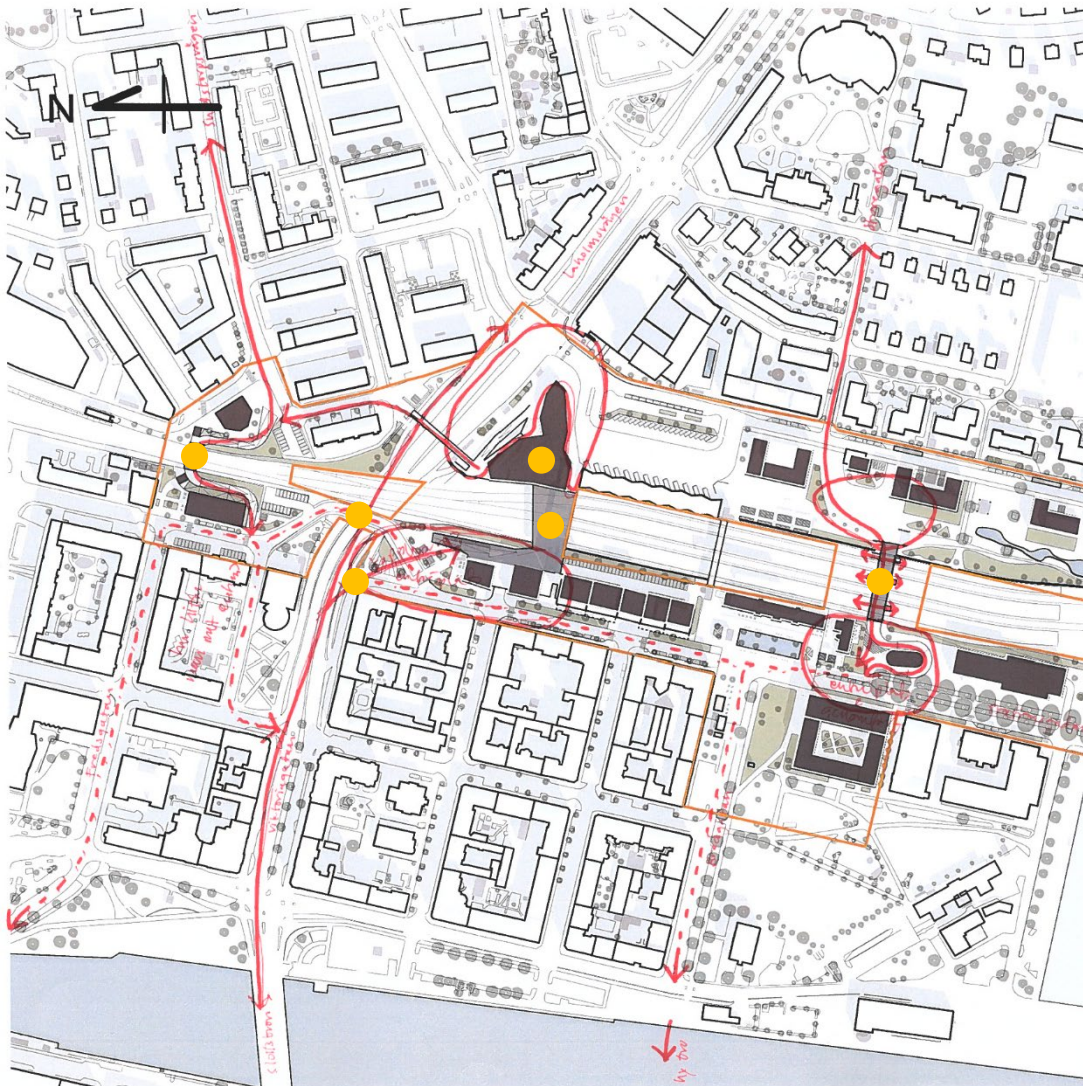


Social konsekvensbeskrivning

Strukturplan Stationsstaden Halmstad



Skiss över särskilt viktiga stadsrum (inringade), viktiga passerande stråk och anslutningar (heldragna), viktiga men otydliga stråk till och från Stationsstaden (streckade) samt särskilt utmanande passager (gul prick).

Sammanfattning

Stationsstaden är ett mycket stort stadsbyggnadsprojekt, både ytmässigt, innehållsmässigt och strategiskt. Dess centrala funktion och placering innebär att Stationsstaden måste ses i stadens sammanhang, snarare än som en separat pusselbit. Denna rapport utvärderar sociala konsekvenser av Strukturplan för Stationsstaden, med fokus på tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet.

Tillgänglighet

Ur tillgänglighetssynpunkt är de främsta utmaningarna i förslaget:

- Tunnlarnas utformning och roll som länkar över järnvägen
- Nivåskillnader
- Barriären Laholmsvägen/Viktoriagatan
- Entréytan vid Stationsvägen/Viktoriagatan är en nyckelplats i mötet med staden i väster

Orienterbarhet

Ur orienterbarhetssynpunkt är de främsta utmaningarna i förslaget:

- Avsaknad av tydlig huvudentré i anslutning till starka stråk för GC
- Upphackade stråk som saknar kontinuitet, tydlighet och läsbar hierarki sinsemellan
- Resecentrums nya byggnad och bro som landmärken och möten med staden
- Byten mellan trafikslag och lokalisering av anslutande mobilitetsfunktioner

Trygghet

Ur trygghetssynpunkt är de främsta utmaningarna i förslaget:

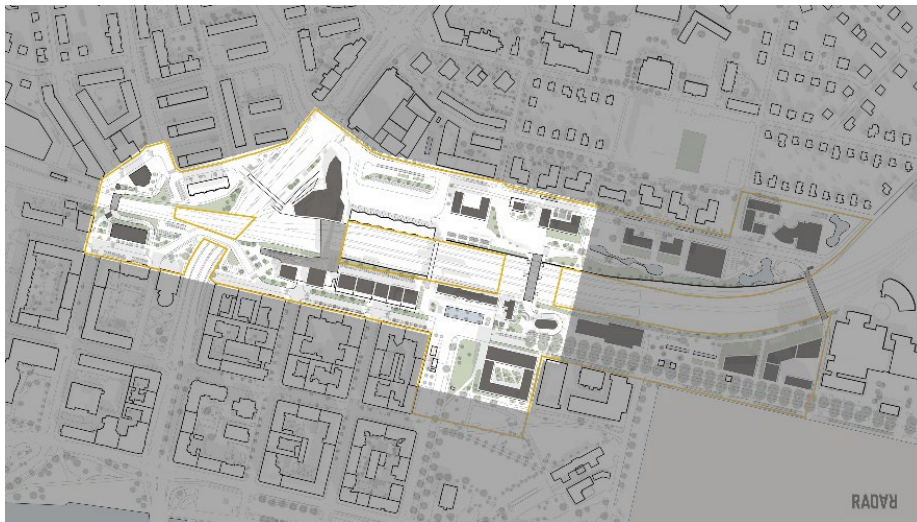
- Samlade rörelser och aktiviteter för ökad trygghet
- Viadukten över Laholmsvägen och tunnlarna under järnvägen
- Stora öde ytor och baksidor
- Målpunkter utöver resandet

Innehåll

INLEDNING	4
Fokusfrågor	5
Workshop	6
Nuläget.....	6
KONSEKVENSER	7
Tillgänglighet.....	7
Att röra sig till och från Stationsstaden.....	7
Att röra sig igenom	8
Att vistas	10
Orienterbarhet.....	11
Att röra sig till och från Stationsstaden.....	11
Att röra sig igenom	12
Att vistas	12
Trygghet.....	14
Att röra sig till och från Stationsstaden.....	14
Att röra sig igenom	15
Att vistas	16
SLUTSATSER	17
Barnperspektiv	18
UTVECKLINGSFRÅGOR OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	19
Rekommendationer.....	19
Inspel från workshopen	22

INLEDNING

Uppdraget syftar till att ta fram en social konsekvensbeskrivning, SKB, av planförslaget för Stationsstaden, presenterad i Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad från 2021. Geografisk avgränsning omfattar stationsområdet samt kopplingar/huvudstråk mot stadskärnan, *enligt figur nedan*.



Uppdragets ramar tillåter en övergripande social konsekvensbeskrivning som fokuserar på utvalda fokusfrågor och fungerar som ett internt arbetsdokument. Analysen byggs upp i två steg – dels en bred workshop för insamling av perspektiv och kunskap, dels ett analysarbete av Radar. Analysen bygger på Radars begränsade insyn i och förståelse för förslaget som helhet, historik, avvägningar och övriga projekt. Materialet ska därför ses som ett inspel av perspektiv i processen, för projektgruppen att värdera och sortera som avstamp för fortsatt process. I fokus för analysen finns den gående och cyklade människan.

Användning

Den social konsekvensbeskrivningen ska fungera som underlag för fortsatt detaljplanering, och identifiera nyckelfrågor och åtgärder för ökad social hållbarhet vid fortsatt utveckling av området. Beskrivningen är en avstämning av förslagets arbete med sociala aspekter hittills och en startpunkt för fortsatt arbete med dessa. Dokumentet kan därför kompletteras och utvecklas vidare av kommunen. Målet är att tydliggöra de sociala behoven och stärka de sociala frågorna i samhällsplaneringen.

Fokusfrågor

Utvalda fokusfrågor för uppdraget har identifierats, i samråd med projektgruppen och omfattar tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Fokusfrågorna är ett urval av de sociala aspekter som utpekats som utgångspunkt och ledord i arbetet med Strukturplanen för Stationsstaden. De bedöms vara centrala för de sociala konsekvenserna av det liggande förslaget, men också av de största sociala utmaningarna med dagens resecentrum. Nedan sammanfattas några viktiga aspekter av vad respektive fokusfråga handlar om för att ringa in dess definition och fokus för arbetet.

Tillgänglighet

- lätt att ta sig dit man ska, för alla
- trafikera effektivt, mötet mellan färdmedel, med gående och cykel i fokus
- överbrygga barriärer, t.ex. järnvägen som barriär i staden
- också tillgänglighet till funktioner och mötesplatser
- koppla an till omgivning och målpunkter
- kontinuitet i stadens struktur och bebyggelse
- integration mellan områden och därigenom sociala grupper

Orienterbarhet

- lätt att hitta
- överblickbarhet
- hur stråk hänger samman
- hur struktur, bebyggelse och innehåll skapar tydliga stråk för att hitta vidare i staden

Trygghet

- upplevelse av att vara sedd
- människor i rörelse, befolkade stråk och platser
- överblickbarhet
- alternativa smitvägar
- trygghet som i säkerhet - trafiksäkerhet
- bebyggelse och funktioner som stöttar/ger förutsättningar för trygghet
- olika tider på dygnet, olika årstider

Workshop

Genomförande/metod

Workshopen syftar till att samla berörda aktörer/tjänstepersoner med olika kompetenser för att få en bred genomlysning av professionell evidens och perspektiv på sociala frågor i området. Workshopen fokuserar dels på nuläget, dels på strukturplanens planförslag och går ut på att tillsammans identifiera styrkor, svagheter, potential och hot för en socialt hållbar utveckling av området. Som utgångspunkt användes Göteborgs stads matris för Social konsekvensanalys. Diskussionen ramades in av tre teman som identifierats som viktiga deluppgifter för projektet: att röra sig till och från Stationsstaden, att röra sig igenom Stationsstaden samt att vistas i Stationsstaden.

Workshopens deltagare omfattade tjänstepersoner från berörda förvaltningar och organisationer, med fokus på en bredd av kompetenser för sociala frågor. Representationen omfattar: SBK, TFF, KF, funktionskonsulent, trygghetsstrateg och -samordnare, HFAB, Halmstad City, Hallandstrafiken, Trafikverket, Polisen och Kanozi arkitekter.

Fullständig dokumentation från workshopen levereras separat.

Nuläget

Workshop

De största sociala utmaningarna med området idag som identifierades på workshopen kretsar i hög grad kring fokusfrågorna trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet.

- Resecentrum är fränkopplat staden och omges av starka barriärer. Järnvägen är också en stark barriär i staden, och delar centrum i ett öst och ett väst. Resecentrum fungerar som en gräns för staden österut.
- Det är svårt att orientera sig och hitta en naturlig väg till stadskärnan, det saknas tydliga stråk till stadskärnan.
- Trafiksäkerhet är en utmaning, i synnerhet kring passagen vid Fredsgatan. Miljön är bilorienterad och storskalig.
- Det är låg aktivitet, med få funktioner och målpunkter i anslutning till resandet.
- Miljön upplevs som splittrad, öde och otrygg, nedgången och ovälkommande. Det saknas identitet och omsorg om platsen. Vem ”äger” platsen?
- Viadukten, Laholmsvägen/Viktoriagatan och passagen vid Fredsgatan nämns som problematiska punkter.

KONSEKVENSER

Beskrivning av Strukturplanens förslag utifrån fokusfrågorna tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet

Tillgänglighet

Att röra sig till och från Stationsstaden

ANALYS

Avskärmat av barriärer

Stationsstaden och resecentrum ligger omgärdat av barriärer som innebär stora utmaningar för dess tillgänglighet. De största barriärerna är järnvägen i sig, Laholmsvägen/Viktoriagatan, och Nissan som fungerar som en barriär mellan Stationsstaden och stadskärnan väster om Nissan.

Placeringens effekt på tillgängligheten

Resecentrums nya byggnad öster om spåren placeras för att förenkla logistiken kring stads- och regionbussar och innebär en stärkt tillgänglighet och integration med de östra stadsdelarna. Samtidigt hamnar resecentrums nya byggnad och bussfunktionen på fel sida om spåren för att möta stadskärnan för gående och cyklister. Placeringen innebär att man måste ta sig över både järnvägen och Laholmsvägen/Viktoriagatan för att ta sig mellan stadskärnan och resecentrums nya huvudbyggnad. Läget försvagar resecentrums nya byggnad som entré till staden. Ur detta perspektiv får ”bron” och entréplatsen vid Stationsvägen/Viktoriagatan en särskilt viktig roll för tillgängligheten som entré i mötet med staden i väster. Avgörande blir om platsen på ett naturligt sätt hänger samman med fortsatta stråk mot stadskärnan och andra målpunkter.

Uppbackade stråk

Barriärerna bidrar också till en svårighet att skapa enkla, gena och tillgängliga stråk till och från Stationsstaden. De starka barriärerna innebär en sämre tillgänglighet, inte minst ur barnperspektiv. Strukturplanens förslag omfattar inte några förslag eller åtgärder för att minska Laholmsvägens eller Viktorigatans barriäreffekt. Omvandlingen av Laholmsgatan är ett pågående, parallellt projekt. Samordningen mellan dessa projekt är förstas viktig för helheten. På vilket sätt kan Stationsstads-projektet bidra för att minska gatans barriäreffekt? Det finns behov att i fortsatt process välja tydliga stråk att förenkla, för både tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet.

WORKSHOP

Några viktiga tillgänglighetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Utmanande nivåskillnader – tredimensionella stadsrum*
De adderade nivåskillnaderna i viktiga kopplingar över/under barriärer är en stor utmaning för tillgängligheten. Nivåskillnaderna adderar ett motstånd i flödet som inte finns idag. Många rörelser som ska förbi blir hindrade av dessa. Det är viktigt att inte ”krångla till” nivåskillnaderna i området, att du behöver gå upp och ner för trappor för att nå målet. Nivåskillnaderna behöver hanteras för att förenkla rörelserna så långt som möjligt. Det är svårt att utforma ramper på ett bra sätt och för vissa grupper blir hissar en viktig del i att kunna ta sig från A till B. Detta ställer stora krav på att hissarna placeras tillgängligt och trafiksäkert, utformas tryggt och att pålitlighet att hissarna fungerar som de ska.
- *Enkla och tydliga kopplingar när du ska byta transportslag*
Kopplingen mellan parkering/parkeringshus med resecentrums nya byggnad och övriga målpunkter. Hur går gångstråket genom resecentrums nya byggnad?

Att röra sig igenom

ANALYS

Passager som länkar ihop staden

Utöver att utveckla Stationsstaden som målpunkt och resecentrum har projektet en uppgift att överbrygga järnvägen som barriär i staden, och förenkla rörelser som passerar järnvägen mellan målpunkter på olika sidor av Stationsstaden. De viktigaste länkarna ur detta stadsperspektiv är tunnelarna vid Fredsgatan och södra perronganslutningen. Även viadukten vid Laholmsvägen är en viktig sådan länk. Ur tillgänglighetsperspektiv påverkas dessa punkter i förslaget både positivt och negativt – tunnelarna gör passagera mer trafiksäkra och ostörda av tillfälliga stopp när tåg passerar men skapar utmanande höjdskillnader. Tunneln vid Fredsgatan är särskilt utmanande med sin kurvade dragning. Den södra tunneln, vid den gamla stationsbyggnaden, har en dubbel funktion – som perronganslutning för den resande och som länk för förbipasserande. Detta innebär särskilda utmaningar för den södra tunnelns utformning ur tillgänglighetssynpunkt, för att fungera på ett bra sätt både för förbipasserande, delvis i högre fart, och för den resande med stor packning som letar efter rätt spår.

Tydliga genomgående stråk

För ökad tillgänglighet genom staden bör särskild vikt läggas i att skapa tydliga och tillgängliga kopplingar mot viktiga stråk vidare i staden, mot viktiga målpunkter. Att stråken i sin helhet länkas samman på ett tydligt sätt.

WORKSHOP

Några viktiga tillgänglighetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Hinder för cyklister kring Fredsgatan*
Cykeltunneln i Fredsgatan är i förslaget illustrerat med en kurva vilket är problematiskt. Cyklister som tar sig uppför backen leds även in på Fredrik Ströms gata eftersom det är den närmsta vägen.
- *Fredsgatans relation till Stationsstaden*
I diskussion kring Fredsgatan lyftes frågan om att bättre koppla Fredsgatan till stadskärnan och inte bara fokusera på att koppla resecentrum till Fredsgatan. Det diskuterades även om det är så att Fredsgatan tillhör centrum, öster och Nyhem mer än vad den tillhör Stationsstaden. Oavsett identitet är det viktigt att skapa en tydlig koppling mellan Fredsgatan och resecentrum.
- *Södra tunneln och stråket mot högskolan*
Den södra tunneln, med perronganslutning, identifieras som en väldigt viktig framtida koppling. Kopplingen österut mot högskolan, som rör sig genom denna tunnel, behöver arbetas mer med då det är oklart hur gång- och cykeltrafikanter ska ta sig vidare efter att de passerat Stationsstaden.
- *Stora passerande stråk*
Hur går de stora stråken? Hur ska bilar passera från hamnen? Stationsgatan och Bolmengatan är viktiga stråk som går rakt igenom området. Dessa bör utformas som huvudstråk.
- *Kritiska korsningar*
Bolmengatan slutar i en stor konfliktpunkt vid Laholmsvägen. Det finns även en kritisk punkt i korsningen Fredrik Ströms gata – Stationsgatan.

Att vistas

ANALYS

Integrerande innehåll

Strukturplanens förslag innebär möjligheter att komplettera resecentrum och Stationsstaden med en större funktionsblandning. En större blandning av funktioner kan ge möjlighet att göra Stationsstaden till en målpunkt för fler, och mer varierade målgrupper. Stationsstadens innehåll har potential att stärka området som en integrerande målpunkt i staden och behöver fyllas strategisk för att erbjuda ett brett utbud för många. Stationsstaden är också en av de platser i staden som är mest tillgänglig för flest. *Vilka funktioner vill man förlägga här, som många får tillgång till? T.ex. idrott, fritidsaktiviteter eller social service, kulturskola, replokaler, cykelverkstad.*

Entréer och vistelseytor

Stationsstadens många entré- och vistelseytor är avgörande för att integrera området i staden och behöver både tydligt kopplas till prioriterade stråk och funktioner och programmeras för en bredd av målgrupper. Barnperspektivet behöver särskilt tas tillvara och lek- och aktivitetsytor bör integreras i levande vistelseytor.

En utmanande utspridd struktur

Förslaget innebär en utsträckt struktur med utspridda funktioner, vilket skapar utmaningar för att göra området både tillgängligt, orienterbart och levande. Avstånd och öppna ytor kan i sig fungera som upplevda barriärer. Både byggnader och mellanrum behöver utformas för att på mesta möjliga sätt fungera som länkar i strukturen, och skapa en sammankopplad miljö som är lätt att hitta i, för att undvika sådana inre barriäreffekter.

WORKSHOP

Några viktiga tillgänglighetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Resecentrum som länk eller barriär*
Resecentrumbyggnaden kan användas som länk i Stationsstaden, över järnvägen och mellan lokalbussarna och regionbussarna. Resecentrums kontakt med Laholmsvägen identifierades som viktigt vilket kopplar an till att det är planerat för en passage genom byggnaden från lokalbuss till regionbuss. Ska passagen vara öppen dygnet runt? Om passagen stängs är den en nackdel för dem som behöver använda hissen i byggnaden, givet att denna är placerad i passagen. De nya byggnaderna får inte bli nya barriärer, speciellt mellan regionbussarna och lokalbussarna.

Orienterbarhet

Att röra sig till och från Stationsstaden

ANALYS

Orienterande entréer

Stationsstaden och resecentrum har en utsträckt struktur, med spridda funktioner och mycket långa perronger. Området innehåller en mängd olika entrépunkter beroende på varifrån man kommer. En tydlig huvudentré, i anslutning till starka stråk med tydlig logik i stadens struktur, saknas. Anslutande stråk saknar en läsbar hierarki. Detta innebär en utmaning för orienterbarheten, både i att hitta rätt till Stationsstaden och resecentrum och när du kommer resande hit och ska vidare i staden.

Resecentrum och bron som landmärke

Resecentrums nya byggnad har en potential att genom sin utformning bli ett landmärke i staden. Den nya resecentrumbyggnaden vänder sig österut, varför bron mot Stationsgatan har en särskild potential att bli ett landmärke som hjälper dig hitta till Stationsstaden från väster. Brons utformning och innehåll bör formars utifrån sin potential som länk, som vistelseyta, som mötesplats och som signaturbyggnad för resandet och entrén till Halmstad.

WORKSHOP

Några viktiga orienterbarhetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Resecentrums nya byggnad är kärnan i området*

Koncentrera mötet till resecentrum då det är denna plats som är kärnan i området och tydlig för resande som inte är bekanta med Halmstad. Det ska finnas tydliga entréer till olika delar av staden från resecentrum, mot högskolan och stadskärnan. Bron med perronganslutning i norra delen är viktig, härifrån ska man "ramla in i centrum". De som pendlar, och har en större lokalkännedom, har troligtvis den västra perronganslutningen som målpunkt och entré i högre grad.

- *Lokalisering av anslutande mobilitetsfunktioner*

De viktiga entréerna måste innehålla de faciliteter som är förväntat, och som tar dig vidare till ditt resmål, så som taxi, "kiss&ride", mikromobilitet och andra byten ska underlättas. Det gäller resecentrums nya byggnad, men också platsen mot Stationsvägen. Alla Hallandstrafikens funktioner bör också flyttas till Stationsstaden.

- *Att veta vart man är och vart man ska*
Var kommer rörelserna ske i Stationsstaden? Människor som hoppar av och på lokalbussarna vid Laholmsvägen leds genom viadukten mot Viktoriagatan. För att få en bättre orienterbarhet är det viktigt att skapa tydliga stråk för att få koppling till resten av staden som knyts samman med resecentrum. Stråket till din målpunkt ska vara ”självförklarande oavsett vilket transportmedel jag anländer till platsen med”. Det behövs ett tydligt vägval på östra sidan spåren.

Att röra sig igenom

ANALYS

Fredsgatan

Tunneln vid Fredsgatan ligger i ett starkt öst-västligt stråk. För orienterbarheten för förbipasserande vid Fredsgatan är den främsta utmaningen anslutningen till rampen i väster i förhållande till fortsatt stråk. Det är också önskvärt att vägen genom tunneln för en gående blir så gen som möjligt och att siktlinjen mot Fredsgatan blir så tydlig som möjligt.

Södra perronganslutningen

Tunneln vid den gamla stationsbyggnaden hamnar mer förskjutet till det potentiellt genomgående stråket. Här är det en stor utmaning att skapa en orienterbar, gen koppling mot fortsatta stråk som leder dig vidare i staden.

Att vistas

ANALYS

Torgytors läsbarhet och potential

Förslaget innebär en förskjutning av områdets tyngdpunkt norrut. Entréytan längs Stationsgatan mot Viktoriagatan har en särskilt viktig roll som entré, vistelseyta och koppling mot stadskärnan, för en god orienterbarhet. Torgytan vid Gamla stationsbyggnaden är en del av en traditionell struktur kring järnvägsstationen, som vi är vana att läsa av och tolka som entrépunkt. Stationsbyggnaden, torgytan och Stationsparken bildar tillsammans med Bredgatan och kvarteren väster om Stationsgatan en entré till staden, som knyter an till stadsväven och, till viss del, visar en riktning in mot stadskärnan som leder dig ner till Nissan. Resecentrums nya byggnad och entréytan vid Stationsgatan saknar denna klassiska logik och tredimensionella barriärer kring

Laholmsvägen/Viktoriagatan skapar en stor utmaning att skapa en motsvarande tydlighet här. Här finns också ett mer bullerstört läge som utmanar vistelsekvaliteter. Den tydliga rumsliga logiken kring gamla stationsbyggnaden har stor betydelse för orienterbarheten, för resecentrums roll som samlingsplats och dess dignitet som stadsrum. Avsaknaden av denna gör det svårare att stämma träff för upphämtning och för ditresande besökare att hitta. Det saknas en självklar plats och entré. Det är viktigt att stationen är en integrerad del av staden som leder en vidare. Samtidigt förlorar den gamla stationen och dess entréplats sin roll som nod och därmed också mycket av sin potential som en levande plats med vistelsepotential. *Vad blir den gamla stationsytan för stadsrum?* Potentiella funktioner och innehåll i den gamla stationsbyggnaden och omgivande byggnader är avgörande för torgytans potential som levande stadsrum, och behöver ges en egen och kompletterande funktion i området. Med en ny GC-bro över Nissan i Bredgatans förlängning ökar platsens integration i stadsstrukturen och därmed potential som stadsrum. *Kan den gamla stationsbyggnaden få ett nytt innehåll med en central publik funktion som dragare till området?*

WORKSHOP

Några viktiga orienterbarhetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Entréytan Stationsvägen/Viktoriagatan*
Den publika ytan på västra sidan av resecentrum vid Stationsgatan får stor effekt på orienterbarheten och behöver funderas igenom vad gäller funktion och utseende.

Trygghet

Att röra sig till och från Stationsstaden

ANALYS

Samlade rörelser för ökad trygghet

Strukturplanens förslag med många entréer och alternativa stråk innebär en spridning av människor och rörelse. Det kan delvis vara en fördel för tillgängligheten att det finns många alternativa stråk, men en nackdel för tryggheten, då avsaknaden av ett tydligt huvudstråk minskar potentialen för levande, aktiva stråk. Alla platser och stråk kan inte vara aktiva och trygga. Här behövs tydliga vägval och kraftsamling i projektet. Kanske behöver man tänka i huvudstråk för dag och kväll separat. En särskilt trygg alternativ väg på kvällen kan vara Viktoriagatan, om kopplingen upp till ”bron” mot resecentrums nya byggnad blir stark, eftersom bilar också representerar ögon på vägen och kan vara trygghetskapande. *Kan Viktoriagatan bli tydligare som kvällsstråk än Fredsgatan?*

WORKSHOP

Några viktiga trygghetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Trygga stråk utan baksidor*
Det finns obehagliga baksidor i förslaget, som skapar otrygghet. Det behöver vara enkelt att hitta de trygga stråken där baksidorna undviks. Vägvalet till området behöver styras av att *”det är öppet, upplyst, befolkat och att någon ser mig”*.
- *Viadukten Stationsgatan*
Viadukten där Stationsgatan passerar över Viktoriagatan är en del av ett tänkt/möjligt huvudstråk till och från Stationsstaden längs Stationsgatan, men pekas ut som en passage som är svår att göra intressant, orienterbar och trygg. Här finns en svag länk. Dels gör passagen en ogen rundning, vilket bryts siktlinjen längs Stationsgatan. Dels saknas stöttande bebyggelse och ögon på vägen, vilket gör passagen kal och otrygg.
- *Målkonflikter för ny byggnad vid Fredsgatan*
Både orientering och trygghet kan stärkas längs Stationsgatan med en ny byggnad väster om spåret vid Fredsgatan. Samtidigt riskerar samma byggnad att hindra trygghet och orienterbarhet för dem som ska passera i tunneln vid Fredsgatan. Byggrätten och dess reglering behöver ses över ur dessa motstridiga konsekvenser.

Att röra sig igenom

ANALYS

Överblickbarhet

För förbipasserande över järnvägen är de båda tunnlarna och viadukten vid Laholmsvägen de alternativa vägvalen. Samtliga passager innebär, genom sin avskildhet med stora nivåskillnader, stora utmaningar för att skapa en trygg miljö. Några viktiga faktorer är möjlighet till aktiva målpunkter och bottenvåningar, ”ögon på vägen” i anslutning till tunnelmyningarna. Men också tydliga siktlinjer i stråkets riktning och överblickbarhet. Tunnlarnas bredd och ljusförhållanden är andra aspekter.

WORKSHOP

Några viktiga trygghetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Tunnlarna som otrygga utmaningar*
Vid Fredsgatan rör sig många människor som ska över järnvägen, och som rör sig mellan stadskärnan och de östra stadsdelarna. Dessa kommer att bli tvingade att ta tunneln och ”mötas av mörker”. Tunnlarna upplevs som en dold och farlig plats mellan byggnad och järnväg (vid Fredsgatan). Det finns risk för otrygghetsbrott vid tunneln vid Fredsgatan. Polisiärt är det bättre med en övergång. Den tunneln som är ritad i förslaget upplevs som trång och mörk och att breda och öppna mynningar är att föredra. *”Tunnlar är ju inte en plats man vill gå in i.”* Det är mycket viktigt att tunnlarna upplevs som trygg och säker i sin utformning. I relation till den södra tunneln vid gamla stationsbyggnaden är det bra med bostäder som ökar upplevelsen av närvaro, att det finns ”ögon på vägen”. Också passagen under järnvägen vid Laholmsvägen upplevs som otrygg.

Laholmsvägen

- Laholmsvägen diskuterades utifrån att det är en otrygg och ogästvänlig plats att vistas på och gång- och cykelvägen på Laholmsvägen behöver ses över tillsammans med helheten i arbetet med Stationsstaden.

Att vistas

ANALYS

Stora öde ytor

Strukturplanens förslag innehåller många stora ytor som precis som idag riskerar att bli öde och otrugga. Där det är möjligt är det önskvärt att en tätare struktur som stöttar rum och verksamheter skapas. Stationsstaden är stor till ytan, det kommer att finnas baksidor och större trafikytor för kollektivtrafiken. Utspridda funktioner ger utspridda rörelser, minskad närvaro och större otruggighet. Allt kan inte vara aktivt och trygg. Här är det viktigt att kraftsamla med publika funktioner i strategiska lägen och stråk.

Strukturens potential för levande verksamheter

Runt nya resecentrumbyggnaden illustreras problemet att fram- och baksidor överlappas eller likställs. Det saknas en tydlig platsbildning i möte med resecentrums nya huvudbyggnad. Bygganden ligger i en trafiklösning. Placeringen innebär att resecentrums nya byggnad hamnar som en solitär byggnad där det är svårt att ta stöd i en sammanhängande bebyggelse för trygghet, liv och rörelse. Detta innebär sämre förutsättningar för levande öppna funktioner i huvudbyggnaden kvällstid.

Stärkt målpunkt

För ökat folkliv och trygghet är det avgörande att Stationsstaden blir en målpunkt i staden, utöver resandet. *Finns det möjlighet att anlägga andra typer av målpunkter, som skapar rörelser här av fler anledningar än resande, och samtidigt inte utarmar centrum eller stadskärnan? Finns det exempelvis någon "bullrig" verksamhet, t.ex. musikskola för barn i Tullkammarkajen som istället kan förläggas i Stationsstaden där det kan vara en utmaning att bygga bostäder vilket gör läget optimalt utifrån att ta hänsyn till närboende och underlätta för barn och unga att enkelt och självständigt kunna ta sig till fritidsaktiviteter?*

WORKSHOP

Några viktiga trygghetsaspekter från workshopens diskussioner summeras i följande punkter.

- *Innehåll som skapar aktivitet under dygnets alla timmar*
En viktig del i Stationsstaden är vilket innehåll den fylls med. Det är viktigt att människor känner sig trygga under dygnets alla timmar, från den tidiga morgontimmen på väg till jobbet till den sena festkvällens avslut. Vilka funktioner, verksamheter och aktiviteter kan tillföra liv i området, i synnerhet kvällstid? Stationsstaden publika, kommersiella funktioner är viktiga ur den aspekten, annars riskerar området att bli tomt. Det är viktigt med platser

som är öppna länge, gärna även under natten. Eftersom Stationsstaden innefattar ett mycket stort område är just "tomhet" en viktig faktor i trygghetsfrågan. Byggnaderna i sig men också vilken typ av byggnader som byggs är viktiga för att stärka tryggheten i området.

- *Otrygga parkeringsytor och baksidor*

En del i diskussionerna var hur nya otrygga platser ska undvika att skapas. Ett exempel var det Halmstads nya bibliotek där det under en utskjutande del av byggnaden har skapats en otrygg plats som nu behöver omgestaltas. Parkering ses som en utmaning då parkeringsplatser känns otrygga. Samma gäller för byggnader och de baksidor som skapas, hur ska dessa baksidor tas om hand om? Är de nya föreslagna husen avskärmande eller skapar de en upplevelse av trygghet?

SLUTSATSER

Stationsstaden är ett mycket stort stadsbyggnadsprojekt, både ytmässigt, innehållsmässigt och strategiskt. Dess centrala funktion och placering innebär att Stationsstaden måste ses i stadens sammanhang, snarare än som en separat pusselbit.

Strukturplanens förslag innebär, bland annat, en förtätning av Stationsstadens område, en ambition att höja gestaltningen av stadsmiljön i området och en logistisk förenkling med en starkare nod för kollektivtrafiken i Halmstad. Detta innebär att förutsättningar för flera sociala frågor har potential att förbättras, så som möjligheten att bättre integrera Stationsstaden i stadsväven, och öka aktivitet och trygghet i området. Strukturplanens ansatser omfattar många av de frågor kring tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet som tas upp i analys och workshopen. Några av frågorna i analysen gäller strukturen i strukturplanens utbyggnadsförslag och således strukturplanen som underlag, men analysen är främst fokuserad på genomförandet av förslaget och frågor som först blir aktuella och behöver hanteras i det kommande arbetet. Strukturplanen är ett tidigt planeringsdokument. Det är just genomförandet av strukturplanen och dess intentioner som har störst påverkan på dess sociala konsekvenser. De stora utmaningarna i förslaget strukturer handlar om att strukturen och dess funktioner är spridd och splittrad. Centrala funktioner och entréer är inte tydligt och naturligt kopplade till stadens struktur och huvudstråk, på grund av starka trafikbarriärer och nivåskillnader. Detta skapar stora utmaningar att få till tydliga stråk och naturliga flöden. Den utspridda strukturen skapar också utmaningar med många och stora öppna ytor och entréplatser, och därigenom också utmaningar att samla aktivitet och levandegöra området. Detta påverkar förutsättningarna att skapa både trygghet,

tillgänglighet och orienterbarhet i hög grad. Problem med trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet är centrala redan idag. Det finns anledning att reflektera över vilka problem förslaget löser, vilka det skapar och vilka det har kvar.

För att hantera dessa utmaningar och skapa bäst förutsättningar för ökad trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet är det avgörande med tydliga vägval och kraftsamling, med ambition att samla rörelser och ge olika stråk och platser olika intensitet och roller i strukturen. *Vilka är huvudstråken och huvudentréerna i området och hur kan struktur, innehåll och utformning stötta dem på bästa sätt?* För upplevelsen av resultatet kommer att bli mycket viktigt med utförande och gestaltning av stråk, platser, anläggningar och byggnader.

Barnperspektiv

Barnkonventionen omfattar barn och unga upp till 18 år. Olika åldrar har givetvis mycket olika behov i förhållande till ett projekt som Stationsstaden. Baserat på forskning om barnvänliga miljöer (Kyttä, 2004) behöver projektet övergripande ur barnperspektiv dels hantera barn och ungas rörelsefrihet, dels en ”rik miljö” för vistelse, lek och aktivitet. Nyckelfrågor är således tillgänglighet och platsers utformning.

Barns tillgänglighet till kollektivtrafik har stor betydelse för deras rörelsefrihet i ett större sammanhang. Tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet är centrala frågor ur barnperspektiv. Utmaningarna inom dessa områden, som nämnts i analysen, berör barnperspektivet i hög grad. Dessa omfattar främst trafiksäkerhet, lätt att hitta till och ifrån, lätt att byta trafikslag och att röra sig tryggt i mörker.

Ur barnperspektiv är det också viktigt att inom Stationsstaden tillgodose vistelsekvaliteter för barn och unga som väntar på sin avgång eller besöker Stationsstaden. Särskild fokus bör läggas på parkmiljöer och entrérum, med gestaltning för lek och aktivitet.

Det är också viktigt att studera Stationsstaden i relation till tillgänglighet till barns målpunkter och aktiviteter i staden. Här är det relevant att lyfta frågan om möjligheter att förlägga fritidsaktiviteter inom Stationsstaden för god tillgänglighet för många, ur barn och ungas perspektiv.

UTVECKLINGSFRÅGOR OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Nyckelfrågor för fortsatt utveckling av förslaget, genom rekommendationer baserat på föregående analys, samt diskussion och inspel från genomförd workshop. Frågorna listade nedan bör tillsammans med analysen ses som en bruttolista och underlag för diskussion, bedömning och prioritering av projektgruppen. Härifrån kan en åtgärdsplan för fortsatt process utvecklas.

Rekommendationer

En fördjupad dialog och analys av särskilda grupper

De sociala frågorna har särskild betydelse i Stationsstadsprojektet. Denna rapport bör ses som ett steg i arbetet. För att fördjupa förståelse och analys av behov bör fortsatt process arbeta vidare med riktad dialog och fördjupad analys av olika gruppers behov.

- Övergripande analys av olika målgruppers behov – den vana pendlaren, Halmstadbon som sällan tar tåget men ofta bussen, den förvirrade Halmstadsbesökaren, den som bara ska ta sig förbi järnvägen etc.

Särskilt fokus för fördjupad dialog och analys bör läggas på

- Barn och unga
- Socialt utsatta grupper
- Personer med begränsad rörlighet och funktionsvariationer
- Berörda aktörer, så som Hallandstrafiken och Järnhusen – Hur kan vi gemensamt skapa en trygg, tillgänglig och orienterbar Stationsstad?

Innehåll för en levande mötesplats

Fortsatt arbete med Stationsstadens innehåll och funktioner är avgörande för sociala konsekvenser av områdets utbyggnad och användande. För att uppnå målsättningen om Stationsstaden som en levande mötesplats bör fortsatt process omfatta en fördjupad analys av behov och önskade funktioner, samt fokus på genomförande.

- Funktionskartläggning men syfte att stärka Stationsstaden som målpunkt. Vilket behov finns ur näringslivsperspektiv? Vilka publika funktioner kan förläggas här, som många får tillgång till? Översyn av berörda parallella projekts innehåll; finns det verksamheter som bör omlokaliseras till Stationsstaden?

- Användning av stationsbyggnaden
Kan den gamla stationsbyggnaden få en ny användning med en central publik funktion som dragare till området? Möjlighet för framtida omvandling bör säkerställas i detaljplan.
- Stadsrumsstudie
Fokus, identitet och funktion för de olika strategiska stadsrummen i området behöver utvecklas, för att skapa en god och varierad helhet. Definiera syfte för mötesplatser, inriktade på olika målgrupper. Definiera olika problematiska platser. Identifiera baksidor och potentiella riskområden.
- Grönstruktur – hur kan parkerna programmeras och gestaltas för att aktiveras och fylla lokala behov kring rekreation, motion, lek och aktivitet.

Utveckling av förslagets struktur och gestaltning

Fortsatt process omfattar utveckling och fortsatt gestaltning av området och dess byggnader, stråk och platser. För att uppnå målsättningen att integrera Stationsområdet i staden bör fokus läggas på följande frågor kring struktur och utformning.

- Fördjupad stråkstudie, space syntax
Underlag för vägval och kraftsamling för tydliga, trygga stråk. Vilka stråk ska väljas som huvudstråk, var finns bäst förutsättningar för rörelse och lokalisering av olika funktioner? Hur kan sammanhängande stråk till stadens viktiga målpunkter skapas? Vilka kopplingar behöver tillskapas? Hur ska entrésituationer till Stationsstaden bäst anordnas i relation till stadens stråk och struktur?
- Samordning med omvandlingsprojekt för Laholmsvägen/Viktoriagatan.
- Översyn av tänkta bygggrätter och bebyggelsestruktur, med syfte att skapa en tätare struktur med bebyggelse och publika funktioner i strategiska lägen och stråk för att samla aktivitet och levandegöra området. Hur kan bebyggelsestruktur, innehåll och utformning stötta huvudsakliga stråk och samla rörelser på bästa sätt?
- Utformning av resecentrum och bro som landmärke och länk
Hur ska resecentrum som byggnad och innehåll utformas för att fungera som en länk och inte en barriär, och skapa en sammankopplad miljö som är lätt att hitta i?
- Utformning av entréplatsen Stationsvägen/Viktoriagatan
Platsen har en särskild roll för tillgängligheten och som entré till staden i väster. Hur kan denna plats koppla an till viktiga stråk och utformas för visstelsekvaliteter?
- Stråkgestaltning
En sammanhängande gestaltningsprincip för identitet, tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Hur gestaltas stråken för att ”regissera” människors

rörelse genom självförklarande miljöer till sträckor som är trevliga, trygga och gena, oavsett vilket transportmedel jag anländer med? Hur blir det enkelt att hitta de trygga stråken där baksidorna undviks?

- Tillgänglighetsanpassning
Viktigt att alla kan använda platsen. Ledstråk behöver leda hela vägen och inte sluta abrupt så som det är i vissa delar av Halmstad idag.
- Inkluderande design
Resecentrum är en plats där många olika typer av människor möts. Det tenderar att vara en plats där samhällets utstötta söker en fristad och uppehälle. Hur man kan utforma Stationsstaden enligt principen ”inkluderande design”, det vill säga hur man får med grupper i samhället som normalt sätt står utanför samhällsnormen att känns sig trygga och välkomna i Stationsstaden utan att de för den delen ökar den upplevda otryggheten för andra?
- Vistelsekvaliteter med särskilt fokus på barn och unga i utemiljön

Särskilda fokus för en trygg och tillgänglig infrastruktur

För fortsatt arbete har behov av följande mer detaljerade utformningsfrågor identifierats.

- Studie av tillgänglighet till barns målpunkter och aktiviteter i staden, i förhållande till kollektivtrafik och Stationsstaden. Kan barns rörelsefrihet och trafiksäkerhet förbättras?
- Utvärdering med ”Hela-resan-perspektiv”
Vad krävs av strukturen och funktioners placering och samband för att det ska bli lätt att byta trafikslag; tåg, buss, bil, cykel, mikromobilitetslösningar och fötter?
- Studie av tunnarnas utformning
Utveckla siktlinjer, inbjudande öppningar, bredd, takhöjd och gestaltning. Utveckla funktionalitet och trafiksäkerhet utifrån gående och cyklisters olika tempon och målpunkter inom respektive bortom tunnarna.
- Utformning av andra nivåskillnader och tredimensionella stadsrum
Fokus på att förenkla rörelserna så långt som möjligt.
- Utformning av Fredsgatan
Fokus på trafiksäkerhet och prioritering av trafikslag på liten yta, samt orienterbarhet i det passerande öst-västra cykelstråket.
- Utformning av viadukten vid Laholmsvägen som trygg länk, i båda nivåerna.
- Se över möjlighet att bredda trottoarer och cykelbanor.
- Byggrätten för ny byggnad, väster om Fredsgatans tunnel, och dess reglering i detaljplan behöver ses över ur de identifierade motstridiga konsekvenser för trygghet relaterat dels till stråket genom tunneln, dels till stråket i Stationsvägen, som tas upp i analys och workshop.

Inspel från workshopen

Här följer en sammanfattning av idéer och förslag till ytterligare åtgärder från genomförd workshop. Mer material finns i separat dokumentation.

Processinriktade åtgärder

- En process kring delaktighet måste genomsyra projektet, genom hela projekttiden. För dialog och hitta fokusgrupper att arbeta med. Ungdomar och studenter är viktig målgrupp. Vad säger äldre? Kvinnor? Människor med olika funktionsvariationer? Ge konkreta förslag till vad folk kan tycka till om och påverka. Skala ner.
- Hur informera Halmstadsboende om Stationsstaden? Kommunikatör som resurs i projektet.
- Utredning om barnrättsperspektivet
- Arbeta vidare med sociala konsekvenser och anpassningar för utsatta grupper
- Prioriterings- och utbyggnadsordning. Vad är viktigt att vi kollar på först? Vad ska vi bygga ut först? I vilken ände, utifrån ett socialt perspektiv?
- Skapa åtgärdslistor.

Målbilder

- Resecentrumets nya byggnad och bro är vårt landmärke, ges mest karaktär. Och tydliga entréer från olika håll.
- Stationsgatan och Bolmengatan höjs som stråk för ökad trygghet
- Entréerna på båda sidor resecentrum ingår i volymen ”Nya C”, och är en del i samma uttryck.
- Kopplingen mellan resecentrumets nya byggnad och Stationsgatan får inte vara ett trångt prång, bakväg, mörk och skuggig.
- Befolka platsen. Mycket går mot automatisering vilket är en framtida utmaning. Få dit verksamheter och göra det möjligt för dem att verka.

Innehållsmässiga åtgärder och idéer

- Vad gör riskbilden och begreppet ”stadigvarande vistelse”? Vilket handlingsutrymme har vi att skapa saker på offentlig plats längs spåret?
- Näringslivsperspektivet och behovsanalys för platsen, resecentrumets nya byggnad och även för övriga byggnader i området.
Också kartläggning av önskade aktiviteter. Vilken aktivitet kan dra in folk så att de vistas här? Vilka funktioner, verksamheter och aktiviteter kan tillföra liv i området, i synnerhet kvällstid? Hur svarar behov mot önskemål?
- Näringslivsanalys och profil för Fredsgatan.

- Översyn av möjliga relationer till andra stadsbyggnadsprojekt i staden, t.ex. Tullkammarkajen. Hur påverkas stråk, målpunkter och tillgänglighet av andra projekt? Finns det verksamheter som kan omlokaliseras till Stationsstaden?
- Aktivera platser utanför Stationsstaden så som Järnvägsparken. Denna park är uppskattad men skulle kunna nyttjas mer genom att bland annat anordna evenemang här vilket lockar människor till denna del av staden.
- Rekreation och motion
- Historien kring järnvägens utveckling i staden borde synliggöras i staden
- Utreda trygghetsperspektivet resecentrumbyggnad och bussterminal
- Rimliga hyror
- Bemannad cykelparkering

Gestaltning

- Övergripande gestaltningsidé för social hållbarhet
Nya resecentrum behöver ett arkitektoniskt starkt uttryck. Även ytorna runt om resecentrum behöver ges extra omsorg. Den publika ytan på västra sidan av resecentrum, Stationsgatan, behöver funderas igenom vad gäller funktion och utseende, med stor effekt på orienterbarheten. Hur ska resecentrum som byggnad och innehåll utformas för att fungera som en länk och inte en barriär för resande och orienterbarhet i området?
- Konst
Konst kan ha en orienterande funktion som bidrar till en gemensam identitet. Används konsten och låt den fylla en funktion.
- Belysningsprogram
Kanske får spilla in i närområdena. Samordna belysning för att skapa en bra helhet.
- Platsskapande
Skapa upplevelser i resecentrums nya byggnad, en härlig känsla av Halmstad. Platsen är en del av resan, inte bara något jag passerar. Skapa trivsel på platsen genom ”*oväntade överraskningar som du kommer ihåg, ex. pianotangenter i trappan*”. Skapa miljöer som förutom ovanstående även förstärker Halmstads varumärke.
- Skyltprogram
- En fördjupad diskussion kring Kungsfredens utformning, beslut om inriktning

Infrastruktur och trafik

- Värna funktionalitet kring kollektivtrafikens ytor och behov
- Gång- och cykelvägen på Laholmsvägen behöver ses över tillsammans med helheten i arbetet med Stationsstaden
- Fredsgatans roll i relation till Stationsstaden, och dess roll som länk i staden, fränkopplat Stationsstaden.
- Utformning av Stationsgatan och Bolmensgatan
- Trafiksäkerhet i konfliktpunkter vid Bolmen/Laholmsvägen samt Gamla C/Stationsgatan.
- Höskolestråket måste utredas.

Medskick

- Projektet behöver hantera både planering och genomförande på detaljnivå samtidigt. Det är en enorm uppgift för oss som organisation men också en förutsättning för att lyckas sy ihop alla sociala aspekter som genomsyrar så mycket.
- Det finns mycket kraft och energi i början av ett projekt. Ha med det hela vägen! Det viktiga, goda och värdefulla behöver följa med. Hur gör vi för att behålla kraften?
- Kritiska blickar kan vara viktiga, bjud in dom i samtalet för att granska förslaget ur flera perspektiv.