

# Stadsbyggnadsprojektet STATIONSTADEN

Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad



HALMSTAD, HALMSTADS KOMMUN  
Dnr 2020/278  
Samhällsbyggnadskontoret 2021-07-09

# INNEHÅLL

## INLEDNING

Bakgrund och uppdrag	5
Syfte och målsättning	6
Status och tidsplan	8
Avgränsning	8
Plandata	8-9
Arbetsprocess	10

## ÖVERGRIPANDE DOKUMENT OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Öp 2030	11
Öp 2050	11
Fördjupad översiktsplan för centrum	11
Plan för transportsystemet	11
Plan för klimatanpassning	11-12
Planprogram	12
Gällande detaljplaner	12

## PÅGÅENDE PLANERING OCH UTVECKLINGSOMRÅDE

Södra infarten	13
Förbindelser över Nissan	13
Brostråket och Österskans	13
Tullkammarkajen och kulturstråket vid Nissan	13
Östra Halmstad (Högskolan, Larsfrid och Vilhelmsfält)	13

## HALMSTADS RESECENTRUM OCH OMBYGGNADEN AV PERSONBANGÅRDEN

15

## RIKSINTRESSE

15

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTVECKLINGSBEHOV

Bebyggelse och markanvändning	16
Kulturmiljö	17-18
Möteplatser och det offentliga rummet	18
Grönstruktur	18-19
Gator och trafik	19-22
Spårtrafik	22

## UTVECKLINGSFÖRSLAG

Övergripande struktur, bebyggelse och markanvändning	24-27
Kulturmiljö	27
Möteplatser och det offentliga rummet	28
Grönstruktur	29-30
Trafik och gatustruktur	30-35

## DELOMRÅDE 1-5

Delområde 1 - Fredsgatan	36-39
Delområde 2 - Resecentrum norra	40-43
Delområde 3 - Resecentrum södra	43-47
Delområde 4 och 5 – Bolmensgatan och uppställningsbangården	48-55

## **TEKNISKA INFRASTRUKTUR**

Avfall	56
Ledningar och tekniska anläggningar	56
Dagvatten	57-58

## **HÄLSA OCH SÄKERHET**

Risk	58
Buller	58-61
Skyfall och översvämning	61-62
Förorening och geoteknik	62

## **GENOMFÖRANDE OCH VIDARE ARBETE**

Förutsättningar	63
Tidsplan	63
Framtida planläggning	63
Markanvisning	63
Utbyggnad	63-64
Kvalitets och hållbarhetsprogram	64
Ekonomi	64

## **MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER**

65

## INLEDNING

Tågstationen är en viktig plats i staden, då den attraherar nya etableringar och medverkar till att forma stadens struktur. I modern planering och stadsutveckling ingår att ta tillvara stationens fulla potential som målpunkt, en destination i sig, och inte bara för resan. Stationen har blivit en plats som allt tydligare lever i symbios med annat än trafikfunktionerna och därmed en allt viktigare del i ett urbant sammanhang. Mycket av planeringen i nya stationer handlar om att ordna ett sömlöst resande mellan trafikslagen samtidigt som stationen ska vara integrerad i staden. Stationen har också en viktig roll som stadens skyltfönster.

Halmstad är en kommun som växer, med inriktningen att år 2050 ha kapacitet för 150 000 invånare. Järnvägen, som historiskt sett varit en motor i stadstillväxten, fortsätter att vara det och får nu ökad betydelse i och med den moderna sammankopplade kollektivtrafiken. Ett nytt resecentrum som i huvudsak innebär en samlad punkt för stadens tåg- och busstrafik är en del i utvecklingen av det framtida Halmstad och de förutsättningar som detta ger i form av ökade transportmöjligheter.

Resecentrums viktigaste uppgift är att skapa ett nav för det regionala och lokala resandet med kollektivtrafik. Resecentrum är i första hand till för de resande. Det är därför viktigt att planering en av Halmstads resecentrum genomsyras av ett resenärsperspektiv och att trygghets- och tillgänglighetsaspekter får hög prioritet.

Planeringen av nytt resecentrum i Halmstad bygger på tanken att stationsområdet ska utvecklas till att bli en naturlig del av stadskärnan med möjlighet för nya etableringar, mötesplatser och stadsliv. På detta sätt skapas nya potentialer för staden och stadskärnan samtidigt som stationsområdet stärks som målpunkt och attraktivitet för hållbart resande ökar.

Resecentrum är ett viktigt projekt som bidrar till den regionala och nationella tillgängligheten. Detta dokument fokuserar dock i första hand på områdets fysiska struktur och hur en utveckling av stationsområdet och alla de investeringar som behövs, på bästa sätt kan bidra till stadens utveckling på en lokal nivå.



## PLANHANDLINGAR

Till planförslaget hör följande handlingar:

Denna planbeskrivning med bilagor

Bilaga 1: Situationsplan 1: 2500

Bilaga 2: Sammanfattning översiktlig föreslagen  
dagvattenhantering

Bilaga 3: Sammanfattning riskanalys med förslag på åtgärder

Bilaga 4: Lågpunktsanalys och skyfallkartering med översiktligt  
förslag på åtgärder

Övriga handlingar/utredningar:

- Rapport Halmstad strukturplan, Kanozi Arkitekter. (2021-05-07)
- PM inledande riskhänsyn med bilagor,  
Brandkonsultbyrån. (2021-04-30)
- Trafikbulerutredning med bilagor,  
Brekke & strand akustik AB. (2021-05-20)
- Översiktlig dagvattenutredning med bilagor,  
Sweco (2021-04-22)

## Illustrationer, bilder och kartor

Kartunderlag, illustrationer och renderingar i strukturplanen är framtagna tillsammans med Kanozi arkitekter, Stockholm.

## UPPDRAG OCH BAKGRUND

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott beslutade den 9 juni 2020 §116 att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram en strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad.

Uppdraget är en del av utvecklingsarbetet för Halmstad resecentrum vars primära syfte är att skapa en samlad plats för det lokala, regionala och nationella kollektiva resandet i kommunen. Projektet har pågått under flera år i tät dialog med både Trafikverket och Region Halland.

Förutsättningar och behoven som sätter ramarna för projektet har på senare år har förändrats, bland annat har ett behov vad det gäller kapacitet och tekniska krav på spåranläggningen ökat. Detta har medfört att utformning av spåren och innehållet, jämfört med ursprungsplaneringen från 2012, har omarbetats. Detta påverkar inte tidsplanen för ombyggnaden men har skapat utrymme för kommunen att se över områdets planering. Ambitionen är att utveckla området runt stationen, för att ytterligare stärka den gemensamma planeringen av ett nytt och modernt resecentrum i Halmstad. Samtidigt bidrar det till att Halmstad stärks som målpunkt och ger ett ökat resenärsunderlag för den kollektivtrafik som erbjuds till och från platsen.

I och med omtaget där bland annat nya passager över och under järnvägen planeras ges nya möjligheter att binda samman staden och utveckla stationsområdet till en plats som möter upp och annonserar staden bättre än vad det gör idag. En ny utvecklingsplan ska arbetas fram med ett större stadsbyggnadsfokus och samordnad med kommunens övriga projekt, utvecklingsplaner och mål.



## STRUKTURPLANENS SYFTE OCH MÅL

Strukturplanens syfte är att ta fram en målbild för området i form av ett samordnat utvecklingsförslag som all vidare planering i projektet kan förhålla sig till.

Strukturplanen ska ge förslag på markanvändning samt områdets strukturella sammanhang av gator, parkering, stråk, grönska, stadsrum och bebyggelse samt koppling till övriga delar av staden och kommande utvecklingsområde.

Strukturplanen ska även föreslå hur nya passager och plattformsförbindelserna kan placeras och utformas tillsammans ny stadsbebyggelse och ny resecentrumbyggnad.

## Övergripande målsättningar

- Skapa ett nytt resecentrum med ökad resekapacitet
- Stärka stationsområdet som målpunkt och öka attraktiviteten för hållbart resande genom smidiga övergångar mellan trafikslagen och en tydlig stadsmiljö med god orientering och hög trygghetsfaktor.
- Överbrygga järnvägen som barriär genom sammanlänkning och smidiga passager förbi järnvägen
- Integrera stationsområdet i staden och utveckla marken runt omkring med nya arbetsplatser, service, bostäder och mötesplatser
- Annonsera centrum och skapa en entré till staden genom en intressant stadsmiljö och spännande arkitektur.
- Skapa förutsättningar för en god hållbar stadsutveckling och klimatanpassning genom bland annat implementering av blå-gröngråa system.

## Sociala aspekter som utgångspunkt och ledord i arbetet

Områdets förutsättningar för en god social stadsmiljö tas till vara och nya strukturer skapas som stärker upplevelsen, delaktigheten och användningen av miljöerna. Sociala hållbarhetsfrågor ska genomsyra arbetet och hela tiden vägas in i planeringen och utformningen av den fysiska miljön.

### *Tillgänglighet*

Begreppet är brett och övergripande kan det handla om att lokalisera funktioner rätt, trafikera effektivt och på detaljnivå kan det handla om hur stationsmiljön utformas så att alla kan ta sig fram. Tillgänglighet för personer med funktionsvariation behöver särskilt beaktas och hur stationsområdet som helhet möter och kopplar till omgivande



*Visionsbild för centrum från "Framtidsbild 2030" (ÖP 2030), Sweco architects.*

miljö samt målpunkter är även viktiga för att inkludera och motverka segregation. Barriärer i form av fysiska hinder, avbrott i stadens struktur och otrygga platser är något som minskar tillgängligheten till områdets och stadens målpunkter.

### Orientering

Stationslägen utgör ofta en viktig nod och orienteringspunkt i staden. För resenären är rörelsemönstret viktigt och för att dessa ska bli så effektiva som möjligt behövs överblickbarhet, framkomlighet och enkelhet. Fokus ligger på stationsområdet, men även förståelsen för hur man tar sig vidare till olika målpunkter så som centrum är viktiga. Tydlig riktning, men även utformning och gestaltning av miljön ger indikation om "vilket håll" man ska gå.

### Mötesplatser

Stadens allmänna ytor/rum är viktiga element i staden då de ger möjlighet till möten och samtal. Rummens utformning styr vilken väg vi väljer att ta och var vi vistas. Upplevelsen av staden som tex. vacker/trevlig eller ful/tråkig påverkas i allra högsta grad av det offentliga rummet. Möten och kontakter (även de som inte är så nära) är viktiga för människors hälsa och känsla av delaktighet.

### Trygghet

Främsta orsak till otryggheten är dålig överblickbarhet och att det saknas andra människor som rör sig i området. Ju mer naturlig övervakning i form av människor runt omkring, överblickbarhet och upplevelse av att själv bli sedd ökar upplevelsen av trygghet och minskar risk för brott. För att motverka otrygghet är det viktigt att det finns alternativa vägar med god överblickbarhet och belysning.

### Funktionsblandning

Funktionsblandning, som oftast innebär en blandning av bostäder, arbetsplatser, handel och service, är en kvalitet som bör eftersträvas då det hjälper till att skapa en intressantare stadsmiljö och aktivare stadsliv. Ett område med funktionsblandad bebyggelse ger trygghet, då gatorna har folkliv en större del av dygnets timmar.

I ett stationsnära område bidrar en funktionsblandning till en effektivare användning av transportnoden samtidigt som kommersiell verksamhet får bättre förutsättningar i dess närhet (*Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*, Schylberg 2008, s.60). Detta bekräftar Bertolini & Spit (1998, refererad i Schylberg 2008) genom att betona att en hög grad av integration av olika typer av platser och funktioner är en framgångsfaktor vid planering av stationsnära områden.



Visionsbild för centrum från "Framtidsbild 2030" (ÖP 2030), Sweco architects.

## STATUS OCH TIDSPLAN

Strukturplanen är tänkt att utgöra ett underlag för framtida detaljplanläggning och investeringar i området. Strukturplanen fungerar som ett kommunalt styrdokument där planen ska tydliggöra kommunens mål och intentioner för området och underlätta dialogen och samordningen inom projektet.

Strukturplanen har remitterats internt inom projektets arbetsgrupp och referensgruppen som innehåller representanter från berörda avdelningar och förvaltningar inom kommunen. Berörda nämnder och utskott så som teknik- och fritids-, byggnads- och fastighetsnämnden har informerats om utvecklingsförslaget.

Myndigheter och aktörer så som Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och Länsstyrelsen kommer informeras och vid behov ges möjlighet att yttra sig. Strukturplanen kommer slutligen godkännas av kommunstyrelsen.

I och med ett godkännande av strukturplanen upphör tidigare planprogram från 2012 att gälla.

Strukturplanen beräknas kunna godkännas under hösten 2021. Ny planläggning för området kan därefter påbörjas och samplaneras med Trafikverkets järnvägsplan som är planerad att påbörjas under våren 2022.

## PLANDATA

### Läge och avgränsning

Området är beläget vid Halmstads central, 1 kilometer sydväst om Stora torg. Norra delen av området gränsar till det som idag anses vara stadskärnan. Planområdet omfattar cirka 15 hektar mark och sträcker sig geografiskt från Fredsgatan i norr till de gamla lokstallarna och Knäredsgatan i söder. Området avgränsas i öst av

Bolmensgatan och i väst av Stationsgatan där även delar av Järnvägsparken ingår i planområdet. Planområdet korsas i norra delen av Laholmsvägen som i nuläget är den centrala huvudleden genom staden i öst-västlig riktning. Avgränsningen är gjord utifrån det område som påverkas av Trafikverkets spårbyggnad. Spårbyggnaden kommer prövas i Trafikverkets järnvägsplan. Exakt hur avgränsningen för Trafikverkets järnvägsplan kommer se ut och vilka delar den kommer att omfatta är inte fastställt i dagsläget.

### Markägoförhållanden

Större delen av marken inom strukturplanens område ägs av kommunen. Övriga fastighetsägare är Trafikverket, Jernhusen fastigheter AB och Klöver (. Kommunen äger fastigheterna Jäntan 1, Halmstad 6:31, 6:1, 2:19, 2:16. Fastigheter som ägs av Trafikverket är Halmstad 2:1 och 2:2. Jernhusen äger fastigheterna Halmstad 2:29 och 2:34. Fastigheten Halmstad 2:28 ägs av Klöver. Inom Halmstad 2:16 ligger en gemensamhetsanläggning för parkering, GA:18.



*Bild 1: Karta över områdets markägoförhållanden. Halmstad kommun (lila). Övriga fastighetsägare är Trafikverket (blå), Jernhusens fastigheter AB (gul) och Klöver (grön).*





*Bild 2: Planområde.*

*1. Järnvägsparken, 2. Studentparken, 3. Befintlig station, 4. Regionbussterminal, 5. Central hållplats för stadsbuss, 6. Uppställningsbangård, 7. Lindallé, 8. Österskans*



## ARBETSPROCESS

Kommunens arbete med att ta fram denna strukturplan är ett av flera delprojekt och ett inledande moment i stadsbyggnadsprojektet ”Stationsstaden” som omfattar utvecklingen av resecentrum och stationsområdet i Halmstad. Ett projekt som kommer att sträcka sig över många år. Ett av syftena med strukturplanen är att i projektets inledning konkretisera en övergripande idé och vision som projektets framtida arbete kan förhålla sig till och utveckla. Efter färdigställandet av strukturplanen kommer detaljplanering att inledas etappvis i projektområdet och så småningom övergå i ett etappvis genomförande.

Arbetet med att ta fram strukturplanen har bedrivits av en förvaltningsöverskridande projektgrupp. Under arbetets gång har en workshop och en slutavstämning gjorts tillsammans med projektets arbetsgrupp och referensgrupp. Vid workshopen deltog även Kanozis arkitektkontor.

Utveckling av stationsområdet kräver samplanering med Trafikverket. För att säkerställa detta har en projektgrupp på tjänstepersonsnivå bildats med representanter från kommunen, Trafikverket, västkusttrafiken och Region Halland.

## Europas 2019

För att hämta in inspiration och nya idéer till utvecklingen av stationsområdet deltog kommunen under 2019/2020 i en internationell arkitekttävling, Europa. Tävligen resulterade i flera olika förslag och där ett av förslagen, framtagandet av Kanozi i Stockholm, utnämndes till vinnare av Europatävlingens jury.

Efter tävlingen inledde Samhällsbyggnadskontoret samarbete med det vinnande arkitektlaget, Kanozi, vars uppdrag under hösten 2020 och våren 2021 varit att tillsammans med kommunen ta fram underlag till strukturplanen samt fördjupade studier av vissa funktioner och fokusområden.



Bild 3: Diverse inkomna tävlingsbidrag från Europa 2019.

# ÖVERGRIPANDE DOKUMENT OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## ÖVERSIKTSPLAN 2030

Gällande översiktsplan Öp 2030, antogs av kommunfullmäktige den 17 juni 2014.

Ett tydligt utstakat mål i översiktsplanen är att Halmstad fram till år 2030 ska fortsätta utvecklas som ett regionalt centrum. Utvecklingen av resecentrum är ett led i detta och de förbättringar på sikt som detta ger i form av ökade transportmöjligheter med tåg och buss.

Potentialen i Halmstads resecentrum ska tas till vara. Utveckling av resecentrum är ett av kommunens viktigaste stadsbyggnadsprojekt och behöver kompletteras med nya gång- och cykelvägar, exploatering och utveckling av närområdet.

## Översiktsplan 2050

En revidering av gällande översiktsplan pågår, ÖP 2050. Enligt samrådsversionen, godkänd av kommunstyrelsen den 13 oktober 2020, utgår planeringen ifrån att Halmstads kommun ska ha beredskap för att år 2050 ha kapacitet för 150 000 invånare. I förslaget till ny översiktsplan föreslås att Halmstads resecentrum fortsättningsvis ska utvecklas för att vara en viktig nod för kollektivtrafiken med regionbuss, stadsbuss och tåg. Det attraktiva stationsnära läget tas tillvara för näringslivet varför kontor och service ska prioriteras.

## Centrumutvecklingsplanen

Parallellt med översiktsplanens revidering och framtagandet av strukturplanen pågår ett arbete med en ny fördjupad översiktsplan för centrum.

Centrumutvecklingsplanen bygger vidare på översiktplanen intentioner

genom att fastlå planeringsinriktningar och förslag för centrumets fysiska utveckling mot år 2050.

Samråd av centrumutvecklingsplanen är planerad till hösten 2021.

## PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET

Gällande handlingsprogram antaget 2012, sträcker sig till år 2030 och målbilden för Halmstads transportsystem är ett förtydligande av kommunens vision, värdegrund och de av kommunens övergripande mål som berör transportsystemet. Visionen utgår också ifrån kommunens ekohandlingsprogram och de nationella och regionala målen för miljö, folkhälsa och transporter. Kännetecknet för Halmstads kommun ska år 2030 vara ett transportsystem där rätt transportslag används till rätt resa.

Revidering av handlingsprogrammet pågår och enligt samrådsversionen, 2020-11-03, ska planeringen utgå ifrån att år 2050 ha kapacitet för 150 000 invånare vilket påverkar transportsystemet i hög grad. Ett förbättrat resecentrum, med ökad kapacitet och där stationsområdet stärks som målpunkt, är en viktig del i utvecklingen av Halmstads transportsystem. Plan för transportsystemet fastställer även att trafikslagen gång, cykel, kollektivtrafik och bil ska prioriteras i nämnd ordning

## KLIMATANPASSNINGSPLANEN

Kommunen arbetar i nuläget med att ta fram en Klimatanpassningsplan (beslut uppdrag: KS 2019-04-02). Arbetet med Klimatanpassningsplanen uppskattas vara färdigt senast våren 2022.

Klimatanpassning innebär att anpassa samhället och förbereda den befintliga och planerade bebyggelsen till nuvarande och framtida klimat.

I samrådsversionen, godkänd av kommunstyrelsen den 6 april 2021, förordas åtgärder som gynnar miljömässig och ekologisk hållbarhet.

Det kan innebära att man ska använda naturen för klimatanpassning och stärka ekosystemtjänster som dämpar klimatförändringarna. Där det är möjligt väljs blå-gröna (i detta dokument benämnt BGG blågröngrå system) lösningar som ger mervärden för biologisk mångfald, rekreation och upplevelsevärden.

Klimatanpassningsåtgärder ska få ta plats i samhället och integreras i parker och allmänna platser genom långsiktig planering i nya och befintliga områden. Andra exempel på åtgärder som förordas i Klimatanpassningsplanen är att utveckla naturinslag i staden och grönska längs vägarna för att användas som värmedämpare vid värmeböljor.

## PLANPROGRAM RESECENTRUM

Inför omvandlingen av resecentrum togs ett planprogram fram under 2012 som redovisar utgångspunkter och mål för området. Målet är att få till ett resecentrum i Halmstad som utgör en effektiv bytespunkt för allt resande med tåg-, buss-, gång-, cykel- och biltrafik. Det är viktigt att planeringen av Halmstads resecentrum genomsyras av ett resenärsperspektiv och att trygghets- och tillgänglighetsaspekter får hög prioritet. Resecentrum ska också bidra till att öka attraktionskraften för Halmstad, såväl stad som kommun. Målet är också att möjliggöra en etappvis utbyggnad av hela Halmstads resecentrum, med broar, bangårdsombyggnad, eventuell tunnel, parkeringshus, busshållplatser och resecentrumbyggnad.

## GÄLLANDE DETALJPLANER

Inom området gäller flera detaljplaner, ingen av dem har någon genomförandetid kvar. För stora delar av området gäller planer som är mer än 40 år gamla. Stor del av området är planlagt för trafik- och

järnvägsändamål.

Den senaste framtagna detaljplanen i planområdet är detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. Resecentrum, laga kraft under 2014. I denna ingår nuvarande gångbro över spåren samt gång- och cykelbro över Laholmsvägen. Utöver dessa möjliggjorde man även uppförande av en mindre resecentrum-byggnad i tre våningar i anslutning till perrongerna. Vid Fredsgatan (kv. Jäntan), väster om järnvägen är marken planlagd för bensinstationsändamål. Östra sidan (kv. Krabban) är planlagd för handel- och bostadsändamål. Ytan mellan Bolmensgatan och järnvägen samt järnvägsparken är planlagda som park.

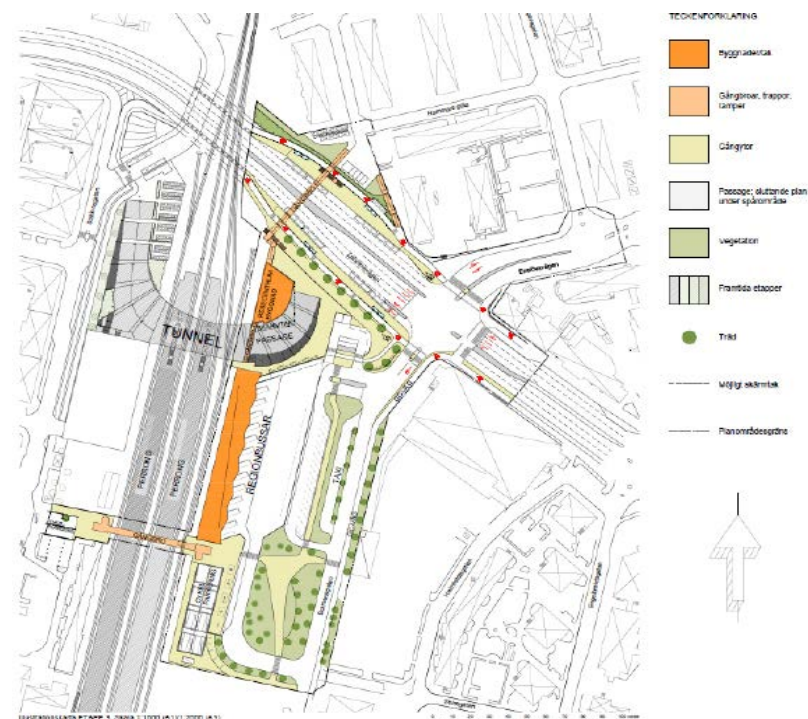


Bild 4: Illustrationskarta för detaljplan för del av Halmstad 2:16 m.fl. Resecentrum, laga kraft under 2014



# PLANER OCH PÅGÅENDE PLANERING

(se bild 5 och 6 på sida 14)

## 1. Södra infarten

För att avlasta de centrala delarna av staden från genomfartstrafik, och särskilt tung trafik, byggs en ny infart till Halmstad. Den så kallade Södra infarten kommer att utgöra en viktig koppling till resecentrum söderifrån, för biltrafik. Projektet Södra infarten har delats in i två etapper. Etapp 1 sträcker sig från Villmanstrand och E6 fram till Vilhelmsfält. Etapp 1 har genomförts och stod klar våren 2021. Etapp 2 innefattar bro över järnvägen och koppling till Larsfrid och hamnområdet. I skrivande stund pågår planläggning av etapp 2.

## 2. Förbindelser över Nissan

Det finns ambitioner om att bygga nya förbindelser över Nissan, söder om Slottsbron. Dessa studeras inom ramen för fördjupad översiktsplan centrum. Tre broar föreslås. Den längst i söder ska vara en bilväg och koppla mot Stålverksgatan i öst och en ny gata på Söder i väst. Denna bro är viktig för att avlasta Slottsbron och för att möjliggöra utveckling av Tullkammarkajen. Den binder ihop stadens huvudvägnät på ett sätt som möjliggör omfördelning och omvandling i andra delar av vägnätet. De två broar som föreslås norr om denna, en i höjd med Jungmansgatan och en i höjd med Bredgatan, ska vara till för gång- och cykeltrafik. Dessa är viktiga för att bygga ut gång- och cykelvägnätet i takt med att stadens södra delar omvandlas. Dessa broar samplaneras med passager förbi järnvägen, för att skapa sammanhängande stråk.

## 3. Brostråket och Österskans

Brostråket är ett äldre stråk som i kommande centrumutvecklingsplan

får ett nytt läge längs Fredsgatan och blir det viktigaste stråket för att koppla stadskärnan mot det nya resecentrum och den framväxande stationsstaden. Fredsgatan kantas av butiker vilket gör den till en aktiv stadsgata samtidigt som den är en viktig port in till stadskärnan österifrån med ett ganska högt flöde av fotgängare och cykeltrafik. Efter den korsar Stationsgatan fortsätter den vidare ner mot Nissan där teatern, Picassoparken och Österskans ligger, som tidigare var den centrala bytespunkten för stadsbusstrafiken. Här planeras nu för en stadsomvandling med nya publika ytor, stråk och byggnader i form av ett större hotell med bland annat saluhall och restaurang i hotellets bottenvåningen. Intentionen är att skapa en tydligare port in till staden och en samlad mötesplats med kulturen i fokus.

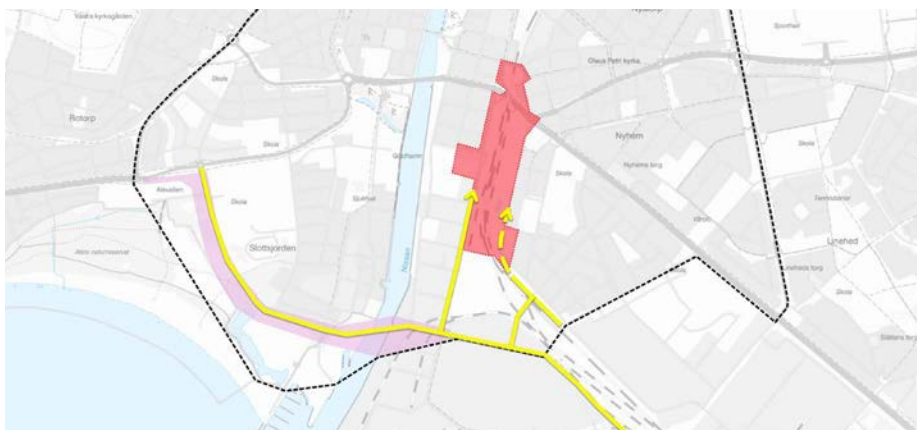
## 4. Tullkammarkajen och kulturstråket vid Nissan

Kulturstråket vid Nissan är ett grönt stråk längs Nissans östra strandkant med särskild fokus på rekreativa och kulturella upplevelser. Kulturstråket framförallt de södra delarna hänger starkt ihop med utvecklingen av Tullkammarkajen och de gång- och cykelförbindelser som planeras över Nissan. Omvandlingsområdet för Tullkammarkajen ligger i anslutning till strukturplanens område i sydväst. Här planeras en blandad bebyggelse, främst bostäder. De två gång- och cykelbroar ska ansluta till stråk igenom Tullkammarkajen och till Stationsstadens framtida kopplingar över/under järnvägen. För att skapa bra stråk är det viktigt att dessa projekt samordnas. Placering av mötesplatser bör även ses som en helhet som kopplar till stråken. Områdena bör med fördel arbeta för att samnyttja olika funktioner så som parkering för att utnyttja marken på ett så effektivt sätt som möjligt. Placering av bebyggelse och bullerdämpande åtgärder kan inverka på Tullkammarkajens utveckling och Stationsstaden bör sträva efter att bidra till sänkta bullernivåer i Tullkammarkajen.

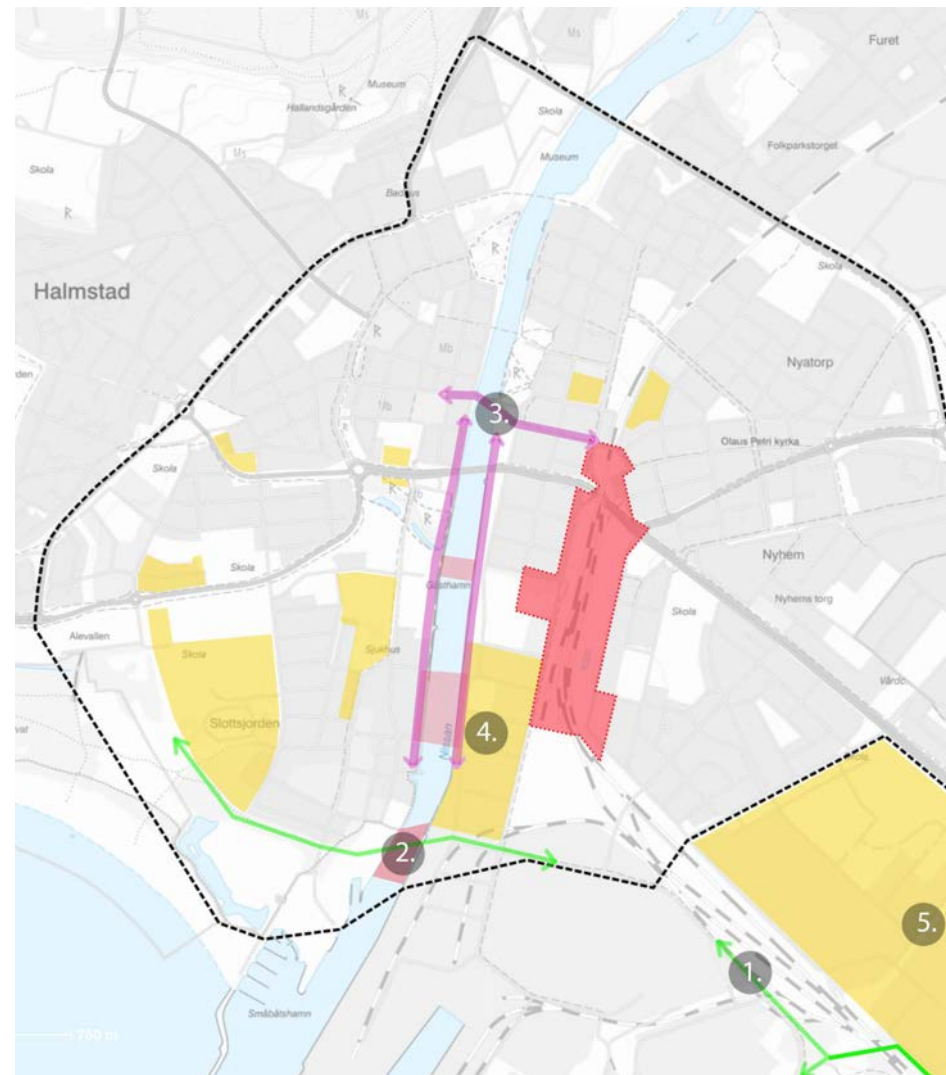
## 5. Östra Halmstad (Högskolan, Lars Frid och Villhelmsfält)

Det pågår två större projekt i de östra delarna av Halmstad. Detaljplan för utökning av högskoleområdet samt studentbostäder pågår. För de befintliga verksamhetsområdena Lars Frid och Villhelmsfält tar kommunen just nu fram en fördjupad översiktsplan. Visionen är att på sikt omvandla området från verksamheter till blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, offentliga miljöer mer mera.

Området vid Högskolan är idag en viktig målpunkt i östra delarna av staden, vilken kommer stärkas ytterligare när ytterligare studentbostäder kommer tillåtas. På sikt kommer kopplingarna till och genom Stationsstaden stärkas ytterligare då verksamhetsområdena Lars Frid och Villhelmsfält planeras omvandlas från verksamheter till blandad bebyggelse med bostäder, verksamheter, service, offentliga miljöer mer mera.



*Bild 5: Vägreservat (lila markering) för ny gata på söder, bilbro över Nissan med anslutning till södra infarten. Området för stationstaden markerad i rött.*



*Bild 6: Planerade och föreslagna utvecklingsområden (gul markering) i anslutning till stationstaden (röd markering) tillsammans med möjliga områden (rosa markering) för nya förbindelser över Nissan. Planområde för centrumutvecklingsplan (svart streckad linje)*

## HALMSTAD RESECENTRUM OCH OMBYGGNADEN AV HALMSTADS PERSONBANGÅRD

Halmstads resecentrum byggs ut i etapper varav de två första etapperna redan är utbyggda.

Etapp 1 färdigställdes 2012 och omfattar regionbussterminalen samt en gångbro över järnvägen.

Etapp 2 av resecentrum stod klar 2017 och innebar att nya stationsnära hållplatser för stadsbuss utmed Laholmsvägen byggdes med tillhörande gång- och cykelbro över Laholmsvägen.

I nationell infrastrukturplan 2018 – 2029 fanns åtgärden Halmstad Rese-centrum etapp 3, benämnt som personbangården i Halmstad, med som ett namngivet objekt. Dessa åtgärder samfinansieras av Trafikverket, Region Halland och kommunen men Trafikverket ansvarar för planering och genomförande.

Syftet med objektet är att ge personbangården ökad kapacitet men också att bidra till ökad trafiksäkerhet i och förbi Halmstad.

Objektet som återfinns i nationell plan innebär att plattformarna ska breddas, det ska byggas en passage under spåren med perronganslutningar, som ersättning till befintlig passage i plan. Detta för att skapa säkrare gångvägar till plattformarna. Dessutom har kommunen, enligt avsiktsförklaring från 2017, åtagit sig att bygga en ny resecentrumbyggnad i norra änden av stationen. Planeringen som detta objekt i Nationell infrastrukturplan bygger på är spårskisser framtagna år 2012.

Förutsättningar och behoven som sätter ramarna för projektet har på senare år förändrats, då utvecklingen gått snabbare än vad som förutspåddes 2012. Bland annat finns en önskan från Region Halland om att köra tätare turer på Öresundstågen och att införa ytterligare ett tågssystem på Markkrydsbanan.

Kapacitet och tekniska krav på spåranläggningen har ökat vilket medfört att utformning av spåren och innehållet i etapp 3 haft behov att omarbetas.

I maj 2018 startades en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) med syftet att skapa en framtidssäkrad järnvägsanläggning till/från och förbi Halmstad. Inom ramen för denna ÅVS genomförde Trafikverket ett omfattande arbete med att ta fram nya spårskisser för Halmstad central.

Ombyggnaden av spåren och förutsättningarna för det utreds och kommer att fastställs i en järnvägsplan som Trafikverket tar fram. Arbetet med att ta fram järnvägsplan kommer att löpa parallellt med kommunens arbete med att ta fram detaljplan.

## RIKSINTRESSE

Befintliga stationsbyggnaden samt ytan framför och parken ingår i riksintresse för kulturmiljövård, objekt Halmstad nr.35. Objektet berör till stor del stadens ursprungliga stadskärna, men sträcker sig även in i strukturplanens område. Intresset pekar ut Östra Förstaden med rutnätsplan från 1884, storstadsmässig stenhusbebyggelse, järnvägsstation och framförliggande park. I dess närhet är residensstadens karaktärsbyggnader samt kajer och hamnanläggningar i stadens centrala parti viktiga.

Området ligger inom påverkansområde civil flygplats och väderradar. Byggnader eller anläggningar högre än 45m ska särskilt remitteras till Försvarsmakten.

Järnvägen är av riksintresse. Västkustbanan är av internationell betydelse och banan ingår även i det strategiska godsnätet för sträckan Fur-et-Halmstad (Markarydsbanan).



## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTVECKLINGSBEHOV BEBYGGELSE OCH MARKANVÄNDNING

Stationsområdet är idag starkt präglad av järnvägen och av omgivande gator och vägar. Området har låg exploatering där en stor del av området består av körytor, parkeringsplatser, cykelparkeringar och oetablerad mark kopplad järnvägen.

De byggnader som ligger inom planområdet har alla nån form av järnvägsanknytning. Väster om spåren i höjd med Bredgatan ligger det befintliga stationshuset med tillhörande annexbyggnader. Stationen innehåller idag biljettfunktion, restaurang, pressbyrå och på ovanvåningen kontor. Mellan stationen och annexet nås perrongerna via en bomstyrd gångpassage. Ytan framför den befintliga stationshuset fungerar idag som entréplats, parkering och avsläppningszon för taxibilar och resenärer. Här finns även en gångbro försedd med hiss som förbinder befintlig station med regionbussterminalen på andra sidan spåret.

I östra delen av området längs med Bolmensgatan finns två verksamhetsbyggnader varpå den ena längst i söder är ett gammalt lokstall som idag används för verksamheter.

Inom området finns en hel del gröna inslag såsom delar av Järnvägsparken, Studentparken vid Bolmensgatan samt gamla lindallén längs med Stationsgatan.

### Omgivning

Väster om planområdet ligger Östra förstaden, resten av Järnvägsparken och Tullkammarkajen, ett utpekat utvecklingsområde som idag består utglesade hamn- och verksamhetsbyggnader. Söder om planområdet ligger SJ gamla lokstallar som numera är omvandlade till kontor och verksamheter. Mot Laholmsvägen i norr ligger kvarteret Kilot som består av ett nyligen uppfört hotell i 15 våningar samt ett



*Bild 7: Befintlig station vid Stationsgatan.*



*Bild 8: Järnvägs korsningen vid Fredsgatan*



bostadshuskvarter med byggnader i mellan 5 och 7 våningar. Mellan hotellet ligger Anna Lindhs plats som är en nyanlagd torgyta bestående av gångfartsgata och en publik plats intill hotellet. Ännu längre österut ligger Sturegymnasiet och Engelbrektsplan som är en relativt nybyggd aktivitetspark.

Bebyggelsen runt Fredsgatan består av blandad stadsbebyggelse där strukturen på den västra sidan har en tydlig rutnätsstruktur och den östra sidan en mer uppbruten varierad bebyggelsestruktur. Här finns lamellhusområde, punkthus uppblandat med äldre industribyggnader och hyreshus från tidigt 1900-tal och framåt. I anslutning till gatan i norr ligger före detta Filadelfiakyrkan med sitt välvda tak samt ett gammalt lågt bostadshus i tegel. Fredsgatan är en viktig port in till stadskärnan österifrån med ett ganska högt flöde av fotgängare och cykeltrafik.

## KULTURMILJÖ

I kulturmiljöprogrammet för Halmstad stad räknas planområdet in i de sydöstra delarna av stadsdelområdet för Östra förstaden – Gamletull. Enligt kulturmiljöprogrammet växte detta området fram under 1800-talets andra hälft med stark prägel av järnvägens tillkomst och hamnverksamheten kring Tullkammarkajen. Järnvägens tillkomst och framfarten av industrialismen kring denna period la också grunden för utvecklingen av östra förstaden som är ett starkt kulturhistoriskt uttryck från denna tid med tidstypisk rutnätsplan från 1880-talet i botten.

Stationshuset är B-klassad och av symboliskt värde för Halmstads historia, både samhällsmässigt och arkitektoniskt.

Utmed Stationsgatan och Fredsgatan finns flera B- och C-klassade byggnader. Utmed Bolmensgatan är stationsbyggnaden för Bolmensbanan B-klassad och verkstadsbyggnaden med bevarat lokstall i områdets sydöstra del är även den B-klassad.



*Bild 9: B och C-klassade byggnader inom stadsdelområdet för Östra förstaden-Gamletull. Illustration: Kanozi arkitekter*

Sammanfattning av beaktningsvärda kulturvärden inom stadsdelområdet för Östra förstaden – Gamletull, enligt Halmstads kulturmiljöprogram:

- Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsens individuella karaktär, volym, detaljer och material.
- Den lummiga järnvägsparken med gångar och karaktärsträd.
- Allé längs Bredgatan med siktlinje mellan stationen och Nissan.
- Allén längs Stationsgatan.
- Kajskjulet och portalkranen intill Tullkammarkajen.
- Äldre bebyggelse och miljöer på innergårdarna.
- Stadsplanens rutnätsmönster.
- Trädkantade gator.

## MÖTESPLATSER OCH DET OFFENTLIGA RUMMET

Förutom området runt den befintliga stationen är mötesplatser i området få och osammanhängande. Även om området omges av stadsbebyggelse saknas en tydlig stadskänsla i området vilket gör orienteringen och framförallt vägen till stadskärnan svår att utläsa.

Det finns även brister i områdets trygghet. Studentparken, Järnvägsparken, regionbussterminalen, området kring stationsbyggnaden, inne i stationsbyggnaden och viadukten vid Laholmsvägen är områden som pekats ut som otrygga i tidigare arbete.

Saker som bidrar till otrygghet i det offentliga rummet kan vara att det är svårt att överblicka området och att det är för lite folk i rörelse; för få ögon på platsen. Detta gäller framförallt kvällstid, vilket sannolikt hänger ihop med de stora trafikytorna och outvecklad mark i området. Få målpunkter i området ger heller ingen anledning att röra sig och vistas i området om man inte är på resande fot. Få passager förbi järnvägen skapar inget naturligt flöde av människor i område vilket är grundläggande för att det offentliga rummet ska aktiveras och att möten mellan människor ska uppstå.

Oetablerade markytor längs med spåren skapar utvecklingsmöjligheter och goda förutsättningar att komplettera och bygga vidare på den omgivande kvartersstrukturen och stärka det offentliga rummet.

## GRÖNSTRUKTUR

Järnvägsparken är en central park belägen mellan Strandgatan och Stationsgatan. Parken anlades redan under 1800-talet och har ett utpekat kulturhistoriskt värde. Den del av parken som ingår i planområdet för strukturplan består idag av cykelparkering med omgivande gräsytor och trädplantering. Marken är idag planlagd som park men har tidigare varit bebyggd. Av äldre kartbilder att döma revs byggnaden under slutet av



*Bild 10: Scematisk bild över den befintliga grönstrukturen. Illustration: Kanozi arkitekter*

1960 talet eller början av 1970-talet. Platsen är utpekad i styrdokumentet för Tullkammarkajen som lämplig att bebygga.

Studentparken är en bortglömd grönyta inklämd mellan Bolmensgatan och järnvägsspåren. Parken är bullerutsatt och har idag få rekreativa och sociala värden. Parken innehåller även ytor för dagvatten. Då det finns brist på större sammanhängande grönytor i de östra delarna av Halmstad är parken viktig. Parken har ett högt värde som länk mellan olika gröna stråk och grönytor i staden.

I ”Grönplan för park och grönområden” (framtagen 2016) har grönyornas

rekreationsvärde klassats i en skala mellan A till C, där klass A innebär högsta värde. Klassificeringen används för att beskriva parkens sociala värden. Järnvägsparken har klassning B och Studentparken klassning C. Den dubbelsidiga allén längs Stationsgatan sträcker sig från järnvägsstationen ner till Sibiriegatan i hamnområdet. Lindallén är biotopskyddad och har även ett utpekat kulturhistoriskt värde. Inom resecentrums redan byggda delar finns även planteringsytor längs Laholmsvägen och i anslutning till regionbussterminalen samt trädplantering längs Bolmensgatan.

Enligt kommunens grönplan från 2016 ska krav ställas på kompensationsåtgärder vid genomförandet, om tillkommande bebyggelse eller utveckling av infrastrukturen kan medföra ingrepp på grönstrukturen som innebär stor påverkan eller påtaglig skada.

## GATOR OCH TRAFIK

### Gång

Platsens centrala läge nära stadskärnan och många målpunkter skapar goda förutsättningar för att ta sig till och från området till fots. Området är väl försörjt med gångbanor och alla gator i området är försedda med trottoarer. Inom och förbi området är det dock svårare att förflytta sig, med både järnvägen och Laholmsvägen som de två starkaste barriärerna i området. Orienterbarheten är också bristfällig, både för gångresor mellan resecentrum och stadskärnan samt för byten mellan trafikslag, inom resecentrum.

### Cykeltrafik

Även för cyklister är järnvägen och Nissan starka barriärer med stor

påverkan på området som i princip förhindrar några längre tvärgående kopplingar genom området.

Vid resecentrum sammanstrålar flera av stadens supercykelstråk. Här passerar också två turistcykelleder. Kattegattleden som är nationell turistcykelled och Laxaleden som är en lokal turistcykelled. I området planeras det också för den så kallade Hylteleden som är en regional turistcykelled. Via Stationsgatan söderut nås även färjeläget i hamnen, där det är möjligt att ta färjan till cykeldestinationen Grenå, Danmark.

## Busstrafik

Vid Laholmsvägen ligger det centrala hållplatsläget för stadsbussarna i Halmstad med hållplatser på vardera sida om vägen som binds samman av en gång- och cykelbro. Gångbron är utrustad med hiss och är en viktig länk till regionbussterminalen från norr över Laholmsvägen.

Regionbussarna kör in och ut mot Laholmsvägen via Bolmensgatan med infart i norr och utfart söderut i höjd med Sturegatan. Körytorerna i regionbussterminalen används också av tågens ersättningsbussar som har hållplatsläge strax efter terminalen. Terminalen förbinds med befintlig stationsbyggnad via en hissförsedd gångbro över spåret.

Öster om regionbussterminalen finns yta för allmän parkering samt yta avsatt som framtida avlämningszon och taxizon. För att förhindra spring mellan ytorna och dämpa buller från bussterminalen finns en glasförsedd skärm uppförd längs med terminalens norra och östra sida.

Regionen har flaggat för att kapaciteten i regionbussterminalen kan behöva utökas. Något direkt ytbehov har inte tydliggjorts men kapacitetsbehovet handlar i första hand om uppställningsplatser för kortare stopp. Enligt Hallandstrafiken bör det även finnas utrymme för privata intresser inriktade på nationell och interregional busstrafik.



## Biltrafik

Det vägnät som finns inom området idag domineras starkt av Laholmsvägen som är den centrala huvudleden genom Halmstad, med överlägset störst trafikmängd. Även Gamletullsgatan-Stationsgatan och Enslövsvägen är länkar av stor betydelse för vägnätet, med relativt höga trafikmängder. Laholmsvägen och Stationsgatan är primära uttryckningsvägar för räddningstjänsten. Detta behöver beaktas vid områdets planering fram tills dess att södra infarten är på plats som ger andra möjligheter.

Enligt planen för transportsystemet är vägnätet kring Stationsstaden tänkt att förändras och vissa gaturum ändra karaktär. Planen är att biltrafiken ska dämpas, både i mängd och hastighet för att skapa större utrymme för mer yteffektiva transportmedel så som gång, cykel och buss. Detta gäller bland annat Laholmsvägen som är det centrala huvudstråket för busstrafik i Halmstad.

### Laholmsvägen

Laholmsvägen utgör idag en barriär med ett högt trafikflöde och komplex trafiksituation med både stadsbussar som stannar och regionbussar som ska in och ut till regionbussterminalen vid Bolmensgatan.

### Stationsgatan

Stationsgatan är en bred gata som bör göras mer stadsmässig. Möjligheterna för gående och cyklister att korsa gatan behöver säkerställas, samtidigt som räddningstjänsten även i fortsättningen måste kunna ta sig fram. I Stationsgatans norra ände, där den passerar över Laholmsvägen, behöver det göras enklare och trevligare för gående att ta sig mot stadskärnan. Österskans via Österbro, är en naturlig entré till stadskärnan och ett attraktivt gångstråk bör skapas mellan resecentrum och Fredsgatan, vidare mot Österskans

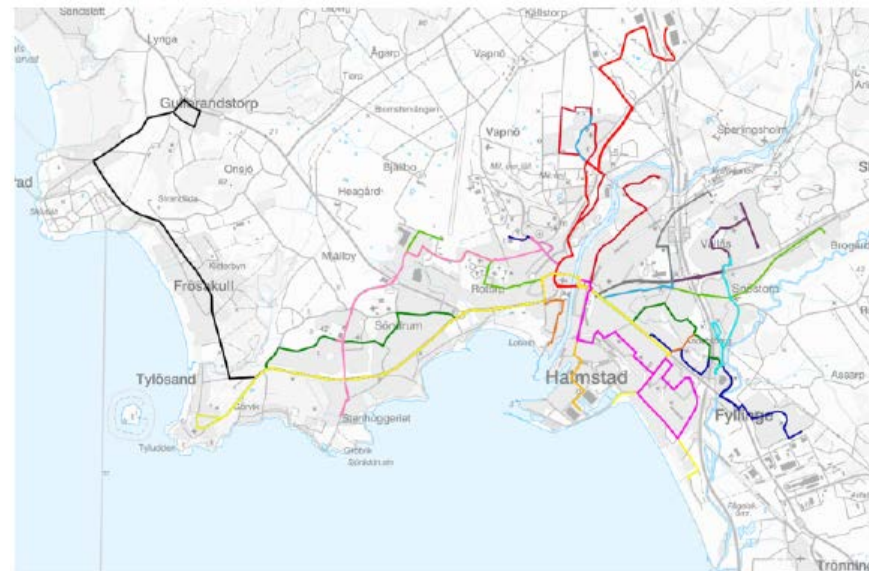


Bild 11: Nuvarande linjenät för stadsbussarna i Halmstad. Dagens linjenät kan förändras över tid, men troligen kommer det till stora delar att kvarstå.

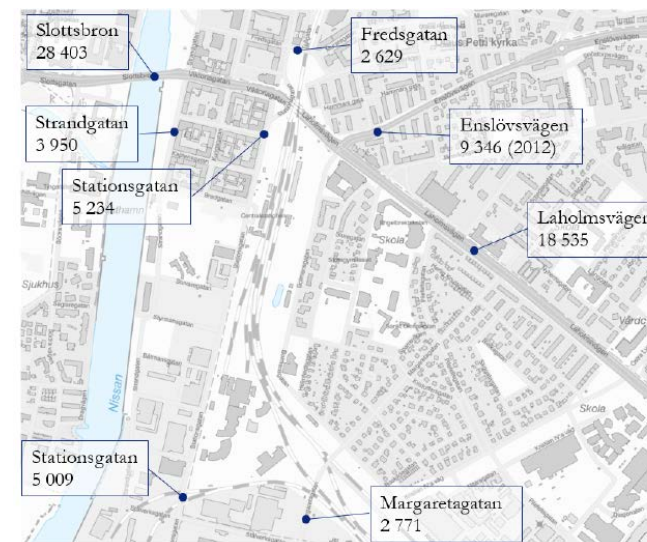
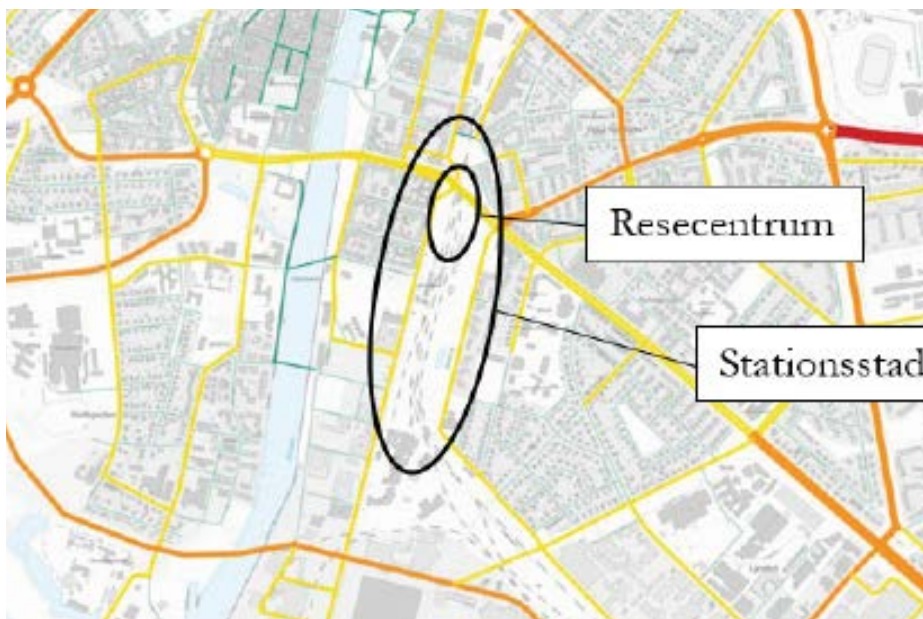


Bild 12: Trafikmätningar genomförda i anslutning till området. Värdena avser antal fordon per vardagsdygn och är uppmätta 2018, om inget annat anges.



### *Fredsgatan*

Fredsgatan korsar järnvägen i planområdets norra del. Plankorsningen styrs med bommar vilket inte är optimalt trafiksäkerhetsmässigt och påverkar även gatans framkomlighet. Korsningspunkten planeras därför stängas av för biltrafik och ersättas med en gång och cykelpassage i form av en tunnel.



*Bild 13: Målbilden för vägnätet i centrala Halmstad enligt plan för transportsystemet. Ju rödare färg, desto större fokus på biltrafikens framkomlighet. Vägar som är gula eller gröna lämnar mer utrymme för andra trafikslag. En mörkgrön länk är endast avsedd för gående och cyklister.*

### *Bolmensgatan*

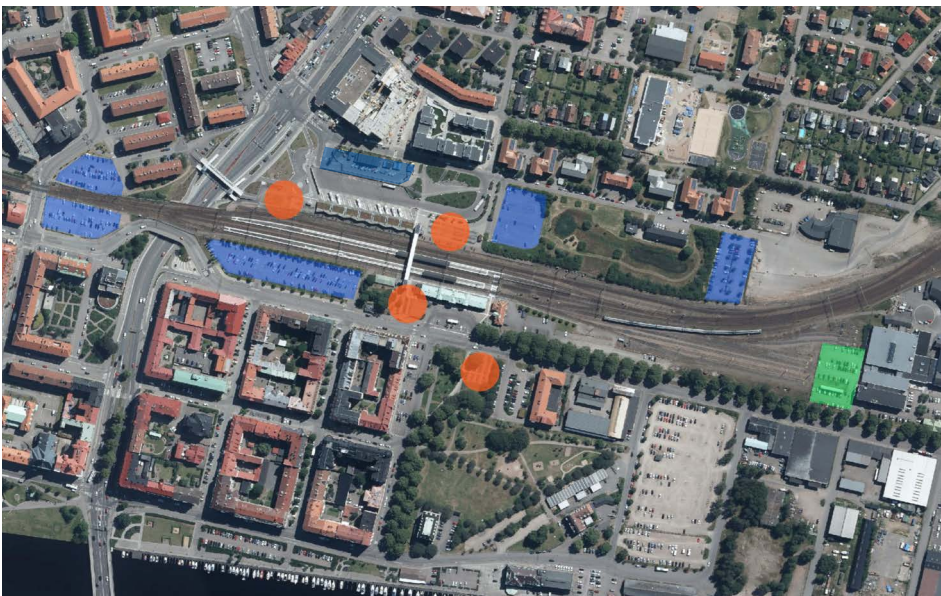
Bolmensgatan är idag en återvändsgata som ansluter till Laholmsvägen i korsningen Laholmsvägen/Enslövsvägen. Korsningen är en viktig punkt för busstrafiken samtidigt som det är korsning med hög belastning.

## Parkering

Det finns två stycken cykelparkeringar på vardera sida om järnvägen i anslutning till stationsområdet (drygt 1000st). Få av cykelparkeringarna har tak och enligt teknik- och fastighetsförvaltningen, kommer fler cykelparkeringsplatser behövas för att täcka framtida behov i området.

I och med genomförandet av etapp 1 och 2 av resecentrum har det tillkommit två stycken cykelparkeringar öster om järnvägen, men behovet av fler cykelparkeringar kvarstår.

Inom området finns 5 allmänna parkeringsplatser och 1 privat parkering. I norr på vardera sidan av spårområdet finns 2 stycken grusparkeringar (155st). Strax västerlängs med järnvägen i höjd med regionbussterminalen ligger en parkeringsplats (200st) som har en mindre elbil- och elcykelpool. Norr och söder om Studentparken ligger 2 parkeringsplatser (150st). Dessa parkeringar är också de minst belagda parkeringsplatserna inom planområdet. I anslutning till regionbussterminalen finns även en parkeringsyta som enligt tidigare planering av resecentrum är avsedd som parkering, taxi- och avlämningszon till resecentrum.



*Bild 14: Nuvarande parkeringssituation inom området. Allmän bilparkering (blått), privat bilparkering (grönt) samt cykelparkering (orange).*

## SPÅRTRAFIK

Halmstad C utgör en viktig knutpunkt för järnvägstrafiken längs med västkustbanan med godstransporter, persontågstrafik samt en stor andel ankommande och vändande tåg både från Göteborg och Öresundsregionen.

En ombyggnad av spåren är planerad sedan länge för att öka kapaciteten och tillgängligheten till perrongerna. Perrongerna ska förlängas och breddas och vid det östra ytterspåret kompletteras med ytterligare en perrong i direkt anslutning till regionbussterminalen. Befintlig bom-

styrd perronganslutning ska ersättas med två nya planskilda passager till perrongerna. En bro i anslutning till stadsbusstrafiken för effektiva byten mellan tåg och buss samt en tunnelförbindelse mer i mitten av perrongerna.

Söder om befintlig station ligger ett större område för uppställningsspår. Uppställningsspåren planeras att flyttas då kapaciteten på sikt inte kommer att vara tillräcklig för täcka upp framtida behov. Förslag på ny lokalisering är bangården i sydöst, cirka 500 meter från planområdet.

Förutsättningarna för hur området kan utvecklas styrs starkt av bullerpåverkan och riskbilden från järnvägen där bland annat transporter med farligt gods förekommer frekvent.

För att ta höjd för eventuella störningar i området har en övergripande risk samt bulleranalys gjorts för att kunna belysa vilka risker/störningar som kan innebära inskränkningar i ny markanvändning samt vilka åtgärder som är möjliga att vidta för att möjliggöra en utveckling av området. Resultatet redovisas under rubriken hälsa och säkerhet på sidan 57.





# UTVECKLINGSFÖRSLAG

## ÖVERGRIPANDE STRUKTUR, BEBYGGELSE OCH MARKANVÄNDNING

Utvecklingsförslaget innebär en förtätning av områdets kvartersstruktur med ny stadsbebyggelse och nya gång- och cykelförbindelser i området över och under järnvägen.

Nya förbindelser möjliggör, genom länkar till befintliga stråk och planerade förbindelser över Nissan, nya rörelseflöden genom området som skapar en sammanlänkning mellan Halmstads befintliga stadsdelar och planerade utvecklingsområden. Studentparken blir en viktig del i det grönstråk som skapas och som förbinder området öster om järnvägen med Järnvägsparken och framtida Tullkammarkajen och vidare mot centrum.

Genom en förlängning av Bolmensgatan ner till Knäredsgatan länkas resecentrums östra sida samman med södra infarten. Med ett sammanlänkat gatunät och nya förbindelser och perronganslutningar ökar kapaciteten och tillgängligheten till resecentrum där perrongerna kan nås från flera olika håll i staden.

Oetablerad mark längs med spåren används för att skapa nya stadsrum som bygger vidare på den befintliga kvartersstrukturen med sammanhängande gator, stråk, nya mötesplatser och där det är möjligt, ny bebyggelse i form av kontor, service och bostäder.

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

I norra delarna av området där det också är svårare att hålla avstånd från järnvägen prioriteras kontor och service. I södra delarna föreslås



*Bild 15: Situationsplan. För skalenlig situationsplan se bilaga 1: Situationsplan stationsstaden.*

## Övergripande markanvändning

Kontor och service (blå)

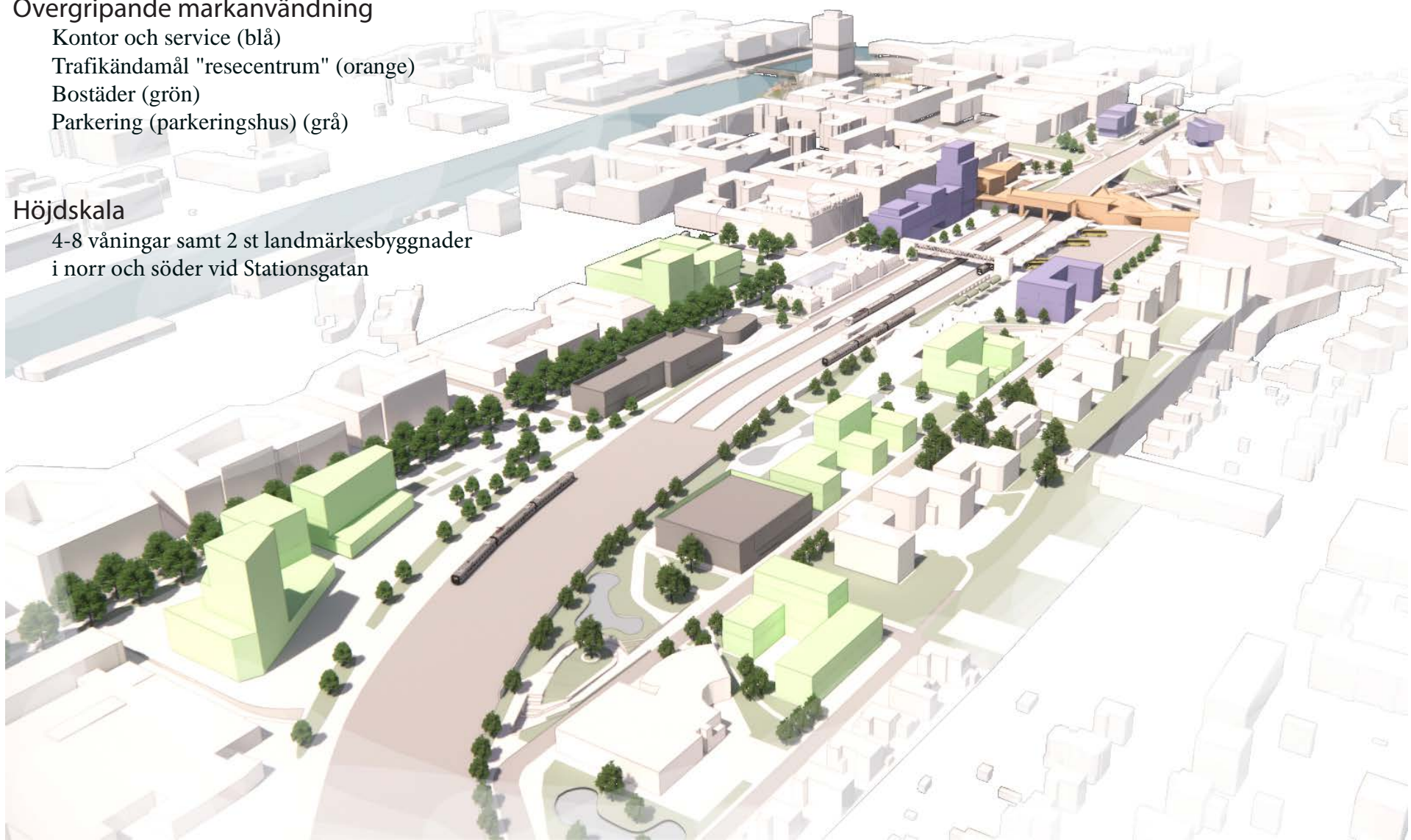
Trafikändamål "resecentrum" (orange)

Bostäder (grön)

Parkering (parkeringshus) (grå)

## Höjdskala

4-8 våningar samt 2 st landmärkesbyggnader  
i norr och söder vid Stationsgatan



*Bild 16: Volymstudie med övergripande markanvändning med hänsyn till riskbild och buller från järnvägen. En varierad bebyggelse med blandade användningar eftersträvas. Byggnader för kontor och bostäder kompletteras i utvalda lägen med verksamheter och service i bottenvåningarna. Omfattningen av kontor kan utökas beroende på framtida behov och efterfrågan.*



i huvudsak bostäder. En viktig förutsättning för att bebyggelse inom stationsområdet ska vara möjligt är att risk- och bullerreducerande åtgärder kan anordnas längs med spåren.

Totalt sett möjliggör utvecklingsförslaget en bruttoarea på 65 000 kvm ytor (BTA, bruttoarea) för ny stadsbebyggelse i form av kontor, service, bostäder och en ny resecentrumbyggnad. 35 till 55 % av denna ytan planeras att användas för kontor beroende på hur efterfrågan kommer att se ut. Beräknat antal bostäder i området är mellan 250 och 450 bo-

städer beroende på hur området bebyggs och hur lägenhetsfördelningarna kommer att se ut i området.

Den nya bebyggelse ska bidra till ett mer definierat och aktivt område och tillsammans med planerade passager och det offentliga rummet stärka kopplingar och överbygga järnvägen som barriär.

Den plats där Halmstads framtida resecentrumbyggnad planeras har ett strategiskt läge i staden. Här korsar järnvägen Laholmsvägen som också är det centrala kollektivtrafikstråket genom staden. Platsen är synlig



*Bild 17: Visionbild och illustration av en möjlig utformning av en ny resecentrumbyggnad sedd från korsningen Laholmsvägen/Enslövsvägen*



från många håll med flera korsande vägar och stråk vilket ger platsen goda förutsättningar både som både resenod/bytespunkt och som mötesplats. *Se sida 40 för delområde 2, resecentrum norra.*

Den nya resecentrumbyggnaden ska ge platsen en identitet och genom en välgjord och spännande arkitektur forma ett nytt landmärke i staden. Byggnaden blir en entré till staden från öst via Laholmsvägen och Enslösvägen och för de resande som ankommer med tåg eller buss, byggnaden kommer att vara det första de resande möts av när de stiger av bussen eller tåget. Service, såväl kommersiell som offentlig, lokaliseras i och i direkt anslutning till resecentrum vilket stärker byggnadens betydelse som målpunkt och mötesplats.

I området föreslås två högre landmärkesbyggnader, båda placerade längs med Stationsgatan. Den första placeras i anslutning till resecentrumbyggnaden i norr. Byggnaden samspelar med hotellet i kvarteret kilot på andra sidan spåret och markera läget för resecentrum på håll. Byggnaden ger samtidigt en tydlig riktning mot stadskärnan. Den andra högre byggnaden placeras strategiskt i södra delen av området precis norr om de gamla lokstallarna. Byggnaden hamnar precis i fonden av järnvägskurvan vilket gör den väl synlig från perrongerna vid resecentrum, från södra infarten i sydöst och eventuell gång- och cykelbroförbindelse över Nissan. *Se sida 53 för delområde 5, uppställningsbangården.* Byggnadsskalan i övrigt håller sig mellan 4-8 våningar i syfte att skapa variation och harmonisera med omgivande kvarter och byggnader.

Strategiskt placerade på vardera sida om spåret i områdets södra delar föreslås två nya parkeringshus som i första hand ska fylla allmänna parkeringsbehovet för pendlare.

## KULTURMILJÖ

Befintliga kulturhistoriska byggnader och miljöer lyfts fram och vävs samman med det nya och bildar tillsammans ett karaktärsfullt stadsrum. I bild 18 nedan syns schematiskt hur kulturvärdena i området tas tillvara och lyfts fram i utvecklingsförslaget.



*Bild 18: Schematisk bild för hur kulturvärdena i området kan tas tillvara och lyfts fram i utvecklingsförslaget.*

## MÖTESPLATSER OCH DET OFFENTLIGA RUMMET

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

Mötesplatser och aktivitetsytor placeras framförallt i anslutning till passagerarna som går över och under järnvägen för att skapa trygga miljöer med liv och rörelse. Lokaler, service och kommersiell verksamhet placeras i bottenvåningarna i första hand i anslutning till de publika

platserna i området. Lokaler i bottenvåningarna och bostäder i området aktiverar det offentliga rummet större delar av dygnet och skapar ett mer levande stadsrum.

Den befintliga stationen på västra sidan blir med en ny användning, del av ett nytt stadsrum där ytan framför tillsammans med omkringliggande byggnader, Stationsgatan och järnvägsparken formar en ny publik plats/torg. Platsen har ett högt kulturhistoriskt värde och kan utvecklas till en fin representativ mötesplats med koppling och siktlinjer mot centrum, Nissan och Tullkammarkajen. Platsen blir en viktig mötesplats, centralt belägen mellan Stationsstaden och Tullkammarkajen.



*Bild 19: Visionbild och illustration av en möjlig utformning av ny stadsbebyggelse, Stationsgatan och platsen framför den befintliga stationen sett från söder.*

## GRÖNSTRUKTUR

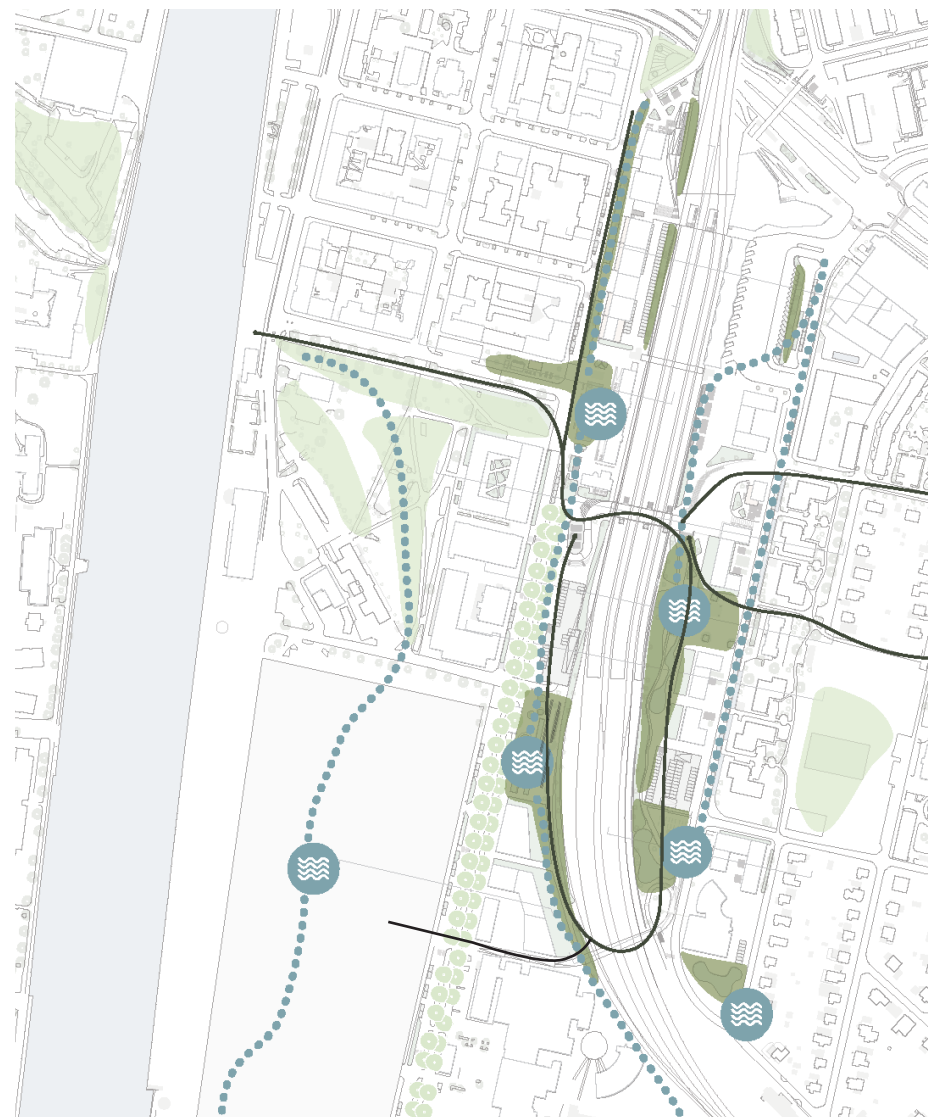
Grönytor och vegetation i staden är viktigt för människors välmående. Det skapar möjlighet för rekreation och mjukar upp upplevelsen av stadens annars hårda miljö och struktur. Även små grönytor har en betydelse, både ur socialt och ekologiskt perspektiv. Växter och träd i stadsmiljön ger bättre luftkvalitet, skugga, ljuddämpning och möjlighet till naturupplevelser.

Då det är stor brist på grönytor i denna del av staden är det viktigt att bibehålla och utveckla den grönstruktur som finns idag. Inom Stationsstaden finns Studentparken som behöver utvecklas till en attraktiv grön park med rekreativa aktiviteter som tillsammans med nya gröna fickor kan ingå i ett större sammanhängande grönstråk genom denna del av staden. Grönstråket vid passagen Bredgatan blir extra viktigt och prioriteras, då det knyter ihop Studentparken, Järnvägsparken och i framtiden vidare över Nissan mot Slottsparken.

De gröna värdena måste därför få utrymme i utformningen av speciellt tunneln vid Bredgatan.

Utformning av grönstrukturen i området hänger starkt ihop med föreslagna dagvattenfördröjning. Inom området föreslås att sk blågröngråa (BBG) lösningar tillämpas som kan utformas på olika sätt t ex med olika biofiltersystem, regnbäddar, svackdike beroende på syfte och förutsättningar på platsen. Dagvattenhantering kan medföra nya rumsliga kvaliteter och här ges möjlighet att nyttja befintliga och nya tillkommande grönytor för dagvattenfördröjning.

Lindallén längs Stationsgatan utgör en stark grön karaktär i området och gynnas för sin framtida överlevnad av åtgärder med blågröngråa system.



*Bild 20: Schematisk bild över grönstrukturen och hur grönytor i och omkringområdet föreslås länkas samman i utvecklingsförslaget.*



Utvecklingsförslaget innebär att delar av Studentparken och en mindre del av Järnvägsparken tas i anspråk för ny stadsbebyggelse, se *delområde 3 på sida 44 respektive delområde 4 på sida 49*. Utvecklingsförslaget innebär även att ny grönyta tillskapas på västra sidan i höjd med Stuvaregatan, se *delområde 5 på sida 53*.

Kompensationsåtgärder för ianspråktagen grönyta föreslås i form högre standard och utvecklad användning av grönytor samt ökad kvalitet i den offentliga miljön med nya stråk, aktivitet- och mötesplatser. Klimatanpassningsåtgärder och ekosystemtjänster arbetas in som en naturlig del av grönstrukturen och befintliga grönytor länkas samman genom nya kopplingar förbi järnvägen. Genom att länka samman stadens grönytor i stråk förbättras tillgängligheten till stadens gröna ytor och kvalitén i det offentliga rummet ökar.



*Bild 21: Exempel på biofilter system och regnbäddar integrerade i gaturummet.*

## TRAFIK OCH GATUSTRUKTUR

### Gång och cykeltrafik.

Grundläggande för hållbart resande är att det ska vara enkelt för människor att välja hållbara färd sätt, och att kombinera dessa för smidigast möjliga resa. Övergången mellan olika trafikslag måste fungera och det måste kännas tryggt och säkert som oskyddad trafikant att röra sig mellan olika målpunkter.

Som cyklist ska du kunna nå resecentrum från flera olika håll och det ska vara enkelt och säkert att ta sig hela vägen fram. Samtliga anslutningsvägar till resecentrum bör mynna ut i en trygg och säker cykelparkering.

Stationsstaden blir också en pusselbit i det övergripande cykelvägnätet, och den cykeltrafik som ska ta sig förbi området är lika viktig att ta hänsyn till. För genomfartstrafiken, är det passagera förbi järnvägen och anslutningarna till dessa som är viktigast, samt att framkomligheten på superstråk längs Laholmsvägen och längs Stationsgatan bibehålls.

Se bild 21, som på ett övergripande sätt beskriver hur Stationsstaden kopplas upp mot befintligt och framtida cykelvägnät.

I förlängningen av Bredgatan planeras det för en ny gång- och cykelbro över Nissan, som kommer bli en av de viktigaste tvärgående cykelkopplingarna till området.

### Passager förbi järnvägen

Inom området för Stationsstaden föreslås två nya gång och cykeltunnlar samt två plattformanslutningar varav den i norr föreslås göras i form av en bro och den i söder göras i form av en tunnel. Två plattformanslutningar är en grundläggande förutsättning utifrån ett tillgänglig-

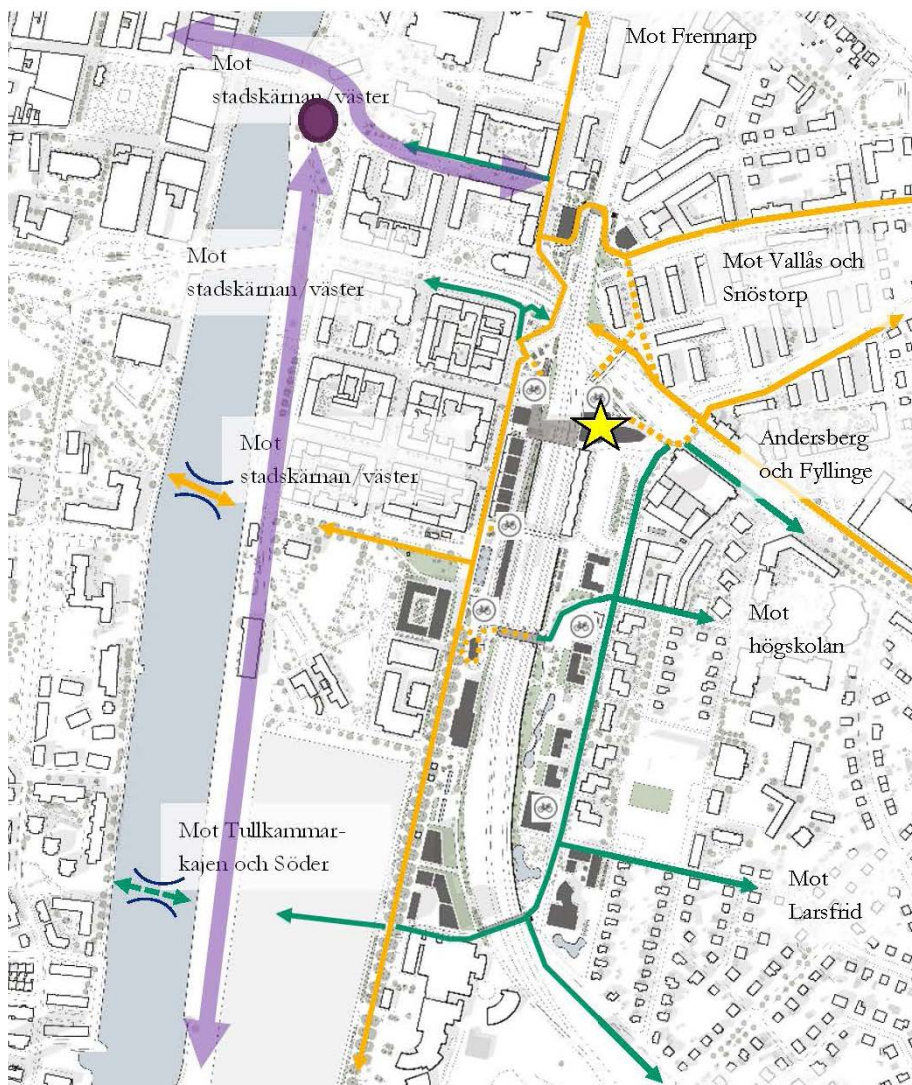


Bild 22: Övergripande cykelväg nät med supercykelstråk (orange) och huvudstråk (grön), stadsstråken; Brostråket och Nissanstråket (lila) samt planerade gång- och cykelbroar över Nissan. Exakt läge för södra gångbron över Nissan är inte fastställt i nuläget.

hetsperspektiv med avseende på perrongernas längd. Dessa ska klara av ett stort flöde av resande, samtidigt som de ska vara tillgänglig och trafiksäkra. Två anslutningar behövs för att undvika spårspång samt för att perrongerna ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar och särskilda behov. Två anslutningar ger dessutom resenären möjlighet att på ett smidigt sätt ta sig till tågen från olika platser i staden och med olika färdstätt.

Valet mellan bro eller tunnel styrs av dess funktion, läge och vilket trafikslag som prioriteras, se tabell 1. För att passagerna ska ge som mest nytta är dessa strategiskt placerade och utformade så att dess mynningsarna ska landa i rätt riktning och läge i förhållande till stadens huvudstråk.

Avstånden mellan den södra, mellersta och den befintliga cykelpassagen vid Laholmsvägen är cirka 300 meter. Båda passagerna kopplade till resecentrum har särskilda krav vad det gäller tillgänglighet och kommer därför vara utrustas med hiss och eventuellt rulltrappor ner och/eller upp till plattformarna. Passagerna och hur de förhåller sig till stadsrum-

Passage	Prioriterad funktion	Prioriterat trafikslag	Prioriterad riktning
Fredsgatan, tunnel	port till stadskärnan	cykel och gång	förbi
Resecentrum, bro	perronganslutning, knyta ihop resecentrum	gång	till/från/inom resecentrum
Bredgatan, tunnel	perronganslutning och koppla samman stadsdelar	cykel och gång	till/från och förbi
Båtsmansgatan, tunnel eller bro	koppla samman stadsdelar	cykel	förbi

Tabell 1: Föreslagna passagers funktion och prioriterat trafikslag.



met beskrivs närmare i respektive delområde.

Befintlig bro i mitten av spårområdet kommer i och med den nya bron och tunneln, inte att behövas. Men, så länge den inte utgör ett hinder för områdets övriga struktur och utveckling föreslås denna ligga kvar som komplement och tills vidare fungera som en direktlänk mellan Stationsgatan och regionbussterminalen.

## Biltrafik

Det som planeras inom Stationsstaden ska stödja kommunens långsiktiga planer för vägnätet. Det innebär att Södra infarten och den planerade broförbindelsen över Nissan ska räknas in som några av de viktigaste tillfarterna för biltrafik till området, och att Laholmsvägen så långt det är möjligt fredas för mer yteffektiva färdssätt, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik. En del av detta, är att öppna upp Bolmensgatan söderifrån. Detta ger en gen koppling mellan Södra infarten och Stationsstaden, och gör resecentrum mer tillgängligt från de sydöstra delarna av kommunen utan att belasta Laholmsvägen.

Bolmensgatan ska utformas på ett sådant sätt att framkomligheten för busstrafiken inte påverkas i korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan-Enslövsvägen.

I strukturplanen har två förslag på Bolmensgatans sträckning studerats. En rak sträckning och en belägen längre västerut mot spåret, *se delområde 4 Bolmensgatan på sida 51*.

Förslag på bredd och innehåll av gaturummen ges inom respektive delområde. För både Stationsgatan och Bolmensgatan är minsta godtagbara bredd på körbanan 6,5 m, önskvärt är 7 m körbana. För båda dessa gator gäller att utrymme måste säkras för goda gångkopplingar på båda sidor, en god cykelkoppling på ena sidan och trädplantering/växtbäddar med goda förutsättningar.

Materialval och detaljutformning ska göras med omsorg, för att skapa en stadsmässig miljö. I det fortsatta arbetet måste räddningstjänstens tillgänglighet till fastigheterna studeras närmre, samt eventuella behov av uppställningsplats för stegbil.

## Parkering

Parkering för både bil och cykel är en viktig funktion för att övergången mellan olika trafikslag ska fungera smidigt. Detta är viktigt för arbetspendlingen och för att uppmuntra till hållbart resande. Bil- och cykelparkeringar integreras och placeras strategiskt i området så att de blir lättillgängliga, trygga och att de bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

På bild 24 syns schematiskt hur bil och cykelparkering föreslås hanteras i utvecklingsförslaget.

### *Cykelparkering*

Antalet cykelparkeringar kommer att utökas. Principen är att cykelparkeringar ska placeras nära perrongerna och på båda sidor om järnvägen. Cykelparkeringar kan anordnas både i garage och som markparkeringar. Cykelparkeringar kan även med fördel integreras i byggnader eller placeras vid passagerarna gärna i anslutning eller i kombination med andra publika funktion så som butiker, caféer och cykelverkstad för att ökar tryggheten och säkerheten kring platsen. Resecentrumbyggnaden är till exempel en funktion som bör innehålla en hög andel cykelparkeringar antingen i byggnaden eller i anslutning till den.

### *Bilparkering*

Vad gäller bilparkering, är utgångspunkten att det antal allmänna



bilparkeringsplatser som finns i området ska bibehållas.

Bilparkeringarna är främst till för dem som har relativt lång väg till resecentrum, då gång, cykel eller buss inte är ett tillräckligt attraktivt alternativ. Bild 23 nedan visar de större vägar som leder in mot resecentrum, som behöver fångas upp i planeringen av bilparkeringar.

Två parkeringshus, ett på vardera sida av järnvägen, föreslås. Byggnadernas läge och placering är bärande för optimalt nyttjande och är främst inriktade mot pendlare men ska även husera de parkeringsplatser som byggs bort i och med områdets utveckling.



Bild 23: Större infartsvägar, befintliga och planerade, till området som behöver fångas upp i planeringen av bilparkering i området.



Bild 24: Schematisk bild över hur bil- och cykelparkering föreslås att hanteras i området.

Parkeringshusen placeras i södra delarna av området för att samordnas med planerad exploatering vid bland annat Tullkammarkajen och samtidigt fånga upp trafik söderifrån, via Södra infarten och nya förbindelsen tvärs Nissan vilket också minskar belastningen på Laholmsvägen.

Ur stadsbyggnadssynpunkt är det viktigt att försöka reducera parkeringshusens inverkan på stadsrummet. Det kan uppnås genom att bygga flexibla lösningar som kan kombineras med till exempel kommersiella verksamheter i bottenvåningar, Enkla lösningar som variation i fasad eller gröna väggar skulle till exempel kunna vara tillägg som reducerar byggnadens skala.

I fortsatt arbete bör olika typer av mobilitetstjänster i attraktiva lägen inom området studeras, som exempelvis bilpool, låncykelsystem, elsparkcyklar, m.fl. Möjligheter att ladda elbilar samt elcyklar bör ses som självklarhet i området. Privat parkering hanteras inom enskild fastigheten genom i första hand underjordiska garage.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Utvecklingsförslaget tillsammans med planerade passager och stråk innebär en ökad tillgänglighet till samtlig tåg och busstrafik i området. Ett aktivt område med fler målpunkter i området ökar tryggheten och bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv som färdmedel.

Den förändring som föreslås i kollektivtrafiken berör regionbussterminalens ytor där utfartsslingan från terminalen kortas ner. Detta påverkar inte regionbussterminalens logistik men skapar möjlighet att använda marken mer effektivt och komplettera platsen med ny bebyggelse.

Det som påverkas är hållplatsläget för tågens ersättningsbussar som måste flyttas ut på Bolmensgatan där bussarna och kan köra vidare

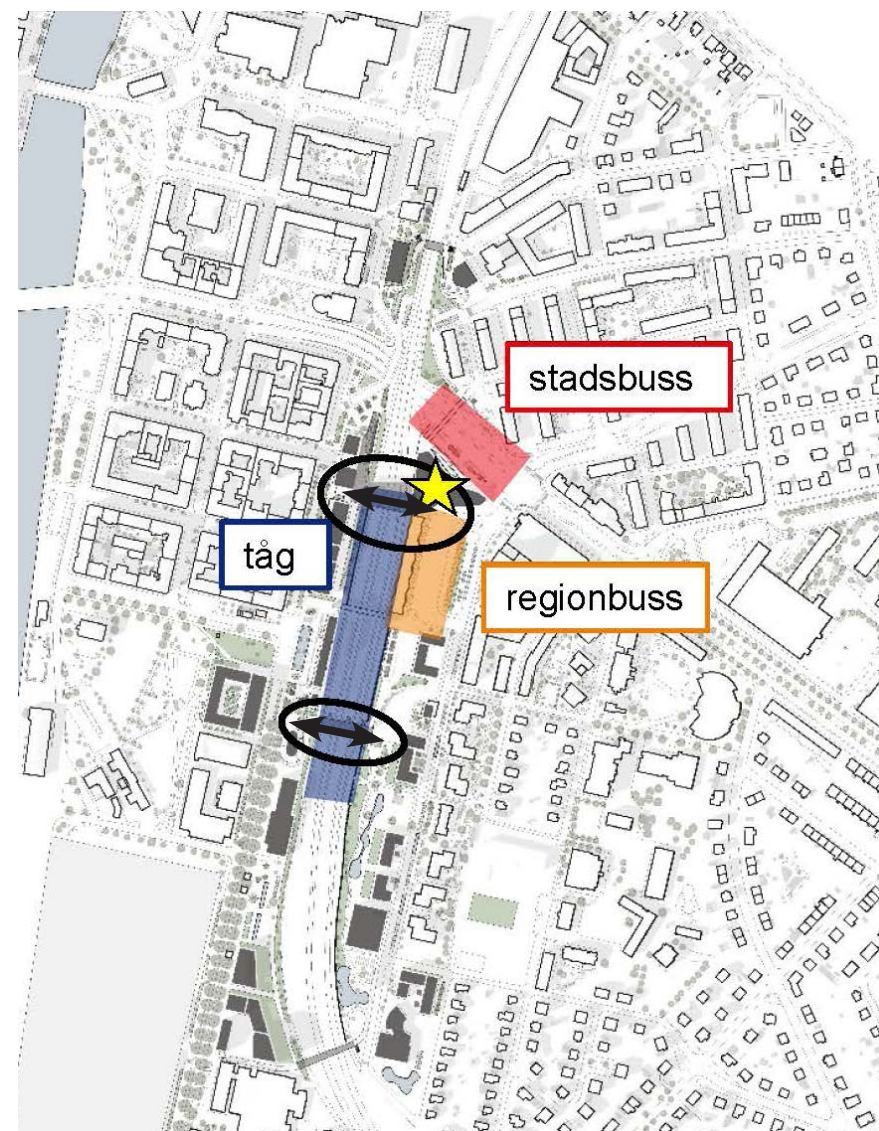


Bild 25: Lokaliseringen av tåg, regionbuss och stadsbuss med perronganslutningar inom resecentrum.



söderut mot E6 an via Bolmensgatan och södra infarten.

Exakt placeringen ska studeras närmare och påverkas bland annat av vilken sträckning Bolmensgatan slutligen får.

Det viktigaste för hållplatserna är att dom blir synliga, säkra och lättillgängliga så att det blir smidigt och enkelt att sig dit från perrongerna.

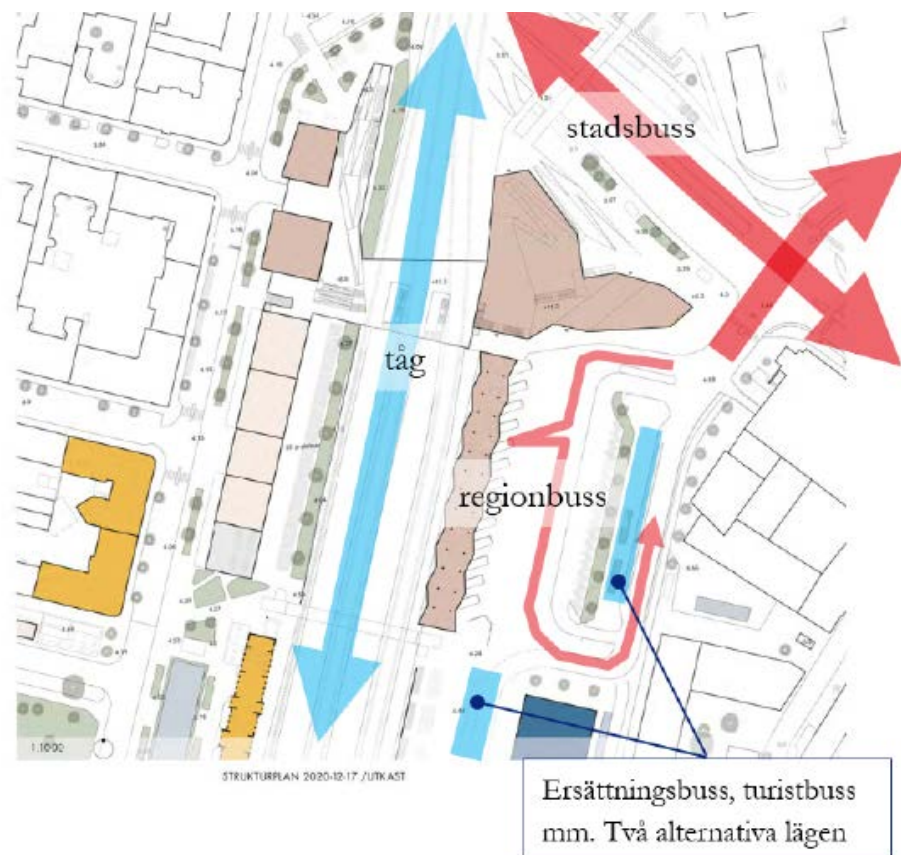


Bild 26: Schematisk skiss för hur tåget, region och stadsbussarna möts kring resecentrum.



## DELOMRÅDE 1-5

### BEBYGGELSE MED FÖRESLAGNA PASSAGER/ FÖRBINDELSER OCH DESS FUNKTION

För att närmare beskriva området, passagernas funktion och resecentrums relation med omgivande bebyggelse och stadsrum har planområdet delats in i 5 olika delområden.

#### 1. FREDSGATAN

- Gång- och cykeltunnel

#### 2. RESECENTRUM NORRA

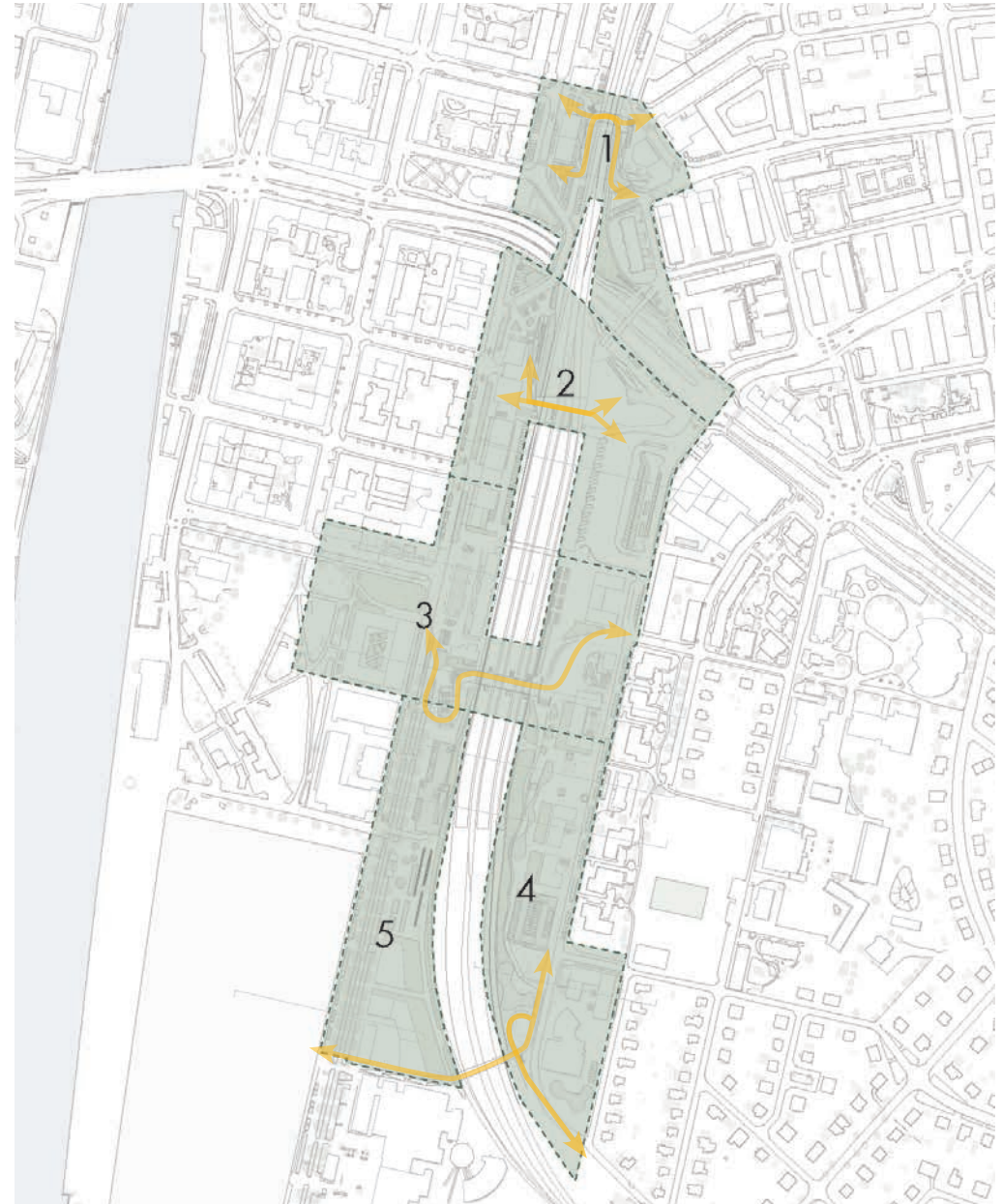
- Gångbro med perrong anslutning

#### 3. RESECENTRUM SÖDRA

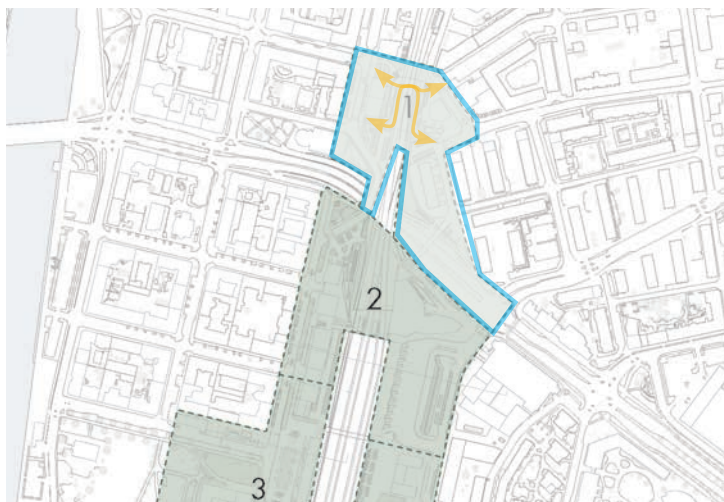
- Kombinerad gång- och cykeltunnel med perronganslutning

#### 4-5. BOLMENSGATAN OCH UPPSTÄLLNINGSBANGÅRDEN

- Gång- och cykelpassage



## DELOMRÅDE 1 - FREDSGATAN



### Målsättning

Stärk stadsrummet genom omvandling av yta till plats. Tunnelns utbredning, tillgänglighet och rumsliga kvalitéer är viktiga och kommer i första hand.

### Innehåll:

Gång och cykeltunnel, kompletterande ny bebyggelse samt publik plats i änden av Fredsgatan.

### Markanvändning och möjlig BTA

Kontor och Service

### Höjdskala

4-6 våningar

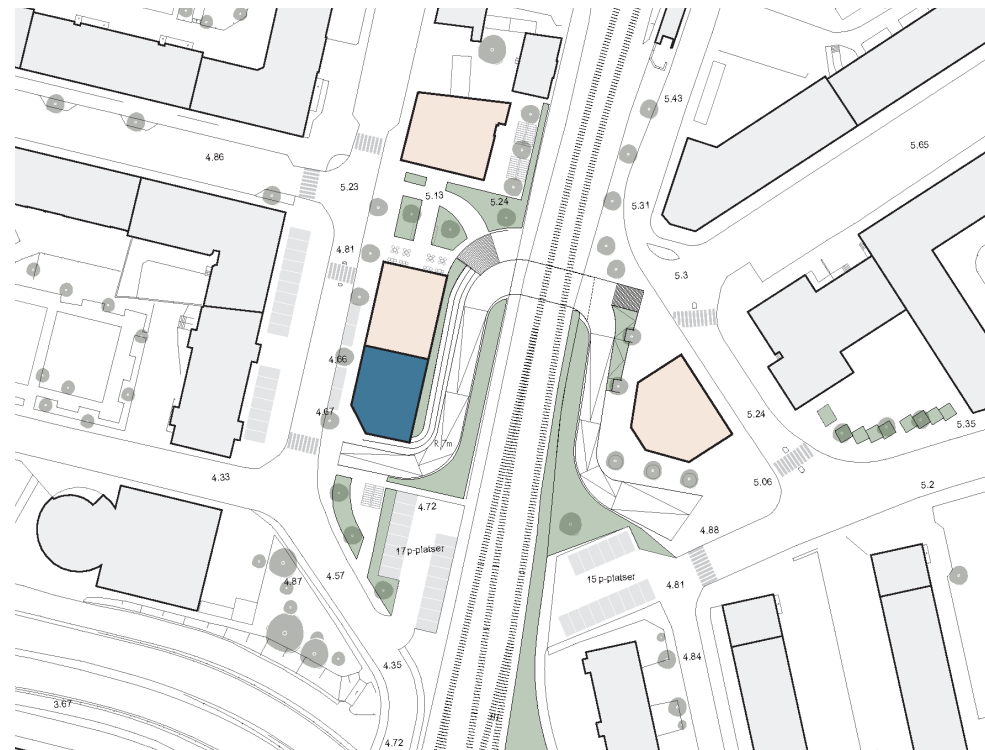


Bild 27: Illustrations- och markanvändningskarta för delområde 1 Fredsgatan

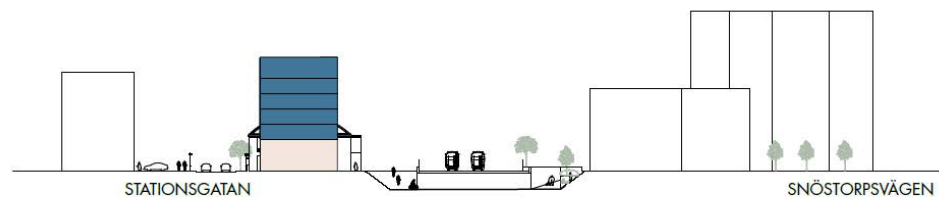


Bild 28: Sektion från söder



## Beskrivning

Den norra passagen vid Fredsgatan föreslås utgöras av en tunnel som ersättning till nuvarande plankorsning. Tunneln kommer utgöra en viktig länk in till stadskärnan för gående och cyklister som kommer österifrån från tex Vallås och Snöstorp. Området kompletteras med ny stadsbebyggelse på vardera sida om spåren som ger riktning, styrker platsen och gaturummet.

Tunnelns mynning på vardera sida av järnvägen kopplas samman med en trappa som leder fotgängare upp på en publik plats som tidigare varit en del av gatan. På västra sidan om järnvägen karaktäriseras platsen av den gamla Filadelfia kyrkan och en ny byggnad vars bottenvåning öppnar upp sig mot torget. Torget vars rumslighet skapas av omkringliggande byggnader blir en viktig plats som ger Fredsgatan ett behövligt avslut och tydlig koppling till östra sidan om järnvägen.

I områdets södra delar på vardera sida om järnvägen föreslås markparkering, med plats för cirka 35 parkeringsplatser.

Cyklister leds ner längs tågspåren och vidare in i tunneln från Stationsgatan på västsidan respektive Snöstorpsvägen på östsidan. Flera varianter har studerats men idén att förlägga det tillgängliga cykelstråkets lutning längs järnvägen har visat sig vara det mest yteffektiva och tydliga sättet att planera platsen på. För att få till en trygg och attraktiv miljö behöver tunneln göras bred och rymlig med tillräcklig plats för tunnelns ramper. Det är också viktigt att tunnelns mynningar synliggörs och att rampernas väggar trappas ner med gröna inslag längs vägen. Tunnelns radier i svängarna behöver studeras närmare så att god sikt i mötet mellan trafikanterna erhålls.

Tunnelns läge och rampernas utbredning är anpassade utifrån befintliga



*Bild 29: Illustration- och volymstudie av en möjlig tunnelutformning. Vy från väst.*



*Bild 30: Illustration- och volymstudie av en möjlig tunnelutformning.. Vy från nordöst.*



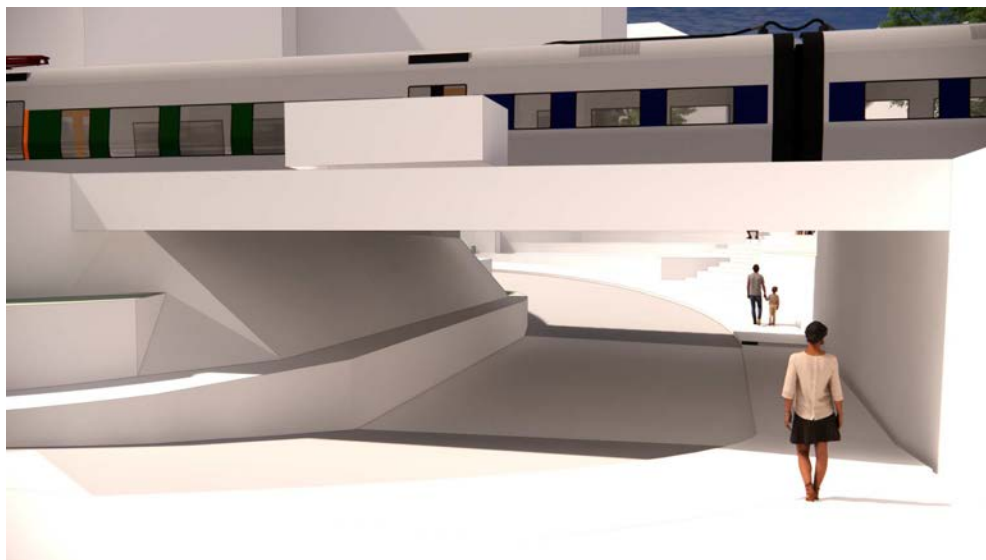
ledningsstråk, norr och söder om tunneln.

### Gatusektion, Stationsgatan:

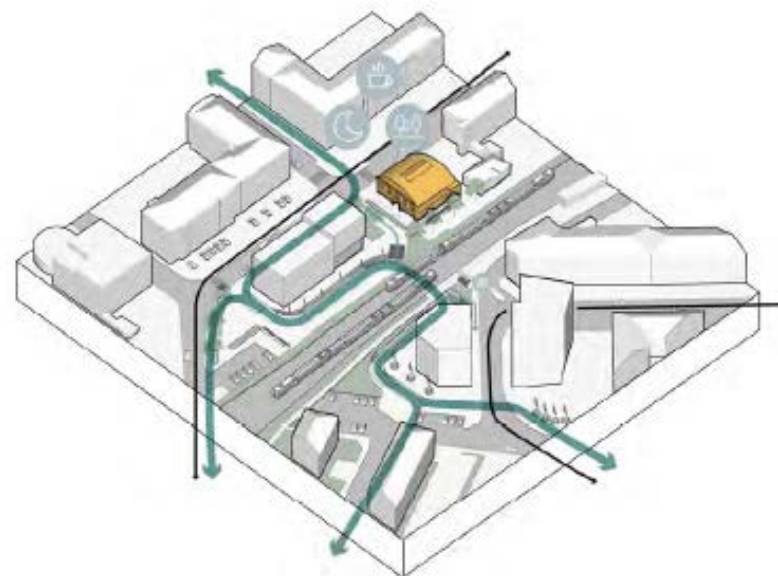
Totalt cirka 17 m. 2 m gång bana, – körbana 7 m – parkering växelvis med trädplantering 4 m – gång- och cykelbana 4 m. Exakt hur cykelvägen ska dras och hur gång- och cykeltrafik ska korsa Stationsgatan på ett trafiksäkert sätt behöver studeras vidare.

### Dagvatten

Dagvatten avvattnas, avleds och fördröjs i svackdiken innan avledning till befintligt ledningsnät.



*Bild 31: Illustration- och volymstudie av en möjlig tunnelutformning.. Vy från öst.*



*Bild 32: Byggnadsdiagram med huvudsaklig gång-och cykelrörelser (grön) samt bilrörelser (svart)*

## DELOMRÅDE 2- RESECENTRUM NORRA



### Målsättning

Skapa en urban nod och ett landmärke där infrastruktur, orientering och områdets identitet styrks.

### Innehåll

Bro med perronganslutning, nytt kvarter på västra sidan om spåret, ny utformning av Stationsgatan, resecentrumsbyggnad och regionbussterminal.

### Markanvändning och möjlig BTA

Kontor, Service och trafikändamål ("resecentrum")

### Höjdskala

4-6 våningar samt en landmärkesbyggnad

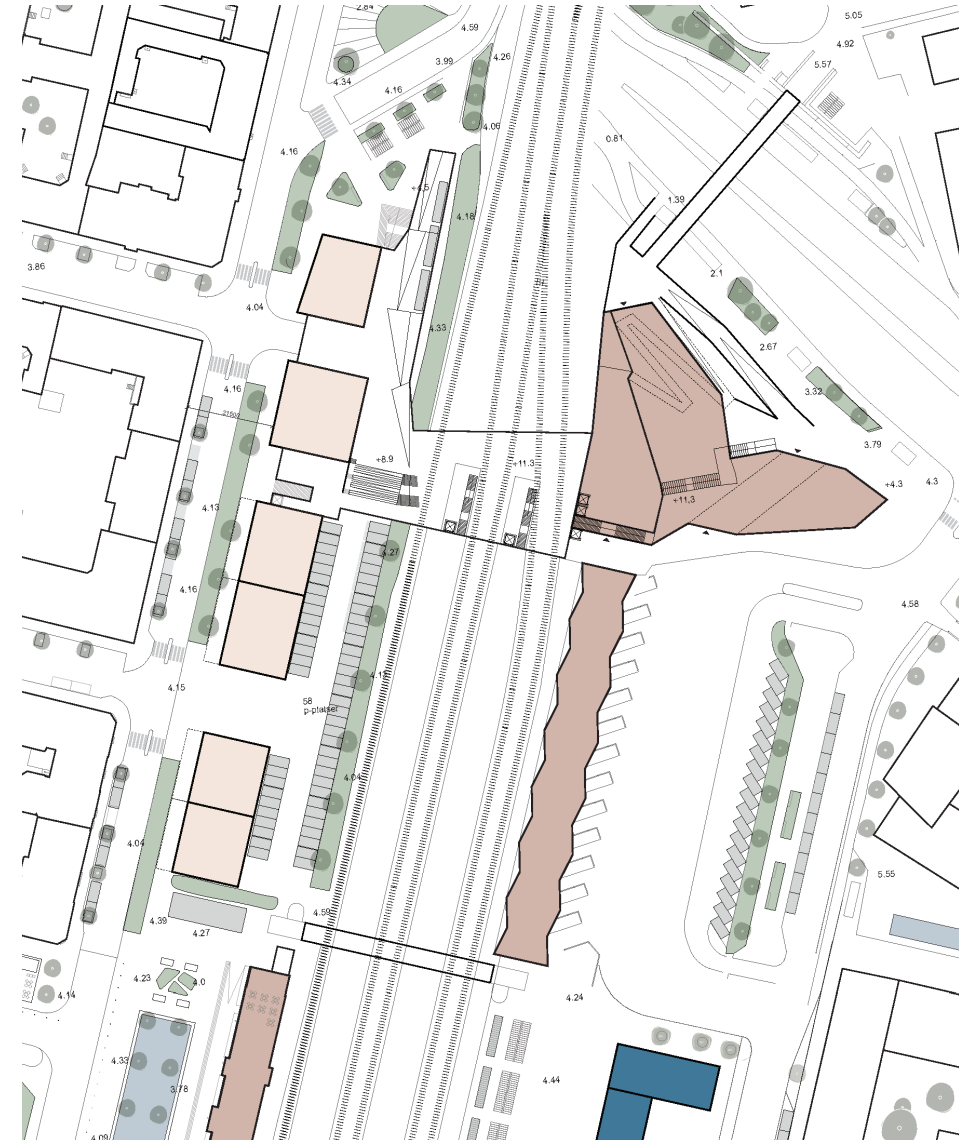


Bild 33: Illustrations- och markanvändningskarta för delområde 2 resecentrum norra

## Beskrivning

Resecentrumets norra perronganslutning föreslås utgöras av en bro. Bron placeras i anslutning till resecentrumbyggnaden och är i första hand till för de gående som ska upp och ner till perrongerna. Det är här det flesta bytena mellan tåg och buss kommer att ske vilket innebär extra krav på kapacitet, tillgänglighet och trygghet för de gående.

En fördel med bro, jämfört med tunnel, är att det är enklare att skapa en miljö som är trygg dygnet runt. En bro ger också möjligheten att visuellt skapa ett färgstarkt landmärke, binda samman byggnaderna kring resecentrum och även låta själva funktionerna i resecentrumbyggnaden spilla över på västra sidan för att möta upp resenärer även härifrån. En bro är också ett robust alternativ till en tunnel i detta läge då en bro inte påverkas av eventuella översvämningar som kan uppstå vid kraftiga skyfall. Nackdelen med en bro jämfört med tunnel är dock risken för suicid och något längre avstånd till perrongerna jämfört med en tunnel. Bron kan med nuvarande utvecklingsförslag nås med cykel men har inte något primär syfte som cykelpassage förbi järnvägen. Den möjligheten finns redan i tunneln vid Laholmsvägen precis norr om bron.

Bron och resecentrumbyggnaden är tänkt att samverka som en gemensam infrastruktur och plats.

Hela strukturen är ett upphöjt offentligt rum i byggd form med publik funktion. Byggnaden med inarbetade gröna element hjälper till att mjuka upp den annars hårda trafikmiljön omkring Laholmsvägen.

Genom en tydlig och transparent byggnad med verksamheter, publika funktioner och synliga aktiviteter blir byggnaden också som ett trygghetskapande element.

Byggnaden med fasaden mot Laholmsvägen ger riktning och stöd till gaturummet och bidrar till en stadsmässig kontinuitet.

Byggnaden hamnar i fonden av Enslövsvägen och bildar en port in till staden från öst via Laholmsvägen. För de resande som ankommer med tåg eller buss, blir byggnaden det första de möts av när de stiger av bussen eller tåget.

Rummen i resecentret ska vara inbjudande för människor att sitta ner och ta sig tid, men de är även till för dem som är på språng. Brukarna varierar från invånare till turister, från resande som byter färdmedel till pendlare som stannar eller reser från Halmstad över dagen. Förutom väntsal, toaletter och andra resefunktioner ska det även finnas lokaler för service och personalutrymmen för dem som arbetar med resande.

Passagen genom byggnaden leder rörelser in i byggnaden från Laholmsvägen. Detta är en viktig avvägning för verksamheterna inne i byggnaden och för att ge underlag för service och uppmuntra vistelse i byggnaden.

Gångstråk, hissar och trappor leder upp på byggnadens landskapligt utformade tak och vidare upp på bron över järnvägen. Bron nås även inifrån byggnaden och via den befintliga gång- och cykelbron över Laholmsvägen, Laholmsvägen och regionbussterminalen söder om byggnaden.

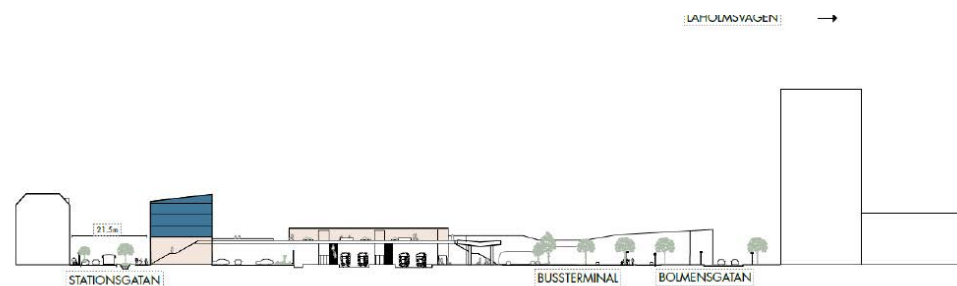


Bild 34: Sektion från söder



Flödet genom byggnaden och över bron ska vara tryggt och säkert med fysiska och visuella kopplingar till järnvägsplattformarna och båda sidor av järnvägen.

På spårets västra sida integreras bron med byggnader i ett nytt kvarter längs med Stationsgatan. Resecentrumbyggnadens funktion och program är tänkt att spilla över på dessa byggnader med publika ytor och funktioner i anslutning byggnaderna vid brons nedfart. Brons nedfart riktas mot norr för att styra gångtrafik och cyklister mot stadskärnan. Samspelet mellan resecentrumbyggnaden och de nya byggnaderna vid Stationsgatan ska också synas i arkitekturen där gestaltningen av byggnaderna antyder en samhörighet i form och material.

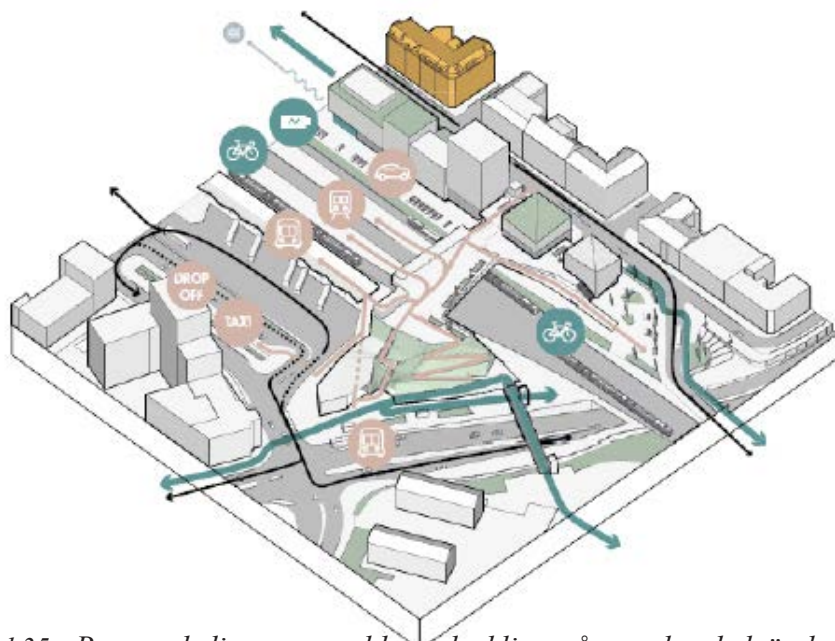


Bild 35: Byggnadsdiagram med huvudsakliga gång-och cykelrörelser (grön) samt bil- och bussrörelser (svart)

Tillsammans med östra förstadens byggnader bildar det nya kvarteret ett nytt och tydligare definierat stadsrum. Här föreslås även en högre landmärkesbyggnad som möter upp hotellets volym på andra sidan järnvägen. Byggnaden kommer också synas väl från området kring Fredsgatan och ge riktning mot resecentrum från norr. Byggnadens höjd bedöms kunna vara mellan 9-12 våningar.

Östra förstaden anlades under tidigt 1900-tal och karakteriseras av femvåningshus i tegel och puts med fasader som ägnats stor omsorg. De nya byggnadernas arkitektur ska spegla de befintliga husen i dess volymhantering och det gamla möta det nya i harmoni.

Den här delen av Stationsgatan blir en målpunkt när de nya byggnadernas bottenvåningar riktar sig mot gatan och bildar ett kommersiellt stråk. I norr avslutas stråket med en publik plats som ska tydliggöra Stationsgatans riktning och fortsättning norrut. Platsen öppnar upp i en konform och rörelsen leds vidare mot Fredsgatan. Från torget kan cyklister och fotgängare ta sig upp på den nya bron över järnvägen, för att på ett enkelt sätt ta sig ned till perrongerna och till resecentrumets olika funktioner. Bron nås även via hiss och trappor i mellanrum mellan de nya byggnadsvolumerna längs Stationsgatan.

På ytan mellan byggnad och spår föreslås yta för allmän parkering. För att parkeringen ska användas och upplevas trygg är det viktigt med visuell kontakt finns genom rymliga och naturligt placerade passager mellan husen i markplan till Stationsgatan.

Inom regionbussterminalen föreslås inga större förändringar i nuläget. Angöringszon, taxizon och allmän parkering till resecentrum anordnas vid Bolmensgatan öster om regionbussterminalen vilket är i enlighet med tidigare planering för resecentrum.

I utvecklingsförslaget föreslås en effektivisering av ytan söder om regionbussterminalen genom att utfarten som idag ligger i höjd med Stu-

regatan flyttas norrut närmare själva uppställningsplatsen. Det skapar utrymme och mer yta för mynningen till den södra perronganslutningen som då också kan kompletteras med ny bebyggelse som stärker upp stadsrummet.

En förkortning av utfarten innebär att en ny plats för ersättningsbussarna måste skapas. Detta föreslås utföras längs med Bolmensgatan i södergående riktning vilket möjliggörs genom att Bolmensgatan länkas samman med Knäredsgatan. Via Knäredsgatan kan bussarna köra via södra infarten ut mot E6. Detta gäller också turistbussar och långvägsbussar, som kan dela utrymme med ersättningsbussar eller med regionbussarna. Ett sådant utrymme måste ha plats för ett stort antal väntande resenärer, och vara en trygg plats som är lätt att hitta.

Svängradier och sikt måste studeras mer noggrant i nästa skede, och utgångspunkt ska vara att bästa möjliga förutsättningar för busstrafik ska skapas kring regionbussterminalen.

## Gatusektion

### *Stationsgatan*

Totalt cirka 21,5 m. Gångbana 3 m – kantstensparkering 2,5 m – körbana 7 m – trädplantering 5 m – gång- och cykelbana 4 m.

Vid bron över Laholmsvägen bör gång- och cykelvägen gå längs med gatans östra sida för att tydligare leda gång- och cykeltrafik mot Fredsgatan till stadskärnan.

### *Bolmensgatan*

Gatan kan kompletteras med ett nytt hållplatsläge på västra sidan om vägen för tågens ersättningsbussar. Detta behöver studeras närmare tillsammans med omkringliggande ytor och resefunktioner så att håll-

platserna blir trygga och lättillgängliga. I detta arbete behöver torgplatsen vid hotellet beaktas så denna plats också får en tydlig koppling till resecentrum.

## Dagvatten

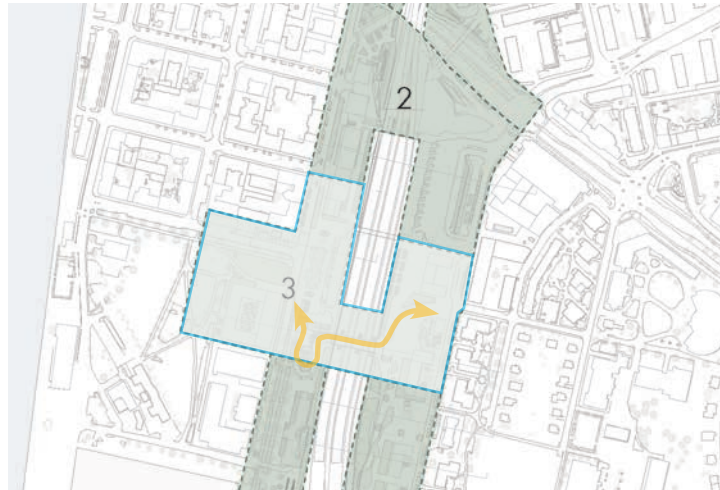
### *Östra sidan*

Dagvatten från parkeringsytor och terminalområde avvattnas lokalt till biofilter, makadamdike eller svackdike (BGG) beroende på platsspecifika förutsättningar. Identifierat behov av att avsätta yta för hantering av dagvatten från bussterminalens ytor som avvattnas norrut. Väg-dagvatten avvattnas till biofilter eller makadamdiken i flexzon utmed Bolmensgatan. Alternativt till skelettjordar vid plantering av nya träd.

### *Västra sidan*

Vägdagvatten avvattnas enligt BGG, blågröngrå system, till biofilter eller makadamdike i flexzon utmed Stationsgatan.

## DELOMRÅDE 3- RESECENTRUM SÖDRA



### Målsättning

Skapa en trygg passage och ett tydligt och attraktivt stadsrum med en ny mötesplats där platsens kulturella värden lyfts fram.

### Innehåll

Tunnel med perronganslutning och gång- och cykelväg, ny bebyggelse samt platsbildning med cykelparkering och grönt i anslutning till tunnelmynningarna, befintlig stationsbyggnad och publik plats framför.

### Markanvändning och möjlig BTA

Bostäder, kontor och service

### Höjd skala (ny bebyggelse)

8-4 våningar

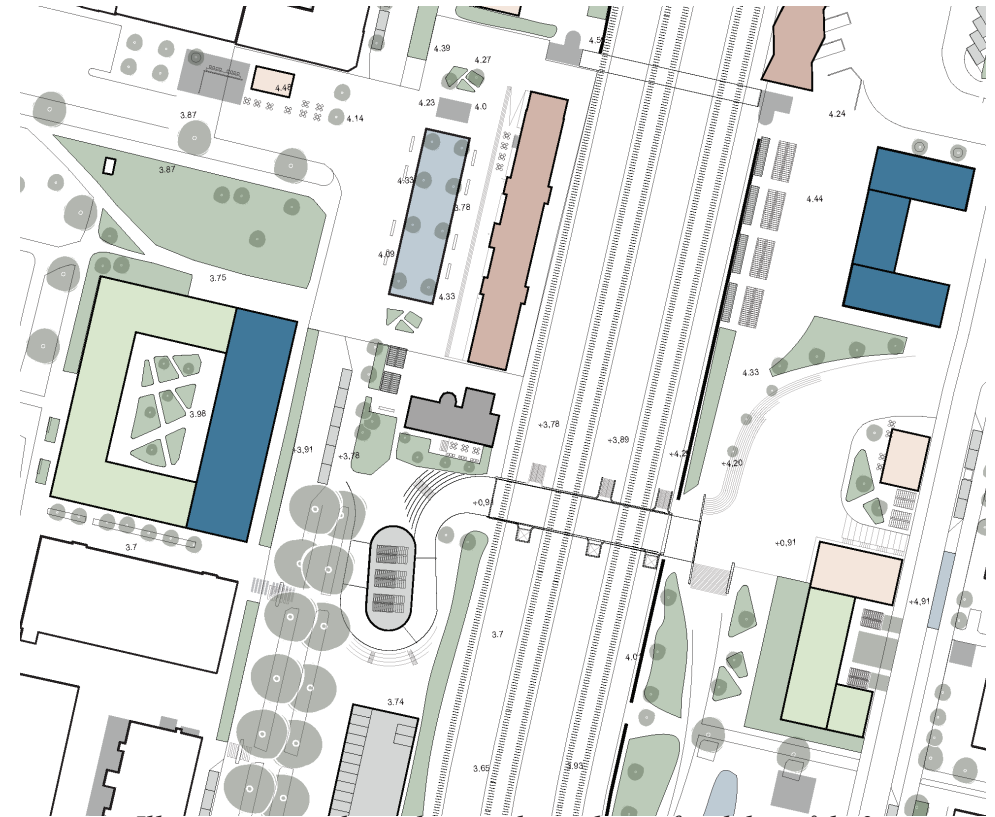


Bild 36: Illustrations- och markanvändningskarta för delområde 3 resecentrum södra.

### Beskrivning

Den tunnel som föreslås strax söder om befintlig station, mellan Bredgatan och Sturegatan, föreslås ha två huvudsakliga funktioner. Dels som en perronganslutning och dels som en gång- och cykeltunnel.

Tunneln blir en viktig tvärgående koppling i staden både för gång- och cykel men även för grönsstrukturen. För att tunneln ska användas och ses som en attraktiv cykelväg behöver den vara gen och tillåta relativt



snabb cykeltrafik. Samtidigt behöver passagen utformas trygg, säker och tillgänglig för tågresenärer.

Tunneln kopplas samman med det befintliga cykelstråket på Sturegatan på östra sidan om järnvägen vidare under spåren och upp på Stationsgatan på västra sidan.

Tunneln ansluter till tågstationen och perrongerna via trappor och hissar. Där tunneln möter Stationsgatan föreslås terrasseringar och en mindre byggnad för parkering av cyklar inomhus. Här möts tunnelns mynning av en bred trappa som leder rakt upp på torget framför den gamla stationen. Denna riktning är viktig för att styra rörelserna rätt till befintligt stråk vid Bredgatan och aktivera platsen framför den befintliga stationsbyggnaden. Byggnaden där pressbyrån idag finns föreslås tas bort för att skapa en tydligare koppling mellan tunneln och platsen framför den befintliga stationsbyggnaden som tillsammans med Stationsgatan föreslås utformas som en gemensam torgyta och mötesplats.

Ny markbeläggning tillsammans med omgivande bebyggelse definierar torgytan och skapar en ”paus” i gaturummet där gående och cyklister får högre prioritet än biltrafiken. Torgytan växer ut mot Järnvägsparken och parkeringsytan söder om Grand hotell föreslås ingå i torget. Platsen har ett fördelaktigt söderläge och kan omvandlas till någon form av vistelseyta tex en uteservering.

Allén längs med Bredgatan bevaras. På ytan i Järnvägsparken som idag huvudsakligen används som bil- och cykelparkering föreslås ett nytt kvarter med öppen bottenvåning mot tunneln och torget.

Stationshuset och annexet omprogrammeras till att bli en del av det nya publika rummet, med nya verksamheter och funktioner som

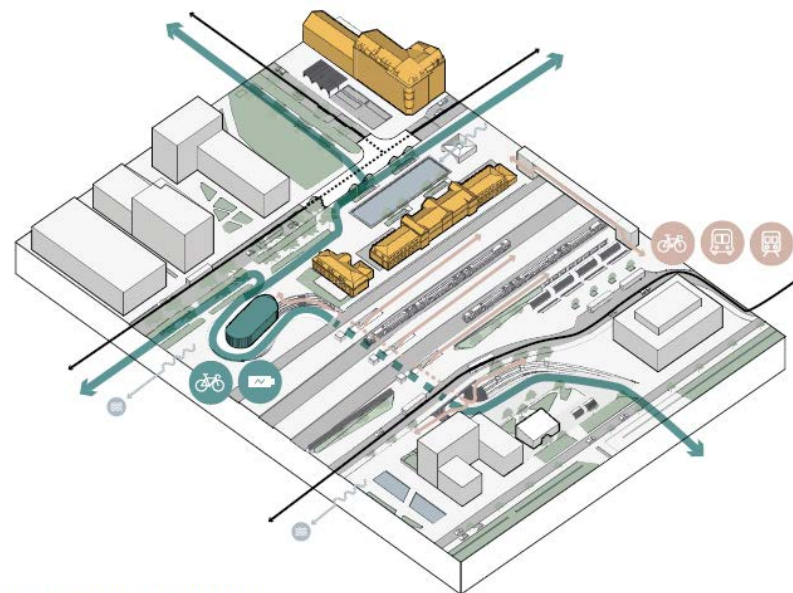


Bild 37: Byggnadsdiagram med huvudsaklig gång-och cykelrörelser (grön) samt bilrörelser (svart)

stöder detta tex caféer, restaurang och/eller konstgalleri.

Det nya torget tillsammans med Stationsgatans nya hierarki medför att de kvalitéer som redan finns i området: stationshuset, Järnvägsparken, Grand hotell och lindallén strax söder om Halmstad central knyts ihop till en enhet.

Stationsgatan och torgets rumslighet styrks av byggnader i två nya byggnadskvarter, ett i norr ( se delområde 2) och ett i väst i höjd med den nya gång och cykeltunneln. Kvarteret i väst är sedan tidigare utpekat i styrdokumentet för Tullkammarkajen som möjlig exploaterbar yta.



*Bild 37: Illustration över möjlig utformning av rampen ner mot den kombinerade gång- och cykeltunneln och perronganslutningen i söder. Vy från sydöst*



En exploatering inom denna ytan innebär att befintlig bil- (privat på kommunal mark) och cykelparkering och en mindre andel grönyta tas i anspråk vilket behöver kompenseras för. Kvarterets omfattning och utformning behöver studeras närmare i relation till framförallt parken.

## Gaturum

Gaturummet framför den befintliga stationsbyggnaden utformas som en torgliknande plats. Stor vikt ska läggas vid säkerhet för gående och cyklister i öst-västlig riktning. Även om det ska fungera som ett gemensamt trafikrum bör trafikrörelser tydliggöras och vid behov styras upp.

## Dagvatten

Se delområde 2 och 5.

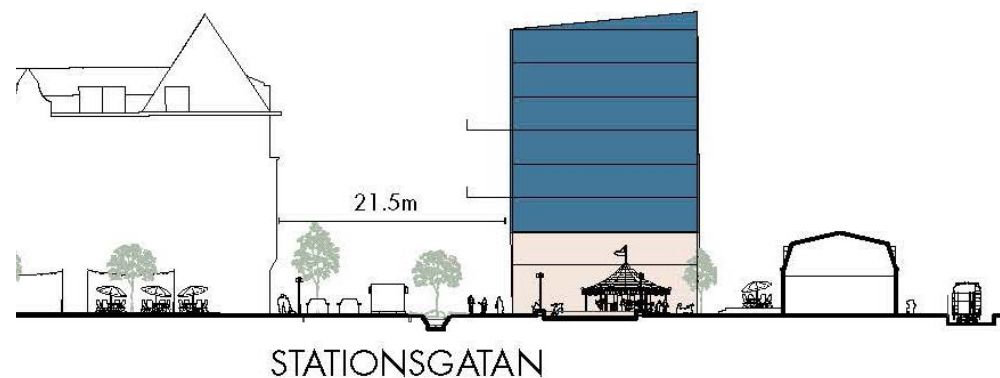


Bild 39: Sektion från söder genom Bredgatan

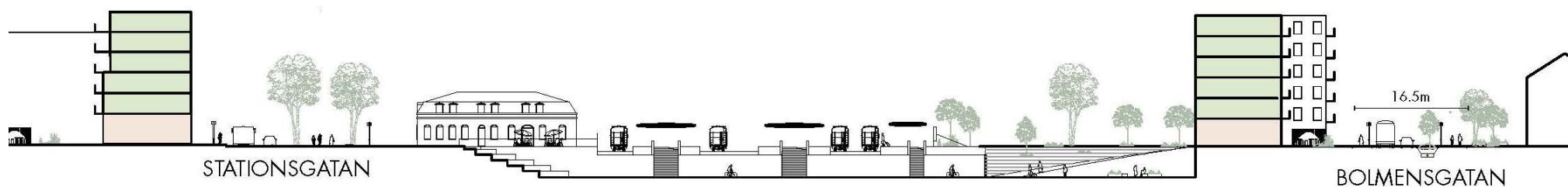


Bild 38: Sektion från söder genom tunnelpassagen vid befintlig stationbyggnad



## DELOMRÅDE 4 OCH 5- PASSAGE MELLAN BOLMENSGATAN OCH STATIONSGATAN



### Målsättning

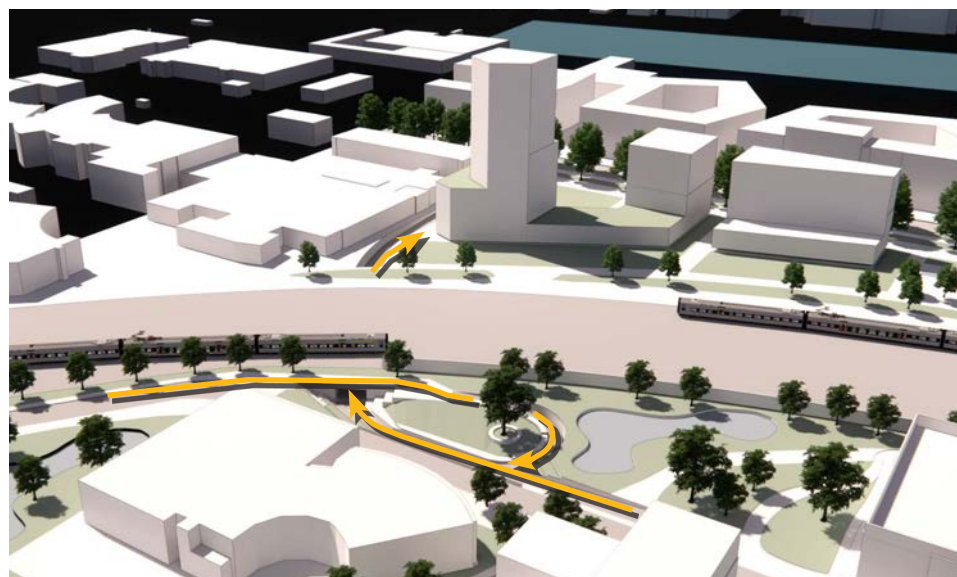
Snabb och enkelt cykellänk mellan stadsdelar. Tunnelns tillgänglighet och rumsliga kvalitéer är viktiga för trygghetens skull och kommer i första hand.

### Beskrivning

Den sydligaste passagen vid Båtmansgatan, är passage mellan Stationsgatan och Bolmensgatan som kommer att behövas för att koppla samman framtida utvecklingsområde. Efterhand som Halmstad växer söderut och förtätas med nya bostadsområden på Söder, Tullkammarkajen, Larsfrid och Vilhelmsfält behöver också gång- och cykelvägnätet utvecklas. En passage kan utformas både som en bro eller tunnel. I strukturplanen prövas förutsättningarna för en tunnel då detta är ett yteffektivare alternativ och erbjuder en snabbare länk för

cyklister. Det är funktionen att snabbt och enkelt kunna ta sig mellan olika stadsdelar som är det viktiga, och att en högkvalitativ cykelväg skapas.

Passagen behöver studeras närmare tillsammans med utvecklingen av Tullkammarkajen och planerade gång- och cykelförbindelse över Nissan där bronns läge i skrivande stund, ännu inte fastställts. Passagen i utvecklingsförslaget är placerad i höjd med Båtmansgatan vilket ger ett avstånd på cirka 300 meter till södra perronganslutningen som också kommer fungera som cykelpassage. Avståndet till närmast passagen i söder, som är plankorsningen vid Margaretagatan, är 900 meter på västra sidan respektive 300 meter på områdets östra sida. Om passagen utformas som en tunnel enligt utvecklingsförslaget måste denna finnas med från början och förberedas för i samband med spårens ombyggnad.



*Bild 40: Illustration- och volymstudie av en möjlig tunnelutformning och bebyggelse runt om kring. I mitten syns landmärkesbyggnaden i 16 våningar på uppställningsbangården. Vy från nordöst.*

## BOLMENSGATAN (DELOMRÅDE 4)

### Målsättning

Skapa en aktiv stadsgata och omprogrammera Studentparken till en attraktiv park inom stationsområdet

### Innehåll

Nytt kontor och bostadskvarter samt parkeringshus i söder. Studentparken och dagvattenhantering omdisponeras och ges ny utformning. Sammanlänkning av Bolmensgatan och Knäredsgatan med två studerade gatusträckningar samt nedfart till södra gång- och cykeltunnel.

### Markanvändning och möjlig BTA

Bostäder, kontor och service

### Höjdskala

4-6 våningar



Bild 41: Sektion från söder

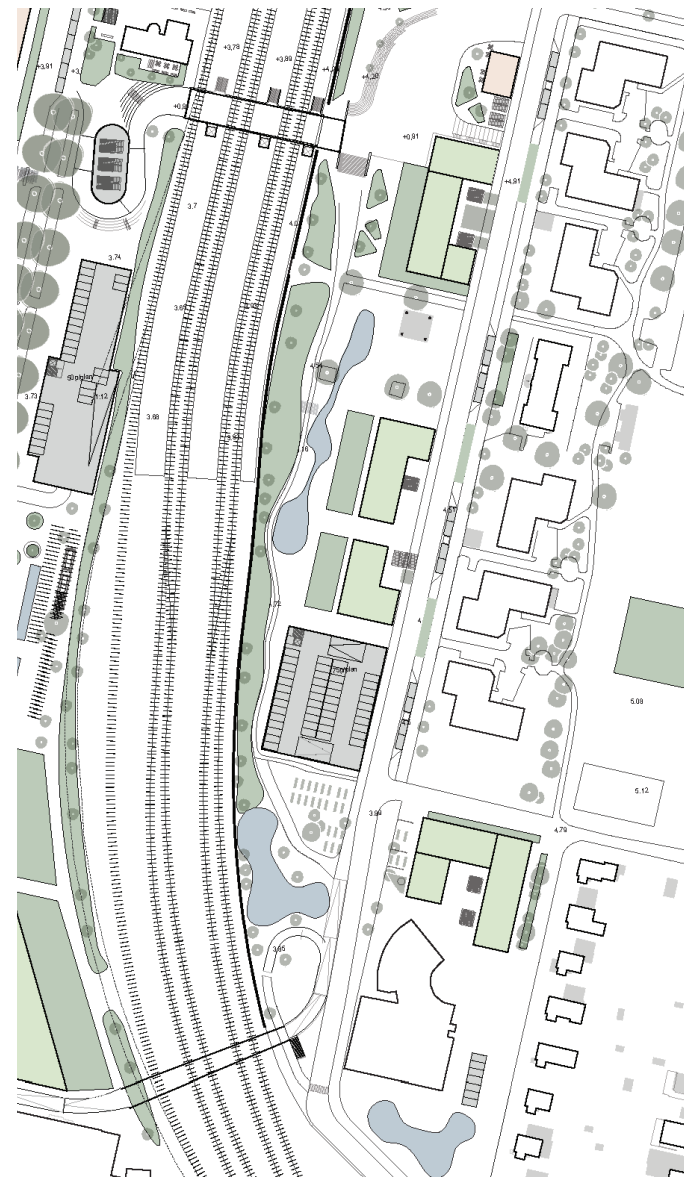


Bild 42: Illustrations- och markanvändningskarta för delområde 4 Bolmensgatan.

## Beskrivning

Framtida exploatering av detta område är starkt förknippat med riskbild och bullerpåverkan från järnvägen. I arbetet med detta delområde har två olika förslag arbetats fram för att studera förutsättningarna för bostäderna ur bullersynpunkt. I förslagen testas olika sträckningar på Bolmensgatan. Diskussioner och överväganden kring utformningen är baserade på tillhandahållna risk- och bullerutredningar och på tankar kring kvalitativa och trygga boendemiljöer, tillgängliga grönstråk och trafikflödet genom området.

Båda alternativen tar hänsyn till samma placering och läge av föreslagna passager.

### *Alternativ 1a- Rak sträckning av Bolmensgatan*

I det första alternativet transformeras Bolmensgatan, från dagens lågt exploaterade återvändsgata till en urban och levande bostadsgata med öppna bottenvåningar där service och diverse verksamheter kan etableras.

Gatans sträckning fortsätter i detta förslag söderut, väster om det gamla lokstallet och kopplas samman med Knäredsgatan vars sträckning fortsätter vidare öster ut längs järnvägen.

Bolmensgatans nya skepnad skapar trygghet i stadsrummet genom att den aktiveras både dag- och kvällstid. Gaturummet stärks genom liv och rörelse och de byggnader som placeras längs gatan har två viktiga kvalitéer: gemensamma gårdar mot gatan med parken och det gröna på andra sidan mellan de nya byggnader och järnvägen.

Detta alternativ möjliggör att bevara stora delar av Studentparken som en förpark till stationen och grön lunga inom stationsområdet.

Det som talar emot detta alternativ är att det har svårare att möta de

krav som ställs för bostäder, då de utsätts för buller både från järnvägen och från Bolmensgatans nya funktion som matargata. Bullersituationen behöver studeras mer i detalj men att anordna bostäder i detta alternativ bedöms som möjligt. För att uppnå gällande riktvärden på 60 dbA ekvivalent nivå krävs bullerreducerande åtgärder i form av en vall eller plank på minst 3,2 meter längs med hela spåret.

### *Alternativ 1b-sammanlänkning med Hemfeldtsgatan*

Bolmensgatan kan också kopplas samman med Hemfeldtsgatan som är en anslutande gata till Knäredsgatan. Detta är en förenklad variant som innebär mindre gata att bygga samtidigt som det skulle ge mer plats för tunnelns mynning och parken. Gatan skulle också få en naturlig krökning vilket är bra för att dämpa trafiken. En nackdel är att Hemfeldtsgatan idag fungerar som en bostadsgata och är i nuläget inte anpassad för större trafikmängder. Det är också osäkert hur framkomligheten för eventuella ersättningsbussar blir.

### *Alternativ 2 - ny sträckning längs med järnvägen.*

Det andra alternativet som studerats undersöker om en ny matargata längs Järnvägen kan medföra bullernivåer som tillåter nya bostäder med en "tyst sida" längs Bolmensgatan.

Bolmensgatan får i detta förslag en ny funktion som gångfartsgata alternativt cykelgata där fotgängare och cyklister har företräde och bilisterna tvingas hålla nere hastigheten. Gatan är endast till för trafik som rör sig inom och till och från området, inte rakt igenom. Därmed kommer det största trafikflödet ske på den nya gatan längs med järnvägen. På detta sätt kan en tyst sida skapas och förutsättningar för bostäder ur bullersynpunkt optimeras.

Detta förslag medför att större delen av Studentparken byggs bort och





Bild 43: Flödeskarta för gatualternativ 1 och 2. Gång- och cykelrörelser (rött), gångrörelser (gul) samt bilrörelser (svart)

ersätts av den nya gatan, byggnadsvolymer och förgårdsmark kopplad till bostäderna. En urbanare miljö skapas vilket i sig inte är negativt men med mindre parkyta försvåras också hanteringen av dagvattnet. Det är också ett dyrare alternativ då mer ny gata behövs. En placering längs med spåren gör också att tunnlarna blir längre.

Positivt med förslaget är den lugnare och tystare miljö bakom byggnaderna som skapas. Att gatan hamnar närmare järnvägen innebär även en ökad tillgänglighet till perrongerna.

### Föredraget alternativ

I strukturplanen föredras alternativ 1 före alternativ 2 då detta alternativ innebär mer grönyta och mindre ny infrastruktur. Detta är under förutsättning att bullersituationen för bostäderna kan hanteras på ett bra sätt och att områdets lägenhetssammansättning inte blir för homogen vilket det finns en risk för om det bara små lägenheter som kan byggas. Här blir bulleråtgärder i form av grön vall och plank längs järnvägen viktiga för att kunna möjliggöra för större lägenheter i alla fall i de nedre våningsplanen. Bullerskydd längs med järnvägen förbättrar också områdets utemiljö. Enligt genomförd bullerutredning, se buller sida 58 krävs en höjd på minst 3,2 meter för att skydda hela fasaden. Förutsättningarna för anordnade av bullerskyddsskärmar bedöms i nuläget som goda men måste studeras närmare i den fortsatta planeringen dels ur ett tekniskt perspektiv i relation till spåren och dels utifrån andra aspekter så som insyn, trygghet, estetik m.m. Även räddningstjänstens tillgänglighet till spårområdet måste beaktas så att åtgärder längs med spåren inte försvårar eventuella räddningsinsatser i framtiden.

### Gatusektion, Bolmensgatan

#### Bolmensgatan

Totalt cirka 16,5 meter. 2 m gång bana, – körbana 6,5 m – parkering växelvis med trädplantering 4 m – gång- och cykelbana 4 m.

Trädplanteringen och parkering kan med fördel växla sida, men stor hänsyn måste tas till cykelbanans kvalitet. Kantstensparkering bör inte läggas hela sträckan, men det är viktigt att körbanans bredd inte överstiger 7 m då det inbjuder till höga hastigheter och kan ge sämre boendemiljö. Sektionen kan minskas, om man använder trädplantering och kantstensparkering växelvis.



## UPPSTÄLLNINGSBANGÅRDEN (DELOMRÅDE 5)

### Målsättning

Förlänga Stationsgatans aktiva del från norr till söder och rama in gatan tillsammans med Tullkammarkajen.

### Innehåll

I söder nytt kontor- och bostadskvarter med service i bottenvåningen samt parkeringshus i norr. Mindre grönyta i mitten av området med visuell koppling till kranen i Tullkammarkajen. I förslaget föreslås även en avsmalning av Stationsgatan.

### Markanvändning och möjlig BTA

Bostäder, kontor och service

### Höjdskala

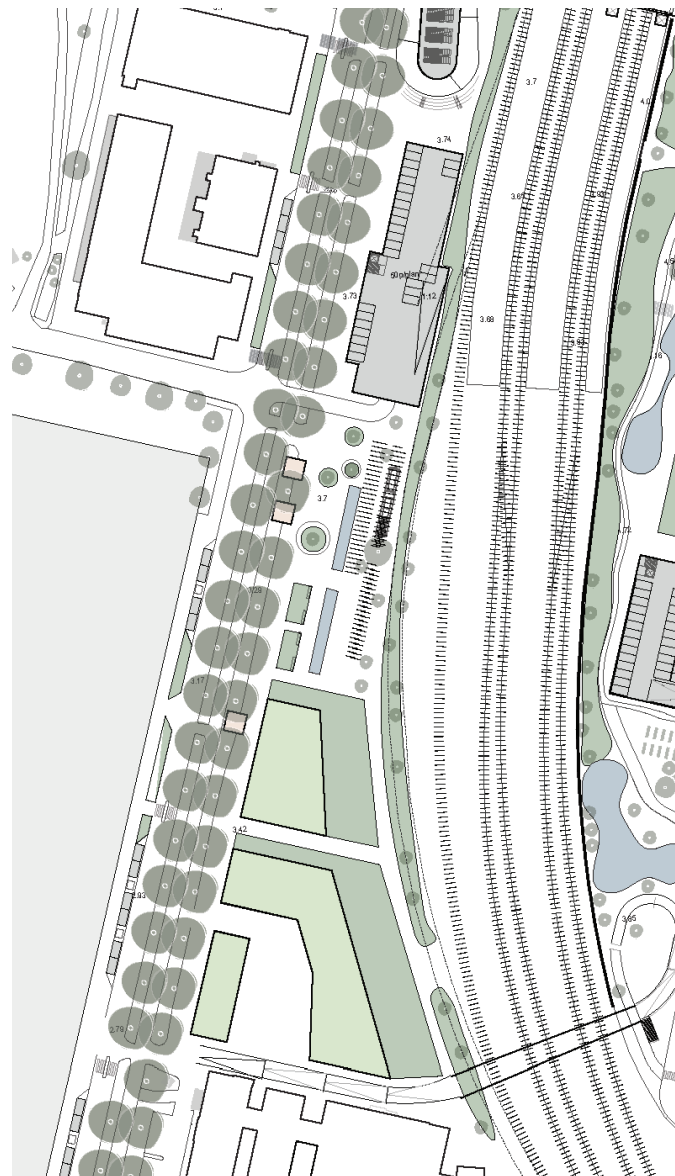
4-6 våningar samt landmärkesbyggnad i mellan 12-16 våningar

### Beskrivning

De bärande principerna för detta område är att lindallén längs Stationsgatan bevaras. Gaturummet ska aktiveras och definieras och fungera som en länk mellan Östra förstaden i norr till kontorsområdet mitt emot framtida Tullkammarkajen. Med hjälp av ny bebyggelse i gatans förlängning skapas en stadsmässig kontinuitet.

På platsen föreslås ett nytt kvarter som förhåller sig till utvecklingen av Tullkammarkajen. Bebyggelsen styrker stadsrummet och ramar in Stationsgatan. Volymerna föreslås ha blandade program och funktioner med både bostäder, kontor och service i bottenvåningarna.

I kvarteret föreslås en landmärkesbyggnad som placeras strategiskt i



*Bild 46: Illustrations- och markanvändningskarta för delområde 5 uppställningsbangården.*



området precis norr om de gamla lokstallarna. Byggnaden blir en tydlig orienteringspunkt då den hamnar i fonden av järnvägskurvan vilket gör den väl synlig från perrongerna, från södra infarten i sydöst och i fonden av ett eventuellt gång- cykelstråk med förbindelse över Nissan. Höjden på byggnaden behöver studeras närmare men bedöms i nuläget kunna vara mellan 12-16 våningar och byggas både som kontor och bostäder.

Norr om kvarteret föreslås en publik plats och grönyta där det finns möjlighet att bevara delar av tågspåren som en definierande och identitetsskapande del av platsen, med en visuell länk till Tullkammarkajens karaktäristiska röda kran.

Söder om byggnaderna mellan de nya och de befintliga volymerna

kopplas platsen samman med delområde 4 via den föreslagna gång- och cykeltunneln.

Ett nytt parkeringshus föreslås i norr i anslutning till närliggande passage under järnvägen. Läget är optimalt ur pendlarsynpunkt med tanke närheten till perrongerna.

Ytan är emellertid begränsad med närhet till både spår och kontaktledningar. Förslaget förutsätter därför en placering så nära lindallén vid Stationsgatan som möjligt. En trädinventering behöver göras för se över trädens status och möjliga avstånd.

Placeringen förutsätter att spårskissen som presenteras i utvecklingsförslaget blir gällande och att den så kallade Skånebanan tas bort. Placeringen måste även bedömas utifrån ett riskperspektiv. Visar det sig att



*Bild 47: Illustration- och volymstudie. Vy från norr från en av perrongerna. I bakgrunden syns landmärkesbyggnaden i 16 våningar vid uppställningsbangården.*

placeringen inte är lämplig är en alternativ lokalisering längre söderut inom det byggnadskvarteret som föreslås där.

En grön vall längs spåren agerar som bullerskydd och avgränsning mot järnvägen.

#### Gatusektion:

Befintlig allé vid Stationsgatan bevaras, liksom den gång- och cykelbana som går inom allén. Körbanan bör minskas till 7 m, antingen med en förskjutning av den västra gatukanten eller anläggande av blågrågröna lösningar för omhändertagande av dagvatten. Detta görs med fördel på ett sådant sätt att den raka väglinjen bryts.

#### Dagvatten

Vägdagvatten avleds till biofilter (BGG) i flexzon utmed Stationsgatan. Befintlig trädallé ska bevaras. Dagvatten från parkeringsytor avvattnas lokalt till biofilter, makadamdike eller svackdike beroende på platsspecifika förutsättningar.

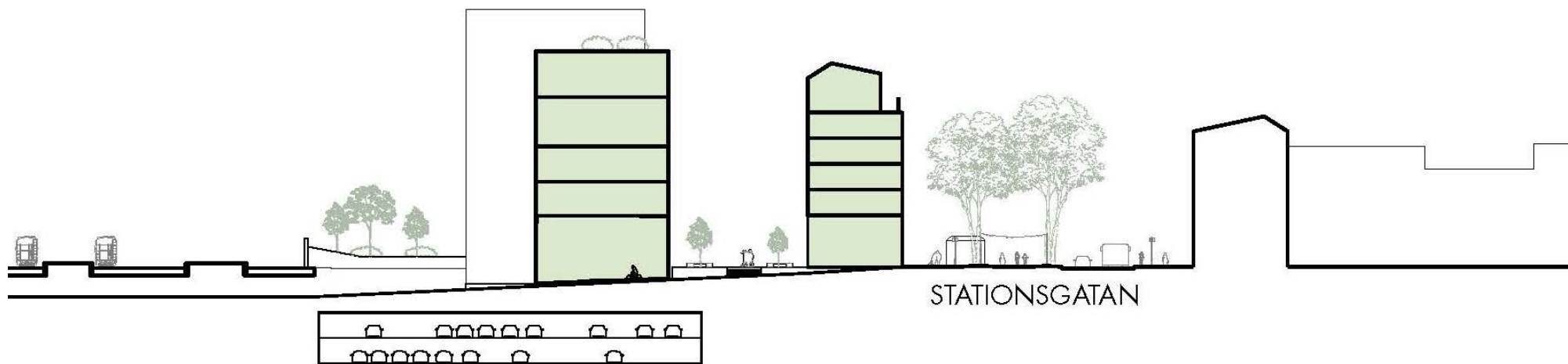


Bild 48: Sektion från söder

# TEKNISK INFRASTRUKTUR

## AVFALLSHANTERING

Bebyggelsen ska anpassas utifrån de krav som ställs i kommunens avfallsföreskrifter. Där nämns bland annat grundkrav för avfallsutrymmen och transportvägar. Uppdatering av avfallsföreskrifterna pågår.

## EL-, FJÄRRVÄRME- OCH VA LEDNINGAR

Området ligger centralt i staden där teknisk försörjning redan finns utbyggt. I områdets norra del i Fredsgatan, finns större ledningar för el, fjärrvärme och VA. Söder om dessa, innan Laholmsvägen, finns ytterligare VA-ledningar och högspänningsledningar som korsar området, både i riktning öst/väst och nord/syd. Läget för dessa behöver studeras närmare för att avgöra hur framtida gång- och cykeltunnel med fördel ska utformas. I områdets södra del finns en fjärrvärmeledning som korsar spårområdet.

Dricks- och spillvattenförsörjning till planområdet sker idag från befintligt ledningsnät i korsningen Laholmsvägen-Bolmensgatan. Befintliga ledningar finns till största del belägna i angränsande gator.

I vidare arbete ska kapacitet och möjlig flytt/utbyggnad av ledningsnätet studeras för att på bästa sätt nyttja och modernisera systemen för att möjliggöra en positiv utveckling av staden.

Ställverket för järnvägsväxlarna kommer i samband med spårbyggnad tas bort och ersättas med ett nytt växelsystem. Platsen för nuvarande ställverk kommer kunna få en ny användning.

## DAGVATTEN

Planområdet utgör verksamhetsområde för dagvatten och är idag väl utbyggt med ledningar. Avvattning av dagvatten sker delvis i separerat dagvattenledningsnät, delvis med kombinerat ledningsnät.

Det finns idag två befintliga dagvattendammar i Studentparken på östra sidan om området som tillsammans tar upp en yta på 2400 kvm. Den första, mindre norra dammen utgör ett försedimenteringssteg. Från denna avleds dagvatten vidare i ett öppet dike till den södra andra dammen. Damarna är utformade med permanent vattenspegel och bidrar till fördröjning och rening av dagvatten från resecentrum innan det avleds i ledning söderut.

Dagvatten från området kring Fredsgatan avleds med självfall och dagvatten från Laholmsvägen pumpas till en underjordisk kammare där rening sker genom sedimentation och en filteranordning.

## BGG-system

För att möta komplexiteten i dagens och framtidens stadsmiljöer behövs smart infrastruktur, med ytor som kan tillgodose flera syften samtidigt. Blågröngrå system (BGG) är ett begrepp som syftar på mångfunktionella system inom dagvattenhantering. Med detta system kan dagvattenfördröjning i redan byggda miljöer ske på ett smart sätt och kan tillgodose flera syften samtidigt. Det handlar om att integrera blå (vatten), gröna (vegetation) och grå (hårdgjorda ytor) till ett mångfunktionellt system. Att anlägga separata lösningar för varje funktion blir alltför kostsamt och utrymmeskrävande. Istället måste dagvattenhantering och växtbäddar samsas med hårdgjorda ytor och de krav på



bärighet och trygg miljö som dessa för med sig. På så sätt skapas en grönare och mer attraktiv stadsmiljö med lägre risk för översvämning och minskade konsekvenser vid torka. Några av fördelarna med blågröngrå system är att vattenkvalitén förbättras genom filtrering genom vegetationsyta, minskad belastning på ledningssystemet, ett sätt att uppgradera dagvattensystem utan att gräva upp staden och man skapar estetiska förbättringar av gatubilden. Man tar ett steg mot en mer hållbar stad som är bättre rustad för framtidens utmaningar.

## Förslag på dagvattenhantering

En översiktlig dagvatten- och skyfallsutredning har genomförts. (Sweco, 2021-04-22). Utredningen syftar till att beskriva förutsättningarna för dagvatten och skyfall för att utgöra ett underlag i fortsatt planarbete. Den planerade exploateringen av området innebär att omläggning av delar av dagvattenledningsnätet kommer att vara nödvändigt. Utredning av ny ledningsdragning är av behov i ett senare skede.

Anläggningar för fördröjning och rening föreslås utgöra öppna anläggningar, för att ligga i linje med Halmstads vision för framtida dagvattenhantering i staden. Generellt föreslås anläggningarna biofilter, makadamdike eller svackdike för rening av dagvatten från trafikerade ytor. Anläggningarna kan även utformas för fördröjning. Val av anläggning beror på platsspecifika förutsättningar inom aktuellt område, så som lutning, tillgängligt utrymme och önskad gestaltning. Ytbehov för dagvattenhantering beror på aktuell anläggningstyp och om anläggningen är utformad för fördröjning eller rening av dagvatten.

Det går inte att beräkna ytbehov för dagvattenanläggningar i detta tidiga skede, då det är oklart vilka ytor som kommer avledas till vilka

anläggningar. En grov första uppskattning på area för dagvattenanläggningar inom respektive delområde ges i tabell 2. Områdesindelning och övergripande dagvatten hantering redovisas i bilaga 2.

I kommande detaljplanskeden bör val av anläggningstyp och mer detaljerade beräkningar av ytbehov genomföras utifrån fastställd markanvändning, höjdsättning samt fördröjnings- och reningsbehov.

Den totala hårdgjorda ytan inom Stationsstaden kommer inte öka. Men nya beräkningskrav såsom 20-årsregn och klimatanpassning på 1,3 blir de nya fördröjningsvolymerna förhållandevis små. Med klimatanpassningen blir de nya fördröjningsvolymerna hanterbara i befintlig miljö om man jobbar med nya tekniker såsom BGG-system. Som en del av ett hållbarhetstänk kan vattensmarta tjänster användas inom Stationsstaden. Dagvatten från tak som är mindre förorenat samlas upp i underjordiska tankar för att nyttjas till bevattning samt spolning av vägytor och toaletter.

Delområde	Ungefärlig area för dagvattenanläggning, förutsatt 10 % ytbehov av reducerad avrinningsyta <i>Notera att ytbehov för dagvattenanläggningar behöver studeras vidare mer i detalj för optimerad utformning utifrån platsens förutsättningar och anläggningens tänkta funktion.</i>
1a	510 m <sup>2</sup>
1b	640 m <sup>2</sup>
2a	2 240 m <sup>2</sup>
2b	2 840 m <sup>2</sup>
3a	1 520 m <sup>2</sup>
3b	1 960 m <sup>2</sup>

Tabell 2: Ungefärlig yta för dagvatten. Se bilaga 2 för områdesindelning.

Taktytor som inte avleds till tankar kan utgöra gröna tak för att minska avrinningen på årlig basis och bidra till flera ekosystemtjänster.

Yta som avrinner till tunnlar ska begränsas i största möjliga mån genom höjdsättning av delområdena. Ytvattenränna anläggs korsande vägar som leder till tunnlar för att fånga upp dagvatten. Pumpar installeras i tunnlar för att tömma vid vattensamling.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

### RISK

Förutsättningarna för hur området kan utvecklas styrs bland annat av riskbilden från järnvägen transporter med farligt gods förekommer.

För att ta höjd för eventuella risker i området har en övergripande riskanalys gjorts. Utredning är framtagen under våren 2021 av BKB brandkonsultsbyrå

### Förutsättningar

Området föreslås bebyggas med kontor, service och bostäder. Minsta avstånd från närmsta spårräls är 20 meter för kontor och service. För bostäderna är minsta avståndet 35 meter. Inom området föreslås även två parkeringshus varav det närmsta hamnar mellan cirka 6-10 meter ifrån närmsta spårräls. Avstånd mellan resecentrumbyggnaden och närmsta spårräls är 5 meter.

#### *Resultat*

Sammanfattande visar utredningen på att riskreducerande åtgärder krävs och omfattningen beror på avstånd mellan riskkälla och bebyggelse

samt typen av bebyggelse. För vissa sträckor räcker det med åtgärder i bebyggelsen i form av särskild utformning av ventilation, utrymningsvägar och fasad, för andra krävs vallar eller murar i kombination med åtgärder i byggnaderna för att en acceptabel risknivå ska upprätthållas.

Grundläggande för riskvärderingen har Länsstyrelsen Hallands riktlinjer gällande analys av farligt gods varit. Tidigare utförda analyser har dock visat att riktlinjerna kan frångås för viss typ av bebyggelse vilket medför att bebyggelse under rätt förutsättningar kan förläggas närmre riskkällan än vad riktlinjerna anger, utan att risknivån blir oacceptabel. Resultatet av utredningen presenteras samlat i bilaga 3.

Inför vidare analyser är utredningens rekommendation att en ny kartering av farligt gods på Västkustbanan genomförs för att uppdatera kunskapen och se om det har skett några förändringar.

### BULLER

Området påverkas av buller från närliggande järnväg och gator vilket framförallt påverkar förutsättningarna för förslagna bostäder i utvecklingsförslaget.

En bullerberäkning har därför genomförts där även bullerdämpande åtgärder i form av vall eller plan mellan 2-3 meter längst med spåret har prövats. Bullerberäkningarna täcker upp hela planområdet och är genomförda utifrån två scenario. Ett där Bolmensgatan har en rak sträckning och placeras öster om de bostäderna som föreslås i anslutning samt ett scenario där Bolmensgatan dras väster om bostäderna i syfte att ge bästa förutsättningarna för en så kallad tyst sida.

I förordning (2015:216 t.o.m. SFS 2017:359) finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus från väg och spårtrafik i tätbebyggt område. Från den 1 juli 2017 gäller följande riktvärden:

Tabell 1 Riktvärden ur SFS 2015:216

Lokaltyp	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ , utomhus vid fasad	Ekvivalent ljudnivå, $L_{eq24h}$ , utomhus på uteplats <sup>1</sup>	Maximal ljudnivå, $L_{max}$ , utomhus på uteplats <sup>1</sup>
Bostäder > 35 m <sup>2</sup>	60 dBA <sup>2</sup>	50 dBA	70 dBA <sup>3</sup>
Bostäder ≤ 35 m <sup>2</sup>	65 dBA <sup>2</sup>	50 dBA	70 dBA <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Riktvärdet gäller ifall uteplats anordnas.

<sup>2</sup> Om ljudnivån överskrider bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid (22.00-06.00).

<sup>3</sup> Om ljudnivån överskrider bör den inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid (06.00-22.00).

Om en bostad har tillgång till fler än en uteplats, privat eller gemensam, räcker det att en av dessa klarar förordningens riktvärden.

Tabell 3: Bullerförordning 2015:216 t.o.m. SFS 2017:359

## Slutsats/resultat

Bullerberäkningarna tyder på bättre förutsättningar för bostadsändamål i områdets södra delar (söder om regionbussterminalen och befintlig station) i enlighet med utvecklingsförslaget.

### Delområde 1

I områdets norra del uppfylls förvisso riktvärdet på 65 dbA ekvivalent nivå men en uteplats enligt gällande riktvärden är svårt att uppnå.

### Delområde 2

I västra skeppet kan det dock vara möjligt med visst inslag av både mindre och större bostäder i de övre våningarna. Men, detta måste studeras mer i detalj då bostäder i detta läge för att förebygga olägenheter,

ställer stort krav på byggnadens utformning samt att riskfrågan med hänsyn till avstånd kan hanteras på ett tillfredsställande sätt.

### Delområde 3

#### *Kvarter vid järnvägsparken*

För den västra byggnaden finns goda förutsättningar för bostäder. En gemensam uteplats kan anordnas på innergården.

### Delområde 4

#### *Bolmensgatan, rak sträckning (se bild 43 på sida 51)*

Om Bolmensgatan har kvar sin befintliga dragning öster om byggnaderna ligger fasadnivåerna på 60 – 62 dBA ekvivalent ljudnivå.

Skärmar på minst 2 meter vid spåret ger en bättre ljudmiljö på området bakom skärmarna och ökar antalet våningar där ekvivalent ljudnivå inte överstiger 60 dBA. Med en skärm på minst 3,2 meter uppfylls gällande riktvärden på samtliga våningar på alla byggnader. Maximala ljudnivåer på fasader som vetter mot innergården beror på vägtrafiken när Bolmensgatan dras till väster om byggnaderna.

Förutsättningarna för anordnade av bullerskyddsskärmar bedöms i nuläget som goda men måste studeras närmare i den fortsatta planeringen där hänsyn även behöver tas till insyn, trygghet, estetik m.m. Viktigt är också att bullerskyddsskärmar utförs med ljuddämpade material på "bullersidan" så att reflektioner inte ökar ljudnivån motsatt sida av spåret.



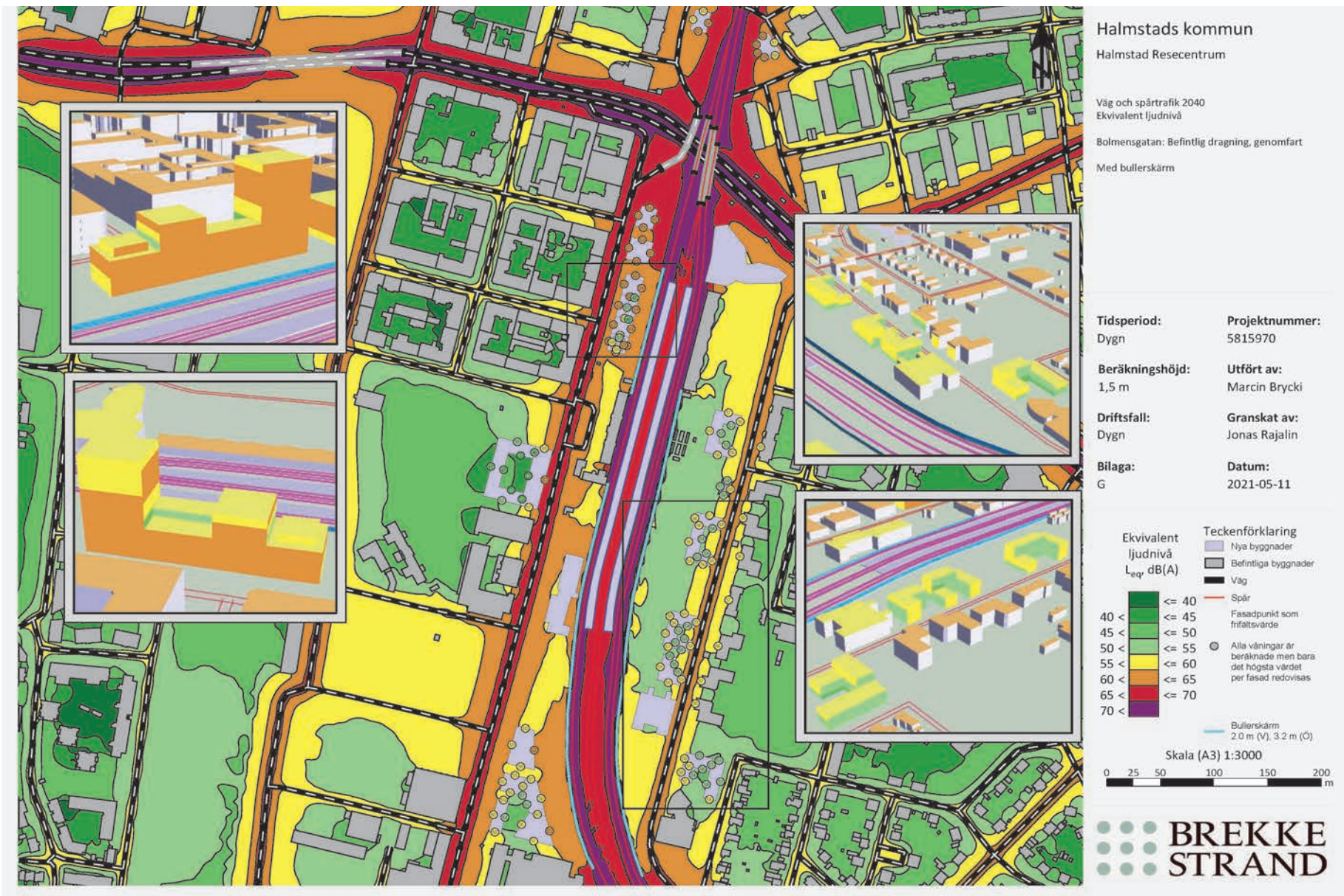


Bild 49: Bullerberäkning med rak sträckning av Bolmengatan

### *Bolmensgatan, västlig dragning*

Om Bolmensgatan dras till väster om byggnaderna så ger det större möjligheter för bostäder utan omfattade åtgärder vid spåren, om dessa är genomgående eller maximalt 35 m<sup>2</sup>. Detta på grund av att det möjliggör bullerskyddad sida på östra sidan för samtliga potentiella lägenheter samt lägre nivåer vid eventuell uteplats på innergårdarna.

Maximala ljudnivåer på byggnadernas baksida beror på spårtrafiken när Bolmensgatan dras till väster om byggnaderna.

Ett fåtal våningar som vetter mot innergården överskrider enligt beräkningarna riktvärdet L<sub>max</sub> för tyst sida ( $\leq 70$  dBA) med 1 dBA. Mot bakgrund av att 1 dBA knappt är hörbar samt att ett litet överskridande bör ligga inom ramen för begreppet riktvärde bör överskridandet vara acceptabelt.

På innergårdarna går det att anordna en bullerskyddad uteplats med hjälp av skärmar oavsett vilken sida Bolmensgatan är på.

### *Byggnad vid Hemfeldtsgatan*

För den sydöstra byggnaden vid Hemfeldtsgatan finns goda förutsättningar för bostäder. En gemensam uteplats på innergården skulle behöva kompletteras med en bullerskyddande skärm.

### **Delområde 5**

För den nordligaste byggnaden i delområde 5 finns det förutsättningar för bostäder som är upp till 35 m<sup>2</sup> stora, alternativt större lägenheter om dessa endast har fasad mot norra, västra och södra sidan. Byggnaden

är bullerutsatt från flera håll vilket gör det svårt att anlägga en bullerskyddad uteplats. Bullerskyddade uteplatser behövs studeras vidare i ett senare skede om sådana ska anläggas.

För de två södra byggnaderna finns det goda förutsättningar för bostäder. Lägenheterna som vetter mot spåret måste vara genomgående eller maximalt 35 m<sup>2</sup> stora.

En gemensam uteplats kan anordnas på innergården.

### **Befintliga bostäder vid Bolmensgatan**

Bolmensgatan har i dagsläget ingen genomfartstrafik. Om genomfart möjliggörs orsakar det mer buller till de befintliga bostäderna i närområdet. Jämförs beräkningarna i bilaga A med bilaga B beräknas ljudnivåerna vid de befintliga bostäderna längs Bolmensgatan att öka med ca 2 dBA ekvivalent ljudnivå. Den maximala ljudnivån beräknas bli oförändrad.

Om Bolmensgatan istället dras om till västligt läge enligt bilaga C sjunker både ekvivalent och maximal ljudnivå vid de befintliga bostäderna.

## **ÖVERSVÄMNING OCH SKYFALL**

Dagvattensystem är inte utformade för att omhänderta de flöden och mängder vatten som uppstår vid ett kraftigt regn, ett så kallat skyfall. När ett skyfall inträffar går dagvattensystemen fulla och vatten tvingas avledas över mark utmed de lågstråk som höjdsättningen skapar. Höga flöden som uppstår i större avrinningsområden och lågpunkter där vat-



ten riskerar att bli stående kan utgöra en risk för skada på bebyggelse, och i värsta fall risk för människors hälsa.

Lågpunktskarteringen i bilaga 2 illustrerar ytliga avrinningsvägar och lågpunkter där vatten riskerar att bli stående i händelse av kraftig nederbörd. Karteringen baseras på befintliga höjder inom utredningsområdet enligt Lantmäteriets höjdmodell, RH 2000.

Områdets översvämningrisk till följd av skyfall är studerad i den översiktliga dagvattenutredningen.

En sammanfattning av föreslagna åtgärder redovisas i bilaga 5.

## GEOTEKNIK OCH FÖRORENAD MARK

Enligt jordartskarteringen från Sveriges geologiska undersökning, SGU, utgörs området av svallsediment av mellansand till grovsand. I de geotekniska undersökningar som har gjorts runt området har det även framkommit att det på västra sidan finns sättningsbenägen silt, eller siltig lera.

Här finns en geologisk gräns mot Nissan med postglaciala gyttjor, silt och lera. En geoteknisk utredning för området kring den befintliga gångbron mellan befintlig station och regionbussterminalen finns framtagen. Utredning kring de geotekniska förhållandena behöver göras i detaljplaneskedet.

Hela planområdet är lågriskområde för markradon.

En översiktig miljöundersökning genomfördes 2010, området söder om Studentparken samt området i norr ingick inte.

Inom delar av området där tidigare verksamheter funnits (arkivstudie)

finns delar som inte uppfyller Naturvårdsverkets riksvärde för känslig markanvändning. Inom området har bland annat bensinstationer, åkeri, tankningsstation för järnväg, mattvätt, upplags- och magasinsområden. I områdets direkta närhet (kv Kilot) har kemtvätt, gummiverkstad och skrothandel funnits. Det finns risk för att påträffa cisterner och ytliga oljeföroreningar i flera delar av området som skulle kunna påverka grundvattnet om de påträffas.

Eftersom området tidigare innehållit verksamheter som kan ge upphov till markföroreningar och dessutom till stora delar täcks av fyllnadsmassor kommer sannolikt en sanering av marken inom området att krävas.

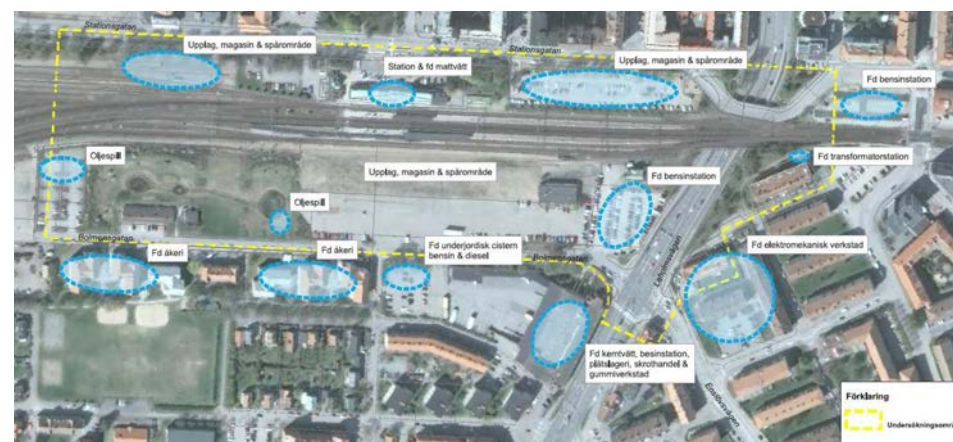


Bild 50: Kartläggning av tidigare verksamheter som kan gett upphov till markföroreningar i området



# GENOMFÖRANDE OCH VIDARE ARBETE

## FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

Området som skall byggas ut ligger centralt och är omgivet av befintlig bebyggelse och järnvägen går rakt igenom området. Att genomföra ett statsbyggnadsprojekt i befintlig stadsmiljö med hänsyn till närboende, verksamheter, trafikflöden och viktiga ledningsstråk kommer att vara utmanande och kräva mycket av projektet i form av samordning och planering. I området finns också den befintliga järnvägsstationen samt regionbussterminalen vars funktioner behöver säkerställas och fortgå under hela projektet. Det kommer att krävas utbyggnation av området sker i etapper och arbetet kommer behöva pågå under en längre tid.

## TIDPLAN

Efter att strukturplanen har tagits fram och visionen för området har formulerats kan detaljplaneläggningen av stationsområdet påbörjas. Det är troligt att detaljplaneläggningen av området som omfattas av strukturplanen kommer behöva delas upp i flera detaljplaner. Planläggningen bedöms kunna påbörjas under hösten 2021.

Tidplanen för planläggning och framförallt genomförande är i mycket beroende av Trafikverkets processer. Framtagandet av detaljplaner behöver samordnas med Trafikverkets framtagande av järnvägsplan och genomförandet av allmän plats och kvartersmark behöver synkas med Trafikverkets arbeten i järnvägsanläggningen. Framförallt behöver logistik, etableringsytor och transporter till stationsområdet samordnas för att ett genomförande av projektet ska bli så smidigt och effektivt som möjligt.

En tidplan för genomförandet måste bli väldigt grov i detta tidiga skede. Till stor del beror detta på att mycket av genomförandet är beroende

av Trafikverkets utbyggnationsplaner. I dagsläget är det inte klart hur Trafikverkets tidplan för deras arbeten ser ut.

## UTBYGGNAD

Utbyggnaden av Stationsstaden måste ske etappvis. Detta gör att utbyggnationen kommer att ske under en relativt lång tid. De olika arbetena måste samordnas med Trafikverkets arbeten. Då Trafikverket ej tillåter att någon annan bygger i anslutning till deras spår kommer troligtvis byggandet de passager som behövs över och under järnvägen ske i Trafikverkets regi. Trafikverket skall även bygga om bangården, perronger, ställverk och signalsystem i anslutning till resecentrum. Dessa arbeten påverkar också utbyggnaden av de kommunala anläggningarna. Kommunens utbyggnation är därför beroende av hur Trafikverket planerar sin byggnation.

Utbyggnationen behöver även samordnas med Trafikverkets framtida planerade spårarbeten utanför stationsområdet. Kan vissa delar byggas samtidigt som planerade avstängningar genomförs innebär det troligen stora vinster både tidsmässigt och ekonomiskt. Trafikverket har i framtiden planerade spårarbeten i samband med arbetena vid tunneln i Varberg. Under de arbetena kommer det inte att vara någon tågtrafik norr om stationen i Halmstad. Det är därför till exempel lämpligt att då genomföra arbetena med den planerade gc-tunneln vid Fredsgatan. Under byggnationerna är det av största vikt att hänsyn tas till den infrastruktur som finns på platsen. Regionbussterminalen, stationen och de resefunktioner som finns i området måste fungera under hela byggnationen.

Före och under byggnationen är det mycket viktigt att information gällande vad som skall göras går ut till de kringboende, kollektivtrafik, verksamheter som finns i området. Görs detta på ett bra sätt kommer

byggnationen att kunna genomföras med så lite störningar som möjligt.

När utbyggnationen planeras är det viktigt att tänka på hur logistiken för detta skall hanteras. I området kommer det att var begränsat med utrymme och det är få vägar in och ut i området för byggtrafiken. Denna utmaning blir ännu större om utbyggnation av allmänplats sker samtidigt som exploatörerna bygger på sina fastigheter. Därför kommer en viktig aspekt i genomförandet handla om samplanering inom Stationsstadenprojektet men även med andra stadsbyggnadsprojekt i staden om ytor för etablering, materialupplag och transportvägar.

När utbyggnationen planeras är det viktigt att tänka på hur logistiken för detta skall hanteras. I området kommer det att var begränsat med utrymme och det är få vägar in och ut i området för byggtrafiken. Denna utmaning blir ännu större om utbyggnation av allmänplats sker samtidigt som exploatörerna bygger på sina fastigheter.

## MARKANVISNING

Strukturplanen föreslår ny exploatering i Stationsområdet i form av bostäder, kontor och centrumverksamhet. Dessa ligger i huvudsak på av kommunen ägd mark. De byggrätter som föreslås ska markanvisas för att sedan genomföras och byggas ut av privata byggaktörer. Förhållandena i Stationsstaden med buller- och riskhänsyn samt vikten och komplexiteten i hur byggnaderna förhåller sig till det angränsande stadsrummet gör att det troligtvis kommer vara en stor fördel att kunna markanvisa innan laga kraftvunnen detaljplan. Projektet behöver få in byggaktörerna under planskedet för att kunna anpassa detaljplanens byggrätter och komma fram till lösningar som fungerar för området och projektet. Troligtvis bör en markanvisning kunna påbörjas efter att samråd genomförts.

Det nya resecentrumet som planeras i navet mellan stadsbuss, regionbuss och järnvägen föreslås genomföras som en markanvisning till en privat aktör. Denna markanvisning bör inledas i ett tidigt skede av projektet för att säkerställa funktionen av ett modernt resecentrum samtidigt som byggnadens placering vid och kopplade funktion till perronganslutningen i norr behöver studeras i samarbete med Trafikverket och markanvisad privat aktör.

## KVALITETS OCH HÅLLBARHETSPROGRAM

För att nå upp till projektets mål vad gäller hållbarhet och gestaltning och skapande av en stadsdel som annonserar staden bör dessa ambitioner konkretiseras. Detta görs lämpligt genom framtagande av kvalitets- och hållbarhetsprogram i samband med framtagandet av detaljplaner. Sådana program eller projektstrategiska dokument skapar en röd tråd genom projektet från detaljplan till markanvisning och utbyggnad av allmän plats och underlättar vidmakthållandet av de ambitioner som beskrivs i strukturplanen och projektets inledande skede.

## EKONOMI

Stationsstadenprojektet kommer att kräva stora investeringar i infrastruktur kopplat till ombyggnaden och utvecklingen av stationen och järnvägsanläggningen med perronganslutningar. Omvandlingen och utvecklingen av allmän plats sker i befintlig stadsstruktur. Stora kostnaderna kommer i allmän plats till torg och andra öppna miljöer. Strukturplanen föreslår många byggrätter på kommunal mark vilket kommer kunna generera en intäkt till projektet. Intäkternas storlek beror på marknadsläge, användning och tekniska förutsättningar och är svåra att bedöma i dagsläget. En ekonomisk ambition för projektet bör vara att

täcka projektets kostnader i utbyggnad av allmän plats med intäkterna från markanvisningar, dock ej planerade perronganslutningar och investeringar i statlig infrastruktur.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

### PROJEKTGRUPP

- Per-Erik Linders, planarkitekt, ansvarig handläggare, SBK
- Emeli Cornelius, planarkitekt, biträdande handläggare, SBK
- Johan Rex, exploateringsingenjör, SBK
- Maria Johansson, landskapsarkitekt, TF
- Stina Alexandersson, trafikingenjör, TF
- Henrik Larsson, enhetschef projekt anläggning, TF
  
- Ulf Wallinder, VA ingenjör, LBVA
- Catrine Karlsson, trafikstrateg, SBK
- Per Anders Linder, miljöhandläggare, miljöavdelningen
- Fredrik Borgström, räddningstjänsten
- Hanna Billmayer, klimatstrateg, SBK
- Kajsa Sparrings, stadsarkitekt

### REFERENSGRUPP

- Martina Pihl Fritsi, planarkitekt, FÖP centrum, SBK
- Sara Nylander, planarkitekt, FÖP Larsfrid, SBK
- Annica Pålsson, trafikingenjör, TF
- Claes Andersson HEM
- Cornelia Nilsson, Lantmäteriet
- Per-Ola Larsson, VA ingenjör, LBVA
- Stefan Lundh, hållbart resande och bullerstrateg

- Rikard Junblad, fastighetsstrateg, fastighetsavdelningen
- Louise Järnek, planarkitekt, SBK
- Violeta Stanic, planarkitekt, SBK
- Jonna Kignell: biträdande FÖP centrum, SBK
- Mats Vernersson VA ingenjör, LBVA
- Karin Larsson, miljöstrateg, SBK
- Kristin-Charlotte Eklund, exploateringsingenjör, SBK
- William Hedenquist, trafikstrateg, SBK
- Niclas Simonsson, näringslivschef, KLF
- Susanna Hjortenholt, tillväxtstrateg, KLF

För samhällsbyggnadskontoret

Kajsa Sparrings  
TF planchef

Per-Erik Linders  
planarkitekt



