

Nuläge och analys Centrum

Underlag till Centrumutvecklingsplan 2050

Januari 2020



Innehåll

Inledning	5
Stadens själ	6
Stadskärnans roll, nu och i framtiden	10
Stadens framväxt	14
Centrum i siffror	22
Myter om stadskärnan att slå hål på	31
Stadsbyggnadsanalys	33
Centrums karaktärer och stadstyper	34
Centrums och stadskärnans entréer	36
Centrum som mötesplats	38
Målpunkter och noder	50
Stråk och kopplingar	54
Barriärer	64
Gömda och glömda platser	66
Höjder och skala på bebyggelsen	68
Riksintressen	70
Utmaningar	77
Utmaningar för centrum	78
Underlagsmaterial	83



/// Stadskärnan
■ Centrum

Inledning

Halmstad är en kommun som växer, med målsättningen att år 2050 ha beredskap för 150000 invånare. Med en ökad befolkning och en växande stad ställs nya krav på stadskärnan och de centrala delarna av staden. Halmstad utvecklas från att vara en stor småstad mot att bli en betydligt större stad, och behöver ta tillvara på den stora stadens attraktionskraft i form av utbud och utvecklingsmöjligheter utan att tappa småstadens styrkor i närhet, trygghet och enkelhet.

Behov finns av ett strategiskt dokument som slår fast planeringsinriktningar för utvecklingen av ett växande Halmstads urbana delar, och hur vi med fysiska insatser kan nå detta. En centrumutvecklingsplan ska underlätta och förenkla olika beslut gällande de centrala delarna av staden. En centrumutvecklingsplan för den fysiska planeringen kan inte ensam stärka centrum och dess attraktivitet. Centrums och stadskärnans framgång är beroende av många parter som tillsammans jobbar för en levande stadskärna. Samverkan mellan kommun, fastighetsägare, näringsliv och invånare är en förutsättning för att nå framgång.

Dokumentet du håller i din hand är första steget i framtagandet av en Centrumutvecklingsplan i form av en nulägesanalys vilken ska fungera som ett kunskapsunderlag vid det kommande arbetet med framtagande av en målbild och en planförslag för centrums utveckling.

Nulägesanalys

Målbild

Planförslag

5

För att fatta kloka beslut om vår framtid behöver vi utgå ifrån vår stads unika identitet, vi behöver se i backspeglarna och grunda i hur Halmstad var och fungerade tidigare, hur staden har utvecklats och växt, och vad staden är idag. I denna nulägesanalys beskrivs vår historiska framväxt samt ges en bild av hur de centrala delarna av staden upplevs och fungerar idag. Här tydliggörs våra styrkor och kvaliteter som vi kan bygga vidare på, men även våra största utmaningar lyfts fram.

Nulägesanalysen och genomförda inventeringar är inte nödvändigtvis heltäckande. Ytterligare nulägesanalyser kan behöva kompletteras med i planskedet.

Att veta vilka vi har varit, men även vilka vi är idag hjälper oss att ta ställning till vilken väg vi bör välja framåt.

Halmstads centrala delar är betydelsefulla för hela kommunen, och är till för alla. Begreppet centrum är kopplat till urbana kvaliteter, vilka skapas av både stadens form och innehåll. Torg, gator och parker är naturliga mötesplatser för människor med olika ärenden och behov, och vissa funktioner i kommunen finns endast i centrum. 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.

Själva stadskärnan är kommunens pulserande hjärta och en plats med liv och rörelse. Här råder en täthet med målpunkter för alla. Koncentrationen av kommersiella funktioner, platser för möten i det offentliga rummet och strömningar av fotgängare är som störst här. I stadskärnan finns ett rikt utbud av handel och restauranger, torg, parker och andra mötesplatser. Stadskärnans geografiska avgränsning utgår ifrån den historiska stadskärnan där lämningar från den gamla befästningsstaden fortfarande kan utläsas i gatusträckningar.

Stadens själ

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 - att utvecklas utifrån vår själ och identitet. Stadskärnans attraktivitet kan ökas genom platsunika upplevelser och kvaliteter som skapas genom ett samspel mellan platsens olika komponenter, processer och intressenter, med avstamp i platsens kulturella, historiska och geografiska identitet.

Stadens själ skapar man inte, den hittar man!

Andras framgångskoncept är inte nödvändigtvis vårt framgångskoncept.

Framgångsfaktorn i att utgå från det unika

Mycket pekar på att platserns unika eller särskiljande egenskaper får allt större betydelse för förmågan att attrahera invånare och besökare. Det finns flera orsaker till detta. En är att städer tenderar att bli allt mer lika varandra när det gäller kommersiellt utbud, arkitektur och infrastruktur - vilket gör att en stads behov av att skilja ut sig från mängden ökar för att vara konkurrenskraftig. Om man förr i mångt och mycket flyttade för jobbets skull är de ökade pendlingsmöjligheterna en stark bidragande faktor till att man idag snarare väljer en livsplats när man väljer bostadsort. Vi kan i större utsträckning välja en bostadsort som är trevlig att vistas i, som möjliggör ett tryggt familjeliv eller som erbjuder spännande upplevelser på fritiden. En annan orsak till den ökade betydelsen av en stark identitet för att attrahera invånare och besökare är människans ökade behov av skraddarsydda upplevelser, som en konsekvens av en förbättrad levnadsstandard och individualiseringen i samhället.

En plats med stark identitet har enligt forskningen en positiv påverkan på människors trivsel eftersom den uppfattas som trevligare att vistas och bo på. Människor som trivs är mer engagerade i sitt område och dessutom ökar den upplevda tryggheten. Sammantaget innebär detta i förlängningen att fastigheter och bostäder blir väl omhändertag-

na och mer värda, vilket gynnar både fastighetsägare och kommun.

En plats identitet har enligt forskningen två viktiga byggstenar. Den första och viktigaste komponenten är människans relation till platsen, ofta kopplat till en känsla av stolthet, nöjdhet och tillhörighet. Den andra komponenten är människans uppfattning om platsens fysiska och funktionella egenskaper, det vill säga hur man uppfattar byggnader, platser och miljöer samt utbudet av offentliga och kommersiella tjänster. Relationen till en stad eller stadsdel skiljer sig enligt forskningen inte mycket åt mellan invånare i olika städer. De är ungefär lika nöjda, stolta och känner lika mycket tillhörighet. Uppfattningen om stadens kvaliteter så som arkitektur, parker, stråk osv, skiljer sig däremot markant mellan olika undersökta städer. Det är därför relevant att arbeta med fysiska och funktionella kvaliteter för att stärka en plats identitet, och därmed dess attraktivitet och konkurrenskraft. En kvalitet som visat sig ha starkt samband med stadens identitet, är förekomsten av konstnärlig gestaltning och symboler på offentliga platser samt att det finns historier om platsen som man gärna berättar för andra. Även vackra hus och vyer, mysiga gång- och cykelstråk samt trygghet och ett gott rykte förstärker platsidentiteten. Vilken typ av konst och kultur som behövs, vilka historier som ska berättas och vad som är vackert är unikt för varje plats.

Källa: Utveckling av platsens identitet och själ, Dr Mia Wahlströms avhandling, KTH 2017

Halmstads identitet

En livsmiljö med både positiva och negativa inslag

En byggsten i vår kommuns identitet är livskvalitet, vilket är centralt för Halmstadsbornas egen uppfattning om kommunen. Halmstad ses som en bra plats att leva på med värden som natur och idrott. Att det upplevs vara nära till allt vittnar om kommunens goda läge. Det tredje är lugn och ro. Både som upplevelsekommun och hemkommun framträder bilden av det avslappnade och rofyllda Halmstad. Det är plats för avkoppling och trivsel. Känslan är vänlig och vi är nöjda med livet.

I kontrast till bilden av den goda livsplatsen står otrygghet och segregation. Dessa egenskaper är mest påtagliga för Halmstadsborna och personer som känner platsen väl. Känslan av otrygghet är störst bland kvinnor och i de äldre åldersgrupperna. Halmstad som segregerad och otrygg stad är mycket påtagliga egenskaper när invånarna ser på sin ort men är inte särskilt framträdande för omvärlden eller den tillfällige besökaren. I undersökningar av kommunen och Halmstads identitet har det framkommit uppfattningen om Halmstad som anonym och tråkig. Detta skulle kunna ses som en konsekvens av det lugna och rofyllda. En lugn och rofylld plats riskerar lätt att uppfattas som trist och oinspirerande, med brist på nytänkande. Detta är inget som är speciellt för Halmstads kommun utan skulle kunna beskriva de flesta orter i Sverige utanför storstadsregionerna.

Havet och turismen

Sommar, sol och stränder – omvärldens kanske starkaste bild av Halmstad. Besjunget av Gyllene Tider och Per Gessle är det en mycket stark identitet. Centralt i begreppet finns Tylösand som en av Sveriges mest kända platser och en viktig faktor för att Halmstad får höga spontana betyg i olika intervjuundersökningar.

Halmstads kommun är utan tvekan och med all rätt förknippad med sina stränder. Läget vid kusten ger kommunens invånare unika möjligheter till rekreation på några av Sveriges vackraste platser. Stränderna bidrar till en god livsmiljö där hav, himmel och horisont aldrig är långt borta. Den stora variationen ger något för alla: lugn och avskildhet nära naturen, sociala mötesplatser med fullt av aktivitet, mäktiga dynlandskap, långsträckta vyer över Kattegatt, små platser intill strandskogens eller inlandets grönska. Stränderna är mycket betydelsefulla för kommunens identitet och sannolikt en viktig anledning till att många väljer att bosätta sig här.

Stränderna har också gjort Halmstad kommun till en älskad semesterdestination. De bidrar starkt till kommunens attraktivitet som besöksmål och evenemangsstad. Turismen är en självklar del av kommunens identitet.

Halmstad har historiskt sett varit en av Sveriges främsta sommardestinationer och har en väl utbyggd besöksnäring, men har på senare år satts under en allt hårdare konkurrens efter ökade satsningar från andra destinationer. Fastän stränder och turism är en stark del av kommunens identitet, och en del av kommunens vision är att vara en upplevelsestad, är det inom kommunen en begränsad andel som är sysselsatta inom upplevelsenäringen med hotell och restaurang.

Destination Halmstad har en målsättning om att fördubbla turistomsättningen och fördubbla antalet utländska besökare. Och fler än ett nytt hotell planeras för, eller är under byggnation, i de centrala delarna av staden. Det är alltså inte bara stränderna som besökare upplever, utan också stadskärnan. Inom eller i nära anslutning till centrala Halmstad återfinns dessutom både Västra- och Östra stranden. Kopplingarna till och närvaron av kusten är i centrum idag dock svag.

Stadskärnans identitet och vikten av vattnet

Halmstad bär på många berättelser, upplevelser och historier. Stadens kulturhistoriska arv sträcker sig så långt tillbaka som 1300-talet. Vattnet har under stora delar av historien varit en viktig del av vårt välbefinnande och vår identitet. Sedan 1300-talet har mycket vatten flutit under Nissans broar och staden har präglats av bland annat industri, handel och sjöfart. Nissan har tidvis varit en förutsättning för vår existens och har varit en stor del av ekonomin och invånarnas leverne. Tidvis har Nissan varit en baksida och ett avloppsdike. Ånyo är vattnet viktigt och en stor möjlighet för att öka stadskärnans attraktionskraft.

I en medborgarundersökning som gjordes i början på 2017 ställdes frågan hur man tyckte att Halmstads centrum ska särskilja sig från andra stadskärnor i Sverige - hur Halmstads centrum ska bli unikt - och väldigt många tryckte på vår möjlighet att vända staden mot Nissan och utnyttja vattnets attraktionskraft i centrum. Ett gediget arbete har genomförts där kommunen har tagit fram förslag på hur Nissan med intilliggande stråk och platser kan göras mer attraktiva, både genom kulturella inslag och fysiska förändringar.



Stadskärnans roll, nu och i framtiden

Historiskt har stadskärnans roll som handelsplats varit tydlig och i mångt och mycket varit ett primärt syfte. Dagens stadskärna har utvecklats från det som var den medeltida handelsplatsen. Om stadskärnan länge har varit liktydig med handel och shopping – så är den inte helt och hållet det idag, och förväntas inte heller att vara det i framtiden.

En föränderlig stadskärna

Vi är mitt uppe i en omställning av stadskärnan och ännu har vi inte svaret på vad som kommer att ske. I dagsläget ser vi att den traditionella handelen minskar i stadskärnan, och andra mer upplevelsebaserade verksamheter ökar. I tider med förändrade handelsmönster och digital omställning kommer utbudet och kraven på stadens centrala delar att förändras. Stadskärnans handel har påverkats av både externhandeln och e-handeln. Stadskärnan behöver snarare än att vara konkurrent till dessa, fungera som ett komplement. Det är viktigt att differentiera stadskärnan och lyfta fram det som särskiljer stadskärnan jämfört med andra kommersiella etableringar. Det är viktigt för stadskärnan att dra fördel av sin fysiska närvaro och till större del fokusera på det som e-handeln och köpcentrum inte kan erbjuda. Besökarens och konsumentens upplevelse blir central.

De ”platsattribut” för att skapa, stärka och kommunicera en unik image av stadskärnan är till exempel platsens historia, platsens unika arkitektur, atmosfär och grönområden.

Staden har förmågan att anpassa sig till förändringar och kontinuerligt vara innovativ, vilket man hittar flera exempel på i historien. De centrala delarna av svenska städer har stått inför många förändringar – handelsmönster har förändrats, verksamheter har kommit och gått – men stadskärnan har anpassat sig och överlevt utmaningar. De centrala delarna av staden har under alla tider varit en viktig mötesplats. Genom att bejaka strukturomvandlingen kan stadskärnan överleva även denna gång och återfinna sig själv i en ny och bättre form. Nya tider kräver nya tankar och behov av kreativitet och samarbeten mellan stadsutvecklare. Tillsammans behöver vi tänka utanför

boxen för att finna morgondagens lösningar på vad som gör staden attraktiv att besöka.

Stadens centrala delar förväntas alltid att vara stadens primära plats för möten i det offentliga rummet, och behöver även framåt vara stadens skyltfönster och profilskapare – ett besöksmål med besöksdrivande och besöksberoende verksamheter som samverkar för att attrahera besökare.

Läget inom handeln i svenska stadskärnor

Många städer i Sverige har tappat marknadsandelar i förhållande till andra platser så som nätet, större städer och köpcentrum. Sällanköpshandeln är under press, vilket drivs av både e-handeln, men också av en tuff priskonkurrens i kombination med stigande kostnader. En bransch som har haft det tufft under en tid är beklädnadshandeln. Dagligvaruhandeln ökar något, vilket troligtvis är ett uttryck för att städerna har fått fler bostäder och därmed ökad lokal efterfrågan. Hotell och restauranger går bra. Detta svarar upp mot flera trender. En är att kontor etablerar sig centralt och därmed blir det fler affärsbesökande som bor på hotell. Restaurangernas positiva utveckling beror på att fler äter lunch ute (fler kontor i staden), fler går ut och äter på kvällen (en av stadens urbana kvaliteter) och inte minst på grund av att restaurangnäringen har blivit mer modern och professionell. Även en växande turism har en positiv effekt för många städer och hotellbranschen har fortsatt öka. Kommersiell service är en bransch med knapphändigt dataunderlag, men det finns starka indikationer på att exempelvis gym, resor och upplevelser ökat de senaste åren.

Foto: Halmstad City



Läget inom handeln i Halmstad stadskärna

För Halmstads stadskärnas del så gick det först svagt uppåt för 2017 för att sedan gå nedåt under 2018.

2017 hade den totala omsättningen, enligt Cityklimatets mätning ökat med 0,2 procent under året. Det var då en svag ökning jämfört med utvecklingen i riket. Det var främst inom beklädnad som minskningen skedde. En anledning är att den externa handelsplatsen Hallarna öppnade i slutet av året och tog stor omsättning från den viktiga julhandeln. Övriga näringssegment uppvisade då fortsatt positiv utveckling om än något svagare än tidigare år. Den starkaste tillväxten skedde precis som nationellt i café- och restaurangbranschen, vilken ökade med 7 procent.

12

I den nyaste undersökningen av Halmstads stadskärna, Cityindex, genomförd av HUI research och Fastighetsägarna såg 2018 dystrare ut. 2018 backade den totala kommersiella omsättningen för Halmstads stadskärna med -2,7%. Den totala detaljhandeln minskade med -5% och precis som för Sveriges stadskärnor i stort är beklädnad en bransch som har minskat kraftigt. För Halmstads del med hela -7,5%. I Halmstad har även sällanköpsvaror och hem- och fritid minskat kraftigt i stadskärnan, med -7% respektive -6,6%. Till skillnad från riket i stort så har även restaurangnäringen tappat i Halmstads stadskärna, med -0,9%. De näringar som har ökat i Halmstad stadskärna, kraftigare än i riket, är kommersiell service (service förutom hotell och restaurang) med +8,1%, dagligvaror med +5,6% och hotell med +5,5%.

Framgångsrika förändringsprocesser

Det finns massor med goda exempel i Sverige på hur man kan driva utvecklings- och förändringsprocesser i stadskärnan. Oftast gäller det att ändra utbudet, så att det blir skillnad mellan det som erbjuds i externa köpcenter och det som erbjuds i stadskärnan. Blandkoncept verkar succesivt fungera

bättre. Exempelvis krog, saluhall och butik på samma plats. Eller bokhandel, klädhandel eller inredningsbutik kombinerat med café. Kultur är en annan kraftfull dragare. Och allt som främjar aktiviteter som inte går att genomföra på nätet – så som exempelvis äta, fika, klippa håret, gå på gym, träffa vänner osv.

En stadskärna kan förvandlas till en utomhuskonsthall som i Borås, till en lekplats som i Kalmar eller till en utomhusscen som i Malmö. Viktigast är att utgå ifrån stadens egen identitet för att hitta sina framgångsfaktorer.

Källa: Spaning om stadens utveckling, Svenska stadskärnor, Forskningsrådets spaning 2019

Retail Destination, Centrum för handelsforskning vid Lunds universitet, Handelsrådet, 2019

Cityklimatet 2018, Fastighetsägarna, wsp, 2018

Cityindex 2019, Cityrapport Halmstad, HUI Research och Fastighetsägarna, 2019

Foto: Halmstad City



Stadens framväxt

Den medeltida staden

Övraby – Halmstads föregångare 1300

Det äldsta Halmstad växte fram ca 2 km nordost om den nuvarande stadskärnan i det område som idag heter Övraby. Området hade varit bebott periodvis under yngre stenåldern och bronsåldern. En expansion skedde under vikingatiden som mynnade ut i en stadsbildning som under medeltiden fick en kyrka och ett dominikanerkloster. Det enda vi kan se av denna stad idag är en kyrkoruin.

Brokatorp blir Halmstad 1320/30

1322 utfärdade den danske kungen två privilegiebrev för staden Brokatorp som etablerades någon gång under medeltiden. Denna låg inom den nuvarande stadskärnan. Stadsfunktionen hade då flyttat eller existerade möjligen under en kort tid parallellt med den äldre stadsbildningen. 1327 hade Brokatorp övertagit namnet Halmstad och den äldre staden fick bystatus och kallades Övraby. Stadsflyttningen hade flera orsaker men faktorer som ökad handel och större skepp spelade en viktig roll.

Åren kring 1330 anlades en befästning, en vallgrav och en vall med stadsportar kring det halvmåneformade stadsområdet. Anläggningen hade mer karaktär av att skilja staden från omkringliggande land än att fungera som ett starkt skydd, men under följande århundranden ökade försvarsaspekten.

Stadskärnan är Halmstads centrum alltsedan medeltiden. De tomtstrukturer som lades ut under det tidiga 1300-talets Brokatorp var i stort sett stabila fram till 1600-talet och kan fortfarande i viss mån spåras i den nuvarande stadskärnan. Det medeltida gatunätet bestod av en huvudgata, senare en bred torggata, i nordsydlig riktning med anslutande tvärgator. Den följde till stor del Storgatans nuvarande sträckning. En bro över Nissan låg antagligen söder om nuvarande Österbro där dagens Kyrkogata går ner till ån.

Den befästa staden

Christian IV:s befästning, 1500-1600-tal

Under 1500-talet belägrades Halmstad av svenskarna 1523 och 1563. Mot bakgrund av detta lät Christian IV uppföra en ny befästningsanläggning mellan 1598 och 1605. En mur av sten täckt med jord uppfördes runt staden utmed vilken sex bastioner samt två så kallade katter eller högverk förlades. Utanför murarna grävdes en bred vallgrav som i sin tur skyddades av ett yttre system av vallar. Fyra stadsportar, en i vardera väderstreck, ingick i befästningen. Som en solitär utpost i södra delen av befästningen byggdes samtidigt Halmstads slott, vilket färdigställdes runt 1620.

Staden brinner och ny stadsplan tas fram, 1619

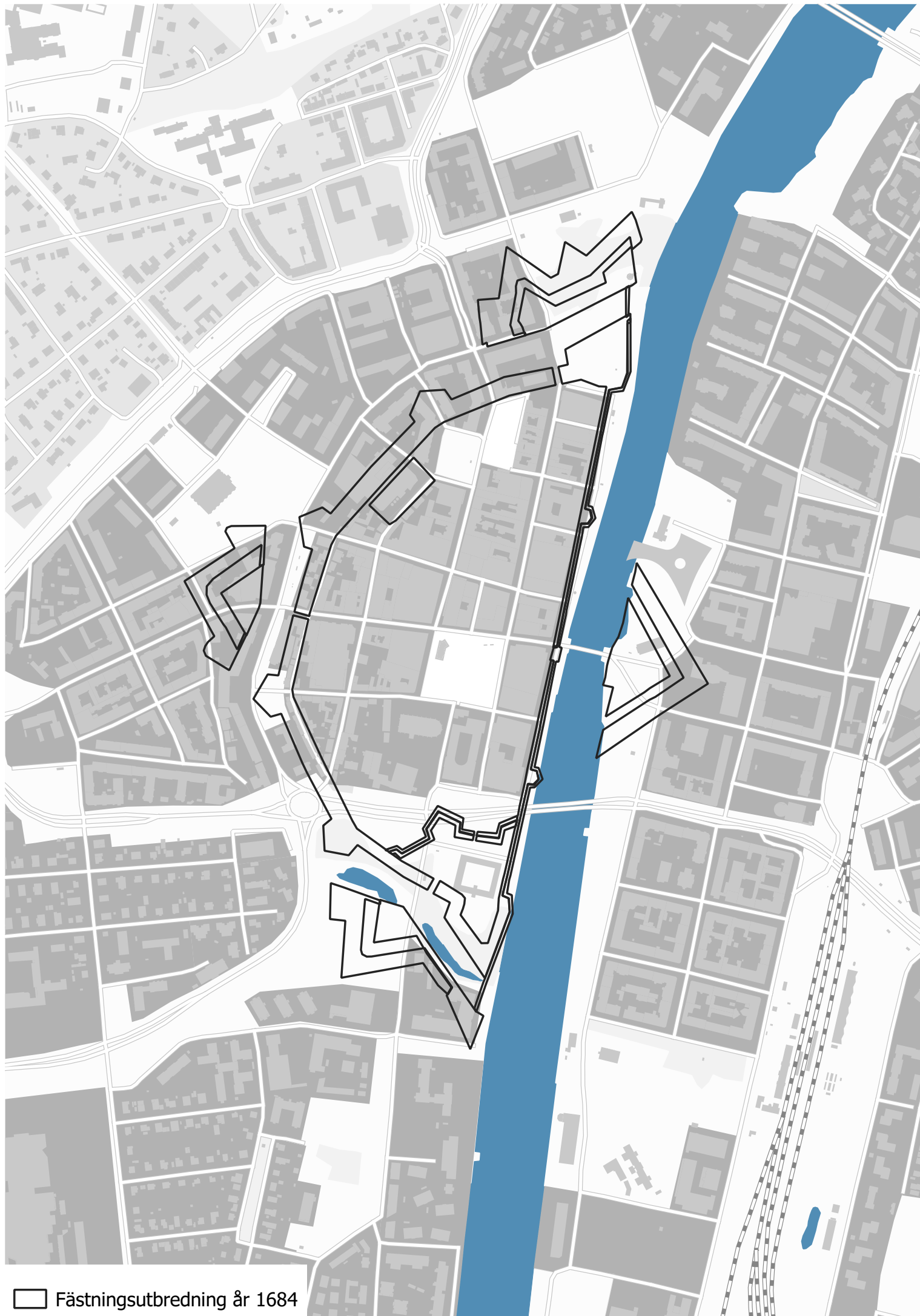
Den medeltida staden innanför befästningen förstördes nästan fullständigt i en häftig brand 1619. Endast kyrkan och ett par stenhus klarade sig. Efter branden byggdes staden upp enligt den stadsplan av modifierad renässanstyp som fortfarande präglar Halmstads stadskärna.

Den befästa stadens spår i dagens stadskärna

Stadskärnan avgränsas av den befästningsanläggning som byggdes under 1600-talet och som än idag sätter tydliga spår i stadsbilden. Synliga lämningar av befästningsverken finns bland annat längs Karl XI:s väg. Vid Kyrkogatans och Klammerdammsgatans mynningar finns rester av bastioner. Av högverken syns Västre Kavaljeren vid Krönleins bryggeri utmed Hantverksgatan och Bryggargatan samt Norre kavaljeren vid Nissan. Det mest framträdande och intakta byggnadsverk från denna period är Norre Port från 1605. Den karaktäristiska stadsplanen från 1619 är i stort sett bevarad. Gatunätet är inte rätvinkligt utan utformat efter stadsportarnas och bastionernas lägen.

Halmstad blir svenskt, 1645

När Halmstad blev svensk 1645 gjordes vissa förbättringar av befästningen. Bland annat uppfördes vallar och vallgravar runt slottet, så att detta kom att avskiljas från själva staden.



□ Fästningsutbredning år 1684

Den agrara köpstaden

Befästningarna rivs, 1730

I övrigt var stadsbilden och stadens utbredning sig lik ända fram till 1730-talet då befästningen från 1500-talet hade tjänat ut och en raserings av befästningen påbörjades. På stadens mark utanför vallarna låg utspridd agrar bebyggelse. Marken söder om slottet ägdes dock av kronan och fick därför delvis en annan typ av bebyggelse, med Kronobränneriet och statliga och regionala institutionsbyggnader.

Köpstadens absoluta centrum utgjordes då som nu av Storgatan och Stora Torg. Här samlades alla större handelsgårdar, de högre ämbetsmännens bostäder samt några av de större hantverksgårdarna. På 1790-talet var Storgatan fortfarande stadens enda gata med nästan helt sammanhängande bebyggelse.

Väster om nuvarande Köpmansgatan var gatorna glesare bebyggda. I dessa kvarter bodde murmästare, snickare, sko- och krukmakare sida vid sida med arbetskarlar, tull- och sjömän. Mot gata och torg låg bostadshusen på rad medan kvarterens inre var fyllda av fähus och verkstäder. I kvarteren som gränsar mot Hamngatan låg tidigare enklare bebyggelse närmst Nissan som exempelvis fähus, packbodar och andra ekonomibyggnader. I hantverkskvarteren tjänade även stora obebyggda ytor som upplag för de olika verksamheterna.

Industrialismens stad

Den agrara prägel avtar 1850-70

Åren mellan 1850 och 1870 sker förändringar som kan ses som inledningen på ett nytt kapitel i stadens bebyggelseutveckling. Den starka agrara prägel på stadskärnan avtar när produktion och tillförsel av livsmedel från landsbygden ersätter borgarnas självhushåll. De gamla logarna och stallen på innergårdarna ersätts av bostadshus i tegel. Samtidigt blir stadens näringsliv alltmer bärkraftigt och en förmögen och inflytelserik köpmannaklass träder fram.

Industrialiseringen i Halmstad kom igång i mitten av 1800-talet och några av de första industrierna etablerar sig. Många av de tidiga industrierna var beroende av tillgång till vatten och placerades därför i anslutning till Nissan. Kommunikationer sjöledes och på järnväg var på frammarsch. Infartsvägarna utanför stadskärnan bebyggdes allt intensivare. Industrialiseringen pågår och allt fler lämnar landsbygden för att söka sig in till städerna för arbete. Den lilla staden som i alla tider legat innanför sina vallar har börjat få växtvärk och expanderar.

Staden expanderar, 1880

Hur staden kom att expandera utanför de gamla befästningsvallarna påverkades av jordarnas ägoförhållanden. I väster donerades marken från kronan och var endast till för allmänna ändamål och fick i princip inte styckas av. Istället planerades den nya bebyggelsen växa fram på stadens norra gården. 1881 fastställdes en ny stadsplan för Halmstad där även det norra gårdet ingick. Under andra halvan av 1800-talet genomfördes ett par större markköp öster om Nissan för att möjliggöra expansion även åt detta håll. 1884 antogs en ny stadsplan för Östra förstaden, med rutnätskvarter centrerat kring järnvägen. Stadens expansion skedde även längs infartsvägar och utmed järnvägen där mer eller mindre oreglerad bebyggelse växte fram. Ytterligare öster ut, vid Nyhem, växte det kring sekelskiftet 1900 snabbt fram en förstad för industriarbetare, järnvägsanställda och hamnarbetare. I Västra förstaden dröjde det ända in på 1900-talet innan den brokiga bebyggelsen ersattes med en stadsplan. Även på Söder togs den första stadsplanen fram i början på 1900-talet.

Fortsatt urbanisering

Urbaniseringen fortsatte under 1900-talet. Till Halmstad flyttade främst människor från det närmaste omlandet och staden sprängde sina gamla gränser. Nya stadsplaner och arkitekturideal slog igenom. Boendemönstret där de högre sociala skikten bodde i innerstaden och de lägre i de uppväxande förstäderna ändrades nu. Människor började flytta ut från stadskärnan till attraktiva nya områden.

Egna hem- och trädgårdsstadsrörelsen - 1910-20

Stenstadens utbyggnad liksom den ökade industrietableringen skapade behov av nya bostadsmiljöer. Stadens övre sociala skikt hade redan mot slutet av 1800-talet börjat uppföra praktfulla villor rika på snickarglädje i stora trädgårdar bortom stadens larm, vid Västra stranden och i delar av Västra förstaden. I anslutning till det nya lasarettet vid Galgbergets sluttning fortsatte utbyggnaden under 1900-talets första årtionden av denna högborgerliga villastad med arkitekturstilar enligt tidens ideal.

Ungefär samtidigt fick trädgårdsstadsrörelsens stadsplaneidéer genomslag i Sverige. Mjuka gatulinjer och låg bebyggelse i lummiga trädgårdar förespråkades. För tjänstemän och arbetare uppstod i Halmstad områden med egnahemsbebyggelse i form av villor och radhus med trädgårdar. Halmstads egnahem- och sparkasseförening som bildades 1905 hade som syfte att motverka bostadsbristen inom arbetarklassen och föreningen uppförde flertalet sammanhängande radhuskvarter under 10- och 20-talet, bland annat längs med Laholmsvägen.

Ett annat uttryck för stadens expansion och minskade odlingsytor var de koloniträdgårdar i stadens utkant som bildades i föreningsform strax efter sekelskiftet. Liksom i det högborgerliga villabygandet fanns här en längtan till en mer lantlig tillvaro.

Funktionalismen och folkhemmet – 1930

Funktionalismen, som fick sitt stora genomslag med Stockholmsutställningen 1930, har med sin banbrytande arkitektur blivit mer eller mindre synonym med omvandlingen till det moderna samhället under 1900-talet. Utmärkande för ”funkisen” är en ljus lätthet med rena enkla linjer. Husen byggdes inte längre som förr i slutna stadskvarter utan placerade som lameller i öppna kvarter med uträknade avstånd för bästa solinfall. Parallellt började folkhemmet att slå rot med en rad reformer såsom bättre bostäder, barnbidrag och allmän semester. En lånefond inrättades för kommuner och allmännyttiga bostadsföretag för att stödja byggnation och hyresbidrag för mindre bemedlade barnrika familjer.

Kommunala bostadsbolaget HFAB - 1940

På grund av 1930-talets depression och andra världskriget fick nybyggnationen egentlig fart först en bit in på 1940-talet. Det kommunala bostadsbolaget HFAB bildades 1942 för att påskynda bostadsbyggandet. Flera av bostadsområdena förlades nära viktiga arbetsplatser.

Grannskapsplanering och ökad bilism - 1940-50

I 40- och 50-talets stadsplanering skulle service finnas i det egna närområdet, till exempel handel och daghem. En av de vanligaste hustyperna vid denna tid var flerbostadsvillan; ett fristående hus i två våningar omgivet av en trädgård som gav möjlighet till egen odling. En annan hustyp som blev vanlig är radhuset. Nytt på 1950-talet var också högre punkthus.

Något som påverkade utvecklingen var bilismens lavinartade ökning under efterkrigstiden. Vägar och gator fick ta stor plats i stadslandskapet, med långa raka och breda gaturum. Nya stadsdelar hamnade allt längre från centrum.

Miljonprogrammet – 1965

Trots efterkrigstidens nybyggnationer fanns en stor bostadsbrist. 1965 års riksdagsbeslut, som skulle garantera att en miljon lägenheter byggdes under de följande tio åren, avsåg att göra slut på denna. Subventioner och stadsplaner underlättade nu ett industriellt husbyggande med identiska storskaliga hus på rad längs långa raka gator, eller som ofta, i form av villamattor.

På jordbruksmark runt Halmstad byggdes flera storskaliga områden på 1960- och 70-talet, såsom Andersberg med skivhus i 4-9 våningar och Vallås med olika typer av lägre hus. Även Nyhem fick nu en helt annan kostym än tidigare.

Rivningsvåg i hela Sverige - 1960-70

Det äldre bostadsbeståndets låga standard hade i kombination med goda ekonomiska tider och en byggnadslagstiftning som gynnade nybyggnation lett till en intensiv rivningsvåg i hela Sverige. Stadskärnan i Halmstad drabbades likt många andra städer hårt, då stora delar av innerstadens äldre bebyggelse revs och ersattes med ny storskalig bebyggelse, som till exempel parkeringshus och varuhus. Detta medförde att stadsbilden till stor del bytte skepnad.

Motreaktioner - 1970-90

Så småningom höjdes röster mot miljonprogrammets industriella monotona byggande och vågen av rivningar och över hela landet ökade medvetenheten för bevarandefrågor. Kvaliteter och värden i äldre byggnader började allt oftare ses som en tillgång. Som en viktig milstolpe brukar det europeiska byggnadsvårdsåret 1975 räknas. Samma år gjordes en inventering av bebyggelsen i centrala Halmstad som senare resulterade i en bevarandeplan.

Arkitekturen återfick vissa traditionella drag. Under 1980-talet började arkitekter och stadsplanerare även att återknyta till den slutna kvarterstaden, vilken förknippades med ”stadsmässighet”, till skillnad från funktionalismens utspridda huskroppar. Stadsbebyggelsen fick därtill under 1980-90-talen ofta en något mer traditionell utformning, med postmoderna, historicerande inslag.

Halmstad vid 2000-talets början

En bit in på 2000-talet har stadsomvandlingen till stor del handlat om förtätning av befintliga områden, genom till exempel vindsinredning, högre byggnader och omvandling av områden.

De stora externa handelsetableringarna har blivit en stark konkurrent till den gamla stadskärnan och de små lokala centrumbildningarna. Här har funktionen betonats framför formen med köplador och stora parkeringsytor. I vår samtid förändras våra köpvanor i hög takt av näthandeln, vilket påverkar detaljhandeln i staden och hur bebyggelsen i centrala delar används.

Centrum i siffror

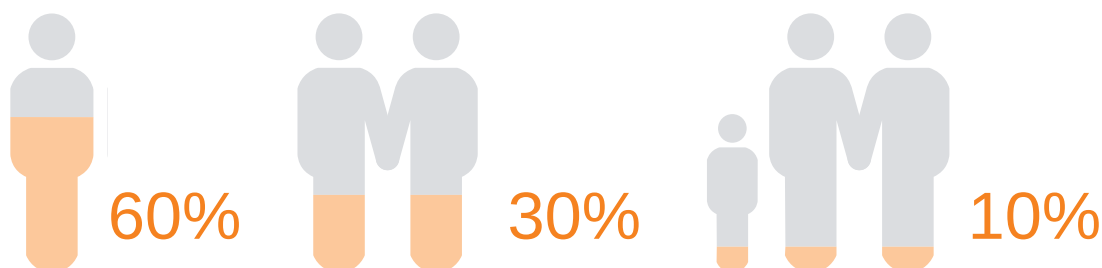
Vilka bor i centrum?



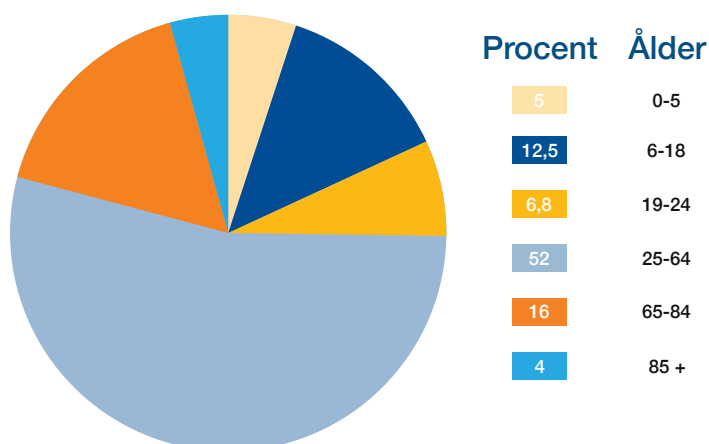
I centrum bor 22.000 personer, vilket motsvarar **22%** av kommunens befolkning.

På en yta som är knappt **0,5%** av kommunens totala yta.

22



Nästan 60% av hushållen i centrum är singelhushåll. 30% av hushållen består av två personer. Endast 10% av hushållen i centrum består av tre eller fler personer. Det är betydligt fler ensamhushåll i centrum än vad det är i resten av staden och kommunen.



Medelåldern för de boende i centrum är 41 år, samma medelålder som staden i sin helhet och kommunen som helhet.

I centrum bor det någon lägre % av barn och unga 0-5 år, 6-18 år och 18-24 år än i staden och kommun som helhet. Även gruppen 65-84 % bor något färre % i centrum än i staden och kommunen. Det bor samtidigt någon fler % av åldersgruppen 25-64 i centrum än i staden och kommunen, samt av de allra äldsta från 85 år och uppåt.

Hur ser människors livssituation ut i centrum?

För att beskriva hur människors livssituation och mående ser ut i centrum så har några områden valts ut för att ge en bild av detta i jämförelse med kommunen i stort. Det kan dock skilja sig mycket mellan olika grupper eftersom ojämlika förhållanden inte synliggörs i denna statistik. Kön, socioekonomi, etnicitet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder är exempel på faktorer som påverkar.

Ohälsa

Ohälsotal är den genomsnittliga summan av antalet dagar med sjukpenning, arbetsskadesjukpenning, rehabiliteringspenning samt dagar med aktivitets- och sjukersättning per person mellan 16 och 64 år inom planområdet. För centrum låg den siffran på 23 vilket är lägre än för kommunen i stort där den siffran var 27,2 dagar (2017).



23

Valdeltagande

Valdeltagandet skiljer sig stort mellan olika delar av Halmstads kommun. I riksdagsvalet 2018 var det 87,35%. För de mest centrala valdistrikten så är valdeltagandet några procentenheter lägre.

Sysselsättningsgrad

77 % av befolkningen i centrum i åldern 20-64 år förvärvsarbetar. Jämfört med 79,6% för Halmstads kommun totalt sett (2017).



Utbildningsnivå

48 % av befolkningen mellan 25 och 64 år i centrum har eftergymnasial utbildning vilket kan jämföras med 42 % för hela kommunen (2017).

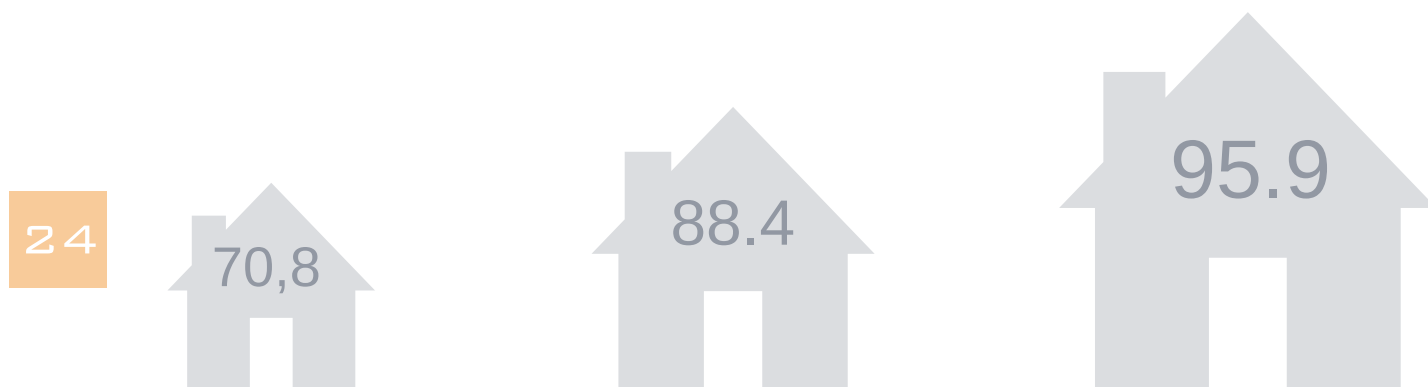
Medianinkomst

Medianinkomsten per person, för personer över 20 år var i centrum 248 556 kr. Att jämföras med medianinkomsten för hela kommunen som är omkring 280 000 kr (2017).

Hur bor man i centrum?



I centrum finns 14.000 bostäder, vilket motsvarar nästan **30%** av kommunens totala antal bostäder. Under de senaste 20 åren har stora nya områden för bostäder tillkommit inom centrum, på områden som tidigare varit verksamhetsområden, så som Gamletull och Söderkaj. De senaste fem åren har övervägande delen (90%) av kommunens planlagda och bygda bostäder koncentrerats till staden. Av dessa cirka 3000 bostäder är ungefär 1/3 belägna i centrum.

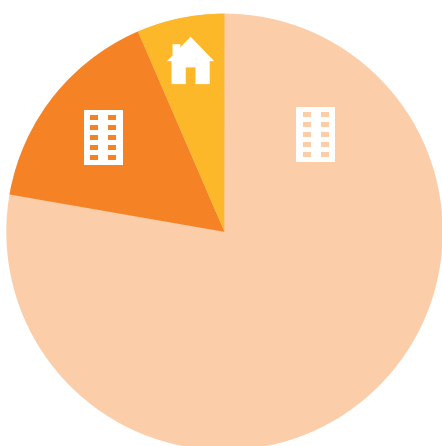


Man bor tätare och mindre i centrum än i resten av staden och kommunen. Snittstorleken på en bostad i centrum är 70,8 kvm jämfört med staden 88,4 kvm och kommunen som helhet 95,9 kvm. För staden skiljer sig storleken på bostaden åt för de västra och östra stadsdelarna. Öster om Nissan är snittstorleken 87,6 kvm och väster om Nissan 102,8 kvm.

Antalet invånare per kvadratkilometer är i centrum ungefär 4550 personer. I staden som helhet är det 1425 invånare per kvadratkilometer och i kommunen som helhet drygt 450.



Flerbostadshusen är den i särklass vanligaste bostadstypen i centrum, och utgör 77% av bostäderna. Endast 6,5% av bostäderna i centrum är småhus. Specialbostäder utgör 13 % av bostäderna, övervägande delen av dessa är bostäder för äldre i flerbostadshus (3,5% av husen går under gruppen övriga).



Den vanligaste upplåtelseformen är hyresrätt med drygt 78%, följt av bostadsrätt med 16%. Endast 6,5 % av bostäderna i centrum är hus med äganderätt.

Vad arbetar man med i centrum?

I centrum arbetar drygt 13.000 personer. Drygt 2000 fler kvinnor än män arbetar i centrum.



Vård och omsorg är den största branschen i centrum, med 18,6 % av arbetstillfällena. För de kvinnor som arbetar i centrum utgör vård- och omsorg hela 27% av arbetstillfällena.



En annan stor bransch i centrum, för både män och kvinnor är offentlig förvaltning med 15,5%.



För männen som arbetar i centrum är byggverksamhet en annan stor bransch, med 10% av deras arbetstillfällen.



För kvinnorna som arbetar i centrum är två andra stora branscher utbildning, 11% och handel 10,4%.



369

I Halmstads stadskärna (och angränsande området precis öster- och väster om, finns 369 butiker. (Inventering genomförd i årskiftet 2017/2018)



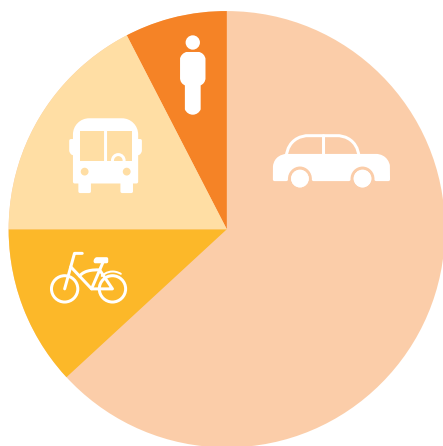
80

Antal restauranger och caféer inom samma avgränsade område är drygt 80 restauranger. (Inventering genomförd 2019).

Vilka besöker stadskärnan?

I samband med att det i årsskiftet 2017/2018 togs fram en *kommersiell analys och strategi för Halmstads stadskärna* genomfördes ett antal analyser, bland annat personintervjuer med besökande i stadskärnan. För omkring 400 personer samlades information in om var de som besöker stadskärnan var bosatta. 78% av de tillfrågade var bosatta i staden och bara lite drygt 10% i kommunens övriga tätorter. Totalt kom då nästan 90% av de tillfrågade besökarna i stadskärnan från kommunen och 10% från annan kommun. Intervjuerna genomfördes i december månad och Halmstad som en turiststad sommartid kan antas ha en högre andel utifrånkommande besökare under sommaren.

Hur reser man i, och till- och från centrum?



För Halmstads kommun som helhet sker fler än 6 av 10 resor med bil, 17% med cykel, 11% med kollektivtrafik, och 7% till fots.

Jämfört med kommuner i samma storlek sticker inte Halmstad ut gällande bilåkandet. I Halmstad cyklar vi dock lite mer än jämförbara kommuner, men vi åker i gengäld mindre kollektivtrafik.

För kommunen som helhet är det cirka 8.400 personer som arbetspendlar in från andra kommuner, och cirka 7.500 personer som pendlar ut ut kommunen för att arbeta i annan kommun. Den största inpendlingen till Halmstad sker från Laholm och Falkenberg och den största utpendlingen sker till Falkenberg tätt följt av Laholm.

27



5200

Öresundstågen och Pågåågen har i Halmstad en vanlig vardag i genomsnitt drygt 5200 personer som stiger av och på. Samtliga av dessa personer rör sig på ett eller annat sätt inom centrumplanens planområde för att ta sig till och från stationen.

Den allra största rörelsen mellan bostad och arbete sker dock inom kommunen. Nästan 40.000 personer både bor och arbetar i Halmstads kommun. 20.000 av dessa både bor och arbetar inom tätorten.



Under 2018 registrerades 4,4 miljoner resor med stadsbussarna i staden.

Under 2018 passerade 900 bussar per vardagsdygn genom stadskärnan.



I centrum har **51%** av de 12.800 hushållen ingen bil. **41%** har en bil och **8%** har två eller flera bilar.



2,6-3 miljoner

28

Under 2018 passerade totalt 2,6 – 3,0 miljoner cyklister över broarna; Gamletullbron, Slottsbron, Österbron, Järnvägsbron samt Wrangelsbron.



2000

2 000 cykelparkeringar i kommunal regi finns inom planområdet och drygt 75 procent av dessa är placerade vid resecentrum och Stora torg.



3,5 mil

I centrum finns hela 3,5 mil gång- och cykelbana, varav ungefär 1/3 av dessa utgörs av så kallade super-cykelstråk.



En genomsnittlig resa inom kommunen är 4,5 km på vardagar och 4 km på helgdagar. Boende inom eller i närheten av centrum har betydligt mindre medianreslängd än de som bor en bit från centrum. I centrum medger strukturen, med en hög täthet och funktionsblandning att man inte behöver ta sig så långt för att få ihop vardagspusslet. Det mesta finns i närområdet. Att på nära håll ha tillgång till det man behöver i vardagen minskar resebehovet och stärker även användandet av hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik. De centrala delarna av staden har en lägre andel resor med bil än vad andra delar av staden och kommunen har. Cykel och till fots är större här.



50%



40%



För resor i kommunen under fem kilometer görs hälften med bil, men även för de allra kortaste resorna (under en km) sker ca 4 av 10 med bil.

29



Cykelandelen är som störst vid resor upp till 3 km. Kvinnor har en lägre andel bilresor än män. De har istället en högre andel resor med kollektivtrafik, cykel och till fots än vad männen har.

Den vanligaste resan till/från centrum startar eller slutar inom eller strax utanför centrum. För dessa resor görs 35% med cykel och 36% till fots. Näst vanligaste resan för planområdet går till eller från västra tätorten.

Hur används marken i centrum?



I centrum är **43%** av marken hårdgjord.

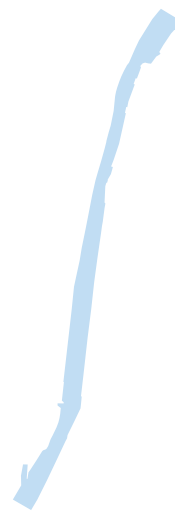


I centrum består **35%** av ytan av grönt.

I siffran ingår allt grönt, inte bara parker och grönområden utan även gröna ytor längs vägar, trädgårdar, innergårdar och liknande.



I centrum är **17%** av marken bebyggd.



I centrum är **5%** av ytan vatten.

Myter om stadskärnan att slå hål på

Kritiska röster höjs på insändarsidan i lokaltidningen och på kommunens facebook om en stadskärna på nedgång. Nedan presenteras några av de åsikter som har lyfts fram den senaste tiden och bemöts med fakta.

Uppfattningarna om Halmstads stadskärna är kanske lika många som det finns halmstadsbor?

Det finns inga affärer (kvar) i city!

Vid en inventering i årsskiftet 2017/2018 fanns 369 butiker i stadskärnan och dess närhet. Sedan dess har dock tyvärr flera butiker i centrum slagit igen eller flyttat.

Det finns för få parkeringsplatser i stadskärnan!

En studie på beläggningen av parkeringarna i stadskärnan och centrum har genomförts, och det finns många lediga platser - inte minst i parkeringshusen.

Det är dyrt att parkera i Halmstad!

En jämförelse med andra jämnstora städer visar att Halmstad har mycket låga parkeringsavgifter. Detta beror bland annat på att det var länge sedan parkeringstaxorna justerades, samt att tidigare taxehöjningar varit väldigt blygsamma.

Bussarna kör för fort genom stadskärnan.

En mätning från 2018 påvisar att cirka 50-60 procent av de passerande bussarna på Brogatan höll hastighet i spannet 0-20 km/h. Mindre än 10 procent av turerna kom upp i skyltad hastighet, dvs. befann sig i spannet 26-30 km/h, resterande turer höll hastighet mellan 20-25 km/h. Inte sällan är dock upplevelsen den motsatta, vilket till stor del beror på den miljö som bussarna trafikerar, att linjedragningen går rakt igenom stadskärnan där mycket folk är i rörelse.

Stadsbygggnadsanalys

Centrums karaktärer och stadstyper

Planområdet har delats in i karaktärsområden. Uppdelningen utgår från bebyggelse typer och användning/funktion, men har även avgränsats efter områdets geografiska sammanhang och bebyggelsestruktur. Större barriärer inom området ger ofta en naturlig uppdelning och avgränsning av karaktärsområdena.

De sju karaktärsområdena är:

 Stadskvarteren - Kvarter som har ett stadsmässigt arkitektoniskt uttryck och/eller en stadsmässig funktion. Ofta med aktiva bottenvåningar och gator som uppfattas som tillgängliga.

 Bostadskvarter -Flerbostadshus - Kvarter som präglas av bostadsfunktionen i främst flerbostadshus. Till stor del slutna bottenvåningar och en gatumiljö som präglas av bostadsmiljöer/bostadsgårdar. Inga självklara allmänna stråk genom området.

34

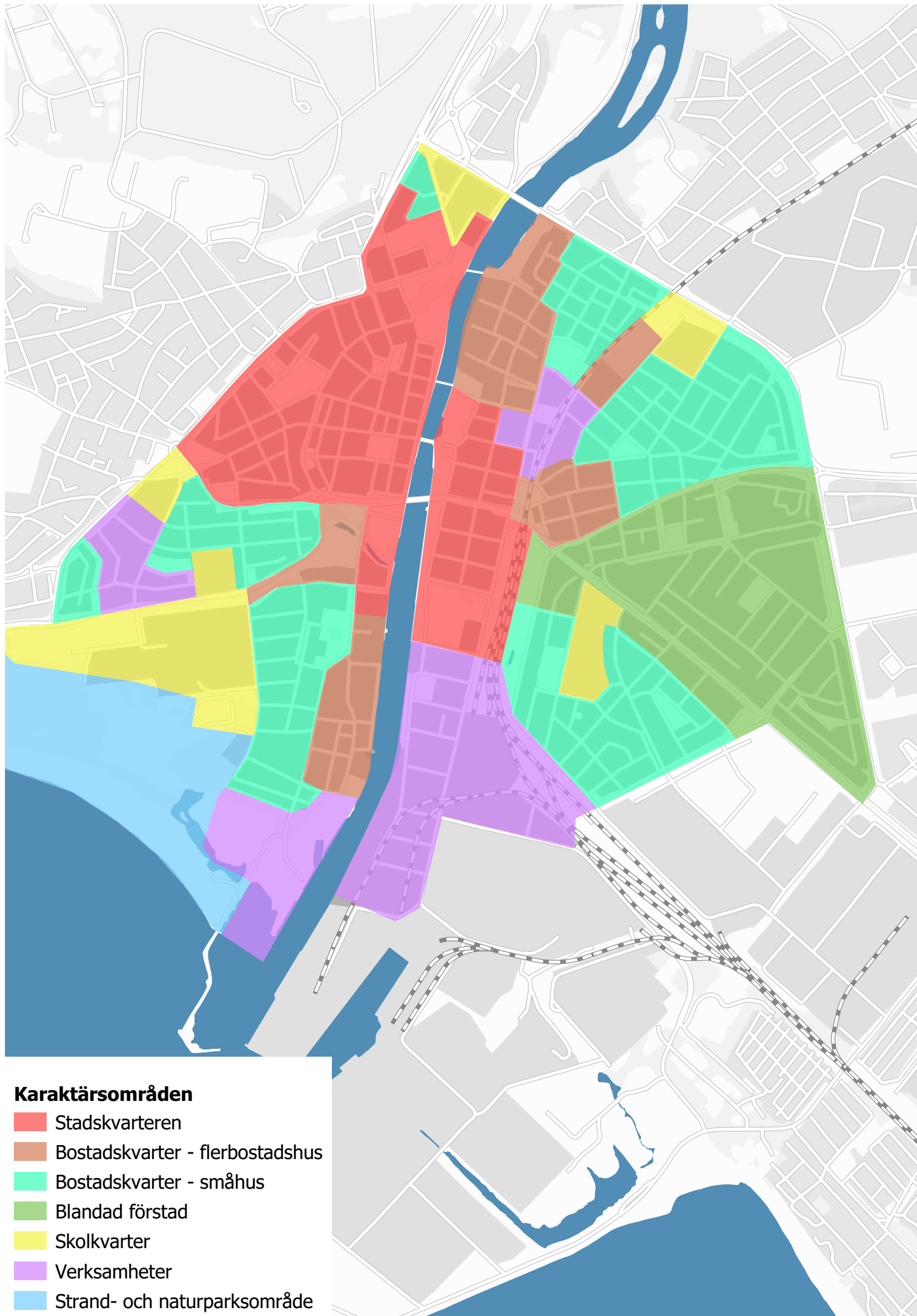
 Bostadskvarter – Småhus - Kvarter som präglas av bostadsfunktion i främst småhus (friliggande villor/radhus/parhus). En struktur av villagator utan självklara allmänna stråk genom området.

 Blandad förstad - Blandstad med servicefunktioner, men inte stadsmässigt uttryck.

 Skolkvarter - Kvarter med skolbyggnader och tillhörande funktioner.

 Verksamhetsområden - Sammanhängande kvarter med verksamhetsbebyggelse och tillhörande trafiktor.

 Strand- och naturparksområde - Öppet natur- och strandområde med promenadstigar.



Karaktärsområden

- Stadskvarteren
- Bostadskvarter - flerbostadshus
- Bostadskvarter - småhus
- Blandad förstad
- Skolkvarter
- Verksamheter
- Strand- och naturparksområde

Centrums och stadskärnans entréer

Att anlända till, eller passera genom en stad ger ett intryck av staden. Omgivningarna och utformningen av infarter och entrépunkter bidrar till att förmedla något om staden. Mötet med en stad kan ge ett inbjudande eller avvisande intryck beroende på utformning. Mötet med staden, centrum och stadskärnan kan vara tydligt eller diffust, direkt eller stegvist.

Entréerna till staden är ibland en mer eller mindre tydliga punkt där stad och landsbygds möts, och entréerna till centrum respektive stadskärnan ibland en mer eller mindre tydlig punkt där ytterstaden möter det mer urbana. Men en entré kan lika gärna vara långstäckt i form av infartsvägar som stegvis leder in mot staden och vidare mot stadens centrala delar.

Mötet med centrum och med stadskärnan i Halmstad upplevs olika för olika transportslag och från de olika väderstreckens infarter. Och de olika entréerna är mer eller mindre tydliga.

Mötet med centrum när man kommer från sydost, längs Laholmsvägen, sker stegvis och först en bit in i det område som definieras som centrum. Efter korsningen med Wrangelsgatan möter man närmast vägen på norra sidan en låg villabebyggelse och på södra sidan av vägen låga men storskaliga verksamheter. Först efter nästa större korsning, Östra Lyckan/Kristian IV:s väg, känner man av en viss urbanitet med en något högre bostadsbebyggelse samt Högsolan. Vidare skiftar dock den urbana känslan med en täthet som kommer och går. En typ av stadsbyggnad på en sidan av vägen möter en helt annan på andra sidan av vägen. Längs vissa delar av sträckan finns norr om vägen parallella vägar eller större parkeringsytor vilka drar ner känslan av stadsmässighet.

Mötet med centrum när man kommer från nordost sker även detta stegvis och en bit in i det område som omfattas av centrumutvecklingsplanen. Längs Enslösvägens första sträcka i planområdet möter man på södra sidan av vägen låg

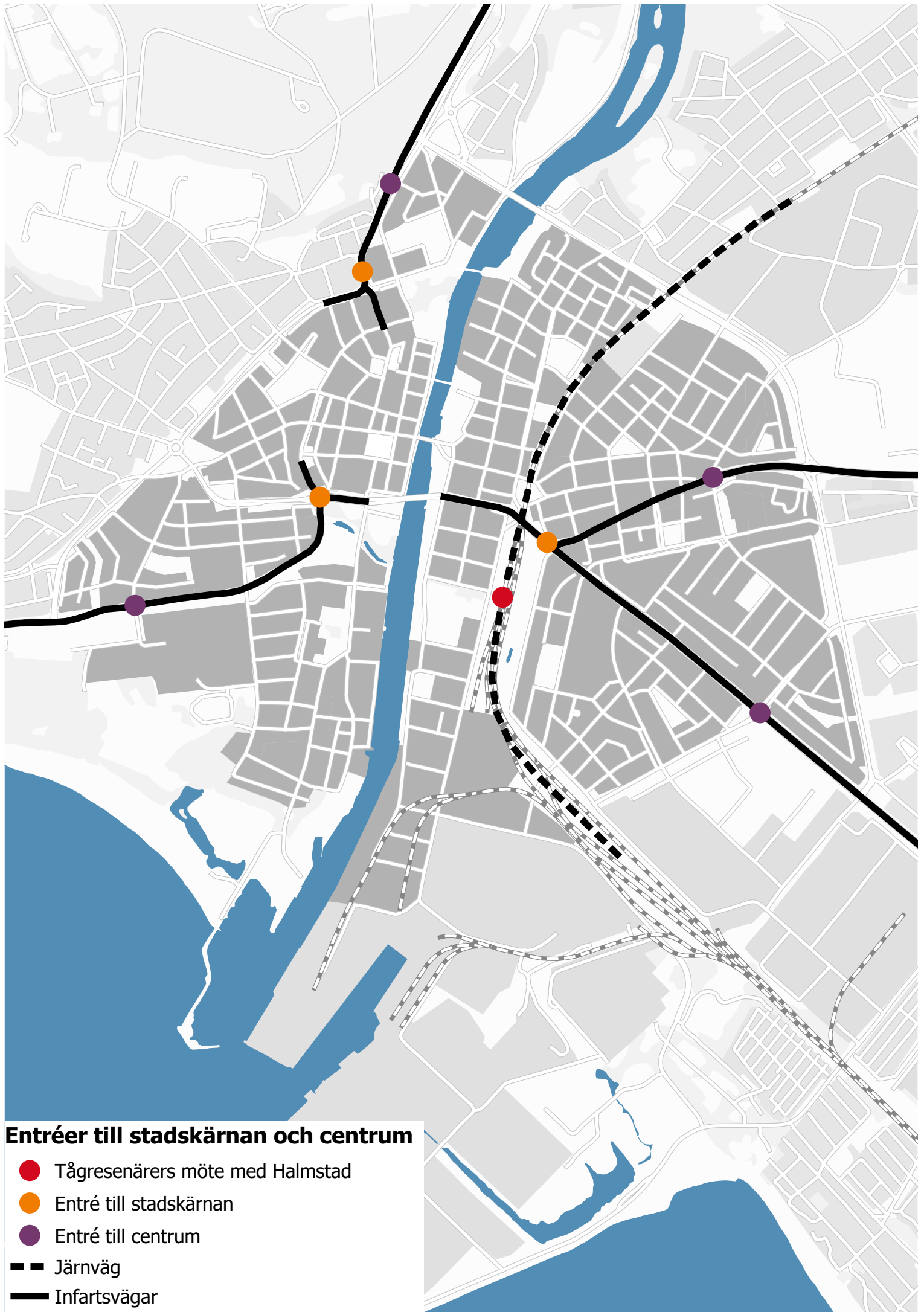
villabebyggelse och på den norra sidan långsgående flerfamiljshus. Först mär man börjar närma sig resecentrum och korsningen med Laholmsvägen börjar man känna av stadsmässighet på båda sidor av vägen.

Stadskärnan möter man från dessa två infartsvägar i en gemensam punkt strax intill resecentrum. Man passerar igenom Östra förstadens täta och stadsmässiga bebyggelse på båda sidor av vägen och när man närmar sig Nissan och Slottsbron ser man stadskärnan med dess landmärke kyrktornet på norra sidan och slottet på södra sidan av vägen.

Som resenär med tåg möter man också Halmstad via Östra förstaden. Orienteringen är otydlig och själva stadskärnan signalerar inte tydligt sin närvaro när man kliver av tåget. Utformningen av ett nytt resecentrum är viktigt och bidrar starkt till uppfattningen av Halmstad.

Mötet med centrum när man kommer väster ifrån sker även detta stegvis och först en bit in i det område som definieras som centrum. Efter att ha passerat Alevallen har man norr om vägen ett område under omvandling, Flygaregatan. Här sker en förvandling från lägre verksamheter till bostäder i flera våningar, det nya området hjälper till att signalera urbanitet och centrum. Men även längs denna infart kommer och går stadsmässigheten, då det på norra sidan strax innan man når centrum ånyo möts av område med lägre villabebyggelse. I rondellen strax efter denna villabebyggelse når man stadskärnan och den kringled som Slottsgatan är kring stadskärnan.

Norrifrån upplevs mötet med centrum och stadskärnan mer abrupt och hastigt, och från att ha färdats längs gator som signalerar trafikleder, samt haft det stora naturområdet Galgberget vid sin sida, möts man av centrum och dess stadsmässighet i nästan samman punkt som stadskärnan. För stadskärnans del är entrén dock otydlig och man kan med lätthet mer eller mindre råka missa stadskärnans entré och ledas vidare på trafikleden Järnvägsleden, runt centrums yttre kant.



Centrum som mötesplats

Städer har uppstått för att människor ska kunna mötas. Gator, torg, parker och andra allmänna platser utgör några av stadens främsta mötesplatser och är därmed en av stadens viktigaste tillgångar. Ofta associerar vi ordet mötesplats till platser med ett folkvimmel och till möten med andra människor. Men möten och mötesplatser finns i olika skalor och svarar mot olika behov. För att kunna tillgodose behovet av olika typer av mötesplatser krävs ett brett utbud. Men inte alla typer av mötesplatser behöver finnas överallt. I stadskärnan är utrymmet begränsat vilket ställer krav på hur vi nyttjar marken på bästa sätt.

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

Det finns många faktorer som bidrar till om ett offentligt rum upplevs som attraktivt eller inte. Människor är dock det allra viktigaste för en attraktiv stadsmiljö, och det behöver ges goda förutsättningar för att använda de offentliga rummen. Stadens form, skala, blandning av funktioner, arkitektur, konst, grönska, stråk och flöden tillsammans med om en plats är omhändertagen och välskött samt trygg, spelar in för upplevelsen av attraktivitet.

Platser, torg och gator - ställen att mötas

Inom planområdet finns 15 offentliga torg, platser och hårdgjorda stråk. De flesta av dessa platser är främst belägna i eller i närhet till stadskärnan.

Torg – Ett torg är en viktig del av en stad, stadsdel eller orts offentliga rum – ett vardagsrum för allmänheten. Ett torg är en öppen yta begränsad av omgivande bebyggelse. Torget erbjuder den ”luft” i bebyggelsen som behövs för att kompensera den täthet som uppstår när bebyggelsen är kompakt. Vissa torg har den rent estetiska rollen att framhäva någon byggnad som ligger på eller vid torget, andra att fungera som en marknads-/handelsplats eller plats för invånarna att samlas och mötas – spontant eller för offentliga evenemang. Ett torg är en för allmänheten fritt tillgänglig plats.

Öppen plats – Precis som torget en öppen plats, men är inte så ”formell” som ett torg. En plats som kan upplevas som rumsligt otydlig och är under - eller i behov av ytterligare utformning.

Stråk – Det finns stråk inom centrum som även kan upplevas som offentliga platser. Detta är gator avstängda för fordonstrafik samt promenadstråk längs Nissan.



Delområde 1, Östra förstaden och Tullkammarkajen

Inom delområdet finns ett av centrums promenadstråk längs Nissan, sinnenas promenad, ett delvis grönt område. Promenadstråket sträcker sig mot Järnvägsparcken och järnvägsstationen. Vid en utbyggnad av Tullkammarkajen finns behovet av att utveckla promenadstråket söderut och även binda samman det med den västra sidans promenadstråk.

Delområde 2, Engelbrekt

Inom området ligger resecentrum med i dagsläget en separat järnvägsstation på andra sidan järnvägen. Det samlade resecentrumet som är under framväxt har stort behov av en välutformad och samlande offentlig plats.

Delområde 3, Nyhem

I delområde 3 ligger Nyhems torg, en plats som inte ger någon torgkänsla då den primära användningen är parkeringsplats. Nyhem har en centrumbildning med butiker och annan service och skulle må bra av att ha en offentlig mötesplats inom denna centrumbildning. Detta delområde har generellt dålig tillgång till offentliga miljöer, då även tillgången till gröna ytor är låg inom området.

Delområde 4, Nyatorp

Inom området finns inga offentliga platser utöver gröna mötesplatser.

Delområde 5 Gamletull/Nissastrand, Landfästet, Södra Fure och Kungsfreden.

Inom delområdet finns Ernst Wigforss plats – ett torg med en öppen och offentlig karaktär, som dock främst fungerar som en passage för boende i området. Även Österskans finns beläget inom området, en plats som genomgår en transformation – från busstation för stadens lokalbussar till

en offentlig plats samt hotell och saluhall. Inom delområdet finns också Torntorget beläget, en plats som trots sitt namn inte upplevs som ett torg utan snarare som en platsbildning och vidgning av den promenad som sträcker sig längs Nissans östra kaj genom delområdet.

Delområde 6, Söder och Kattegatt

I området sträcker sig längs Nissans västra strand ett promenadstråk, Dragvägen, vilken sträcker sig mellan två offentliga platser, Slottsplanen och platsen vid Söderkaj.

Delområde 7, Slottsjorden

Inom området finns inga offentliga platser utöver gröna mötesplatser.

Delområde 8, Stadskärnan, Norra förstaden, Västra förstaden

Helt naturligt så är de flesta av centrums offentliga rum belägna inom stadskärnan. Här finns Stora torg, Lilla torg och Norre torg, samt promenadstråk längs Nissan och stadskärnans gågator som genom sin utformning och möblering upplevs och fungerar som offentliga platser. Flera av torgen i stadskärnan är i behov av ny utformning. Även stråket längs Nissan är i behov av att utvecklas för att bli ett mer attraktivt stråk genom centrum.

Slutsats

Behovet av offentliga platser, utöver gröna mötesplatser, är som allra störst i stadskärnan. Det är av stor vikt för en stads attraktivitet att ha funktionella och trevliga platser centralt i staden för att villkorslöst kunna vistas och mötas. Vi har ett bra utbud av offentliga mötesplatser i stadskärnan och fler är under planering. Dock skulle stadskärnans tre torg, men även Nissanstråket som helhet behöva utvecklas ytterligare för att nå sin fulla potential.



Gröna platser

Sverige är ett starkt urbaniserat land, där mer än 80 procent av befolkningen bor i tätort. Samtidigt har vi god tillgång till natur och grönska i och nära städerna. Få länder i Europa har det så väl förspänt att man med en kort promenad kan nå en grönplätt, en park eller en skog från sin bostad. Våra städer är sällan så täta att landskapet utanför inte kan skönjas. Men grönområdena minskar när tätorterna och städerna växer och förtätas. Tillväxten tar ofta gröna områden i anspråk, barriärer skapas när bebyggelse och vägar byggs ut. Människors liv tenderar att bli mer och mer stillasittande och det är inte lika självklart att vistas ute och använda den bostadsnära grönskan. Grönområden är viktiga arenor för fysisk aktivitet, och närhet och tillgänglighet till promenadstråk och grönområden är därför av central betydelse.

Stadsplaneringen har som uppgift att säkra tillgången på och öka tillgängligheten till gröna miljöer men också att skapa kvalitativa och attraktiva miljöer. Att i en stillasittande tid skapa grönskande uterum som stimulerar till möten och aktivitet och som ger möjlighet till rekreation och lek för alla åldrar och grupper i samhället, är att skapa förutsättningar för folkhälsa, demokrati och välfärd.

Mycket forskning pekar bland annat på sambandet – och vikten av grönska för att främja folkhälsan, både kroppsligen och själsligen. Det finns grupper i samhället som är särskilt utsatta i folkhälsosammanhang. Dessa är barn, unga och äldre men även andra grupper som är utsatta för hälsorisker: personer med funktionsnedsättning, personer med utländsk bakgrund samt socioekonomiskt svaga grupper. För barn finns det till exempel ett samband mellan aktivitetsnivå och tillgängligheten till grönområden samt antalet närliggande lekplatser. Forskning visar på samband mellan barns utveckling och tillgången till gröna miljöer. Det finns även samband mellan en aktiv ålderdom och tillgången till grönska. Närheten har betydelse. För att grönområden ska

nyttjas regelbundet krävs att de ligger nära bostaden och att det går att ta sig dit till fots. Ju längre det är till grönområden och parker från hemmet, desto färre och kortare besök görs. Forskning har visat att 300 meter utan trafikerade vägar eller barriärer är en gräns för hur långt människor är beredda att gå till ett grönområde för att det ska nyttjas regelbundet. 500 meter är ett motsvarande avstånd till ett större naturområde.

Grönska som är väl integrerad med stadens övriga strukturer, som har hög kvalitet och är lätt att nå kan bidra till en attraktiv stad med hållbar tillväxt och ökad välfärd.

Att säkra tillgången till gröna områden omfattar tre aspekter som alltid bör följa med i den fysiska planeringen, oavsett om man bygger nytt eller förvaltar den befintliga gröna resursen.

Dessa tre aspekter är:

Tillgång – den faktiska resursen som grönskan utgör

Nåbarhet – den faktiska och upplevda tillgängligheten till gröna miljöer

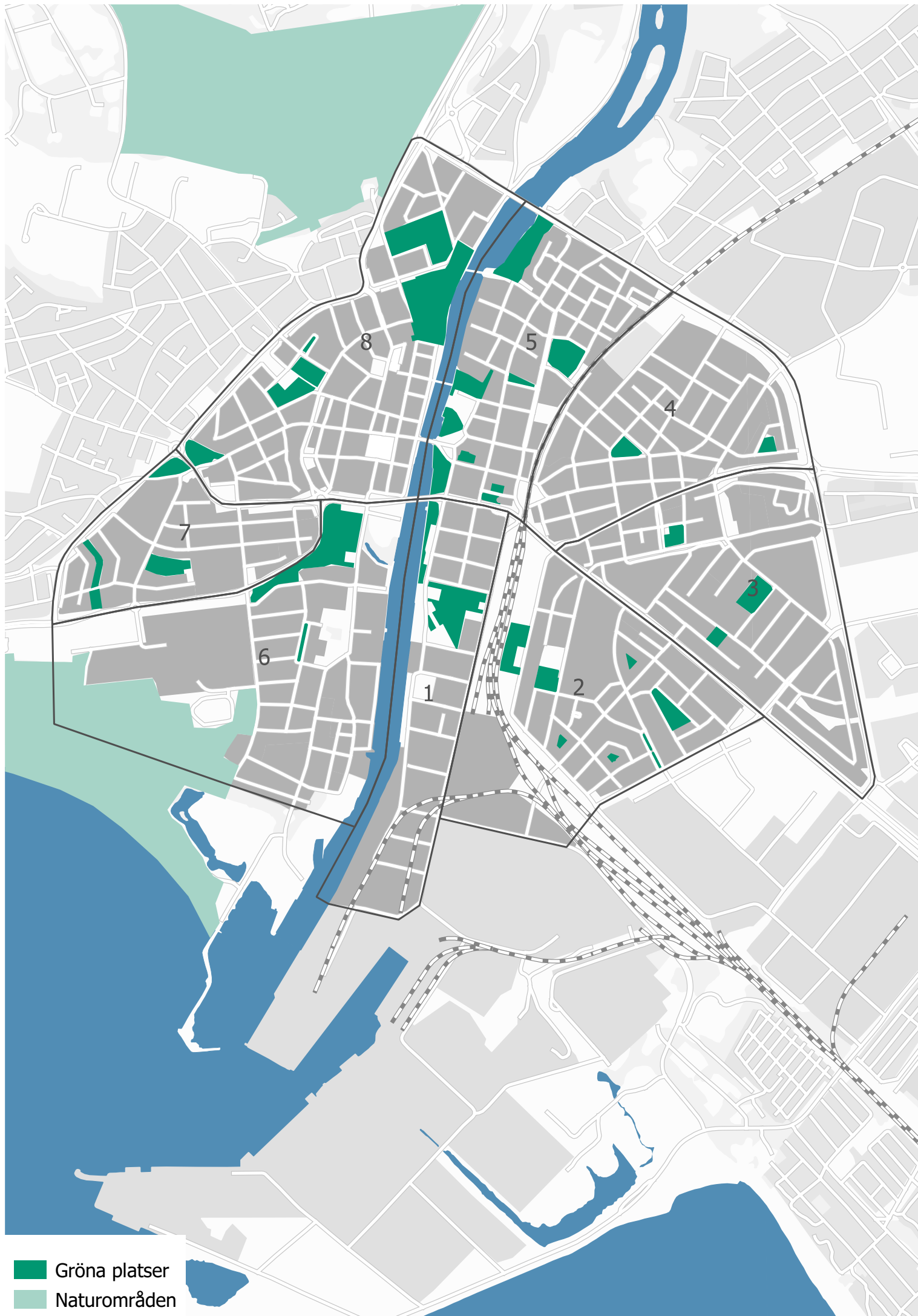
Kvalitet – den gröna miljöns storlek, innehåll och värden

Planområdet har delats in i olika delområden, utifrån hur området avgränsas med mer eller mindre starka barriärer i form av trafikmiljöer, så som större vägar och järnväg, men bitvis upplevs även Nissan som en avskiljare där det inte finns broar.

Inom planområdet finns 33 stycken gröna ytor i varierande storlek, innehåll och användning.

Källa: Gröna områden för fler – en vägledning och bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa, Statens folkhälsoinstitut 2009 (numera Folkhälsomyndigheten)

Bostadsnära natur, Boverket, 2007



För att tydliggöra hur tillgången till olika rekreativ grönska ser ut inom planområdet har en klassificering av olika ytor gjorts.

Lokalpark - Inom begreppet lokalpark hittar man parker i varierande storlek som servar de närmast boende och skulle i de flesta fall kunna benämnas bostadspark, då de ofta upplevas som något privat, och servar de närmaste husen. En lokalpark är ofta ganska liten till storlek. De större lokalparkerna är av betydande storlek, men innehållet och utformningen gör att parken i dagsläget inte är en målpunkt för fler än de närmast boende.

Stadsdelspark – Dessa parker innehåller aktiviteter som är målpunkt för hela stadsdelen och inte bara för de som bor närmast. Större till ytan än lokalparken. Känsla av tillgänglighet för alla.

4 4

Stadspark – Stadens huvudpark, blandat innehåll som attraherar en bred målgrupp. Delar kan vara finpark, aktivitetspark, lek osv.

Grönyta – Inget egentligt rekreativt innehåll. Inga särskilda aktiviteter. Används den?

Kyrkogård – Huvudsyfte kyrkogård, men kan användas som grön lunga. Inga aktiviteter.

Större naturområde – Naturområde, annan typ av upplevelse och skötsel. Stora områden. Naturlig karaktär.

Innehåll:



Finpark – Innehåller vackra perennplanteringar, sittplatser, påkostad skötsel. Användning är främst en estetisk upplevelse och plats för vila.



Aktivitetspark – Utformad för fysisk aktivitet och rörelse. Inriktat på barn och ungdom, samt idrott.

Delområde 1, Östra förstaden och Tullkammarkajen

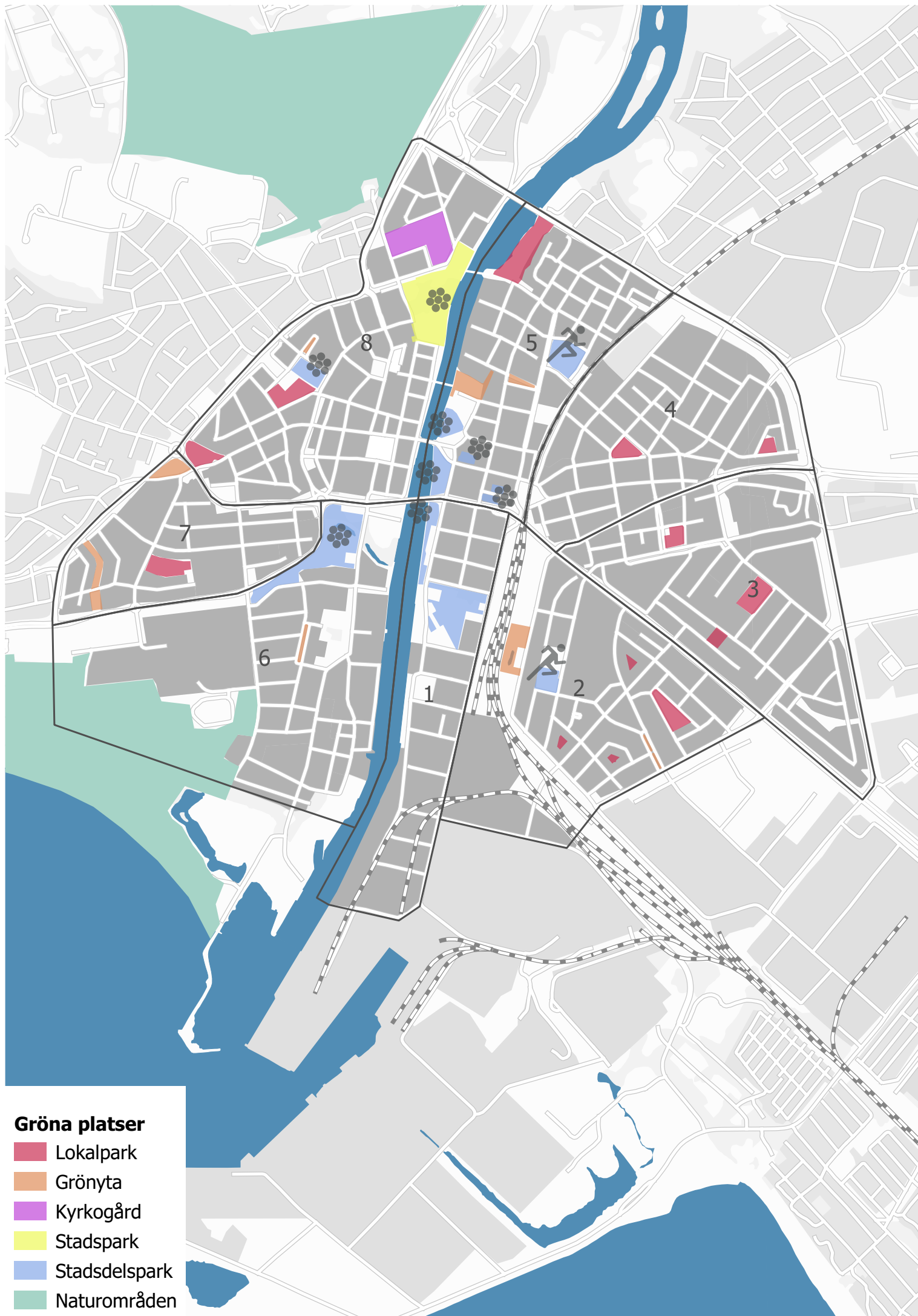
Inom område 1, med en befolkning på 1099 personer, finns två gröna områden. Här är god tillgänglighet till det rekreativa stråket längs Nissan. I södra delen av området planeras för omkring 800 bostäder på Tullkammarkajen. Denna del saknar i dagsläget gröna ytor, och det är viktigt att vid utformningen av området komplettera med grönt. Norra delen av planområdet är välförsörjd med grönska, i form av en stor stadsdelspark, Järnvägsparken, vilken har utvecklingspotential att utvecklas till en stadspark. Här finns även en mindre stadsdelspark Sinnenas promenad, längs Nissan vilken är en ”finpark”. Område 1 omringas av starka barriärer så som Laholmsvägen och järnvägen, även Nissan utgör här en barriär. Nya broar över Nissan kan motverka barriäreffekten och även ge området ökad tillgänglighet till ett större naturområde, Alets naturreservat väster om ån.

(1099 boende inom delområdet (större exploatering väntas). 2 gröna områden, i genomsnitt 550 boende per grönområde. 26 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 2, Engelbrekt

Inom område 2, med en befolkning på 1943 personer, finns sju gröna områden. Centralt i område finns Engelbrektsplan en stadsdelspark med innehållet av en aktivitetspark. Lokalparken Skogaby-parken servar flerbostadshusen i norr och öster samt villor söder om parken. En grönyta med dagvattendammar är belägen inom området, Studentparken. Med tanke på tillkommande bostäder norr om parken finns behov av att utveckla parkens kvaliteter. Ytan skulle kunna omvandlas från grönyta till lokalpark. En mindre del av delområde 2, sydväst om järnvägen, utgörs av industriområde utan boende och grönt.

(1943 boende inom delområdet. 7 gröna områden, i genomsnitt 277 boende per grönområde. 14,4 kvm/grönyta per boende.)



Delområde 3, Nyhem

I delområde 3 med sina nästan 5000 invånare, finns tre gröna områden. Delområdet är det område med flesta antal boende inom planområdet, och består till övervägande del av flerbostadshus där boende saknar tillgång till egen trädgård. De östra delarna av centrala staden har sämst tillgång till gröna områden, och delområde 3 är det område inom planområdet som sticker ut med låg tillgång till gröna miljöer. Det är här även långt till de två centrumnära större naturområdena Alet och Galgberget. Området har två lokalparker; Klotet och Hagelhusparken. Klotet upplevs som en yta av innegårdskänsla med privat karaktär. Klotet är en av de parker i centrum som har flest antal boende inom en radie på 300 meter. Hagelhusparkens två delar omringas av bostäder och skolgård, och är delvis ianspråktagen av skoländamål. På grund av områdets stora behov av rekreativa gröna miljöer skulle parken kunna utvecklas till att bli en stadsdelspark, då detta saknas i området.

Laholmsvägen och Järnvägsgatan är två starka barriärer, vilket försvårar användandet av grönområden inom andra delområden i centrum. Barriären mot område 4, Enslösvägen, upplevs ha något mindre barriäreffekt.

(4974 boende inom delområdet. 3 gröna områden, i genomsnitt 1658 boende per grönområde. 3,2 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 4, Nyatorp

Inom delområde 4, med en befolkning på 2326 boende finns två lokalparker - parkyta vid Kornegatan samt parkyta Muraregatan vid Olaus Petri kyrka. Områdets södra och östra delar består av övervägande delen flerbostadshus, och i norr småhusbebyggelse. Nytt område, Kv Kemisten, med flerbostadshus är under byggnation.

Området saknar en stadsdelspark, möjlighet finns dock att samordna med delområde 3 och skapa en

gemensam stadsdelspark, då barriären (Enslösvägen) mellan områdena är medelstark. Järnvägen utgör en mycket stark barriär mot område 5 som är välförsörjt med gröna ytor.

(2326 boende inom delområdet. 2 gröna områden, i genomsnitt 1163 boende per grönområde. 3,2 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 5 Gamletull/Nissastrand, Landfästet, Södra Furet och Kungsfreden.

Delområde 5 är ett av de mest tätbefolkade delområdena inom planområdet, med 4185 boende, och består till övervägande delen av flerbostadshus. Området är väl försörjt med rekreativa gröna miljöer, hela 8 stycken. Beroende på de många gröna ytorna i delområdet, är det trots sin stora mängd boende, ett av de delområden som har minst antal boende utslaget per grönområde. Området gränsar till Nissan och dess rekreativa stråk. Här finns fem stadsdelsparker; Filtiparken, Kapsylparken, Teaterparken, Picassoparken och Linnéparken, vilken den sistnämnda dessutom är en aktivitetspark. Inom området finns även två ytor som klassas som grönytor och en bostadspark.

Två av de gröna ytor inom centrum med flest antal boende inom 300 meter ligger inom delområdet. Dessa är "Triangelorget" och Filtiparken.

(4185 boende inom delområdet. 8 gröna områden, i genomsnitt 523 boende per grönområde. 13,6 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 6, Söder och Kattégatt

I delområde 6, med en befolkning på 1770 boende finns två gröna områden. Delområdet består av flerbostadshus längs Nissan och småhusbebyggelse inne i området. Stadsdelsparken Slottsparken är områdets största gröna yta. Inom området finns även en mindre grön plats vid Neptunigatan.

Tillgängligheten till Alet, ett stort naturområde, är god. Området har även god tillgång till Nissanstråket.

(1770 boende inom delområdet. 2 gröna områden, i genomsnitt 885 boende per grönområde. 21 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 7, Slottsjorden

Område 7 är ett relativt litet geografiskt område och har i dagsläget endast en befolkning omfattande 839 personer. Delar av området är under omvandling från verksamhetsområde till bostadsområde, med cirka 400 nya bostäder, vilket innebär en markant ökning av boende i flerbostadshus i området. Inom området finns tre gröna områden. De delar av området som ska exploateras med nya bostäder har även nära till ett större naturområde (Alet) – vilket dock avgränsas med en barriär (Slottsjordsvägen). Delområdet omringas generellt av relativt starka barriärer; Slottsjordsvägen, Järnvägsleden samt Timmermansleden. Planskilda korsningar finns men upplevelsen av trafikbarriären kvarstår. Området kan anses som relativt dåligt försörjt med kvalitativa rekreativa gröna ytor, med en lokalpark (Flygareparken) och två grönytor även om det i dagsläget har minst antal boende utslaget per grönt område. Flygareparken upplevs som bostadspark för de närmast boende samt som del av skolmiljön, vilket minskar tillgängligheten för allmänheten. Behov av en stadsdelspark finns i och med tillkomsten av nya bostäder inom området.

(839 boende inom delområdet i dagsläget, en större exploatering omfattandes drygt 400 nya bostäder väntas). 3 gröna områden, i genomsnitt 280 boende per grönområde. 24 kvm/grönyta per boende.)

Delområde 8, Stadskärnan, Norra förstaden, Västra förstaden

Delområde 8, vilket innefattar stadskärnan, är ett tätbefolkat område med nästan 5000 boende. Området är välförsörjt med sex stycken gröna rekreativa miljöer. Nissan sträcker sig i östra delen av området. Stadens stadspark Norre Katts park ligger inom området. I övrigt består de gröna områdena av en kyrkogård, en stadsdelspark (Gunnillaparken), samt två större lokalparker (Radioplan och Fridhemsparken). Radioplan är en av de parker i centrum som har flest antal boende inom en radie på 300 meter.

Området gränsar i öster mot Nissanstråket samt till delområde 5, vilket även det är välförsörjt med gröna områden. Barriäreffekten av Nissan är måttlig då det på denna sträcka finns flera broar. Delar av område 8 har även nära till ett större naturområde, Galgberget.

(4964 boende inom delområdet. 6 gröna områden, i genomsnitt 827 boende per grönområde. 16,9 kvm/grönyta per boende.)

Slutsats

I centrum finns 33 stycken gröna ytor i varierande storlek, innehåll och användning. Den största delen av befolkningen i centrum har 300 meter eller mindre till ett grönt område, utan en avskiljande barriär. Det skiljer sig dock åt mellan olika delar av centrum hur tillgången till gröna miljöer ser ut - hur många gröna områden man har i sin närhet, dess storlek samt dess kvalitet och innehåll.

De tre delområden som har flest boende är område 3 (Nyhem), 5 (Gamletull/Nissastrand, Landfästet, Kungsfreden, Södra Furet) och 8 (Stadskärnan, Norra- och Västra förstaden) samtliga med 4000-5000 boende. Både område 5 (Gamletull/Nissastrand, Landfästet, Kungsfreden, Södra Furet) med 4185 invånare samt område 8 (Stadskärnan, Norra- och Västra förstaden) med 4940 invånare har en god tillgång till grönområden, med 8 respektive 6 stycken. Däremot har delområde 3 (Nyhem) med nästan 5000 bonden betydligt sämre tillgång till grönytor, med endast tre mindre områden.

Ett annat område som utmärker sig något genom att det är få gröna områden och därmed många invånare per grönyta är område 4 (Nyatorp). I detta delområde är det dock en stor andel småhus med tillgång till egen trädgård.

Nyhem (3) och Nyatorp (4) är de områden med sämst tillgång till gröna områden med endast 3,2 kvm grönyta per boende, vilket är betydligt sämre än övriga delområden i centrum. Här har man samtidigt långt till de centrumnära större naturområdena såsom Galgberget, Alet och Östra stranden.

Område 6 (Söder och Kattegatt) är ett av de områden som har minst befolkning, och tillgången med grönyta per boende är god med 21 kvm/grönt per boende. Området har dessutom god tillgång till naturområdet Alet.

Två andra områden som i dagsläget har en relativt liten befolkning är 1 (Östra förstaden, Tullkammakajen) och 7 (Slottsjord) och där är tillgången till gröna ytor god i form av 26 kvm resp 24 kvm grönt per boende. Båda dessa områden är planerade för att öka med nya bostäder och tillgången till grönt behöver uppmärksammas när områdenas befolkningsantal växer kraftigt.



Målpunkter och noder

Kollektivtrafikens hållplatser och stråk

Inom planområdet passerar all kollektivtrafik i kommunen, såväl tåg, regionbuss som stadsbuss. Kollektivtrafiken skapar tillgänglighet för arbetspendlare och besökare, men det funkar även omvänt. Boende i området ges god tillgänglighet med kollektivtrafik till stora delar i staden, andra orter i kommunen och även orter utanför och storstäderna i närheten.

Inom planområdet finns totalt 53 hållplatser och i princip alla i området bor kollektivtrafiknära, det vill säga har mindre än 400 meter till en hållplats. Kartbilden visar de hållplatser med fler än 250 påstigande per vardag, alltså de största hållplatserna inom planområdet tillika i kommunen. Dessa hållplatser skapar rörelse, vilket bidrar till att det finns människor på platserna där de är placerade vilket kan bidra till att stärka centrums urbana värden.

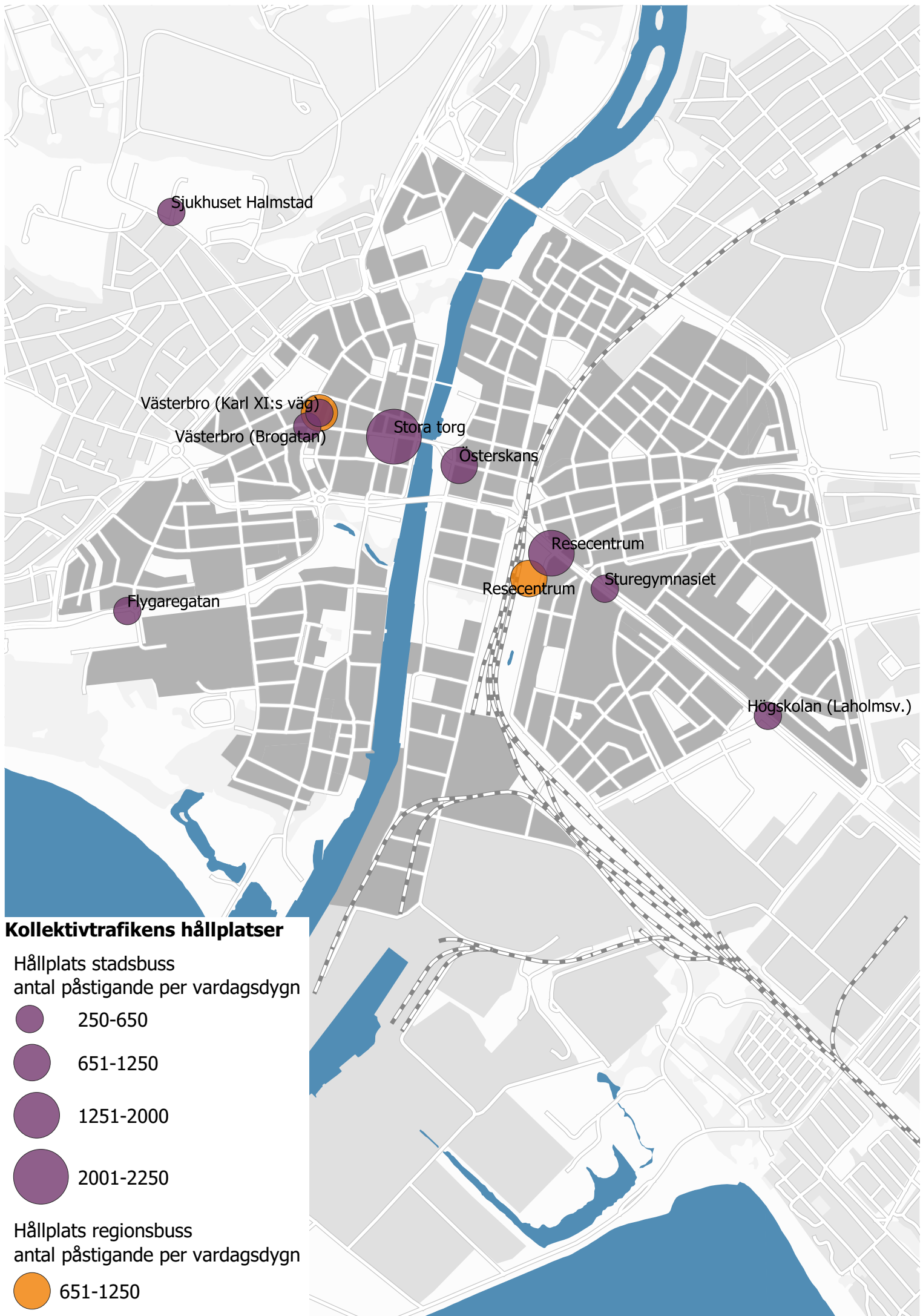
Fokus på kollektivtrafikens utveckling har sedan ett tiotal år tillbaka legat på att utveckla de starka stråken, det vill säga de busslinjer med flest resenärer. I staden innebär detta att det finns ett par tydliga stråk med en väl utbyggd kollektivtrafik till stadens ytterområden. De delar av centrum som ligger utmed ett sådant kollektivtrafikstråk har ett gott utbud av kollektivtrafik, medan andra delar har ett mer begränsat utbud, t.ex. busstrafik till Söder och delar av Nyatorp.

Alla stadsbusslinjer passerar rakt igenom stadskärnan och angör hållplatserna vid Stora torg. I takt med att kommun växt har antalet turer genom stadskärnan ökat. Under 2018 passerade 900 bussar per vardagsdygn genom stadskärnan. Tidigare trafikerade även regionbussarna här men då regionbussterminalen stod klar 2011 så flyttade dessa bussar ut.

Stationen i Halmstad ligger inte i direkt anslutning till stadskärnan och för en resenär som inte är bekant med omgivningarna är de inte helt lätt att navigera till stadskärnan. Planering av resecentrum

etapp 3 pågår och stråken mellan resecentrum och stadskärnan ingår här. Resandet till och från Halmstads centralstation ökar och har gjort så i många år. Under ett vardagsdygn år 2018 var det drygt 5 200 resenärer som klev av eller på ett tåg vid Halmstads station som trafikerade Väst-kustbanan i Hallandstrafikens regi. Till stationen kommer även resenärer från bl.a. Jönköping och Nässjö med ett flertal andra orter längs med Halmstad-Nässjö järnväg. Även fjärrtåg i kommersiella aktörers regi angör stationen. Planering pågår för att starta persontågstrafik på Markarydsbanan och med denna trafik öppnas möjlighet att ta emot fler tågresenärer från bland annat Kronoberg och Nordvästra Skåne.

I Februari 2020 börjar Stena Line åter att trafikera Halmstad – Grenå med färja. Gående startar och slutar sin resa vid resecentrum då tanken är att dessa ska bussas till/från färjan. Halmstads resecentrum ökar i betydelse med den planering som nu pågår då fler kommer att nyttja platsen. Hur denna plats utformas bidrar starkt till uppfattningen av Halmstad.



Parkering

I Halmstads centralaste delar finns det 6710 stycken kommunalt ägda parkeringar. På allmän platsmark är det ofta gatuparkeringar och på kvartersmark är det ofta större markparkeringar eller parkeringshus. Av de kommunala parkeringsplatserna finns nästan hälften utmed gator och hälften i parkeringshus eller större parkeringsanläggningar i markplan. 1243 av platserna finns samlade i fyra kommunala parkeringshus. Övriga platser är fördelade på ett antal olika markparkeringsanläggningar i olika storlekar (innehållandes från 15 till 390 platser).

Utöver dessa finns det ett stort antal privata bilplatser på kvartersmark samt i privatägda parkeringshus. Varav tre är allmänt tillgängliga.

En inventering av beläggningen (som genomförts i slutet på 2017) på de kommunala parkeringsplatserna i centrum, visar att det för hela området är en genomsnittlig beläggning över dygnet på cirka 60%. Men beläggningen av olika delar av centrum varierar mycket.

Beläggningen dagtid är hög i stadskärnan. De ytor som identifierats som pendlarparkering för tågstationen hade högre beläggning dagtid än kvällstid och helg, dock med en högsta beläggning om 40-50%.

För hela området är den genomsnittliga beläggningsgraden kvällstid 55%. Kvällstid har den nordöstra delen av centrum den i särklass högsta beläggningsgraden på 94%. Övriga centrala delar av staden hade vid inventeringen en beläggning på 60-80%. De södra delarna av centrum hade kvällstid en låg beläggningsgrad på 30-50%.

På lördagar hade hela området en beläggningsgrad på 60%. Beläggningen mellan olika delar i centrum varierar mycket. I de centralaste delarna är beläggningen 70-85%. De södra delarna av centrum samt pendlarparkeringar i närheten av tågsta-

tionen har nu mycket låg beläggning. På helgerna när markparkering inom och precis i anslutning till stadskärnan är fullbelagda finns det samtidigt lediga parkeringar i parkeringshusen.

I Halmstads stadskärna är efterfrågan på parkeringar hög från kunder och besökare som behöver parkera på ett gångavstånd som är rimligt för ärendets längd och karaktär.

Med parkeringsövervakning och avgiftsbelagd parkering kan trafiken styras så att man får de olika kategorierna av parkering på rätt plats. Parkeringsavgifterna skapar balans mellan tillgång och efterfrågan och leder till större omsättning på parkeringsplatser där efterfrågan är stor. Ju närmare attraktivt mål desto högre avgift, vilket minskar uppställningstiderna och ökar tillgängligheten så att parkeringsplatserna kan utnyttjas av flera.

Parkeringsavgifterna i Halmstad är idag för låga för att styra trafiken på ett tillfredsställande sätt. Det ser vi bland annat på att genomsnittstiden för parkering är för hög i stadskärnan. Nivån på parkeringsavgifterna skall skapa en omsättning på parkeringsplatserna som är anpassad efter utbud och efterfrågan och de som har ärende till city skall kunna hitta en parkeringsplats på ett gångavstånd som passar ärendets längd. Med högre avgift nära stadskärnan ökar vi omsättningen på parkeringsplatserna och gör därmed stadskärnan tillgängligt för fler besökare.

Boende och anställda är priskänsliga eftersom de parkerar ofta och långa tider och kan styras till en billigare parkeringsplats med längre gångavstånd. På detta sätt frigörs parkeringsplatser i stadskärnan för kunder och besökare. De flesta kunder och besökare föredrar en ledig parkeringsplats på nära gångavstånd med en högre avgift framför en billigare parkeringsplats med långt gångavstånd.



Stråk och kopplingar

Stadsmässiga stråk

Flera stråk med både stadsmässigt uttryck och funktion finns i stadskärnan och inom kvarterstaden på västra sidan av Nissan. Ytterligare ett stråk med både stadsmässigt uttryck och funktion är Fredsgatan öster om Nissan.

Utöver dessa stråk finns på den östra sidans kvartersstad flera mindre stråk med stadsmässigt arkitektoniskt uttryck men med avsaknad av tydlig stadsfunktion. Utanför kvartersstaden saknas den täthet vad gäller verksamheter i bottenvåningar och entréer mot gatan som behövs för att stråken ska upplevas som stadsmässiga.

Handels- och servicestråk

Det finns främst tre olika orsaker till varför människor befinner sig på en marknadsplats, i detta fallet stadskärnan. För att handla och uträtta ärenden, för att vistas på en offentlig plats och möta människor eller ta del av folklivet, samt för att ta sig från en plats till en annan och kanske uträtta något ärende ”på vägen”. I den analys och strategi som togs fram för stadskärnan 2018 talar man om Market-, Meeting- och Moving stråk.

Market – Orsaken till besöket är för att handla.

Meeting – Vistelse på en offentlig plats för att träffa andra människor, ta en promenad eller annan form av social aktivitet.

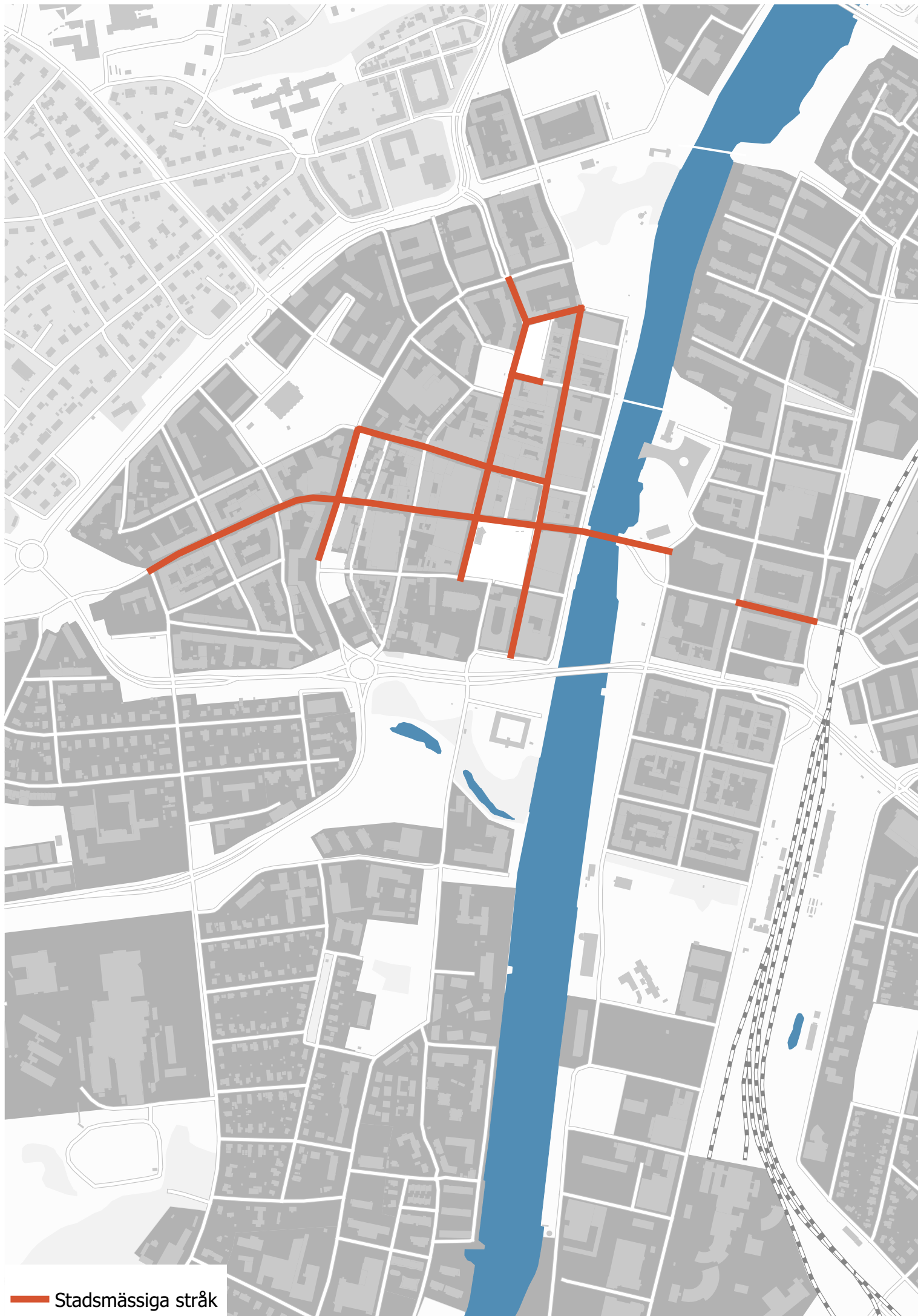
Moving- Att ta sig från en plats till en annan. Det primära är att passera platsen så fort och enkelt som möjligt. När man är ”på väg” är det mycket som kan uträttas på vägen, om det är möjligt. Det är då viktigt att det är enkelt och lätt tillgängligt.

I Halmstads stadskärna finns samtliga av dess typer av stråk belägna. Ju närmare kärnan desto fler och starkare Market och Meeting och längre från kärnan Moving. Innehållet längs dessa olika typer

av stråk i dagsläget konstaterades dock inte helt stämma överens med vilka funktioner som bäst fungerar på respektive typ av stråk.

I Halmstads stadskärna och dess närområde finns vid en inventering 2017/2018, 369 butiker. I denna inventering konstaterades det att Halmstad har ett stort utbud av butiker i stadskärnan. De flesta kedjor fanns representerade, många av butikerna hade bra upplevelsefaktorer, men få stack ut. Utmaningen för Halmstads stadskärna konstaterades inte vara en avsaknad av butiker utan snarare att erbjuda en kundupplevelse som är konkurrenskraftig. Även butikernas placering och klustring av utbud skulle öka tydligheten och kunna skapa unika profilerade områden.

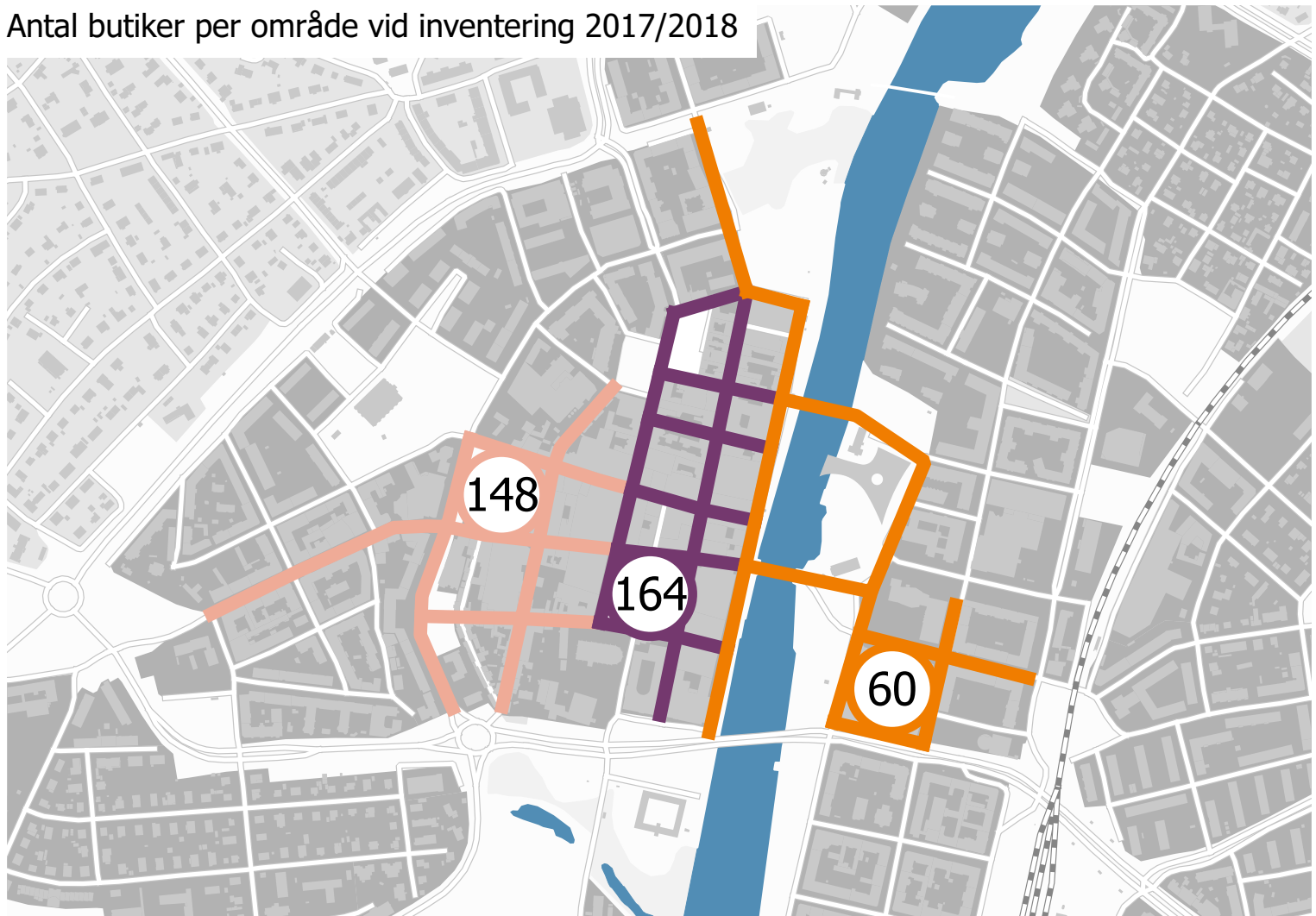
Inom samma avgränsade område finns totalt drygt 80 restauranger. (2019)



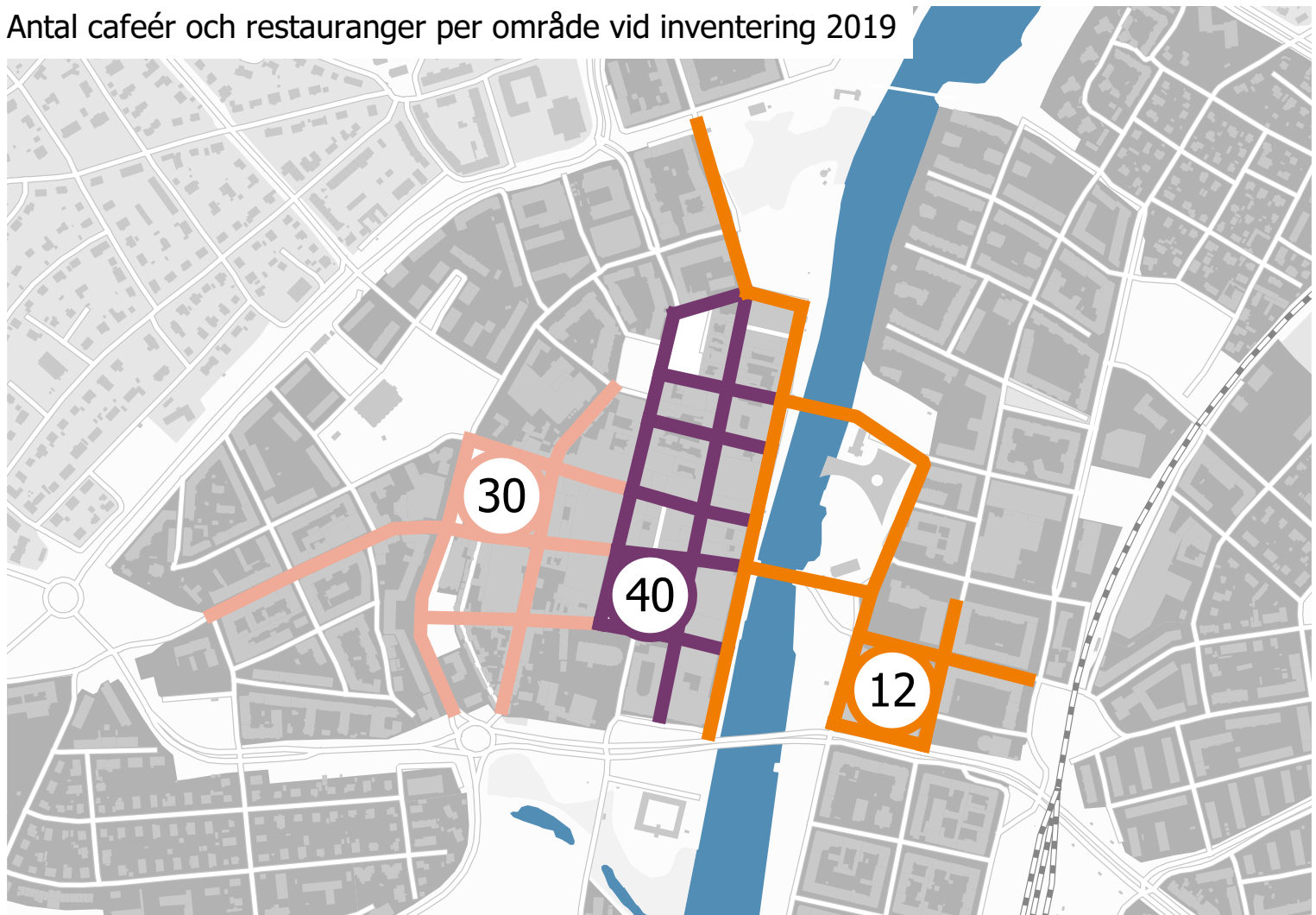
— Stadsmässiga stråk



Antal butiker per område vid inventering 2017/2018



Antal cafeér och restauranger per område vid inventering 2019



Gång - och cykelstråk

Det är många som cyklar i Halmstad och det finns en relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur i centrum med totalt 3,5 mil gång- och cykelbana att tillgå, varav cirka en tredjedel utgörs av så kallade superstråk. Idag finns åtta supercykelstråk i kommunen, och förbättringar av cykelinfrastruktur genomförs kontinuerligt. Under 2020 kompletteras superstråkens system med ytterligare en länk. Samtliga superstråk går till stadskärnan och resecentrum. Stråken är en satsning som har förbättrat möjligheterna att ta sig fram med cykel inom staden och i planområdet. Ambitionen är att dessa stråk ska vara raka, gena, separerade, breda och trafiksäkra med upphöjda passager som kopplar samman stadskärnan med ytterområdena i staden. Drift och snöröjning på dessa cykelbanor prioriteras före andra vägsträckor, vilket innebär att de är cykelbara stora delar av året.

El-cykel som fenomen är här för att stanna. I takt med att fler hittar detta fordon så har takten på cykling i staden ökat. El-cykeln bidrar även till att längre sträckor har blivit cykelbara för fler. Kommunen behöver planera för cyklister i olika hastigheter och för cykelresor med olika syften utifrån ett systemtänk där supercykelstråken utgör stommen. I takt med att teknikutvecklingen fortlöper kommer vi se nya typer av fordon som också tar plats på gång- och cykelbanorna.

Halmstad är en stad full med barriärer och som mest påtagligt blir detta i stadskärnan och inom planområdet. Är det inte trafiksystemet i sig som utgör barriär för de oskyddade trafikanterna t.ex. den starkt trafikerade Laholmsvägen och järnvägen som passerar rakt igenom staden så är det Nissan som påverkar framkomligheten. År 2003 invigdes Gamletullbron som innebar ytterligare en möjlighet för gångare och cyklister att passera Nissan inom planområdet. Under 2018 passerade totalt 2,6 – 3,0 miljoner cyklister över broarna. Mest använd är Österbro, följt av Slottsbron, Järnvägsbron och Gamletullsbron. Minst flöden

av cyklister finns på Wrangelsbron.

För att som cyklist och fotgängare passera järnvägen finns fyra möjliga passager inom planområdet. En av dessa (Viktoriagatan) är planskilda för såväl biltrafikanter som oskyddade trafikanter och tre är i plan och skyddas istället med bomfällningar vid passerande tåg. I takt med att tågtrafiken utökas till och från Halmstad kommer bomläggnings-tiden att öka vid dessa passager, vilket då leder till att järnvägens barriäreffekt i staden förstärks. Det finns behov av att se över plankorsningarna i stadskärnan för att minska barriäreffekten. Redan idag är behovet för målgruppen tydlig, då den gångbro som finns vid stationen också används av cyklister som då tar med cykeln i hissen för att passera järnvägen.

För en tillgänglig och sammanhållen stad är behoven tydliga, fler planskilda passager över/under järnvägen samt fler passager över Nissan behövs för denna målgrupp.

Att det är många som cyklar i Halmstad märks inte minst på att cykelparkeringarna i centrum kontinuerligt behöver utökas för att ha kapacitet för att ta emot fler parkerade cyklar. I dag finns ca 2 000 cykelparkeringar i kommunal regi inom planområdet och drygt 75 procent av dessa är placerade vid resecentrum och Stora torg. Att utöka och förbättra cykelparkering i stadskärnan bidrar till att höja cykelns attraktivitet och därmed kan cykling bli ett alternativ för fler. I planering av resecentrum etapp 3 ingår detta men behov kan finnas även på andra platser inom planområdet för att höja standarden på cykelparkering genom till exempel att kunna parkera inomhus med goda möjligheter att låsa fast cykeln.



Cykelstråk

- Cykelväg
- - - Planerad cykelväg
- Supercykelstråk
- - - Planerat supercykelstråk, klart 2020

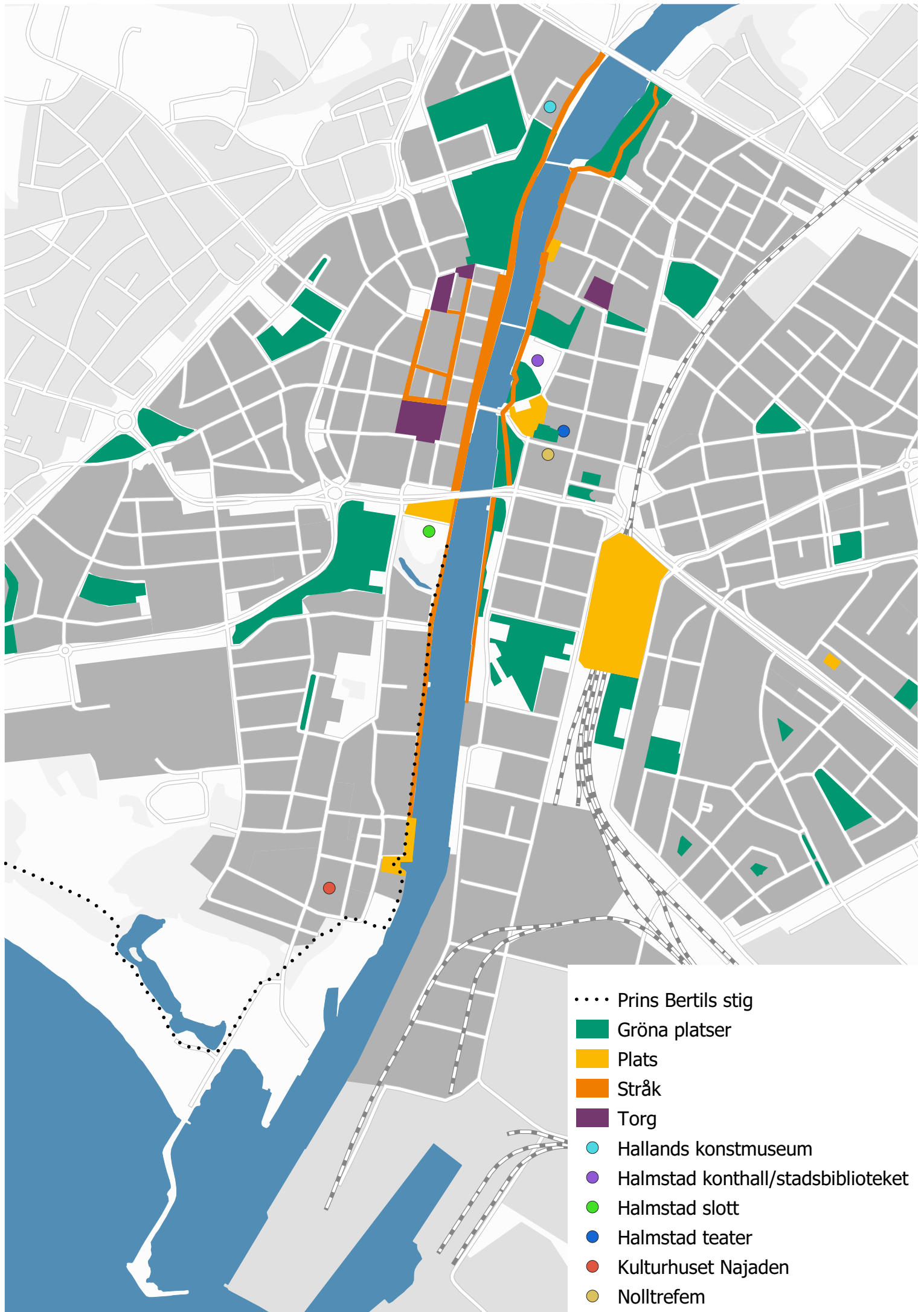
Nissanstråket

Nissan är ett viktigt stråk som har stor betydelse för rekreationsmöjligheter i stadens centrala delar. De broarna som finns i stadskärnan kopplar samman de bågiga sidorna så att många kan få tillgång till de olika funktioner, upplevelser och publika rum som finns på olika platser i centrum. Längs Nissanstråket finns flera av centrums offentliga gröna mötesplatser. Även kulturen kantar Nissan i form av en rad etablerade kulturinstitutioner så som Hallands konstmuseum, Halmstads konsthall och Stadsbiblioteket, Halmstads slott, Halmstads teater, Kulturhuset Najaden samt Nolltrefem. Broarna och miljön kring dessa har en avgörande betydelse för att länka samman stadskvarteren och de båda sidornas olika funktioner.

Samtidigt som Nissan är ett stråk utgör den även bitvis en barriäreffekt på grund av avsaknaden av möjlighet att korsa. Avsaknaden av broar i den södra delen av centrum gör att Nissansstråket inte blir en sammanhängande slinga. Utformningen av trafikmiljöerna på Slottsbron hindrar även ett flöde för fotgängare främst längs vattnets västra sida.

Att vända staden mot Nissan har under många år legat i kommunens intresse, för att göra vattnet till en tillgång i staden och för att låta den östra och västra sidan av staden närma sig varandra. Flera större och mindre insatser har gjorts under 2000-talet, bland annat har två större bostadsområden, Nissastrand och Söderkaj, vuxit fram. Stadens bibliotek ligger i direkt kontakt med Nissan och ytterligare en bro över Nissan anlades i samband med det. Även promenader längs Nissan i form av kajpromenad på söder samt parker på östra sidan har anlagts/rustats upp. Nyttjandet av t.ex. Picassoparken och Kapsylparken har ökat. Planeringen av ytterligare ett område med bostäder, Tullkammarkajen, har påbörjats och omvandlingen av Österskans från bussterminal till en ny offentlig plats med hotell och saluhall pågår. En utredning om hur Nissan kan utvecklas mot att bli ett kulturstråk har tagits fram.

Trots insatser för att lyfta Nissans närområde finns det fortsatta behov att ytterligare utveckla Nissanstråket. Vissa sträckor längs Hamngatan ger ännu intrycket av en baksida. Vattnets närvaro och roll i stadsrummet behöver öka ytterligare och baksidor omvandlas till att bli framsidor. Potentialen för en utveckling av Nissanrummet är stor för att ytterligare införliva stråket i stadskärnan och med hjälp av vattnet ytterligare öka stadskärnans attraktivitet.

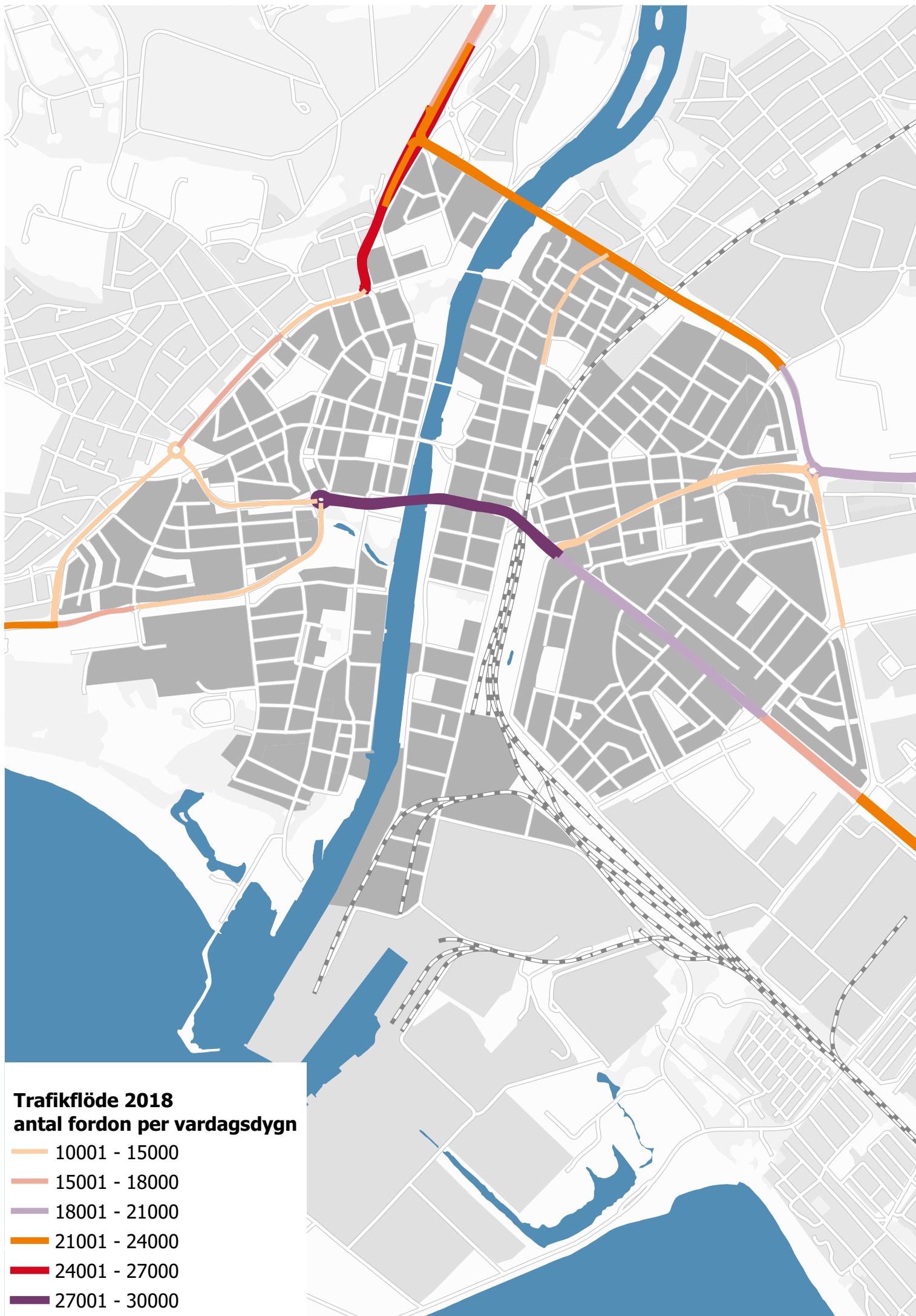


Vägar och trafik

Väginfrastrukturen i centrum kännetecknas av att den tidvis är högt belastad. Halmstads geografi med havet i en riktning och med ett fåtal passager över Nissan medför begränsningar i hur trafiken kan spridas ut. Trafikflödena genom Halmstad är stora och dagligen passerar cirka 30 000 fordon genom stadskärnan via Slottsbron. Det finns få alternativa vägar för resor som kräver en passage över Nissan, vilket innebär att flödena fördelas på ett fåtal trafikleder som börjar nå kritiska nivåer av trafik. Att flödena är stora innebär att det finns litet utrymme att förändra kollektivtrafikens linjdragning genom stadskärnan. Detta innebär även att trafiken på Slottsbron och vidare mot Slottsrondellen utgör en barriär och skärmar av Slottet och stadsdelen Söder mot stadskärnan. Även järnvägen genom Halmstad är en tydlig barriär som påverkar hur flödena kan fördelas. Att fylla på med fler bostäder och fler invånare i kommunen innebär att fler ska nyttja det befintliga vägnätets kapacitet.

Enligt kommunens resvaneundersökning från 2018 visas att 62 procent av alla resor i kommunen sker med bil. Det stora antalet bilresor får påverkan på kapaciteten i gatunätet men också på boende- och vistelsemiljön i centrum. Dagens vägsystem är inte dimensionerat för att hantera en allt större trafikmängd. Mycket tyder dessutom på att det finns en så kallad inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad. Inducerad trafikefterfrågan innebär kortfattat att den begränsade kapaciteten håller antalet bilresor nere då andra färdmedel som till exempel cykel blir mer konkurrenskraftiga gentemot bilen då bilresan tar längre tid. Att tillföra mer vägkapacitet innebär att det blir lättare att köra bil och därigenom blir de hållbara färdätten som gång, cykel och kollektivtrafik inte lika konkurrenskraftiga. Att det finns en inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad är viktigt att ha med sig i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens transportsystem.

I centrum finns en hel del företag och näringsidkare vilket innebär att godstransporter utgör en del av flödena på vägarna i området. Mindre leveranser och e-handel har ökat stort de senaste åren. Det innebär i sin tur att fordon behöver leverera varor och produkter i miljöer som inte är anpassade för en ökning av tyngre trafik. Detta är tydligt inte minst i stadskärnan där det numer är reglerat när leveranser får ske.



Barriärer

Det som på enda ledde är stråk, upplevs ibland när de ska korsas som barriärer. Inom planområdet finns det flera stycken starka barriärer. Dessa barriärer utgörs främst av trafikytor i form av större vägar och järnväg. Trafikytorna tillsammans med de ytor som omger dem i form av gräsytor, parkeringsytor etcetera ger stora sammanhängande ytor utan direkta upplevelsevärden.

Samtliga barriärer överbryggs av övergångsställen, gång- och cykeltunnlar samt broar men uppfattas ändå bitvis starka barriärer – både upplevelsemässigt och faktiskt.

Två kraftiga trafikbarriärer avgränsar centrum från resten av staden. Wrangelsgatan avgränsar mot öster och norr och Järnvägsleden/Norra infartsvägen avgränsar området mot nordväst.

Internt utgör sträckan Laholmsvägen- Viktoria-gatan - Slottsgatan - Timmermansleden en av de starkaste barriärerna. Slottsbron är starkt trafikerad och avskiljer slottet och de södra delarna av Nissanrummet från stadskärnan. Trafikflödena över Slottsbron och vidare både öster och västerut genom centrala Halmstad är i princip lika stora som de på E6:an genom Halmstad.

Järnvägen är även den en av de starkaste barriärerna genom centrala Halmstad, både mentalt och fysiskt. För att som cyklist och fotgängare passera järnvägen finns fyra möjliga passager inom planområdet. En av dessa (Viktoriagatan) är planskild för såväl biltrafikanter som oskyddade trafikanter och tre är i plan och skyddas istället med bomfällningar vid passerande tåg. I takt med att tågtrafiken utökas till och från Halmstad kommer bomläggningstiden att öka vid dessa passager, vilket då leder till att järnvägens barriäreffekt i staden förstärks.

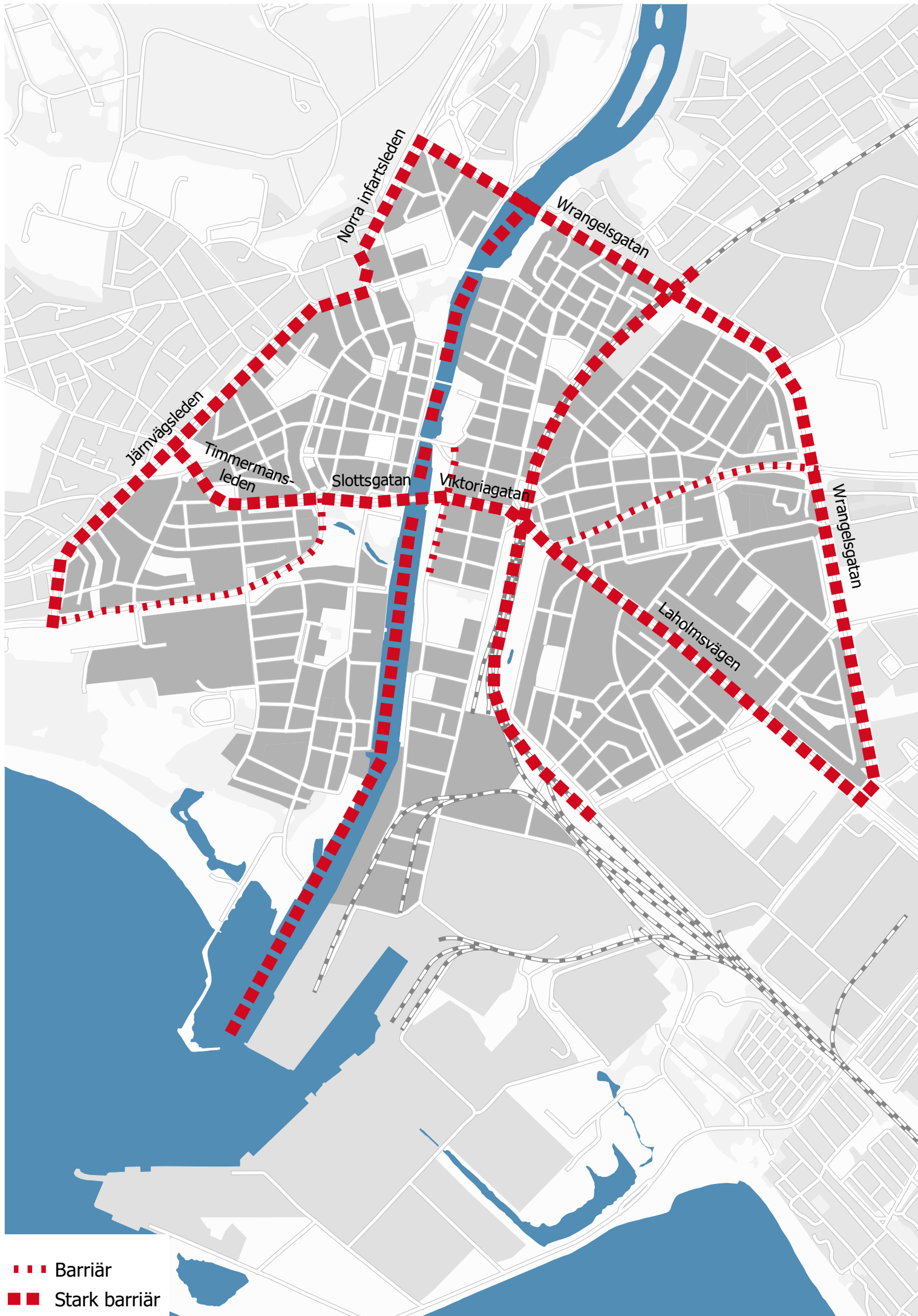
Därtill finns flera mindre trafikbarriärer, bland annat Slottsjordsvägen, Enslösvägen och Strandgatan. Kring Slottsjordsvägen och Enslösvägen är det främst vägarnas gestaltning och bebyg-

gelsens orientering som skapar distans, men vid Strandgatan bidrar trafiksituationen till att gatan är barriärsskapande.

En annan stark barriär i området är Nissan. Precis som vägarna är Nissan ett stråk i ena ledde men en barriär i den andra. I söder där korsningsmöjligheterna över Nissan är få utgör vattnet en stark barriär som delar staden i två separata delar – öst och väst. Norrut, i höjd med stadskärnan finns flera broar att korsa Nissan, och här upplevs Nissan inte som en lika stark barriär.

Barriärerna påverkar centrum och att överbrygga dessa, och minska dess barriäreffekter, skulle öka tillgänglighet mellan olika stadsdelar och möjligheten för de olika stadsdelarna att dra nytta av varandras service och offentliga platser.

Samma sträckor som är stråk på ena ledde, kan upplevas som barriärer när de ska korsas.



Gömda och glömda platser

I centrum finns olika typer av platser med utvecklingspotential. En del platser som kan utvecklas med exploatering av ny bebyggelse och med nya platsbildningar - men andra där enbart platsens egenskap som just plats behöver stärkas, till exempel i form av mötesplats eller genom att tillföra platsen estetiska kvaliteter.

Det flera av dessa platser har gemensamt är att de inte i dagsläget har någon egentlig användning. Övergivna och tomma upplevs de som gömda och glömda. Andra platser är varken gömda eller glömda utan här råder främst brist på omsorg. Den gemensamma nämnaren för samtliga av dessa platser är att de inte används till sin fulla potential och har möjligheten att utvecklas och bli till ett tillskott för centrum.

De utpekade platserna upplevs inte idag som ordnade och allmänt tillgängliga mötesplatser utan som platser med potentialen att utvecklas till något mer. De platser som finns redovisade i kapitlet *Centrum som mötesplats*, vilka är mer officiellt offentliga mötesplatser och gröna mötesplatser, är inte inkluderade i redovisningen av *Gömda och glömda platser*, även om vissa av dessa platser också har ett behov av ytterligare utveckling.

1. Platsen är en otydlig förplats till intilliggande skola.
2. Platsen är en minimal offentligt plats med parkbänkar i ett trafikstört läge. Inom denna del av centrum har ett stort behov av offentliga (gröna) platser kunnat konstaterats.
3. En otydlig och något överdimensionerad asfaltsmiljö.
4. Platsen under biblioteket. Platsen som "blev över" när stadens vackra bibliotek byggdes. Platsen känns idag otrygg och ej omhändertagen.
- 5-6-7. Passager för både fotgängare, cyklister och bilar under Wrangelsbron.

8. Området kring Järnvägsbron samt Katthemmet upplevs som en något avvisande miljö i vår offentliga stadspark.

9. Bastionen. En plats med bästa läge i stadskärnan granne med park, Nissan och shoppingsståk som trots sin storlek ändå har lyckats komma i skymundan.

10-11. På två ställen längs Karl XI:s väg finns rester av den gamla försvarsanläggningen väl synliga. Framför dessa finns på båda ställena mindre gräsyta.

12. Gatukorsning Karl XI:s väg och Brogatan där indragen huskropp bildar en platsbildning vilken saknar tydlig gestaltning.

13. "Skomakartorget" en halvöppen innergård längs Hantverksagatan som med annan utformning skulle kunna bli en pärla i stadskärnan.

14. Platsen är idag en del av det offentliga promenadstråket längs Nissans sydvästra strand, men upplevs ändå inte dagsläget helt som en offentlig plats att stanna till på.

Större områden som även de ser övergivna och glömda ut är många under något skede av planering för exploatering alternativt redan detaljplanlagda i väntan på byggnation. Sådana platser är till exempel Tullkammarkajen, järnvägsområdet, Fredsgatans korsning med järnvägen, delar av Kv Kemisten, Österskans, Fisketorget, Kv Bärnstenen, Flygaregatan, Kv Bagaren, Kattgattområdet samt delar av Söder.



Höjder och skala på bebyggelsen

Vad som uppfattas som hög bebyggelse beror på sammanhanget och bedöms från fall till fall. Upplevelsen av byggnaders höjd beror på volymernas utformning, platsens topografi och placering i landskapet, samt storlek på omgivande bebyggelse.

Det finns en skillnad mellan högre bebyggelse och enskilda höghus. Generellt kan man säga att högre bebyggelse kan definieras som en grupp med högre byggnader alternativt en hel stadsdel eller område. Byggnadernas höjd harmonierar och balanseras inom området och det upplevs som en helhet. Enstaka höghus är ett hus som är märkbart högre än sin omgivning.

Både områden med hög bebyggelse och enstaka höghus ger alltid effekter på stadslandskapet. De är identitetsskapande i de områden och sammanhang de ingår i, på avstånd blir de en del av stadens profil och fungerar som orienteringspunkter i stadsmiljön.

Både högre bebyggelse men kanske främst enstaka höghus kan dra uppmärksamheten från omkringliggande bebyggelse, funktioner eller landmärken, och förminska deras betydelse. Önskade förändringar i stadsrummets skala och otydliga relationer till omgivande bebyggelse kan riskera att uppkomma om man i delar av staden kraftigt går upp på höjden. Även en förändring av ljus- och vindförhållanden uppstår ofta när byggnader kommer upp i höjd.

Över en viss höjd (cirka 8-10 våningar) handlar det inte längre om en förtätningseffekt utan byggnationen behöver även ha ett annat syfte. Förtätningseffekterna uteblir då större ytor behövs runt huset för exempelvis solinstrålning, friyor och parkering. När höghus kommer till i en stad ska den alltid motiveras med ett syfte. Ett sådant syfte kan vara:

- Landmärke
- Betona entrépunkter
- Betona allmän funktion/mötesplats
- Betona ett centrum
- Målpunkt/fond i ett stråk
- Symbol/identitet
- Stor trafik korsning för att öka orientering

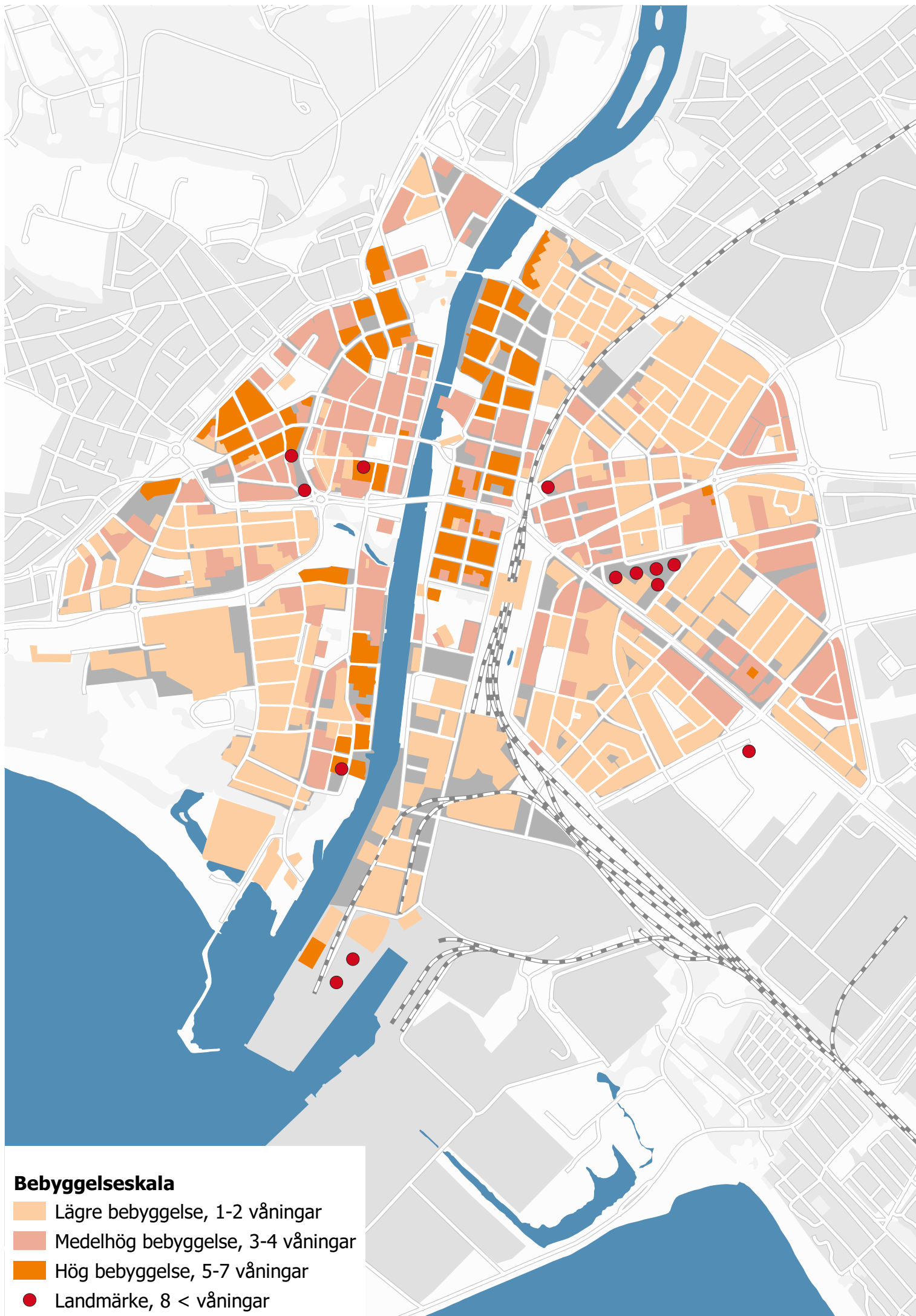
Inom centrala Halmstad är höjdskalan mestadels låg till medelhög med högre flerbostadshusbebyggelse inom stadskvarteren och enskilda uppstickande byggnadsvolymer i ytterområdena. Inom stadskärnan är höjdskalan mycket blandad med medelhög bebyggelse i tre till fyra våningar men även kvarter med låga envåningshus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

Kvarteren på den östra sidan inom stadskvarteren har en något högre och mer enhetlig höjdskala jämfört med stadskärnan. Den högre höjdskalan sträcker sig även vidare utmed Nissan i nord-sydlig riktning samt längs Enslövsvägen/Laholmsvägen där flerbostadshusområden byggts ut under efterkrigstiden och framåt.

Bebyggelsen ytterligare öster ut är sammantaget inte högre än stadskvarteren men upplevs som mer storskalig. Detta kan bero på att enskilda byggnader avviker kraftigt i höjd jämfört med omgivande lägre flerbostadshus och småhus. Det kan även bero på att den högre bebyggelsen är samlad till punkter där flera gator möts samt att byggnaderna omges av breda trafikrum.

I ytterkanterna av centrum, mot söder och öster, finns utbredda områden med låga småhus, medelhöga flerbostadshus i tre till fyra våningar och verksamhets- och skolområden med låg bebyggelse.

Exempel på högre bebyggelse som genom sin höjd och placering ger riktmärken även på längre håll är skivhusen i Nyhem, högskolan, silos inom hamnindustrin samt uppstickande byggnadskroppar eller spiror inom stadskvarteren. Högskoleområdet strax utanför centrumområdet avviker genom sin betydligt högre höjdskala, mot den omgivande låga villa- och verksamhetsbebyggelsen, då framförallt skyskrapan i 22 våningar.



Riksintressen

Vad är ett Riksintresse?

Ett riksintresse är ett allmänt intresse som är av särskilt värde även utanför den kommun det geografiskt finns i.

I miljöbalkens tredje kapitel finns ett antal grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden av betydelse för vissa allmänna intressen. Dessa områden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade intressena. Områdena avser såväl olika bevarandebalkens intressen som områden som är viktiga för exploatering för ett visst ändamål.

Hushållningsbestämmelserna rör främst mark- och vattenområden, men i den paragraf som rör naturvården, kulturmiljövården och friluftslivet finns även tillägget: fysisk miljö i övrigt. Tillägget syftar på att paragrafen även skyddar kulturmiljön, det vill säga framförallt den bebyggda miljön och landskapsbilden.

I miljöbalkens fjärde kapitel har riksdagen pekat ut ett antal geografiska områden som i sin helhet är av riksintresse. Områdena, som i de flesta fall är stora, har pekats ut med hänsyn till de stora natur- och kulturvården som finns i dem. Av miljöbalkens fjärde kapitel följer också att Natura 2000-områden är av riksintresse.

Områden av riksintresse ska enligt plan- och bygglagen skyddas vid exploatering eller annan förändring så att åtgärder som kan skada de riksintressanta värdena förhindras.

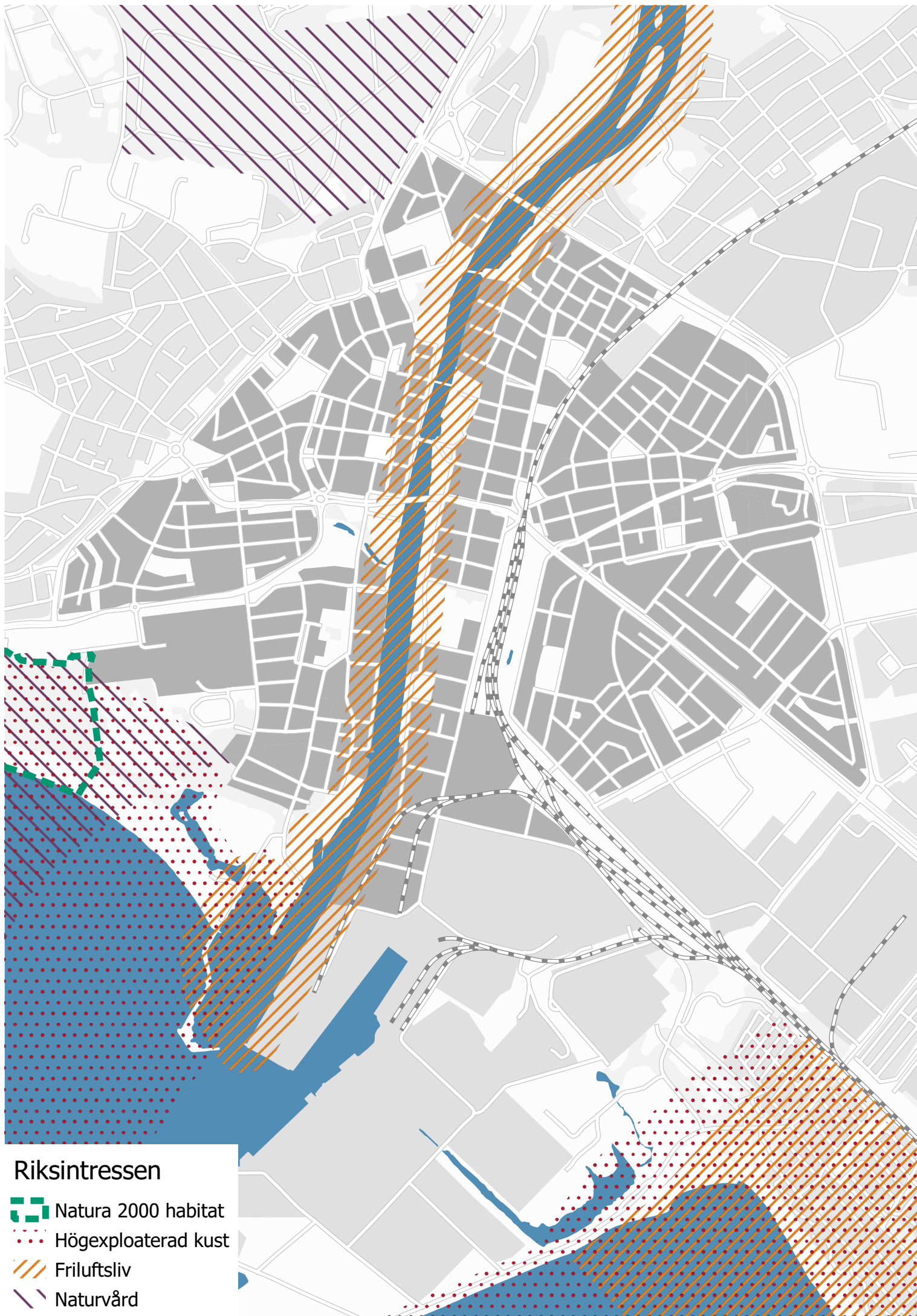
Riksintresse för Naturvården, Natura 2000, Hushållningsbestämmelser för högexploaterad kust samt Friluftslivet.

I centrumets sydvästra del, vid Alet och Västra stranden, finns områden av riksintressen för naturvården, natura 2000 samt högexploaterad kust.

Riksintresset för Naturvården är NN19 Laholmsbukten - Eldsbergaåsen - Genevadsån - Lagan. Riksintresset som helhet utgörs av en utpräglad sandvandringskust med sandstränder och vidsträckta flygsandsfält. Riksintresset sträcker sig även in i Laholms kommun. Området säkerställs genom naturreservat, fågelskyddsområde, miljöskyddsområde, landskapsbildskyddsområden och Natura 2000-förordnande. Inom detta riksintresse finns Aleskogen, vilket är utpekad som Natura 2000-område SE0510123. Natura 2000-området utgör en del av ett planerat större naturreservat som håller på att bildas av Halmstad kommun. Syftet med Natura 2000 är att skydda utvalda växt- och djurarter samt livsmiljöer så att de ska kunna finnas kvar på lång sikt.

Kustområdet i hela Hallands län omfattas av hushållningsbestämmelser och är av riksintresse för rörligt friluftslivet och högexploaterad kust. Här ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna utgör inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter, utveckling av det lokala näringslivet eller utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

För friluftslivet är Nissan av Riksintresse FN11. 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.



Riksintresse för Kommunikationer

Trafikverket beslutar om anläggningar som bedöms vara av riksintresse för kommunikationer. De pekar ut anläggningar av riksintresse för väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Detta gäller områden för befintliga, planerade och framtida kommunikationsanläggningar.

Riksintresse för kommunikationsanläggningar syftar till att vidmakthålla samt utveckla funktionen för prioriterade kommunikationsstråk för att kunna tillgodose långsiktiga behov avseende kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Vägar av riksintresse i centrum är:

- Hamnens och flygplatsens anslutningsvägar Laholmsvägen, Viktoriagatan, Slottsbron, Slottsjordsvägen.

72

Järnvägar av riksintresse är:

- Västkustbanan, av riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.
- Halmstad station och bangård
- Halmstad - Nässjö järnväg är delvis utpekad som riksintresse
- Markarydsbanan vilken sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm.

Hamn:

- Halmstads hamn är av riksintresse och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T.



- Järnväg - anläggning
- Järnväg - station
- Järnväg
- Vagnät
- Hamn

Riksintresse för kulturmiljövården

I Halmstads centrum finns utpekade områden för riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken KN35 Halmstad innerstad och Östra förstaden.

Kulturmiljö Halland har i samband med framtagandet av ett nytt kulturmiljöprogram för staden fått i uppdrag att redovisa och förtydliga befintliga riksintresseområden för kulturmiljövården inom staden. Denna redovisning ska kunna utgöra underlag för förslag på eventuell förändring och/eller precisering av dessa riksintressen.

Motivering för riksintresset:

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.

Uttryck för riksintresset:

Spår av ursprungligen medeltida befästningssystem bestående av stadskärnans halvrunda form, slottet, bevarade delar av befästningarna samt parker och breda huvudgator utanför de gamla vallarna. Andra lämningar från medeltidens stad är den stora stadskyrkan från 1400-talets första hälft och vissa gatusträckningar och tomtfigurer. Byggnader i tegel- och korsvirkeskonstruktion vilka är representativa för den sydsandinaviska byggnadstraditionen under förindustriell tid och som speglar stadens verksamheter och sociala skiktning. Inslag av större stenhus från 1800-talets slut. Residensstadens karaktärsbyggnader samt kajer och hamnanläggningar i stadens centrala parti. Östra Förstaden med rutnätsplan från 1884, storstadsmässig stenhusbyggelse, järnvägsstation och framförliggande park.

Diskussion från Kulturmiljöprogram för staden: KN35 Halmstad innerstad och Östra förstaden är av högt kulturhistoriskt värde och motsvarar motivering och uttryck för riksintresset. Området

har dock delvis förändrats samtidigt som delar av bebyggelsen har uppvärderats sedan riksintresset tillkom.

I riksintresseområdet ingår idag en yta som tidigare omfattade kajen och Nordiska filts industribyggnader (1). Denna yta har idag blivit exploaterad med storskalig bostadsbebyggelse som inte är förenlig med riksintressebeskrivningen. Kajkanten är ombyggd och industribebyggelsen längs vattnet som låg till grund för denna del av riksintresset har rivits.

Riksintressets södra del sträcker sig längs Dragvägen (2). Denna del av Söder har exploaterats kraftigt och förändrats i skala. Därmed bedöms de kulturhistoriska värdena ha reducerats.

Vid Brogatans förlängning utanför den äldre stadskärnan i väster ligger kvarteret Basilikan med välbevarad bebyggelse från tidigt 1900-tal. Detta kvarter följer bastionen Våghals vallgrav och utgör därför en intressant struktur ur befästningssynpunkt (3). Det har därmed en tydlig koppling till stadskärnan och 1600-talets befästningsplan som utgör en del av motivet för riksintresset.

Precis utanför områdets norra del finns den före detta järnvägsbron (4), som tillsammans med parkmiljön och Norra station illustrerar stadens expansion utanför de gamla befästningsvallarna, en process där järnvägen haft en central betydelse.

I anslutning till den del av riksintresset som omfattar Östra förstaden rutnätsplan med storstadsmässig stenhusbebyggelse finns kvarteren Jarlen, Juristen och Jungfrun (5). Dessa kvarter är en naturlig fortsättning på stenstadens utbyggnad och följer samma struktur som 1800-talets stadsplan. Bebyggelsen består av välbevarad funktionalistisk stenstadsbebyggelse samt Halmstad teater uppförd 1954 som tillsammans bildar en kulturhistoriskt värdefull årsring i Östra förstaden.



Utmaningar

Utmaningar för centrum

Vi lever i en tid som förändras allt snabbare. För att möta framtiden på ett klokt sätt behöver vi möta upp mot de trender dit samhället rör sig. I ”Omvärldsanalys för Halmstads kommun – till stöd för fysisk planering” framgår de utmaningar Halmstad står inför. Utmaningarna beror på trenderna, men också på Halmstads förutsättningar och sammanhang. De tre utmaningar som sticker ut för Halmstads kommun och som vi särskilt behöver ha strategier för att hantera är klimatutmaningar, jämlikhetsutmaningar och utmaningar med infrastruktur för en ny tid.

Klimatutmaningar

Halmstad är en kommun som i mycket hög utsträckning berörs av klimatförändringarna.

Den mest Halmstad-specifika effekten av klimatförändringarna är påverkan vid havsnivåhöjning. Med läget vid kusten och Nissans utlopp, samt på grund av vindriktningar drabbas vi särskilt hårt av havsnivåhöjning. Stadskärnan är här i ett extra utsatt läge med risk att drabbas av havsnivåhöjning i kombination med höga flöden från Nissan.

Världen blir allt varmare till följd av mänsklig påverkan. Den globala medeltemperaturen för 2013-2017 var nära 1,0 grader varmare jämfört med genomsnittet för perioden 1850-1900. I ett längre historiskt perspektiv är det en kraftig avvikelse och målsättningarna handlar nu om att klimatet inte blir ännu varmare. Detta är en förändring som inte kan sägas vara någon större nyhet, men frågan kommer högre och högre på organisationers dagordning av skälet att det blir allt mer akut att börja agera. Utöver ökad genomsnittlig temperatur kommer extrema väderhändelser såsom skyfallsregn bli allt vanligare. Det är en utmaning för ett tätt och hårdgjort centrum att avsätta mark för att kunna hantera skyfallsregn.

Halmstads näringsliv har inga stora tunga industriföretag. Det är främsta förklaringen till att Halmstad har ett växthusgasutsläpp per capita mindre än genomsnittet i Sverige. Det innebär dock inte att man kan luta sig tillbaka. Det krävs stora minskningar för att nå 1,5-gradersmålet. Inte minst påverkas Halmstad i egenskap av kustkommun starkt av höjda vattennivåer. Så en ytterligare

utmaning kopplad till klimatutmaningen är att minska själva påverkan på klimatet. Det är viktigt att kommunen ”göra det lätt att göra rätt” i termer av miljövänliga val för invånarna.

Jämlikhetsutmaningar

Brist på trygghet och jämlikhet är två frågor som präglar samhällsdebatten i Sverige och frågorna är aktuella även i Halmstad.

1900-talet bjöd på en hisnande resa mot ökad jämlikhet i Sverige, i västvärlden och även i världen i stort. Men de senaste årtiondena har kurvorna vänt tillbaka på många håll i världen. Sverige har gått från minst till mest ojämlikt i Norden sedan början av 00-talet, visar Världsbanken. Ojämlikheten handlar i hög grad om materiell fördelning beroende på vad man jobbar med, eller om man inte jobbar.

Halmstad brottas med samma problem kring segregation och skillnader i förutsättningar beroende på kön, socioekonomiska faktorer och ursprung. Tydligast tar det sig uttryck i de stora skillnaderna i skolresultat mellan inrikes och utrikes födda. Men vi ser i Halmstad idag också skillnader mellan olika grupper gällande upplevt och faktiskt mående, sysselsättningsgrad, aktivitet i föreningar och demokratiskt delaktighet.

Även om de mest utsatta områdena i Halmstad ligger utanför planområdet för centrumets utveckling så behöver dessa skillnader inom kommunen tas i beaktning. Segregation är relationell, det vill säga att det inte är ett bostadsområde, en stadsdel

eller en skola som är segregerad, utan hela kommuner och regioner. För att motverka segregationen krävs ett "hela staden-perspektiv" i arbetet med att skapa en mer inkluderande kommun.

I grunden handlar det om att planeringen för hur centrum ska utvecklas är medveten om vilka som verkar och har tillgång till de centrala delarna idag och tar ställning till hur vi önskar att det ska se ut framöver. Kan vi genom utvecklingen av centrum skapa fler platser där människor från olika områden och bakgrunder kan mötas och hur möjliggör vi ett centrum där alla känner att de har en plats?

Utmaningar med infrastruktur för en ny tid

En stor utmaning är att planera långsiktigt för en framtid med stor osäkerhet, något kommer att hända men inget vet exakt vad. Detta gäller för flera olika ämnesområden även inom transport- och infrastruktursektorn. Här behöver vi bland annat ta höjd för en teknikutveckling som vi inte vet var den kommer att landa, och de förändringar av resmönster och val av färdssätt detta kan resultera i.

Det sker en snabb teknikutveckling inom transportsektorn, samtidigt som det tar lång tid att planera och genomföra infrastrukturförändringar. Så som resandet ser ut idag behöver inte vara norm 2040-2050. Klimatförändringar och miljömedvetenhet driver på teknikutveckling och utveckling av alternativa bränslen. Nya alternativ presenteras, men vad som i slutändan kommer att få genomslag är svårt att sia om i dagsläget.

Dessa tre utmaningar gäller för kommunen som helhet, och inte minst för centrum. Utöver dessa har centrum även ett antal platsspecifika utmaningar.

Utmaningar med ett trafiksystem som tar plats på bekostnad av andra värden

Kopplat till trafik och infrastruktur finns en annan stor utmaning för stadens centrala delar, de barriäreffekter och den trängsel som motortrafiken och dess infrastruktur utgör. Biltrafiken och de tunga transportererna är påtagliga i både stadskärnan och övriga centrala delar av staden.

Fler invånare, näringsidkare och besökare – kopplat till att år 2050 vara 150 000 invånare - innebär att fler också ska resa och förflytta sig. I takt med att Halmstad växer ökar också behovet av alla typer av transporter. Tåg, bil, buss, varuleveranser, cykel och gång är alla färdslag som tar plats, och vissa är mer ytkrävande än andra. Halmstads ambition att gå från en stor småstad till en liten storstad kommer innebära att även resmönstren behöver anpassas därefter. I en småstad är bilen norm men är inte nödvändigtvis det i en större stad.

I den större staden ska samma ytor användas av fler människor och som mest påtagligt blir detta i stadens centrum. Konkurrensen om ytor blir större och behovet av det offentliga rummet ökar när befolkningen ökar. Samtidigt dominerar bilparkering i dagsläget intrycket på flera håll i centrum. Prioriteringar för markanvändningen behöver göras, och såväl resvanor som trafiksystem behöver anpassas till den allt större staden.

Utmaningar med att skapa ett tätt och sammanhållet centrum utan att bygga bort kvalitéer

En utmaning för centrum och stadskärnan, vilka ska anpassas från att vara för en stor småstad i en kommun med 100 000 invånare till att vara för en liten storstad i en kommun med 150 000 invånare - är att inte bygga bort dess kvalitéer. Dessa kvaliteter kan handla om centrums skala, kulturhistoriska värden eller gröna miljöer och andra offentliga ytor för möten och vistelse.

I en allt tätare stad ökar konkurrensen om ytor. Kloka och tydliga avvägningar om vem eller vad som har företräde framför någon eller något annat behöver göras. Och behovet av mångfunktionalitet ökar.



Utmaningar med att försörja en växande befolkning med kvalitativa offentliga platser

De offentliga ytorna ska användas av allt fler människor i den växande staden, och som mest påtagligt blir detta i stadens centrum. Konkurrensen om det offentliga rummet blir större och behovet av grönytor, rekreationsområden, lekplatser med mera ökar. En ökad befolkning ger ett ökat användande och ett ökat slitage på dessa ytor. Ökade satsning och omsorg av dessa befintliga ytor behöver göras. I vissa områden kan det till och med behöva komma till nya ytor för det sociala livet utomhus. En utmaning kopplat till detta är även de ekonomiska möjligheterna för att ta hand om dessa platser, samt att hitta nya och effektiva sätt att ta hand om platserna.

Utmaningar med en stadskärna i förändring

Vi är mitt uppe i en omställning av stadskärnan och ännu har vi inte svaret på vad som kommer att ske. I dagsläget ser vi att den traditionella handeln minskar i stadskärnan, och att andra mer

upplevelsebaserade verksamheter ökar. I tider med förändrade handelsmönster och digital omställning, kommer utbudet och kraven på stadens centrala delar att förändras. Stadskärnans handel har påverkats av både externhandeln och e-handeln. Stadskärnan behöver anpassa sig och dra nytta av det paradigmskifte som håller på att ske. Nya tider kräver nya tankar och behov av kreativitet och samarbeten ökar för att möjliggöra för stadskärnan att även i framtiden vara kommunens naturliga mötesplats.

Utmaningar med avsaknaden av en tydlig identitet

Kopplat till att utveckla stadskärnan till något nytt finns utmaningar i att behålla stadskärnans attraktivitet och funktion som den naturliga mötesplatsen i kommun, och att stadskärnan ska erbjuda något för alla. Avsaknaden av en tydlig identitet kan försvåra för att utveckla attraktiviteten. 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 - att utvecklas utifrån vår identitet. Mycket pekar på att platsers unika eller särskiljande egenskaper får allt större betydelse för förmågan att attrahera invånare och besökare. Avsaknaden av en tydligt framträdande identitet och en riktning framåt kan försvåra Halmstads möjligheter att vara konkurrenskraftig och attraktiv.

Samverkansutmaningar

För en god utveckling av vår stadskärna är det viktigt att många aktörer är delaktiga. Nya tider kräver nya tankar och behov av kreativitet och samarbeten mellan stadsutvecklare. Tillsammans behöver vi tänka utanför boxen för att finna morgondagens lösningar på vad som gör stadens centrala delar attraktiv att bo i, arbeta i och besöka.

För ett fördjupat samarbete kring centrumutvecklingsfrågorna har en avsiktsförklaring tagits fram mellan Halmstads kommun, Fastighetsägarna Halmstad och Halmstad City (vilka representerar näringsidkarna). Stadens hjärta – samverkansprojekt i centrum, är en viktig del i detta samarbete. Respektive parter deltar i projektet och samverkar kontinuerligt kring centrumutvecklingsfrågor inom områdena service och utbud, stadsmiljö, möten och stadens själ.

En utmaning är att de olika parterna inte har en gemensam budget för centrumutveckling, och därmed inte gemensamma prioriteringar om vad som ska genomföras. De tre parterna har även något skilda tidshorisonter. Kommunen planerar ofta strategiskt och övergripande med en framåtblick runt 20-30 år, och har även en budgetprocess som innebär att ekonomiska medel behöver äskas flera år i förväg. Kommunen har ofta inte möjligheten att få fram ”extra pengar” med kort varsel. De demokratiska processer som bland annat styrs av plan- och bygglagen bidrar till att även projekt med relativt kort genomförande kan få långa planeringstider.

Både Fastighetsägarna och Halmstads city behöver och önskar arbeta med åtgärder med betydligt kortare perspektiv än kommunen.

Trygghetsutmaningar

Halmstads stadskärna är en plats som kommunens invånare åker till för att shoppa, äta och ta del av stadens nöjesutbud. Det är viktigt att platsen upplevs som trygg och tillgänglig då många människor vistas på platsen. Människors upplevelse av trygghet är beroende av hur de upplever den fysiska miljön i kombination med hur den sociala situationen ser ut.

En attraktiv, ren och välskött miljö ger en ökad känsla av trygghet och minskar risken för nedskräpning, klotter och skadegörelse. I Sverige är

det mörkt stora delar av dygnet under vinterhalvåret och med anledning av det är belysning en annan viktig faktor för att öka känslan av trygghet.

Människor kan både skapa trygghet och otrygghet. Generellt sett skapar ett flöde av människor trygghet. Aktiviteter som samlar människor i olika åldrar, med olika bakgrund med mera ger en känsla av trygghet. Däremot kan påverkade personer eller människor i grupp skapa otrygghet. Till exempel upplever äldre personer ofta grupper av ungdomar som något som skapar otrygghet. Ungdomar i sin tur upplever att berusade vuxna uppträder oförutsägbart och det skapar en känsla av otrygghet.

I Halmstad ökar känslan av otrygghet samtidigt som våldet i stadskärnan minskat de senaste tio åren. En attraktiv miljö som erbjuder upplevelser och får människor att vilja besöka och använda stadskärnan under stora delar av dygnets timmar behöver utvecklas.

Halmstad har under 2019 genomgått en Purple Flag-certifieringsprocess vilket resulterat i att norra delen av stadskärnan inventerats utifrån fem fokusområden: Säkerhet, Tillgänglighet, Plats, Utbud och Policy. Certifieringen har gett oss insikt om nuläget för kvälls- och nattöppna näringsverksamheter, samt identifierat otrygga platser inom detta område.

*Källa: Trygghetsundersökning i samband med medborgarlöftet, Halmstads kommun
Så mår vi i Halland, Region Halland, 2018
Nationell trygghetsundersökning resultat på kommunal nivå, Brottsförebyggande rådet, 2017
Trygghet och säkerhet 2018, SKL och MSB, 2018*

Underlagsmaterial

Utveckling av platsens identitet och själ, Dr Mia Wahlströms avhandling, KTH 2017

Framtidsbild 2030, Halmstads kommun 2011

Enkät, invånarundersökning om stadskärnan, Halmstads kommun 2017

Kulturstråk Nissan, Halmstads kommun, 2017

Spaning om stadens utveckling, Svenska stadskärnor, Forskningsrådets spaning 2019

Retail Destination, Centrum för handelsforskning vid Lunds universitet, Handelsrådet, 2019

Cityklimatet 2018, Fastighetsägarna, wsp, 2018

Cityindex 2019, Cityrapport Halmstad, HUI Research och Fastighetsägarna, 2019

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, Kulturmiljö Halland, 2019

Kulturmiljöprogram för Halmstads stad, 2019 Kulturmiljö Halland, Bilaga 1 Riksintresseområden Halmstads stad

Statistik SCB

Resvaneundersökning 2018, Halmstads kommun, 2019

Stadskaraktärsanalys för centrala Halmstad, Rådhuset arkitekter AB, 2019

Inventering av offentliga platser inom centrumutvecklingsplanen, Halmstads kommun, 2019

Gröna områden för fler – en vägledning och bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa, Statens folkhälsoinstitut 2009

Bostadsnära natur, Boverket 2007

Analys och strategi för framtida centrumnära parkering i Halmstad, sweco, 2018

Halmstad city kommersiell analys och strategi, Reteam group, 2018

Cityguide Halmstad, 2019

Omvärldsanalys för Halmstads kommun - till stöd för fysisk planering, Kairos future, 2019

Framtidsbild 2050, Halmstads kommun, 2019

Trygghetsundersökning i samband med medborgarlöftet, Halmstads kommun, 2019

Så mår vi i Halland, Region Halland, 2018

Nationell trygghetsundersökning resultat på kommunal nivå, Brottsförebyggande rådet, 2017

Trygghet och säkerhet 2018, SKL och MSB, 2018

