva, tillgängliga och erbjuda en stor variation för att locka olika målgrupper och boende i olika delar av centrum. En större andel invånare som är aktiva på sin fritid främjar välmående och livskvalitet. Idrott- och fritidsanläggningar ska nyttjas effektivt. Idrottsanläggningar, aktivitetsytor och lekplatser ska ha en geografisk spridning och ett varierat utbud för att skapa goda förutsättningar för rörelse och aktivitet.

Grönstruktur



Stadskärnan och centrum har värdefulla grönområden, parker, gaturum och stråk men brister finns. Detta gäller särskilt i centrum östra delar där både tillgången till grönområden och kvaliteten på det gröna är låg. Närhet, tillgång, förbättrad kvalitet och sammanhållen grönska är ledorden när det gröna utvecklas i ett växande centrum. Förutom god tillgång till kvalitativa parker och grönområden i centrum, ska även sambanden mellan dem, gator och kopplingar mot större sammanhängande naturområden belägna strax utanför centrum stärkas. Gröna ytor och parker tillsammans med gröna gator och stråk utgör centrumens grönstruktur som är centralt för att centrum ska vara attraktivt att röra sig i och ha god tillgång till rekreation.

En grönstruktur i tillräcklig omfattning och med hög kvalitet är central för att möta utmaningarna med ett växande centrum. Grönstrukturen i centrum utformas mångfunktionellt. Parker, grönområden, gator och stråk 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 behövs för att gynna alla dessa ekosystemtjänster.



Fotograf Anders Andersson

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. Gröna stråk i centrum får inte brytas.
- Grönstrukturen i centrum utformas som mångfunktionella ytor till nytta och glädje för människors hälsa, behov och välmående, klimatanpassning såsom värmedämpning, fördröjning och rening av dagvatten, skyfallshantering samt skapa förutsättningar för ett rikt djur och växtliv.
- Grönstrukturen i centrum ska öka i omfattning och utvecklas för att åtgärda brister och tillgodose behoven i en kontinuerligt växande stad.
- Förtätning på park- och grönområden får inte ske i centrum.
- Om inanspråktagande av gröna ytor inte kan undvikas ska lämpliga kompensationsåtgärder genomföras i närområdet. Gäller endast vid angelägna stadsomvandlingsprojekt.
- Vid förtätning inom befintliga områden med hög befolkningstäthet ska tillgången till kvalitativa parker och grönområden säkerställas.
- Riktlinjer för avstånd till olika typer av grönområden i centrumområdet är 300 m till park eller grönområde och tillgång till större sammanhängande park- och naturområde inom 500 m.
- Tillgången och kvaliteten på grönstrukturen i centrum stärks genom utveckling av befintliga och tillskapande av nya grönytor. Grönstrukturen stärks också genom utveckling av gröna

gaturum, se kapitel Trafik och kopplingar/Gaturum och vägreservat. Genomförd värmekartering ger en anvisning om var behovet är som störst.

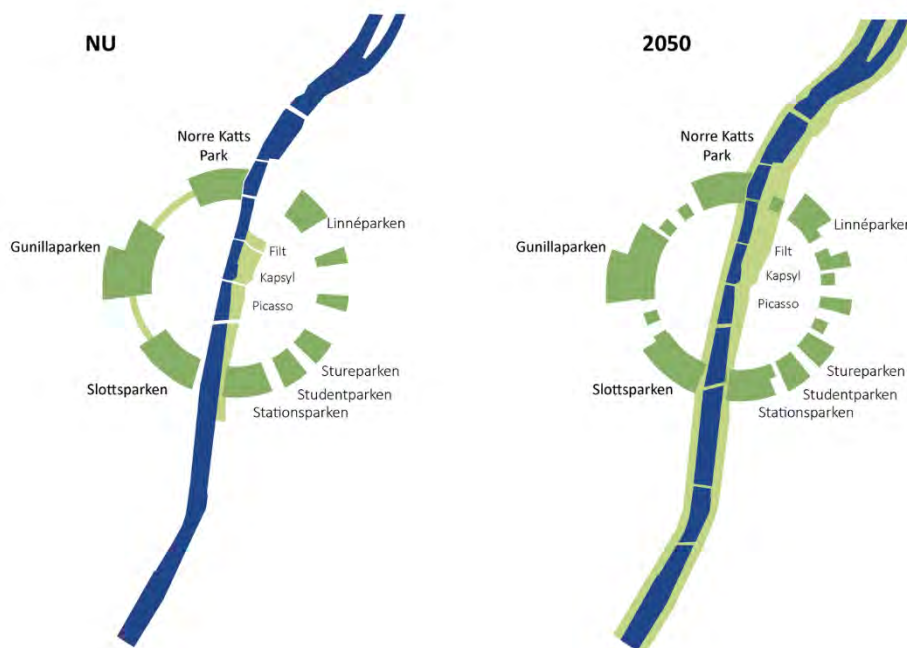
- Parker och grönområden i centrum ska som helhet kunna erbjuda en variation som tillgodoser skilda behov hos människor med olika förutsättningar, bakgrund och i olika skeden i livet. Grönytorna ska vara tillgängliga och trygga, oberoende av individuella funktionsförmågor, i den mån det är möjligt på respektive plats.

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 pekas ut binder samman de mest centrala parkerna och grönområdena. Befintliga parker och grönområden i centrum, särskilt längs den inre grönstrukturen, tillåts breda ut sig. Gator och parkeringar kan kompletteras med träd, buskar eller annan grönska som ett led att utveckla stadens gröna infrastruktur. Länkar mellan parker och grönområden i den inre grönstrukturen utformas så att de upplevs som gröna.

Utvecklingen av den inre grönstrukturen kan beskrivas i nedan bilder.

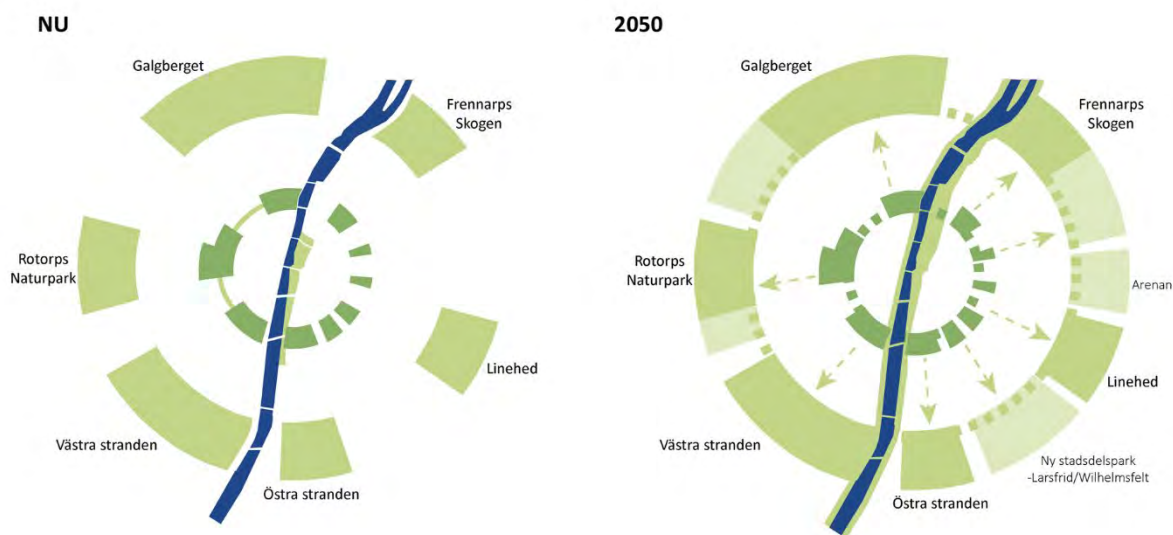
Inre grönstrukturer



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 till centrumområdets grönytor och inre grönstruktur.

Yttre grönstrukturer



Stärkt koppling till större natur- och rekreationsområden

Nissan är 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 den kommunomfattande översiktsplanen pekas utöver Nissan och Aleskogen även andra större naturområden och parker ut i centrum och i dess närhet; Östra stranden och Västra stranden, Galgberget, Rotorps Naturpark och det sammanhängande parkområdet kring Linehed. Alla dessa områden är en viktig resurs för centrum.

Kopplat till de större naturområdena finns även upplevda gröna länkar; gamla banvallen intill Rotorps naturpark och gröna områden intill vägar som Kristian IV:s väg och längs Wrangelsleden är exempel på sådana ytor. Dessa områden liksom områden mellan naturområdena som upplevs som gröna är viktiga att bevara och bevaka som tillgängliga.



Grön stad

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 bevaras och utvecklas och nya parker och grönområden tillskapas.

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.

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 behöver det därför vara nära till det gröna. Ett viktigt komplement till offentliga parker och gröna områden är tillgången till mindre grönytor och gröna bostadsgårdar i den allt tätare staden.

Aktiv grönstruktur för alla

Grönstrukturen i centrum används av både boende och besökare, både för lek, aktivitet och rekreation. Vissa parker och grönområden är en målpunkt i sig för ett besök i centrum. Gröna aktivitetsytor för idrottsändamål så som spontanidrott, utegym med mera behöver finnas likväl som lummiga rekreativa platser för återhämtning och vila. Även gator, grönstråk och rörelsestråk behöver utformas för att uppmuntra till lek och aktiv fritid.

Centrums parker och grönområden ska tillsammans erbjuda en variationsrikedom som tillgodoser skilda behov för människor med olika förutsättningar, bakgrund och i olika skeden i livet; barn och ungdomar såväl som äldre.

Biologisk mångfald

För den biologiska mångfalden och arters möjlighet att överleva och sprida sig är sammanhängande gröna stråk är 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.

Gröna kulturmiljöer

Grönstrukturer i staden som parker och trädplanteringar har ofta en intressant historia och ingår som betydelsefulla delar i kulturmiljön. Genom att lyfta fram och tydliggöra historiska spår och karaktärsdrag kan förståelsen för stadens historia och utveckling ökas. Inom det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården finns parker och grönstråk som är viktiga uttryck för riksintresset. Den gröna inramningen av stadskärnan (Vallgravsstråket) accentuerar stadens historiska utbredning och befästningsvallarnas läge, och Järnvägsparken ingår i en kulturmiljö där stadens expansion på 1800-talet är avläsbar i stadsbilden.

Grönstruktur för skyfall, rening och fördröjning av vatten

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 gestaltning av stadsrummen. Lösningarna utformas stadsmässigt och estetiskt tilltalande även vid torra perioder.

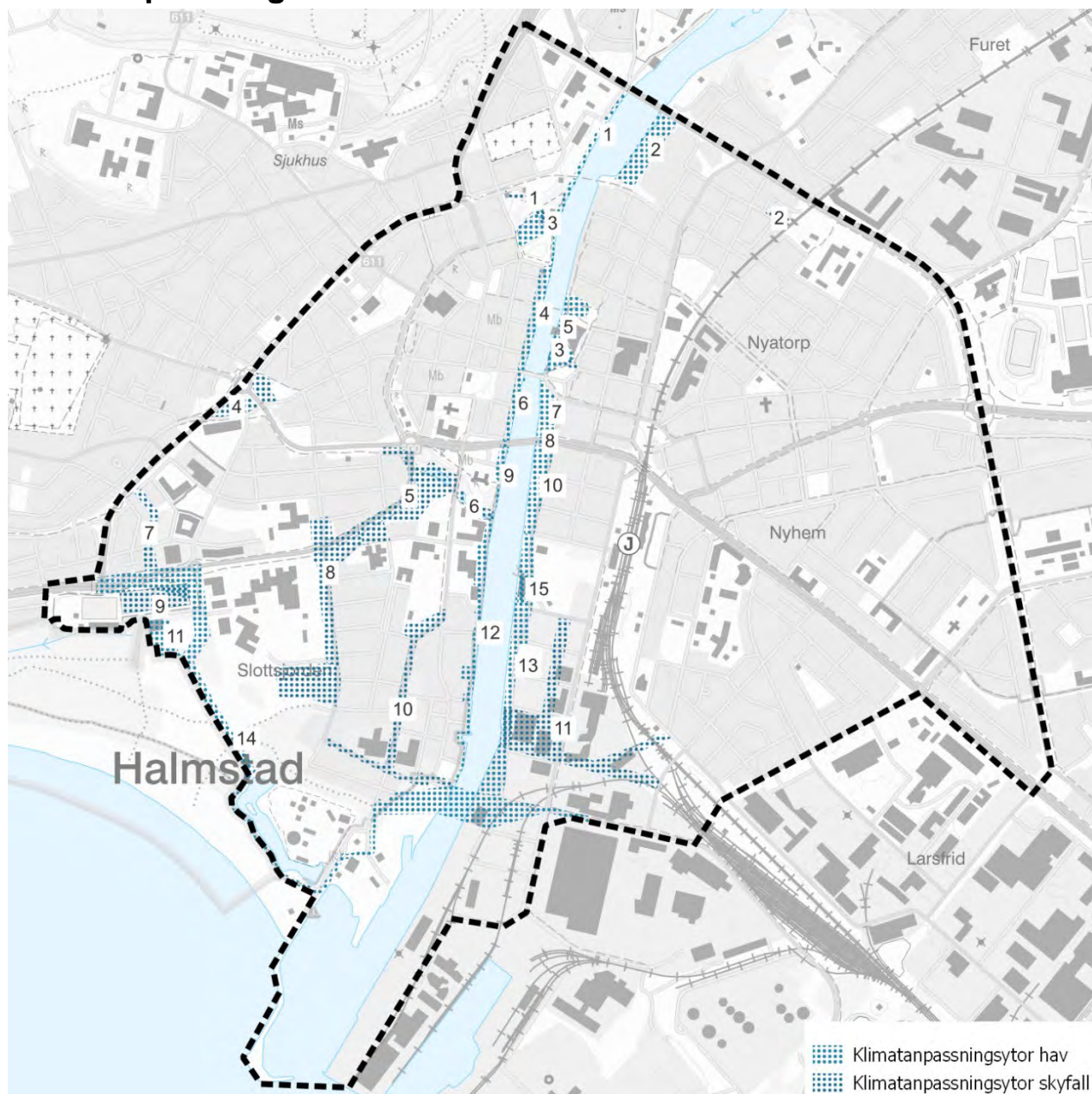
Öppna dagvattensystem bidrar utöver att vara estetiskt tilltalande i gatumiljö även till mervärden i form av ökad biologisk mångfald, sänkning av temperaturen i gaturummet och rening av dagvattnet. Genom öppna dagvattensystem minskar föroreningsbelastningen på våra vattendrag. Dagvattenflöden kan på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

Grönska som skydd mot värme

En allt viktigare ekosystemtjänst är att gröna miljöer i staden bidrar till att mildra effekterna av temperaturökning på grund av klimatförändringarna. Grönska fungerar som värmedämpare. För att framtidssäkra centrum behövs ett grönt nätverk i staden i ökad omfattning: Lummiga gröna parker, utrymme för träd och grönska i gaturummet och att planera för mångfunktionella gröna miljöer i den byggda miljön såsom skolgårdar, lekplatser, parkeringar mm. Läs mer om hur centrum anpassas för ett förändrat klimat i kapitel Klimatanpassning.

Klimatanpassning



Klimatförändringarna påverkar hela samhället, från människors hälsa och våra ekosystem till byggnader och infrastruktur. Halmstad påverkas av klimatförändringarna redan idag med till exempel kraftiga flöden i vattendrag, extrema havsvattennivåer och värmeböljor. Framåt förväntas påverkan öka och extrema händelser återkomma oftare.

Centrumutvecklingsplanen ska medverka till att minska klimatpåverkan och föreslå hur centrum kan anpassas för att skyddas från klimatpåverkan i dag och i framtiden. Andelen hårdgjord yta behöver minska och det gröna och större träd ges mer plats. Anpassningsåtgärderna ska ge mervärde och vara tillskott till centrumets mötesplatser, gator och gröna miljöer.

Klimatanpassningsarbetet i centrum har två fokusområden. Skydd mot översvämmingar från Nissan och havet med säkerställande av ytor för att kunna bygga skydd och ytor för skyfall. Det andra fokusområdet är att strategiskt satsa för att säkerställa en robust grönsstruktur i centrum som fungerar som buffert när klimatet förändras; bidra till rening av vatten och hållbar vattenförsörjning, skydda mot värmeböljor och översvämmingar. En robust grönsstruktur främjar också bland annat biologisk mångfald, möten, fysisk aktivitet och hälsa. Läs mer om satsningen på mångfunktionell grönsstruktur i avsnitt Grönsstruktur.



Fotograf Rasmus Elleby

Planeringsinriktningar

- Staden ska planeras smart, och markeffektivt med utrymme för hantering av skyfall, dagvatten och höga vattenstånd i hav och vattendrag ska finnas i ett allt tätare centrum.
- Grönska som värmedämpning ska möjliggöras i ett varmare klimat i centrums urbana miljö. Underlag värmekartering ska användas vid planering av grönstruktur och allmän plats och i arbetet med nya detaljplaner.
- Klimatanpassning är en viktig del av grönstrukturen i centrum. Ytor för klimatanpassning ska i första hand utformas som gröna, mångfunktionella miljöer som ett led i att förbättra och utveckla grönstrukturen.
- Halmstads centrum, och dess samhällsviktiga funktioner, skyddas mot framtida översvämningar som följer av höjda havsnivåer och extremflöden i Nissan.
- Skydd mot framtida översvämningar ska anläggas adaptivt. I ett första skede anläggs skydd som anpassas till högsta beräknade havsvattennivå år 2070. I ett andra skede anläggs skydd anpassade till högsta uppskattade vattenstånd år 2200. Skydd byggda i första skedet kan byggas på adaptivt, alternativt byggs ett storskaligt barriärskydd. I planen reserveras mark för de båda scenarierna. Arbetet med steg 2 beräknas påbörjas efter år 2050 och ligger därför utanför planperioden för den fördjupade översiktsplanen.
- Skydd ska utformas så att de medger god tillgänglighet till kajpromenaden.
- Klimatanpassningsåtgärderna i centrum ska tillföra ett mervärde. Skydd mot framtida översvämningar längs Nissan utformas så att de upplevs som ett positivt arkitektoniskt tillskott i det offentliga rummet.
- Områden med potentiell förorening som riskerar översvämmas observeras särskilt och prioriteras för eventuell åtgärd.

Mångfunktionella gröna ytor

Klimatförändringarna förväntas framöver få stor påverkan på hur mark i staden används och upplevs. En allt viktigare ekosystemtjänst är hur gröna miljöer kan mildra klimatförändringarnas effekter och skapa utrymme för klimatanpassningsåtgärder i en allt tätare stad. Parker och grönområden i centrum behöver utformas för att dämpa effekten av värmeböljor och 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 påverkar 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.

Säkerställa befintliga och skydda nya tillkommande värden

Halmstads 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.

Halmstads mest centrala delar har, med sin månghundraåriga historia, stor betydelse för hela kommunen och regionen. Stadskärnan har unika värden som inte kan ersättas någon annanstans. I centrum finns omfattande investeringar i infrastruktur och byggnation från stadens långa historia; befintlig bebyggelse med kulturhistoriska värden, vägar, järnväg och broförbindelser, teknisk infrastruktur och andra samhällsviktiga verksamheter som är avgörande för staden och kommunen som helhet, både nu och i framtiden.

Det finns inga tankar på att överge dessa och flytta staden till ett annat läge. Mark för att skydda centrum, Söder och Tullkammarkajen avsätts.

Klimatskydd i två steg

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 klimatskydd som dimensioneras för en nivå +3,15 meter över havet, motsvarande högsta beräknade vattenstånd runt år 2070. Klimatskydden utformas varierat, med vallar där det finns plats och med smalare skydd där plats saknas.

I steg två är en möjlighet att höja skydden successivt. Ett annat alternativ är att anlägga ett storskaligt yttre klimatskydd för en lösning som fungerar mot år 2200. Klimatskydd i steg två dimensioneras för en nivå +5,0 meter över havet, motsvarande högsta uppskattade vattenstånd år 2200. För storskaligt yttre klimatskydd i steg två finns två lägen föreslagna. Ett av lägena är i klimatanpassningsyta söder till

hamnen, det andra läget ligger utanför planen. Utifrån dagens kunskap om klimatförändringarna beräknas detta arbete påbörjas efter 2050, utanför den fördjupade översiktsplanens planperiod.

Klimatanpassningsåtgärderna i centrum ska tillföra ett mervärde. Skydd mot framtida översvämningar utformas så att de upplevs som ett positivt tillskott i det offentliga rummet. Arkitekt och konstnär bör anlitas i arbetet. Längs Nissan utformas de så att tillgängligheten till kajpromenaden fortsatt är god. Mot Alets naturreservat är inriktningen att barriärverkan ska minimeras.

Stad vid vatten med robust skydd

Kommunen tar i planen ställning för att skydda och fortsätta växa i delar som riskerar att översvämmas. Människor har i alla tider sökt sig till hav och vattendrag och risken att översvämmas är en ofta närvarande riskfaktor i stadsbyggnad nära vatten. Fenomenet är inte nytt, heller inte Halmstadunikt. Det är en risk som behöver tänkas in, utredas och kommuniceras i fortsatt planering. I synnerhet gäller detta i en tid när ny data och kunskap kopplat till klimatförändringar kontinuerligt tillkommer.

Planen säkerställer ytor och för att skydda befintlig infrastruktur såsom vägar, järnväg, reningsverk, skolor mm samt nytillkommande mark för exploatering. Det ligger ett inbyggt risktagande i detta. Några exempel på risktagande: översvämningsskydd riskerar att brista, kunskap som stjälper långsiktigheten i investeringarna riskerar att tillkomma och kostnadsbedömningar riskerar att ändras.

Skydden som tillkommer har som syfte att skydda människors liv och hälsa samt ekonomiska värden så som byggnader, tekniska försörjningssystem och infrastruktur. Det kan påverka boendemiljön för de som bor närmast skyddet, exempelvis kan utsikten bli annorlunda jämfört med idag och upplevelsen av att ha närhet till havet kan minska. Förhoppningen är att skyddet ska bidra till att livskvaliteten i området ökar eftersom fastighetsägarna inte behöver tänka på att få in vatten i sin fastighet. Skulle skyddet mot förmodan brista kommer det finnas en beredskapsplan för att säkerställa att skadan blir minimal.



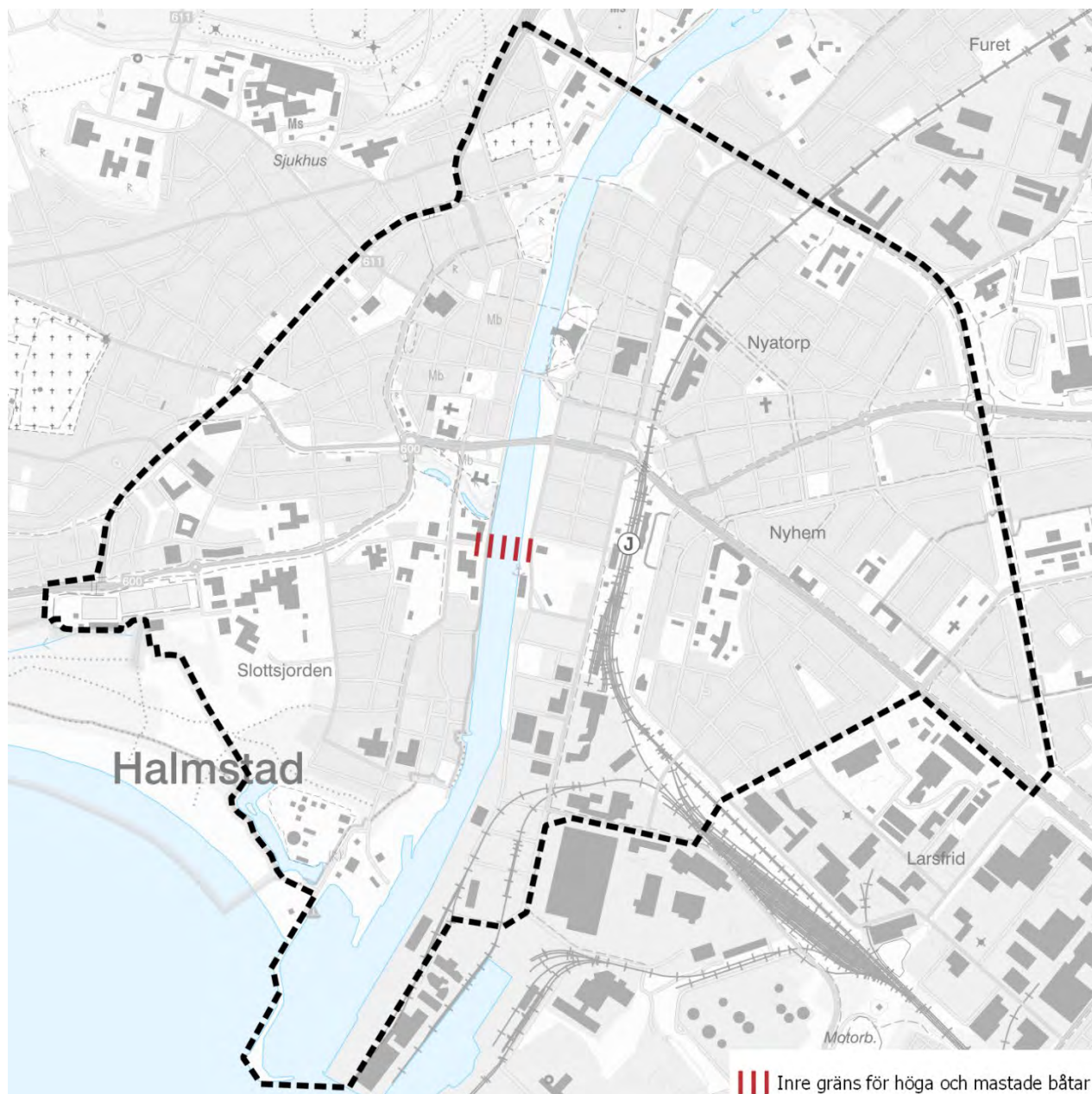
Fotograf Hanna Billmayer

Underlagsmaterial/läs mer

Översvämningssäkring Halmstads centrum - Konsekvensutredning, kostnadsberäkning och tidplan för skydd av Halmstads centrum, SWECO, 2020-12-18

Värmekartering Halmstad, Norconsult, 2022-05-17

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 samspelar och harmonierar.



Fotograf Daniel Modig

Planeringsinriktningar

- Miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner.
- Hänsyn ska tas till de funktioner som behövs för ett fungerande båtliv i Nissan. Kajerna i centrala staden är ett av uttrycken för Halmstad som riksintressant kulturmiljö, och båttrafiken bidrar till förståelsen för Halmstads historia som viktig hamnstad.
- Möjliggör angöring av båttrafik avsedd för turism längs Nissans kaj, vid eller i anslutning till Stationsbron.
- Stärk koppling mot färjeterminalen i hamnområdet för privatresenärer.
- Flytande byggnader och husbåtar i Nissan är positivt om de medverkar till allmänhetens tillgång till vattnet.
- 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.

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. Kajerna i centrala staden är ett av uttrycken för Halmstad som riksintressant kulturmiljö, och båttrafiken bidrar till förståelsen för Halmstads historia som viktig hamnstad.

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.

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 begränsning för högre och mastade båtar. 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 bro i Söder och bro vid Marinstugan ska vara öppningsbara eller ej.

Möjliggör för fler att transportera sig på vattnet

Centrumets 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 angräning 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

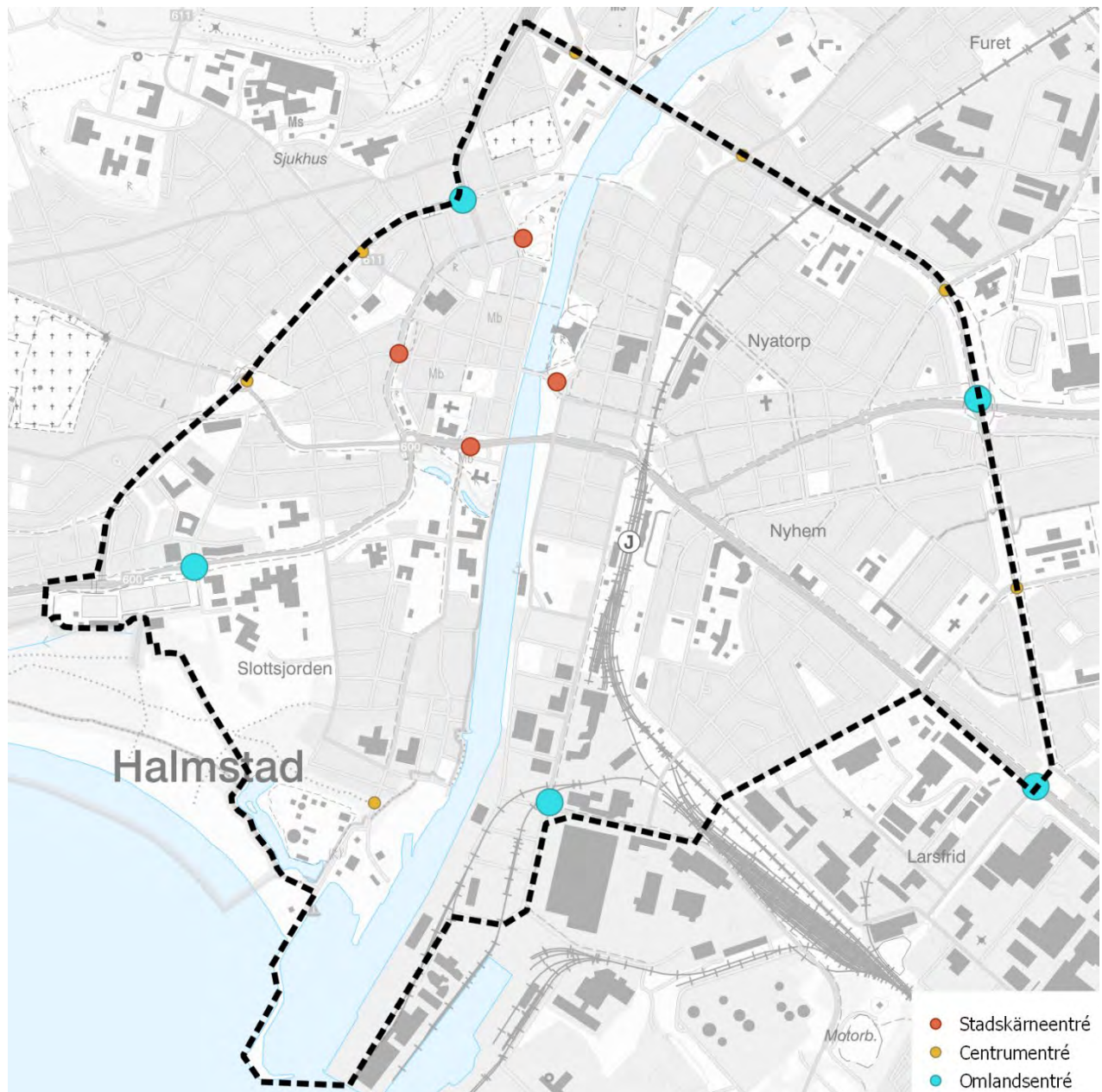
Vattenrummet längs Nissan är av central betydelse för stadsmiljön i Halmstad, och med ett stort värde för allmänheten. Vattenspegeln i staden är begränsad och miljöerna vid Nissan ska utvecklas främst för allmänna funktioner. Flytande byggnader och husbåtar i Nissan ska bara övervägas om de inte inkräktar på andra allmänna funktioner. I syfte att skapa liv och rörelse längs kajpromenaden kan flytande byggnader så som husbåtar och tillkomma.

Följduppdrag

Utveckling och förutsättningar för båtliv, användning av mark och kajer längs med Nissan behöver utredas inför kommande planering av nya broar, nytt stadsbebyggelseområde Tullkammarkajen samt utredningsområden Beckbrännaren och hamnen Östra sidan.

I den fortsatta planeringen av de nya broarna behöver det utredas och tas ställning till om bro i Söder och bro vid Marinstugan ska vara öppningsbara eller ej.

Entréer



Centrum och stadskärnan är kommunens stolthet och denna ska signalera Välkommen! Redan på vägen hit ska denna känsla infinna sig och som boende och besökare ska du känna att du lockas 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.



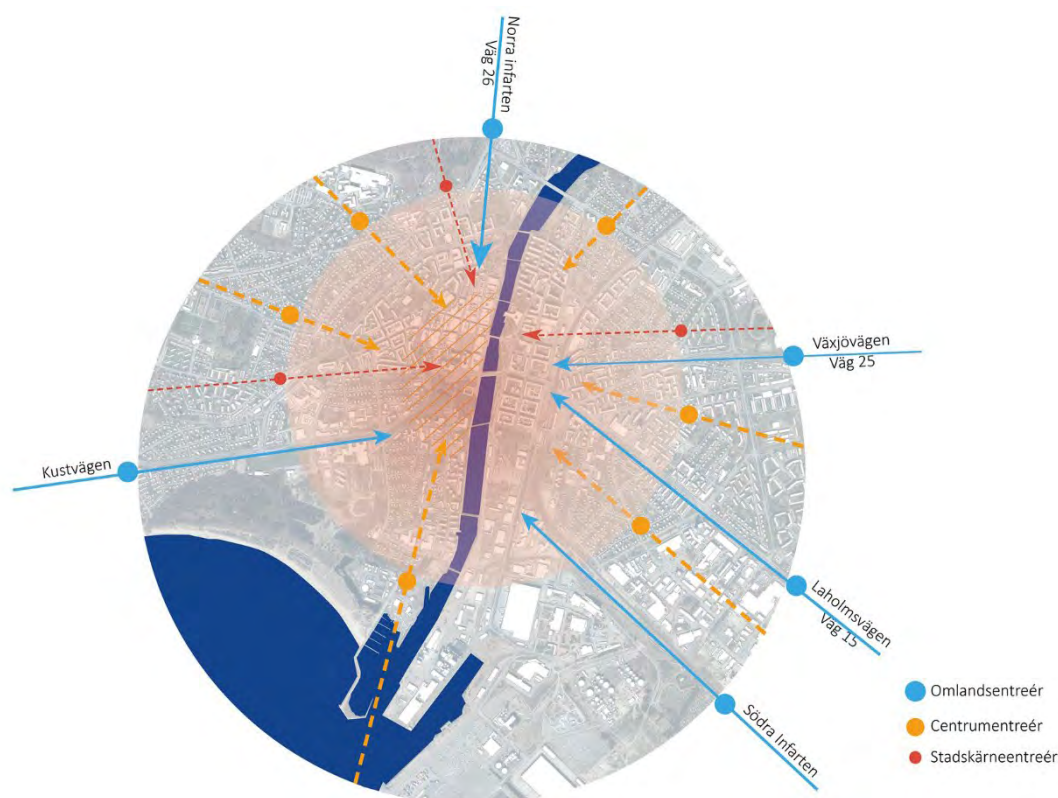
Planeringsinriktningar

- Entréer och infarter till centrum och stadskärnan utformas för att ge tillgänglighet och upplevelsen av närhet till centrum.
- 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 avseende både trafiksäkerhet samt upplevd och faktisk trygghet. Prioritera intilliggande mark för ändamålet så att god genomsikt och överblickbarhet uppnås.
- Öka ambitionsnivån med utformning av gång- och cykeltunnlar in till centrumområdet med arkitektoniskt spännande gestaltning.

Alla är välkomna

Oavsett hur du kommer till centrum är du välkommen! Entréerna har olika skala och gestaltungsbehoven skiljer sig åt beroende på typ av entré och vilket trafikslag som dominerar; gång, cykel, kollektivtrafik eller bil. 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 tunnlar 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. Bilden nedan 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 centrum's huvudsakliga entréer. Dessa entréer sammanfaller med översiktsplanens stråk, de uppsamlande kommunikationstråken i "femfingerstrukturen". Genom dessa entréer välkomnas invånare som inte bor i staden till centrum.

Omlandsentréerna är ofta första mötet med Halmstad för bilburna besökare och därmed är tydlighet för bil extra viktigt. 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. I anslutning till nästan alla omlandsentréer finns och planeras för parkering som sedan erbjuder vidare färd till fots eller med buss. Vid dessa entréer ska det tydligt kännas att centrum närmar sig och stadsmässigheten ökar. Platserna och sträckorna utvecklas med tät och där det passar hög bebyggelse nära infarten.

Centrumentréer

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.

Centrumentréer för alla trafikslag är markerade i principbilden. Utöver dessa finns separata entréer för gång- och cykeltrafik som är viktiga för att skapa ett finmaskigt nät och tillgänglighet för cyklister. Centrumentréer 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.

Stadskärnentréer

I planen pekats fyra platser ut 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!”

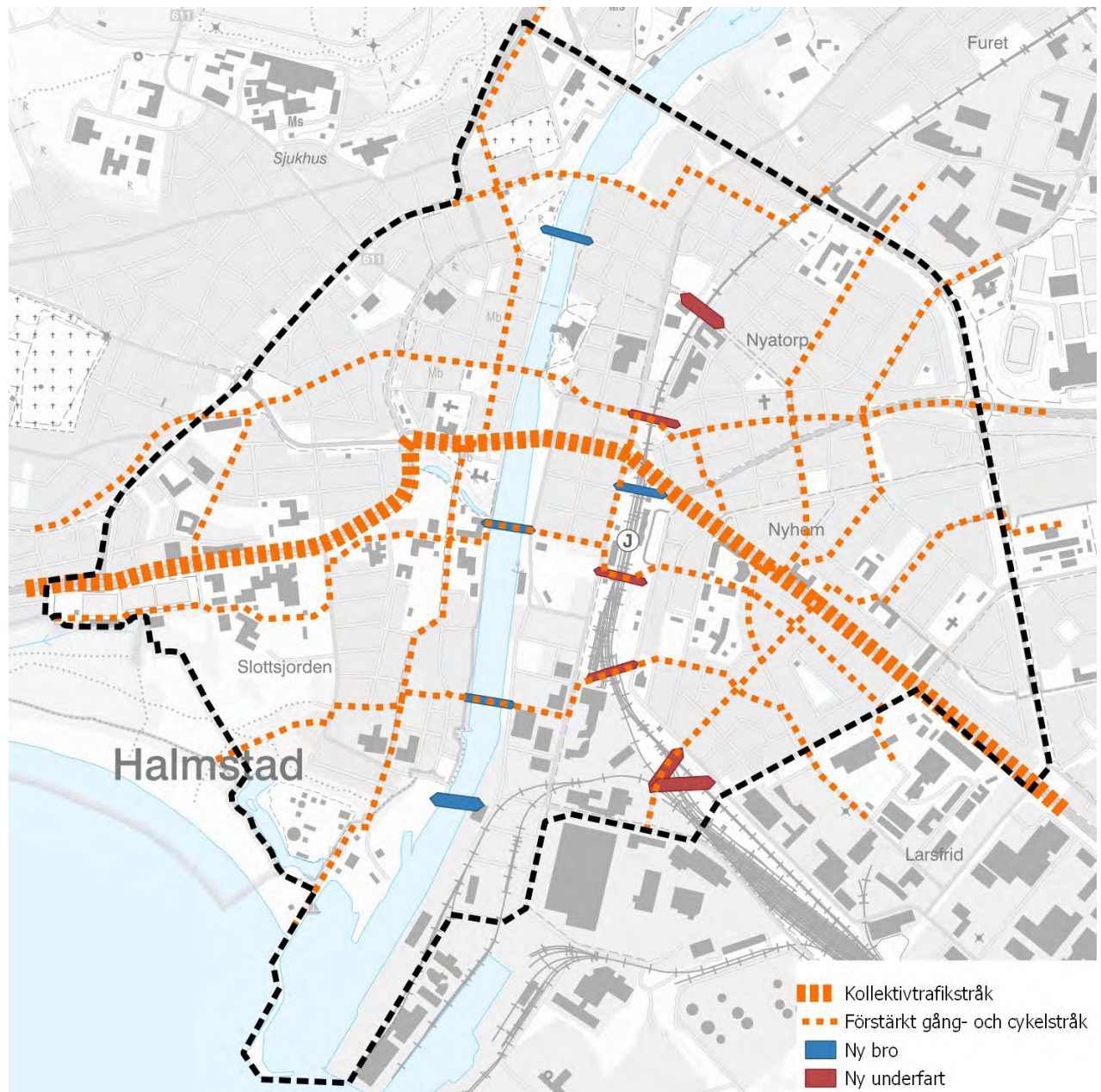
I nära anslutning till stadskärnentréerna finns viktiga hållplatslägen för buss och parkeringsanläggningar för bil. Flöden av kollektivtrafik och motortrafik leds hit och därefter erbjuds en attraktiv promenad in till kärnan. De promenerande blir en del av stadsbilden, vilket stärker känslan av folkvimmel.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

Följduppdrag

Fördjupat arbete behövs där de olika infarterna och entréerna identifieras, klassificeras. Utvecklingsbehov och riktlinjer för utveckling ska beskrivas i arbetet.

Trafik och kopplingar

Stråk broar och underfarter



Mot 2050 planeras sammanhängande stråk och kopplingar som bryter och aktiverar stadens barriärer: Nissan, järnvägen och vägar med starka trafikflöden. 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 portar öppnar upp mellan olika stadsdelar. Att planera i stråk och med aktiverade kopplingar i centrum bidrar till sammanhållning och ett större tillgängligt centrumområde för en växande stad.



Fotograf Anders Andersson

Planeringsinriktningar

- Halmstads centrum ska utformas på ett sätt som främjar färdssätten gång och cykel, bjuder in till liv och rörelse och som lockar till att uppehålla sig i miljöerna. Utveckling av gröna stråk är en del av detta.
- Bryt starka barriärer så som järnväg, Nissan och större vägar med ytterligare ställen att passera. Skapa starka sammanhängande stråk vidare mot stadsdelarna i såväl öst-västlig som nordsydlig riktning.
- All planering ska stödja minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Centrums stråk ska ge alternativa vägval för olika tempo.
- Prioritera gång högt och planera för attraktiva, sammanhängande, trygga, gena och tydliga gångstråk som kopplar samman målpunkter. Bänkar behövs, att kunna slå sig ner och vila på en bänk är en viktig del för att göra stråken attraktiva och tillgängliga för alla åldrar och funktionsvariationer; barn och äldre.
- Planera för tillgängliga och trafiksäkra gångstråk där barriärer överbryggas.
- Stärk förutsättningarna för gående, såväl hela resor som del av resa. Gångstråken utformas efter dess primära syfte och för olika typer av gångresor.
- Cykelvägnätet anpassas för olika typer av resor, där supercykelstråk är en planeringsförutsättning.
- 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. Passagera ska integreras som en del av det offentliga rummet och bidra till en levande stadsmiljö.

- 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.

I en attraktiv stad finns gott om plats för gående och cyklister

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 utgör attraktiva, trygga och befolkade miljöer.

Motortrafikleder genom stadskärnan skapar inte ett attraktivt centrum. All planering ska stödja en minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Halmstads centrum ska utformas på ett sätt som främjar färdställda 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 trygga stråk

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.

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.

Arbetspendlaren vill ha en snabb och gen väg, medan cyklisten med barn som rör sig i lugnare takt efterfrågar något annat. Stråk avsedda för gångfart kräver en mer upplevelsebaserad utformning.

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, framför allt 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 Nissanstråket beskrivs under kap. *Identitetsskapande stråk*.

NU



2050



- Bro
- Ny 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.

NU



2050



- Passage i plan
- Underfart
- Bro

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

Nya kopplingar som möjliggör stärkta stråk

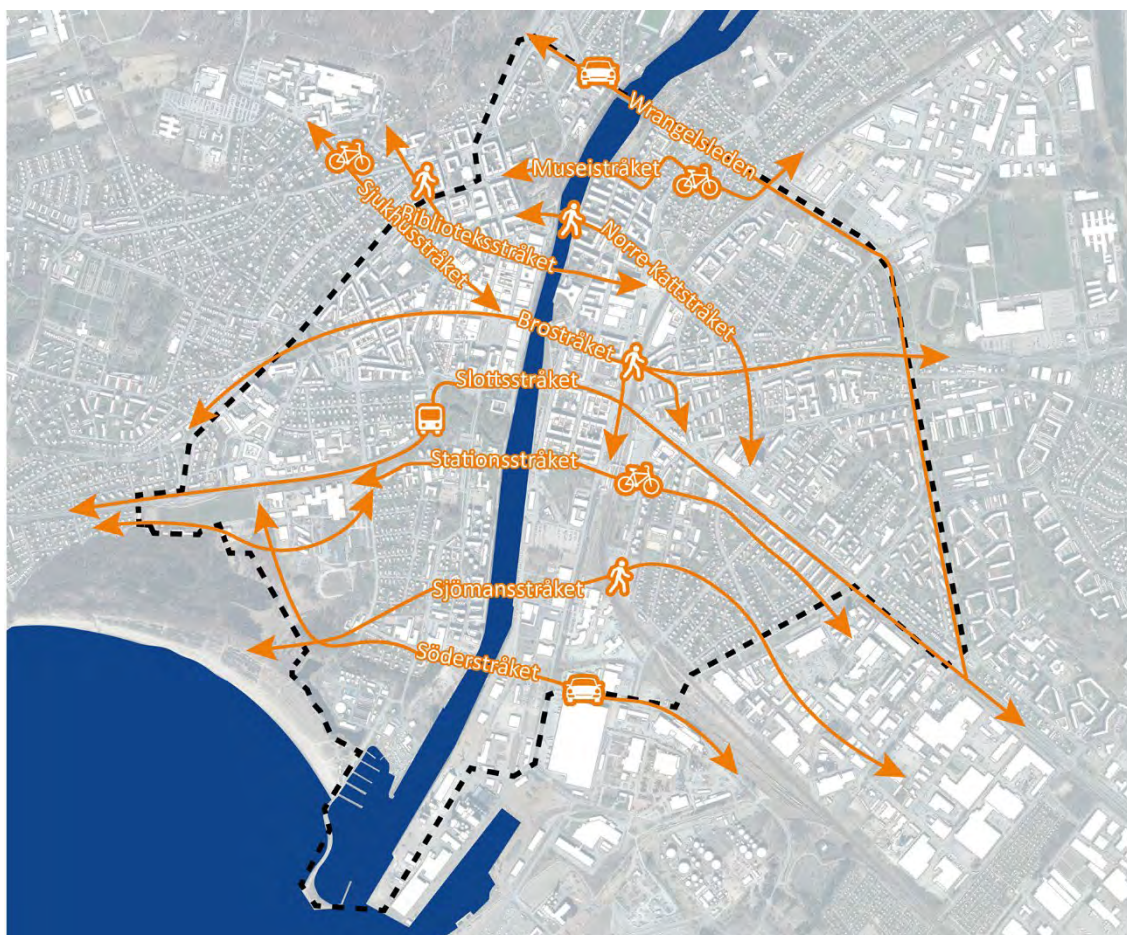
God planering för stadsliv och attraktiv upplevelse i gångfart i centrum kräver målstyrd trafikplanering. I Halmstad är ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder central i detta sammanhang. Ny gata på Söder med bro över Nissan är nödvändig för att centrum ska kunna utvecklas med stadsliv och för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

I Halmstads centrala delar behövs stärka stråk med tydliggjord prioritet i alla riktningar. För att skapa och stärka stråk behöver barriärerna brytas med nya kopplingar. De nya kopplingarna utgörs av broar och underfarter. I planen redovisas nya kopplingarna med hjälp av tidiga skisser. Skisserna är framtagna i ett tidigt skede av planeringen, förutsättningar är inte utredda och ska ses som mycket tidiga och osäkra medskick. Fortsatt utredning för att säkerställa genomförbarheten behövs.

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.

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. För att stråken ska bli sammankopplade behövs större tillkommande infrastruktur i form av nya kopplingar, ny bro och/eller en underfart.

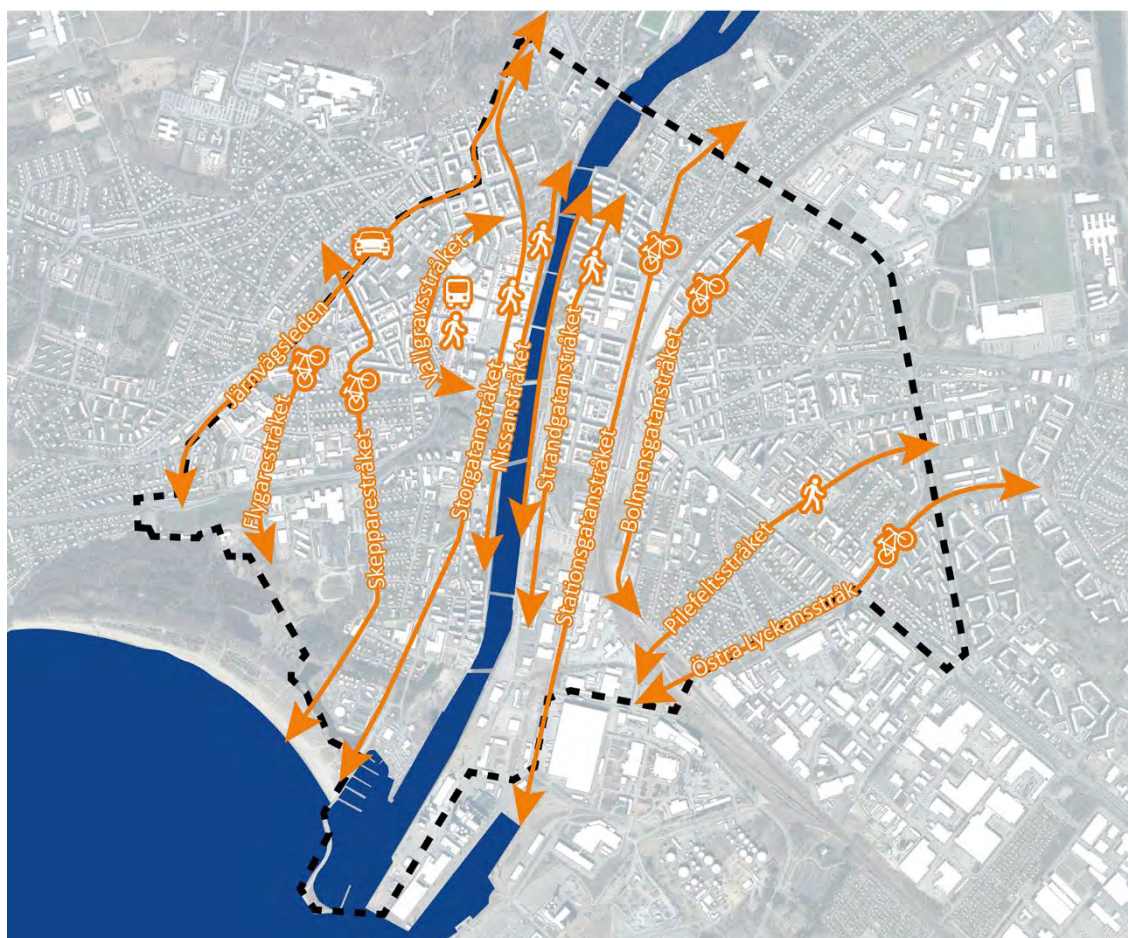
Fyra stråk för fotgängare och cyklister pekas ut i öst-västlig riktning: Museistråket, Brostråket, Stationsstråket och Sjömansstråket. Ett förstärkt stråk för kollektivtrafik pekas ut: Slottsstråket. Söderstråket beskrivs i avsnitt om vägreservat.

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 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 logiken, förtydliga och lyfta fram.

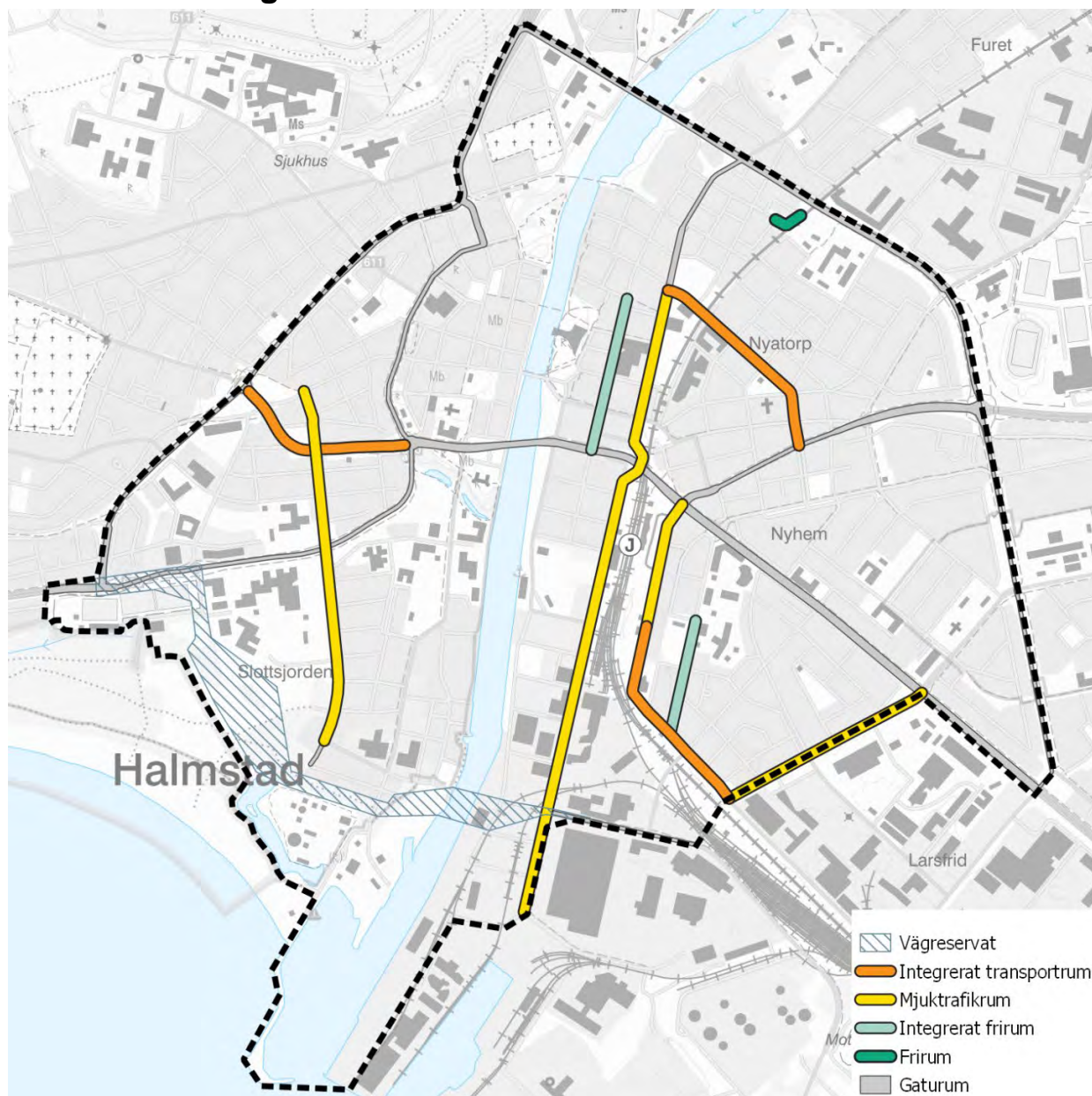
Även stråk i denna riktning specificeras utifrån funktion, systemtänk och en helhet. Tre stråk för fotgängare och cyklister pekas ut i planförslaget: Flygarestråket, Storgatanstråket och Pilefeltsstråket. Resterande stråk hanteras i kommunens genomförandeplaner så som Cykelplan och Gångplan.



För att koppla ihop de Nord-sydliga stråken behövs inte lika stora infrastrukturinvesteringar som för de öst-väsliga. 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.

Gaturum och vägreservat



I ett gaturum, från fasad till fasad, finns en begränsad yta att disponera. Vad och hur gatan ska användas behöver specificeras och styras. Gatan är en stor och viktig del av det offentliga rummet och utgör ca 20 procent av marken i centrum. I gaturummen finns en stor potential att styra utvecklingen för att möta behoven i en växande stad. Att utveckla ett både grönare och mer gång- och cykelvänligt centrum.

Planering av gatan behöver ske utifrån en helhet, där alla transportslag och olika behov samverkar. I centrum behöver kapacitet i gatan frigöras och barriärer överbryggas. Centrala länkar ska avlastas från biltrafik för att möjliggöra prioritering av de hållbara och yteffektiva trafikslagen gång- och cykel. Gaturummen behöver också utvecklas utifrån nya förutsättningar och ambitioner. Andelen grönt i centrum behöver utökas samtidigt som andelen hårdgjord yta behöver minska. Innehållet i de gröna miljöerna behöver utvecklas mot att bli mer multifunktionella. Dessa behov går hand i hand; centrums gator förändras mot attraktiva gröna miljöer utformade för att locka gång- och cykeltrafikanter.

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 trygghetsupplevelsen.



Fotograf Malin Johansson

Planeringsinriktningar

- För att fler ska välja gång, cykel och kollektivtrafik behöver dessa resalternativ stärkas genom att ges plats i gaturummet och skapa gena och trygga stråk med hög framkomlighet.
- I och genom centrum behöver de yteffektiva och hållbara transportslagen få ta plats i gaturummen och prioriteras.
- Testprojekt där gatan omvandlas till mer attraktiv för gående och cyklister ska uppmuntras i syfte att undersöka var lösningen kan bli permanent.
- Gatans utformning ska tydligt signalera önskvärd hastighet och vilket färdstätt som har prioritet framför något annat. Planera för den allt större staden och tydliggör vägnätets funktion och karaktär.
- Styr biltrafik mot det övergripande huvudvägnätet som erbjuder god framkomlighet.
- All planering stödjer minskad genomfartstrafik genom centrum och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Gaturummet ska vara trafiksäkert, tryggt och tillgängligt.
- Planera med flexibilitet och avsätt yta för att möta framtiden.

Gaturummets karaktär och funktion ska samspela

På sina ställen behöver vägnätet kunna ta omhand stora mängder motortrafik. På andra ställen bör vägen tonas ner för att anpassas till sin 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 med "Livsrumsmodellen". "Livsrumsmodellen" är en modell för att tydliggöra vilka länkar som de större trafikflödena ska styras mot och var de oskyddade trafikanterna ska få ta mer av platsen. Modellen beskriver transportsystemet som en helhet och har det systemperspektiv som är en förutsättning för god trafikplanering.



I *Plan för transportsystemet* redovisas det framtida gatenätet i staden med hjälp av "Livsrumsmodellen". Modellen tydliggör systemtänkandet, länkarnas funktion och helheten. Karaktären på gatan ska samspela med funktionen. När centrum utvecklas behöver utformningen av vissa gator anpassas.



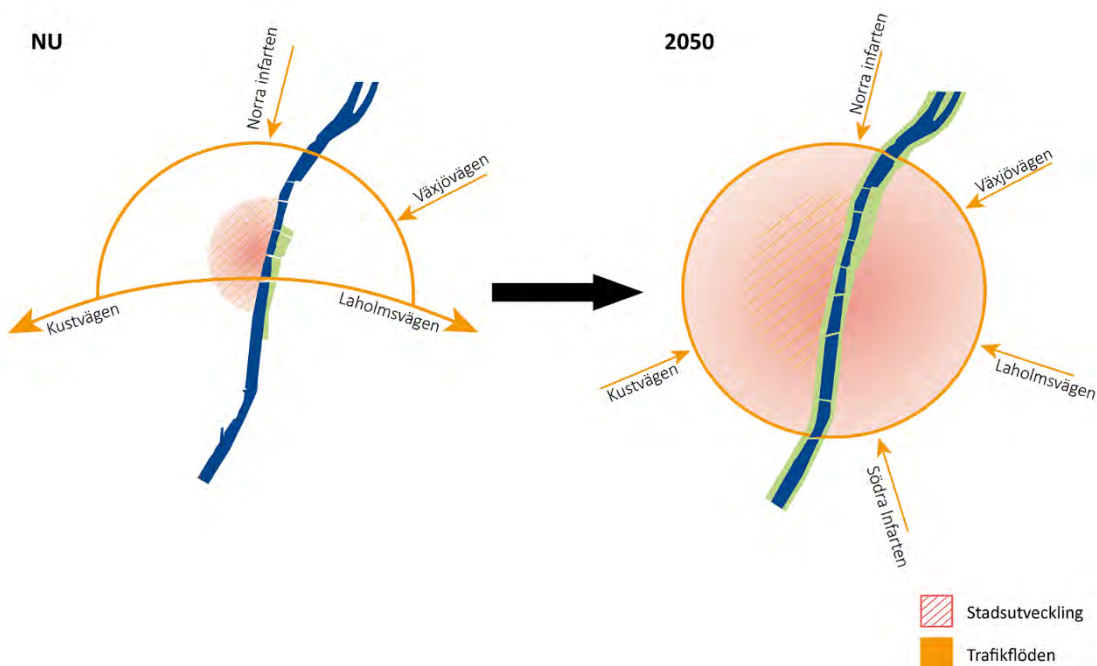
I *Plan för transportsystemet* visas helheten, samtliga länkar där förändringar föreslås. I detta planförslag redovisas enbart de länkar där omvandlingen bedöms vara av större karaktär och som är en del av stadsutvecklingen. Flertalet av de förändringar av transportsystemet som föreslås i centrum finns beskrivna integrerat i andra områdesbeskrivningar; stråkutveckling, mötesplatser, utbyggnadsområde etc. Övriga är: Timmermansleden, Linnégatan och del av Gamletullsgatan,

Bolmensgatan södra, Bolmensgatan norra, Stationsgatan och del av Gamletullsgatan, Kristian IV:s väg, Skepparegatan, del av Kungsgatan, del av Engelbrektsgatan, Åbergsgatan-Trollsländevägen.

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 centrumområde som en växande stad behöver.

Mot 2050 är halvcirkeln kompletterad med ytterligare en gata i söder. En ny bro med tillhörande gator skapar en ny länk som binder samman. Den nya länken kan avlasta centrum, en ring skapas. En ring som kan fördela trafikflöden till, från och igenom centrum vilket öppnar upp för stadsutveckling inom ringen.



Gata på söder möjliggör stadsutveckling

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 för att koppla stadskärnan närmre slottet och Söder.

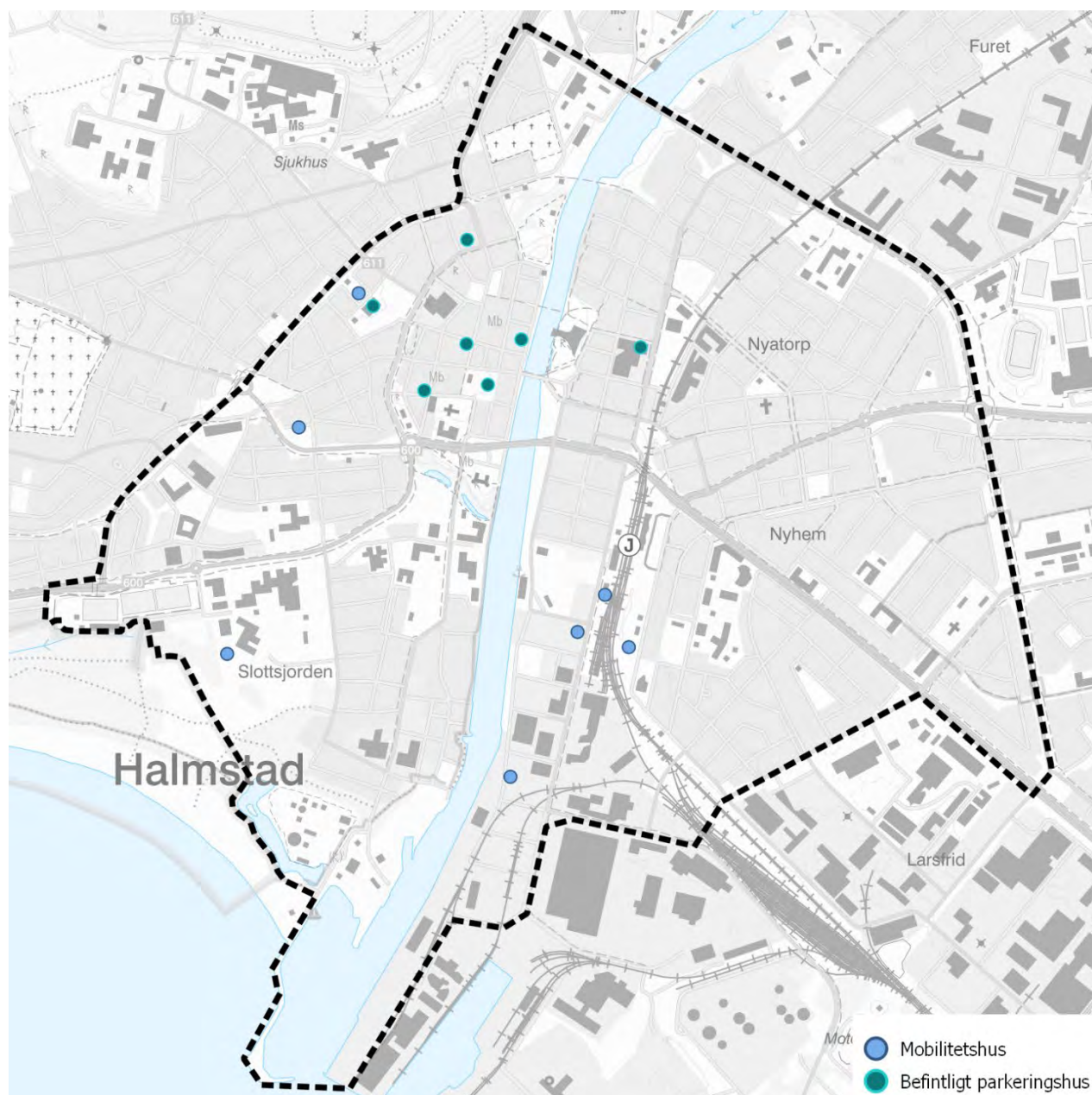
Vägreservatet löper genom områden med höga naturvärden och dockar an mot uppskattade vistelse- och boendemiljöer. Dessutom kommer området att påverkas av höjda havsvattennivåer till följd av kommande klimatförändringar. Sammantaget ställer detta höga krav på nästa planeringsskeden.

Underlagsmaterial/ läs mer

Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050, KF 2021-10-28

Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050, KS 2022-04-05

Tillgänglighet och parkering



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 helhetsyn 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.



Fotograf Patrik Leonardsson

Planeringsinriktningar

- Arbeta med parkering som ett verktyg att styra trafikflöden och resvanor. Planera flexibelt och med perspektivet att parkeringsbehovet kan förändras. Allmänt behov av parkering är styrande men samutnyttjande är ledord.
- Parkeringsmöjligheter för olika syften ska erbjudas. Parkering av cykel sker närmst målpunkt.
- Behovet av säker cykelparkering beaktas vid planering och i genomförandeprojekt. Infartsparkeringar planeras utifrån en helhet, integrerat med övriga trafikslag.
- Söktrafik ska undvikas och större bilparkeringar placeras strategiskt utifrån en helhet med attraktiva gångstråk mot målpunkt.
- Markparkering tas bort när det är motiverat av annan markanvändning.
- I syfte att anpassa staden och göra den mer attraktiv för gående och cyklister ska antalet gatuparkeringar för bil minska. Testprojekt ska uppmuntras i syfte att undersöka var lösningen kan bli permanent.
- Beredskap och yta ska finnas för nya typer av fordon, resetjänster och samarbeten.
- Tillgänglighet till laddstationer behöver säkerställas i centrum när fordonsparken ställer om till el även om tillhandahållande av el för laddning av fordon är inte en kommunal tjänst.
- Busshållplatser planeras utifrån ett hela-resan perspektiv. Busshållplatserna utvecklas till trygga och attraktiva mötesplatser.

Parkera bilen och se fram emot en attraktiv promenad

I stadens mest centrala delar ges plats för bilparkering nära besöksmålet längs gatan, för snabba leveranser och besök, för tillgänglighet till bostäder och för personer med funktionsvariationer och nedsatt rörelseförmåga.

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

I den större staden, där konkurrensen om utrymme är hård, är stora markparkeringar inte längre ett alternativ i centrala lägen. Successivt prioriteras marken för annan användning och parkering sker i parkerings- och mobilitetshus.

Mobilitetshus som möter framtiden

Större parkeringar för bil placeras i anslutning till centrums entréer och planeras för samutnyttjande av såväl bostäder som service i centrum. Mobilitetshus i stället för traditionella parkeringshus föreslås. Tanken kring mobilitetshus bygger på delningsekonomi. I stället för att parkera en egenägd bil i ett parkeringshus erbjuder ett mobilitetshus möjligheter att låna och/eller hyra fordon som möter behovet av mobilitet.

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.

Attraktiva och trygga 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 som trygg, attraktiv och kort. Planering utgår från ett hela-resan- perspektiv.

Nedan platser har identifierats som extra viktiga hållplatser för 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. Röd hållplats markerar större hållplatser längs planerat stadsbusstråk. Gula markerar övriga större och viktiga hållplatser.



Parkera cykeln säkert och med komfort

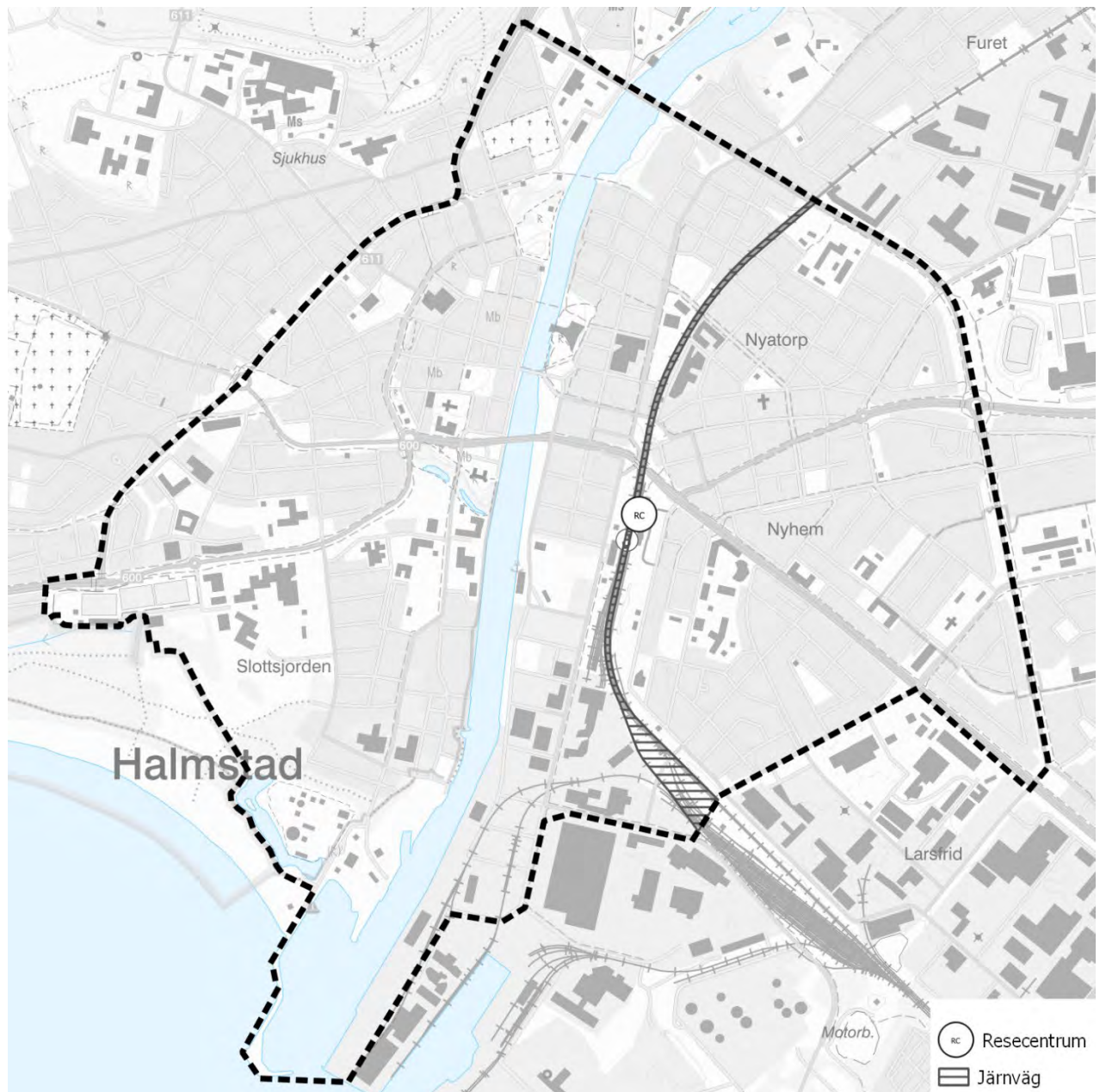
Utgångspunkten för cykelparkering är närhet. För att göra det riktigt attraktivt att cykla och fullt ut tillgängliggöra centrum för cykel är nära cykelparkering avgörande. Cykelparkering tar plats, och yta behöver avsättas i våra offentliga rum i stadskärnan. Cykelparkering är en viktig fråga att bevaka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

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

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.

Resecentrum och stationsstaden



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

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.



Fotograf Anders Andersson

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.
- Bryt 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. Bottenvåningarna 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 regional nod i Halland. Detta gäller både bebyggelse, offentliga platser och grönstruktur samt konstnärlig gestaltning.
- Resecentrumbyggnaden ska ge området en identitet och genom en välgjord och spännande arkitektur bli ett nytt landmärke i staden.

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. Området är för många det första mötet med staden och behöver göras tryggt och attraktivt

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 stadskärna 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 överbyggande 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 sydost. 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 ekosystemtjänster.

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.

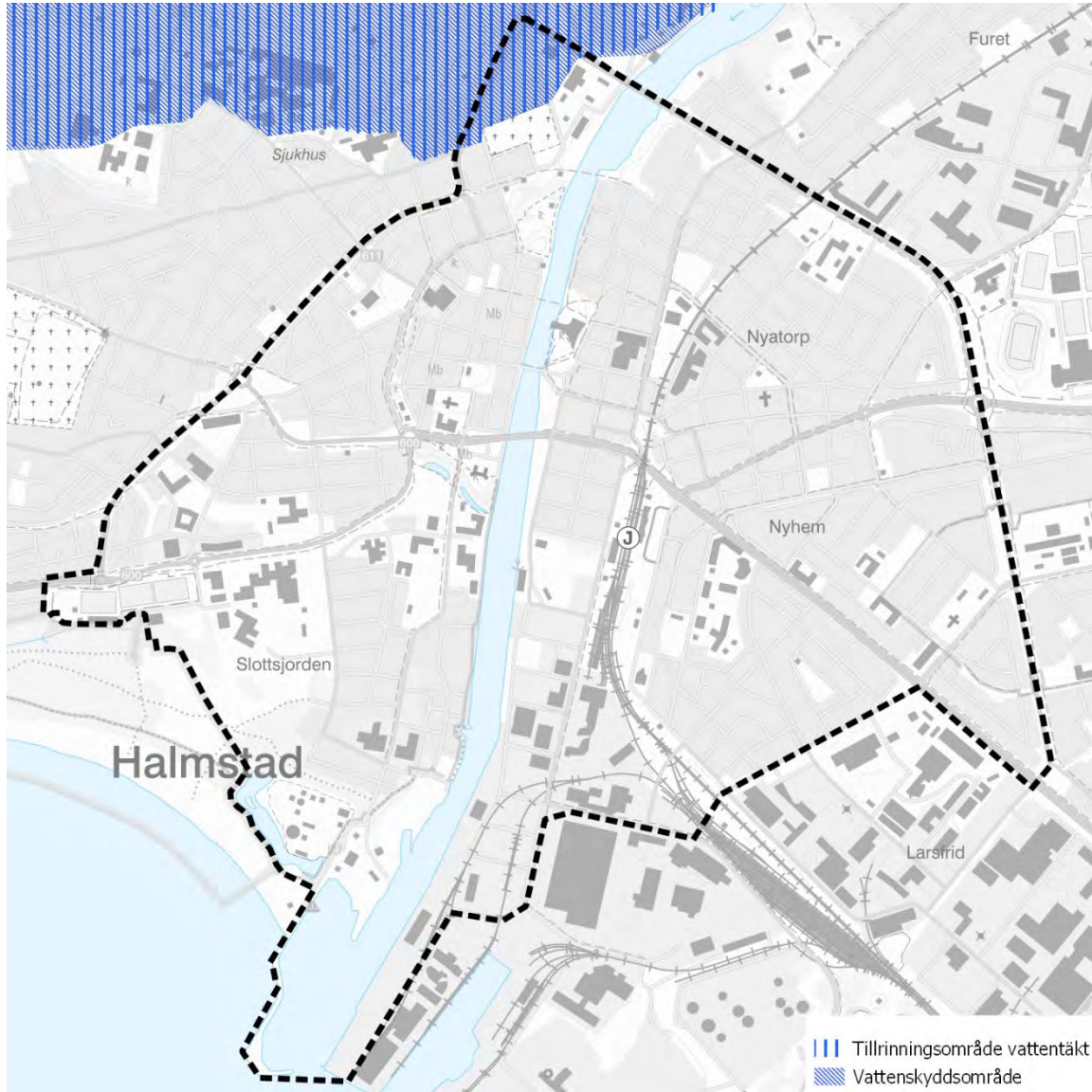
Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i direkt anslutning till stationen. Detta förstärker knutpunktens betydelse och gör att man kan nyttja servicen på väg till och från stationen.

Underlagsmaterial/läs mer

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

Tekniska system för en hållbar stad

Hållbar vattenförsörjning



För att stadens centrum ska kunna utvecklas behövs väl fungerande system för spill- och dricksvatten samt dagvatten. Det förändrade klimatet ställer nya krav på de tekniska systemen samtidigt som ambitionen att förtäta befintlig bebyggelsestruktur kräver nytänkande och innovation.

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 vattentäktens tillrinningsområde.

För människan som bor i framtidens stad finns väl fungerande, pålitliga och resurssnåla system för dricks- och spillvatten, energiförsörjning och avfallshantering. I staden finns de bästa förutsättningarna för att främja delningsekonomi eftersom här bor många människor och avstånden är korta.



Fotograf Anders Andersson

Planeringsinriktningar

- Vattenförsörjningen ska säkerställas långsiktigt, hela kedjan från resurs till användare. Vattensmarta lösningar för att undvika onödig förbrukning av dricksvatten ska premieras.
- Utformningen av bebyggelse och infrastruktur ska verka för en vattensmart försörjning och användning.
- 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. Riktlinjer för vattenskyddsområden beskrivs i Översiktsplan.
- Bebyggelse, verksamheter, infrastruktur eller andra åtgärder ska inte komma till inom vattenskyddsområden 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.
- Utökning eller inrättande av kommunala verksamhetsområden för spillvatten prioriteras i områden där miljö och hälsa riskerar att äventyras.
- Cirkulära flöden och uppströmsarbete, såsom åtgärder som skapar kapacitet på befintligt system, ska premieras. Dagvatten är en lokal resurs där inte rent dricksvatten krävs.
- Ny exploatering ska ses i ett sammanhang. Dagvattnet får inte medföra negativa konsekvenser för fastigheter intill och i påverkansområdet.

- Tillräckligt med ytor ska avsättas för rinnvägar och ansamlingar som bildas vid kraftiga skyfallsregn. Dessa ytor kan med fördel vara multifunktionella.
- Arbetet med att lösa befintliga dagvattenproblem prioriteras inom de utbyggnadsområden som pekas ut i översiktsplanen.
- Återföring av dagvatten till grundvatten premieras framför avledning, men behöver ske på ett säkert sätt så att inte grundvattnet påverkas negativt.

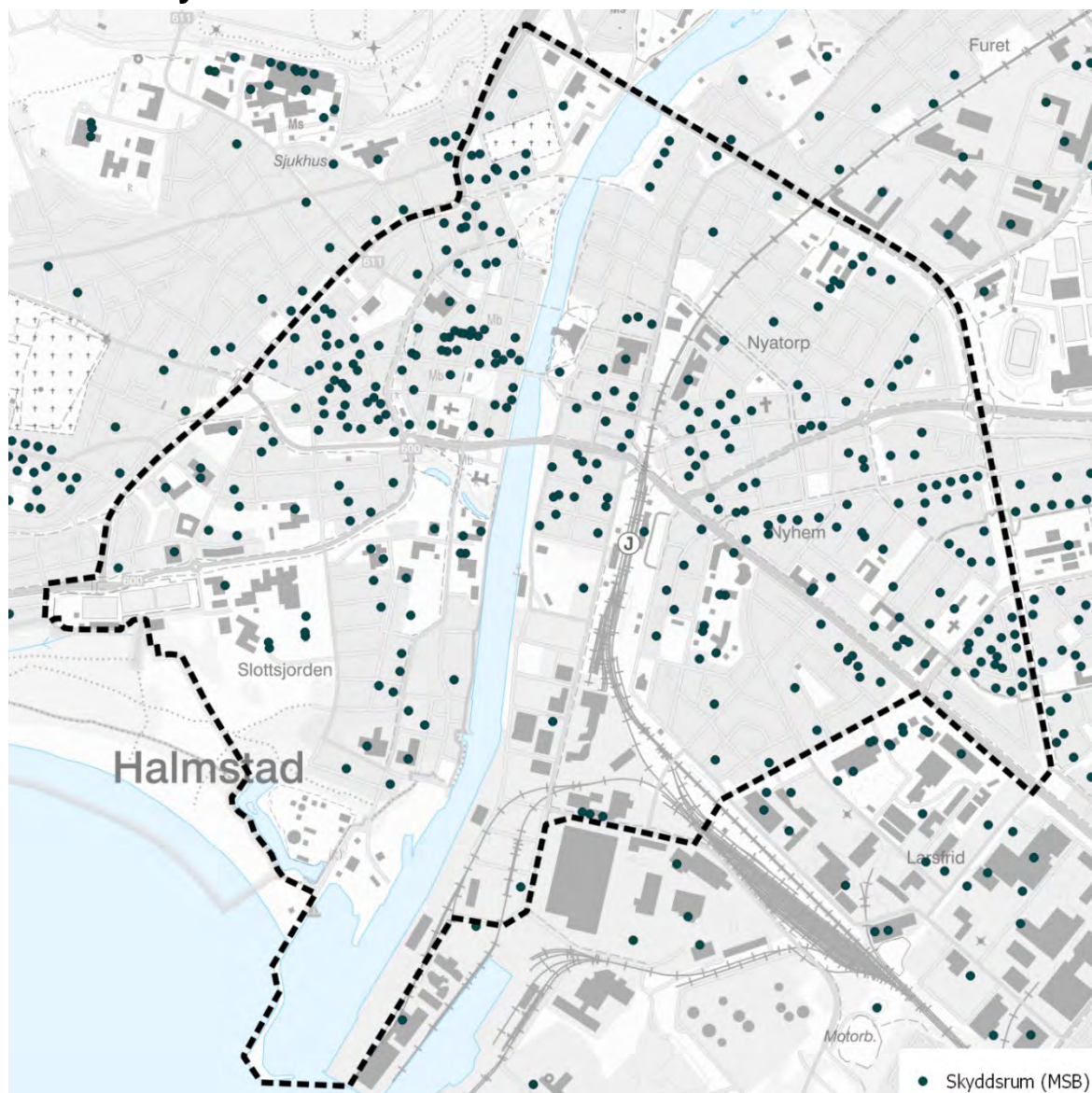
Hållbar vattenförsörjning

Hållbar dricksvattenförsörjning handlar om att ifrågasätta hur dricksvatten används och skyddas. Utgångspunkt är att använda detta livsmedel till just livsmedel och att andra behov uppfylls med annat vatten. Grundvattenresurserna ska skyddas för att säkra dricksvatten i ett flergenerationsperspektiv.

Spillvatten innehåller värdefulla resurser såsom näringsämnen och energi som ska utnyttjas varför spillvatten inte ska förorenas. Genom framgångsrikt arbete med detta öppnas möjligheter för att sluta strömmarna mot ett mer cirkulärt samhälle.

Dagvatten är en resurs som kan stödja den hållbara staden om det inte avleds så snabbt det går. Dagvatten kan bidra med många positiva effekter för till exempel mikroklimat, vattenbesparing, försköning och rekreation.

Robusta system och cirkulära flöden



De tekniska systemen i framtidens stad ska främja miljömässig hållbarhet. Genom att förvalta väl, främja återbruk och att aktivt välja byggmaterial med låg klimatpåverkan skapas minsta möjliga klimatpåverkan.

Framtidens stad upplevs som samordnad av människorna som bor och verkar i staden. Det förändrade klimatet ställer nya krav på de tekniska systemen samtidigt som ambitionen att förtäta befintlig bebyggelsestruktur kräver nytänkande och innovation.

För människan som bor i framtidens stad finns välfungerande, pålitliga och resurssnåla system för dricks- och spillvatten, energiförsörjning och avfallsantering. I staden finns de bästa förutsättningarna för att främja delningsekonomi eftersom här bor många människor och avstånden är korta.

Framtidens stad använder smart informationsteknik och infrastruktur för att digitalisera och tillgängliggöra tjänster till människorna i staden. Digitalisering av sambället sker i allt snabbare takt vilket skapar ett behov av en robust och redundant digital infrastruktur. Sömlösa övergångar mellan fast och trådlöst bredband främjar flexibilitet för invånare och företag.

Planeringsinriktningar

- Främja ett energisystem där rätt energiresurs används till rätt behov.
- Skapa förutsättningar för resurseffektiv energianvändning och klimatsmarta energisystem.
- Skapa utrymme i den fysiska miljön för framtida teknik.
- Samordning av teknisk infrastruktur för teknisk försörjning av olika områden.
- Skapa förutsättningar för platser för delandepooler av verktyg, cyklar och andra materiella ting.
- Avfallshanteringen ska utformas yteffektivt och trafiksäkert. Sopsugssystem är att föredra. Utveckla robust och redundanta digital infrastruktur
- Vid detaljplanering och bygglovgivning ska hänsyn tas till om skyddsrum berörs av exploatering. Skyddsrum bör ersättas vid rivning och ombyggnation där de mister sin funktion.

Smart energianvändning och hållbar energiproduktion

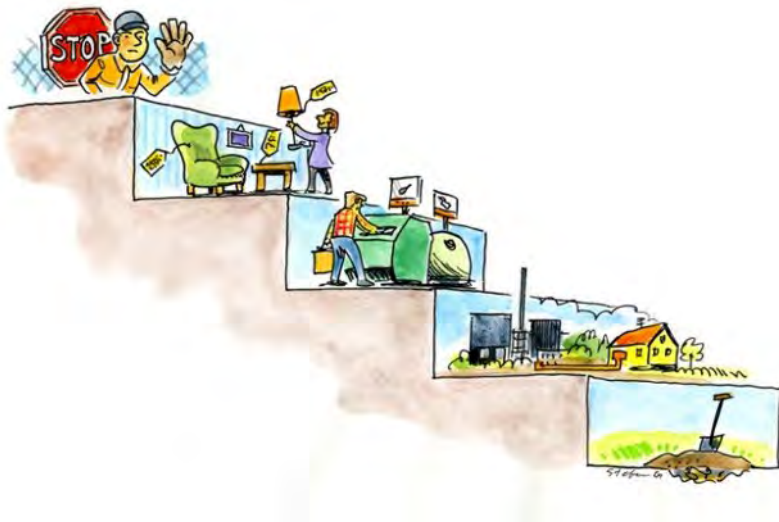
Energi- och klimatfrågan är en av de största utmaningarna som världen och Halmstad står inför. Utvecklingen mot en ökad elektrifiering och digitalisering går fort och ökar efterfrågan på energi. Fungerande elförsörjning är nyckeln till många samhällsfunktioner såsom vatten och avlopp, uppvärmning, belysning, teknik och automatik och laddning av fordon.

Störningar i elförsörjningen medför mycket stor påverkan på medborgarna, näringslivet och kommunala verksamheter. Det är viktigt att elnäten är rustade för det ökade behov av el som följer av ett mer elektrifierat och digitaliserat samhälle.

Fjärrvärme och fjärrkyla har egna distributionsnät och belastar inte elnätet när effektuttaget är stort. Liksom uppvärmning är nedkylning av fastigheter energikrävande. Behovet av kyla förväntas öka med ett varmare klimat. Både fjärrvärme och fjärrkyla finns att tillgå i centrum. Lokalproducerad el kan också avlasta och bidra till en stabilare och mer hållbar elförsörjning.

Främja återbruk och delande

Det behöver skapas förutsättningar för ökat återbruk och mer delandekonomi för att nå högre upp i avfallstrappan och minska klimatpåverkan.



I staden finns de bästa förutsättningarna för att främja delningsekonomi. Här bor många människor och avstånden är relativt korta. Planeringen behöver tänka platser och uppmuntra forum som främjar delandepooler av verktyg, cyklar och andra materiella ting.

Störst miljöpåverkan sker vid nybyggnation. Befintlig bebyggelse är en resurs som ska förvaltas väl. Vid nybyggnation ska återbruk vara det första alternativet. Byggnadsmaterial ska gå att återanvända vid framtida rivning.

Hållbar avfallshantering

Platser utan skräp är attraktiva! Avfall uppstår så fort människor vistas på en plats. När staden växer och befintliga bostadsområden förtätas är det viktigt att avfallshanteringen är yteffektiv och trafiksäker. Ju närmre fastigheten avfallslämning sker desto bättre är vanligtvis sorteringen, vilket bidrar till minskad negativ klimatpåverkan.

Målet är att kliva uppåt i avfallstrappan. Avfallshanteringen ska inkluderas i ett tidigt skede i planeringen och behöver ses i ett större sammanhang än enskilda detaljplaner. Med ett mer övergripande perspektiv skapas möjligheter till andra lösningar än traditionella avfallskärl, exempelvis sopsugssystem. Med sopsugssystem kan marken nyttjas mer effektivt och behovet av tung trafik inne i bostadsområdena minska.

Digital infrastruktur

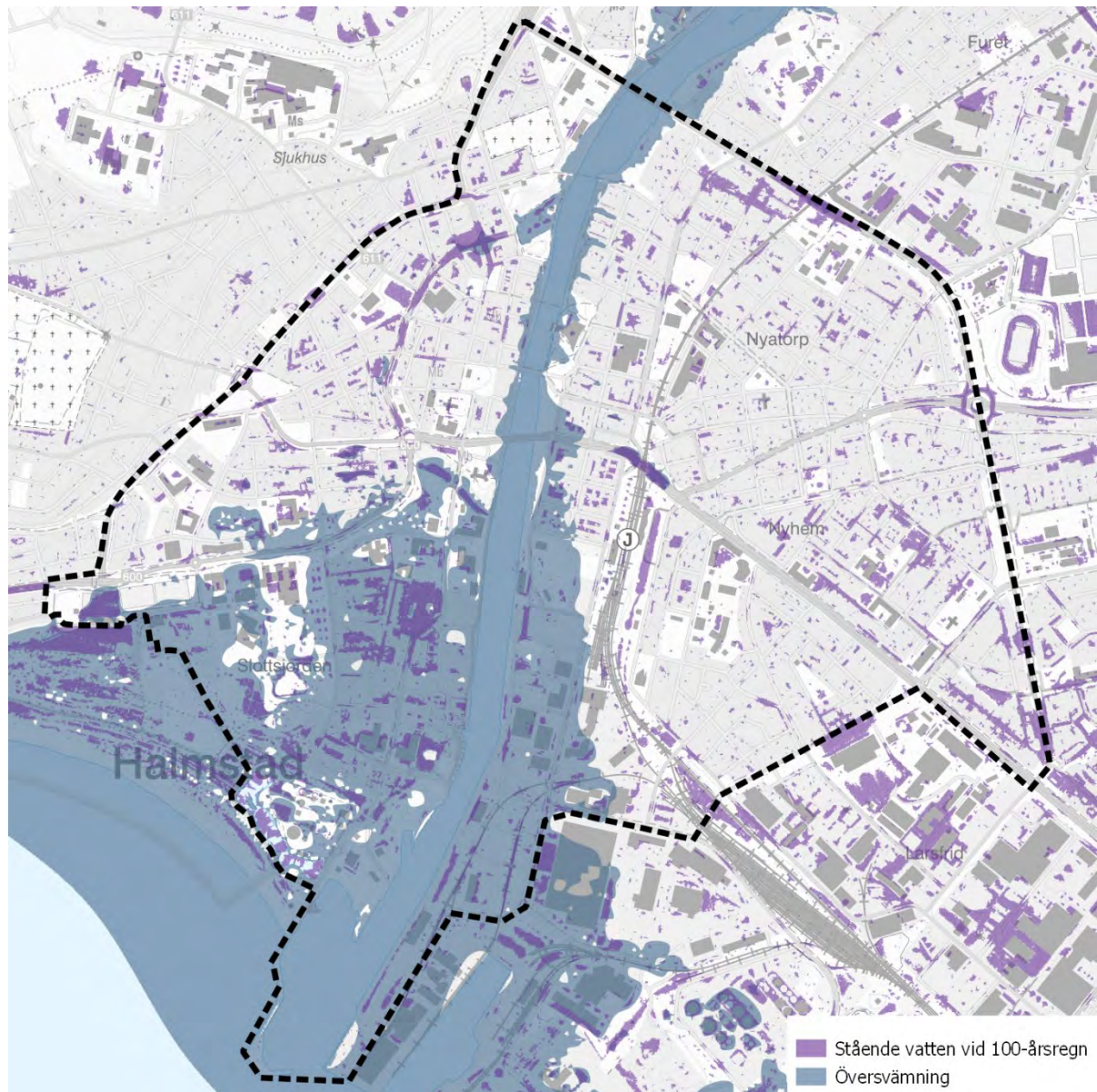
Framtidens digitala krav förutsätter en robust och säker bredbandsinfrastruktur. Digital infrastruktur är en grundförutsättning för både befintlig, förtätad och ny bebyggelse. Luftburna anslutningar är en naturlig del av bredbandsinfrastrukturen och tätt sittande master en del av stadsbebyggelsen.

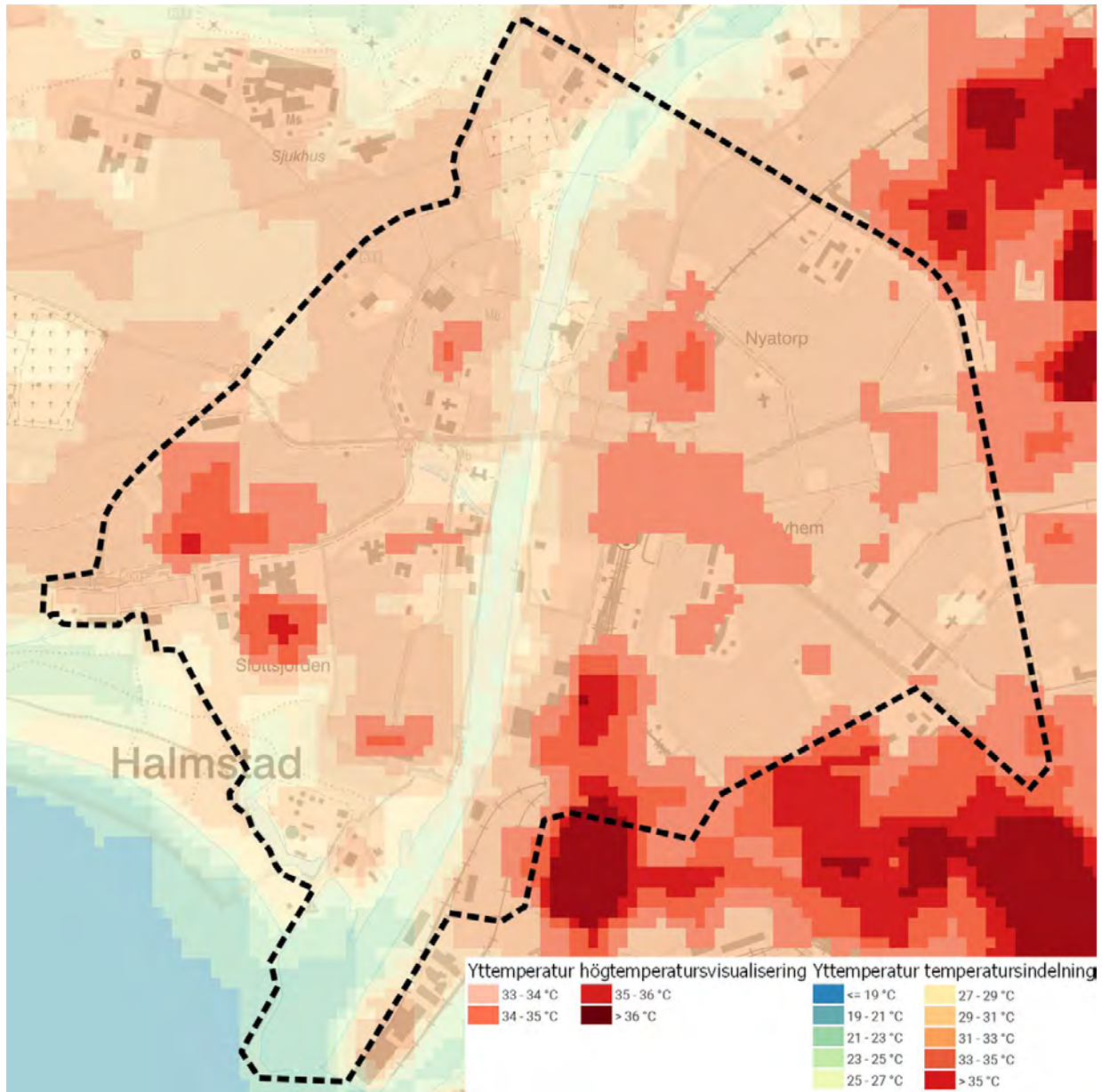
Beredskap

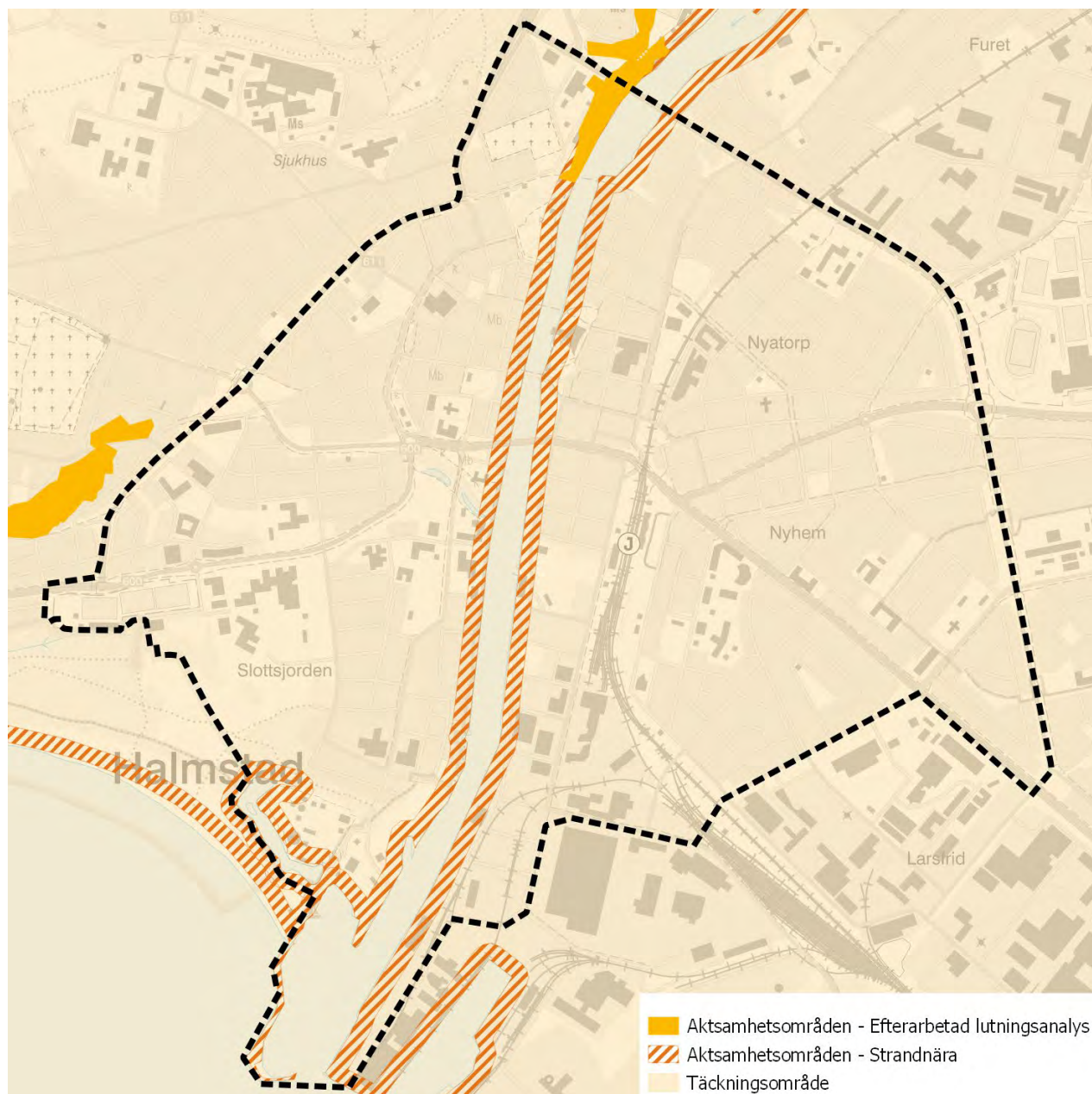
Vid planering och planering och bygglovgivning ska hänsyn tas till skyddsrum. Skyddsrum behöver ersättas vid rivning och ombyggnation.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

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 och böga temperaturer. Ny kunskap tillkommer regelbundet, något som tas hänsyn till i planeringen. 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 kulturbeskyddad 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 kapitel Klimatanpassning.



Fotograf Maria Gellert

Översvämning

Halmstad identifieras som en ort och inom ett geografiskt område med stor risk för översvämning. Redan idag har delar av Söder, Tullkammarkajen och stadskärnan närmast Nissan översvämmats. Framöver riskerar en stor del av centrum att översvämmas på grund av extremnivåer i havet till följd av havsnivåhöjningen, höga flöden i Nissan och kraftiga skyfall. Med skyfall avses ett kraftigt regn som varar i 60 minuter. Med ett förändrat klimat förväntas extremväder återkomma oftare.

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. Det är viktigt att arbetet med att nå utsläppsmålen fortsätter så att klimatförändringarna och dess påverkan kan begränsas.

Det är inte rimligt och möjligt att bygga ut ledningssystem för att hantera översvämning. Avrinningen och omhändertagandet av vatten vid kraftiga regn behöver ske på markytan, på allmän platsmark.

Det är viktigt att grönytor avsätts när förtätning sker eller när nya områden byggs ut. Vissa områden är mer komplexa än andra och större områden behöver avsättas för ändamålet. Grönytor behöver vara multifunktionella så att hantering av skyfallsregn kan ske på ytor som samtidigt tillför andra värden såsom rekreation och biologisk mångfald.

I arbetet med nya detaljplaner tas översvämningsrisken i beaktande och hanteras utifrån planeringsinriktningarna, både i Framtidsplan 2050 och Fördjupad översiktsplan för centrum. För befintlig bebyggelse har fastighetsägaren ansvaret. Vilka ytor som pekas ut som översvämningsytor vid skyfall samt som skyfallsleder se kapitel Klimatanpassning.

Risker och kombinationsscenario

Översvämningar kan också inträffa till följd av en kombination av extremnivåer i havet eller höga flöden i Nissan eller skyfall och höga flöden i Nissan. Det finns även andra kombinationsrisker, exempelvis torka och skyfall samt höga vindstyrkor och höga havsvattennivåer. Dessa risker beaktas när staden byggs ut.

Länsstyrelsen Halland har på grund av översvämningens risk tagit fram en Riskhanteringsplan i enlighet med EU:s översvämningdirektiv. Detta är första gången en riskhanteringsplan tas fram för Halmstad och har därför inriktats på kunskaphöjande åtgärder. Den fördjupade översiktsplanen för centrum går mer på djupet och avser att använda underlagen som tas fram i arbetet med riskhanteringsplanen i planeringsskedet. Förhoppningen är att i nästa cykel ska den fördjupade översiktsplanen och riskhanteringsplanen kunna få mer betydelse för varandra.

Ras, skred och erosion

Det föreligger risk för skred längs med Nissan i planområdet enligt utredningen ”Förutsättningar för skred i finkornig jordart”, se kartlager.

Längs med hela strandlinjen finns idag hårdgjorda ytor. Dessa ses över regelbundet av Halmstads kommun för att kunna åtgärda eventuella sårbarheter. Även i klimatsäkringsprojektet längs med Nissan kommer det göras geotekniska undersökningar och förstärkningsarbeten kommer att utföras där så kräver.

Höjda temperaturer

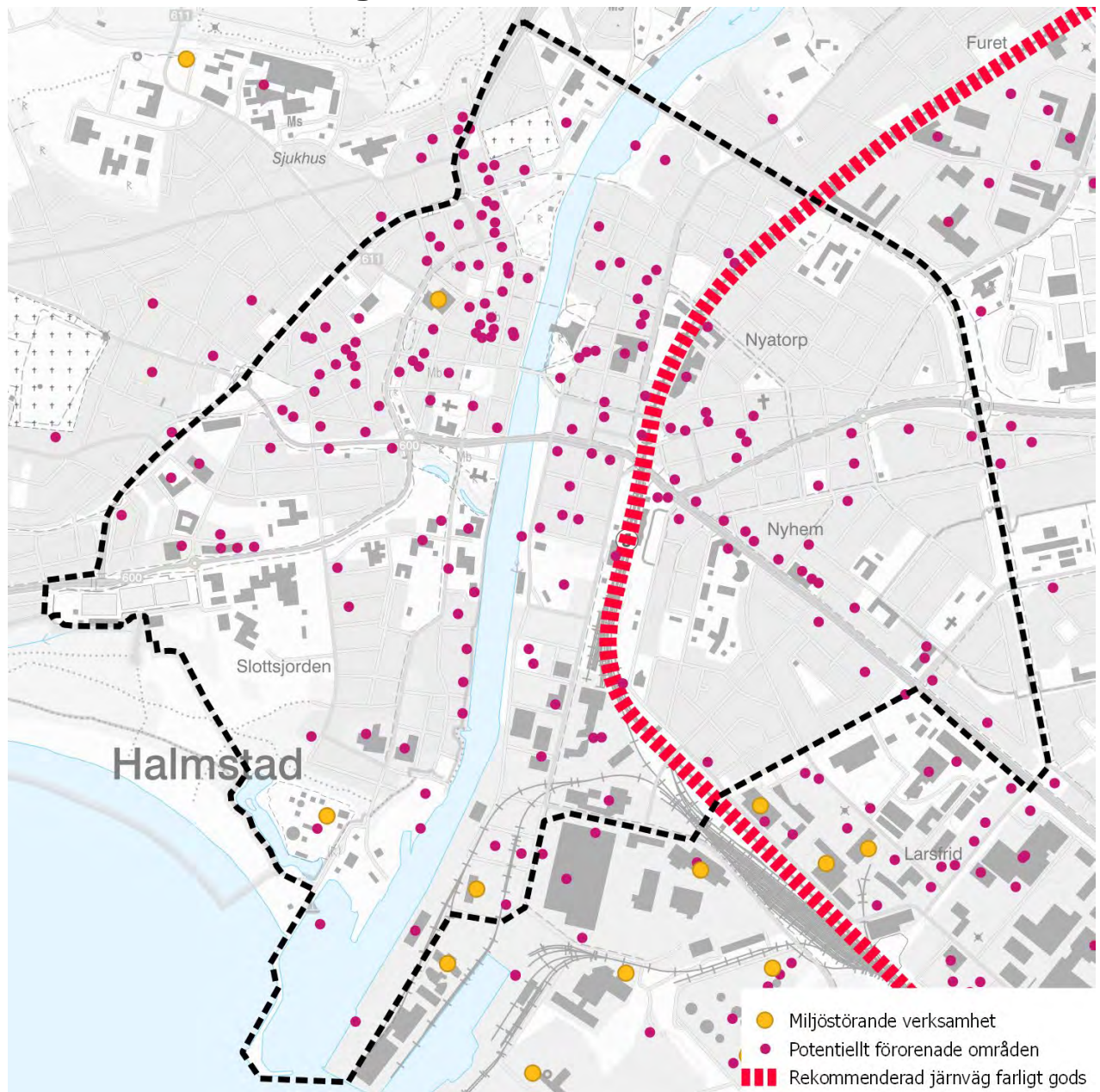
En annan aspekt av klimatförändringarna är höjda temperaturer. Särskilt invånarna i centrala staden riskerar att utsättas för detta eftersom temperaturen blir högre i hårdgjorda miljöer. En värmekartläggning är genomförd som visar flera riskområden i centrumområdet. Kartlagret visar en satellitbild av yttemperatur tagen 28 juni 2018.

Grönska i stadsmiljö fungerar som värmedämpare och är viktigt även av detta skäl. Det handlar om att planera för ett grönt nätverk i staden: Lummiga parker, utrymme för träd och grönska i gaturummet och att planera för mångfunktionella gröna miljöer i den byggda miljön såsom skolgårdar, lekplatser, parkeringar mm. Hur centrums grönstruktur planeras, se kapitel grönstruktur.

Underlagsmaterial/läs mer

Klimatanpassningsplan, 2021

Risker och störningar



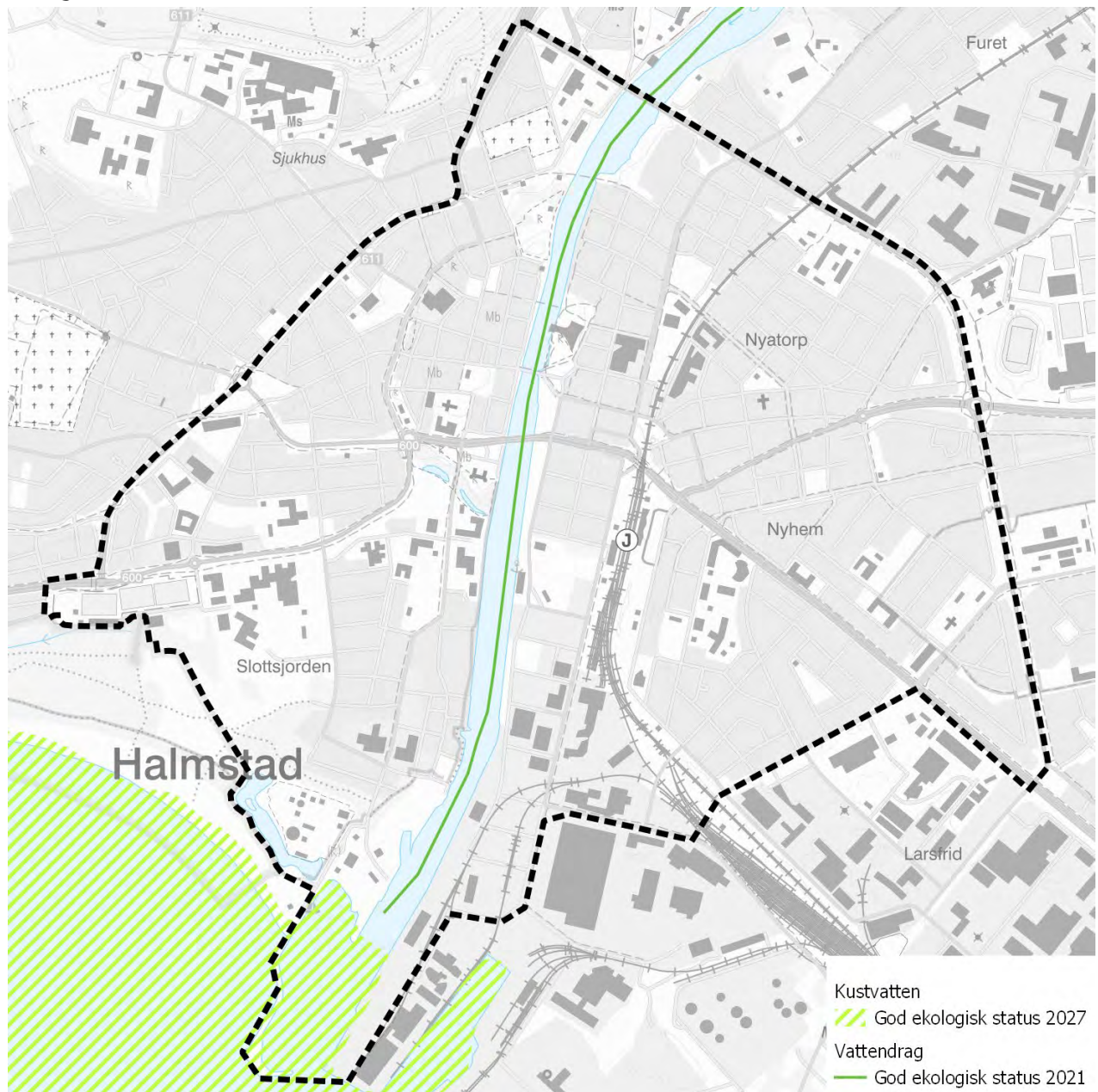
Centrumutvecklingsplanen syftar till att minimera risker och medverka till en god livsmiljö för alla boende, verksamma och besökare. Områden med miljöproblematik ska särskilt beaktas i utvecklingen av centrum. Detta gäller exempelvis föroreningar, farligt gods, bullerstörningar, verksamheter som kräver skydds-zoner 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 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, skolor, förskolor och vårdlokaler, dels bör dessa verksamheter inte lokaliseras för nära verksamheter med miljöpåverkan. Hur stora skyddsavstånd bör vara är beroende av vilken sorts verksamhet det rör sig om. Därför måste en utredning och bedömning göras ifrån fall till fall.
- Vid planering av ny bebyggelse tas hänsyn till rekommenderade skyddsavstånd för farligt gods alternativt vidtas erforderliga skyddsåtgärder. Om rekommenderade skyddsavstånd inte kan hållas ska särskild riskanalys tas fram. I centrum bör en avvägning mellan effektiv markanvändning och vikten av samhällsnytta med centralt läge i förhållande till riskfrågor göras.

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 överskridas eller underskridas. De flesta av miljö kvalitetsnormerna baseras på krav i olika direktiv inom EU. Det finns i dag normer för vattenförekomster, utomhusluft och omgivningsbuller.

Planeringsinriktningar

- Förbättra vattenkvaliteten i recipienten genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Vattenkvaliteten i recipienten får inte försämrats.
- Åtgärder som inte ryms inom planområdet kan genomföras på annan plats inom samma avrinningsområde.

- Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och biologisk mångfald bör eftersträvas.
- Kommunstyrelsens riktlinjer för hållbar dagvattenhantering och rutiner för hållbar dagvattenhantering gäller för ombyggnation eller förtätning i staden.
- Skapa möjligheter och prioritera de hållbara färdätten, gång, cykel och kollektivtrafik och därmed minskat bilberoende så att miljö kvalitetsnormerna för luft även fortsatt inte överskrids och att påverkan från omgivningsbuller begränsas.
- Omfördela och sprida trafik på fler länkar och på så sätt minska påverkan på luftkvaliteten i stadens mest kritiska punkt; Laholmsvägen/Viktoriagatan.
- Sträva efter bästa möjliga boendemiljö även ur ljudsynpunkt och vidta åtgärder för att skydda bostäder, verksamheter och grönområden från buller.

Vattenförekomster

I fysisk planering är utgångspunkten att vattenkvaliteten ska förbättras genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och samtidigt bidrar till biologisk mångfald bör alltid eftersträvas.

Utomhusluft

I dagsläget utförs luftkvalitetsmätningar avseende kvävedioxid och partiklar. Platsen för mätstationen anses vara den mest utsatta sett till halterna av kvävedioxid och partiklar (PM10) inom Halmstad. Anledningen är att Viktoriagatan är en av de mest trafikerade vägsträckorna och att köbildning sker regelmässigt vardagar under rusningstid. Gaturummet består dessutom av höga hus, vilket ger dålig ventilation. En modellering av kvävedioxid och partiklar i Halmstad, utförd 2016 med SIMAIR av SMHI på uppdrag av kommunen, stödjer antagandet att luftkvaliteten är sämst på Viktoriagatan. Utsläppen av kvävedioxid följer en svagt nedåtgående trend. Trenden rör sig ner mot miljö kvalitetsmålet och ligger därmed ganska långt under miljö kvalitetsnormen. Avseende partiklar har värdena; årsmedelvärden och dygnsmedelvärden, legat stabilt i nivå eller strax över miljö kvalitetsmålet och långt under miljö kvalitetsnormen. Trend är, och antas fortsatt öka, att antalet nyregistrerade diesel- och bensinbilar minskar samtidigt som laddbara bilar ökar. Den trenden innebär förbättringar av luftkvaliteten.

Genom att skapa möjligheter för de hållbara färdätten, gång, cykel och kollektivtrafik att öka medverkar planen till ett minskat bilberoende och att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet även fortsatt inte överskrids. Planen bidrar också till att målet uppfylls genom att omfördela och sprida trafiken på fler länkar. På så sätt minskar luftpåverkan i stadens mest kritiska punkt Laholmsvägen/Viktoriagatan.

Omgivningsbuller

I planeringen strävas efter bästa möjliga boendemiljö för invånarna även sett ur ljudsynpunkt. För att förtäta och utveckla centrum behövs åtgärder som skyddar bostäder och verksamheter såsom skolmiljöer från buller. Genom att skapa möjligheter och prioritera hållbara transporter kommer bullerpåverkan från omgivningen att minska

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.

Underlagsmaterial/läs mer

- Bullerkartläggning, Halmstad, 2016
- Kommunstyrelsens Riktlinjer för hållbar dagvattenhantering
- Rutiner för hållbar dagvattenhantering

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 de statliga myndigheternas uppfattning angående utpekade riksintresseområden. Kommunen har i översiktsplaneringen tagit hänsyn till riksintressena och kommer att tillgodose och bevaka riksintressena i samband med detaljplanering, bygglovsgivning och förhandsbesked samt vid annan tillståndsprövning.

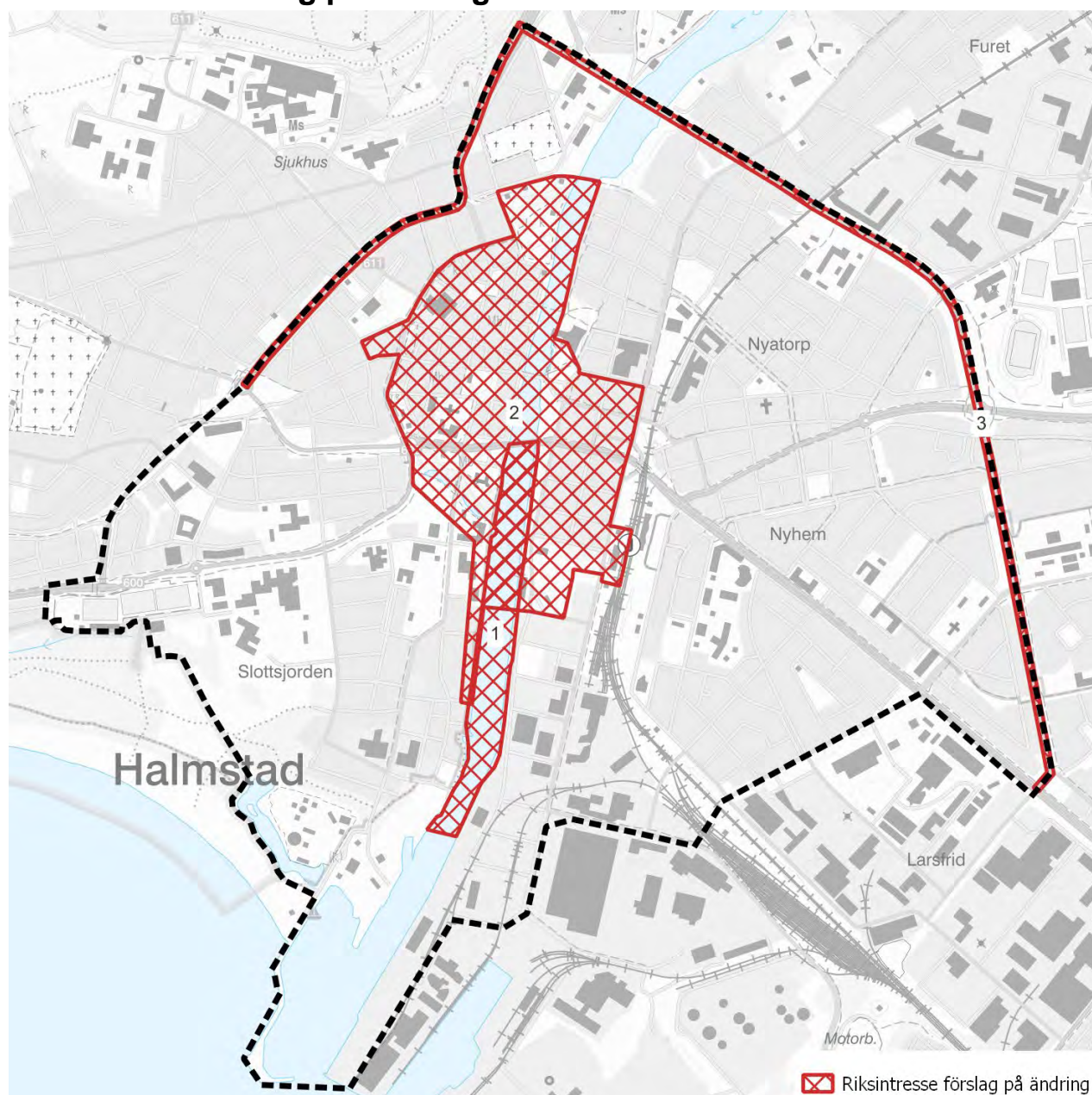
Som en följd av Kulturmiljö Hallands genomgång av riksintresse för kulturmiljövården 2019 i samband med framtagande av ett kulturmiljöprogram för staden, föreslår kommunen ny avgränsning för riksintresseområde Halmstad innerstad och Östra förstaden (KN 35). Förslag till ny avgränsning följer Kulturmiljö Hallands förslag. Förslag till ny avgränsning har även framförts i samråds- och granskningsförslag till den kommunomfattande översiktsplanen.

Kommunen föreslår en ny avgränsning av riksintresse för kulturmiljövården Halmstad innerstad och Östra förstaden (KN 35). Kommunens 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.

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 den kommunomfattande översiktsplanen.

Riksintresse för Friluftsliv längs Nissan kommer i och med planförslaget att stärkas. Sammanhängande stråk längs kajerna pekas ut liksom lägen för nya broar. Planen beskriver satsningar på grönstruktur, kultur, båtliv mm. Åtgärderna kommer sammantaget att förbättra tillgängligheten till Nissan både längs och tvärs vattendraget och göra att man sömlöst kan röra sig längs hela Nissan ner till Västra stranden och småbåtshamnen respektive Hamnen.

Riksintresse förslag på ändring



UNDERLAG

Planen baseras på kommunens antagna strategiska planer och riktlinjer:

- Framtidsplan 2050, kommunomfattande översiktsplan, KF 2022-03-30, laga kraft 2022-08-12
- Plan för energi och klimat, KF 2021-06-15
- Plan för klimatanpassning del 1: nulägesanalys, oktober 2020
- Plan för klimatanpassning del 2: inriktningar, KF 2021-10-28
- Plan för klimatanpassning del 3: strategier och inriktningar, KF 2021-11-23
- Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050, KF 2021-10-28
- Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050, KS 2022-04-05
- Plan för vatten och VA: målsättningar KF 2021-04-29
- Plan för vatten och VA: åtgärder KS 2021-06-01
- Renhållningsordning för Halmstads kommun 2019 Del 1 – Avfallsplan med mål och åtgärder, KF 2018-12-19
- Kommunstyrelsens riktlinjer för hållbar dagvattenhantering, KS 2022-08-30
- Rutiner för hållbar dagvattenhantering, KS 2022-08-30
- Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, KS 2021-08-31

Länkar till dessa planer finns här men även på relevanta platser i planen. Till grund för planen ligger även nedan listade utredningar och underlag. Dessa finns tillgängliga att ta del av. Kontakta Halmstad Direkt: 035-13 70 00.

- Bullerkartläggning, Halmstad, 2016
- Förstudie: Stadsparken Norre Katts park – Bastionen – Norre Port, White, 2020-12-14
- Halmstad – Kulturmiljö av riksintresse, fördjupat kunskapsunderlag, Olga Schlyter Kulturmiljökonsult, 2023-03-10
- Hydrologisk påverkan på Aleskogen – PM Geoteknik, Awer, 2023-02-10
- Kollektivtrafikutredning Halmstad, 2021-09-03, SWECO
- Kontorsmarknadsanalys Halmstad, SVEFA, 2021-06-04
- Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, Kulturmiljö Halland, 2020
- Kulturstråk Nissan, Halmstad kommun, 2017-01-10
- Lukt, buller och smittspridning - Investeringskostnader och kompletterande spridningsberäkningar avseende lukt, Sweco, 2017-12-04
- Nuläge och analys centrum, Underlag till Centrumutvecklingsplan 2050, Halmstads kommun, januari 2020
- Risk och sårbarhet, Tullkammarkajen, Tyréns, 2015-04-23
- Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/Sture – Linehed/Larsfrid, Halmstad kommun/SWECO, 2022-03-04
- Värmekartering Halmstad, Norconsult, 2022-05-17
- Översvämningssäkring Halmstads centrum - Konsekvensutredning, kostnadsberäkning och tidplan för skydd av Halmstads centrum, SWECO, 2020-12-18

Externa kartskikt som har använts:

- Kartlager under ”Miljö kvalitetsnormer” hämtade 2023-01-13 från [GeodataKatalogen \(lansstyrelsen.se\)](https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/), <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>
- Kartlager under ”Risk och störningar” hämtade 2023-01-13 från GeodataKatalogen (lansstyrelsen.se), <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/> samt från Lastkajen 6.0 (trafikverket.se)
- Kartlager under ”Förutsättningar för skred i finkornig jordart” hämtade 2023-01-13 från Sveriges geologiska undersökning (SGU), <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/forutsattningar-for-skred-i-finkornig-jordart/>

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR CENTRUM

DEL 2 - OMRÅDESBESKRIVNINGAR

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

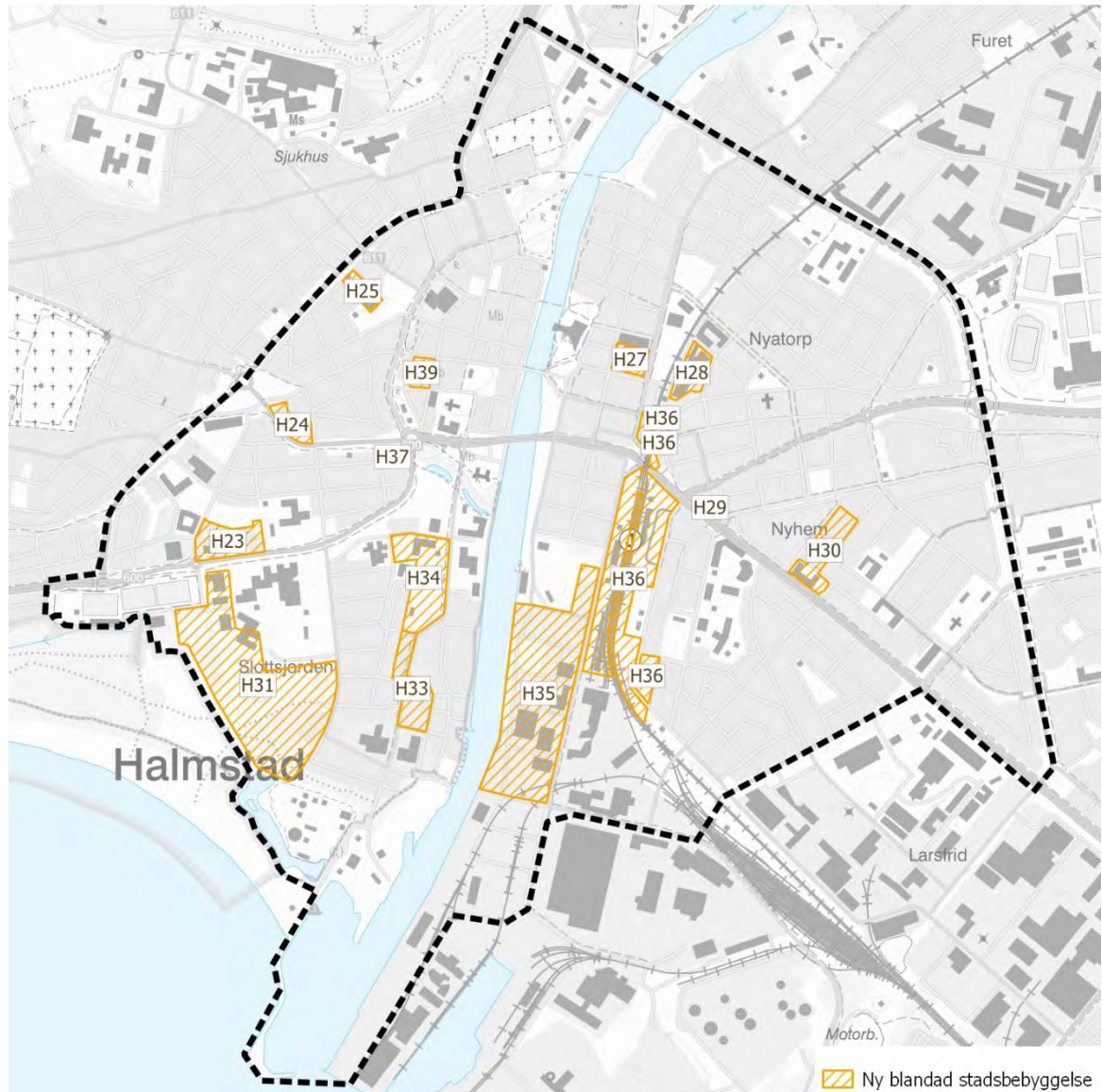
MARK- OCH VATTENANVÄNDNING	3
Stadsbebyggelse	3
Ny blandad stadsbebyggelse	3
Blandad stadsbebyggelse	18
Central stadsbebyggelse	28
Centrumnod	32
Förtätning med kontor och arbetsplatser	34
Shoppingloop	35
Utredningsområde	36
Verksamheter	40
Ny offentlig service	42
Offentlig service	45
Rekreation och mötesplatser	49
Identitetsskapande stråk	49
Ny mötesplats	52
Mötesplats	56
Gröna kopplingar	62
Ny grönyta	64
Grönyta	68
Klimatanpassningsytor hav	84
Klimatanpassningsytor skyfall	93
Inre gräns för mastade båtar	94
Entréer	95
Trafik och kopplingar	97
Förstärkt kollektivtrafikstråk	97
Förstärkt gång- och cykelstråk	99
Vägreservat	105
Ny bro	107
Ny underfart	113

Nya gaturum.....	117
Gaturum.....	122
Järnväg.....	123
Resecentrum.....	124
Nytt mobilitetshus.....	125
RISK OCH HÄNSYN.....	128
Natur- och kulturmiljövärden	128
Kulturmiljöprogram	128
Naturreservat.....	129
Klimatförändringar	130
Miljö kvalitetsnormer.....	135
Kustvatten	135
RIKSINTRESSEN	137
Kommunens förslag på ändring av riksintresse	137
Naturvård	139
Friluftsliv	141
Kulturmiljövård.....	143
Natura 2000	145
Totalförsvaret på land.....	147
Område av betydelse för försvaret.....	149
Påverkansområde civil flygplats	149
Påverkansområde för buller och annan risk.....	151
Påverkansområde väderradar.....	153
Kommunikationer.....	155
Hamn.....	155
Järnväg.....	156
Järnväg bangård	157
Järnväg station.....	157
Vägnät	158
Särskilda hushållningsbestämmelser.....	159
Högexploaterad kust	159
Rörligt friluftsliv.....	161

MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

Stadsbebyggelse

Ny blandad stadsbebyggelse



H23. Bohusgatan

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Som en fortsättning av omvandlingen av Flygaregatan västra sida, från glest och lågt med blandade verksamheter till ett område med övervägande delen bostäder, föreslås det för området längs Bohusgatan uppföras flerbostadshus i 3–5 våningar med markering av entrén till området i upp till 8 våningar. Bebyggelse med den högre höjdskalen placeras lämpligen ut mot Slottsjordsvägen, medan den lägre placeras mot intilliggande grönområde. Området bedöms inrymma cirka 240 bostäder samt en förskola. Lättare verksamheter föreslås, företrädesvis i bottenvåningarna närmast Flygaregatan.

Förutsättningar för utveckling

Området ligger med närhet till gata med höga trafikflöden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H24. Kvarteret Bärnstenen

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

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 180 bostäder.

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

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 ett strategiskt läge för en 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.

Området ligger med närhet till gata med höga trafikflöden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H25. Gunillaparken

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås en komplettering av flerbostadshus i upp till 5 våningar. Som en del i att öka tryggheten i området föreslås befintligt parkeringshus rivas och ersättas med ett nytt bostadshus kombinerat med en utökning av parken. Ett nytt parkeringshus föreslås vid fd. Norra station som ersätter befintligt parkeringshus och även ger en utökning av antalet parkeringsplatser i området. Området bedöms inrymma cirka 60 bostäder.

Området planeras med fokus på en ökad upplevd trygghet i mötet mellan Gunillaparken och den nya bebyggelsen.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

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

Gunillaparken ligger i nära anslutning till område av riksintresse för kulturmiljövården. Exploaterings påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövården.

H27. Kvarteret Junkern

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 6–8 våningar.

Området bedöms inrymma totalt cirka 240 bostäder. För att skapa en levande stadsmiljö ska lokaler för verksamheter finnas i bottenvåningar mot omgivande gator. Möjlighet att nyttja befintliga lokaler ska prövas för att skapa möjligheter för verksamheter av olika slag och med olika ekonomiska förutsättningar.

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 Enslövsvägen är en kapacitetshöjande åtgärd som är identifierad och denna kan komma att behövas för att möjliggöra denna exploatering.

Kvarteret ligger i nära anslutning till område av riksintresse för kulturmiljövården. Exploaterings påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Området ligger med närhet till gata med höga trafikflöden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H28. Kvarteret Katten

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom kvarteret föreslås en utveckling av befintliga verksamheter samt möjligheten att även komplettera med ny bebyggelse i form av bostäder i flerfamiljshus.

Området bedöms inrymma cirka 200 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.

Detaljplaneläggning pågår.

Förutsättningar för utveckling

Markanvändning, omfattning och höjder på bebyggelsen styrs bland annat av buller och riskbild från järnvägen. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från risk och trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

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

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H29. Kvarteret Kaninen

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

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

Området bedöms inrymma cirka 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 än bostäder eftersom det inte finns några gränsvärden för buller för kontor. Kontor är även lämpligt sett ur ett lägesperspektiv med närhet till kollektivtrafik vid kommande resecentrum.

Förutsättningar för utveckling

Området ligger med närhet till gata med höga trafikflöden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

En exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrökreation kan tillföras. Detta på grund av den idag låga 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 skäligen fri- och grönyta inom egna fastigheten.

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

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

Underlagsmaterial

Förstudie, Planutredning för fastighet Kaninen 10 inför planbesked 2021

H39 Kv. Grev Kristoffer

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

I kvarteret mellan Brogatan och Kyrkogatan finns möjlighet för komplettering av ytterligare bebyggelse. Ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till områdets karaktär och närliggande kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Bebyggelsen bör vara i 2–3 våningar, men kan vara högre mot Brogatan. Bebyggelsen uppförs som sluten kvartersbebyggelse med fasader i tomtgräns mot gatan. Variation, småskalighet och stadsmässighet skapas genom korta fasadlängder mot gatan och entréer mot gatan.

Vid en förtätning med bostäder bedöms området kunna inrymma totalt cirka 140 nya bostäder.

Förutsättningar för utveckling

Kvarteret ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Uttryck för riksintresset är bland annat stadskärnans rutnätsplan med sluten kvartersbebyggelse och den småskaliga bebyggelsekaraktären vid tex Kyrkogatan och Vallgatan. Exploaterings påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H30. Nyhems torg

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 4–8 våningar, med verksamheter i bottenvåningen. Området kring Nyhems centrum är utpekad som centrumnod. I närområdet finns 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 höjdskalen bör förhålla sig till den kringliggande lägre bebyggelsen.

Området bedöms inrymma maximalt 300 studentbostäder och 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 service i 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. Parkeringsyta längs Långgatan omvandlas till lokalpark. Att ersätta parkeringarna omhändertas i arbetet.

Förutsättningar för utveckling

En exploatering av ytterligare bostäder i stadsdelen förutsätter att nya allmänna gröna ytor för närrökreation kan tillföras. Detta på grund av den idag låga 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.

Området ligger med närhet till gata med höga trafikflöden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H31. Kattegatt

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 4–6 våningar. Bebyggelsen bör anpassas med lägre byggnader mot villabebyggelsen i öster. Möjlighet gör enbostadshus inom området kan prövas.

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 intill skoltomterna, som en del av en funktionsblandad stadsstruktur.

Området bedöms kunna inrymma cirka 850 bostäder och offentlig service. 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.

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. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att finns risk för att luktstörningar uppkommer. Exploatering bör inte ske i områden där det finns risk för att olägenhet för människors hälsa på grund av lukt kan uppkomma. För att möjliggöra exploatering inom området kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

Arkeologisk utredning kan bli aktuellt att ta fram inför exploatering av området.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H33. Fiskaregatan

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Utmed Fiskaregatan finns möjlighet till förtätning och omvandling av befintlig bebyggelse. Lämplig höjdskala för ny bebyggelse i den norra delen bedöms vara 3–4 våningar medan bebyggelse upp till 5–6 våningar kan vara motiverad i den södra delen. Möjlighet gör enbostadshus inom området kan prövas.

Vid en förtätning med bostäder bedöms området kunna inrymma totalt cirka 200 nya bostäder. Vid planeringen av området behöver hänsyn tas till det grönstråk som föreslås längs Klyvaregatan med förlängning i Propellergatan.

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

H34. Kvarteret Bagaren

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Inom området föreslås flerbostadshus i 3–5 våningar. Höjderna bör anpassas efter intilliggande bebyggelse med högre byggnader mot Södra vägen och Patrikshillvägen och lägre bebyggelse mot villorna i väster. Möjlighet gör enbostadshus inom området kan prövas.

Området bedöms inrymma cirka 350 bostäder. Inom området behöver även yta för förskola tillskapas.

I samband med utveckling försvinner de cirka 200 markparkeringar som finns i området idag.

Förutsättningar för utveckling

I de södra delarna av kvarteret 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.

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.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

H35. Tullkammarkajen

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Tullkammarkajen har ett centralt läge direkt i anslutning till Halmstads resecentrum och när till stadskärnan. I detta läge prioriteras ett högre inslag av kontor och andra arbetsplatser för att öka den centrala stadens dagbefolkning. Då skapas förutsättningar för en ökad arbetspendling vilket stärker Halmstad som regional nod.

På Tullkammarkajen föreslås förutom bostäder och kontor även mindre verksamheter, offentlig service och platser inom- och utomhus för kultur. Dessa funktioner 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, och arbetsplatser.

Inom området föreslås flerbostadshus i 4–6 våningar. Högre bebyggelse placeras mot Stationsgatan för att avskärma mot trafikbuller från väg och järnväg. Bebyggelsens höjd och utformning mot vattnet föreslås vara varierad och lägre, för att uppnå en intim och mänsklig skala längs kajpromenaden. I de södra delarna av området någon byggnad tillåtas bli riktigt hög och därmed samspela med silobyggnaderna i hamnen som fond.

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 vid utformning av 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. Hamnverksamhetens kulturhistoriska betydelse för Halmstad ska lyftas och tydliggöras i utvecklingen. Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

I takt med att Tullkammarkajen byggs ut försvinner markparkeringar som ersätts med platser i de nya mobilitetshuset Söderbro öst och Stationen. Totalt försvinner drygt 500 markparkeringar.

Skyddsåtgärder kommer att behövas innan byggnation sker genom att antingen lägga bebyggelsen på en ej översvämningskänslig marknivå eller att kajerna skyddar hela området.

Förutsättningar för utveckling

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

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 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.

Tullkammarkajen ligger i nära anslutning till område av riksintresse för kulturmiljövården. Till de riksintressanta uttrycken hör spåren efter hamnverksamheten i staden. Exploateringens påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Delar av området omfattas av eller gränsar till område i kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövården.

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.

Området är påverkat av viss bullerstörning från industriverksamhet i hamnen vilket kommer att påverka områdets utformning. Området kommer även att ligga nära en ny gata och bro över Nissan. Bostäder är troligen inte lämpligt långt i söder utan någon form av bulleravskärmning kommer sannolikt att behövas. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

Delar av området kommer att behöva strandskyddsprövas vid upprättandet av ny detaljplan då det ligger inom 100 meter från Nissan.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

Underlagsmaterial

Styrdokument Tullkammarkajen KS 2016-03-01

H36. Stationsstaden

Markanvändning

Ny blandad stadsbebyggelse. Inom användningen ingår bostäder, kontor, offentlig service, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

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

Området ska underlätta för hållbara transporter till, från och inom kommunen och bidra till att stärka kommunens identitet utåt, till de många förbipasserande resenärerna. Utformas för att göra det första mötet med staden tryggt och attraktivt för de resenärer som byter transportslag vid knutpunkten. Stationsstaden och resecentrum ska annonsera och symbolisera Halmstad som stad kommun och huvudort i Halland. Detta gäller både bebyggelse, offentliga platser och grönstruktur.

I resecentrums närområde prioriteras kontor och arbetsplatser högt för att öka den centrala stadens dagbefolkning och stärka Halmstad som regional nod. Men även bostäder föreslås inom Stationsstaden. Bostäderna bidrar till att aktivera området under en större del av dygnet.

Bebyggelse och aktivitetsytor i anslutning till passagerarna som går över och under järnvägen utformas för att skapa trygga mötesplatser med liv och rörelse. Planerade lokaler, bostäder och andra funktioner aktiverar publika rum dygnet runt vilket skapar levande stadsrum. Platsen framför järnvägsstationen utvecklas så att den kulturhistoriskt värdefulla stationsbyggnaden framhävs och ges en värdig inramning.

Området bedöms inrymma cirka 300 bostäder.

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. Stationsgatan kommer även fortsättningsvis att behöva erbjuda framkomlighet för räddningstjänsten men inte som den primära utryckningsvägen.

Stationsstaden ligger med närhet till både järnväg och trafikerade gator i staden. Inför en utbyggnad av området ska påverkan från trafikbuller utredas och förebyggas så att en god boendemiljö kan uppnås.

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.

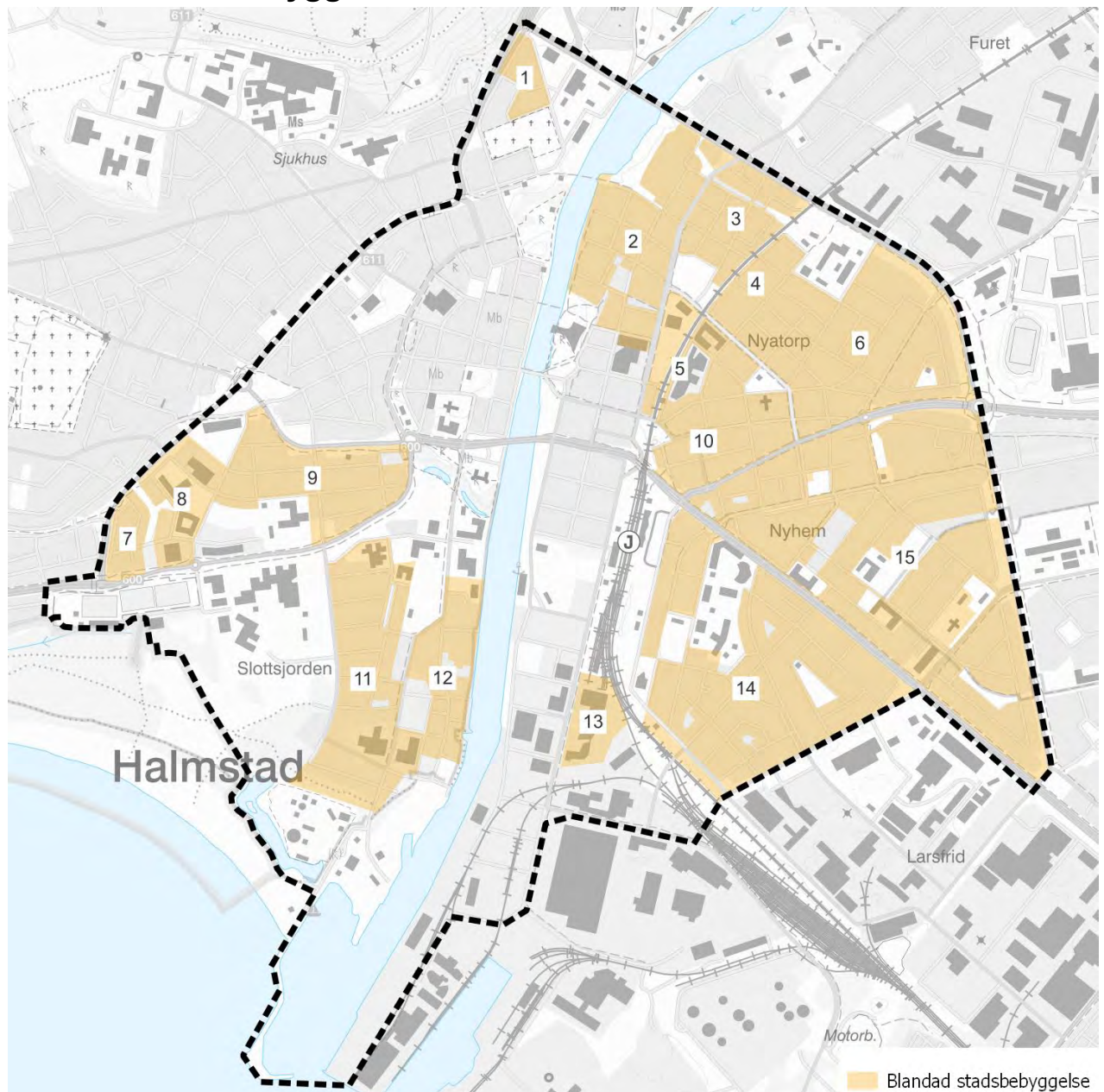
Stationsområdet gränsar till och ligger delvis inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Uttryck för riksintresset är bland annat Östra Förstaden med rutnätsplan, storstadsmässig stenhusbebyggelse, järnvägsstation och framförliggande park. Exploaterings påverkan på riksintresset ska utredas i planprocessen.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

Underlagsmaterial

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad, Stationsstaden, KS 2021-08-31

Blandad stadsbebyggelse



1. Kvarteret Inägan och Instruktören

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Skapa trygga kopplingar till angränsande områden över/under de större vägarna.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

2. Gamletull och landfästet

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Skapa förutsättningar för fler funktioner och verksamheter i bebyggelsen som kan bidra till en levande stadsmiljö.

Stärk sträckan mellan Stellan Mörners gata - Kungsgatan med ytterligare handel och verksamheter då det har potential att bli ett förlängt stadsstråk.

3. Södra Furet

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas. Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas. Förbättra kontakten med angränsande bostadsområden genom väl utformade passager över Gamletullsgatan.

4.5. Gamletullsgatan/Nässjögatan

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse kan tillkomma genom förnyelse av befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft i staden. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet. Det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området öster om järnvägen bör inte förtätas ytterligare. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare. Det finns svårigheter att etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

6. Nyatorp

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse kan tillkomma genom förnyelse av befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft i staden. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet. Det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området öster om järnvägen bör inte förtätas ytterligare. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare. Det finns svårigheter att etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

7. Westmansgatan

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

8. Flygaregatan

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder

och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

9. SlottsJordanen

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Stärk entrén till stadskärnan genom att utforma Timmermansleden mer stadsmässigt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas i detaljplan.

10. Lamellhusen, del av Nyatorp

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse kan tillkomma genom förnyelse av befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft i staden. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet. Det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Utveckla en mötesplats vid järnvägsövergången då flera gator och rörelsestråk för gång- och cykeltrafik sammanstrålar i denna punkt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området öster om järnvägen bör inte förtätas ytterligare. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare. Det finns svårigheter att etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

11. Söder

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Södra vägen/Fiskaregatan ges en mer stadsmässig gestaltning.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

12. Söderkaj

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Stärk rekreativstråket längs Nissan med fler publika funktioner och kopplingar mot angränsande områden. Förslag finns på nya broar över Nissan.

Stärk Södra vägen som stråk mot centrum.

Stärk och tydliggör gaturum och gatustrukturen i området så orienterbarheten ökar.

Åtgärder kan behövas för att få till en effektiv och säker ytavrinning som leder bort skyfallsvatten från bebyggelsen på ett tryggt sätt.

Förutsättningar för utveckling

Söder är lågt beläget och risk för översvämning finns. Exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar. Förutsättningar för hur Söder ska klimatanpassas behöver vara klarlagda för att området ska kunna ansluta och anpassas efter detta. Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

13. Lokstallarna

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadens centrum genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas i detaljplan.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

14. Engelbrekt

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse kan tillkomma genom förnyelse av befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft i staden. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas. Det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas. Området är avskuret från staden av järnväg och verksamhetsbebyggelse vilket gör det viktigt att det skapas trygga kopplingar över/under järnvägen i söder och väster.

Förutsättningar för utveckling

Området öster om järnvägen bör inte förtätas ytterligare. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare. Det finns svårigheter att etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

15. Nyhem

Markanvändning

Med blandad stadsbebyggelse avses områden i centralt läge med huvudsakligen bostäder av varierande karaktär. Längs vissa stråk finns gator med en blandning av olika funktioner som bidrar till en levande stadsmiljö. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, naturområden och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse kan tillkomma genom förnyelse av befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka närhet, tillgänglighet och attraktionskraft i staden. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas. Det viktigt att de grönytor som finns bevaras och utvecklas kvalitativt.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Vid Laholmsvägen sammanstrålar tvärgator i platsbildningar som idag präglas helt av trafikrummet, Järnväggsgatan/Laholmsvägen är en sådan punkt. Utveckla dessa områden med inriktningen mot att utveckla stadsmässighet, på de gåendes villkor.

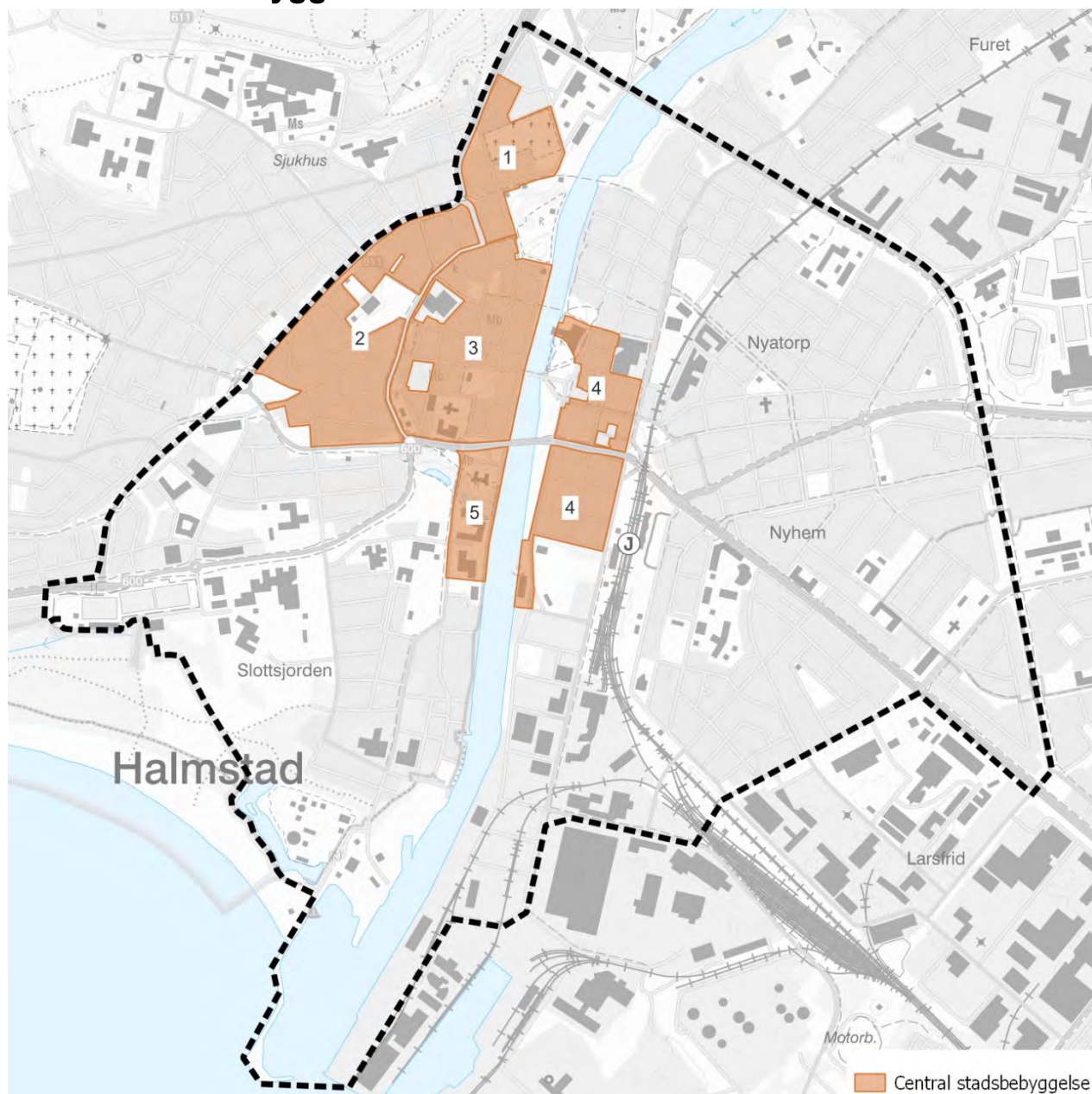
Allén längs Laholmsvägen har en sammanhållande funktion genom att den ger en tydlig riktning in mot stadskärnan. Potential finns för att samla affärsverksamhet och stadsmässighet kring vägen.

Förutsättningar för utveckling

Området öster om järnvägen bör inte förtätas ytterligare. I stadens östra delar är förtätningspotentialen låg. Områdena är redan mycket tätt bebyggda med en låg tillgång till grönområden för dess invånare. Det finns svårigheter att etablera ytterligare offentlig service som behövs när befolkningen ökar. Stadens östra delar är ursprungligen uppförda i en tät bebyggelse och domineras av flerbostadshus. På senare år har tätheten ökat ytterligare.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Central stadsbebyggelse



1. Norra förstaden

Markanvändning

Med central stadsbebyggelse avses områden med en tätare bebyggelse och som har en hög grad av blandning av olika funktioner. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, grönytor och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadskärnan genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

2. Västra förstaden

Markanvändning

Med central stadsbebyggelse avses områden med en tätare bebyggelse och som har en hög grad av blandning av olika funktioner. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, grönytor och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadskärnan genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

3. Stadskärnan

Markanvändning

Med central stadsbebyggelse avses områden med en tätare bebyggelse och som har en hög grad av blandning av olika funktioner. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, grönytor och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadskärnan genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas. Sambanden med Slottet kan stärkas genom tydligare passager över Slottsgatan. Kontakten med vattnet kan stärkas genom att parkering ersätts av publika funktioner längs Nissan. Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas i detaljplan. Riksintressets uttryck, liksom kulturmiljövården ska stärkas och lyftas fram i alla planerings- och ombyggnadsskeden.

Förutsättningar för utveckling

Stadskärnan ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Bebyggelsen i stadskärnan är slutna kvartersbebyggelse som följer rutnätsplanen från 1600-talet. Den har en relativt låg och jämn siluett, där Nikolaikyrkans torn sticker upp som ett betydelsefullt landmärke. Av riksintresse är rutnätsplanen och bebyggelsen i stadskärnan som speglar stadens utveckling från 1600-talet fram till industrialismen

4. Östra förstaden

Markanvändning

Med central stadsbebyggelse avses områden med en tätare bebyggelse och som har en hög grad av blandning av olika funktioner. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, grönytor och torg.

Riktlinjer för utveckling

Ny bebyggelse tillkommer i stadskärnan genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft. Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas i detaljplan och riksintressets uttryck ska stärkas och lyftas fram.

Stärk de gröna inslagen längs Viktoriagatan, återskapa boulevardkaraktären med trädrader mellan filerna. En mötesplats kan skapas vid Österbro där flera publika funktioner finns. Skapa förutsättningar för blandade funktioner med verksamheter i bottenplan kan bidra till en levande stadsmiljö. Stärk och förtydliga stadsstråket längs Kungsgatan både norr och söder om Viktoriagatan samt att förtydliga stråket från centralstationen till stadskärnan.

Förutsättningar för utveckling

Östra förstaden ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Till uttrycken för riksintresset hör stadsdelens rutnätsplan och den sena 1800-talsbebyggelsen samt områdets sammanhållna siluett med förhållandevis jämna byggnadshöjder.

5. Slottet

Markanvändning

Med central stadsbebyggelse avses områden med en tätare bebyggelse och som har en hög grad av blandning av olika funktioner. Inom användningen ingår bostäder, kontor, samhällsservice, handel, samlingslokaler och andra anläggningar för service. Även mindre verksamheter som är möjliga att blanda i en stad utan att betydande störningar uppstår ingår. Vidare ingår lokalgator, gång- och cykelstråk, allmänna platser såsom parker, grönytor och torg.

Riktlinjer för utveckling

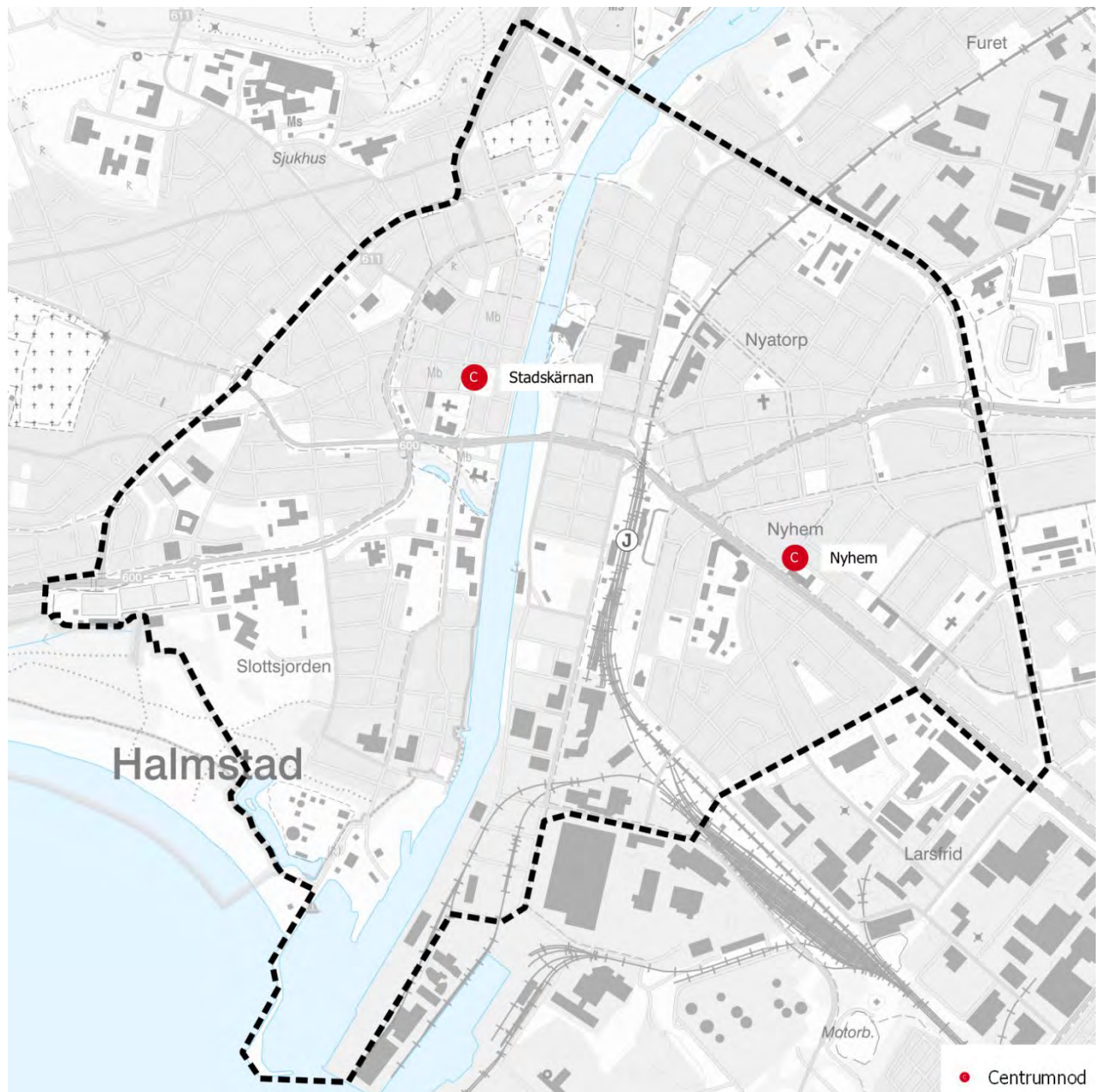
Ny bebyggelse tillkommer i stadskärnan genom förtätning inom befintliga kvarter. Olika funktioner ska med fördel blandas för att öka stadskärnans närhet, tillgänglighet och attraktionskraft.

Nybyggnation ska i första hand ske på redan ianspråktagen mark. I centrum förordas bostäder i flerbostadshus med en variation av upplåtelseformer och storlekar. Vid komplettering med bostäder och arbetsplatser ska alltid samhällsservice som exempelvis skola och förskola, säkerställas i närområdet eller vid behov tillskapas. Sambanden med Slottet kan stärkas genom tydligare passager över Slottsgatan. Kontakten med vattnet kan stärkas genom att parkering ersätts av publika funktioner längs Nissan. Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas i detaljplan. Riksintressets uttryck, liksom kulturmiljövården ska stärkas och lyftas fram i alla planerings- och ombyggnadsskeden.

Förutsättningar för utveckling

Stadskärnan ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Bebyggelsen i stadskärnan är sluten kvartersbebyggelse som följer rutnätsplanen från 1600-talet. Den har en relativt låg och jämn siluett, där Nikolaikyrkans torn sticker upp som ett betydelsefullt landmärke. Av riksintresse är rutnätsplanen och bebyggelsen i stadskärnan som speglar stadens utveckling från 1600-talet fram till industrialismen.

Centrumnod



Stads kärnan

Markanvändning

Stadens centrum

Riktlinjer för utveckling

Skapa förutsättningar för utveckling av tryggt och attraktivt stadsliv i de unika historiska miljöerna

Aktiva verksamheter såsom handel, service och kultur prioriteras i bottenvåningar och längs de stråk som leder dit.

Nyhem

Markanvändning

Centrumbildning där service prioriteras.

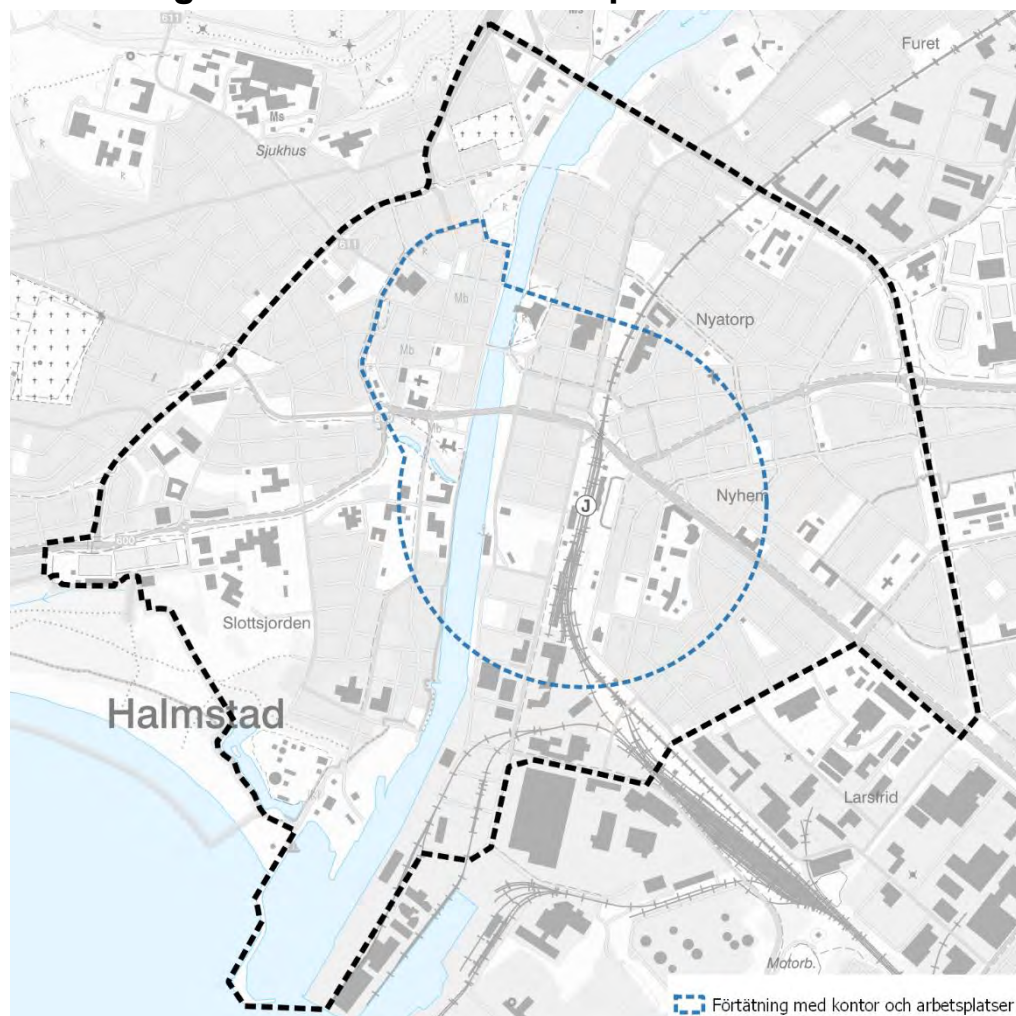
Riktlinjer för utveckling

Läge där tätare bebyggelse förordas för att skapa underlag för tryggt och attraktivt stadsliv. Nära service och handel prioriteras framför bostäder i centrumnoden och längs de stråk som leder dit. Centrumverksamhet ska finnas i bottenvåningar.

Plats för mänskliga möten såsom torg eller park bör finnas i anslutning till service och kollektivtrafik. Gång och cykeltrafik prioriteras.

Plusbostäder får gärna tillkomma.

Förtätning med kontor och arbetsplatser



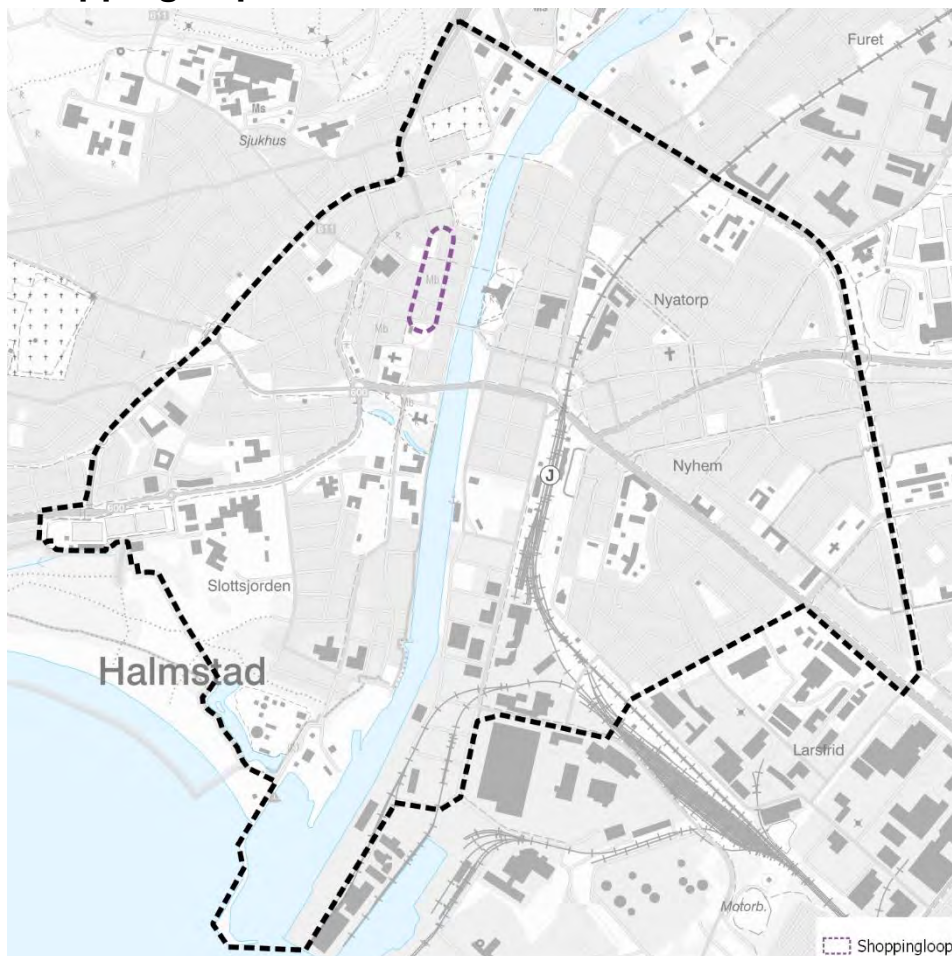
Markanvändning

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.

Shoppingloop



Markanvändning

Sammanhängande stråk där shoppinginriktad handel och caféer koncentreras och ligger tätt. Verksamheterna ska medverka till att aktivera detta stråk.

Riktlinjer för utveckling

Gatuplan ska innehålla publika verksamheter i form av shoppinginriktad handel, caféer, restauranger och annan kommersiell service. Centrums starkaste handelsverksamheter styrs gemensamt till lokaler här i syfte att uppnå synergieffekter av att lokaliseras intill varandra.

Utredningsområde



Krönleins

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av området ska ta hänsyn till de höga kulturhistoriska och arkitektoniska värden som finns inom den befintliga bebyggelsen. Bryggeriet har funnits på sin nuvarande plats sedan 1897 och är en stark identitetsmarkör för Halmstad.

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

Miljöstörande verksamhet bör på sikt inte vara lokaliserad i stadskärnan. Verksamheten behöver anpassas för att inte vara miljöstörande. Annan användning kan bli aktuell.

Förutsättningar för utveckling

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.

Krönleins ligger inom område utpekade som riksintresse för kulturmiljövården. Förutom de industrihistoriskt intressanta byggnaderna finns fornlämningar i form av spår efter stadens 1600-talsbefästningar i kvarteret.

Beckbrännaren

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning.

Riktlinjer för utveckling

Möjlig placering av funktioner och behov kopplade till ett levande båtliv i Nissan. Service och verksamheter i hamn- och vattennära läge.

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

Användningen ska medge en ökad tillgänglighet för allmänheten till Nissan och den marina miljön.

Förutsättningar för utveckling

Området är privatägt och en omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

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

Hamnen, östra sidan

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning

Riktlinjer för utveckling

Området bör utredas för omvandling från renodlad hamnverksamhet till blandade verksamheter.

Möjlig placering av funktioner och behov kopplade till ett levande båtliv i Nissan, service och verksamheter i hamn- och vattennära läge. Även kontor och lättare verksamheter kan finnas. På grund av närhet till störande verksamheter med risk och buller i hamnen bedöms det inte lämpligt med bostäder.

Utvecklingen innebär effektiviserad markanvändning och en möjlighet att utveckla en entré från havet med signalvärde för Halmstad. Verksamheter med koppling till hamn och behov av närhet till vatten prioriteras.

Användningen av området ska medge en ökad tillgänglighet för allmänheten till Nissan.

Förutsättningar för utveckling

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

En omvandling av området förutsätter att riksintressehamn kan tillgodoses.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

Kv. Ostkupan

Markanvändning

Utredningsområde för förändrad markanvändning.

Riktlinjer för utveckling

Området bör utredas för omvandling från störande verksamheter till stadsbebyggelse. På grund av närhet till störande verksamheter med risk och buller både i hamnen och mot järnvägen bedöms det lämpligt med kontor och lättare verksamheter. Lämplighet för andra störningskänsliga verksamheter såsom bostäder behöver utredas.

Den historiska dimensionen är en värdefull resurs i utvecklingen av staden. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ska skyddas.

Förutsättningar för utveckling

Området är till större delen privatägt och en omvandling förutsätter samplanering med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

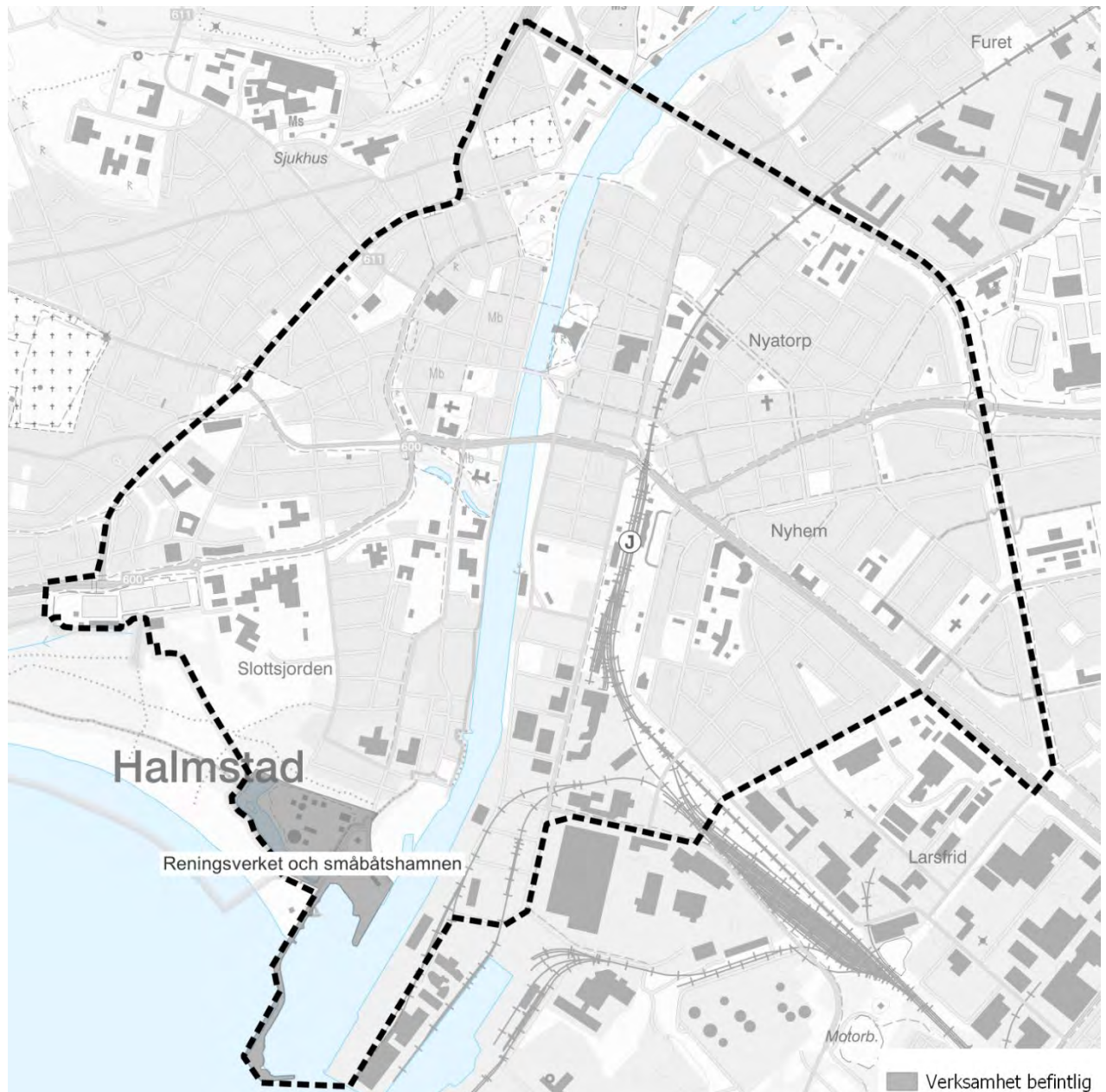
Omvandling av området kräver en samplanering med ny bro och gata på söder samt klimatanpassningsåtgärder i området.

Omvandling av området kräver samplanering av ny tunnel under järnvägen vid Margaretagatan.

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Marken inom området kan vara förorenad av verksamheter som har bedrivits inom och/eller i anslutning till området. För nya detaljplaner som berörs av potentiellt 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.

Verksamheter



Reningsverket och småbåtshamnen

Markanvändning

Verksamheter och industri avser områden med markanvändning som inte går att kombinera med bostäder eller centrum så som produktion, lager eller verksamheter som kan vara störande för sin omgivning. Omfattar främst service och verksamheter med behov av ett hamn- och vattennära läge. Här kan även annan markanvändning ingå som bland annat grönytor och kontor.

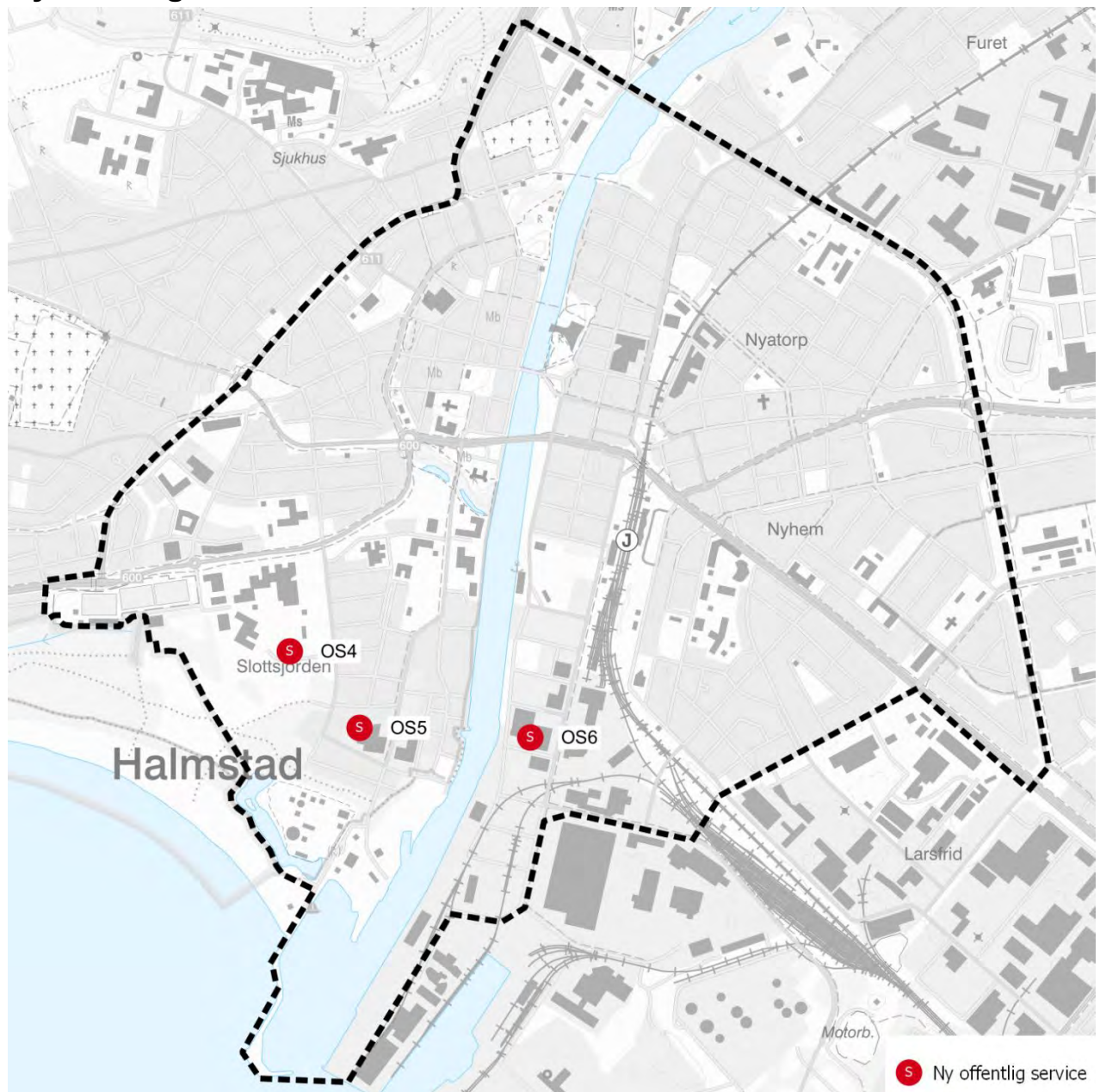
Riktlinjer för utveckling

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

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

Utveckla promenadstråket längs Nissan mot havet längs Prins Bertils stig och skapa förutsättningar för fler aktiviteter längs vägen och förtydliga entréer i stadsbilden.

Ny offentlig service



OS4. Kattegatt

Markanvändning

Inom området föreslås offentlig service. Utrymme avsätts i samband med utbyggnad av området för offentlig service som kan samlas för att skapa synergieffekter.

Riktlinjer för utveckling

Närheten till befintlig gymnasieskola och ny grundskola bör tas tillvara för att tillföra mervärden.

Offentlig service i ett centralt läge där det råder stor konkurrens om marken behöver planeras tyteffektivt genom att bebyggelse uppförs i flera våningar och mark kan användas för flera funktioner.

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 finns risk för att luktstörningar uppkommer. Exploatering bör inte ske i områden där det finns risk för att olägenhet för människors hälsa på grund av lukt kan uppkomma. För att möjliggöra exploatering inom området kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

OS5. Bakladdaren

Markanvändning

Inom området föreslås offentlig service. Utrymme avsätts i samband med utbyggnad av området för offentlig service som kan samlas för att skapa synergieffekter.

Riktlinjer för utveckling

Närheten till Kulturhuset Najaden bör tas tillvara för att tillföra mervärden.

Offentlig service i ett centralt läge där det råder stor konkurrens om marken behöver planeras yteffektivt genom att bebyggelse uppförs i flera våningar och mark kan användas för flera funktioner.

Förutsättningar för utveckling

Söder är lågt beläget och risk finns för översvämning. En exploatering av området förutsätter att Söder klimatsäkras mot översvämningar.

I kvarteret finns en lågpunkt där vatten riskerar att samlas vid skyfallsregn. Vid nyexploatering är det viktigt att säkerställa att vatten leds bort från bebyggelsen. genom ytavrinning.

Området ligger i anslutning till Västra strandens avloppsreningsverk, vilket innebär att finns risk för att luktstörningar uppkommer. Exploatering bör inte ske i områden där det finns risk för att olägenhet för människors hälsa på grund av lukt kan uppkomma. För att möjliggöra exploatering inom området kan åtgärder på reningsverket komma att krävas.

OS6. Tullkammarkajen

Markanvändning

Inom området föreslås offentlig service. Utrymme avsätts i samband med utbyggnad av området för offentlig service som kan samlas för att skapa synergieffekter.

Riktlinjer för utveckling

I centrala lägen, längs stråk eller vid centrumnoder lokaliseras offentlig service med; ett brett upptagningsområde och potential att bli en mötesplats för invånare från olika delar av staden och kommunen.

Offentlig service i ett centralt läge där det råder stor konkurrens om marken behöver planeras yteffektivt genom att bebyggelse uppförs i flera våningar och mark kan användas för flera funktioner.

Förutsättningar för utveckling

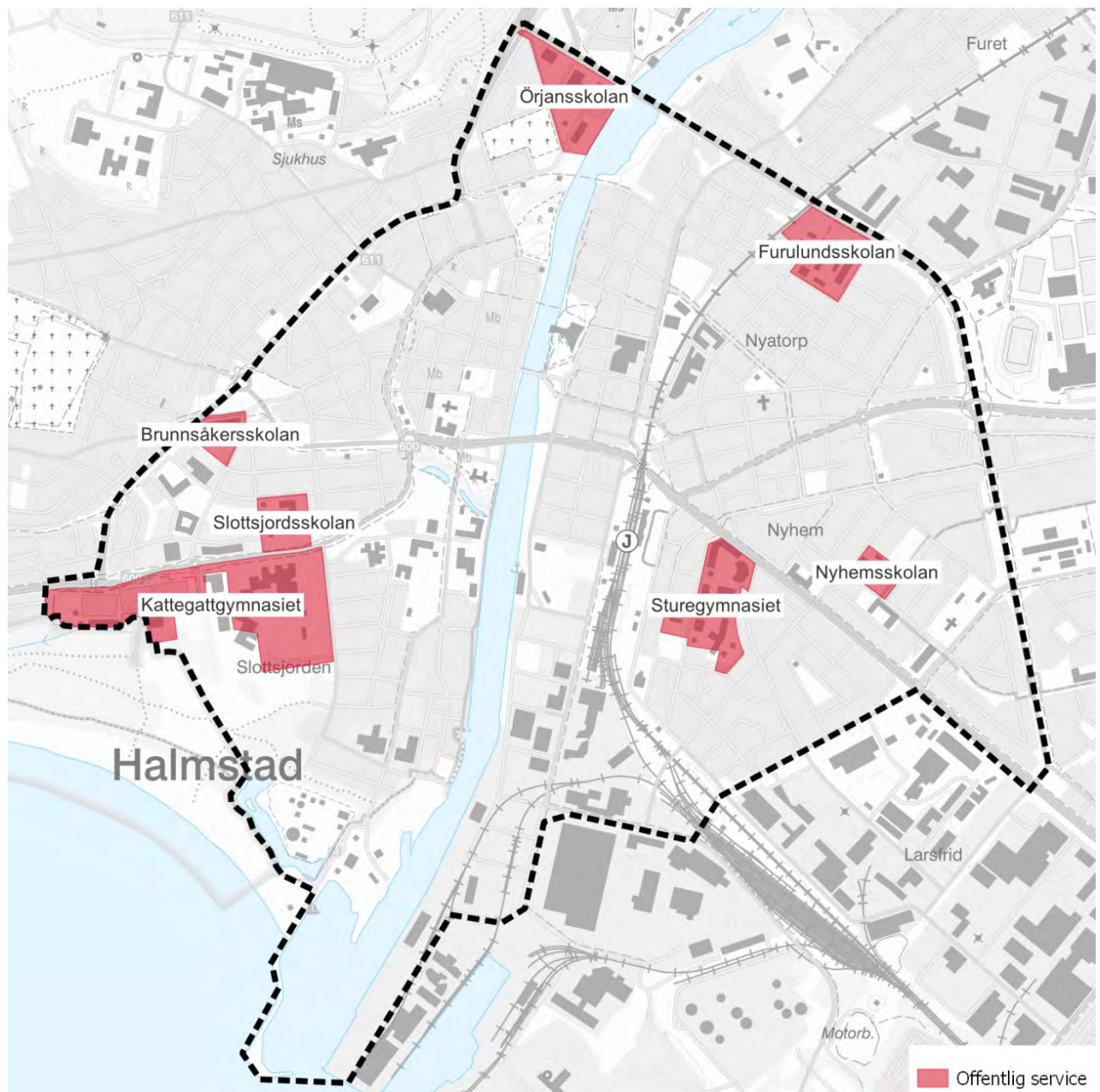
Beroende på hur den planerade exploateringen vid Tullkammarkajen utformas och höjdsätts ser behovet av kompletterande kajkantsskydd olika ut. I samband med exploateringen bedöms det finnas goda förutsättningar att utforma området på ett översvämningssäkert sätt, och låta översvämningsskyddet bli en del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

Underlagsmaterial

Styrdokument Tullkammarkajen KS 2016-03-01 Trafikutredning Tullkammarkajen 2016

Offentlig service



Örijansskolan

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Förbättra möjligheten att röra sig i området. Se över möjligheten att ta bort stängsel som förhindrar passage. Utveckla kopplingarna till intilliggande områden och förbättra passager för gång- och cykeltrafikanter under/över Norra infartsleden och Wrangelsgatan.

Förtätningmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer.

För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas.

Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Brunnsåkersskolan

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ trygga och trafiksäkra kopplingar till Stadskärnan, Flygaregatan samt under järnvägsleden. Vid förändring ska entréer vändas mot gata och allmän plats som bidrar till aktivering och trygghet längs Flygaregatan och i Brogatans förlängning. Förtätningmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer. För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas. Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Slottsjordsskolan

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ trygga och trafiksäkra kopplingar över intilliggande vägar. Vid förändring ska entréer vändas mot gata och allmän plats som bidrar till aktivering och trygghet. Förtätningmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer. För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla

skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas. Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Kattegattgymnasiet

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ goda och trafiksäkra kopplingar till stadskärnan, Alevallen och Aleskogen samt över Slottsjordsvägen.

Aktivera byggnadernas entréer mot Skepparegatan och Slottsjordsvägen för att säkerställa trygghet. Tydliggör bebyggelsens avslut och entréerna till Aleskogen.

Förtättningsmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer. För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas.

Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Sturegymnasiet

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ trygga och trafiksäkra kopplingar till omkringliggande områden.

Förtättningsmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer. För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas.

Vid förändring av bebyggelse ska entréer vändas mot gata och allmän plats som bidrar till aktivering och trygghet i staden.

Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Förutsättningar för utveckling

Området omfattas av kulturmiljöprogram för staden. Vid förändring av bebyggelsen i området ska hänsyn tas till utpekade kulturmiljövärden.

Furulundsskolan

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ trygga och trafiksäkra kopplingar över intilliggande vägar.

Vid förändring ska entréer vändas mot gata och allmän plats som bidrar till aktivering och trygghet. Förtättningsmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer.

För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas.

Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Nyhemsskolan

Markanvändning

Område för offentlig service såsom skola, förskola och idrott.

Riktlinjer för utveckling

Tydliggör och förbättra områdets kopplingar till omgivningen. Säkerställ trygga och trafiksäkra kopplingar till omkringliggande områden.

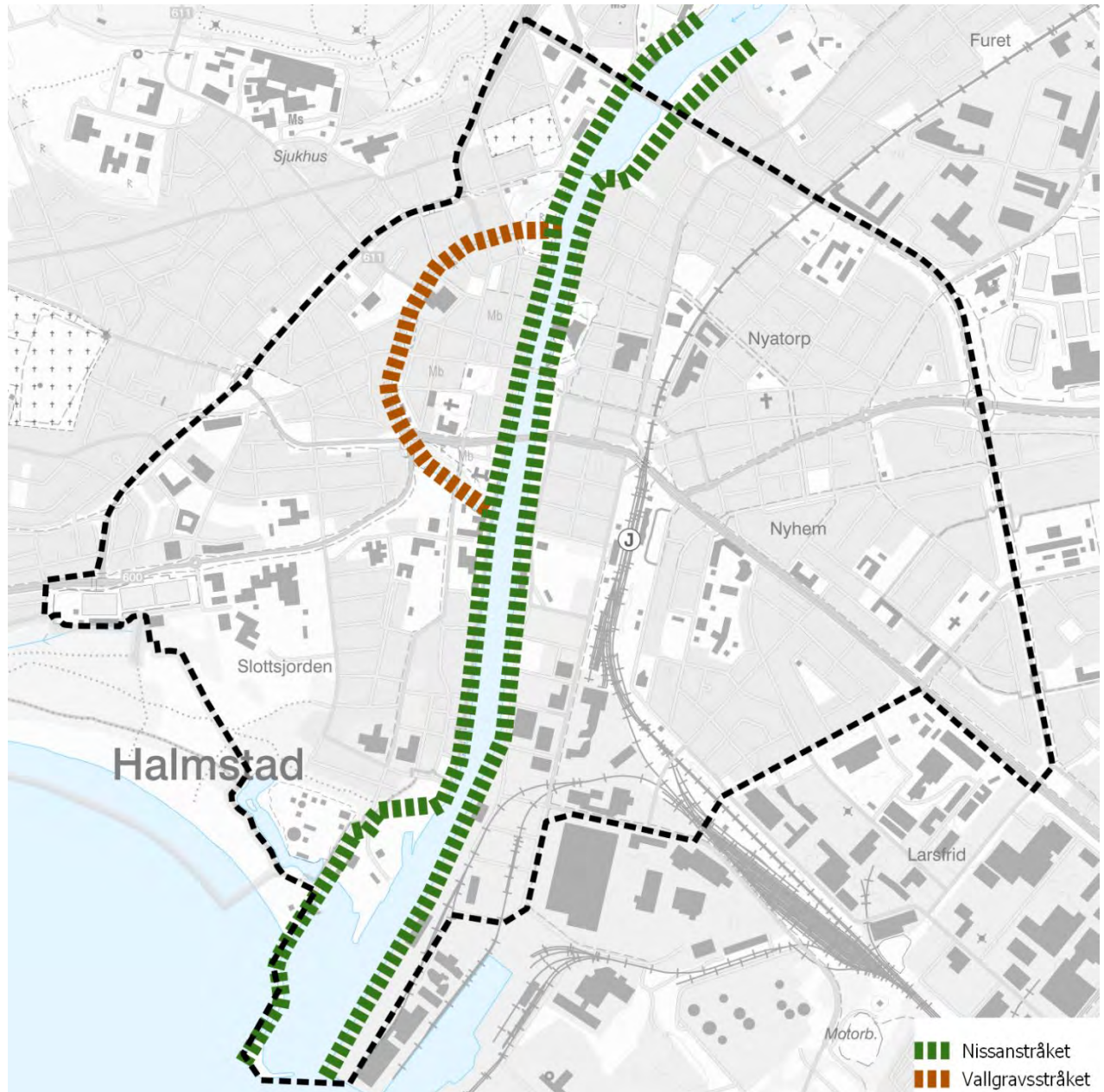
Förtättningsmöjligheter bör studeras vid ombyggnad och nybyggnad för att utöka kapaciteten för offentlig service när staden växer. För mer effektivt nyttjande av marken föreslås högre bebyggelse när förnyelse i området blir aktuell vilket också ger möjlighet att utveckla skolgård med fler funktioner som blir tillgång till allmänheten tider då inte skolan nyttjas.

Vid förändring av bebyggelse ska entréer vändas mot gata och allmän plats som bidrar till aktivering och trygghet i staden.

Vid ny- och ombyggnation ska bebyggelse orienteras på tomten så att den bidrar till en bullerskyddad utemiljö.

Rekreation och mötesplatser

Identitetsskapande stråk



Nissanstråket

Markanvändning

Identitetsskapande stråk

Riktlinjer för utveckling

Nissanstråket ska utvecklas för att öka vattnet och det grönas närvaro i centrum och för att skapa förutsättningar för mötesplatser, aktiviteter och upplevelser längs Nissan.

Utveckla Nissanstråket som tongivande grönstruktur och som del av stadens större natur- och rekreationsområden. Utveckla direkta och sömlösa kopplingar mellan stadens centrala delar och omkringliggande större rekreationsområden; Västra stranden och intilliggande naturområde Aleskogen, Galgberget, Frennarpskogen och i möjligaste mån Östra Stranden. Läs vidare resonemang i kapitel Grönstruktur. Miljöerna längs Nissan ska i första hand utvecklas för allmänna funktioner; mötesplatser och parker som bidrar till att stärka Halmstads identitet som kulturstad.

Tillgängliga verksamheter såsom båtliv, caféer och restauranger ska ges goda förutsättningar för utveckling såväl sommar- som vintertid.

Den historiska hamnverksamheten i centrala staden är ett kulturarv som ska tydliggöras och lyftas fram.

Förutsättningar för utveckling

Nya broar över Nissan är en förutsättning för att utveckla sammanhängande rekreationsmöjligheter i Nissanstråkets södra delar.

Halmstads stadskärna är ett riksintresse för kulturmiljövården. De stenskodda kajerna med pollare längs Nissan, lastkajerna i Picassoparken och den bevarade hamnkaraktären vid Tullkammarkajen berättar om stadens historiska betydelse som hamnstad, vilket är uttryck för riksintresset. Båtlivet bidrar till en levande maritim kulturmiljö.

Längs östra sidan, söder om planerad ny bro i söder planerar hamnverksamheten att flytta vilket på sikt skapar möjligheter för att göra området tillgängligt. Utveckling ska ske på ett sådant sätt att riksintresse Hamn tillgodoses.

Underlag

Kulturstråk Nissan, Halmstad kommun, 2017-01-10

Vallgravsstråket

Markanvändning

Identitetsskapande stråk

Riktlinjer för utveckling

Vallgravsstråket, från Slottsparken via Karl XI:s väg till Norre Katts park, utvecklas till ett läsbart sammanhållet stråk som visar upp vår historia som befästningsstad. De historiska platserna längs stråket lyfts fram i stadsrummet.

De gröna värdena längs stråket lyfts fram. Befintliga grönstrukturer utvecklas med nytillskott så att den gröna karaktären stärks. Stråkets gröna karaktär är av kulturhistorisk betydelse som kontrasterande inramning till den historiska stadskärnan.

De blå och gröna värdena längs stråket stärks och utvecklas som del av centrumets grönstruktur. Lågpunkter där vatten samlas gestaltas för att synliggöra vattennärvaron och vallgravens historiska sträckning.

Vallgravsstråket blir basen i det som utvecklas som till centrumets inre grönstruktur, som även öster om Nissan kopplar samman parker och grönytor.

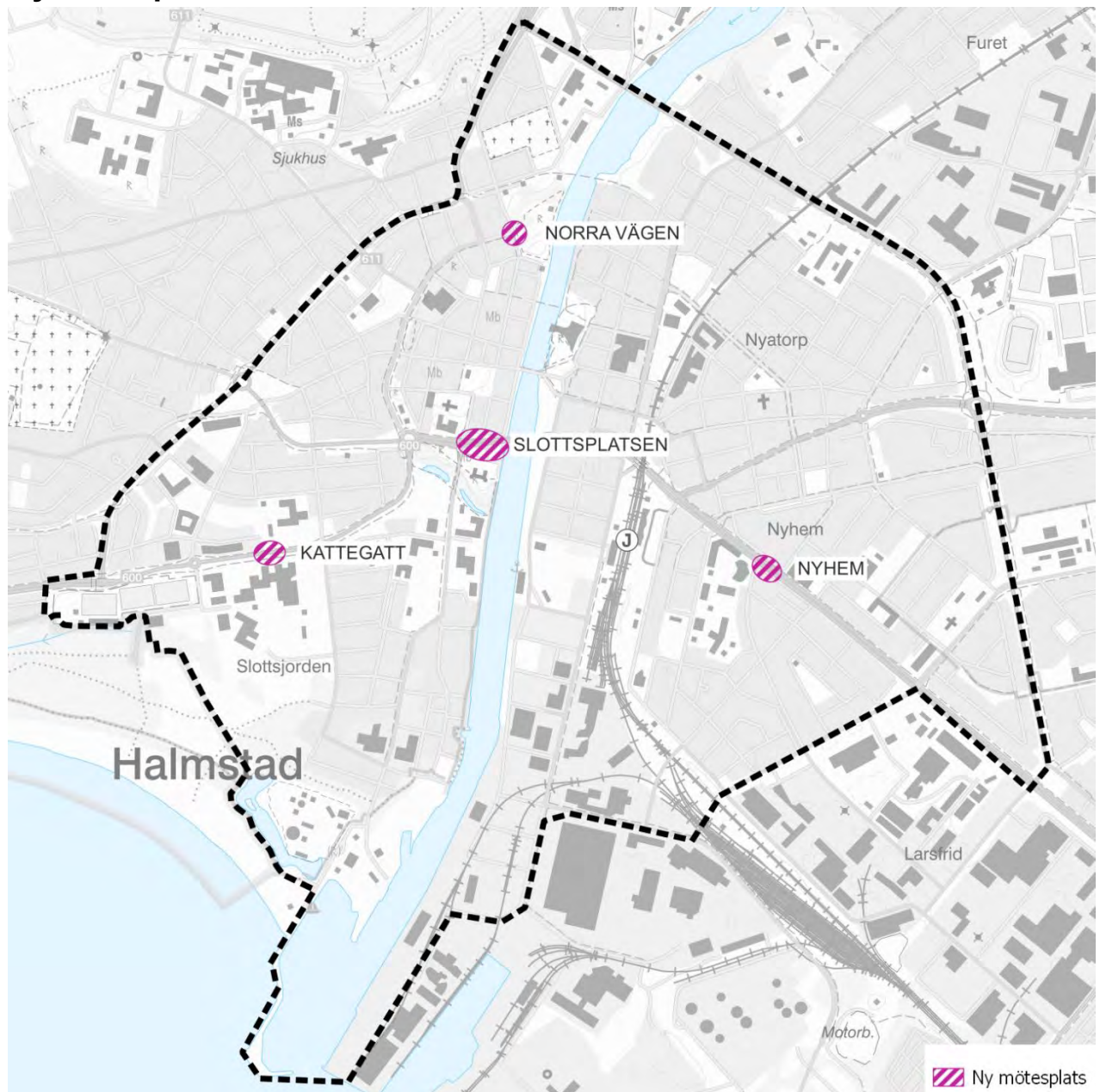
För att säkra god tillgänglighet till norra stads- och kommundelarna prioriteras bussens framkomlighet längs Karl XI:s väg.

Förutsättningar för utveckling

För att fullt ut utveckla Vallgravsstråket krävs att slottets trädgård utvecklas för att bli mer tillgänglig för allmänheten. Miljön behöver åtminstone vara visuellt läsbar; murar och staket som idag skärmar av behöver öppnas upp. Dialog med Fastighetsverket krävs.

Vallgravsstråket ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården, och spåren efter befästningssystemet är ett av riksintressets viktigaste uttryck. Konkreta lämningar som vallar, murpartier, kasematter och sänkor där vallgraven gått finns längs stråket. Den breda trädplanterade gatan som markerar befästningarnas tidigare läge är också något som bidrar till läsbarheten och förståelsen för Halmstads historia som fästningsstad. Stadskärnans historiska utbredning, som går tillbaka till medeltiden, accentueras av den omgivande kransen av grönska.

Ny mötesplats



Norra vägen

Riktlinjer för utveckling

Ny mötesplats med attraktivt hållplatsläge för buss. Platsen ska utformas som ett tryggt stadsrum med god tillgänglighet till både stadskärnan, Norre Katts park och intilliggande bostadsområden.

Förutsättningar för utveckling

Platsen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Norre katts park med grönska och spår efter befästningarna är uttryck för riksintresset.

Underlagsmaterial

Platsen är en viktig entrépunkt till parken och nod i stadsväven för att integrera Norre katts park och bastionen med stadskärnan.

Förstudie: Stadsparken Norre Katts park – Bastionen – Norre Port, white, 2020-12-14

Slottsplatsen



Riktlinjer för utveckling

Ny mötesplats med attraktivt hållplatsläge för buss och trafiksäker passage över Slottsgatan i syfte att knyta stadskärnan närmre Slottet.

Platsen ska utformas som ett tryggt stadsrum med god tillgänglighet till både stadskärnan, Nissans årum och Söder.

Nya hållplatser ska bidra till att markera och aktivera platsen framför Slottet.

Barriäreffekten av Slottsgatan tonas ned så långt det är möjligt.

Förutsättningar för utveckling

Busskörfält på del av Slottsjordsvägen, Slottsgatan, Viktoriagatan samt del av Laholmsvägen.

Markparkeringar på båda sidor om Slottsgatan, totalt cirka 20 platser, tas bort till förmån för stadsutveckling.

Platsen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Närheten till Halmstad slott kräver särskild kulturmiljöhänsyn.

Underlagsmaterial

Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/Sture – Linehed/Larsfrid, Halmstad kommun/SWECO, 2022-03-04

Kattegatt

Riktlinjer för utveckling

Ny mötesplats med attraktivt hållplatsläge för buss och trafiksäker passage övar Slottsjordsvägen. Platsen ska utformas som ett tryggt stadsrum med god tillgänglighet till både stadskärnan, nya bostadsområden och skolområdet Kattegatt. Mötesplatsen utformas för att bidra till förstärkt stråk för gående i nord-sydlig riktning. Barriäreffekten av Slottsjordsvägen tonas ned så långt det är möjligt. Läget för passagen kan justeras i kommande planering.

Förutsättningar för utveckling

Busskörväg på del av Slottsjordsvägen, Slottsgatan, Viktoriagatan samt del av Laholmsvägen.

Underlagsmaterial

Utformning för ny mötesplats Nyhem/Sture kan ses som en utgångspunkt och inspiration. Finns i dokument; Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/Sture – Linehed/Larsfrid, Halmstad kommun/SWECO, 2022-03-04

Nyhem



Riktlinjer för utveckling

Ny mötesplats med attraktivt hållplatsläge för buss och trafiksäker passage över Laholmsvägen.

Platsen ska ingå som en del av centrumbildningen kring Nyhem och förstärka Nyhems centrum.

Platsen ska utformas som ett tryggt stadsrum med god tillgänglighet till både Nyhem och Stureområdet.

Förbättra, trafiksäkra och befästa ett redan befintligt och ianspråktaget gångstråk och göra platsen till en mötesplats.

Barriäreffekten av Laholmsvägen tonas ned så långt det är möjligt.

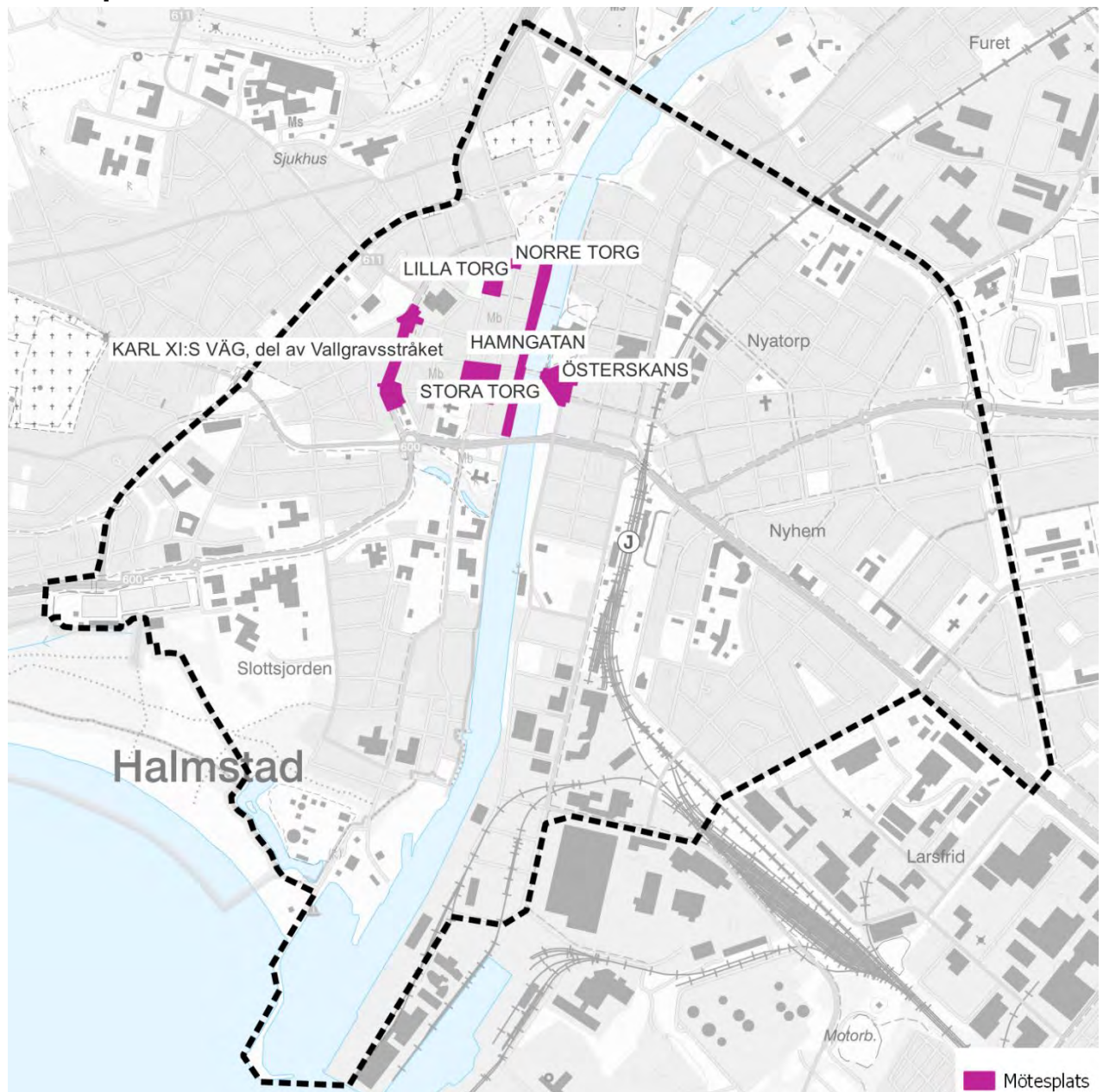
Förutsättningar för utveckling

Busskörväg på del av Slottsjordsvägen, Slottsgatan, Viktoriagatan samt del av Laholmsvägen.

Underlagsmaterial

Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/Sture – Linehed/Larsfrid, Halmstad kommun/SWECO, 2022-03-04

Mötesplats



KARL XI:S VÄG, del av Vallgravsstråket

Markanvändning

Mötesplats

Riktlinjer för utveckling

Utveckla närvaron av den historiska helheten längs Vallgravsstråket. Bebyggelsen ligger indragen och de historiska lämningarna skapar platsbildningar, vilket ger förutsättningar för att utveckla offentliga rum längs gatan.

Accentuera Karl XI:s vägs sträckning som markerar den medeltida stadens halvrunda form befästningarnas läge på 1600-talet. Tydliggör den trädkantade gatan som ett historiskt grönt stråk. Komplettera med nya träd där det är luckor i trädraderna.

Utveckla och lyft fram rester av bastionerna som är synliga i korsningarna med Kyrkogatan respektive Klammerdammsgatan.

Skapa en trygg och trivsamt plats i korsningen med Brogatan, läget för den gamla bron över vallgraven

Utveckla en tryggare plats att vänta på bussen.

Förutsättningar för utveckling

Karl XI:s väg ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Vägens sträckning visar den halvrunda form som stadskärnan haft sedan medeltiden. Trädplanteringen längs gatan utgör tillsammans med Norre katts park, Slottsparken och trädplantering på Hamngatan en grön inramning till stadskärnan som markerar var 1600-talets befästningar gick.

Lilla torg

Markanvändning

Mötesplats

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som plats för folkliv och aktiviteter.

Framhäv de historiska byggnader som omger torget och som har stor betydelse för platsens karaktär. Den sammanhållna raden av småskalig bebyggelse på torgets östra sida kontrasterar mot brandstationen och telegrafverkets pampiga tegelarkitektur. Att de olika sidorna av torget varierar vad gäller bebyggelsens skala och karaktär är en kvalitet som skapar dynamik i stadsrummet.

Utveckla tydliga gångstråk över torgytan som kopplar till omgivande gator och bidrar till en inbjudande och tillgänglig plats.

Torget utformas med restaurangliv och nattekonomi i åtanke. Ytor för uteservering pekas ut.

Utforma på delar av torget en mötesplats för allmänheten där möjlighet för evenemang vintertid finns.

Tillskapa offentlig konst som samverkar med platsen.

Planera för cykelparkering i tillräcklig omfattning på torget eller i dess närhet. Möjlighet ska finnas att utöka den sommartid.

Intelligenta Skolgatan fram till Karl XI:s väg omvandlas så att gående och cyklister får mer utrymme i enlighet med transportplanen.

Förutsättningar för utveckling

Lilla torg ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Den småskaliga bebyggelsen med hantverksgårdar på torgets östra sida ger en bild av den förindustriella stadens karaktär.

Norre torg

Markanvändning

Mötesplats

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som den lugna torgplatsen som alternativ till det mer aktiva Lilla torg.

Värna om Norre ports roll som betydelsefull historisk byggnad och ett landmärke i staden.

Utveckla torgets gestaltning för att knyta det tydligare mot Norre Port och Norre Katts park.

Förstärk rumsbildningen av rundeln på torget.

Förutsättningar för utveckling

Norre torg ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Norre port är den tydligaste och bäst bevarade lämningen efter Halmstads befästning. Vallarna vid sidan av porten är sentida rekonstruktioner.

Hamngatan

Markanvändning

Offentlig plats

Riktlinjer för utveckling

Låt fotgängare och cyklister både upplevelsemässigt och fysiskt ta större plats än idag i enlighet med transportplanen.

Skapa ett sammanhängande Nissanstråk längs hela Hamngatan, med en fortsättning vidare både söder och norr ut.

Nyttja och utveckla den vattenkontakt som Hamngatan erbjuder stadskärnan. Återuppväck Hamngatans historiska funktion som trädkantat stråk att flanera längs med på sträckan mellan Norre katts park och Österbro.

Längs Hamngatan är det lämpligt med uteserveringar under säsong. Tillfälliga byggnader för uteservering och eventuellt annat ändamål ska vara av transparent karaktär och anpassas till platsens gestaltning. Byggnader och uteserveringar ska bidra till att kontakten med Nissan och dess rörelsestråk stärks.

Klimatskydd behövs på sträckan som ska utformas för att upplevas som en del av det offentliga rummet. En kajpromenad med vattenkontakt skapas.

Utveckla naturliga och tydliga entréer till Bastionen och Norre Katts park.

Verka för att byggnaderna längs gatan upplevs som framsidor snarare än baksidor.

Skapa en trygg plats kvällstid genom att jobba med gestaltande ljussättning.

Planera för cykelparkering längs gatan eller i dess närhet. Parkering kan tillåtas säsongsvis längs vissa sträckor, när dessa platser inte upplåts för tillfälliga byggnader för uteservering eller eventuellt annat ändamål. Befintliga cirka 40 parkeringsplatser kan utgå och hänvisas till torggaraget.

Förutsättningar för utveckling

Hamngatan behöver klimatanpassas med skydd mot översvämning.

Norr om Österbro finns en värdefull lindallé att ta hänsyn till vid detaljutformning och placering av klimatskyddet.

Hamngatan ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Raden av lindar i norra delen av Hamngatan är en rest av en esplanadplantering som gjordes på 1800-talet. Tillsammans med träden längs Karl XI:s väg, Norre katts park och Slottsparken är trädplanteringen en del av det grönstråk som omger stadskärnan och som markerar var 1600-talets befästningar gick.

Stora torg

Markanvändning

Mötesplats med plats för större evenemang och torghandel.

Riktlinjer för utveckling

Staden har i alla tider varit en samlande plats och torget dess centralpunkt. Med detta som utgångspunkt ska Stora torg utvecklas för att vara en plats för större evenemang, folkfest och torghandel.

Utveckla torget med utgångspunkt i dess historia som en del av rutnätsplanen från 1600-talet. Tydliggör de stråk som omger platsen: Brogatan, Storgatans sträckning från Norre port mot Slottet, Köpmansgatans sträckning med kyrkan i fonden, Kyrkogatans sträckning över torget med Nissans vatten och förstadskvarteren vid Strandgatan i fonden.

Utveckla vistelsevärden på torget genom att rums- och funktionsindela, dock utan att ta bort möjligheterna att anordna större evenemang.

Optimera torgets utformning utifrån sol- och vindlägen. Tillskapa grönska för att skapa skugga, trivsel och levande rum. Tydliggör de korsande stråken över torget som attraktiva, trygga och självförklarande stråk.

Öka kontakten mellan fasader och torg. Verka för att aktiva passande funktioner placeras i byggnader som omger torget. Funktionerna ska bidra till ett levande, befolkat och tryggt torg. Utveckla, riv eller tillskapa ny byggnad i stället för torgkiosken.

Planera för trygg och säker cykelparkering på torget eller i dess närhet.

Intelligande del av Storgatan på sträckan fram till Slottsplatsen omvandlas för att bli mer inbjudande för oskyddade trafikanter i enlighet med transportplanen.

Förutsättningar för utveckling

Stora torg ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Torget är en betydelsefull del i rutnätsplanen från 1600-talet som är ett uttryck för Halmstads historia som befäst renässansstad. Lyft fram de historiska byggnader som omger torget och som har stor betydelse för platsens karaktär. Rådhuset, Tre hjärtan och St. Nikolai kyrka på torgets södra sida är tre solitärer med starka egna uttryck. I övrig äldre bebyggelse avspeglar sig en äldre tomtindelning med korta fasadlängder som skapar variation i stadsbilden.

Underliggande Torggaraget finns och behöver underhållas. Entréer till torggaraget ska vara tydliga.

Österskans

Markanvändning

Mötesplats, eventuellt med tillkommande bebyggelse.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som nod för stadsliv och som kulturpräglad park- och torgmiljö vid Nissan. Ny bebyggelse med funktioner som bidrar till liv och trygghet på platsen kan vara aktuell. • 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 eventuell tillkommande bebyggelse.

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.

Värna siktlinjer och god orienterbarhet. Koppla och utveckla platsen med stadens stråk.

Eventuell tillkommande bebyggelse ska bidra med liv och rörelse och därmed trygghet till platsen

Österskans är en unik plats i staden och eventuell tillkommande bebyggelse ska bidra med värden och gärna vara synligt på håll. Den ska samverka på ett arkitektoniskt och spännande sätt med befintlig bebyggelse och omkringliggande allmän plats.

Höjden på eventuell tillkommande bebyggelse behöver prövas mot riksintresse kulturmiljö och övriga kulturvården i omgivningen. Åtta våningar är ett riktmärke.

Eventuell tillkommande bebyggelse behöver ha ett måttligt fotavtryck för att ta hänsyn till historiska lämningar och ge plats för grönska, siktlinjer och allmän plats.

Ge förutsättningar för de omgivande kulturinstitutionerna att flytta ut och nyttja platsen. • Skapa plats som möjliggör för mindre evenemang.

Tillskapa en central lekplats på platsen eller i dess närhet.

Förutsättningar för utveckling

Österskans ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Österskans var en del av stadens befästning, med vallar och vallgrav i trekantig form. Den kuperade marken i Kapsylparken är rester av befästningarna. Diagonal vägsträckning går i linje med landsvägen som ledde in till stadens östra port.

Östra förstadens rutnätsplan, sammanhållna siluett och jämnhöga bebyggelse är en del av riksintressets uttryck.

Gröna kopplingar



Ny grön koppling

Markanvändning

Gaturum med intilliggande mark där det gröna utvecklas.

Riktlinjer för utveckling

Ny grön koppling som utvecklas för att centrums grönytor, befintliga och nya, ska bli till en sammanhängande grönstruktur.

En sammanhängande grönstruktur uppmuntrar till rörelse och utevistelse. Inriktningen är att boende och besökare sömlöst ska kunna röra sig mellan det nära gröna, till parken en liten bit bort, för att sedan fortsätta ut till stadens större rekreationsområden.

Kopplingen utvecklas för att fylla viktiga syften när den växande staden planeras hållbart och robust för att anpassas till klimatförändringar. Viktiga funktioner är bland annat som spridningskorridor, som temperatursänkare och för att hantera skyfall.

Vid planering av nya grönstråk i stadskärnan gäller att gröna inslag gärna får tillkomma men att hänsyn behöver tas så att kontrast mellan kvartersstaden inne i stadskärnan och den omgivande gröna kransen i Vallgravsstråket bibehålls.

Grön koppling

Markanvändning

Gaturum med intilliggande mark där det gröna bevaras och utvecklas.

Riktlinjer för utveckling

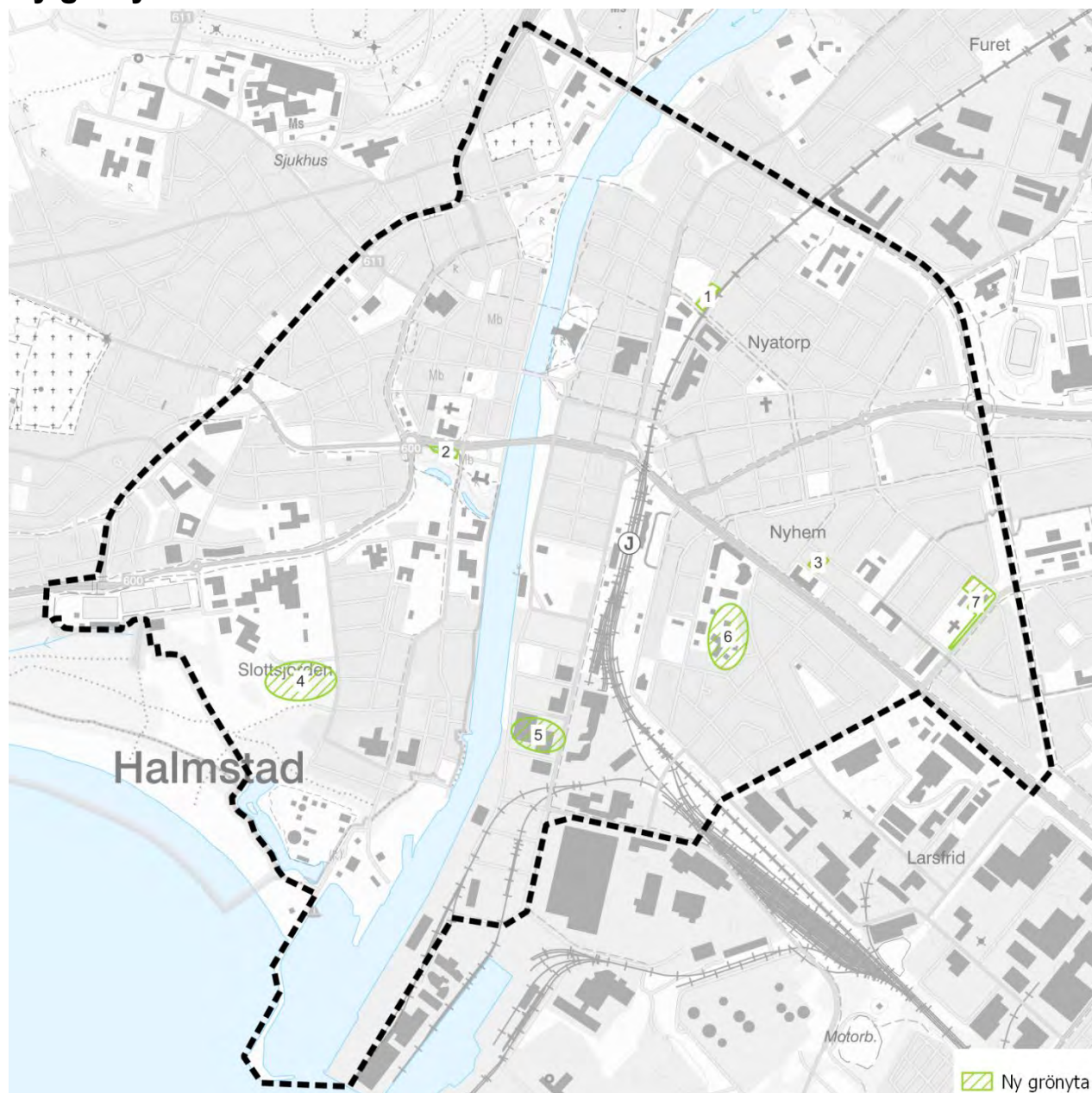
Befintlig koppling som utvecklas för att centrums grönytor, befintliga och nya, ska bli till en sammanhängande grönstruktur.

En sammanhängande grönstruktur uppmuntrar till rörelse och utevistelse. Inriktningen är att boende och besökare sömlöst ska kunna röra sig mellan det nära gröna, till parken en liten bit bort, för att sedan fortsätta ut till stadens större rekreationsområden.

Kopplingen utvecklas för att fylla viktiga syften när den växande staden planeras hållbart och robust för att anpassas till klimatförändringar. Viktiga funktioner är bland annat som spridningskorridor, som temperatursänkare och för att hantera skyfall.

Bibehåll kontrast mellan kvartersstaden inne i stadskärnan och den omgivande gröna kransen i Vallgravsstråket.

Ny grönyta



1. Linnéparken

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Linnéparken expanderar mot järnvägen.

2. Slottsparken

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Slottsparken föreslås expandera mot Slottsgatan för att skapa en bättre entré till parken och Söder.

Genom att utvidga Slottsparken blir mötet mellan den historiska stadskärnan och grönskan på den gamla befästningsmarken skarpare, vilket ökar avläsbarheten och tydliggör stadens historiska avgränsning.

Förutsättningar för utveckling

Platsen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. I direkt anslutning finns tydliga spår efter befästningarna i form av vallar och sänkor i parken. Slottsparken är också en del av det grönstråk som ramar in den historiska stadskärnan, genom vilket stadens medeltida utbredning och befästningsverkens läge är avläsbara. Befintliga ca 50 parkeringar utgår.

3. Nyhem/Långgatan

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Parkeringsyta omvandlas till lokalpark, parkeringsfrågan omhändertas i arbetet med utvecklingsområde H30.

Riktlinjer för utveckling

Parkeringsyta omvandlas till lokalpark.

4. Kattegatt

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av en grönyta med goda kopplingar till framväxande stadsdel. Parkytan behövs som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering.

5. Stadsdel Tullkammarkajen

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av en större stadsdelspark med central placering och goda kopplingar till framväxande stadsdel. Parkytan behövs som en viktig del av centrumets grönstruktur och skyfallshantering.

6. Stureparken

Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utveckling av en sammanhängande allmän park med på mark som idag är skolområde för Sturegymnasiet och intilliggande kommunal fastighetsmark.

Parken ramas in och får sin karaktär av områdets många vackra och kulturminnesmärkta tegelbyggnader.

Utvecklas med rekreativa värden.

Tydliga kopplingar till och genom parken från anslutande gatunät och stråk; Sturegatans förlängning mot Hertig Knuts gatan, Engelbrektsgatan, Kristoffersgatan och Sparrevägen/Pilefeltsgatan.

Förutsättningar för utveckling

Genom en bättre disponering av byggnader och angöringsytor kan yta frigöras till allmän park i skolområdets sydöstra del. Kommunala byggnader i områdets södra del utvecklas mot utåtriktad kommunal verksamhet i park.

På sikt, allteftersom teknisk livslängd för lägre byggnader i områdets centrala delar uppnås kan de ersättas med högre i lämpliga lägen så att det totala markavtrycket av byggnader i området minskar. Utökad grönyta kan göras i samband med att Sturegymnasiets utvecklas och äldre byggnader ersätts med nya.

7. Martin Luther

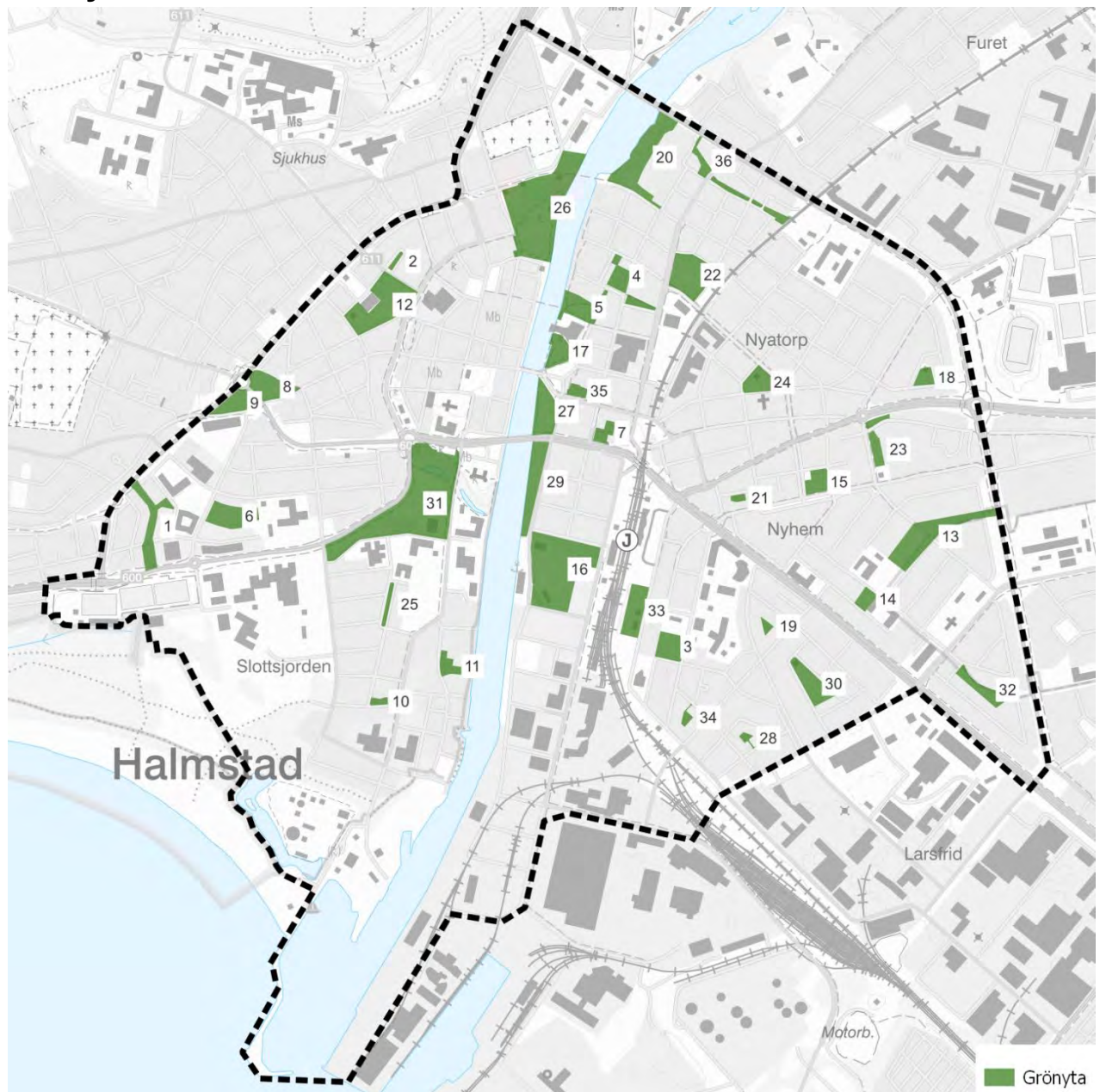
Markanvändning

Ny grönyta. Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Ytan ska utvecklas som lokalpark när den tillfälliga förskolan avvecklas.

Grönyta



1. Ankarparken

Markanvändning

Parken som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytans ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrumets grönstruktur och skyfallshantering.

Gröna kopplingar mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker ska stärkas; Flygareparken, Aleskogen och Rotorps naturpark.

2. Bissmarksgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

3. Engelbrektsplan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är 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 Aleskogen och Västra stranden.

Grönytan ska bevaras i sin helhet.

4. Ernst Wigforss plats och Triangelorget

Markanvändning

Gröna torg som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. De gröna torgen är viktiga länkar i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Torget ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

5. Filtparken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

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

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och för att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Förutsättningar för utveckling

Filtparken ligger delvis inom område av riksintresse för kulturmiljövården.

6. Flygareparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

Gröna kopplingar mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker ska stärkas; Ankarparken och Slottsparken.

7. Fredrik Ströms gata

Markanvändning

Grönytor som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytorna är viktiga länkar i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska bevaras för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur. Vid utveckling av området ska grönytan planläggas som allmän platsmark.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan eller i närområdet. Om

detta inte är möjligt ska kvaliteten på kvarvarande yta och tillkommande allmän plats mark höjas. De gröna kvaliteterna i parken och dess närområde ska utvecklas

Förutsättningar för utveckling

Grönytan ligger delvis inom och i anslutning till befintligt riksintresse för kulturmiljövården. Ytan ligger helt inom det område som kommunen föreslår som riksintresse för kulturmiljövården.

8. Fridhemsparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Rotorps naturpark, Gunillaparken och Slottsparken.

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering.

9. Fridhemsparken Brunnsåker

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering.

Gröna kopplingar mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker ska stärkas; Rotorps naturpark, Gunillaparken och Slottsparken.

Grönytan kan utvecklas för att kunna användas av intilliggande Brunnsåkerskolan.

Förutsättningar för utveckling

Ytan är bullerutsatt, för att utveckla ytan som vistelseyta kan bulleråtgärder behövas.

10. Grönyta Propellergatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

Grönytan nyttjas idag som park och lekplats. Vid utveckling av området ska grönytan planläggas som allmän platsmark.

11. Grönyta Södra Vägen till Nissan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av Nissanstråket. Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

Förutsättningar för utveckling

Grönytans östra del ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Till riksintressets uttryck hör de stenskodda kajerna längs Nissan.

12. Gunillaparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen och kulturmiljö med historiska spår efter den befästa renässans staden.

Riktlinjer för utveckling

Synliggör och lyft fram parkens historiska lager. Träden i parkens östra del längs Karl XI:s väg är del av det grönstråk som ramar in den historiska stadskärnan,

Dagens parkeringshus Radioplan föreslås ersättas med bostäder som en trygghetshöjande insats för att ge ”ögon” på parken även kvällstid.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Norre Katts park och Slottsparken.

Parken ska bevaras för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering.

Förutsättningar för utveckling

Gunillaparken ligger i direkt anslutning till område av riksintresse för kulturmiljövården. Parkens östra del längs Karl XI:s väg är del av det grönstråk som ramar in den historiska stadskärnan, genom vilket stadens medeltida utbredning och befästningsverkens läge är avläsbara.

13. Hagelhusparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken ska koppla mot intilliggande skolgård som ska ses som en del av stadens gröna infrastruktur och i möjligaste mån samnyttjas.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Hagelhusparken – södra och Linhedsparken.

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

14. Hagelhusparken – södra

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan ska koppla mot intilliggande skolgård som ska ses som en del av stadens gröna infrastruktur och i möjligaste mån samplaneras.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Hagelhusparken, Slättervägen och ny grönyta Martin Luther.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

15. Järnvägsgatan/Linnégatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan är, och ska utvecklas som en del av den inre grönstrukturen i centrum.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större grönytor och parker; Muraregatan och tillkommande nya grönytor Nyhem/Långgatan och ny park i Stureområdet.

Grönytans ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur. Utvecklas till ett grönt sammanhang där större träd kan få ta plats.

Miljöer för parkering och gator omvandlas successivt grönare miljöer med kvalitet för vistelse. Linnégatan, mellan Enslösvägen och Järnvägsgatan omvandlas till ett grönskande rum för gång och cykel. Ett av körfälten omvandlas till park och det återstående körfältet enkelriktas i enlighet med transportplanen.

16. Järnvägsparken

Markanvändning

Parken behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av den inre grönstrukturen i centrum. Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större grönytor och parker; Slottsparken, Studentparken samt tillskapad ny grönyta på Tullkammarkajen. Ny bro över Nissan stärker kopplingen mot Slottsparken.

Utveckla parken med hänsyn till dess kulturhistoriska sammanhang. Lyft och tydliggör dess historia genom att återskapa karaktären av 1800-talspark med grusgångar och planteringar symmetriskt anordnade framför stationsbyggnaden.

Utveckla till en attraktiv stadspark och en grön tyngdpunkt för den södra delen av centrumområdet. Parken har en stor utvecklingspotential och utformningen ska möjliggöra en bredd och variation av rum för kultur, lek och aktiviteter året runt

Parken ska bevaras för att kunna utvecklas som en viktig del av grönstrukturen i centrum.

Om delar av parken exploateras eller får annan användning än park, ska kompensationsåtgärder genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan eller i närområdet. Om detta inte är möjligt ska kvaliteten på kvarvarande yta och tillkommande allmän platsmark höjas. De gröna kvaliteterna i parken och dess närområde ska utvecklas

Förutsättningar för utveckling

Järnvägsparken ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Parken, järnvägsstationen och sekelskiftesbebyggelsen i Östra förstaden är uttryck för stadens expansiva utveckling i slutet av 1800-talet.

17. Kapsylparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen och den innehåller historiska spår efter den befästa renässansstaden.

Riktlinjer för utveckling

Parkens utveckling ska samspela med utvecklingen av Österskans, läs mer under kap Mötesplatser.

Parken är, och ska utvecklas som en del av Nissanstråket. Synliggör och lyft fram parkens historiska inslag.

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering samt för att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Förutsättningar för utveckling

Kapsylparken ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Parken är anlagd på de gamla befästningarna och spår av dessa finns i form av vallar och sänkor.

18. Korngatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som fickpark i kvarteret

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden, parker och rekreations-/aktivitetsområden; Malcusgatan, Muraregatan och Arenan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

19. Kvarteret Bofinken

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som fickpark i kvarteret

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av närområdets grönstruktur.

20. Landfästet

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Grönytan är, och ska utvecklas som en del av Nissanstråket

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Norre Katts park, Galgberget och Åbergsgatan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och för att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

21. Lektor Anderssons gata

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Befintlig parks tydliga fokus på aktivitet kompletteras med gröna värden samt tydligare och mer inbjudande kopplingar till omkringliggande kvarter.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande grönytor och parker, ny park i Stureområdet och Studentparken. Planerade passager under och eventuellt över järnvägen bidrar till detta.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

22. Linnéparken

Markanvändning

Parken behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av den inre grönstrukturen i centrum. Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större grönytor och parker; Muraregatan och Norre Katts park. Ny passage under järnvägen stärker kopplingen mot Grönyta Muraregatan.

Ny grönyta intill järnvägen integreras med parken.

Utveckla parkens möten med omkringliggande gator: Gamletullsgatan och Linnégatan samt upplevelsen av grönt i tillkommande passage under järnvägen

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

23. Malcusgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är 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.

24. Muraregatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden, parker och rekreatiions-/aktivitetsområden; Järnvägsgatan/Linnégatan, Korngatan och Arenan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

25. Neptunigatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden, parker och rekreativ-/aktivitetsområden; Kattegattgymnasiet, Aleskogen samt tillskapade nya grönytor på Söder.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

26. Norre katts park

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen och en kulturmiljö med historiska spår efter den befästa renässansstaden.

Riktlinjer för utveckling

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av grönstrukturen i en stadsdel med få gröna inslag.

Parken är del av centrumområdets inre grönstruktur, Nissanstråket och Vallgravsstråket. Utveckling av parken ska göras i enlighet med dessa.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Gunillaparken, Nissanstråket och Galgberget.

Synliggör de olika historiska lagren. Höjdskillnaderna definierar den gamla befästningsstaden.

Synliggör och lyft fram parkens historiska lager. Höjdskillnaderna är spår efter de gamla befästningarna med bastion och vallgrav.

Delar av parken utformas för att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Lyft fram och utveckla vattennärvaron och dess kvalitet.

Utveckla, renodla och tydliggör parkens entréer i alla riktningar. I parkens nordvästra del, intill Norra station, tas 20 parkeringsplatser bort till förmån för utveckling av parkens entré. Parkering hänvisas till befintligt parkeringshus Svartmunken.

Utveckla och tydliggör rörelsestråk, runt om och igenom parken. Stråken sammankopplar målpunkter och omgivande stadsstruktur.

Skapa en ny koppling och rörelsestråk i östvästlig riktning genom ytterligare en gång- och cykelbro över Nissan.

Utveckla parkens rumsligheter, med omväxlande öppet och slutet. Tillskapa varierade typer av sittplatser runt om i parken.

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

Utveckla för att befolka ytor och byggnader hela året, dygnet runt för att bidra till att göra parken trygg. Utåtriktade verksamheter är viktiga för att levandegöra.

Skapa möjligheter för att Rotundans verksamhet som bidrar till en levande, befolkad och trygg park.

Ljussättningen av stadsparken ska bidra till en varierad upplevelse och öka tryggheten.

Utveckla platsen runt Norra station så att den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden får en värdig inramning.

Förutsättningar för utveckling

Norre katts park ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Spåren efter befästningsverken som finns i parken är viktiga för förståelsen av Halmstad som fästningsstad.

Parken är också en del av det grönstråk som ramar in den historiska stadskärnan, genom vilket stadens medeltida utbredning och befästningsverkens läge är avläsbara.

Underlagsmaterial

En förstudie för parken som tagit helhetsgrepp kring iordningställandet av Bastionen och Norre katts park finns framtagen.

Förstudien ska ligga som underlag vid utveckling av området. Förstudie: Stadsparken Norre Katts park – Bastionen – Norre Port, white, 2020-12-14

27. Picassoparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parkens utveckling ska samspela med utvecklingen av Österskans, läs mer under kap Mötesplatser.

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

Grönytans ska bevaras för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och för att fungera som översvämningssyta vid högt vatten i Nissan.

Förutsättningar för utveckling

Picassoparken ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Platsen var tidigare en del av stadens hamnanläggning vilket avspeglar sig i lastkajerna längs Nissan.

28. Roskildegatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som fickpark i kvarteret

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av närområdets grönstruktur.

29. Sinnenas promenad

Markanvändning

Promenad som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Promenaden är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Promenaden är, och ska utvecklas som en del av Nissanstråket. Promenaden ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur och skyfallshantering samt rymma andra klimatanpassningsåtgärder.

Förutsättningar för utveckling

Sinnenas promenad ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Platsen var tidigare en del av stadens hamnanläggning och de stenskodda kajerna med pollare är uttryck för stadens historiska betydelse som hamnstad.

30. Skogabyparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande grönytor och större sammanhängande naturområden och parker; Ny park i Stureområdet och Östra stranden.

Kopplingen Östra stranden stärks genom planskild korsning under järnvägen, Margaretagatan.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrumets grönstruktur.

31. Slottsparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen och kulturmiljö med historiska spår efter den befästa renässansstaden.

Riktlinjer för utveckling

Parken är del av centrumområdets inre grönstruktur och Vallgravsstråket. Utveckling av parken ska göras i enlighet med dessa. Synliggör och lyft fram parkens historiska lager.

Höjdskillnaderna är spår efter de gamla befästningarna.

Den kulturhistoriska kontexten med rester av befästningen och slottsmiljöerna som inramning av parken ska synliggöras.

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden och parker; Gunillaparken, Järnvägsparken och nya grönytor på söder.

Parken ska bevaras för att kunna utvecklas som en viktig del av centrumets grönstruktur och skyfallshantering.

Förutsättningar för utveckling

Slottsparkens norra del ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Spåren efter befästningsverken som finns i parken är viktiga för förståelsen av Halmstad som fästningsstad. Parken är också en del av det grönstråk som ramar in den historiska stadskärnan, genom vilket stadens medeltida utbredning och befästningsverkens läge är avläsbara.

32. Slättervägen

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande grönytor och större sammanhängande naturområden och parker; Hagelhusparken – södra, Linehedsparken och ny grönyta Martin Luther.

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

33. Studentparken

Markanvändning

Parken behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parken är, och ska utvecklas som en del av den inre grönstrukturen i centrum. Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större grönytor och parker; Järnvägsparken och ny park i Stureområdet. Ny passage under järnvägen stärker kopplingen mot Järnvägsparken.

Parken ska utvecklas som en viktig del av grönstrukturen i centrum.

Delar av parken får annan användning i samband med utveckling av Stationsstaden. Projektet innebär ny utformning och omDispositionering av allmän plats i området. Kompensationsåtgärder för grönyta som tas i anspråk ska genomföras. Utgångspunkten är att ny grönyta tillskapas i anslutning till ytan eller i närområdet. Om detta inte är möjligt ska kvaliteten på kvarvarande yta och tillkommande allmän platsmark höjas. De gröna kvaliteterna i parken och dess närområde ska utvecklas.

Parken ingår i projektet stationsstaden som kommer innebära en ny utformning och omDispositionering av allmän plats i området. Kompensationsåtgärder ska genomföras genom tillskapandet av nya allmänna ytor och mötesplatser med mycket grönt och hög ökad kvalitet och standard på kvarvarande grönytor.

34. Sysslomansgatan

Markanvändning

Grönyta som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytan är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Utvecklas som fickpark i kvarteret

Grönytan ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av närområdets grönstruktur.

35. Teaterparken

Markanvändning

Park som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Parken är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Parkens utveckling ska samspela med utvecklingen av Österskans, läs mer under kap Mötesplatser.

Parken ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

Förutsättningar för utveckling

Teaterparken ligger i anslutning till befintligt och inom det område som kommunen föreslår som riksintresse för kulturmiljövården.

36. Åbergsgatan

Markanvändning

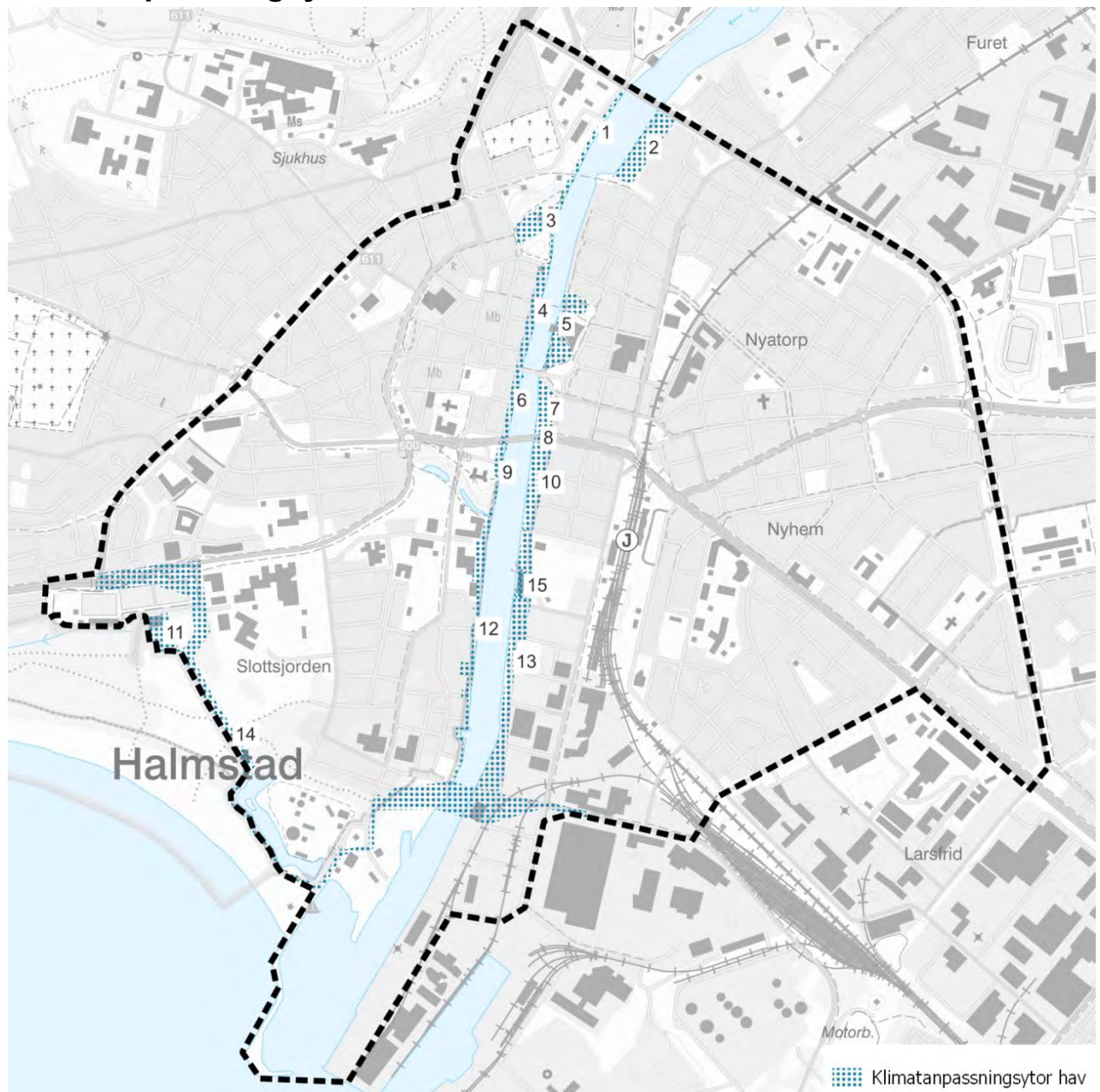
Grönytor som behövs för rekreation för att uppfylla mål om närhet, storlek och mängd grönyta för invånarna i centrum. Grönytorna är en viktig länk i den gröna infrastrukturen.

Riktlinjer för utveckling

Gröna kopplingar ska stärkas mot närliggande större sammanhängande naturområden, parker och rekreations-/aktivitetsområden; Landfästet – Nissanstråket, Linnégatan och Arenan.

Grönytorna ska bevaras i sin helhet för att kunna utvecklas som en viktig del av centrums grönstruktur.

Klimatanpassningsytor hav



1. Hallands konstmuseum

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Grönområdet ska utformas för att fungera som översvämningssyta vid höga vattennivåer.

2. Landfästet

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Grönområdet ska fungera som översvämningsyta vid höga vattennivåer.

3. Norre katts park

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Grönområdet ska utformas för att fungera som översvämningsyta vid höga vattennivåer.

4. Hamngatan norr

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Grönområdet ska utformas för att fungera som översvämningsyta vid höga vattennivåer. Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 0,3 meter högre än dagens marknivå.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Skyddet ska knyta an mot Hamngatan södra och Norre katts park.

Ett antal öppningar i skydd behövs för att avleda skyfallsflöden men också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

Hänsyn ska tas till trädallé norr om Österbro vid detaljutformning av skyddet.

Klimatanpassning av denna delsträcka behöver, på grund av gatans höjd, åtgärdas först närmare år 2050. Dock är det ekonomiskt hållbart att genomföra denna sträcka i samband med de andra sträckorna.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

3. Kapsylparken till Filtparken

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 1,5–2 meter högre än dagens marknivå.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Biblioteket och före detta musikskolan skyddas med objektsskydd som monteras upp i händelse av översvämning. Skydd i Filtparkens bakkant kopplas ihop med detta.

Kapsylparken söder om biblioteket utformas för att fungera som översvämningssyta.

6. Hamngatan söder

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 0,9 meter högre än dagens marknivå.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan. Parkeringsyta tas i anspråk för utveckling av klimatskydd och kajpromenad.

Sömlös framkomlighet längs Nissanstråket vidare mot Söder behöver säkerställas.

Skyddet ska knyta an mot skydd Hamngatan norr och Slottsbron.

Ett antal öppningar i skydd behövs för att avleda skyfallsflöden men också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

7. Picassoparken

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 0,35 meter högre än dagens marknivå.

Den låga skyddsnivån gör det möjligt att ta upp höjdskillnaden med markmodellering/vall. Inriktning är att skyddet förläggs i parkens bakkant och att parken tillåts översvämmas vid högvatten men vara tillgänglig vid normala vattennivåer.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Öppning i skyddet planeras för att fungera som skyfallsstråk och skapa en tillgänglig cykelväg genom parken.

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

8. Slottsbron

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

För Slottsbron föreslås ett tillfälligt översvämningsskydd som monteras upp i händelse av högvatten. Bron är inte körbar vid högvatten.

Tillfälligt skydd knyter an mot skydd i Picassoparken och Östra förstaden.

Slottsbron är idag en viktig länk för framkomlighet i staden, men kan på grund av sin konstruktion och låga höjd inte klimatssäkras på ett sätt som gör den farbar vid högvatten.

Redan idag riskerar Slottsbron att översvämmas. Ny bro i Söder behövs redan idag för att säkra framkomligheten vid högvatten.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

9. Slottet

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 0,2–1 meter högre än dagens marknivå.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Förbi Slott behöver det utredas om befintlig befästningsvall kan fungera eller förstärkas för att fungera som översvämningsskydd. Särskild hänsyn måste tas till kulturhistoriska, arkeologiska och arkitektoniska värden.

Endast ett lågt skydd behövs vid Slottsplatsen. Alternativ till skydd är att arbeta med höjdsättning och integrera skyddet i utformning av torgytan.

Skyddet ska knyta an mot skydd Slottsbron i norr och Dragvägen i söder.

Ett antal öppningar i skydd behövs för att avleda skyfallsflöden men också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

10. Östra förstaden

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 0,6–1,5 meter högre än dagens marknivå.

Platseffektivt översvämningsskydd, mur eller liknande föreslås.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Skyddet knyter an mot det tillfälliga översvämningsskyddet vid Slottsbron och skydd för Tullkammarkajen.

Ett antal öppningar i skydd behövs för att avleda skyfallsflöden men också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

11. Aleskogens förskola

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Efter 2070 kan förskolan behöva ytterligare skydd mot extrema havsvattennivåer. Utredningar behöver påbörjas efter 2050.

12. Dragvägen

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 1,2–1,6 meter högre än dagens marknivå.

Golvnivå på intilliggande fastigheter är till övervägande del anpassade till beräknade nivåer men konstruktioner behöver ses över, kompletteras och anpassningar göras för att skyddet som helhet ska fungera.

Objektskydd av Marinstugan med kulturhistoriskt höga värden behövs.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Skyddet ska knyta an mot skydd vid Slottet i norr och skydd söder till hamnen i söder.

Längs sträckan behövs öppningar för att avleda skyfallsflöden. Ett antal öppningar behövs också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

13. Tullkammarkajen

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta som kan komma att beröras av översvämning och byggnation av skydd mot översvämning. Utredningar pågår och behövs framöver. Beskrivningarna nedan är riktlinjer för arbetet.

Skyddet behöver vara cirka 1,2–1,5 meter högre än dagens marknivå.

Skydd utformas i samband med utbyggnad av stadsdelen Tullkammarkajen och kan beroende på hur denna utformas och höjdsätts se olika ut. Särskilt skydd av Tullhuset som har kulturhistoriskt höga värden kan behövas innan dess.

Inriktning är att skydd placeras innanför Nissans kajpromenad och utformas så att det upplevs som en del av kajpromenadens möblering. Hänsyn ska tas till kajernas befintliga konstruktion och hållbarhet.

Yta utanför skydd utformas för att kunna översvämmas vid extrema vattennivåer men samtidigt vara tillgängliga vid normala vattennivåer. Detta för att bibehålla känslan av vattenkontakt längs Nissan.

Skyddet ska knyta an mot skydd vid Östra Förstaden i norr och bro i Söder.

Ett antal öppningar i skydd behövs för att avleda skyfallsflöden men också för att bibehålla tillgängligheten till Nissanstråket.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

14. Söder till hamnen

Markanvändning

Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Yta för byggnation av skydd mot översvämning. Sammanfaller delvis med vägreservat, vilka ska planeras tillsammans.

På denna sträcka reserveras mark för att säkra Halmstads centrum i två steg: steg 1 mot 2070 och steg 2 mot 2200. För att säkerställa en skyddsnivå för år 2070, steg 1 behövs ett skydd väster om Nissan cirka 0,65 meter högre än dagens marknivå. Skyddet öster om Nissan blir maximalt cirka 1 meter högre än marknivån i steg 1.

För att säkerställa en skyddsnivå för år 2200, steg 2 kan skydden i steg 1 byggas på till cirka 2,5 meter högre än dagens marknivå. I Nissans mynning byggs då en port. Skydd och port utgör tillsammans ett yttre skydd som beräknas klara ett högsta uppskattat vattenstånd år 2200. Klimatförändringarna behöver bevakas och arbetet med det yttre skyddet kommer påbörjas när effekterna påkallar behovet av det. Som kunskapen ser ut idag beräknas detta arbete påbörjas först efter den fördjupade översiktsplanens planperiod 2050.

Yta avsätts för att skydd ska kunna utformas som en vall som anläggs genom Alevallen, vid gränsen mot Alets naturreservat, runt reningsverket och ansluta till bro i söder. Öster om Nissan är mindre ytor avsatta. Här föreslås ett mer platseffektivt skydd, mur eller liknande.

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

Vid Fiskaregatan behövs en öppning i klimatskyddet för framkomlighet längs vägen till bland annat småbåtshamn och reningsverk. Öster om Nissan behövs motsvarande öppning i klimatskyddet vid Stationsgatan. Ytterligare eventuella öppningar ska utredas.

Åtgärderna i steg 1 är begränsade i höjd och ytutbredning. Bara en mindre del av de ytor som anvisas väster om Nissan tas i anspråk.

I genomförd översiktlig utredning av hydrologisk påverkan på Aleskogen är bedömningen att föreslagen klimatanpassningsåtgärd kan genomföras utan påverkan på grundvattnet i Aleskogen och utan påtaglig skada på utpekade värden i Natura 2000-området.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

15. Tullhuset

Markanvändning

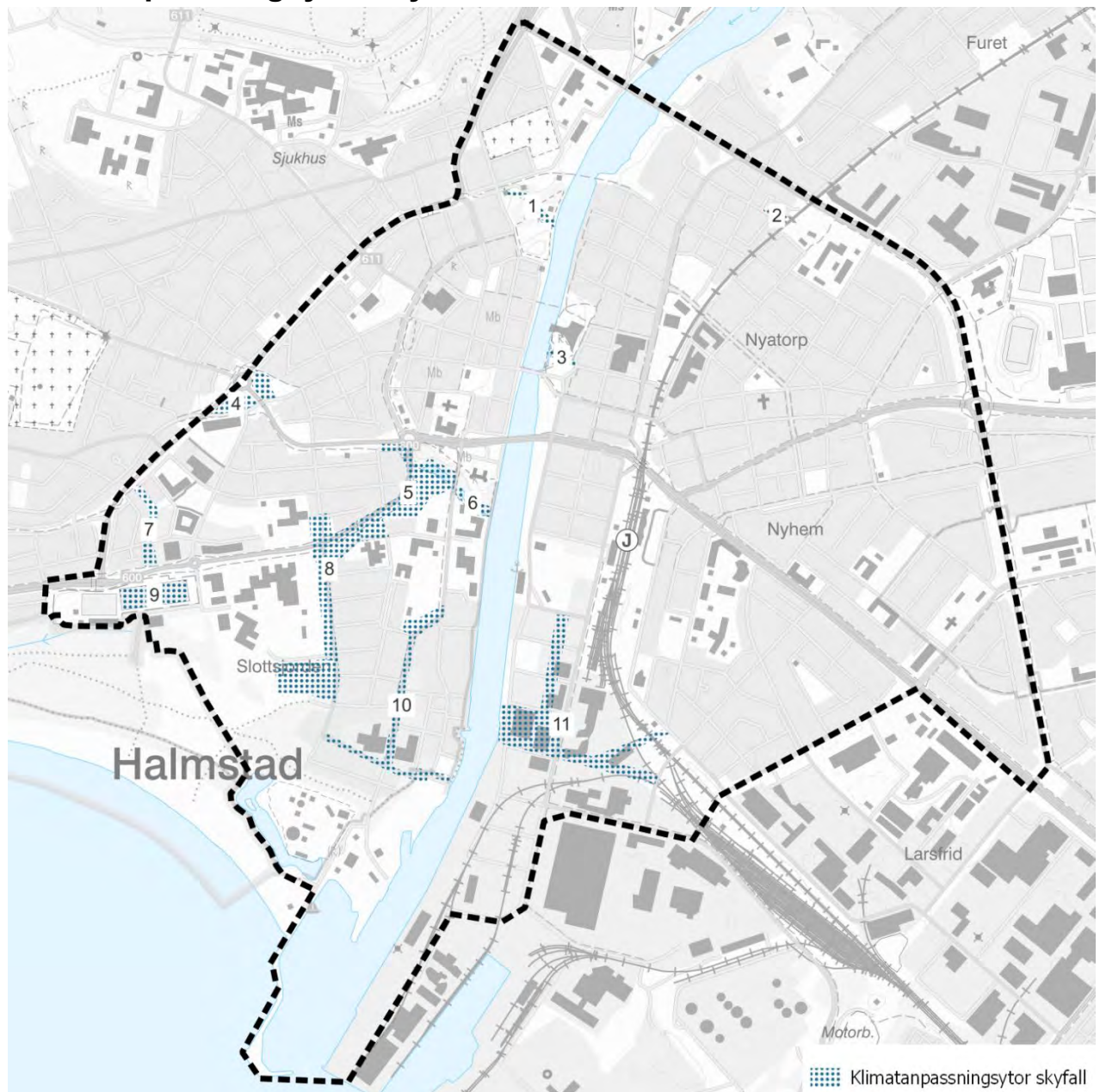
Klimatanpassningsytor hav.

Riktlinjer för utveckling

Fastigheten behöver skyddas mot extrema havsvattennivåer.

Erforderliga underlag för kulturmiljö behöver tas fram inför planering.

Klimatanpassningsytor skyfall



Markanvändning

Skyfallshantering

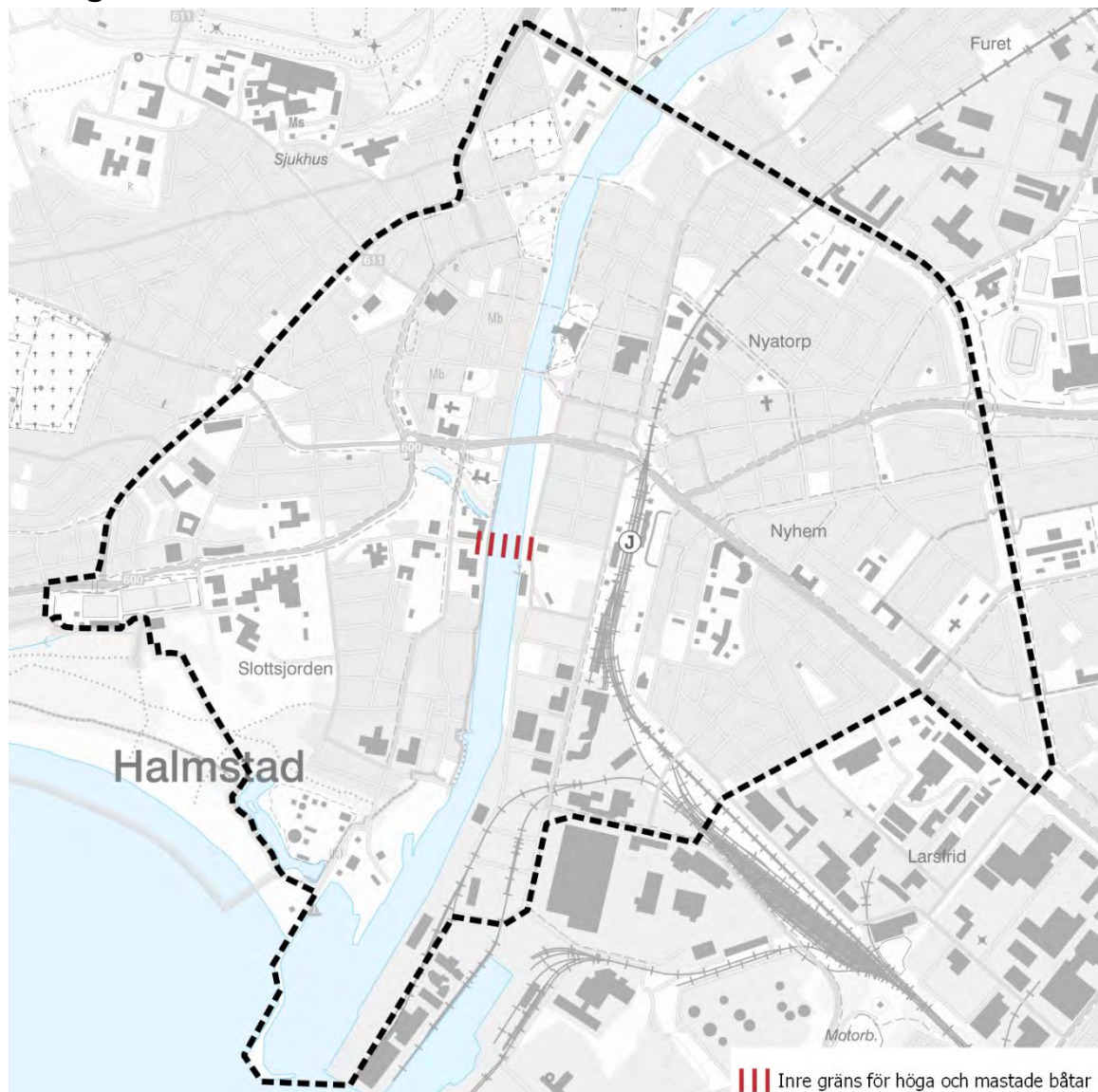
Riktlinjer för utveckling

Utveckla, modellera och höjdsätta väginfrastruktur och grönytor för att ytorna ska kunna leda och rymma skyfallsvatten.

Områdena är en viktig del av stadens grönsstruktur. Åtgärderna ska i första hand utformas med blå-gröna lösningar. De ska anpassas till befintliga värden och utformas multifunktionellt för att ge mervärden såsom rening och fördröjning av vatten, biologisk mångfald, rekreation och värmedämpning.

Utpekade områden baseras på en preliminär bedömning men mer detaljerade utredningar behövs.

Inre gräns för mastade båtar



Markanvändning

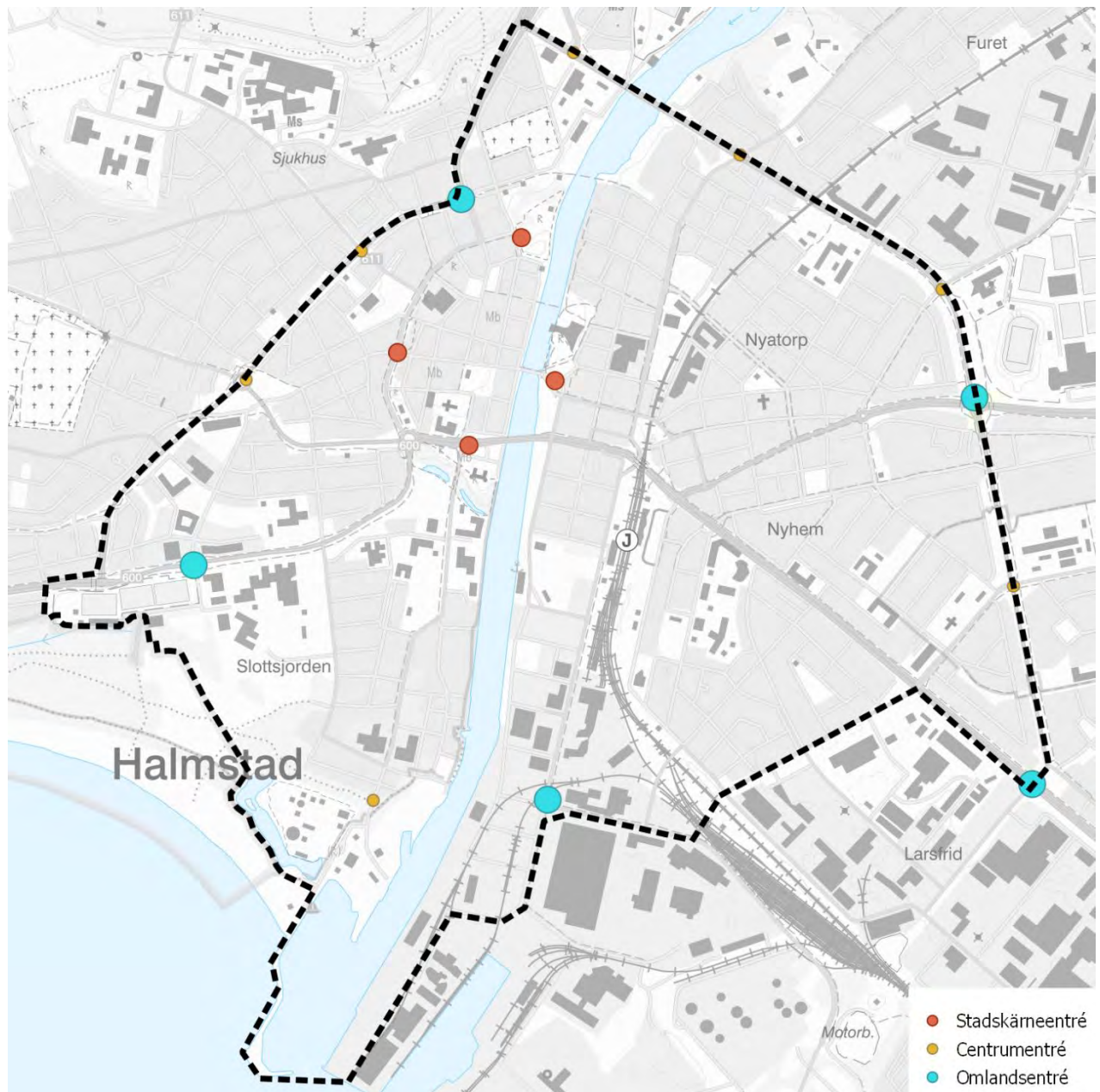
Inre gräns för höga och mastade båtar.

Riktlinjer för utveckling

Ny gräns för mastat båtliv i Nissan. Ersätter nuvarande gräns som utgörs av Slottsbron.

Gränsen kan komma att justeras. I den fortsatta planeringen behöver ställning tas till om bro vid Marinstugan och bro i söder ska vara öppningsbara eller ej.

Entréer



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, där det är lämpligt, för parkering som sedan erbjuder vidare färd till fots eller med buss.

Här kan det vara lämpligt att pröva hög eller infartsnära tät bebyggelse i syfte att utgöra landmärke och betona entrépunkt till centrum. Bebyggelsen ska hjälpa till att stärka känslan av stadsmässighet och att centrum närmar sig.

I och intill markerad bebyggelse bör plats för allmänna funktioner utvecklas.

Eventuell ny bebyggelse ska förhålla sig till befintlig bebyggelse och omgivning och tillsammans bilda en bra helhet. Särskilt fokus ska läggas vid den offentliga platsen så att den upplevs trygg och inbjudande trots närheten till trafik.

Stadskärneentré

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.

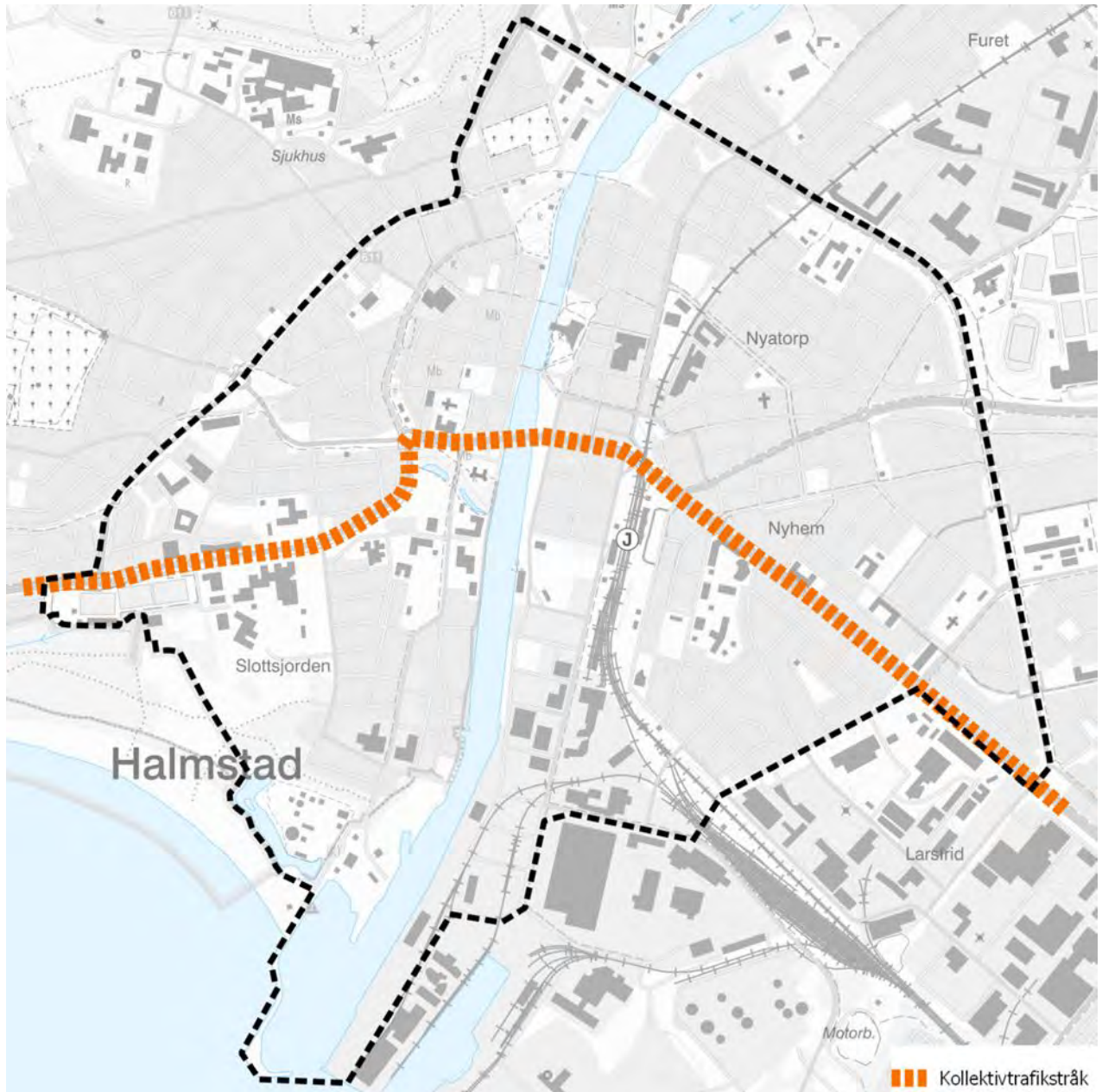
Föres med orienterande värden som riktar sig och beskriver att ”här finns stadskärnan!”.

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.

Trafik och kopplingar

Förstärkt kollektivtrafikstråk



Slottsstråket

Markanvändning

Förstärkt kollektivtrafikstråk

Riktlinjer för utveckling

Stråk där det är strategiskt viktigt att minska barriärverkan för att skapa ett sammanhållet centrumområde.

Gaturummet utvecklas mot mer stadsmässigt för att fungera som matargata mot målpunkter längs sträckan, snarare än en genomfartsväg för passerande. Utvecklingen görs i enlighet med Transportplan.

Pågående stadsutveckling gör det naturligt att flytta hela eller delar av busstrafiken från Brogatan till Slottsgatan. Slottstråket blir en pulsåder för Halmstads busstrafik, kollektivtrafiken görs synlig och attraktiv. Separata busskörfält behöver avsättas och tillkomma längs hela stråket där det är praktiskt möjligt och lämpligt.

Mötesplatser utvecklas längs stråket. Busshållplatser som smälter väl in i utformning och rörelsemönster tillkommer som en viktig och naturlig del för att aktivera stråket med folkliv. Läs mer om tankarna kring hållplats Kattegatt, Slottsplatsen och hållplats Nyhem i kapitel om Mötesplatser.

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 specifika insatser kommer att krävas för att göra bilister ska uppmärksamma och förstå förändringen.

Förutsättningar för utveckling

Ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder. Busskörfält längs Slottsjordsvägen, Slottsgatan, Viktoriagatan och Laholmsvägen. Platsbildning med hållplats och stärkt passage vid Slottet, Nyhem och Kattegattsgymnasiet. Framkomlighet för supercykelstråket längs med Laholmsvägen norra sida ska inte försämrats. Samplanering ska ske med klimatåtgärder i höjd med Alets idrottsplats.

Underlagsmaterial

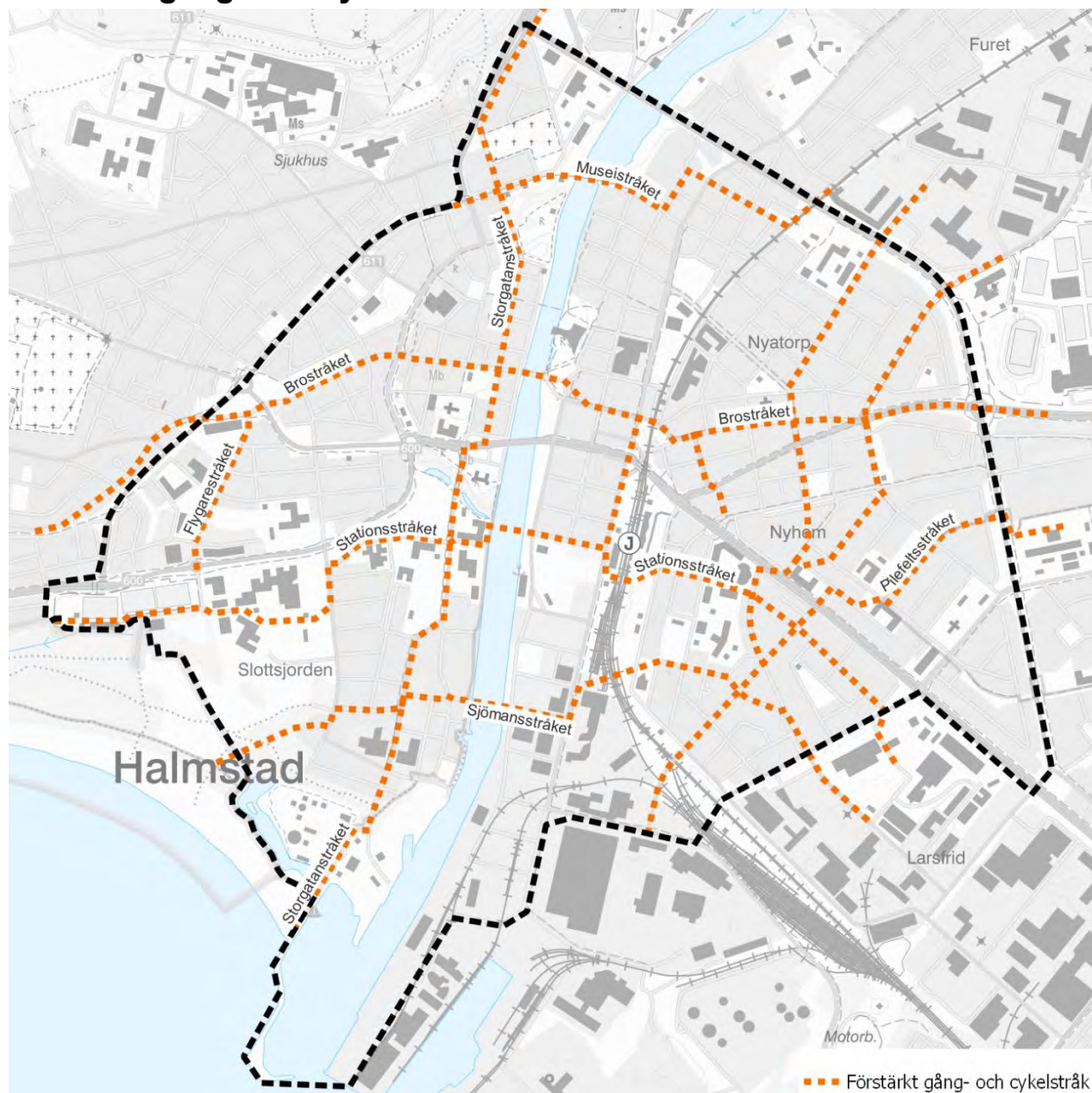
Kollektivtrafikutredning Halmstad, 2021-09-03, SWECO

Tre platsbildningar: Slottsplatsen - Nyhem/Sture – Linehed/Larsfrid, Halmstad kommun/SWECO, 2022-03-04

Följduppdrag

Fördjupad utredning för hela stråket som hanterar alla trafikslag och tillkommande infrastruktur. Ny prioritering av kollektivtrafiken, mötesplatser med passager över vägen, koppling mot ny gata på Söder, cykeltrafikens framkomlighet behöver hanteras samlat.

Förstärkt gång- och cykelstråk



Storgatanstråket

Markanvändning

Stråk för fotgängare och cyklister.

Riktlinjer för utveckling

Ett av det 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

när Norre Port blir det tydligt att stadskärnan börjar. Mötesplats 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.

Museistråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

Riktlinjer för utveckling

Museistråket är ett stråk i den lite mindre skalan där cykeln är det naturliga valet. 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.

Bättre nyttjande av bro över Wrangelsleden möjliggör avlastning av den hårt belastade, och ur trafiksäkerhetssynpunkt otrygga korsningen Wrangelsgatan-Gamletullsgatan med gång- och cykeltrafik.

Förutsättningar för utveckling

Ny länk för gång och cykel – mellan Åbergsgatan och befintlig cykelbro över Wrangelsgatan

Brostråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

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. Fredsgatan utvecklas för att ge mer plats åt oskyddade trafikanter i enlighet med transportplanen.

Skapa förutsättningar för aktiviteter längs stråket så att delsträckor upplevs korta och innehållsrika och mer utrymme ges till gående och cyklister. Gator som Repslagaregatan och Lokföraregatan har identifierats som viktiga för att nå Nyhem.

Trygghetsåtgärder och tydliggör kopplingen förbi Timmermansleden och järnvägsleden i stråkets västra del samt vid Wrangelsgatan och Enslövsvägen nära Arenan i stråkets östra del. Befintliga gång- och cykeltunnlar behöver utvecklas.

Förutsättningar för utveckling

Skapa mer utrymme för oskyddade trafikanter längs vissa gator

Ny gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Fredsgatan

Utveckling av Österskans

Busstrafiken tonas ned och flyttas delvis ut från Brogatan och Österbro i enlighet med satsning på kollektivtrafik längs Slottsgatan/Laholmsvägen.

Järnvägsparksstråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

Riktlinjer för utveckling

Järnvägsparksstråket 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 bron vid Järnvägsparken 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 bron vid Järnvägsparken skapas en helhet. Denna länk skapar ett gent och attraktivt stråk för gående och cyklister från väster och alternativ till stråket Slottsjordsvägen – Slottsgatan - Laholmsvägen. Stråket förgrenar sig och kopplar mot Slottsjordsvägen men också mot Alet direkt söder om Kattegattsgymnasiet.

Genom en mindre komplettering av gång- och cykelväg via Gentoftvägen skapas helhet och stråket förstärks västerut. En gång- och cykelväg öppnas upp för allmänheten mellan Kopparmöllevägen och Gentoftvägen i enlighet med transportplanen.

Stråket knyter samman centrums gröna ytor på båda sidor av Nissan; Stureparken, Studentparken, Järnvägsparken 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 Järnvägsparksstråket.

Förutsättningar för utveckling

Ny bro över Nissan – Bro vid Järnvägsparken

Ny underfart under järnvägen – perronganslutning resecentrum södra

Utrymme för gång- och cykeltrafik längs Gula Briggens gata

Utrymme för gång- och cykeltrafik genom Sturegymnasiet, längs Sturegatan och Hertig Knutsgatan

Stärkt koppling Kopparmöllevägen till Gentoftvägen, hänsyn måste tas till Alevallen

Sjömansstråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

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, ny väg och utveckling av Kattegattsområdet. På den östra sidan behöver planering takta med stadsutvecklingstankarna för Tullkammarkajen och Stationsstaden. Stråket binder samman de östra och västra stadsdelarna i centrums södra delar. För att stråket ska vara möjligt att genomföra en ny bro över Nissan; bro vid Sjömansstugan samt en ny koppling över eller under järnvägen; Båtsmansgatan.

Stråket ska skapa en naturlig koppling mellan stadsdelarna och strandmiljöerna och koppla till Nissanstråket.

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

Förutsättningar för utveckling

Ny koppling över Nissan – Bro vid Marinstugan

Ny koppling förbi järnvägen – Båtsmansgatan

Utformning och exakt läge hanteras inom utvecklingsprojekten Tullkammarkajen och Stationsstaden

Förlängning av stråket österut i Pilefeltsgatans förlängning, hanteras i kommande planprojekt; den fördjupade översiktsplanen för Larsfrid och Vilhelmsfelt samt detaljplan för Högskoleområdet.

Flygarestråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

Riktlinjer för utveckling

Uppsamlande 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, Flygareparken 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 Gaturum och vägreservat. En ny mötesplats föreslås, där busstrafik och gångstråk sammanstrålar, se kapitel Mötesplatser.

Förutsättningar för utveckling

Ny mötesplats med kollektivtrafik och förbättrad passage över Slottsjordsvägen.

Pilefeltsstråket

Markanvändning

Förstärkta gång och cykelstråk

Riktlinjer för utveckling

Pilefeltsstråket sammankopplar tre stråk från de östra stadsdelarna mot Nyhems centrum och vidare söderut. Stråket kopplar vidare 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.

Med nya kopplingar och nya gröna inslag blir det inbjudande och smidigt att röra sig genom Nyhem och mot den nya mötesplatsen, hållplats Nyhem med passage över Laholmsvägen i höjd med

Pilefeltsgatan. Centrums inre grönstruktur förstärks för att koppla ihop parkområden i ett område där behovet av grönytor är som störst. Längs Pilefeltsgatan och Margaretagatan samsas gående, cyklister och bilister utan att störa varandra eller den omgivande boendemiljön.

Margaretagatan utvecklas till en gen, grön koppling med gott om utrymme för grönt och oskyddade trafikanter i enlighet med transportplanen.

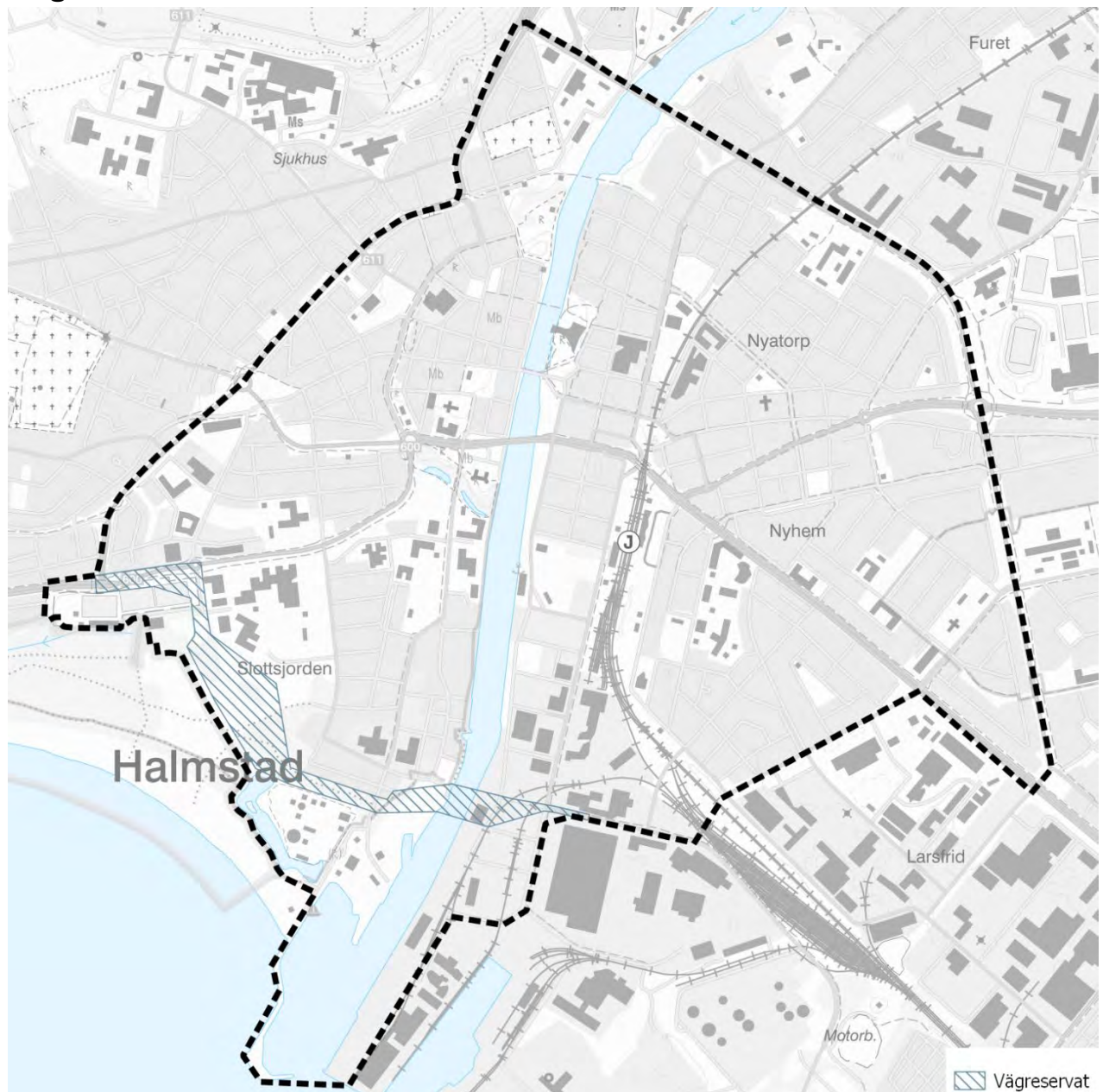
Förutsättningar för utveckling

Ny mötes- och hållplats för kollektivtrafik och passage över Laholmsvägen i höjd med Pilefeltsgatan, Hållplats Nyhem

Förbättrad länk för gång, cykel och grönstruktur genom Nyhem

Ny underfart under järnvägen vid Margaretagatan.

Vägreservat



Vägreservat

Markanvändning

Mark som reserveras för framtida väg och bro över Nissan.

Riktlinjer för utveckling

Gata och bro är en förutsättning för att minska barriärverkan av Laholmsvägen genom centrum för att möjliggöra utveckling av miljöerna runt Slottet och god framkomlighet för kollektivtrafik längs med Laholmsvägen och vidare mot Slottjordsvägen.

De som inte har målpunkt i stadskärnan kan ta denna väg förbi centrum. Mark reserveras för framtida utveckling av denna länk både sett till kapacitet men också till påkopplingar mot övrigt gatunät tills

frågan om vägens sträckning är beslutad, därefter kan bebyggelse tillkomma i linje med utpekade område H31 Kattegatt.

Tung trafik ska undvikas och hänvisas till Södra Infarten och de statliga vägarna för ledning via väg E6 till målpunkt.

I anslutning till och i samma läge som vägreservatet finns även reservat för klimatanpassningsåtgärder. I anslutning till Slottsjordsvägen-Järnvägsleden samt i läge för bro över Nissan ska dessa planeras tillsammans.

Sträckan mellan Flygaregatan och Järnvägsleden behöver förstärkas och körfält behöver tillföras. Körfält behövs dels som ledning mot ny gata på Söder men även för att kunna prioritera upp kollektivtrafiken längs Slottsjordsvägen. Cirkulationsplatsen vid Flygaregatan behöver byggas om och anpassas till de nya förutsättningarna i enlighet med transportplanen.

Gatan planeras med hänsyn till bullerpåverkan med hastigheten 40 km/h och med anslutningar till Kattegatt och söder.

Fyra planskilda passager för gång- och cykeltrafik planeras så att oskyddade trafikanter kan korsa vägen trafiksäkert.

Cykeltrafiken leds längs Amiralsgatan för en genare och mer stadsmässig koppling till bro över Nissan.

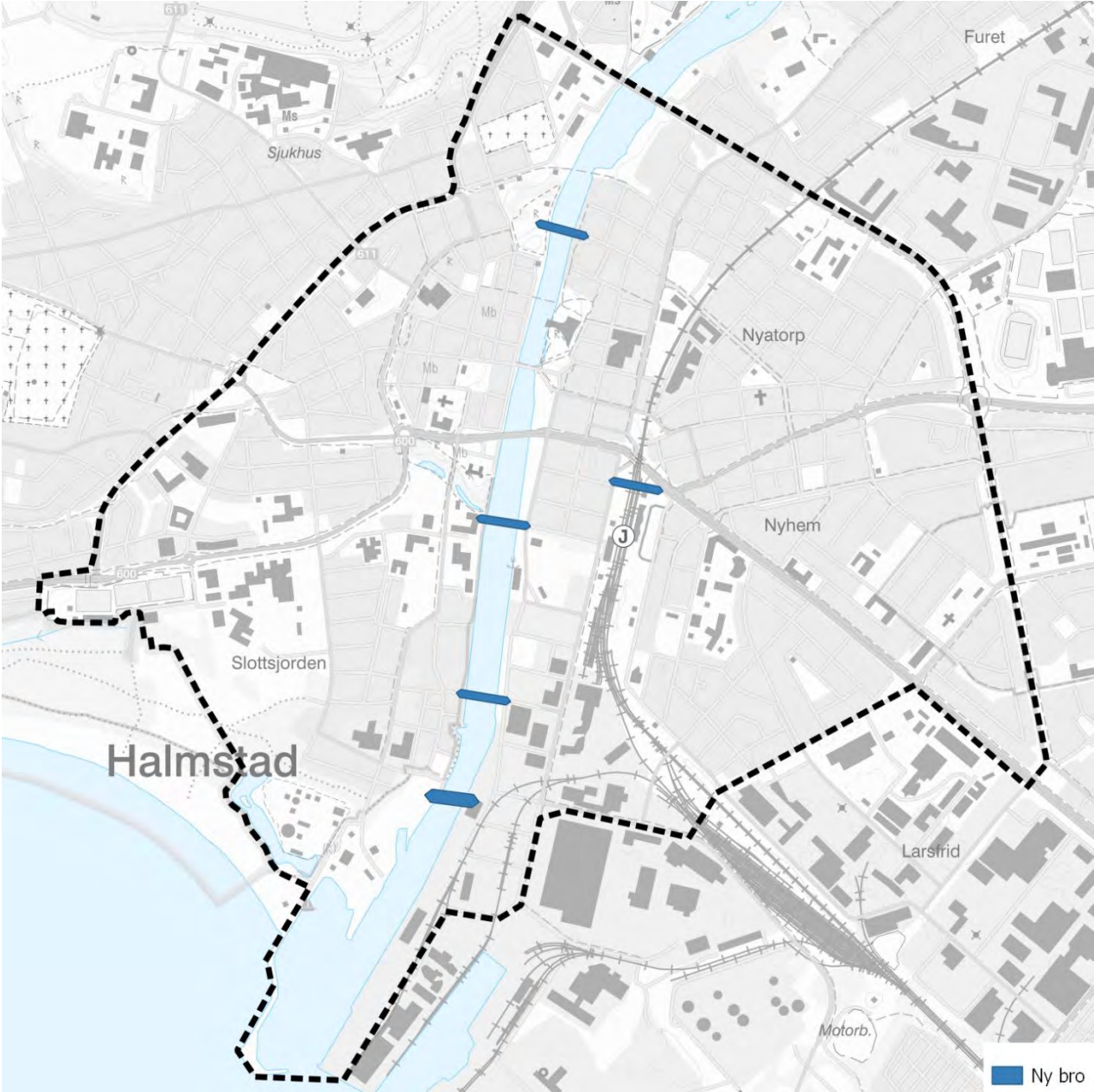
Både vägen och klimatanpassningsåtgärderna behöver utformas så att de inte upplevs som för stora barriärer, utan att utformningen medger goda möjligheter för oskyddade trafikanter från staden till Västra stranden och Aleskogens naturreservat att korsa vägen. Stor vikt behöver läggas vid att skapa trafiksäkra, trygga och trevliga förbindelser tvärs vägen.

Gatans lokalisering på sträckan Skepparegatan till söder om Gentoftevägen/Utblicken specificeras vidare i arbetet med Strukturplan Kattegatt.

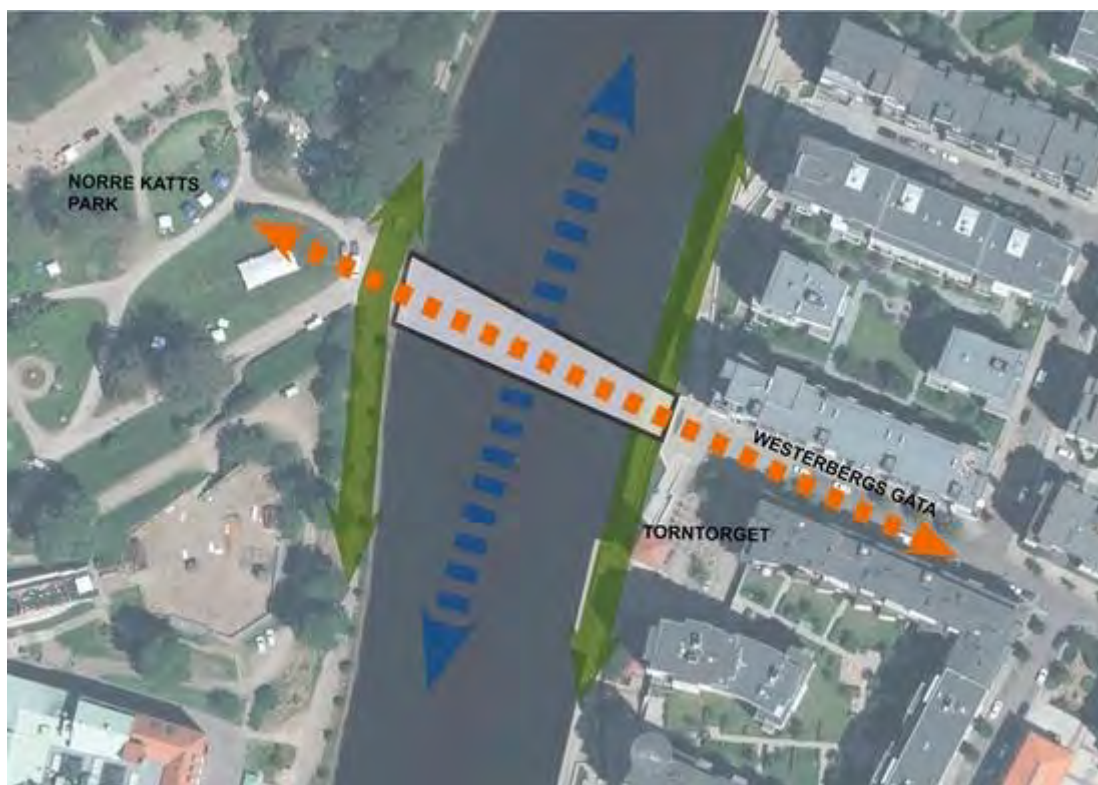
Förutsättningar för utveckling

- Ny bro över Nissan; bro i söder med tillhörande gata på Söder
- Anpassning av anslutande gator och stadsmiljö i den tillkommande länkens anslutningspunkter.
- Lotskolonin är utpekad kulturmiljö av särskilt värde i Kulturmiljöprogram för Halmstad stad. Negativ påverkan på kulturmiljön som en följd av den nya vägen ska förhindras.

Ny bro



Bro vid Norre Katts park



Markanvändning

Bro för gång- och cykeltrafik

Riktlinjer för utveckling

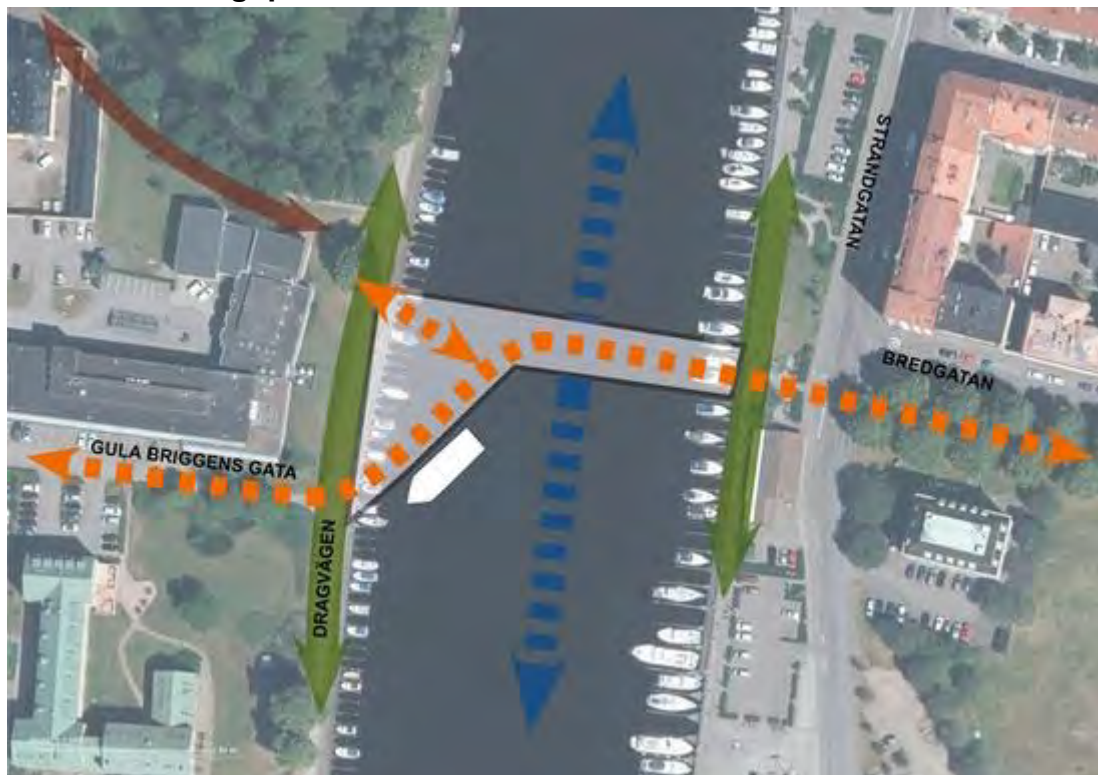
Del av Norre Kattstråket. Koppling mellan Norre Katts park och Torntorget för vidare färd österut, via Linnégatan.

Bro vid Norre Katts park för att koppla samman Vallgravsståket och Norre Katts park med Öster via Westerbergs gata och Linnégatan. Brons utformning anpassas till såväl den lummiga parken som det stensatta Torntorget.

Nissanstråket ska hållas sammanhängande. På den östra sidan ska bron ansluta till Torntorget. Möjligheten att passera under bron nära Nissan ska studeras i kommande planering.

På den västra sidan ska bron ansluta till promenadstråket längs Nissan. Höjden över Nissan ska vara minst lika gångbron vid biblioteket för att ge förutsättningar för lägre båtar att passera. Höjd över vattnet och placering av stöd i vattnet ska samrådas med aktuella båtföreningar.

Bro vid Järnvägsparken



Markanvändning

Bro för gång- och cykeltrafik

Riktlinjer för utveckling

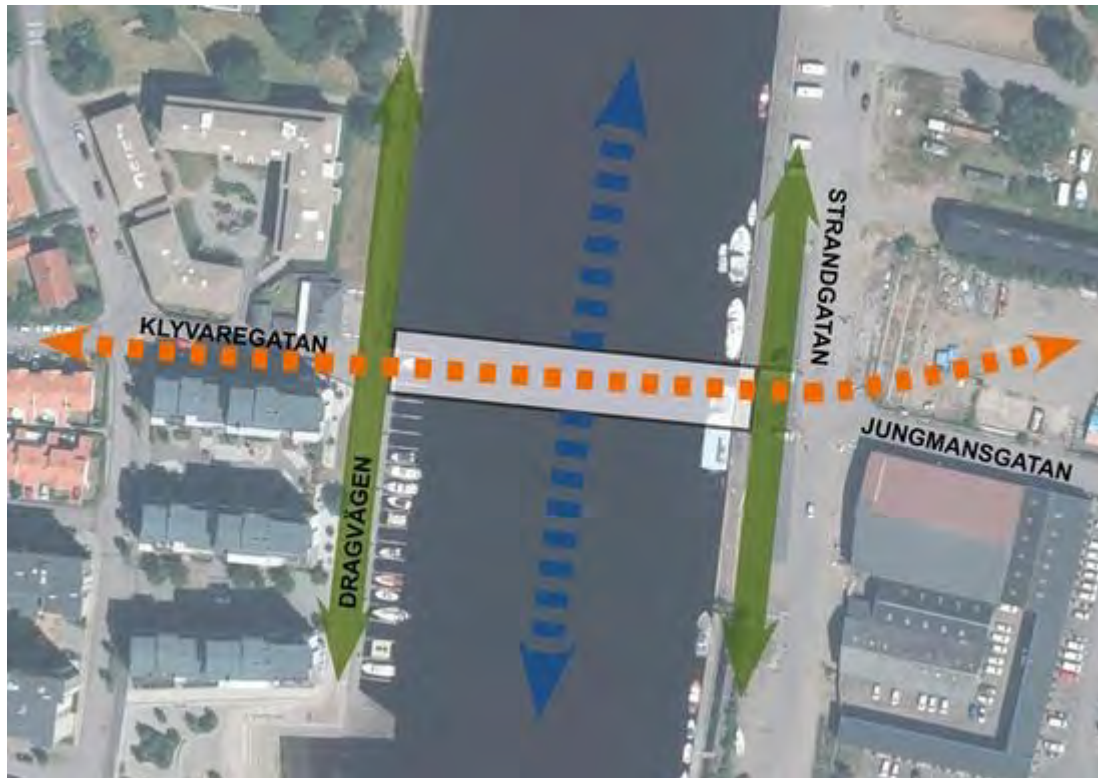
Del av Järnvägsparksstråket. Läs mer om Järnvägsparksstråkets funktion i kapitlet om Stråk. Ny bro avlastar befintlig Slottsbro från gång- och cykeltrafik, därmed görs bedömningen att Slottsbron inte behöver breddas.

Stationsbron 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 gröstruktur och bron ska utformas som en del av detta.

Nissanstråket passerar innanför klimatskyddet för att inte inkräkta på de oskyddade trafikanternas tillgänglighet till kajen. Höjden över Nissan ska vara minst lika gångbron vid biblioteket för att ge förutsättningar för lägre båtar att passera.

Lägre båtar ska kunna passera men bron planeras inte för regelbunden öppning. Möjligheten att vid enstaka tillfällen öppna bron för att angöra högre och mastade båtar; restaurangbåtar, gästfartyg etc. bör utredas samtidigt som öppningsbarheten för broarna längre söderut utreds. I den fortsatta planeringen ska också möjligheten att angöra med turistbåt vid eller i anslutning till bron utredas. Höjd över vattnet och placering av stöd i vattnet ska samrådats med aktuella båtföreningar.

Bro vid Marinstugan



Markanvändning

Bro för gång- och cykeltrafik

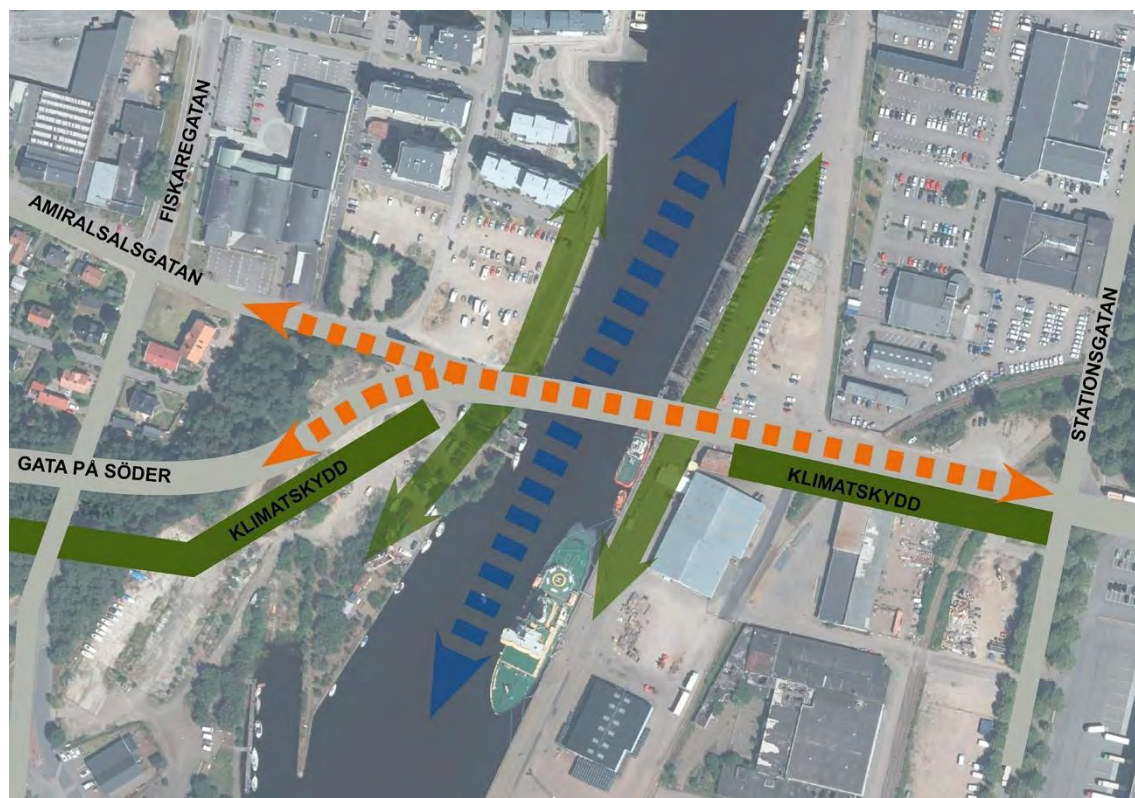
Riktlinjer för utveckling

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

Ansluter till Nissanstråket. Bron är översvämningsbar och klimatskydd placeras utanför anslutningen.

Höjden över Nissan ska vara minst lika gångbron vid biblioteket för att ge förutsättningar för lägre båtar att passera. Eventuell öppningsbarhet av bron ska utredas och samspela med öppningsbarheten på bro i Söder. Höjd över vattnet och placering av stöd i vattnet ska samrådas med aktuella båtföreningar.

Bro i Söder



Markanvändning

Bro för alla trafikslag

Riktlinjer för utveckling

Bron skapar en ny central koppling i staden för alla trafikslag. Området i anslutning till brofästena ska utvecklas till levande stadsmiljöer som knyter ihop staden med havet.

Bron ska planeras med ett framtidsperspektiv så att det finns möjlighet att på sikt tillföra mer transportkapacitet.

Bro passerar Nissan på en högre höjd vilken låter trafikanterna se ut över hamn, hav och stad.

Bro i söder ska vara ett alternativ för bilister och cyklister som ska förbi stadskärnan. Tung trafik ska undvikas.

Området i anslutning till brofästena ska utvecklas till levande stadsmiljöer som knyter ihop staden med havet.

Bron ska planeras med ett framtidsperspektiv så att det finns möjlighet att på sikt tillföra mer transportkapacitet.

Eventuell öppningsbarhet av bron ska utredas och samspela med öppningsbarheten på bro vid Marinstugan.

Läs mer om vägreservatet för framtida bro med tillhörande gata på Söder under avsnitt Vägreservat.

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. Passerande cyklister hänvisas till befintlig cykelbana längs med Laholmsvägen.

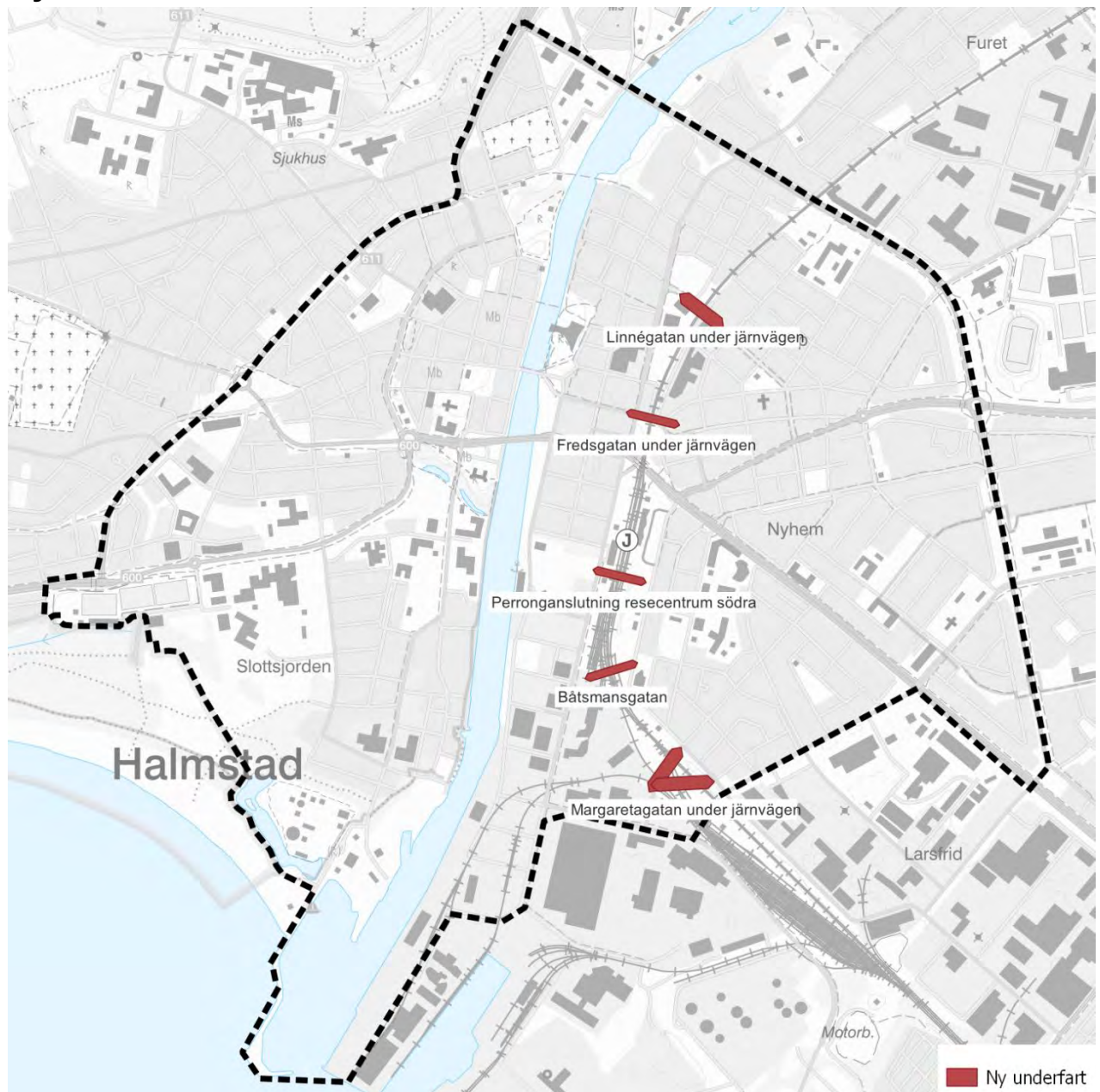
Bron är en integrerad del av resecentrum och detaljplaneras inom ramen för Stationsstaden. Bron kombinerar komfort för resenären med en arkitektur som drar blickar till sig. Utformningen tillåter siktlinjer som slussar och orienterar nya besökare mot stadskärnan.

Flödet blir lätt, logiskt och visuellt läsbart också via gångbron över Laholmsvägen med direkt koppling mot centrum via underfarten vid Fredsgatan.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket och Region Halland.

Ny underfart



Linnégatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för samtliga trafikslag

Riktlinjer för utveckling

Underfarten är en del av centrumns inre grönstråk. Läs mer om centrumns inre grönstråk i kapitlet Grönstruktur.

Underfart för alla trafikslag. Linnégatan ändrar höjd från gata i samma höjd som omgivningen till en underfart under järnvägen för att sedan åter bli gata. 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.

Fredsgatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för gång och cykel.

Riktlinjer för utveckling

Del av Brostråket. Läs mer om Brostråkets funktion i kapitel 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, överblickbar 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 upplevd trygghet 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.

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 Järnvägsparksstråket. Läs mer om Järnvägsparksstråkets funktion i kapitlet om Stråk.

Bredgatans passage under järnvägen är en central länk i transportsystemet. En utmaning är att göra underfarten trygg och överblickbar. En annan utmaning är att göra underfarten 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 den visuella ledningen genom underfarten är tydlig. Tillkommande bebyggelse på platsen ska utredas för att skapa fler ögon på platsen.

Förutsättningar för utveckling

Samplanering med Trafikverket och Region Halland.

Båtmansgatan

Markanvändning

Gång- och cykelpassage förbi järnvägen.

Riktlinjer för utveckling

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

Kopplingsbehovet har identifierats då staden växer söderut. Passagen illustreras i strukturplan Stationsstaden 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.

Margaretagatan under järnvägen

Markanvändning

Underfart för samtliga trafikslag.

Riktlinjer för utveckling

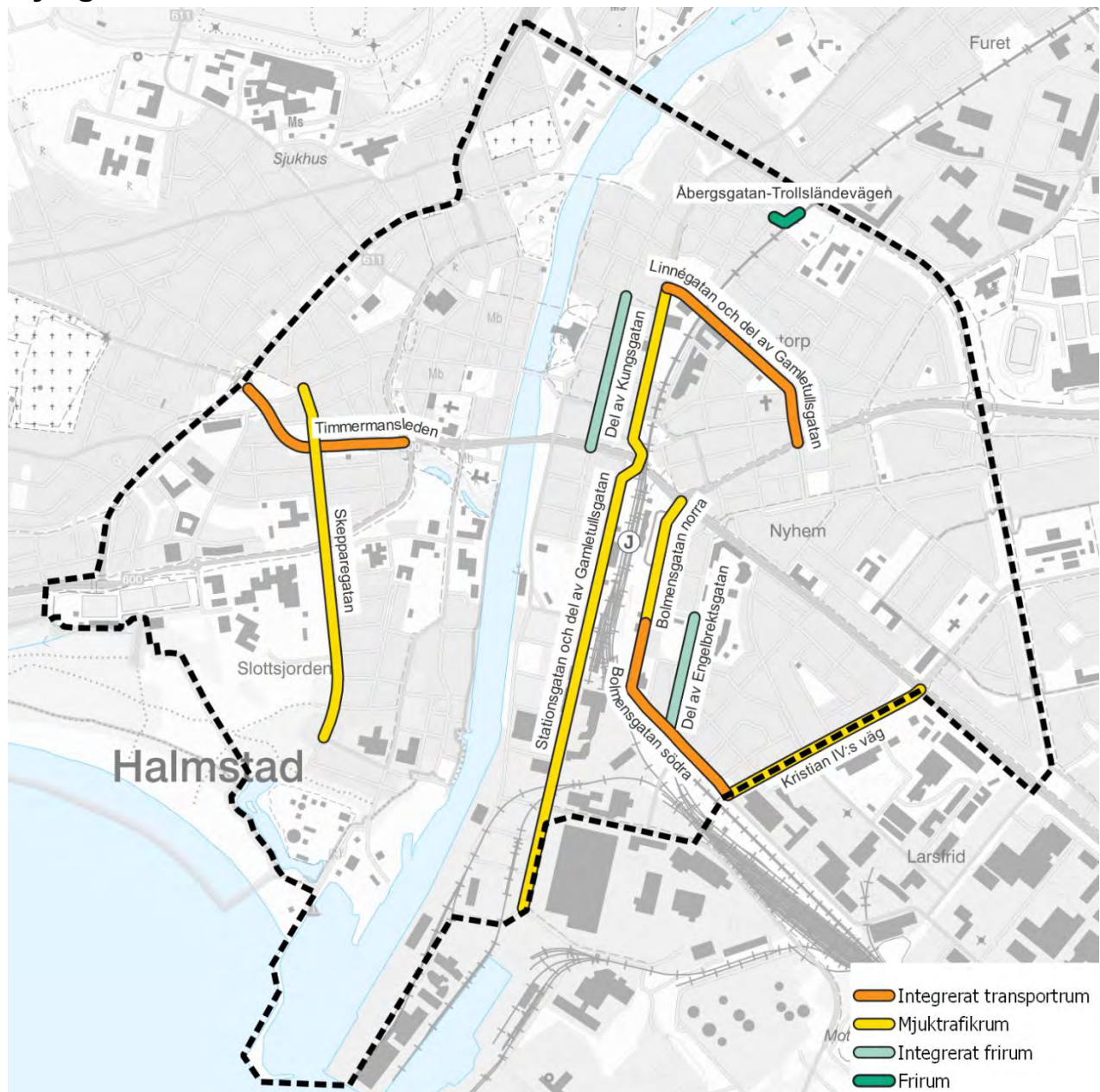
Underfarten skapar via bro i söder och ny gata på Söder en alternativ väg mellan väster och resecentrum som avlastar Laholmsvägen. Lokal länk som skapar närhet och knyter ihop stadsdelar. Motortrafiken leds mot Knäredsgatan/Kristian IV:s väg. Tung trafik ska undvikas och hänvisas till Södra Infarten.

För att integrera underfarten kan ny gata som leder direkt från Stationsgatan bli aktuell. Denna nya gata skapar närhet i ett område som kommer att utvecklas kraftigt framöver. Margaretagatans karaktär som villagata renodlas norr om järnvägen. Utgör del av Pilefeltsståket, läs mer om Pilefeltsstråket i kapitel Stråk. Fortsatt utredning behövs.

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.

Nya gaturum



Timmermansleden

Markanvändning

Omgestaltning av integrerat transportrum

Riktlinjer för utveckling

Med ny bebyggelse som hjälper till att annonsera centrum anpassas timmermansleden till ett nytt sammanhang där grönska inkluderas och hastigheten är lägre. Stadsmässigheten längs gatan utvecklas genom att bebyggelsen kommer närmare vägen. Ambitionen är att Timmermansleden, framtida Timmermansgatan ska samspela med övrigt vägnät och sitt centrala läge.

Gatan får en uppsamlande karaktär och leder trafik till målpunkten stadskärnan. Gatans gröna inslag förstärks och ny väganlutning från nytt område H24 tillåts i höjd med befintlig bussunderfart. Detta skapar möjligheter för en ny passage i plan för oskyddade trafikanter, vilket ökar upplevd trygghet i området kvälls- och nattetid. Ny uppsamlande bostadsgata kopplar mot Brogatan och specificeras i detaljplan för området.

Skepparegatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Skeppargatan renodlas till en uppsamlande gata som leder mot det övergripande vägnätet. Skepparegatan utgör tillsammans med Fiskaregatan och ny gata på Söder huvudstrukturen för stadsdelen Söder.

Del av Kungsgatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat frirum

Riktlinjer för utveckling

Kungsgatan, mellan Viktoriagatan mot Stellan Mörners gata omvandlas till en gata där ytan delas av alla trafikslag. Förändringen innebär att gående och cyklister prioriteras upp och ges mer utrymme i gaturummet. Gatan blir en del av Kungsfreden.

Linnégatan och del av Gamletullsgatan

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 föreslagen inre grönstruktur, 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

Stationsgatan och del av Gamletullsgatan

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Stationsgatans utvecklas mot en mer stadsmässig karaktär. I takt med att Stationsstaden och Tullkammarkajen 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. Järnvägsparksstråket korsar gatan och stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna trafiksäkerhet behöver tas i denna punkt.

Trädallé längs Stationsgatan har ett mycket högt värde och trädens förutsättningar får inte försämrats, men gärna förbättras. Möjligheten att använda så kallade blågröna 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 nå hamnområdet på ett effektivt sätt och för att delar av biltrafiken med målpunkt resecentrum ska kunna välja denna väg.

Ny underfart under järnvägen och en förstärkning av Linnégatan planeras. Detta skapar möjligheter för att behålla den inre delen av Gamletullsgatan som ett mjuktrafikrum. Gamletullsgatan passerar Fredsgatan och åtgärder i korsningen kan behövas då antalet oskyddade trafikanter förväntas bli fler i samband med att järnvägs korsningen byggs om och blir planskild.

Förutsättningar för utveckling

Räddningstjänstens framkomlighet måste säkerställas

Ny bro över Nissan med tillhörande gata på Söder för alternativ matning till utvecklingsområdena Stationsstaden och Tullkammarkajen.

Åbergsgatan-Trollsländevägen

Markanvändning

Vägreservat, frirum

Riktlinjer för utveckling

Ny koppling som länkar ihop befintlig 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

Bolmensgatan norra

Markanvändning

Omvandlat gaturum till mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Bolmensgatan förlängs söderut och kopplas ihop med Knäredsgatan.

Del av Bolmensgatan, från nytt mobilitetshus till korsningen mot Laholmsvägen utformas som ett mjuktrafikrum där stadsmässighet är utgångspunkt.

Genomfartstrafik mot Laholmsvägen försvåras eller omöjliggörs. Busstrafikens framkomlighet vid korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan ska inte försämrats.

Det är möjligt att Bolmensgatans relativt raka sträckning justeras för att skapa bättre förutsättningar för exploatering i anslutning till gatan. Detta specificeras inom ramen för Stationsstaden.

Förutsättningar för utveckling

Busstrafikens behov är dimensionerande

Bolmensgatan södra

Markanvändning

Omvandlat gaturum till integrerat transportrum

Riktlinjer för utveckling

Bolmensgatan blir tillsammans med ny bro över Nissan och gata på Söder 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 uppsamlade bostadsgata i stadsdelen Stationsstaden. Bolmensgatan utformning specificeras inom ramen för ramen för detta projekt.

Gående, cyklister och bilister ska alla känna sig välkomna. Ett parkeringshus planeras öster om järnvägen, Bolmensgatan blir dess tillfart.

Genomfartstrafik mot Laholmsvägen ska försvåras eller omöjliggöras då korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan är en central länk för busstrafiken.

Förutsättningar för utveckling

Busstrafikens behov är dimensionerande

Kristian IV:s väg

Markanvändning

Mjuktrafikrum

Riktlinjer för utveckling

Uppsamlade gata i staden där Högsolan är tongivande. 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.

Planering behöver takta med ambitionen om att göra järnvägens plankorsning vid Margaretagatan planskild. Trafiken ska styras via Knäredsgatan mot Kristian IV:s väg. Detta bidrar till att avlasta stadskärnan och de centrala delarna av Halmstad från motortrafik.

Del av Engelbrektsgatan

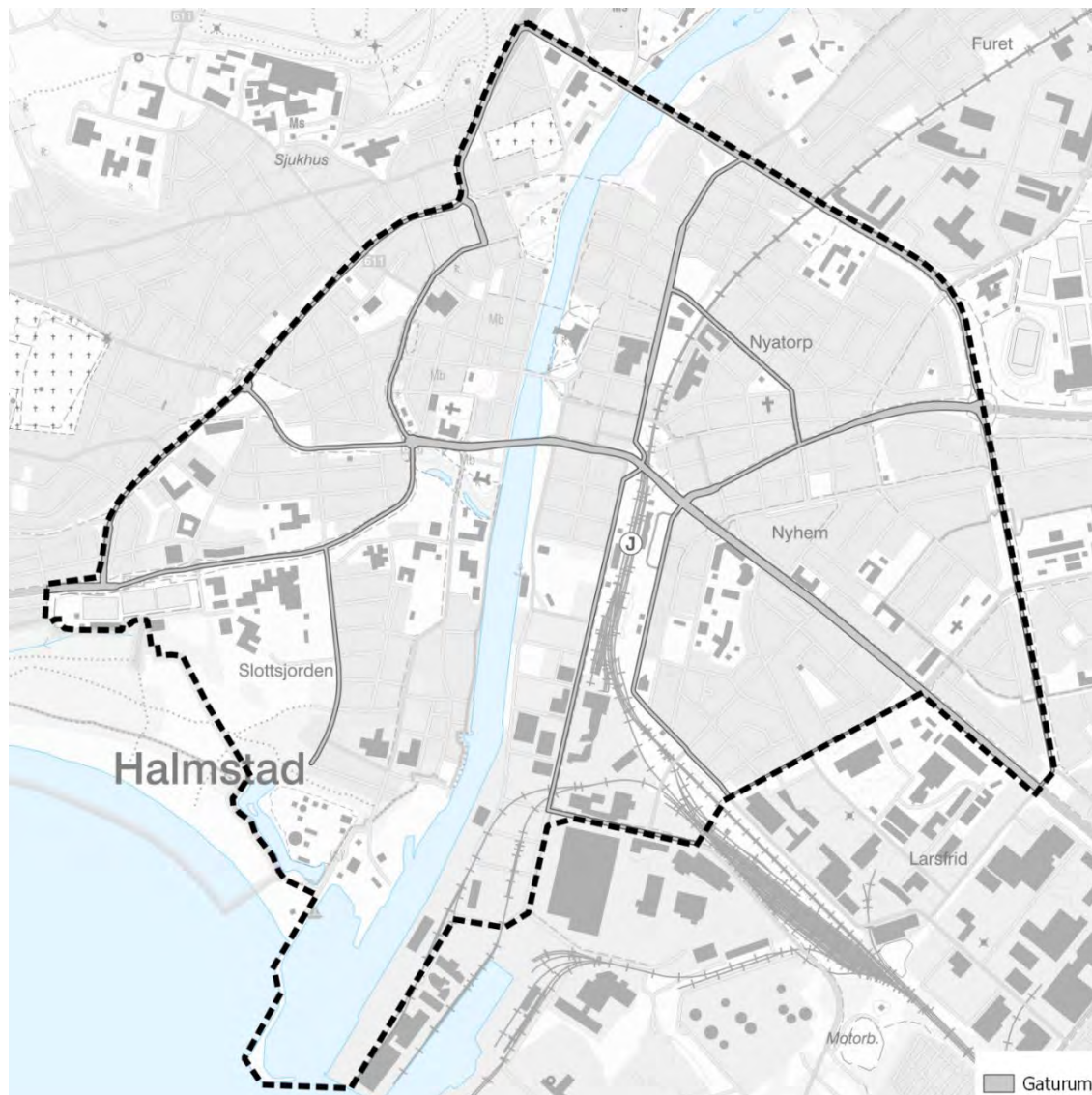
Markanvändning

Omvandlat gaturum till Integrerat frirum

Riktlinjer för utveckling

Gatans södra del utvecklas som småskalig villagata med gott om plats för gående och cyklister. Alla trafikslag är välkomna men enklast är det för gående och cyklister att både ta sig fram längs med Engelbrektsgatan och att korsa den.

Gaturum



Markanvändning

Befintliga Gaturum för alla trafikslag av betydelse för trafikförsörjningen. Huvudvägar, genomfartsgator och uppsamlingsgator som utgör viktiga förbindelser inom, till och från, samt förbi centrumområdet.

Riktlinjer för utveckling

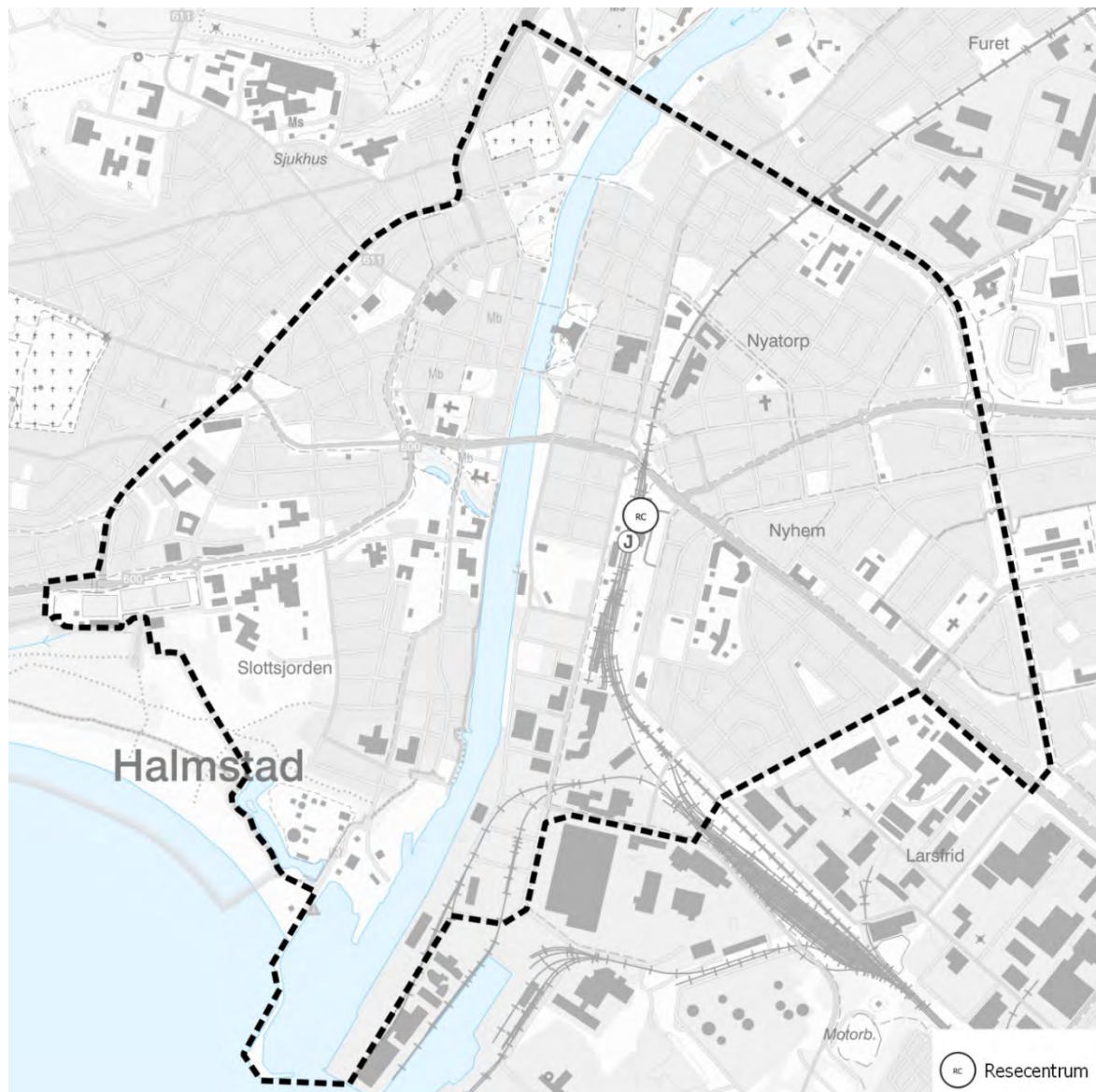
Utvecklas som upplevelsevärda transportrum med god orienterbarhet för att säkerställa tillgänglighet i staden för alla trafikslag. Räddningstrafik, leveranser och hållbara transportslag prioriteras i enlighet med transportplanen.

Utöver transportfunktionen behöver ytan, från fasad till fasad, användas för att säkerställa andra viktiga funktioner i en växande stad såsom klimatanpassning och stärkt grönstruktur. Andelen hårdgjord yta i staden behöver minska och i befintliga gaturum finns en potential att dessa utvecklas som en viktig del av stadens grönstruktur. Gaturummen behöver utformas multifunktionellt bland annat gröna ytor och stora träd som kan hantera dag- och skyfallsvatten samt förhindra värmeinstrålning.

Järnväg



Resecentrum



Markanvändning

Halmstads resecentrum är ett viktigt nav för hela kommunen och regionen. Nod för kollektivtrafik med regionbuss, stadsbuss och tåg men även för resande med gång, cykel o bil.

För att skapa förutsättningar för ett tryggt och attraktivt stadsliv ska kontor och service prioriteras i dess direkta närhet. Ytor och lokaler för resande och uppställning av cyklar och bilar behövs. Även bostäder föreslås inom Stationsstaden. Vilka bidrar till att aktivera och göra området tryggt under större del av dygnet.

Hög bebyggelse i syfte att utgöra landmärke och markera den viktiga allmänna funktionen och målpunkten som resecentrum utgör i staden kan övervägas.

Ny bebyggelse ska förhålla sig till befintlig bebyggelse och omgivning och tillsammans bilda en bra helhet. Särskilt fokus ska läggas vid den offentliga platsen så att den upplevs trygg, inbjudande och har ett väl fungerande mikroklimat.

Nytt mobilitetshus



Radioplan

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

Radioplan helt nära stadskärnan passar särskilt bra för den som vill stanna ett par timmar i stadskärnan. Verksamheter, bostäder och lekplats finns precis intill.

Vid förtätning i närområdet och utveckling av område H25 kan samnyttjande möjliggöras.

När det befintliga parkeringshuset Radioplan behöver renoveras, föreslås ett nytt mobilitetshus uppföras. Eventuellt tillåts parkeringsanläggningen i fler våningar än idag.

Bärnstenen

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

Bärnstenen helt nära stadskärnan som passar särskilt bra för den som vill stanna ett par timmar i stadskärnan. Mobilitetshus planeras i samband med detaljplaneläggning av område H24 och ersätter nuvarande markparkering, cirka 230 platser. Samutnyttjande kan möjliggöras.

Kattegatt

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

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

Mobilitetshus planeras i samband med detaljplaneläggning av område H31. Exakt placering utreds i kommande planering.

Mobilitetshus som kan samnyttjas av tillkommande boende i området, idrottsplatsen Alevallen, skolverksamheterna i området och naturreservatet Aleskogen. Befintlig markparkering intill Alet, cirka 60 platser ersätts i mobilitetshuset.

Resenären

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

Mobilitetshus Resenären är i första hand en stationsnära parkering som kan användas av de som reser vidare med kollektivtrafik från resecentrum. Mobilitetshuset är det naturliga valet för den som ska till Resecentrum/Stationstaden och tar sig med bil längs Södra infarten och Bolmensgatan.

Mobilitetshuset planeras i samband med detaljplaneläggning av område H36 och med öppning av Bolmensgatan söderifrån.

Mobilitetshuset ligger i direkt anslutning till befintliga och framtida verksamheter och bostäder vilket gör möjligheterna för samnyttjande goda.

Stationen

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

Mobilitetshus Stationen är i en stationsnära parkering som kan användas av de som reser vidare med kollektivtrafik från resecentrum. Två alternativa lägen är föreslagna öster och väster om Stationsgatan.

Mobilitetshuset planeras i samband med detaljplaneläggning av område H35 Tullkammarkajen och H36 Stationsstaden.

Mobilitetshuset ligger nära stadskärnan och i direkt anslutning till befintliga och framtida verksamheter och bostäder vilket gör möjligheterna för samnyttjande goda.

Söderbro Öst

Markanvändning

Mobilitetshus

Riktlinjer för utveckling

Mobilitetshus Söderbro öst är i första hand en infartsparkering för bilister söderifrån, via Södra infarten som kan parkera bilen här en längre stund för att gå in till stadskärnan längs Nissan.

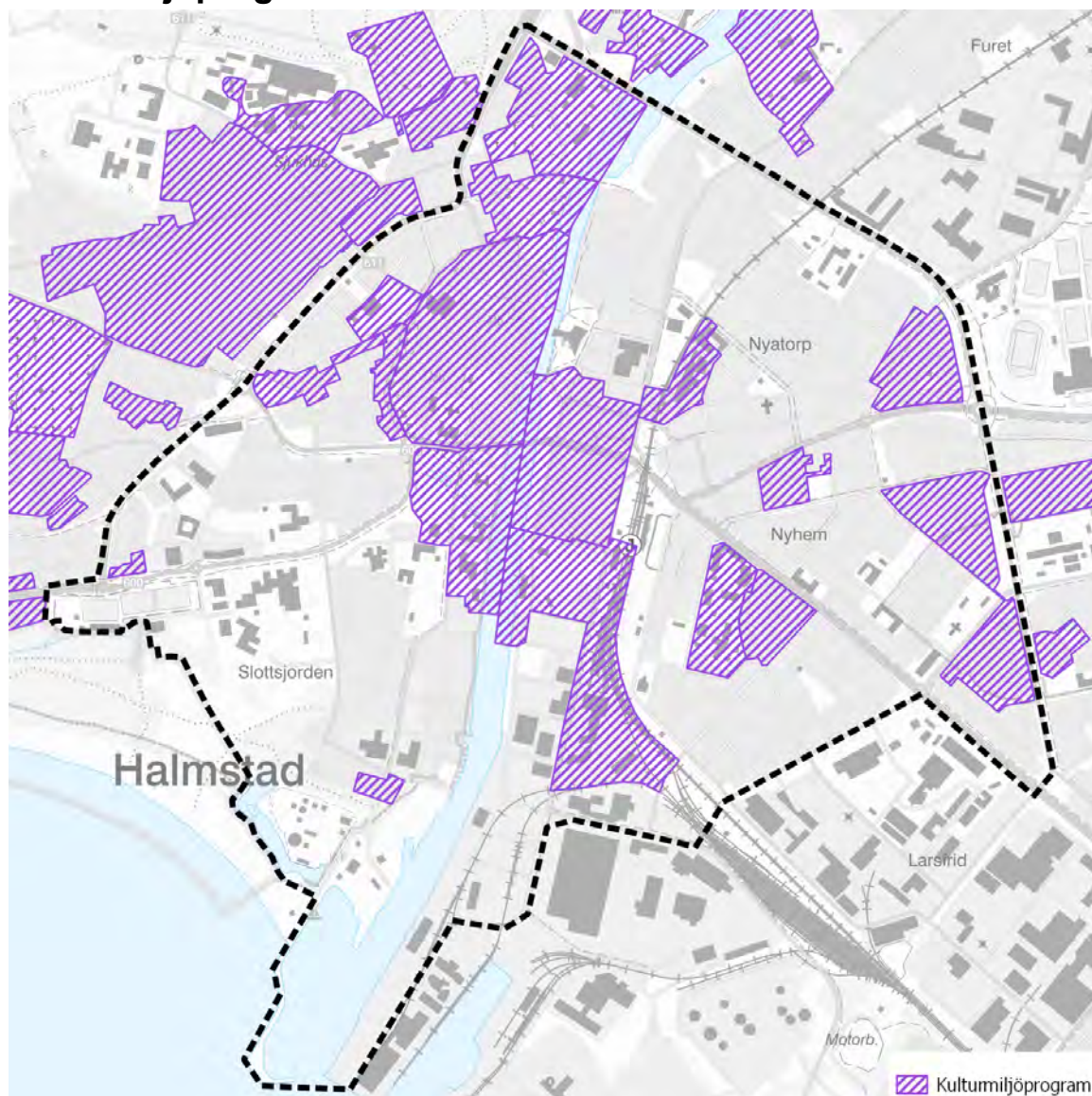
Mobilitetshus planeras i samband med detaljplaneläggning av område H35, vid utveckling av Nissankajen eller i samband med planläggning av bro i söder. Exakt placering utreds i kommande planering.

Mobilitetshuset ligger i direkt anslutning till Tullkammarkajen och i närheten av stadens båtliv och har goda möjligheter för samnyttjande för boende, som servicenod för båtlivet eller husbilar vid Nissan.

RISK OCH HÄNSYN

Natur- och kulturmiljövärden

Kulturmiljöprogram



Ursprung

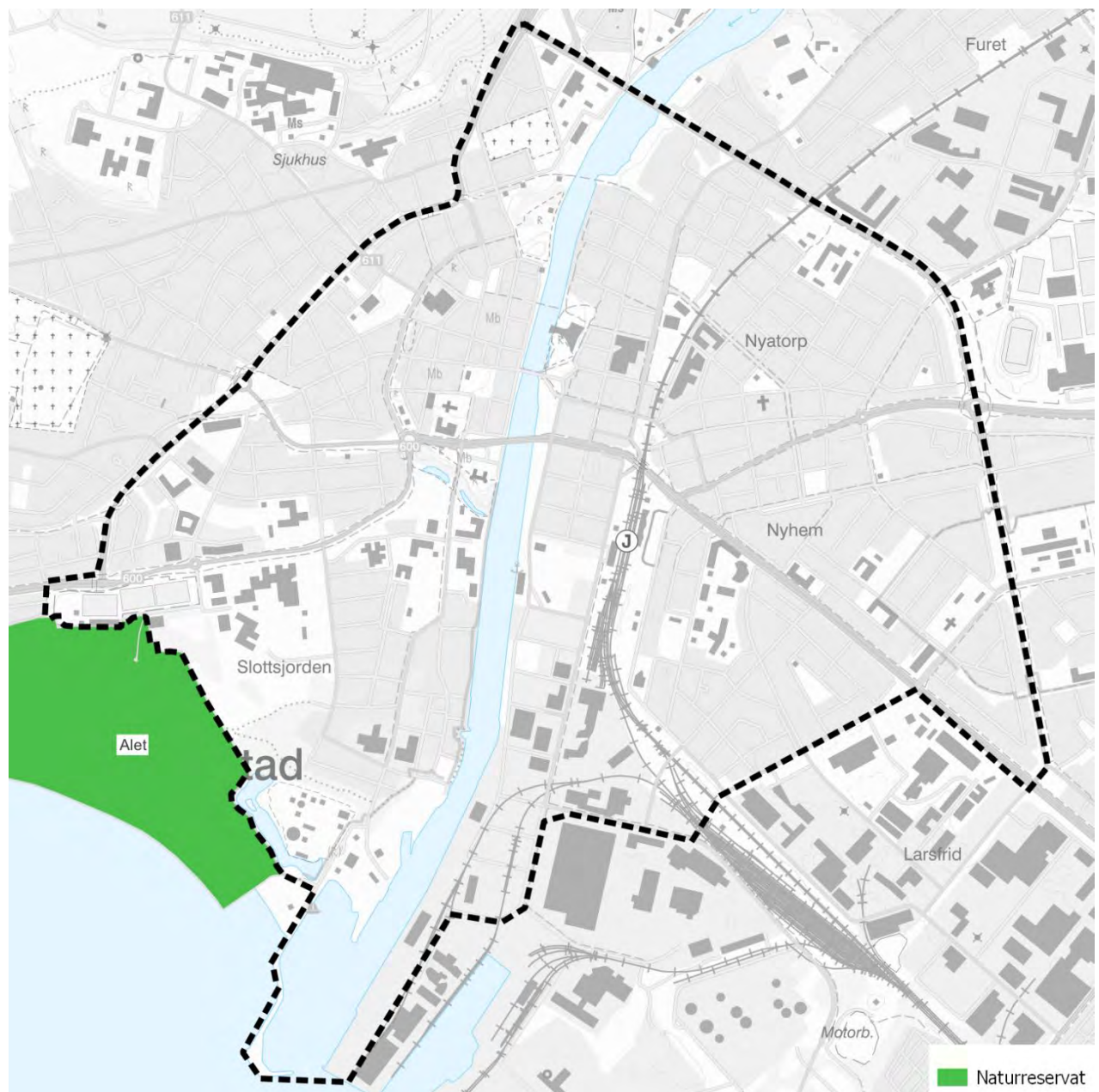
Kulturmiljöprogram framtaget av Halmstads kommun tillsammans med Kulturmiljö Halland.

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.

Naturresevat

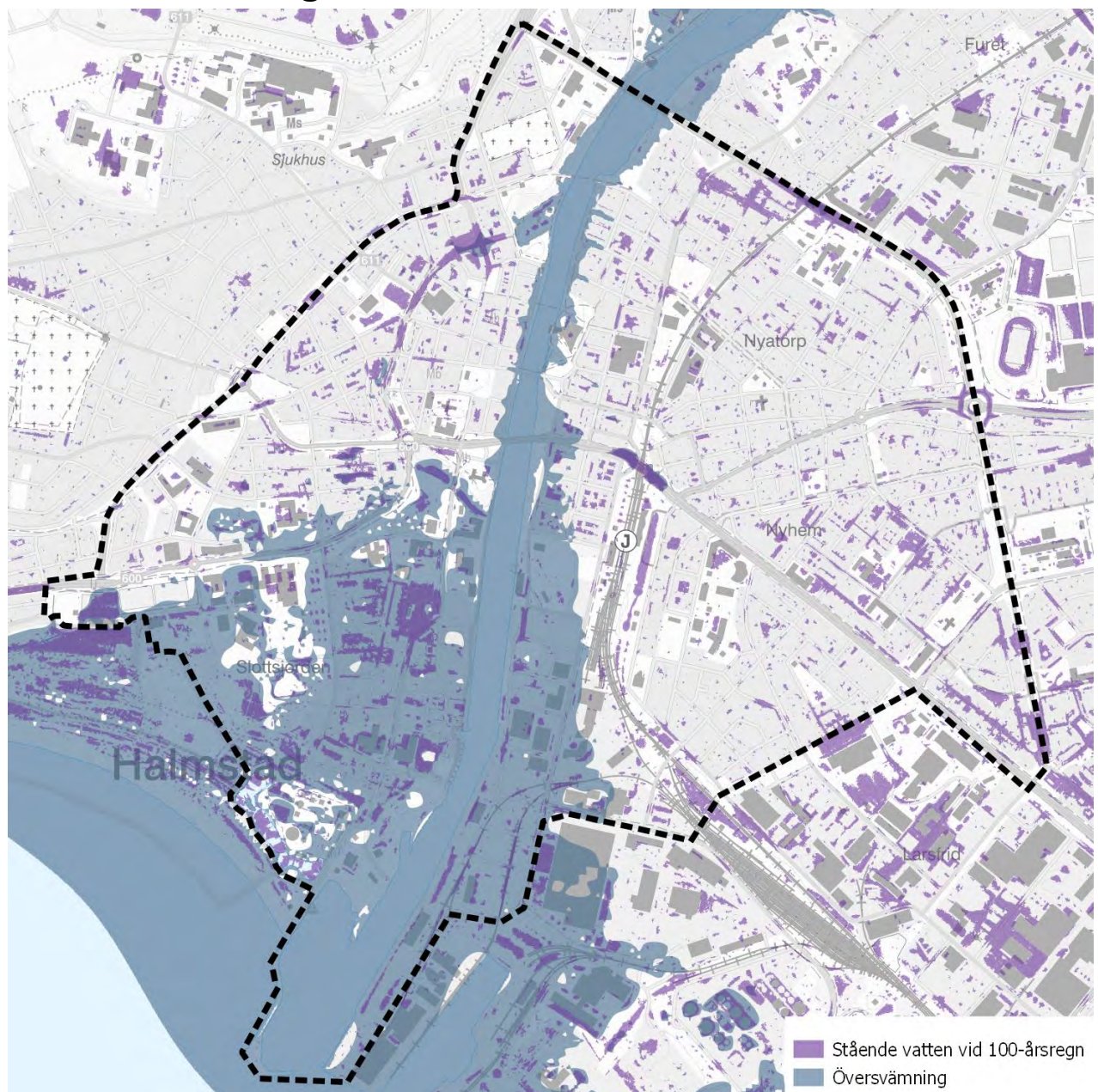


Alet

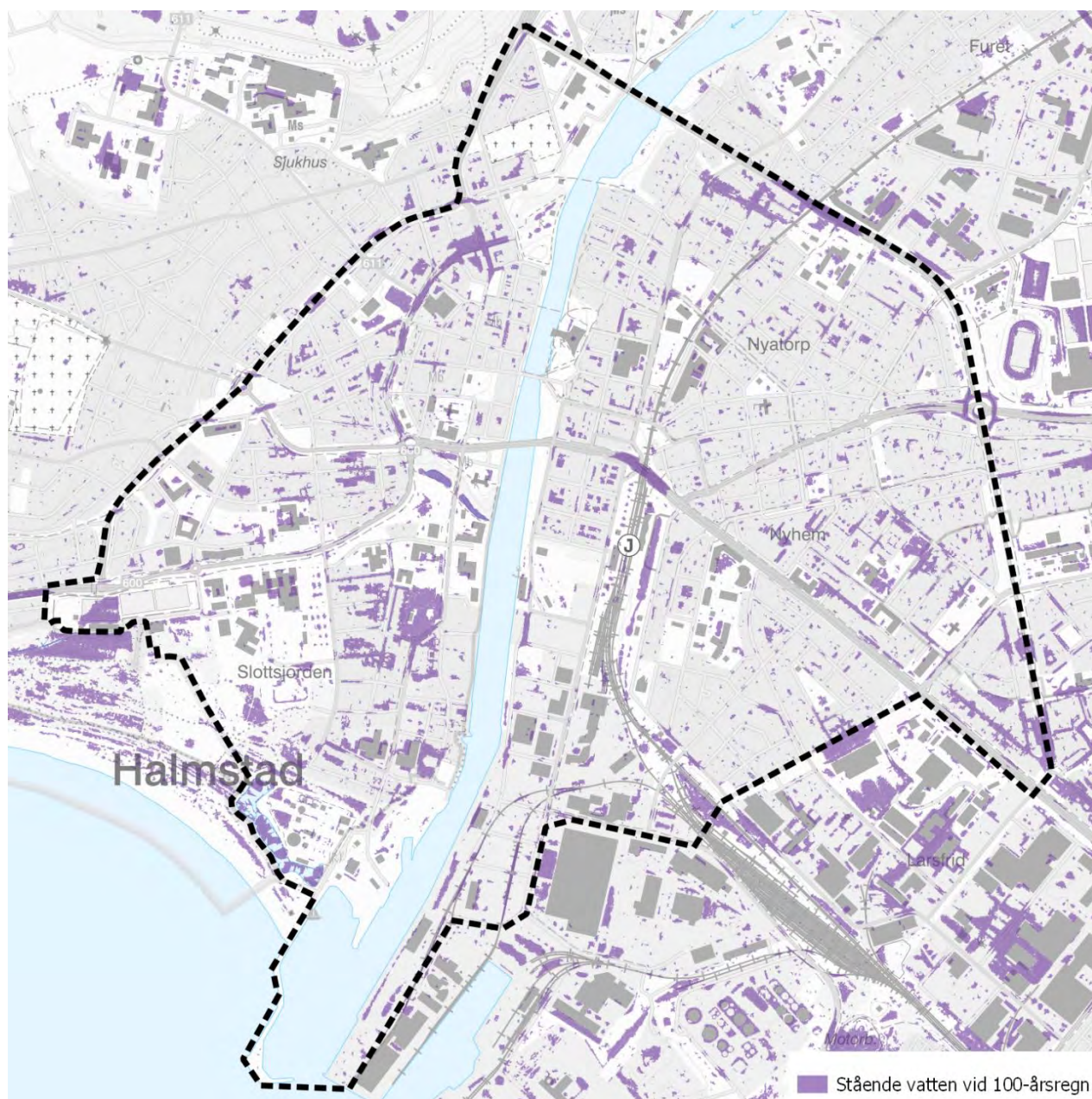
Beskrivning

Område utpekt som resevat av Naturvårdsverket.

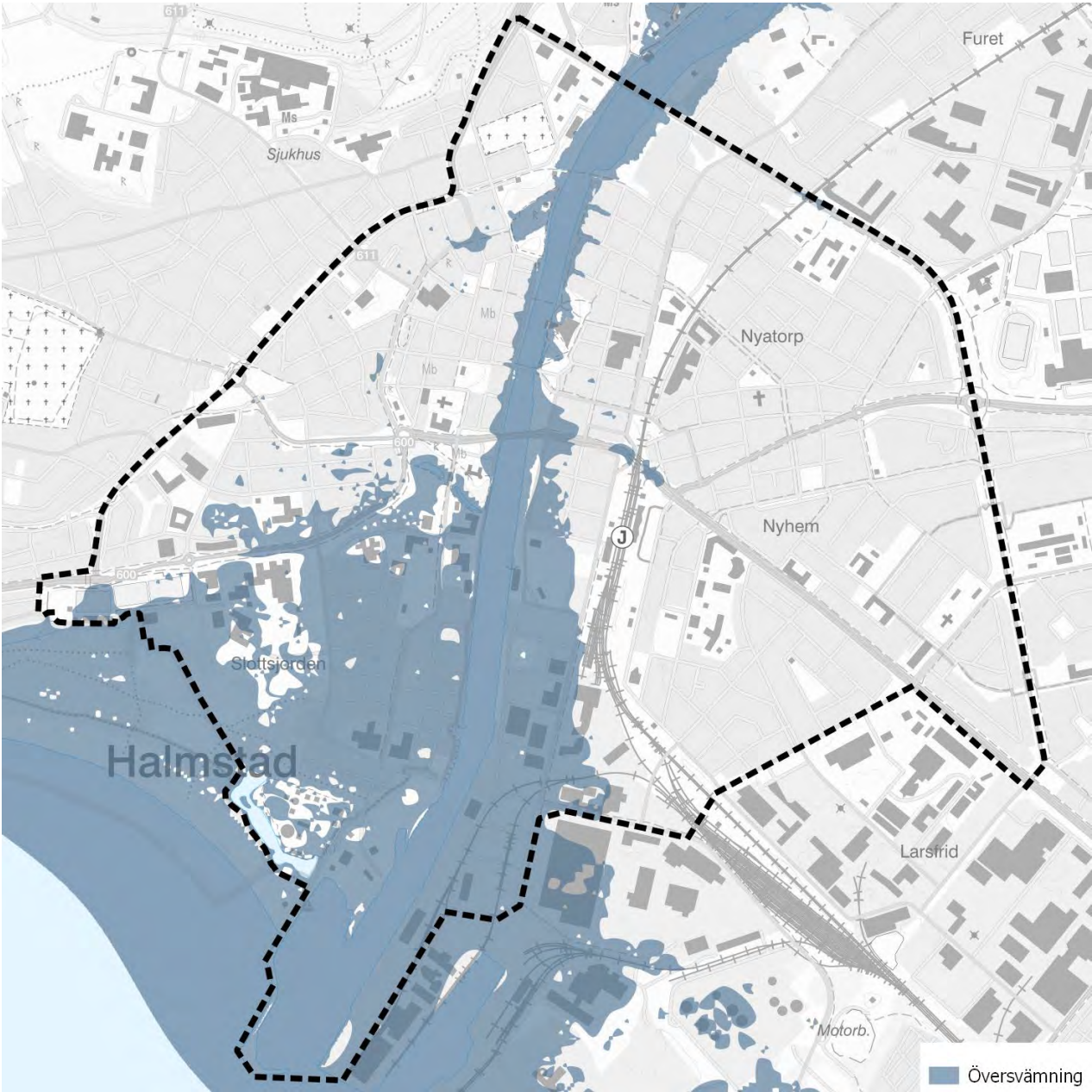
Klimatförändringar



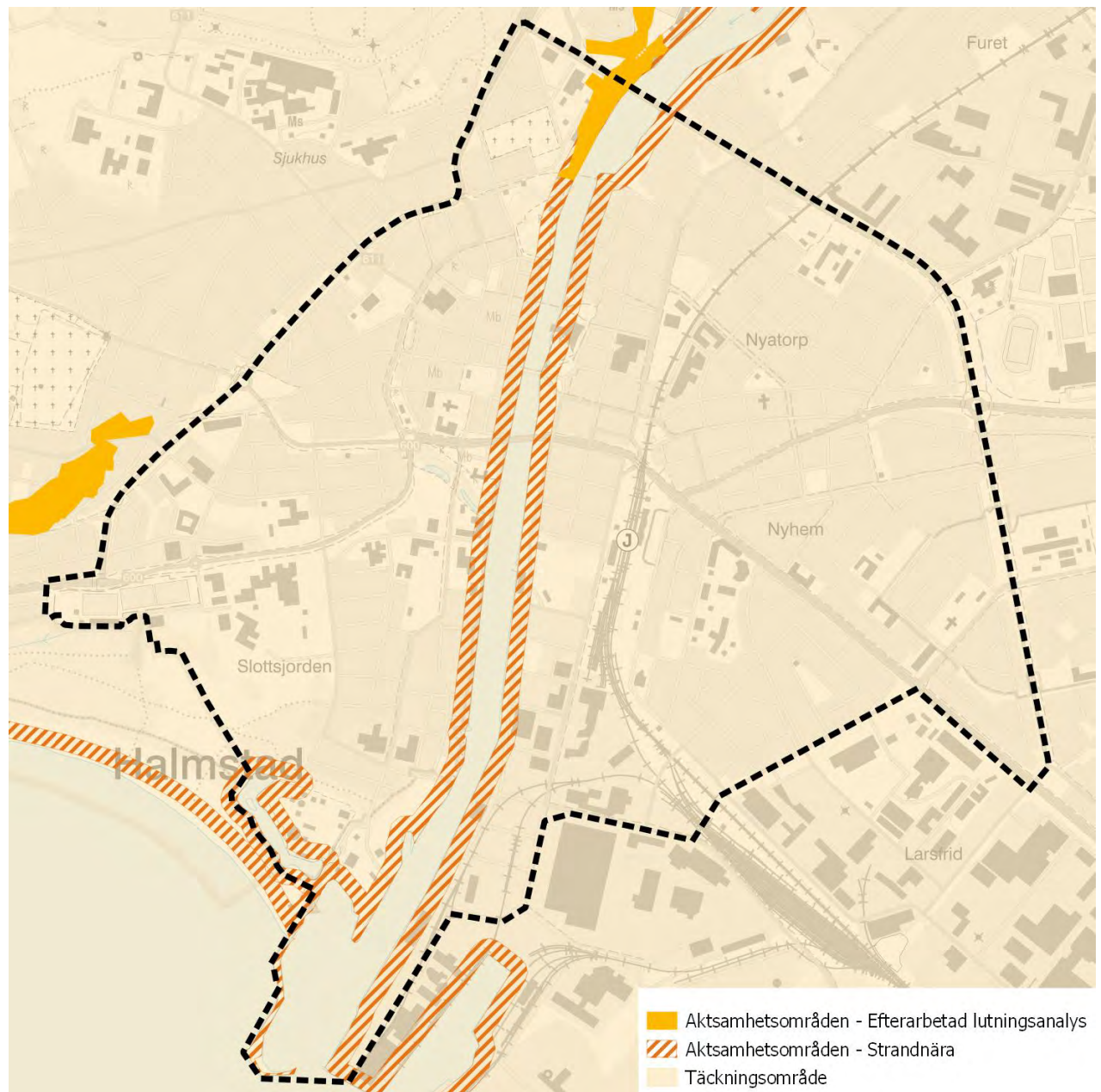
Stående vatten vid 100-årsregn



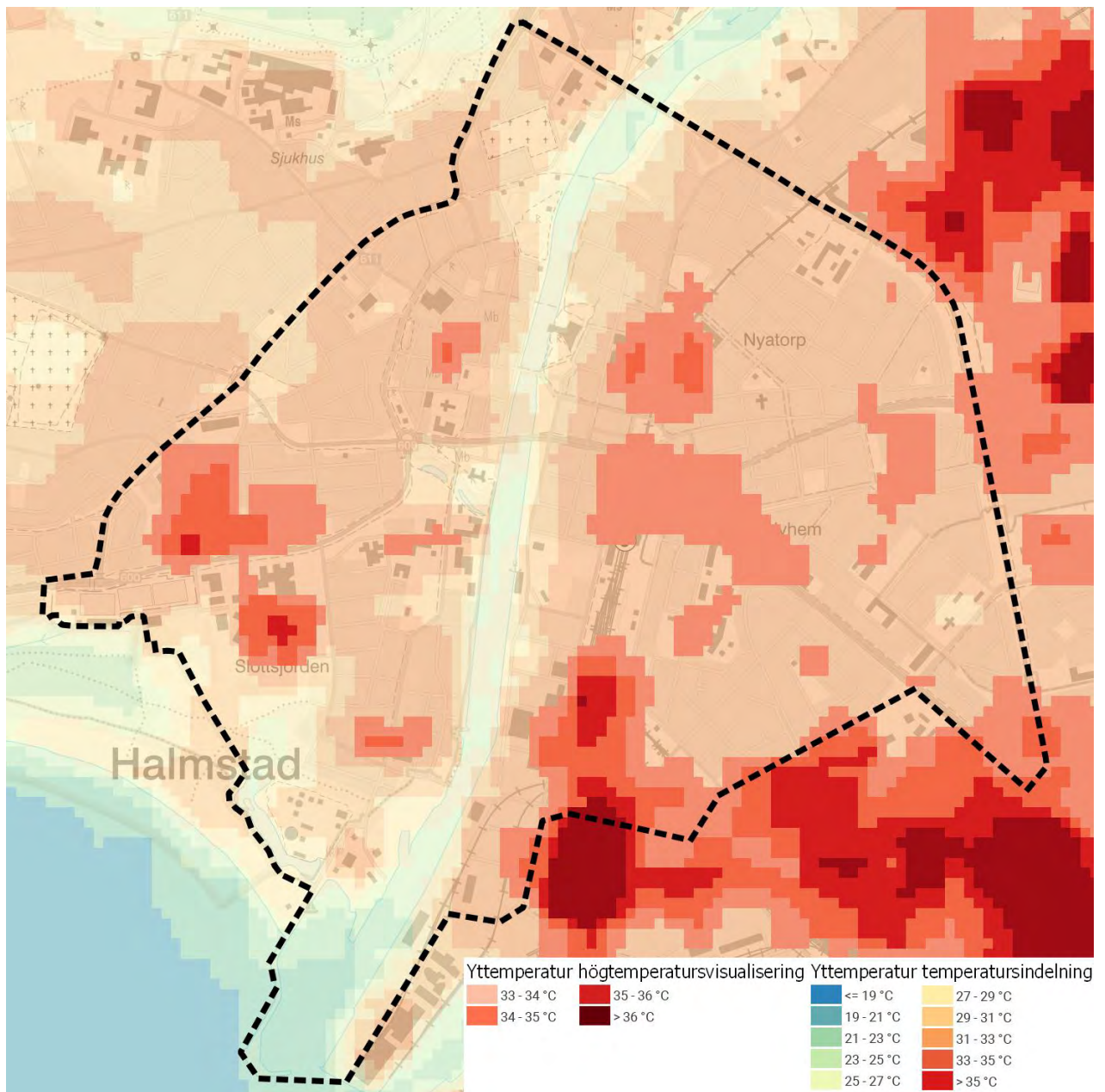
Översvämning



Förutsättningar för sked i finkornigt material

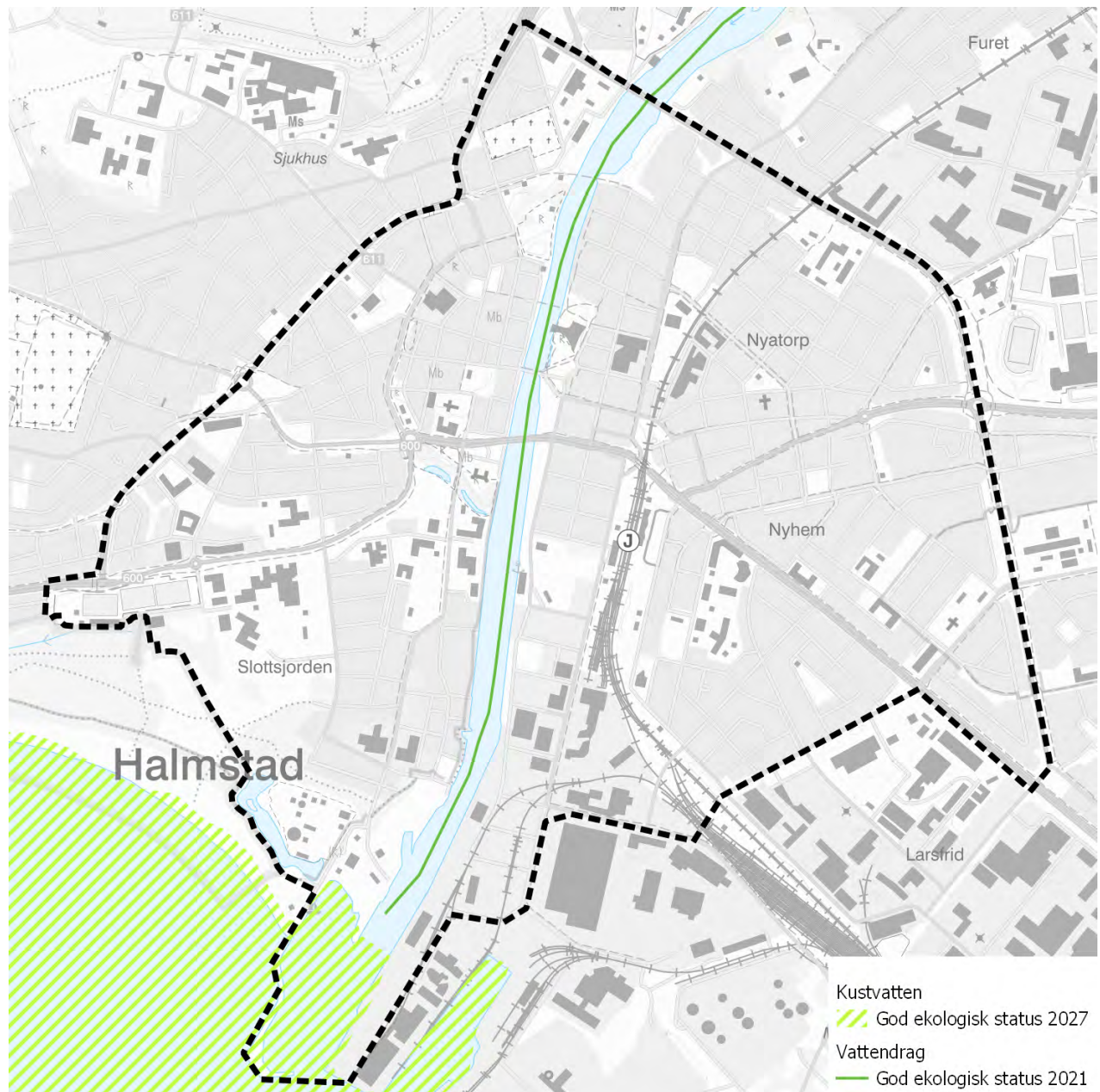


Värmekartering



Miljö kvalitetsnormer

Kustvatten



Laholmsbukten

Status

God ekologisk status 2027

Ursprung

Klassificering gjord av Länsstyrelsen.

Ställningstagande

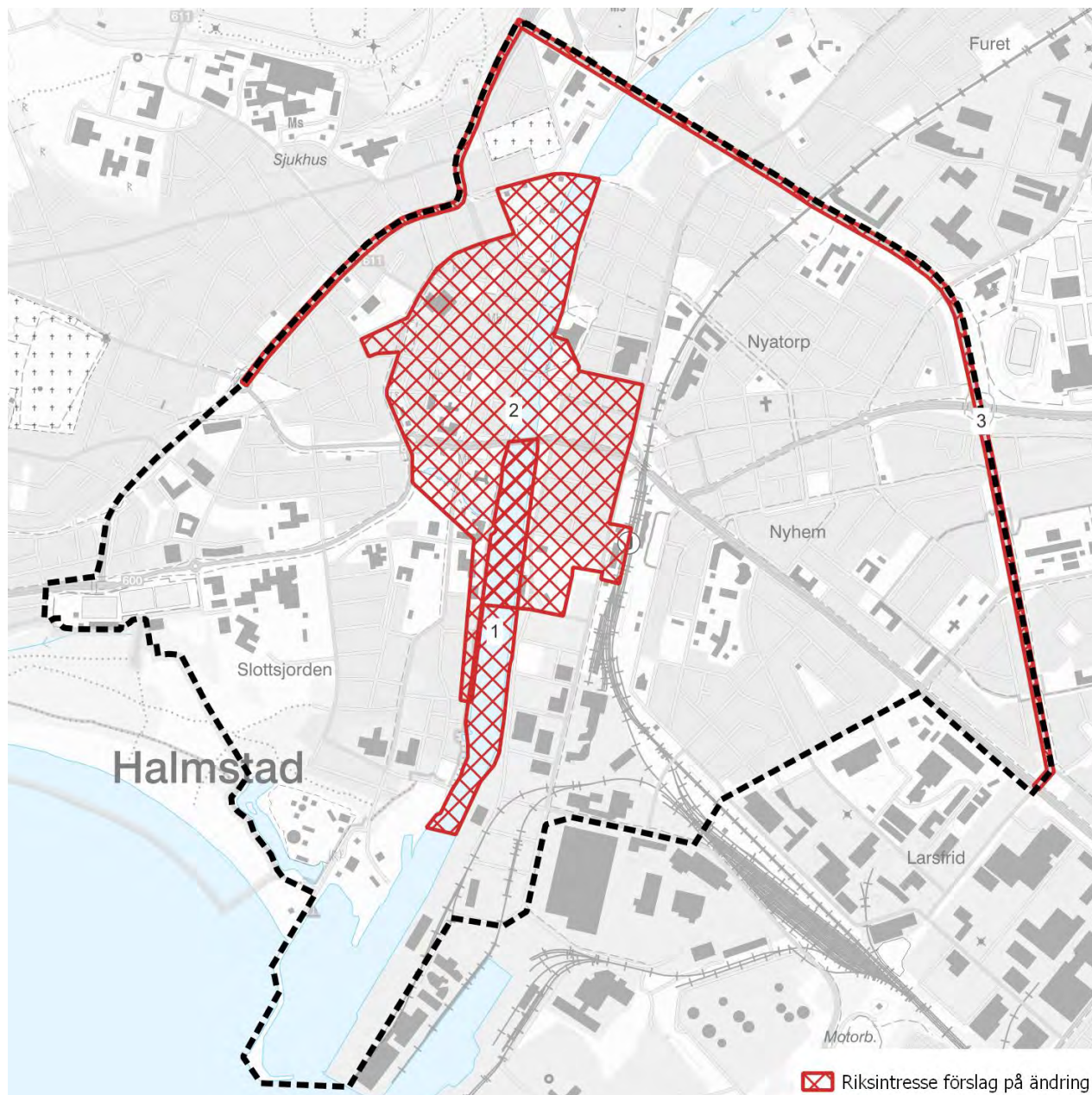
I fysisk planering ska utgångspunkten vara att förbättra vattenkvaliteten i recipienten genom hållbar dagvattenhantering och vattensmart användning. Vattenkvaliteten i recipienten får inte försämrats.

Åtgärder som inte ryms inom planområdet kan genomföras på annan plats men inom samma avrinningsområde.

Multifunktionella åtgärder som skapar möjlighet till rening av vattnet och biologisk mångfald bör eftersträvas.

RIKSINTRESSEN

Kommunens förslag på ändring av riksintresse



1. Riksintresse kommunikationer - 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 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.

2. Riksintresse kulturmiljö

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.

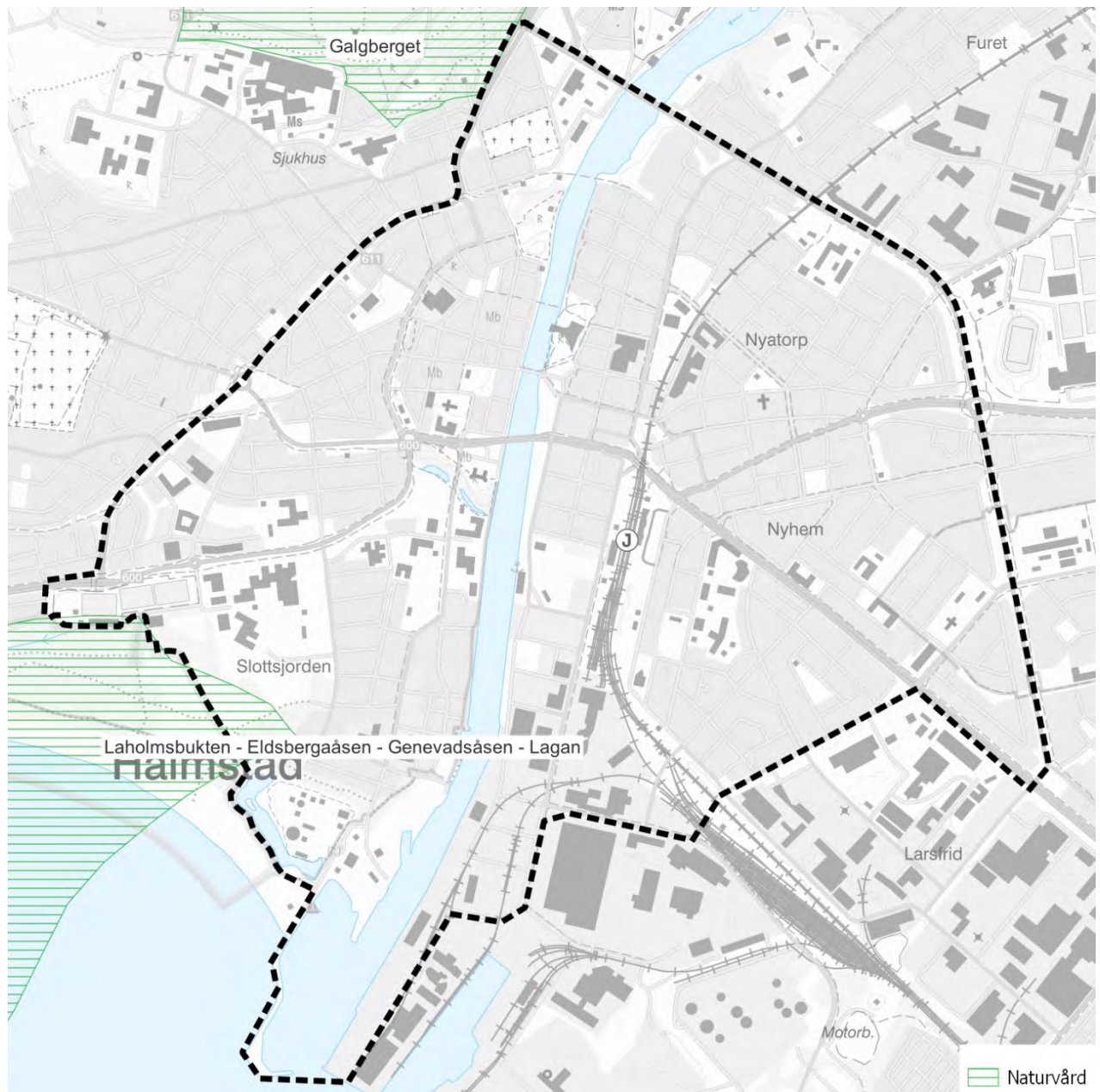
3. Riksintresse kommunikationer - vägnät

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 i stället 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



Laholmsbukten -Eldsbergaåsen - Genevadsåsen - Lagan

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Naturvårdsverket.

Beskrivning

Riksintresset utgörs av en utpräglad sandvandringskust 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. Centrumutvecklingsplanens sydvästra del gränsar till Natura 2000-området Aleskogen och Alets naturreservat. 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 miljökvalitetsnormer för vatten är formulerade i centrumutvecklingsplanen i syfte att skydda de delar av riksintresset som berör Laholmsbukten.

Galgberget

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Naturvårdsverket.

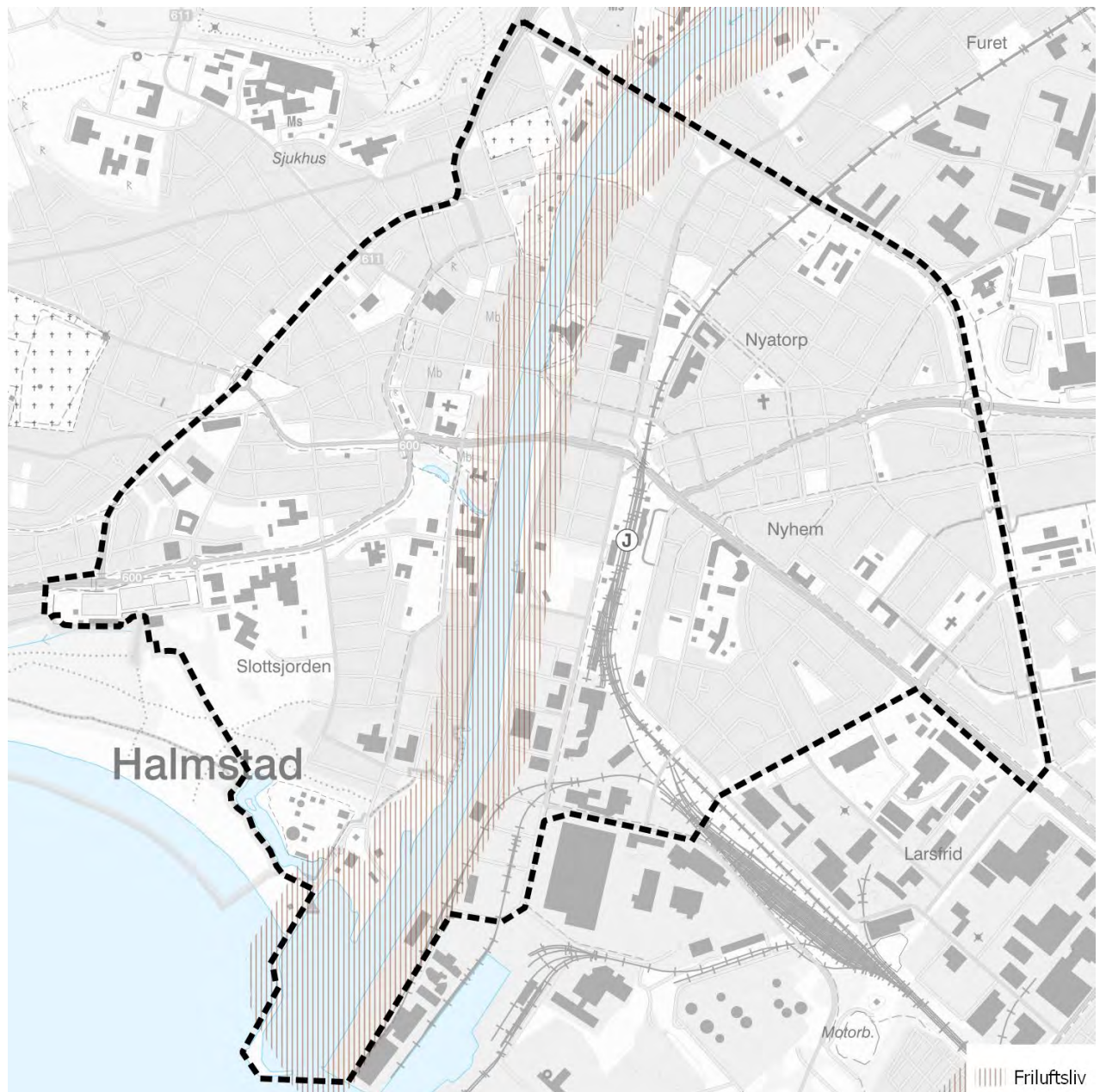
Beskrivning

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 närreklamationsområde för Halmstads centrum

Friluftsliv



Nissan

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

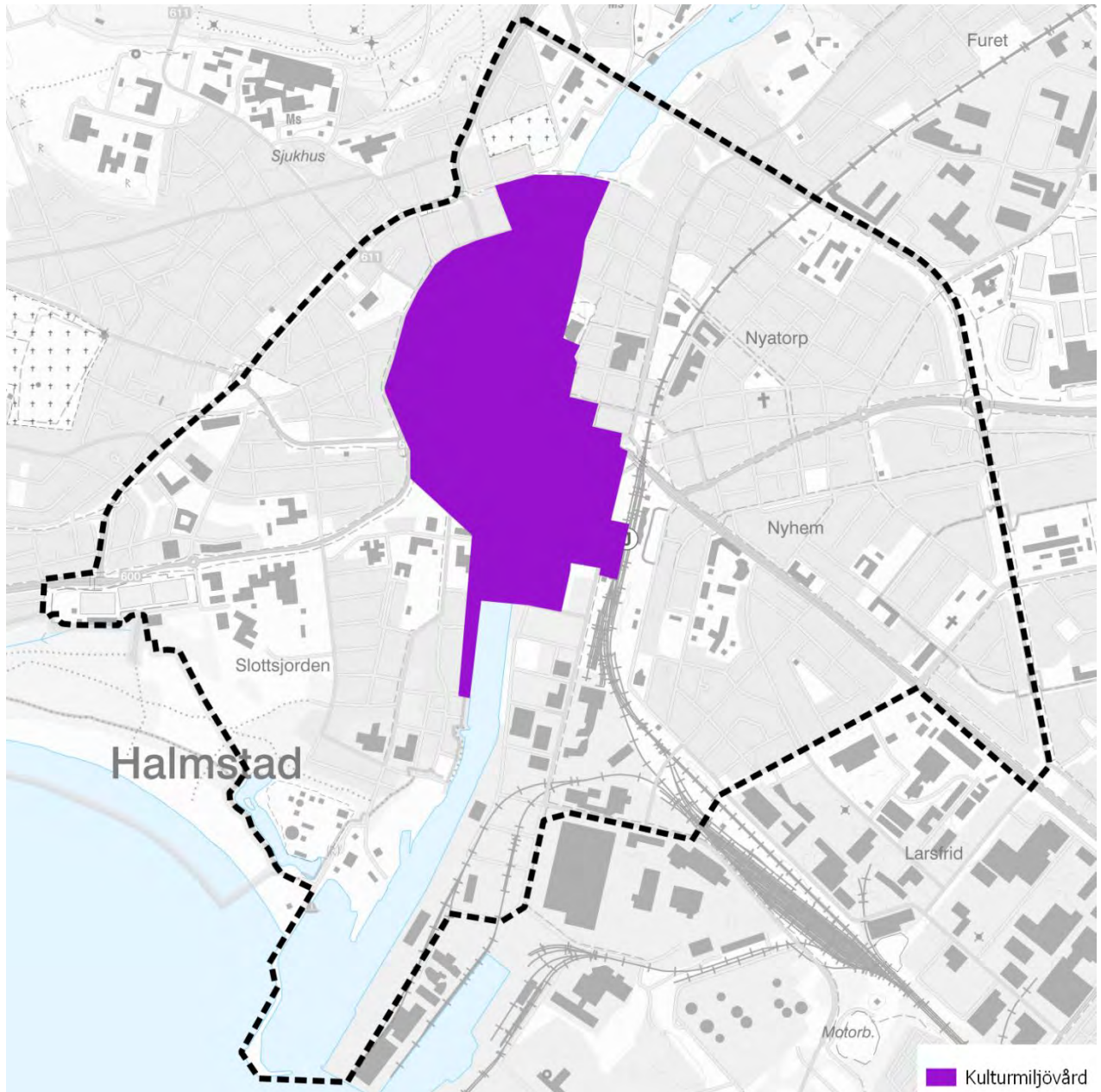
I centrumutvecklingsplanen föreslås planeringsinriktningar för miljökvalitetsnormer för vatten vilka bidrar till att skydda riksintresset genom krav på dagvattenhantering med bättre rening och förutsättningar för biologisk mångfald.

Centrumutvecklingsplanen anger att Nissan och dess omgivningar har stort natur- och rekreativvärde. Centrumutvecklingsplanen föreslår utveckling av Nissan som rekreativstråk 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



Halmstad, innerstaden och Östra förstaden

Ursprung

Område utpekat 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.

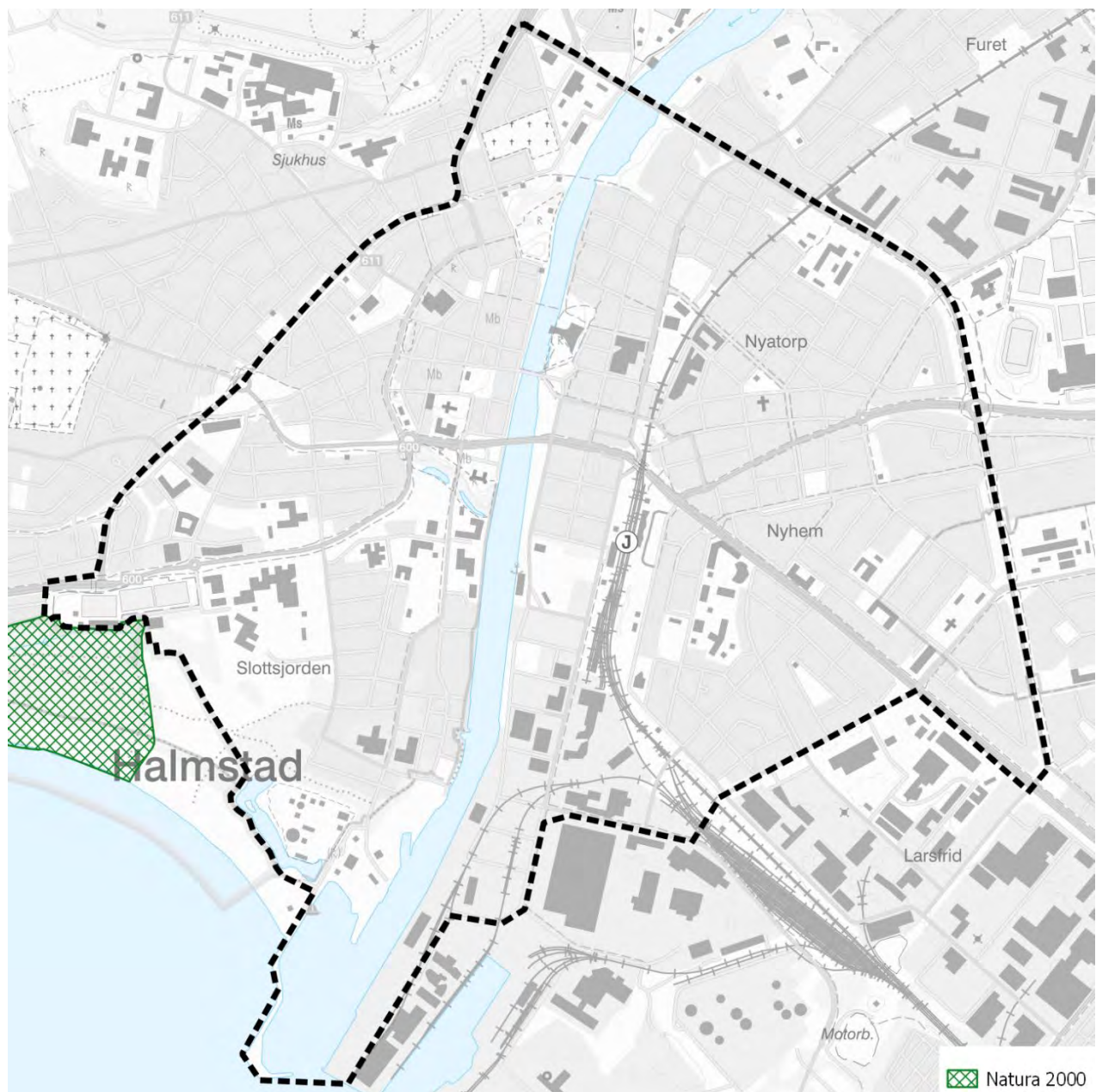
I samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019, fick Kulturmiljö Halland även uppdraget att bedöma riksintresseområdet Halmstad- Innerstaden och Östra förstaden. Deras bedömning är att Halmstads innerstad fortsatt är av högt kulturhistoriskt värde och motsvarar Riksantikvarieämbetets 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.

Natura 2000



Aleskogen

Ursprung

Utpekat som Natura 2000-område av regeringen.

Beskrivning

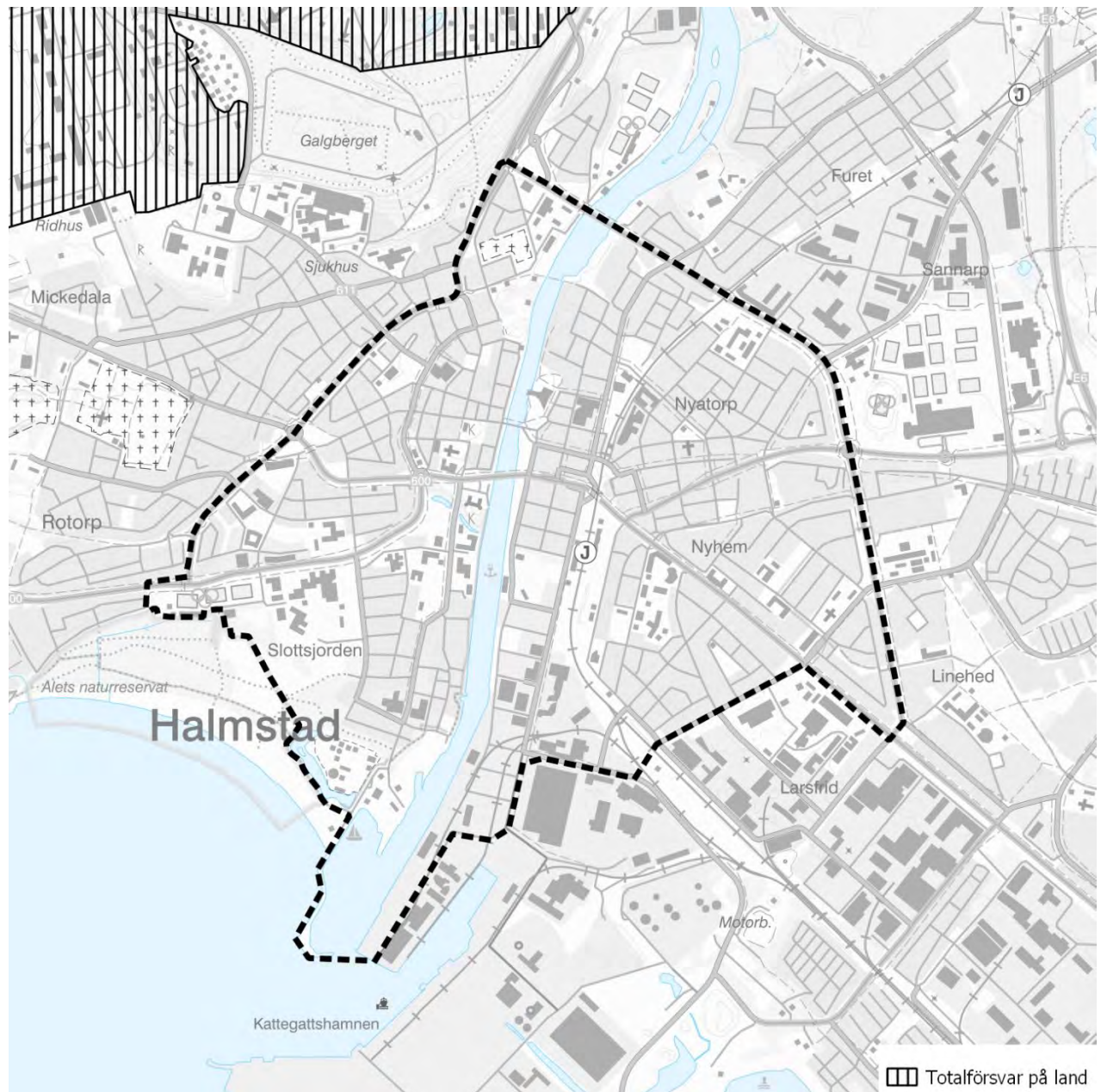
Aleskogen är av regeringen utpekad som ett Natura 2000-område. Aleskogens högsta värden är knutna till bäckar och källpåverkad mark i svåmlövskog med många gamla träd och mycket död ved, samt sanddyner med värdefull insektsfauna. Natura 2000-området har sedan 2020 formellt skydd och ingår i det kommunala naturreservatet Alet.

Ställningstagande

I centrumutvecklingsplanen föreslås utbyggnad på söder, reservat för en ny gata samt klimatanpassningsåtgärder. I kommande planeringsskeden ska anpassning ske och hänsyn tas till Natura 2000-områdets värden. Åtgärder som kan skada området naturvärden, inklusive förändringar i hydrologin, får inte tillkomma.

I genomförd översiktlig utredning avseende hydrologisk påverkan på Aleskogen görs bedömningen att föreslagen utbyggnad i centrumutvecklingsplanen inte skadar riksintresset Aleskogens Natura 2000-område påtagligt

Totalförsvär på land



Nyårsåsens skjutfält och Halmstads övningsfält med skjutbanor

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 utpekat 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 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.

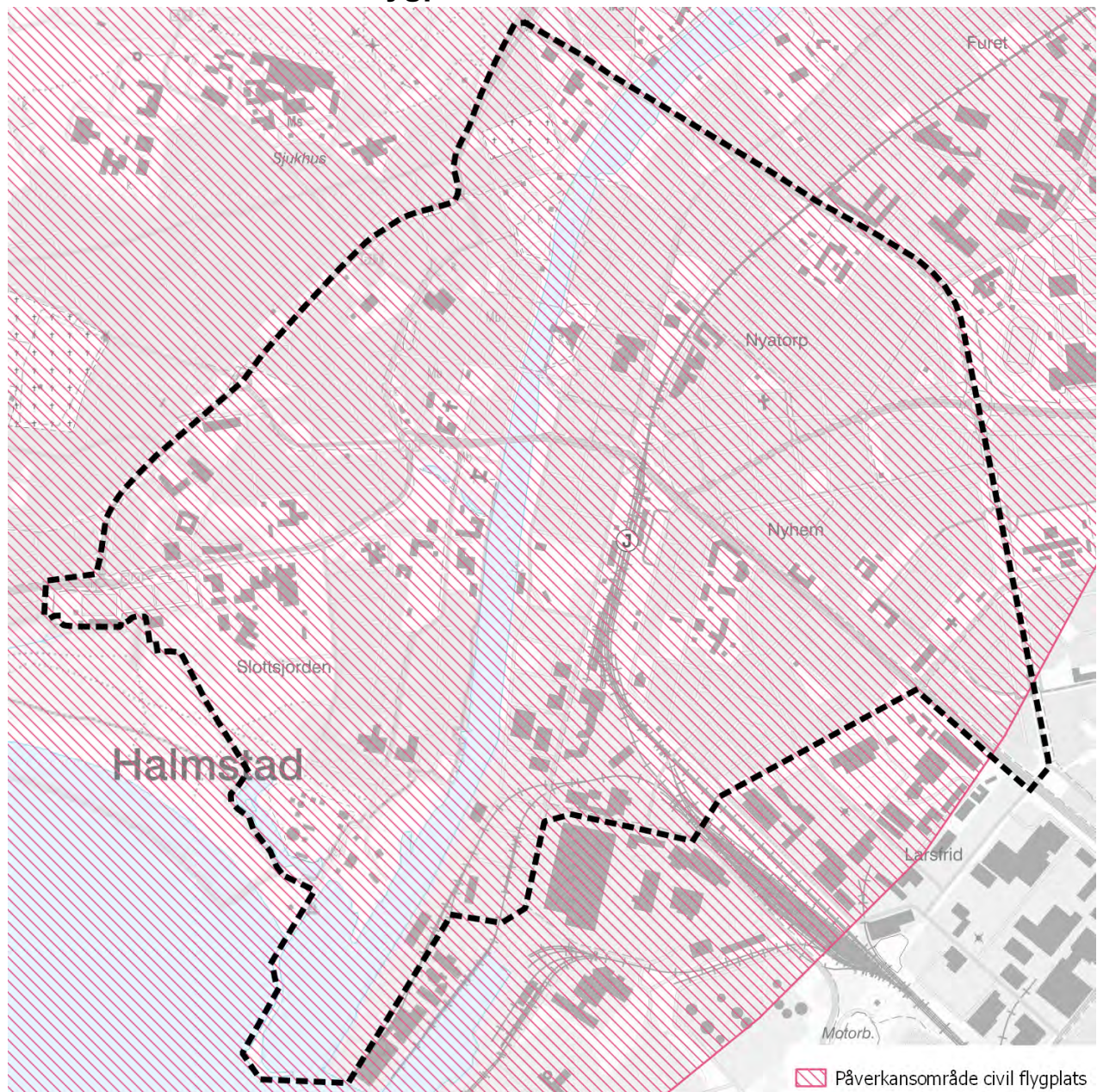
Ställningstagande

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 Försvarmaktens verksamhet.

Område av betydelse för försvaret

Påverkansområde civil flygplats



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.

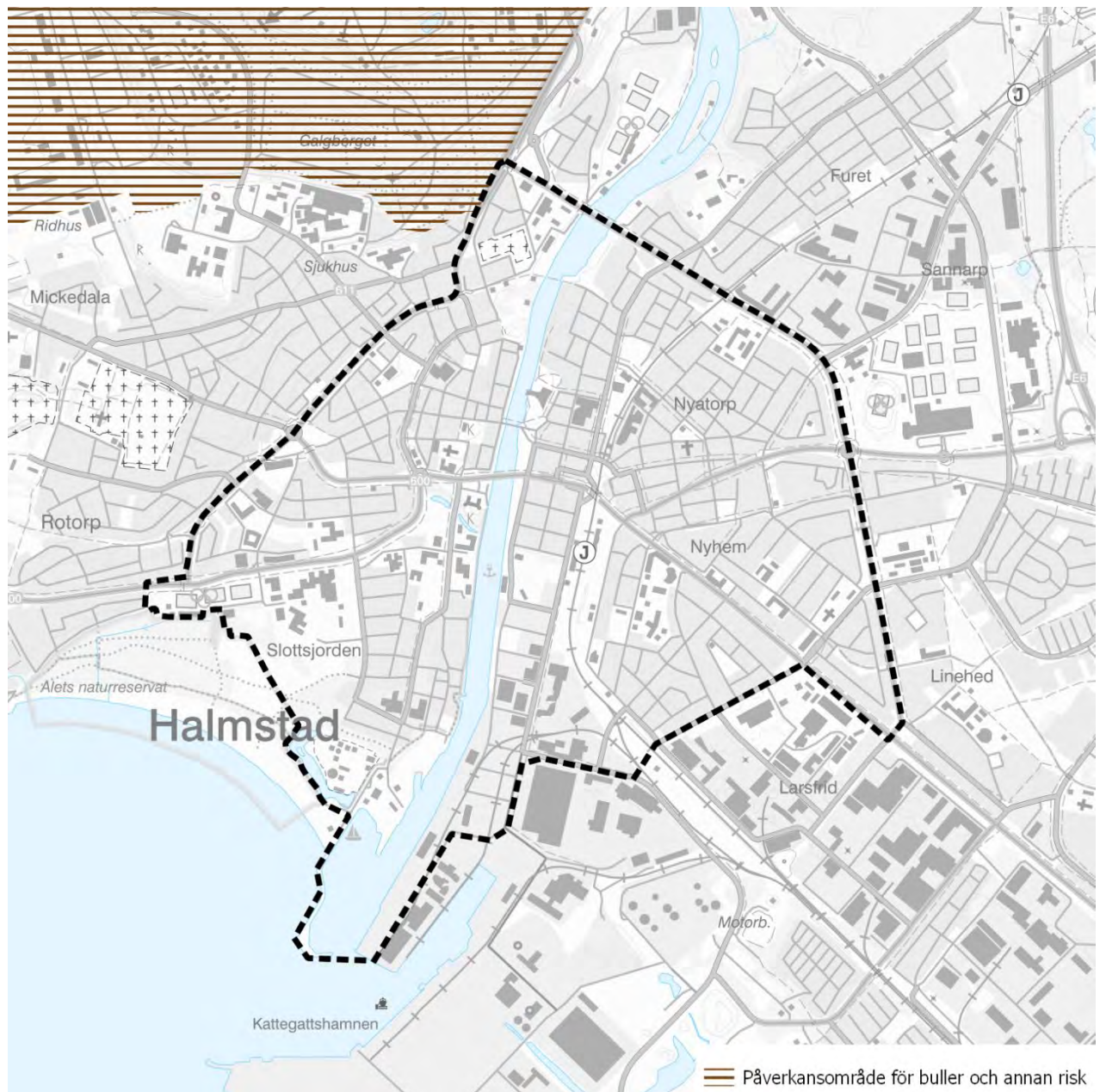
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

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 för buller och annan risk



Nyårsåsens skjutfält och Halmstads övningsfält med skjutbanor

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.

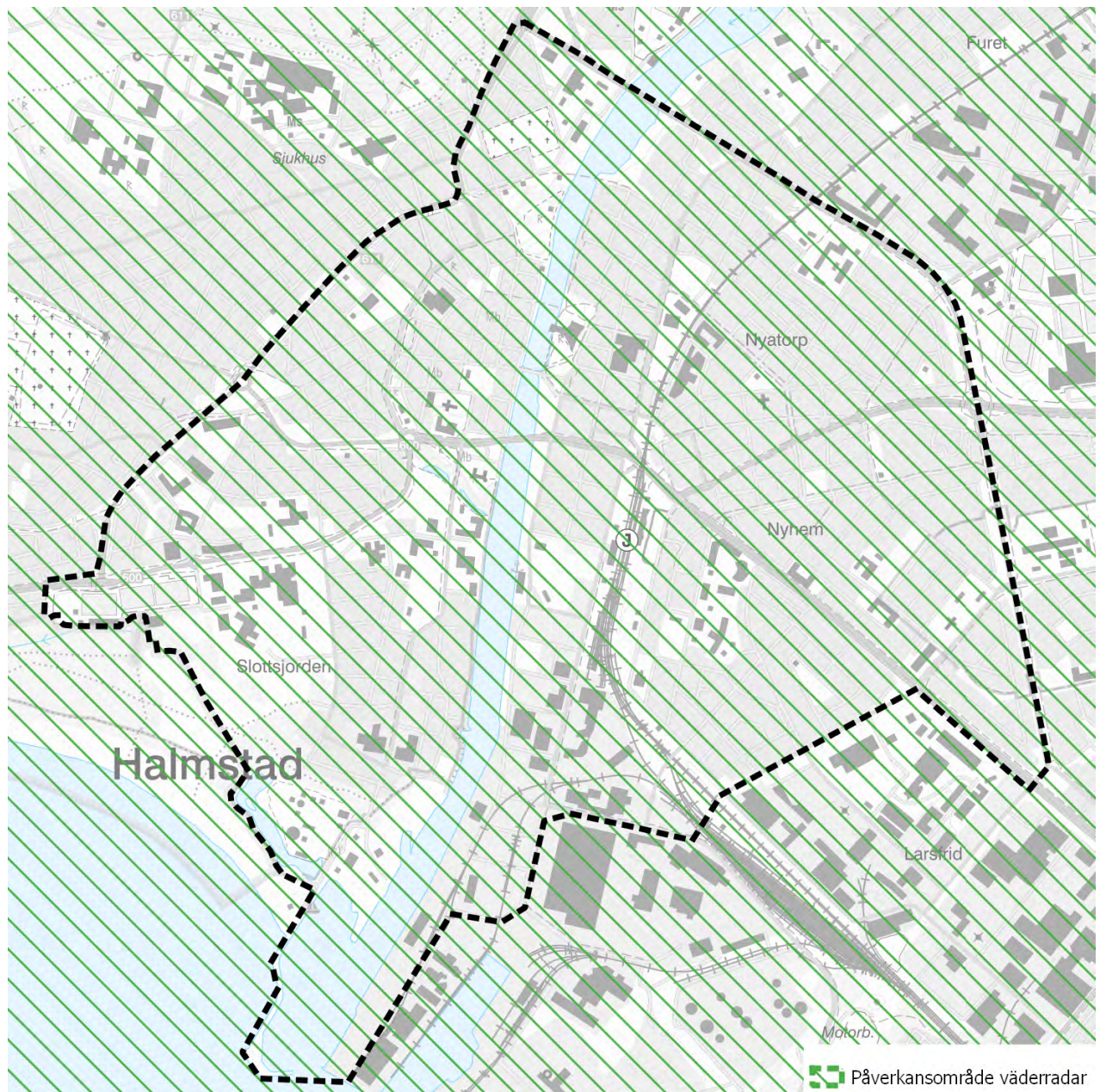
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

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 väderradar



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.

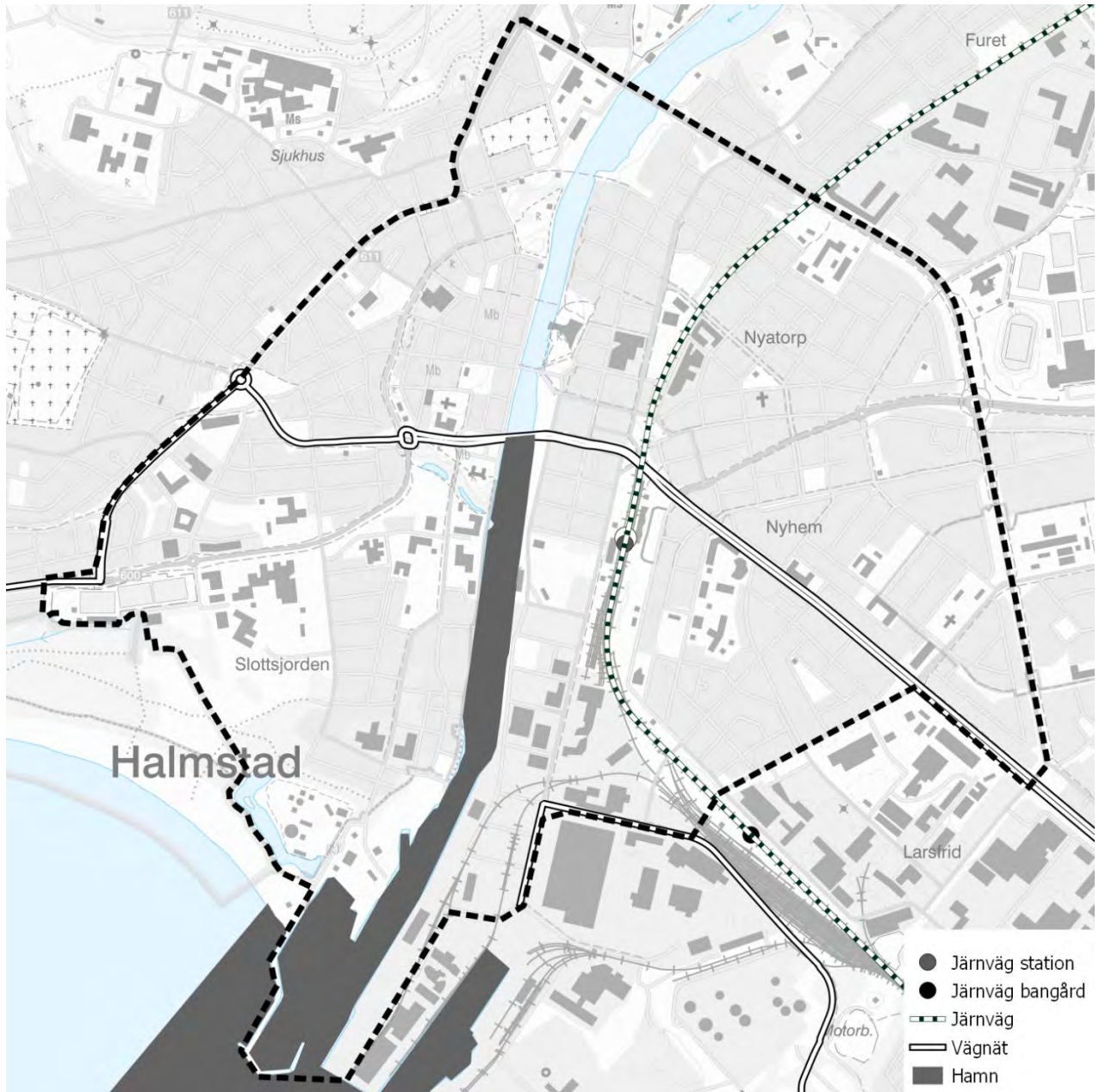
På grund av försvarssekretess är det Försvarmakten som gör bedömningen om en åtgärd medför påtaglig skada på ett riksintresse för totalförsvarets militära del eller deras påverkansområden. Med anledning av detta ska ärenden inom områden av betydelse för totalförsvarets militära del remitteras till Försvarmakten.

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.

Kommunikationer



Hamn

Halmstads hamn

Ursprung

Område utpekade som riksintresse av Trafikverket.

Beskrivning

Halmstads hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade TEN-T nätet. 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 i stället längre söderut närmre Nissans inlopp, fram till reservat för ny förbindelse över Nissan.

Förslag till ny avgränsning har även framförts i den kommunomfattande översiktsplanen.

Järnväg

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 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 bangård

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 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

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 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.

Vägnät

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, framför allt E6 och väg 25, och berörs av matartrafik som ska till eller från de interregionala transportlederna.

Ställningstagande

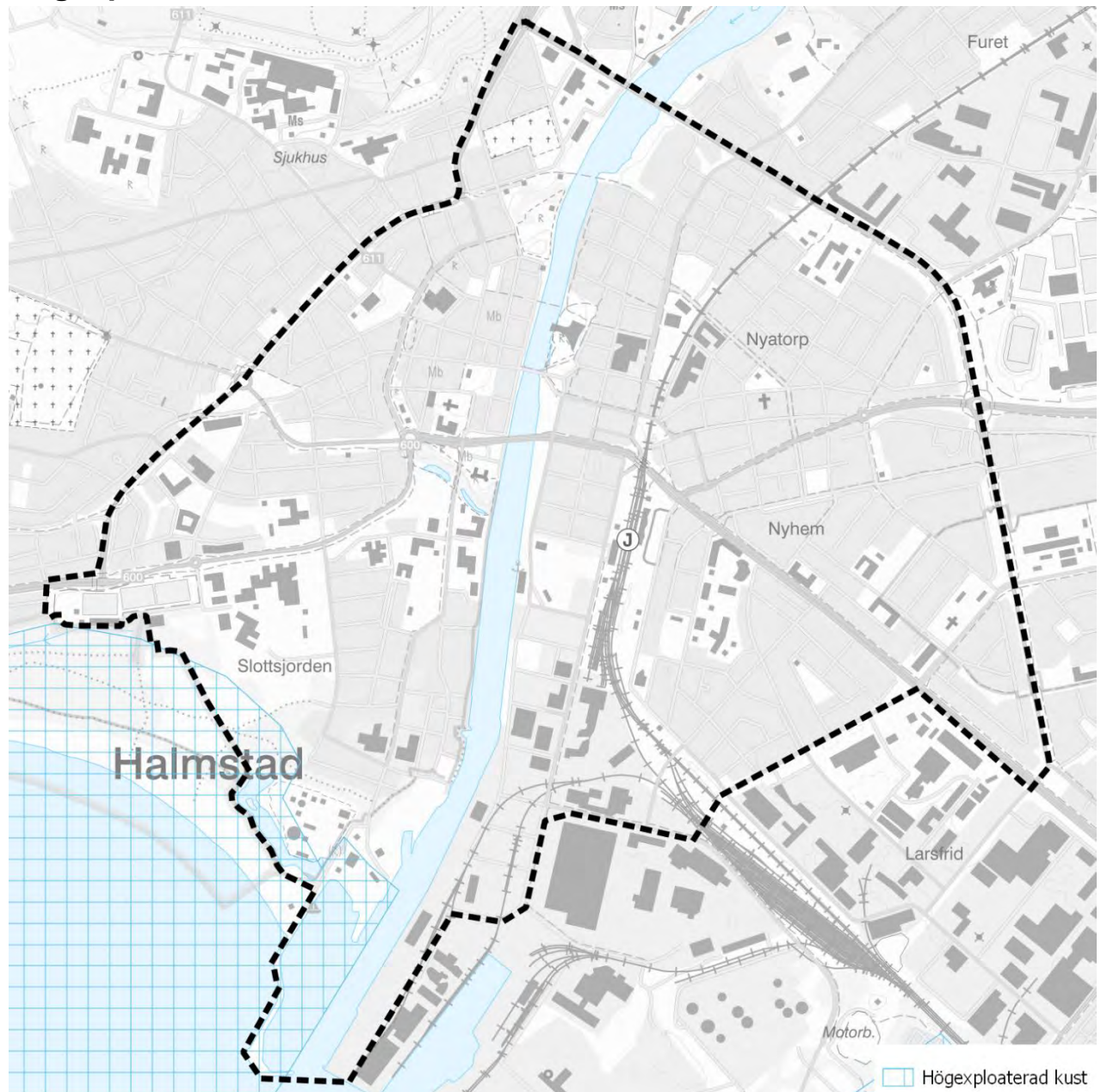
Trafikverket har i sin revidering av riksintressen för avsikt att ta bort nuvarande koppling mellan E6 och flyg som riksintresse, vilket kommunen ställt sig positivt till.

Kommunen har vid eventuellt nytt utpekande i stället 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.

Särskilda hushållningsbestämmelser

Högexploaterad kust



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

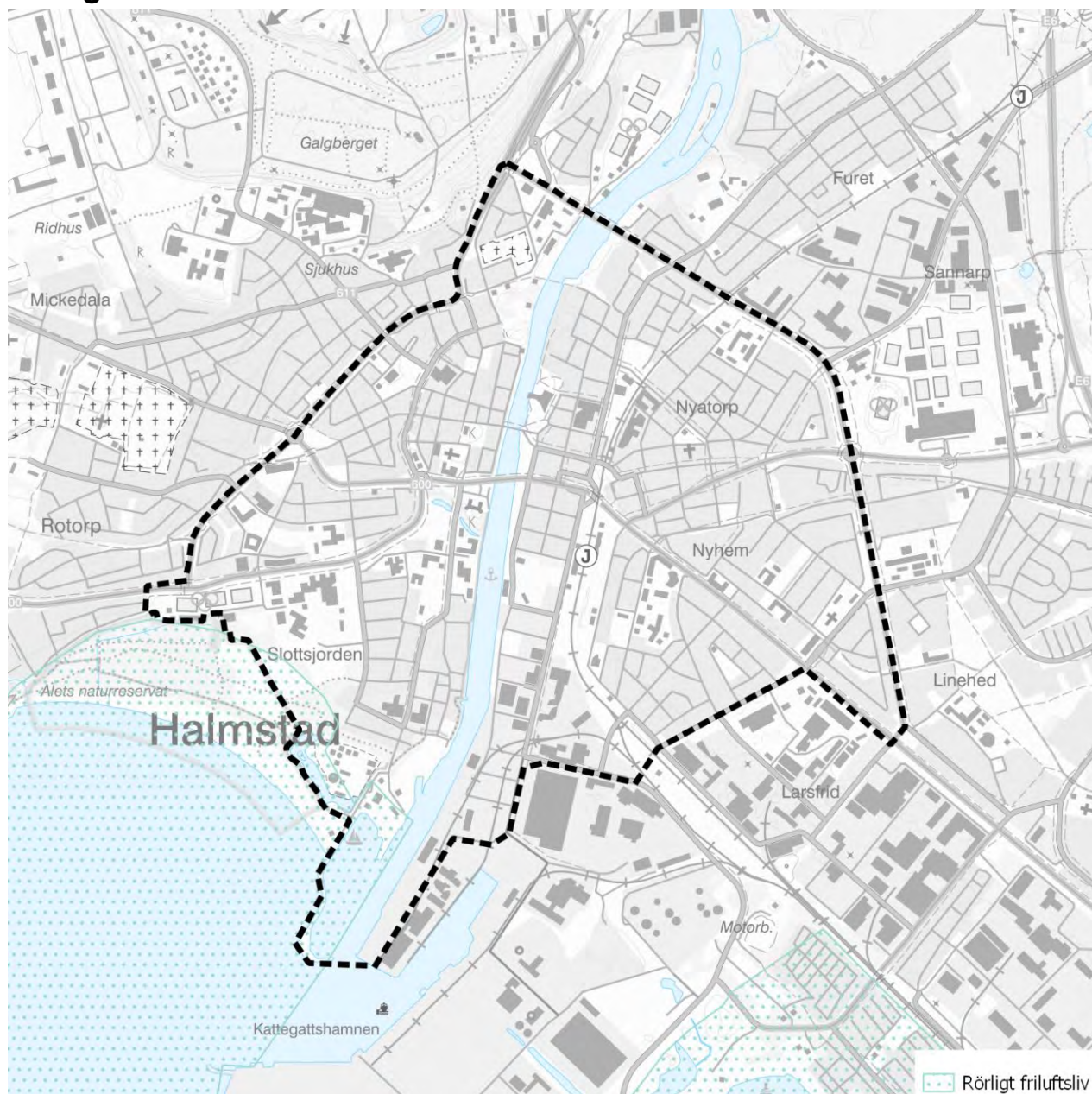
med riksintresset är att bevara kustområdets nuvarande karaktär och underlätta ett allsidigt nyttjande av området för turism och rörligt friluftsliv.

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.

Rörligt friluftsliv



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.