



STATIONSTADEN HALMSTAD

WORKSHOP 2 – 1 FEBRUARI 2024



Halmstad

SWECO 

Inledning	5
Medverkande & gruppindelning	6
Bakgrund och introduktion	8
Processens metodik	9
Processen i Halmstad	11
Program för workshop 2	12
Förklaring till moment	15
Moment 1: Återkoppling av workshop 2	16
Moment 2: Scenarioarbete	19
Moment 3: Utvärdering	23
Gruppernas arbete	25
Grupp 1	26
Grupp 2	30
Grupp 3	34
Grupp 4	38
Grupp 5	42
Grupp 6	46
Analys & slutsats	51
Analys av workshop 2	52
Litteratur	55
Litteraturlista	56

Arbetsgrupp: Halmstad Stationsstaden

Halmstad kommun

Per-Erik Linders	Projektledare detaljplan Stationsstaden. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Sandra Lindahl	Bitr. projektledare detaljplan Stationsstaden. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Cecilia Tenje Persson	Planarkitekt. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Jennifer Nordén	Projektansvarig Stationsstaden. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Johan Rex	Bitr. projektansvarig Stationsstaden. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Christer Johansson	Trafikstrateg. Samhällsutvecklingsavdelningen, KLF
Joakim Hjortmarker	Projektledare genomförande Stationsstaden. Projektavdelningen, TFF
Maria Johansson	Landskapsarkitekt. Infrastrukturavdelningen, TFF
Annica Pålsson	Trafikmiljöingenjör. Infrastrukturavdelningen, TFF

Sweco

Mathias Ahlgren	Uppdragsledare, Landskapsarkitekt
Trine Schjölberg	Bitr. Uppdragsledare, Arkitekt
Joakim Bengtsson	Trafikanalytiker
Christophe Ginguené	Arkitekt
Ann Legeby	Planeringsarkitekt
Hanna Johansson	Arkitekt

INLEDNING

MEDVERKANDE & GRUPPINDELNING

Grupp 1

Stefan Lundh
Malin Pehrsson
Cornelia Nilsson
Ellen Källberg
Lina Brandelius
Esbjörn Ebbesson

Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Region Halland
Halmstad Kommun
Högskolan Halmstad

Grupp 2

Eddie Hansson
Marie Karlsson
Louise Järnek
Maria Johansson
Etel Vencel
Karin Back
Jesper Moberg Larsson
William Bjellvenstedt

Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun
Halmstads kommun

Grupp 3

Magnus Weberg
Per Serrander
Joacim Eneroth
Tina Wagner
Sofia Brydolf
Ulf Possfelt
Claes Andersson
Sebastian Fors

HIFAB
Trafikverket
Halmstad kommun
HIFAB
Halmstad kommun
MPU Consulting AB
HEM
Sweco

Grupp 4

Peter Lindholm
Lars Backman
Joakim Bengtsson
Sawsan Mohamed Salih
Karin Falck
Max Petersson
Åsa Erkman
Olof Sellden
Jennifer Nordén

Hallandstrafiken
Corem Property Group AB
Sweco
Halmstad kommun
Corem Property Group AB
Wigby , Fastighetsstaden
Trafikverket
Halmstad kommun
Halmstad kommun

Grupp 5

Annika Atterhagen
Natali Balta
Annica Pålsson
Johan Rex
Kristian Widén
Caroline Bengtsson
Maria Eking
Maria Possfelt

Trafikverket
Halmstad kommun
Halmstad kommun
Halmstad kommun
Högskolan Halmstad
Halmstad city
Halmstad kommun
Grand Hotel

Grupp 6

Ludvig Simonsson
Trine Schjölberg
Alexandra Espe
Gert Heinsvig
Urban Hammarlund
Kajsa Sparrings
Lena Fromm
Per-Erik Linders
Katharina Kanth

Region Halland
Sweco
Halmstad kommun
Räddningstjänsten
Jernhusen
Halmstad kommun
Halmstad kommun
Halmstad kommun
Fastighetsbolaget Capella

Övriga deltagare

Mathias Ahlgren
Ann Legeby
Hanna Johansson

Sweco
Sweco
Sweco



Halmstad växer

Halmstads kommun är en expansiv kommun. Ett flertal planeringsinitiativ har tagits för att utveckla kommunen och för att utvidga staden för att hantera en växande befolkning och för att möta klimatförändringar. Kommunens befolkningsprognoser innebär att nuvarande befolkning kommer att växa från dagens 105 000 invånare (2022) till 120 000 år 2035 och ytterligare mot 137 000 invånare till 2050. Kommunen siktar nu mot att planera strategiskt för att öka befolkningen mer än vad nuvarande prognos indikerar och satsar på att nå 150 000 invånare år 2050 (underlag till Centrumutvecklingsplan, 2020). Det finns övergripande mål för kommunen som handlar om att utveckla Halmstad till en trygg och sammanhållen kommun. Halmstad har även beslutat att aktivt ställa om till en miljömässigt hållbar kommun (Budget 2022).

Dialogprocessen

Dialogprocessen för Stationsstad Halmstad inleds med arbete för att få en helhetsförståelse för den planering som kommer att behövas för att utveckla området kring järnvägsstationen och bussterminalerna. Processen möjliggör att olika målbilder och lösningar identifieras och prövas. Längs vägen kommer olika scenarier skisseras och utvärderas för att nå fram till en hållbar framtidsbild som stöd i den strategiska och konkreta planeringen. Ett Kvalitets- och Gestaltungsprogram kommer att redovisa ställningstaganden och slutsatser.

Arbetet i dialogprocessen utförs i workshopform där det utförs en analys, målformulering, scenarioskiss, utvärdering och strategiarbete. Workshoparna skapar ett forum för delaktighet och dialog som leder mot en gemensam färdplan. Workshop 1, Analys och Nyckelfrågor, är det första tillfället med den större arbetsgruppen där en bredd av aktörer deltar. Workshop 2 blir det andra tillfället i serien. Det här dokumentet är en dokumentation och sammanfattning av Workshop 2.

Syfte och mål med Workshop 2 – att utveckla scenarier

Syftet med workshopen är tredelat:

- att mellan aktörer/experterna diskutera, lyssna in och delge perspektiv på Halmstads utveckling kring Stationsstaden och dela erfarenheter och tankar om Stationsstadens utformning;
- att testa och utforska hur Stationsstaden kan utformas med hjälp av scenariometodik;
- att utvärdera alternativ med fokus på mobilitet och markanvändning och identifiera strategiska vägval mot en hållbar stadsutveckling

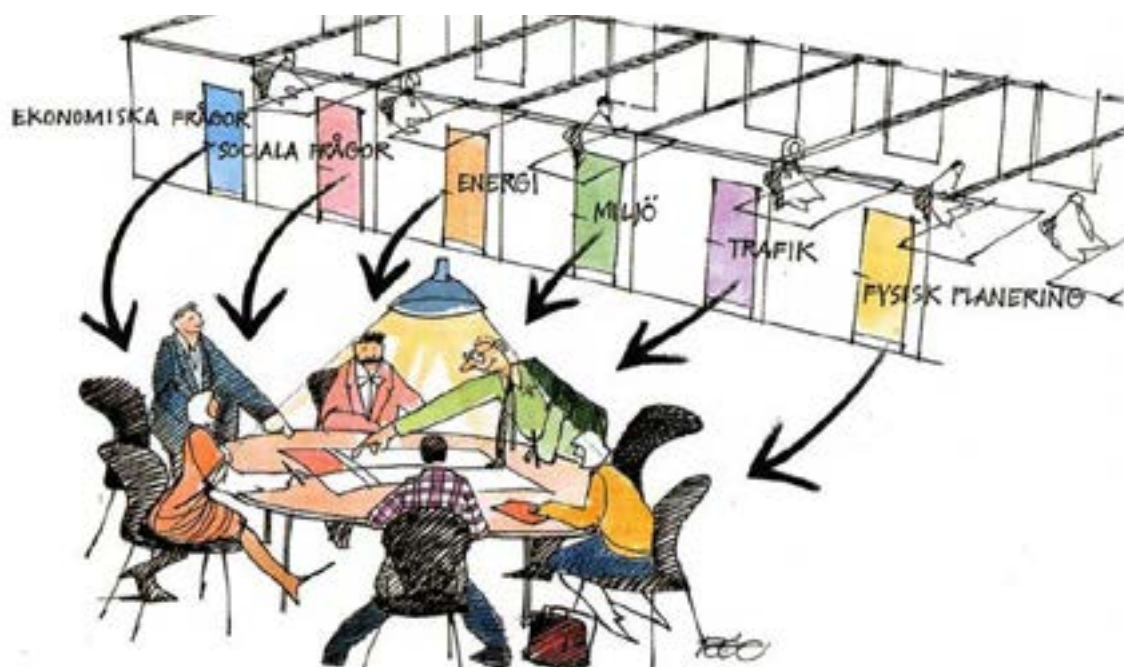


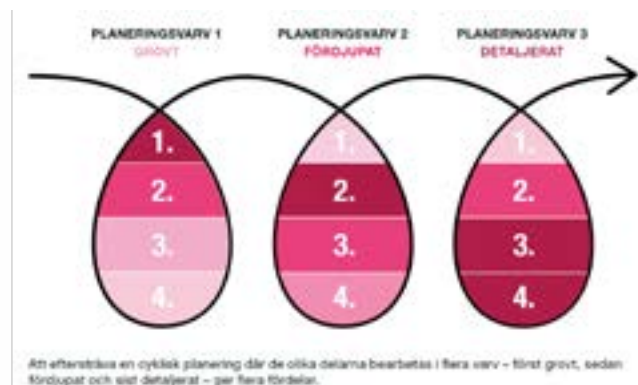
Illustration: PeGe Hillinge, i Ranhamnen (2016).

Processmetodik

Arbetet har genomförts med utgångspunkt i en processmetodik som utvecklats inom ramen för Fol-programmen Samhällsplanering med miljömål i Sverige (2000), Uthållig kommun (2011), SymbioCity (2012) samt Klimatsmarta och attraktiva transportnoder (2015). Arbetet följer i stora drag processdiagrammet nedan.

Processen

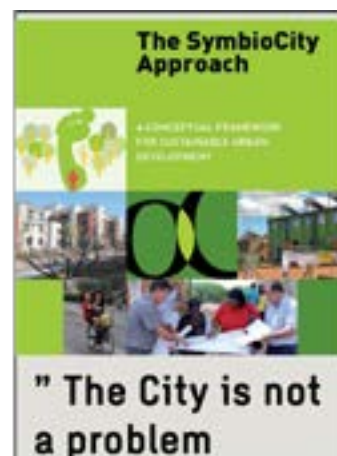
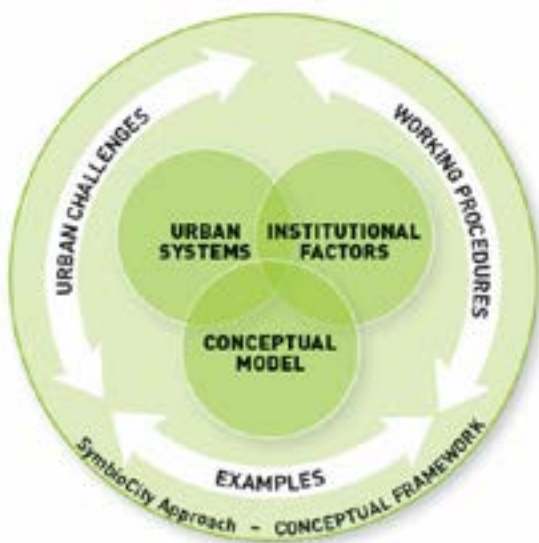
En viktig komponent är den iterativa processen, ett cykliskt arbete i planeringsvarv. Syftet är att undvika linjära processer och istället jobba för att få ett mer samlat underlag på flera olika nivåer. Med detta arbetssätt blir problemformuleringar och nyckelfrågor synliga tidigt i processen. Det innebär även att projektgruppen får en tydligare bild av helheten innan fördjupning av detaljerna påbörjas. Att tidigt utveckla översiktliga alternativa framtidsbilder ger en klarare uppfattning av utmaningarna i projektet samt vilka förutsättningar och nyckelfrågor som behöver fördjupas ytterligare.



SymbioCity

SymbioCity ger vägledning och verktyg för att stödja hållbara stadsutvecklingsprocesser som bygger på idén att vända utmaningar till möjligheter.

Symbio City plattform för affärsutveckling har utvecklats på uppdrag av UD/Exportrådet/Business Sweden medan planeringsmetodiken Symbio City Approach har utvecklats på uppdrag av Sida och SKL international. Uthållig kommun är ett svenskt utvecklingsprojekt som ligger till grund för metodiken. Professor Ulf Ranhagen Sweco/KTH har varit involverad sedan den första lanseringen vid WSSD i Johannesburg, 2002.



"The City is not a problem

--- it is a solution"

Jamie Lerner, former Mayor of Curitiba, Brazil

Scenarioarbete och backcasting

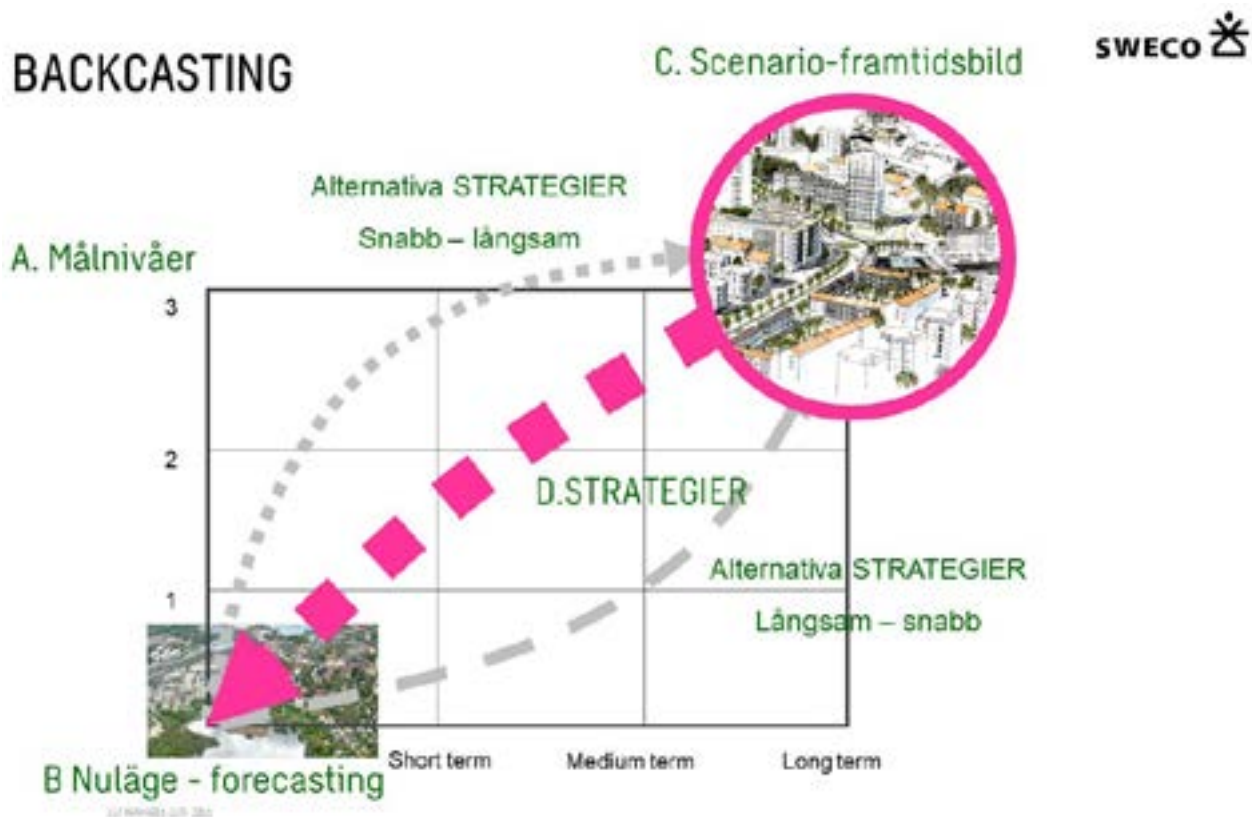
Att arbeta med scenarier som strategisk vägvalsmetod är ett sätt att utforska möjliga framtida situationer som är beroende av olika omvärldsförändringar genom att tänka i eventualiteter. Vi arbetar med eftersträvarvärda ytterligheter med en lång planeringshorisont till 2050. Axlarna och teman för scenarierna återspeglar de nyckelfrågor och planeringsfrågor som identifierades under workshop 1.

Olika typer av scenarier enligt Wrangel (2012):

- Prediktiva scenarier – Vad kommer att hända?
Låg komplexitet och osäkerhet, tillförlitliga modeller för förutsägelser
- Explorativa scenarier – Vad kan hända?
Osäkerhet hanteras genom externa och interna scenarier för att utforska hur robusta planer och strategier kan utvecklas
- Normativa scenarier – Hur kan målen nås?

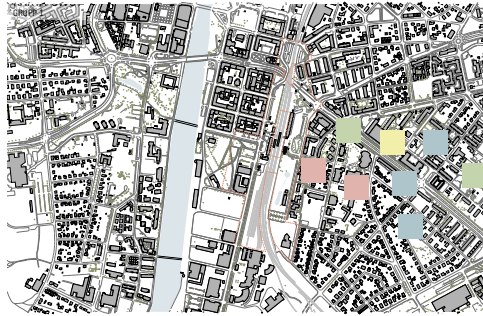
Önskvärda scenarier utvecklas inom ramen för existerande strukturer (bevarande scenarier) eller genom större strukturella förändringar (transformativa scenarier)

Bodil Jönsson skriver om Backcasting i sin bok Tio Tankar om tid: "... många människor har påfallande svårt att göra sina visioner konkreta om de skall se framåt. Men om de vänder på alltihop genom att gissa hur det är att stå där framme och i tanken titta i backspegeln så går det mycket bättre. /... / En av många fördelar med backcasting är att problem som man med denna metod ser i backspegeln inte alls får den överväldigande betydelsen som de kan få när vi blickar framåt."



WORKSHOP 1

- KARTBASERAD SWOT
- IDENTIFIERA NYCKELFRÅGOR
- KLUSTRA OCH PRIORITERA



NYCKELFRÅGOR
GRUPP 1

WORKSHOP 2

- ÅTERKOPPLING
- SCENARIOARBETE
- UTVÄRDERING



MÅL	SÄMST 1	2	3	BÄST 4	KOMMENTAR:
1. God tillgänglighet och orienterbarhet i stora utställningsområden för besökare. Orienterbarhet, tydligt uttryckt och tydligt uttryckt.	D	B	A	C	
2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stora utställningsområden för besökare. Orienterbarhet, tydligt uttryckt och tydligt uttryckt.	B	D	C	A	
3. Skapa trygga, hälsosamma och attraktiva offentliga platser och utrymnen.	D	A	C	B	
4. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
5. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
6. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
7. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
8. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
9. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
10. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
11. Skapa ett positivt uttryck för Halmstad.					
12. Identifiera och beskriva utmaningar för framtidens stadsbild och utvecklingen av stadsbilden.					
13. För en tydlig och tydlig stadsbild som väl uttrycker framtidens utveckling av stadsbilden.					
14. För en tydlig och tydlig stadsbild som väl uttrycker framtidens utveckling av stadsbilden.					
15. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					
16. Bidra till utvecklingen av en levande och attraktiv stadsbild genom att skapa en attraktiv stadsbild.					

WORKSHOP 3

Kommande workshop i april 2024

- FÄRDPLAN MOT FRAMTIDS BILD
- BACKCASTINGKARTA
- BEROENDESAMBAND, TÅGORDNING OCH ANSVAR

PROGRAM FÖR WORKSHOP 2

9.00 Samling

9:00 WS Startar

9:00 Välkommen

9:15 Syfte, Introduktion process, program, arbete, processmetodik

MOMENT 1 Återkoppling

9:30 Återkoppling från workshop 1

9:45 Framtid, förflyttning och vägval

10:15 Bensträckare/Hämta med frukostfika

MOMENT 2 Scenarioarbetet

10:30 Introduktion Scenarioarbete och axlar

10:45 Scenarioarbete i Grupp

12:00 Lunch

12:45 Redovisning Scenarioarbete

MOMENT 3 Utvärdering

13:45 Utvärdering av scenarier: Introduktion

14:00 Utvärdering i Grupp: Effektprofil

14:30 Fika

15:00 Redovisning Utvärdering

MOMENT 4 Framtidsbild

Redovisning Utvärdering

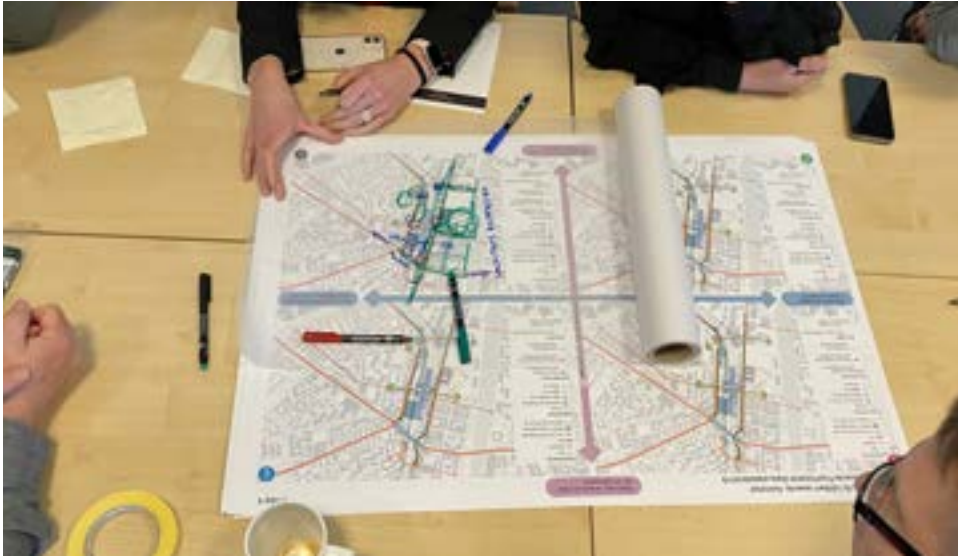
Framtidsbild Grupp

16:15 Nästa steg

16:30 Avslut

Moment 4 att skissa framtidsbild utgick under dagen då mer tid prioriterades om till moment 3 Utvärderingen, samt för att redovisa utvärderingen. Arbetet med framtidsbild pågår löpande i arbetsgruppen.

MOMENT 2: Scenarioarbete och axlar



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier



FÖRKLARING TILL MOMENT

MOMENT 1: ÅTERKOPPLING FRÅN WS1

En kort återkoppling till Workshop 1 genomfördes, dels genom att repetera analysfasens arbetsmoment i form av en kartbaserad SWOT och dels visa hur resultatet redovisas i rapporten sammanställning. Resultatet från Workshop 1 är sammanställt i Workshop 1 Stationsstaden. Slutsatserna och nyckelfrågorna från WS1 utgör grunden för de scenarioaxlar som prövas i workshop 2 samt de mål som scenariorna utvärderas mot. På så sätt hänger kunskap och prioriterade nyckelfrågor från workshop 1 med in i den utforskande scenariometodiken i workshop 2.

Nyckelfrågor

Av workshop 1 framgår att nyckelfrågor som berör ett helhetsperspektiv är viktiga. Att det är en hel mångfunktionell stadsdel vi ska planera. Vi ska planera långsiktigt och hållbart. Det vi också ser från WS1 är vikten av att skapa en robust struktur långsiktig struktur som har en inbyggd flexibilitet, en rumsligt stabil struktur som medger framtidens flexibilitet för mobilitet, multifunktionell markanvändning och god resiliens. Det finns också en tydlig oro om att beslut kan hamna i tidspress och hur den tidspressen ska hanteras, samtidigt som den snabba förändringstakten skapar mod för genomförande och nytänkande. Det finns konkreta behov och beslut i närtid som inte ska försvåra eller omöjliggöra framtida planering och genomförande. Denna snabba förändringstakt och klimatomställning innebär att gå från ord till handling under en kort tid. Att planera, genomföra, utvärdera och dra erfarenheter kommer vara en god metod att ständigt utveckla erfarenheter mot en hållbar utveckling. För detta krävs goda rutiner, samverkan och metoder. En god hantering av dessa Nyckelfrågor är således identifierade som kritisk framgångsfaktor.

Vår erfarenhet att stödja säkringen av dessa frågor är att skapa god kunskap om:

- Förstå nuläget genom grundad analys för projektets materia och förutsättningar
- Skapa tydliga och konkretiserade mål relaterat till övergripande mål
- Skapa relevanta mål som går att styra mot och utvärdera och mäta
- Arbeta med scenarier, eftersträvaransvärda ytterligheter - konkretisera målen i rumslig form för att synliggöra möjligheter och problem
- Åskådliggör en rumslig vision, utvärdera scenarierna och skapa riktning för en långsiktig framtidsbild
- Backcasting Förankra genom och skapa gemensam färdplan, en gemensam strategi

De två workshoparna lotsar igenom ett första planeringsvarv och ger förhoppningsvis en verktygslåda för planeringen att skapa långsiktigt samarbete, förankring och legitimitet.

Då workshop 1 kan upplevas som yvig och många frågors och förväntningars forum kommer workshop

2 att hjälpa oss att konkretisera och utforska dessa i en rumslig form. Vi kommer bryta ner det till olika rumsliga scenarier som utforskar stadsform, och stadens innehåll i relation till mobilitet och framtidens hållbara transporter. Med andra ord utforska olika alternativ och med stöd av workshop 1 resultat och utvärdera dessa alternativ. Från en övergripande abstrakt helhetsnivå till en konkret nivå på stadsdelsnivå kopplat till hållbar stadsutveckling och resande.

Flera Nyckelfrågor från workshop 1 är också rumsliga och berör våra livsvillkor i vardagen. De ställer frågor om framtidens hållbara samhälle och hållbar mobilitet. Om balansen mellan god framkomlighet som stråk och tillgängligt transportsystem. De visar på det viktiga samspelet mellan det offentliga rummet, länkar i staden och målpunkter och lyfter attraktivitet och identitet som viktiga frågeställningar.

Alla dessa frågor har en rumslig fysisk dimension i hur vi planerar och bygger vårt samhälle och prioriteringar för framtiden. Projektets mål med utgångspunkt i Halmstads strategiska mål bildar plattform för fortsatt planering och ska avspeglas i scenarioarbetet och fortsatt skissarbete i projektet. Utgångspunkt är stadsform och innehåll relation till hållbara transportsätt. Slutresultatet ska väl spegla diskussionerna och vägvalen som diskuterats på workshoparna.

Efterföljande sida redovisar ett förslag till aggregerade nyckelfrågor från Workshop 1 där de högst prioriterade är samlade i fråga. Dessa är en ansats att bilda grund för målformuleringar till utvärderingsmodell för de olika scenario som studeras i workshop 2.

Scenarioaxlarna och utvärderingsmålen i workshop 2 speglar frågeställningar och diskussionen från workshop 1. Workshop 2 fokuserar på program, innehåll och identitet av den nya stadsdelen. Workshop 2 är även ett forum att belysa olika perspektiv på vad framtidsbilden Stationsstaden är och synliggöra om det finns en stor samstämmighet eller skillnader i framtidsbilden Stationsstaden. Likväl som det är viktigt att se de gemensamma riktningarna är det viktigt att se och förstå skillnader i målbilden.

Nyckelfrågor från workshop1

Sammanställning av alla förslag med 5 röster eller mer.

- > 6 röster
- > 8 röster
- > 10 röster

Användning

- Trygghet och identitet
- Välkommandet till Halmstad
- Identitet
- Vad behöver staden
- Utveckla en hållbar och attraktiv stadsdel
- Trygghet, fysiskt i upplevelsen
- Tänk på hela området, lås inte fokus vid stationen

Beteendeförändring

- Kollektivtrafik
- Mod
- Våga planera för minskad bilanvändning
- Våga testa

Kommunikation

- Utnyttja läget
- Underlätta för enkla snabba byten
- Lättorienterat
- Skapa kopplingar och stråk

Människan i fokus

- Barnperspektivet
- Demokrati, allas station
- Mötesplats för en blandning av människor

Barriärer

- Nya förbindelser
- Åtgärda barriärer
- Minska barriärer och bygg bort segregation

Fallgropar

- Det ska gå att genomföra, undvika att ekonomin gör så att för många kompromisser görs eller att förutsättningarna inte kommer finnas
- Exploateringsgrad i balans
- Trygga, gröna, trevliga platser kostar 5
- Arkitektur/gestaltning kostar

Resiliens

- Möjliggör en flexibel användning av området med tanke på den osäkra framtiden
- Testa tillfälliga projekt
- Tänk nytt, tänk framtid

Den grön-blå strukturen

- Ytor för rening av skyfall
- Mer grönska för vattnet, temperaturreglering och upplevelse
- Ge plats till det gröna

Rubriker från workshop 1

- Fördelaktigt läge i centrala Halmstad
- Regionhuvudstad
- Grönska och vattenkontakt
- Satsning på kollektiva transporter
- Plats för bebyggelse
- En chans att koppla ihop staden
- Platsens begränsningar
- Översvämning och stigande vatten
- Risk för segregation - avstånd
- Genomförande
- Ökade störningar från järnväg

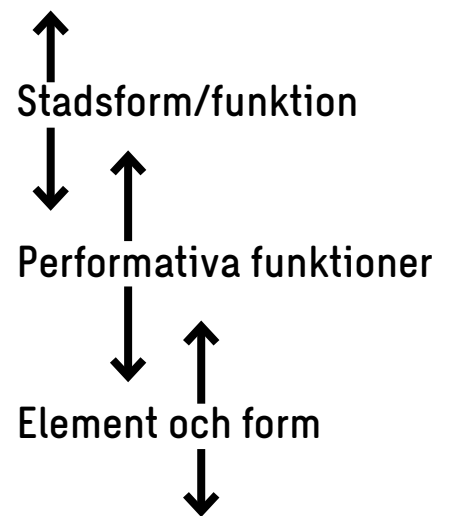
Underlag för nyckelfrågor och mål

Praktiknära forskning och handböcker

Under de senaste 10 åren har flera forsknings och utvecklingsprojekt undersökt relationen mellan stadsform, mobilitet och stadsrummets kvalitet i syfte att förstå vad som skapar kvalitet för människan. I detta finns det mycket kunskap som är direkt tillämpligt för planering och byggande av den nya attraktiva stadsdelen Stationsstaden. Från diskussionen i workshoppar så pekar mycket på att Stationsstaden behöver vara innovativ och förebildlig för en hållbar stadsbyggande. Den kan gärna utmana och utgöra test-bed för nya tekniska- och utformningsmässiga lösningar. Projektet kan också utgöra en arena för nya samarbetsformer, medborgarinitiativ och samskapande.

Nedan följer en översiktlig kartläggning av intressant praktiknära forskning och handböcker:

- Nacto : Global street design guide
- VGU guiden- vägars och gators utformning
- VGU – 2016:082 Vägar och gators utformning och utformningsprocess
- TRAST (Trafik för attraktiv stad) - trast3_handbok_ny
- TRAST - Gångbar stad
- Handbok för mobilitet -Mobilitet för gående, cyklister och mopedister
- TRAST - Trafiksäkra staden
- R&D – Klimatsmarta Transportnoder
- R&D – Performative streetscape
- R&D – Smarta gator
- GATURUMMETS KVALITETER Multifunktionella gaturum
- Blå-Gröna system
- Växtbäddar i Stockholms
- Sommargator och platsaktivering
- Design Guidelines



Mål i strukturplanen

Halmstad kommuns strategiska mål och planeringsmål tillsammans med Strukturplanens mål ligger till grund för arbetet. En konkretisering av målen är nödvändigt för att skapa en tydlig modell och motiv till strategiska vägval. Strukturplanens mål enligt nedan:

- 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 blågröngråa system.

Konkretisering av mål för strategiska vägval

Som underlag för workshop 2 ges en ansats att konkretisera målen utifrån fördjupad kunskap, analys och frågeställningarna från workshop 1. Dessa mål används för utvärderingsmomentet med effektprofil i workshop 2. Ambitionen är att visa att målen har flera dimensioner i sig och att olika scenarierna har olika rumsliga egenskaper till bättre eller sämre målpuppfyllnad. Sammantaget ger det en bild att det är en väl avvägd kombination av goda egenskaper bildar underlag och principer för det hållbara stadsbyggandet. Den påvisar komplexiteten men också behov av vägval och ställningstagande.

MOMENT 2: SCENARIOARBETE

Under workshop 2 tillämpas ett utforskande arbetssätt med scenariometodik som genererar olika alternativ vilka sedan utvärderas. Scenariometodik är en strategisk vägvalsmetod som för att utforska ett antal ytterligheter och som lockar fram nya tankar och kreativa lösningar. Varje grupp arbetar fram fyra scenarier baserade på två scenarioaxlar i en s.k. fyrfältare. Längs den horisontella axeln handlar det om olika idéer för mobilitet. Längs den vertikala handlar det framför allt om bebyggelsens utformning och markanvändning. De olika scenarier som genereras ska vara hållbara och möjliga men samtidigt tillåtas att ta ut svängarna och dras till ytterligheter för att utforska vilka möjligheter som kan finnas. Scenarierna ska svara upp mot de utgångspunkter som framkom under workshop 1.

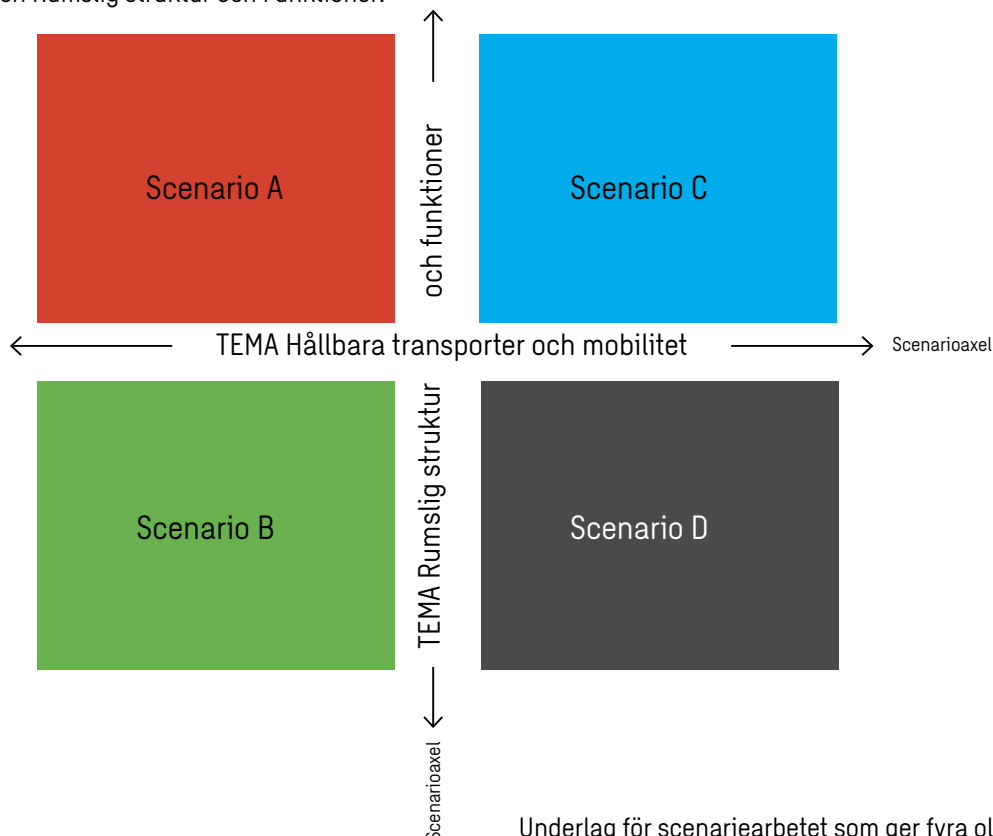
Syftet med att jobba är att dra isär olika alternativa inriktningar för scenarier som sedan kan utvärderas i relation till varandra. Utvärderingen med hjälp av en så kallad effektprofil illustrerar hur scenarierna - ytterligheter av olika alternativ - svarar upp mot aspekter som identifierats som relevanta. Summeringen av utvärderingen visar vilka alternativ som har inriktningar som kan vara intressanta att vidareutveckla. I ett nästa processteg tas en framtidsbild fram baserat på såväl centrala utgångspunkter som framkom under workshop 1 samt scenarier som enligt effektprofilen pekar i en önskad riktning.

Scenariometodik

- Strategisk vägvalsmetod
- Utforskande förhållningssätt
- Horisont 2050 MED UTBLICK MOT 2070
- Skissa fram möjliga framtida scenarier utifrån olika omvärldsförändringar
- Utforska "ytterligheter"

Scenariomatrix

Föreslagna scenariomatriser för detta projekt kombinerar två viktiga planeringsteman: Hållbara transporter och mobilitet och Rumslig struktur och Funktioner.



Kartunderlag med ett antal givna utgångspunkter

Under workshop 2 arbetade sex grupper där varje grupp utformade var sin scenariomatrix. Två grupper fokuserade på skalnivån som omfattade centrala Halmstad och fyra grupper fokuserade på skalnivån Stationsstaden. Syftet var att undersöka om det finns skillnader eller likheter beroende på skala men framför allt utforska vad strategierna ger för rumsliga konsekvenser. Till grund för matriserna fanns ett antal givna utgångspunkter och förutsättningar vilka illustrerades i en underlagskarta, en för centrala Halmstad och en för den lokala nivån, Stationsstaden.



Utgångspunkter för scenarier – axlar med förutsättningar

Scenarierna ska arbetas fram som ytterligheter. Längs de två axlarna ges förutsättningar som kombineras till fyra olika utfall. Längs den vertikala axeln handlar det om olika utformning av bebyggelsen, t.ex. täthet, byggnadshöjder, kvartersstorlek och gatustruktur. Den horisontella axeln handlar om olika tänkbara lösningar för mobilitet, t.ex. att prioritera gång- och cykel eller varianter av lösningar för kollektivtrafik respektive biltrafik. Följande kombinationer var grund för gruppernas arbete och efterföljande utvärdering:

Grupp 1:

Vertikal axel:

Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktion. Unikt för Stationsstaden.

Här återfinns två ytterligheter på den vertikala axeln, i ena änden alternativ som bygger på blandade funktioner vad avser markanvändningen, d.v.s. en blandning av verksamheter, kontor och bostäder. I andra änden det som beskrivs som 'profilerad funktion', alltså en tydligare dominans av en markanvändning som kan profilera Stationsstaden och ge något specifikt för Stationsstaden.

Horisontell axel:

Stadsgator/stadsboulevard/multifunktionella gaturum – Separerad trafikstruktur och specialiserad funktion

På den horisontella axeln ska två olika karaktärer för gaturummen präglade scenarierna. Å ena sidan en utformning med stadsgator och stadsboulevard där många funktioner ges plats i gaturummet, exempelvis plats för bilar, cyklister och gående men också andra funktioner som exempelvis mycket grönska, pausplatser eller cykelparkeringar, uteserveringar eller liknande. De andra scenarierna bygger istället på en funktionsseparerad trafikprincip där de olika transportslagen delas upp och där gaturummen mer utpräglat ger plats enbart för trafik.

Grupp 2:

Vertikal axel:

Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner. Specialiserade kluster.

Här återfinns två ytterligheter på den vertikala axeln, i ena änden alternativ som bygger på blandade funktioner vad avser markanvändningen, d.v.s. en blandning av verksamheter, kontor och bostäder. I andra änden det som beskrivs som 'profilerad funktion', alltså en tydligare dominans av en markanvändning, i detta fall utvecklande av specialiserade kluster, t.ex. fokus på verksamheter såsom kontor, utbildning eller kultur.

Horisontell axel:

Gång- och cykelstaden Halmstad – Kollektivtrafikstaden Halmstad

Dessa beskriver vem stadens gator ska vara anpassad för, vilket trafikslag är prioriterat?

Grupp 3:

Vertikal axel:

Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner. Unikt för Stationsstaden.

Här återfinns två ytterligheter på den vertikala axeln, i ena änden alternativ som bygger på blandade funktioner vad avser markanvändningen, d.v.s. en blandning av verksamheter, kontor och bostäder. I andra änden det som beskrivs som 'profilerad funktion', alltså en tydligare dominans av en markanvändning som kan profilera Stationsstaden och ge något specifikt för Stationsstaden.



Horisontell axel:

Hög andel individuella transporter/mobilitet – Hög andel kollektiva lösningar, Delningstjänster, kollektivtrafik
Här utformas scenarier för att antingen möjliggöra individuella lösningar för mobilitet, eller, den andra ytterligheten, lösningar som främjar och är inriktade på kollektiva lösningar. Även för de individuella lösningarna kan man laborera med varianter av eget ägande kontra delat ägande.

Grupp 4:

Vertikal axel:

Mångformig varierad och invävd blå- och grön infrastruktur – Större profilerade enheter av park med blågröna funktioner

På axeln som beskriver bebyggelsen är ytterligheten å ena sidan en integrerad och varierad grönstruktur och med integrerat vatten. Dessa lösningar bygger på principer att grönskan är tydligt närvarande på varje plats och kvarter. Den andra ytterligheten föreskriver större samlade områden med grönområden och parker samt inslag av vatten.

Horisontell axel:

Hög andel individuella transporter/mobilitet – Hög andel kollektiva lösningar, delningstjänster, kollektivtrafik

På den andra axeln är det två ytterligheter för trafiken, å ena sidan fokus på individuella transportlösningar och å andra sidan kollektiva lösningar med bussar, tåg men också delningstjänster för exempelvis bilar, cyklar, elsparkcyklar eller liknande.

Grupp 5:

Vertikal axel:

Mångformig varierad och invävd blå- och grön infrastruktur – Större profilerade enheter av park med blågröna funktioner

För bebyggelsen gäller i denna scenariomatrix att arbeta med en varierad och integrerad/invävd grönstruktur och vattenstruktur, eller, motsatsen är här större profilerade enheter av gröna områden, parker och/eller inslag av vatten.

Horisontell axel:

Storskalig bebyggelsestruktur 'En ny skala för Halmstad' – Medelskalig bebyggelsestruktur "Det Halmstaitiska"

I denna scenariomatrix handlar även den horisontella axeln om hur bebyggelsen ska utformas. I den ena ytterligheten provas en ny skala för Halmstad, medan den andra ytterligheten tar fasta på en skala som hämtar sin karaktär och inspiration från den befintliga staden, där det som är typiskt och karaktäristiskt för Halmstad ska fångas och utvecklas.

Grupp 6:

Vertikal axel:

Stor variation och blandade funktioner, verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner/kluster. Unikt för Stationsstaden.

Här återfinns två ytterligheter på den vertikala axeln, i ena änden alternativ som bygger på stor variation och blandade funktioner vad avser markanvändningen, d.v.s. en blandning av verksamheter, kontor och bostäder. I andra änden det som beskrivs som 'profilerad funktion', alltså en tydligare dominans av en markanvändning som kan profilera Stationsstaden och ge något specifikt för Stationsstaden.

Horisontell axel:

Storskalig bebyggelsestruktur 'En ny skala för Halmstad' – Medelskalig bebyggelsestruktur "Det Halmstaitiska"

Ytterligheten på den andra axeln beskriver dels en storskalig bebyggelsestruktur, som bryter med nuvarande stadens karaktär och utformning. Dels en skala och bebyggelsestruktur som bygger vidare på nuvarande karaktärsdrag med medelstora och rätvinkliga kvarter, en byggnadsskala på 1-5 våningar.



Integrerad grönska och lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten mellan husen.
Foto: Hanna Johansson



Utvärdering – effektprofil för scenarier

Scenarioarbetet resulterar i en ifylld matris med fyra utfall, scenarier, för varje grupp, A, B, C och D. Dessa fyra scenarierna utvärderas därefter med fokus på vilka effekter de olika alternativen ger och en bedömning av dess målpåfyllelse. Metoden innebär att de olika scenarierna utvärderas i förhållande till ett antal mål med fokus på den byggda miljön och i relation till varandra. Det är dels kommunala mål som preciserats och mål som framkom under workshop 1. Scenarierna rangordnas sinsemellan i en fyrgradig skala, från låg målpåfyllelse (1, sämst) till hög målpåfyllelse (4, bäst).

Den summerade bilden ger den så kallade effektprofilen för scenarierna och det åskådliggörs på ett överskådligt sätt hur de skisserade scenarierna svarar upp mot olika mål i den jämförande utvärderingen. Nedan följer en sammanställning av effektprofilerna för respektive grupps scenarier.

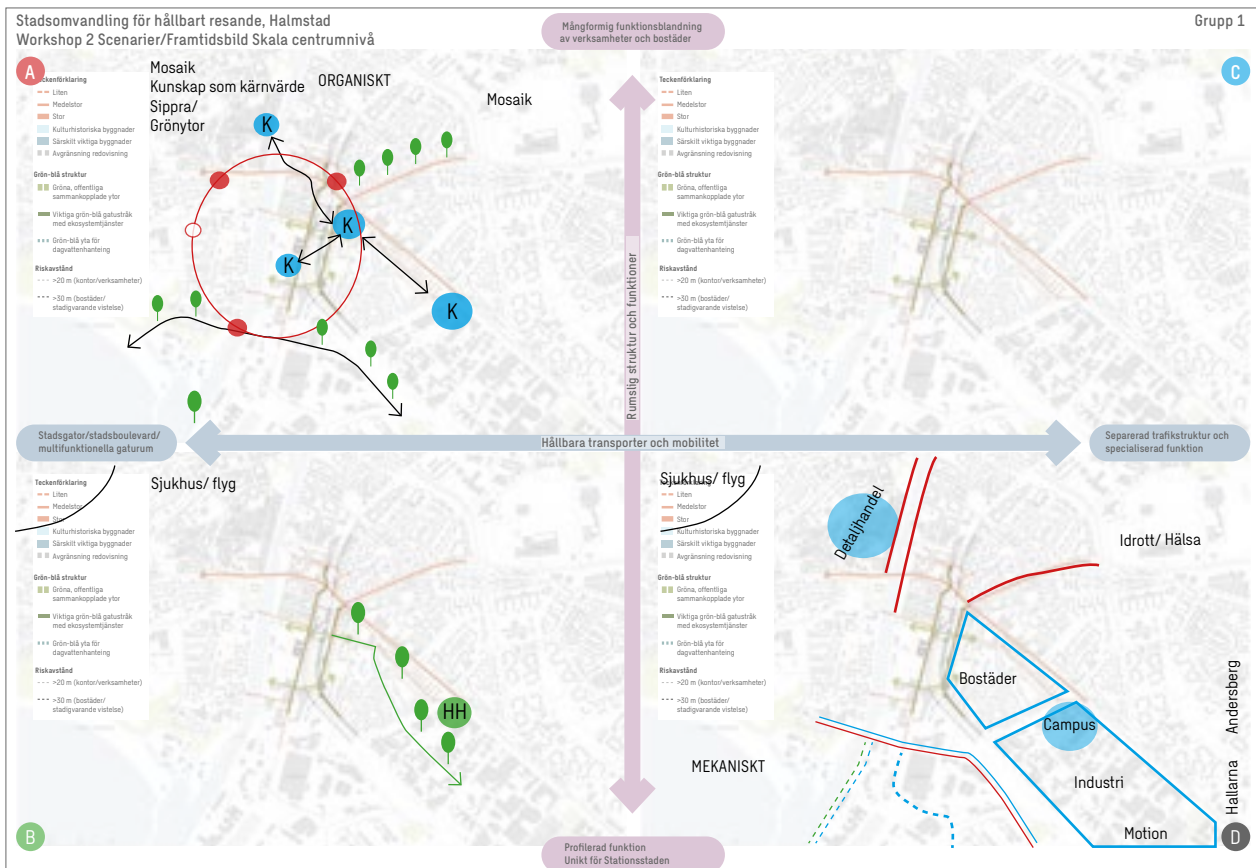
MÅL	GRAD AV MÅLPÅFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILLKOR, MOTIV, TANKAR ETC)	
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPET MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)		
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	D	B	A	C	
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	B	D	C	A	
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	D	A	C	B	
	4. Bidrar att skapa stärkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.					
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk					
EKOLOGISK HÅLLBARHET	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.					
	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,					
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resursmart markanvändning. Ex multifunktionella lösningar					
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång-och cykel inom staden					
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.					
EKONOMISK HÅLLBARHET	11. Skapar ett grönnare Halmstad					
	12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.					
	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov					
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.					
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit					
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis , kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.					



Under arbetet med effektprofilen.

GRUPPERNAS ARBETE

MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 1:

Vertikal axel:

Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktion. Unikt för Stationsstaden.

Horisontell axel:

Stadsgator/stadsboulevard/multifunktionella gaturum – Separerad trafikstruktur och specialiserad funktion

Scenario A – Präglat av en mosaikstruktur. Det finns ett antal kunskapsnoder i Halmstad idag t ex Högskolan, HMS och biblioteket som hade varit fint att kunna föra samman. De skulle också kunna kopplas till programmet i stationsstaden med kulturverksamhet, kunskap och handel t ex co-working platser för studenter eller lokaler möten och konferenser. Med de nya gångbroar och kopplingarna över Nissan kan östra och västra sidan bindas samman vilket är viktigt. Mosaiken som präglar scenariot är finmaskigt där små delar skapar det större sammanhanget. Blandad användning, istället för uppdelat/separerat/zonerat. En gatustruktur som ger många valmöjligheter, där man kan 'sippra' och 'sila' igenom.

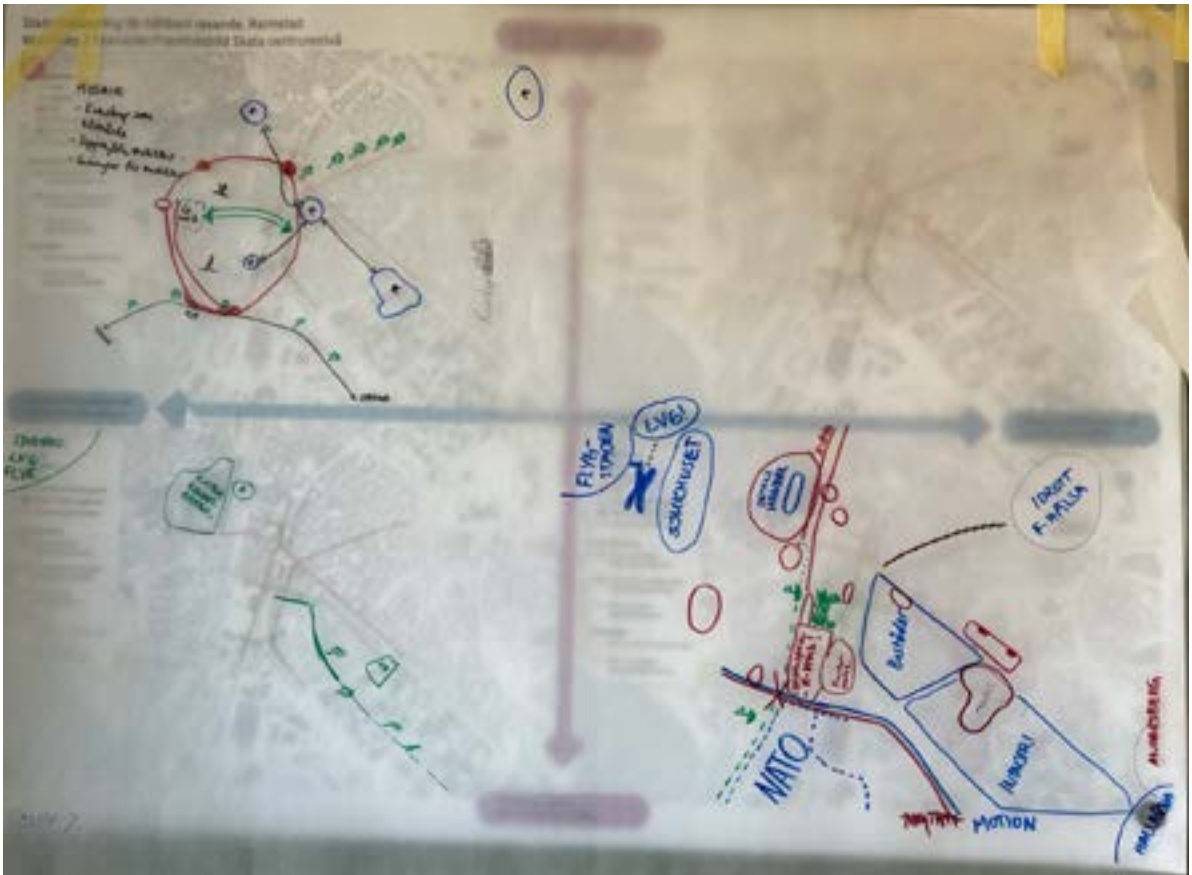
Scenario B

—

Scenario C

—

Scenario D – Princip av stora sjök, både avseende stadsform och i användningen. Storskalig lösning. Campus och bostäder samt kontor närmast stationen. Halmstad Arena är en arena för KULTUR och MOTION. Här tänker vi också att det i närheten görs plats för Nato – militäranvändning som också kan använda Halmstad Arena.



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL	GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILKOR, MOTIV, TANKAR ETC)		
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPET MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)			
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.				D		
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.				B		
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort				C		
	4. Bidrar att skapa stärkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.				A	Attraktivitet i vilket perspektiv?	
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	D				A	
EKOLOGISK HÅLLBARHET	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.					A	
	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,					A	
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning. Ex multifunktionella lösningar	D				A	Inte bli påkörd
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång- och cykel inom staden			A		C	
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	D	C	B		A	
EKONOMISK HÅLLBARHET	11. Skapar ett grönare Halmstad			D		A	
	12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	A		C		B	
	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov					A	
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	D	C	C		A	
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit			D		B	
16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis , kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.							

Utvärdering baserat på effektprofilen

Grupp 1 arbetade främst med två av scenarierna men försökte ändå få med de övriga i utvärderingen med effektprofilen.

Social hållbarhet – för de mål som handlar om social hållbarhet och konsekvenser för detta så placerades scenario A som mest fördelaktigt för exempelvis trygghet och attraktivitet. Däremot bedömdes övriga scenarier svara bättre när det kom till resande och orienterbarhet och attraktivitet samt att utveckla Halmstad som attraktiv boendeort.

Ekologisk hållbarhet – handlar om minskad klimatpåverkan, ökade aktiva transporter, alltså att enkelt kunna gå och cykla, innebar att alternativ A svarade

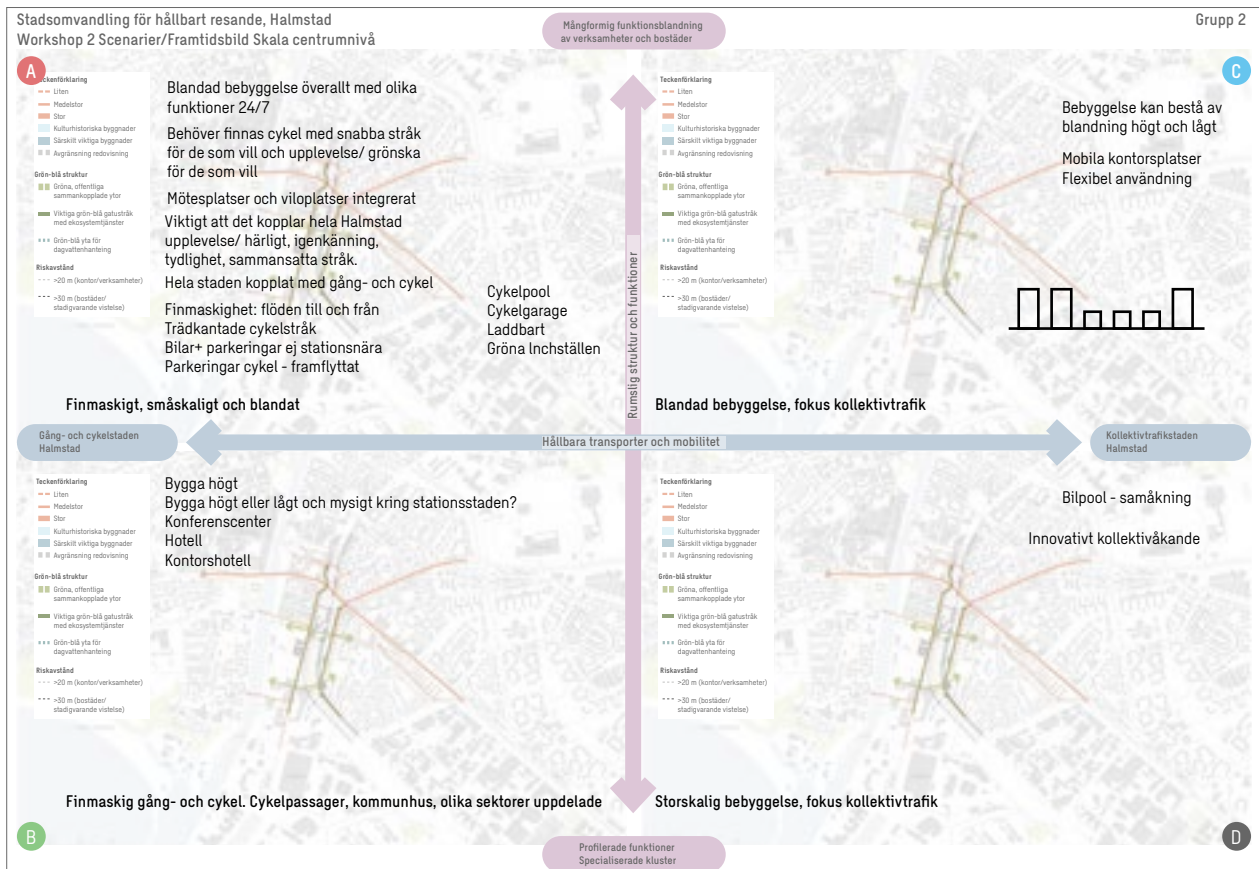
bra. Tydligt att D hamnade 'sämst' ur ett ekologiskt perspektiv.

Ekonomisk hållbarhet – för frågor och mål som handlar om Halmstads utveckling, att möta framtiden och bli en attraktiv ort som lockar nya invånare så dominerade inte scenario A utan även B och C angavs svara upp mot detta, även om A ändå svarar bra. I denna del hamnar scenario D högre upp när det kommer till att positionera Halmstad.

Generellt: fastnade i scenarierna, å ena sidan organiskt, eller, lite större, styrt och stelt. Kan vara bra att ta helhetsgrepp ur några perspektiv och mer fördelaktigt med nedbrutet.



MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 2

Vertikal axel:

Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner. Specialiserade kluster.

Horisontell axel:

Gång- och cykelstaden Halmstad –

Kollektivtrafikstaden Halmstad

För samtliga scenarier ligger en grund att komma fram, att lyfta 'kustnära livsstilar' vilket ska genomsyra förslagen.

Scenario A – Scenariot beskrevs som en finmaskig bebyggelse där det inte är så mycket storskaligt. Fokus ligger på gång- och cykel och vad det innebär för staden. Miljön längs med stråken ska vara rekreativa och gröna och upplevelsen är viktig. Nya broar över Nissan är en nyckelfråga.

Scenario B - Här finns plats för konferens och hotell i flera stora volymer. Det är viktigt med rörelse dygnet runt och byggnaderna behöver innehålla flera olika program och funktioner som möjliggör denna rörelse. Mer blandad bebyggelse, både höga och låga byggnader. Användning för konferensverksamhet, använda det fördelaktiga läget och höga

tillgängligheten. Cyklar prioriteras och garage för dessa. Kommunens hus lokaliseras här. Kontorshotell även för de som jobbar på distans. Levande del av staden. Kopplingar till omgivningen prioriteras.

Scenario C - Fokus på kollektivtrafik – den är viktigast! Ska också vara enkelt att byta färdmedel. Bebyggelsen är blandad och har blandat innehåll (blandad markanvändning).

Scenario D - Fokus och prioritering på tåg och buss. Södra infarten, Laholmsvägen samt tåg blir viktiga. Viktigt för alla scenarier: Hur skapar vi ett attraktivt Halmstad? Regionhuvudstaden med det kustnära läget? Vad möts resenärer av?

MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL	GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILLKOR, MOTIV, TANKAR ETC)	
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPT MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)		
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	A	D	C	B	
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	A	B	C	D	
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	D	C	B	A	
	4. Bidrar att skapa stärkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.	A	B	C	D	
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	D	C	B	A	
	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.	D	C	B	A	
EKOLOGISK HÅLLBARHET	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,	D	C	B	A	
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning. Ex multifunktionella lösningar	C	A	D	B	
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång- och cykel inom staden	D	C	B	A	
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	D	B	C	A	
	11. Skapar ett grönare Halmstad	D	B	A	C	
12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	C	A	D	B		
EKONOMISK HÅLLBARHET	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov	A	B	C	D	
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	A	C	D	B	Profilerande mångfald
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit	D	C	A	B	
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis, kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.	D	B	C	A	

Utvärdering baserat på effektprofilen

Gruppen beskrev att scenario A (röd) var favorit från början men att det blev den gröna (B) som 'vann' baserat på bedömningen med effektprofil, profilen med gång och cykel. Sen kom scenarier med fokus på kollektiva lösningar och mångfald.

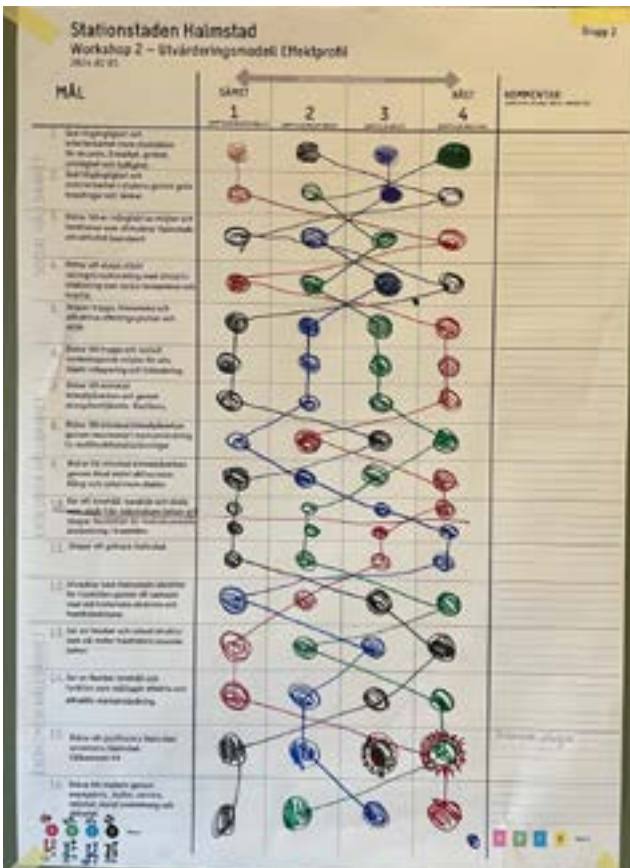
Social hållbarhet – för mål som adresserar social hållbarhet hamnar scenario A och D i topp. "Sila-principen" som innebär att tillgängligheten är hög och strukturen nedbruten ger många alternativ som verkar fungera för att också länka ihop staden. Strukturen ger större flexibilitet vilket också gör sådana förslag mer robusta.

Ekologisk hållbarhet – här dominerar scenario A men där också B faller relativt väl ut. Däremot bedöms scenario D inte vara fördelaktigt ur ett ekologiskt perspektiv.

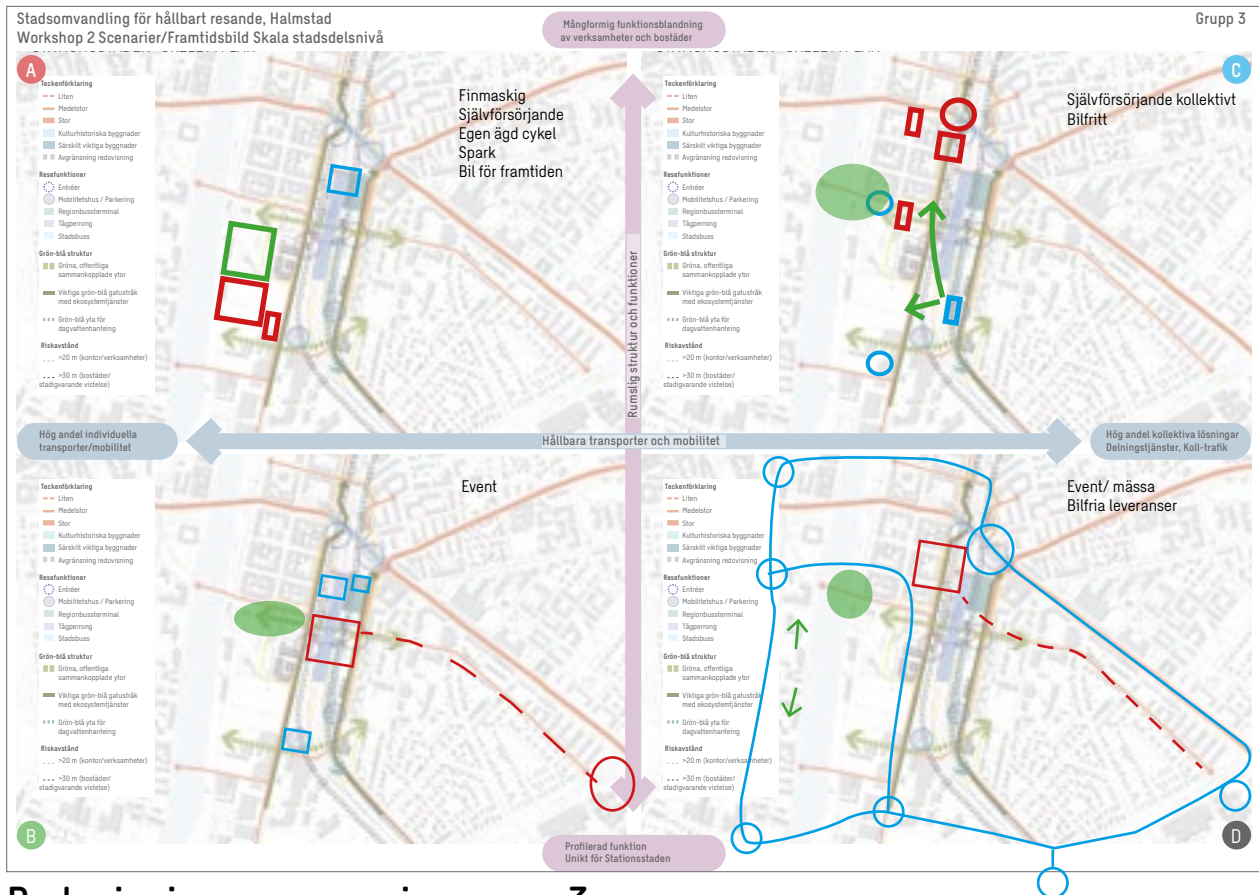
Ekonomisk hållbarhet – att kunna profilera Halmstad och för att få en effektiv markanvändning så svarar scenario B bäst.

En fråga uppstod om målen speglar det vi vill ha? Hur positionerar vi Halmstad? Stationsstaden är redan en tillgång och möjlighet. Gruppen tyckte att det var viktigt med "Välkommen hit" och att fånga upp det småskaliga, cykelstaden och det kustnära livet i Halmstad. Östra-västra sidan behöver kopplas ihop.

Slottet-högskolan är en viktigt koppling genom stationsstaden. Hur åstadkommer vi stadslivsnerven? Det är viktigt att koppla stationsstaden till historien, till stadskärnan och till östra staden och att 'brodera samman stråken'. Gruppen konstaterar att profilering kan tolkas på flera olika sätt.



MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 3:

Vertikal axel: Mångformig funktionsblandning av verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner. Unikt för Stationsstaden.

Horisontell axel: Hög andel individuella transporter/mobilitet – Hög andel kollektiva lösningar, Delningstjänster, kollektivtrafik

Generellt gäller att undvika 'intern' konkurrens. Nytt får inte riskera dränera befintliga kvarter. Vad innebär hög andel kollektiva lösningar? Elsparhub, delningstjänster, ett kort för kollektiva tjänster. Vad innebär hög andel individuella transporter/mobilitet? Äger allt själv, egen cykel och bil, bör finnas parkeringsplatser i Stationsstaden.

Scenario A – Scenario som bygger på finmaskighet, varje enhet relativt självständig. Gång och cykel samt även eget ägande av bil ges plats. Markanvändning utgörs av bostäder, centrum och kontor. Parkeringsmobilitet men också egna platser. Plats för odling i parker och att man kan hyra kolonilotter. Det ska vara en självförsörjande stadsdel.

Scenario B – Storskalig struktur. Fokus på event, hotell och centrum. En internationell mässor! Ett AI-centrum, framtidens tech. Halmstad sätts på kartan. Kommer hit och stannar! Storskalig lösning. Inte mycket plats för bostäder. Här kommer resande från andra städer/länder för att besöka. Måste finnas plats för flera bilar som kan parkeras nära. Parken blir en eventpark för konserter och kongresser.

Scenario C – Egenodling, delningstjänster och man ska kunna bo och leva i stadsdelen. Här prioriteras gång och cykel. Hyra bil och el-spark finns tillgängligt. Hög användning av tåg. Konferenscentrum som drar många/stort upptagningsområde. Bostäder och resecentrum är annan viktig markanvändning. Bytesfunktionen prioriteras och kollektivtrafiken utgör det centrala i mobiliteten. Hop-on-färja introduceras.

Scenario D – Storskalig struktur. En del bostäder men fokus på event, hotell och centrum. Men lite mer plats för bostäder. Här kommer besökare med tåg och buss. Lösningar för kollektivtrafik t ex vinkbussar erbjuds. Parken blir en eventpark för konserter, underhållning och kongresser. Färja i Nissan. Hop-on-färja introduceras.



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL		GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILLKOR, MOTIV, TANKAR ETC)
		SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPET MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)	
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	A	B	C	D	Enkelt med en väg? God tillgänglighet
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	B	A	D	C	C= god tillgänglighet gående B=
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	B	D	A	C	
	4. Bidrar att skapa starkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.	A	C	B	D	Event gäst Innovativa människor behöver inte bil
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	B	A	D	C	Småskalig och mänsklig skala = attraktivt
EKOLOGISK HÅLLBARHET	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.	B	A	D	C	Mycket delningsekonomi
	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,	B	D	A	C	
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning Ex multifunktionella lösningar	A	B	D	C	
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång-och cykel inom staden	B	D	A	C	B & D = mycket långväga, ej inom staden
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	B	D	A	C	
EKONOMISK HÅLLBARHET	11. Skapar ett grönnare Halmstad	B	A	D	C	
	12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	A	C	B	D	Eventmålpoint Högskola - framtid
	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov	C	A	B	D	Vägar räcker ej till för individuellt resande Storskaligt = mer flexibelt
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	B	D	A	C	Kollektivt Småskaligt - många aktörer - robust
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit	A	C	B	D	Externt landmärke
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis , kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.	B	D	A	C	Fokus stadsliv!

Utvärdering baserat på effektprofilen

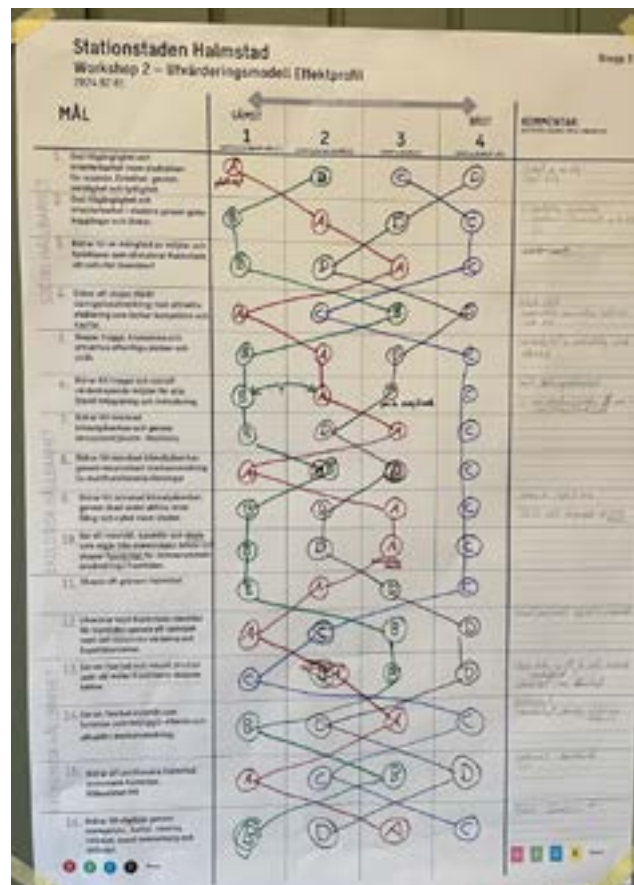
Gruppen bedömde att scenarier med en småskalig struktur bättre svarade upp mot målen än övriga. Att möjliggöra för mer kollektivt resande såg gruppen som centralt för utvecklingen, att detta blir välfungerande och attraktivt.

Social hållbarhet – tydligt i profilen är att scenario C svarar mycket bra mot sociala aspekter medan scenario B och A presterar sämre.

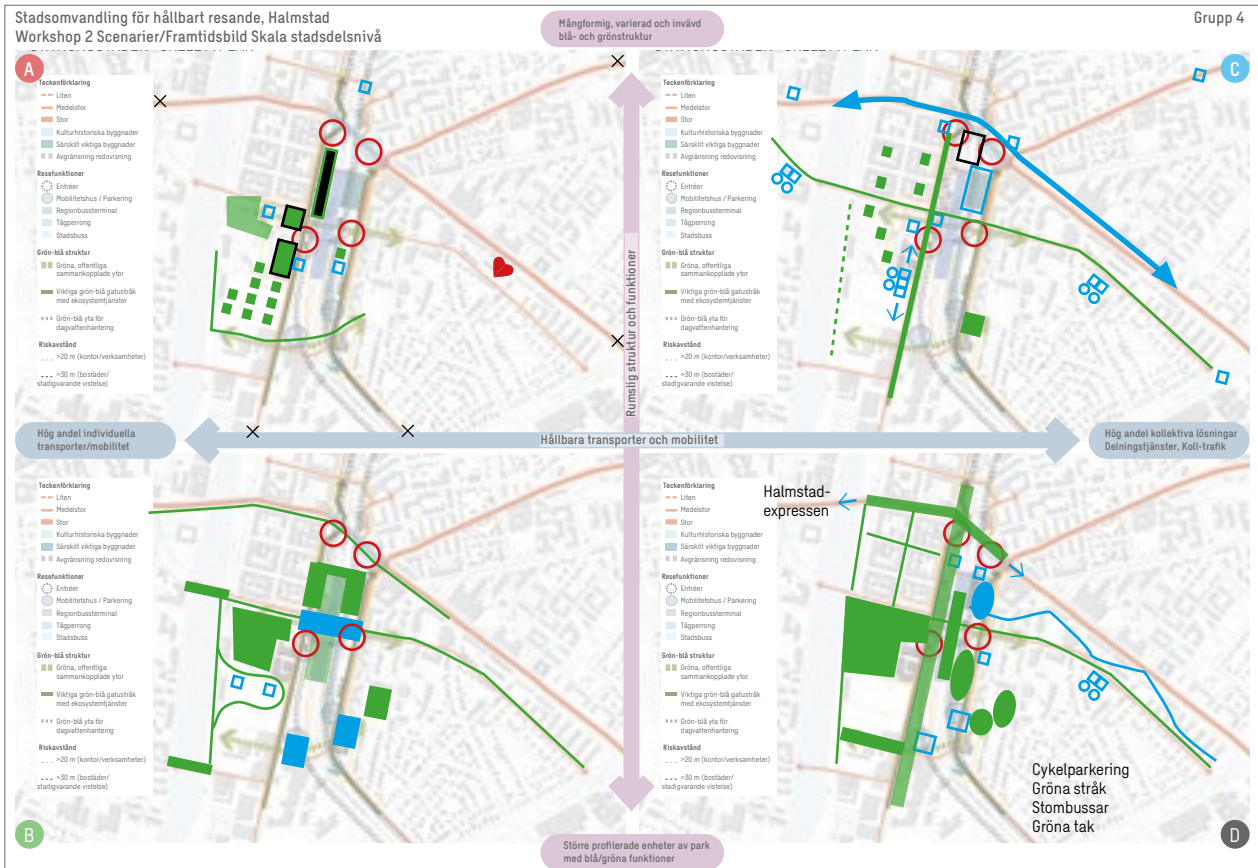
Ekologisk hållbarhet – mål relaterade till ekologisk hållbarhet uppnås bäst i scenario C. Konsekvent hamnar scenario B sämst. Att kollektivtrafiken behöver prioriteras framstår som viktigt för att nå ekologiska mål. Mångfald och variation kommer fram i A och C med blandade funktioner.

Ekonomisk hållbarhet – för profilering av Halmstad så hamnar D i topp. Attraktiv markanvändning relateras till scenario C.

Gruppen sammanfattar att A och C var de mångformiga scenarierna med blandstad och kollektivtrafiken som viktiga parametrar. C blev emellertid vinnare med småskalig bebyggelse och kollektivt resande. Just kollektivtrafik prioriterades i gruppen. Det kanske inte stämmer in i Halmstad idag, men det är ju fokus på framtiden, framtidens resande och framtida behov. Stora vägar, stora utrymmen ger en möjlighet att förändra och prioritera om. Här finns plats för såväl gång- och cykel liksom grönska. Alternativ A var småskaligt och individualistiskt vilket inte nödvändigtvis är gynnsamt för en delningsekonomi.



MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 4:

Vertikal axel: Mångformig varierad och invävd blå- och grön infrastruktur – Större profilerade enheter av park med blågröna funktioner

Horisontell axel: Hög andel individuella transporter/mobilitet – Hög andel kollektiva lösningar, delningstjänster, kollektivtrafik

Fokus ligger på stationsstaden. Motionshus ges plats i flera av scenarierna. Stråk ges stor betydelse.

Scenario A – Stråkens betydelse lyfts fram, också stråk över spår som idag utgör, och upplevs som en stark barriär. Grönskan är integrerad i strukturen där även grönska inne i kvarteren blir en viktig komponent. Fokus på mobilitet och flera mobilitetshubbar ges utrymme i förslaget där även cyklar ska ha en prioriterad plats, inte bara bilar. Stadens tak – kan de användas som vistelseytor?

Scenario B – Här inspirerar Venedig! Vatten leds in i området som ett kanalsystem. Förslår att det designas en sådan lösning. Närhet till vattnet även inne bland kvarteren. Designar en sådan lösning. Södra bron kopplas tydligt till Stationsstaden och blir viktig. I scenariot så ges parkeringar utrymme, för den individuella mobiliteten. Förslaget har betydande

inslag av grönska. (Parkering och grönska ger således mindre yta för exploatering).

Scenario C – Även i Scenario C ges stråken stor betydelse och de upplevs som gröna. Stråken får stor betydelse för Stationsstaden. Grönstrukturen är integrerad i ett småskaligt mönster. Många broar över Nissan föreslås. Kopplingen till högskolan är viktig. Här föreslås motionshus som för övrigt ges plats i flera av scenarierna.

Scenario D – I scenario D görs stora parker och det är rejäla tag. De offentliga rummen präglas av mycket grönska och gatorna förses med trädalléer för att bygga vidare på det som finns. De gröna alléer som finns sparas. Stora ytor reserveras som friytor. Jobbat med fyra entrépunkter till Stationsstaden. Kollektivtrafiken är prioriterad och visionär! ska koppla ihop staden. Linbana till högskolan och stomlinjer leds genom staden. Vi introducerar "Halmstad-expressen".



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL	GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILLKOR, MOTIV, TANKAR ETC)	
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPT MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)		
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	A	B	D	C	
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	B	A	C	D	
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	D	B	C	A	
	4. Bidrar att skapa starkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.	B	A	D	C	
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	B	D	C	A	
	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.	B	D	A	C	
EKOLOGISK HÅLLBARHET	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,	C	A	B	D	
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning Ex multifunktionella lösningar	D	A	B	C	
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång-och cykel inom staden	D	C	B	A	
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	B	D	A	C	
	11. Skapar ett grönnare Halmstad	C	A	B	D	
12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	C	A	D	B		
EKONOMISK HÅLLBARHET	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov	A	B	C	D	
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	A	C	B	D	
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit	A	C	B	D	
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis , kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.	D	B	C	A	

Utvärdering baserat på effektprofilen

Gruppen ansåg att parkerna är viktiga samt den blå-gröna strukturen. Det är viktigt att koppla samman stationsstaden med stadskärnan samt där det finns viktiga verksamheter och funktioner idag. Även i andra riktningar (sjukhus, högskola etc.).

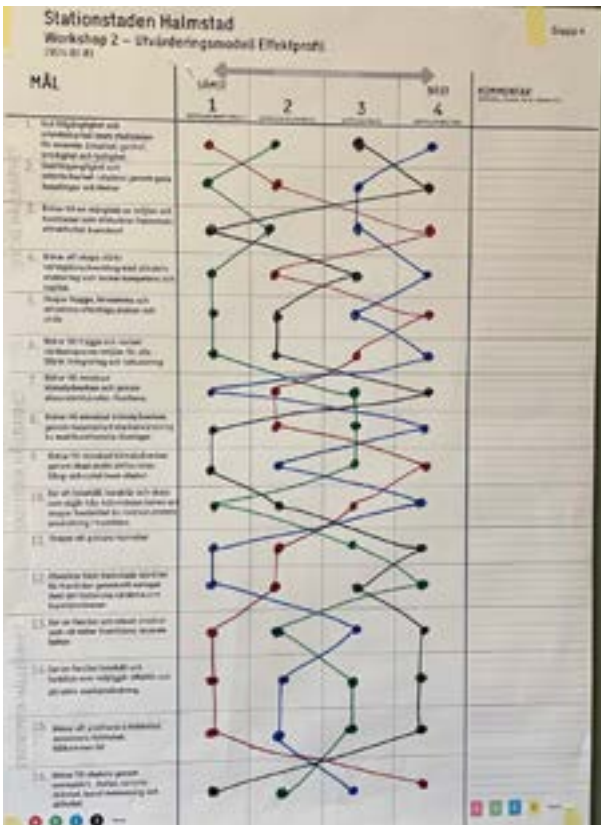
Social hållbarhet – för sociala mål svarade scenarierna C, D och A bäst. Samtidigt placerade gruppen sitt scenario B sämst i denna kategori, ett scenario med integrerade ytor för grönska och vatten.

Ekologisk hållbarhet – för mål som handlar om minskade utsläpp så finns ingen tydligt vinnare. Här

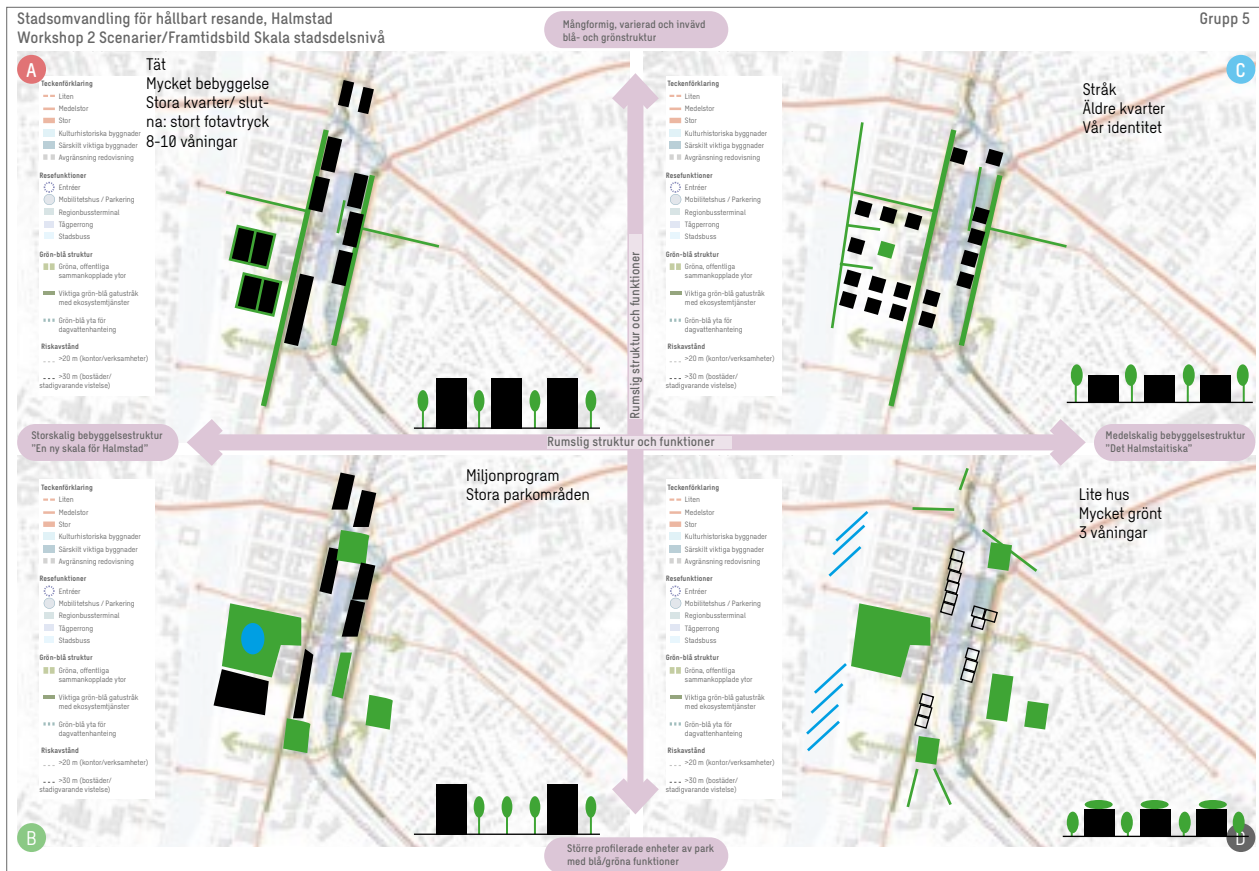
förekommer flera av scenarierna, möjligen att scenario D presterar lite sämre.

Ekonomisk hållbarhet – här bedömer gruppen att scenario D med stora grepp och nya stomlinjer för kollektivtrafiken svarar bäst medan scenario A, med fokus på stråk och att koppla ihop staden svarar sämst mot ekonomiska aspekter.

Gruppen summerar att bra kollektivtrafik är prioriterat och stadslivet är viktigt i den framtida utvecklingen.



MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 5:

Vertikal axel: Mångformig varierad och invävd blå- och grön infrastruktur – Större profilerade enheter av park med blågröna funktioner

Horisontell axel: Storskalig bebyggelsestruktur 'En ny skala för Halmstad' – Medelskalig bebyggelsestruktur "Det Halmstaitiska"

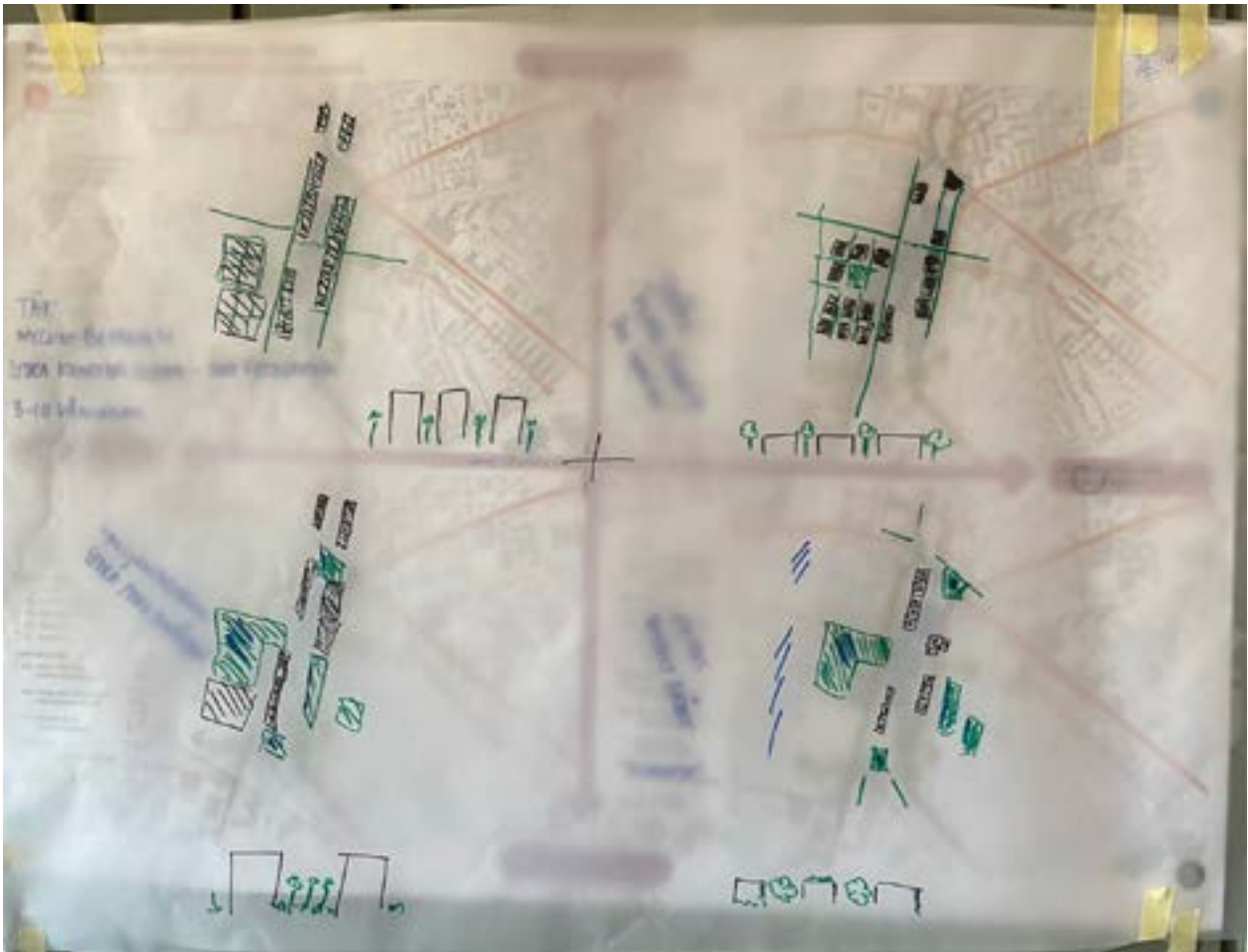
Generellt präglad av grönska och närhet till vatten. Det Halmstaitiska blir tydligt i två av scenarierna.

Scenario A – Storskaligt med byggnader på 8-10 våningar. Storskalig struktur och stora byggnadsavtryck. Parker och gårdar utformas med mycket grönska, kvartersmarken ger därmed ett viktigt bidrag med grönt. Offentliga parker byggs igen, exploateras med byggnader men grönska integreras i detta nya.

Scenario B – Storskalig struktur. Bebyggelsen är storskalig vilket betyder ca 8-10 våningar och stora kvarter, stora grepp. Större kvarter. Delområden tydligt avgränsade. Grönskan ordnas i större enheter.

Scenario C – Småskalig bebyggelse i ca 3 våningar som fångar upp dagens Halmstaitiska skala. Mindre byggnadsskala, både till kvarter och byggnadshöjder. Upplevs som tätare/stadsmässig men i lägre byggnadshöjder. Gröna stråk i fokus och offentliga platser upplevs som mycket gröna. Grönska integreras i strukturen, gröna stråk även mellan husen. Karaktäriseras av en enkelhet, mycket av det som är typiskt för Halmstad idag, framför allt i äldre delar.

Scenario D – Småskalig bebyggelse och kvartersstruktur. I huvudsak 3 våningar vilket tar efter Halmstad idag. Närhet till vattnet och utnyttja vattenkontakten! Större gröna områden och där parkerna utgör viktiga element, stora parker. Gamla Halmstad utgör tydlig förebild.



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL	GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILLKOR, MOTIV, TANKAR ETC)	
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPET MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)		
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	D	B	C	A	
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	D	C	B	A	
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	D	A	B	C	
	4. Bidrar att skapa starkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.	D	C	B	A	
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	D	A	B	C	
EKOLOGISK HÅLLBARHET	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Starkt integrering och inkludering.	C	D	A	B	
	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,	B	D	A	C	Ekosystem och resiliens är skillnad. Resiliens är viktigare.
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning. Ex multifunktionella lösningar	D	C	B	A	
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång- och cykel inom staden	B	A	D	C	
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	B	A	D	C	
EKONOMISK HÅLLBARHET	11. Skapar ett grönare Halmstad	A	B	C	D	
	12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	B	A	D	C	
	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov	D	B	C	A	
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	D	C	B	A	
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit	D	C	B	A	Halmstad är varm, familjärt, lokalt landskap... Mer än "hårda värden". Vad är Halmstad?
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis, kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.	C	A	D	B	

Utvärdering baserat på effektprofilen

Under arbetet fick gruppen syn på många oklarheter och saker som inte är löst/genomtänkt. De upptäckte en del oklarheter i värderingar.

Social hållbarhet – enligt gruppen så svarar scenario A och C bäst mot sociala aspekter medan D presterar sämst. A har en storskalig struktur där parker byggs igen men 'ersätts' med grönska integrerat i kvarteren. Scenario C är den småskaliga karaktären som lånar från det Halmstaitiska.

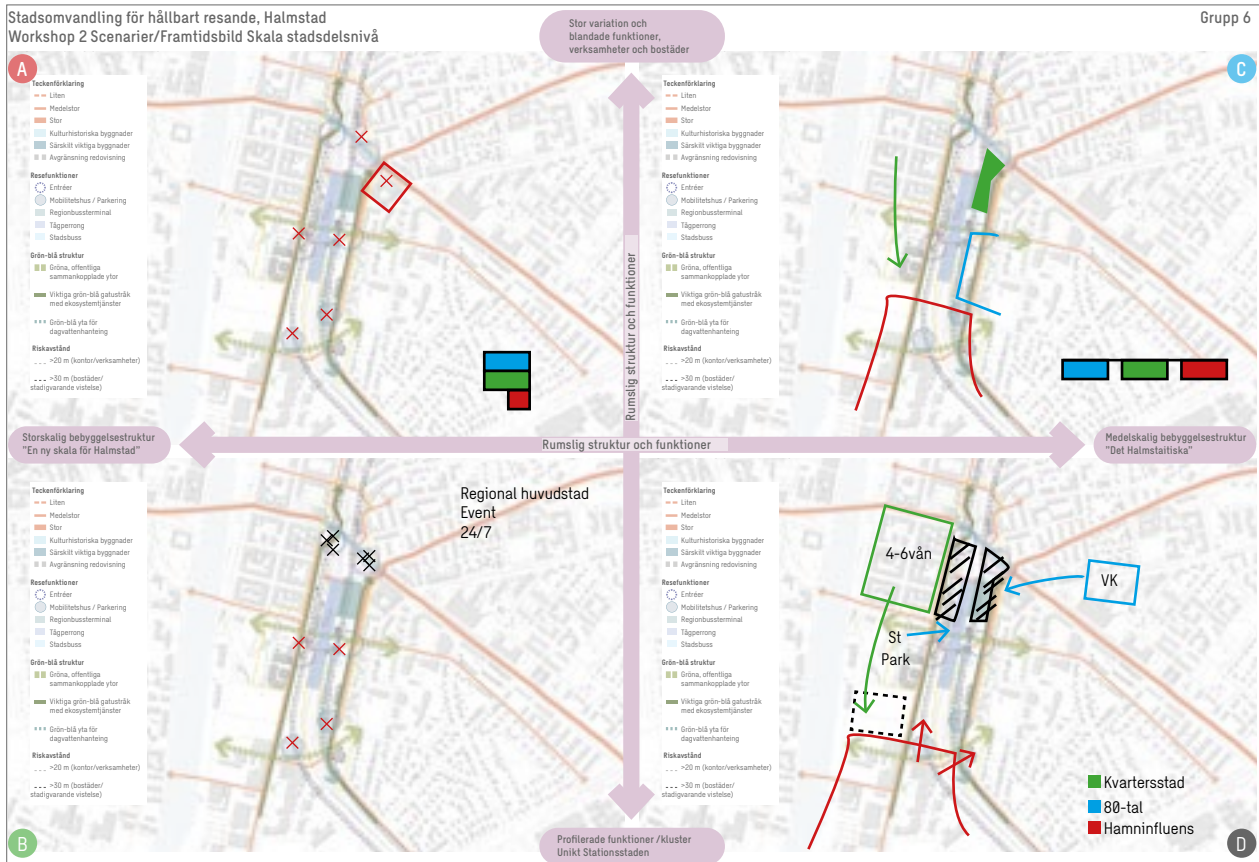
Ekologisk hållbarhet – scenario C med en småskalig struktur svarar bra mot ekologiska mål medan scenario B hamnar sämst enligt gruppen med storskalig struktur och byggnader i 8-10 våningar.

Ekonomisk hållbarhet – för ekonomiska aspekter placerar gruppen scenario A som bäst och D som sämst.

Scenario A och B var den storskaliga bebyggelseskalan med stora parker etc. Med stor skala menar gruppen 8-10 våningar. Scenario C och D var småskalig bebyggelse som gruppen beskrev som ett alternativ med små fastigheter och lägre byggnadshöjder, 2-4 våningar. De underströk vikten i att stationsstaden ger en känsla av "välkommen" och att tänka på resiliens, havet – och det familjära. De vill inte att det ska bli storstad. Tryggheten är viktigt samt känslan när resenärer kliver av tåget. Livet på gatorna är helt centralt.



MOMENT 2: Fyra scenarier – centrala Halmstad



Redovisning av scenarier grupp 6:

Vertikal axel: Stor variation och blandade funktioner, verksamheter och bostäder – Profilerad funktioner/kluster. Unikt för Stationsstaden.

Horisontell axel: Storskalig bebyggelsestruktur 'En ny skala för Halmstad' – Medelskalig bebyggelsestruktur "Det Halmstaitiska"

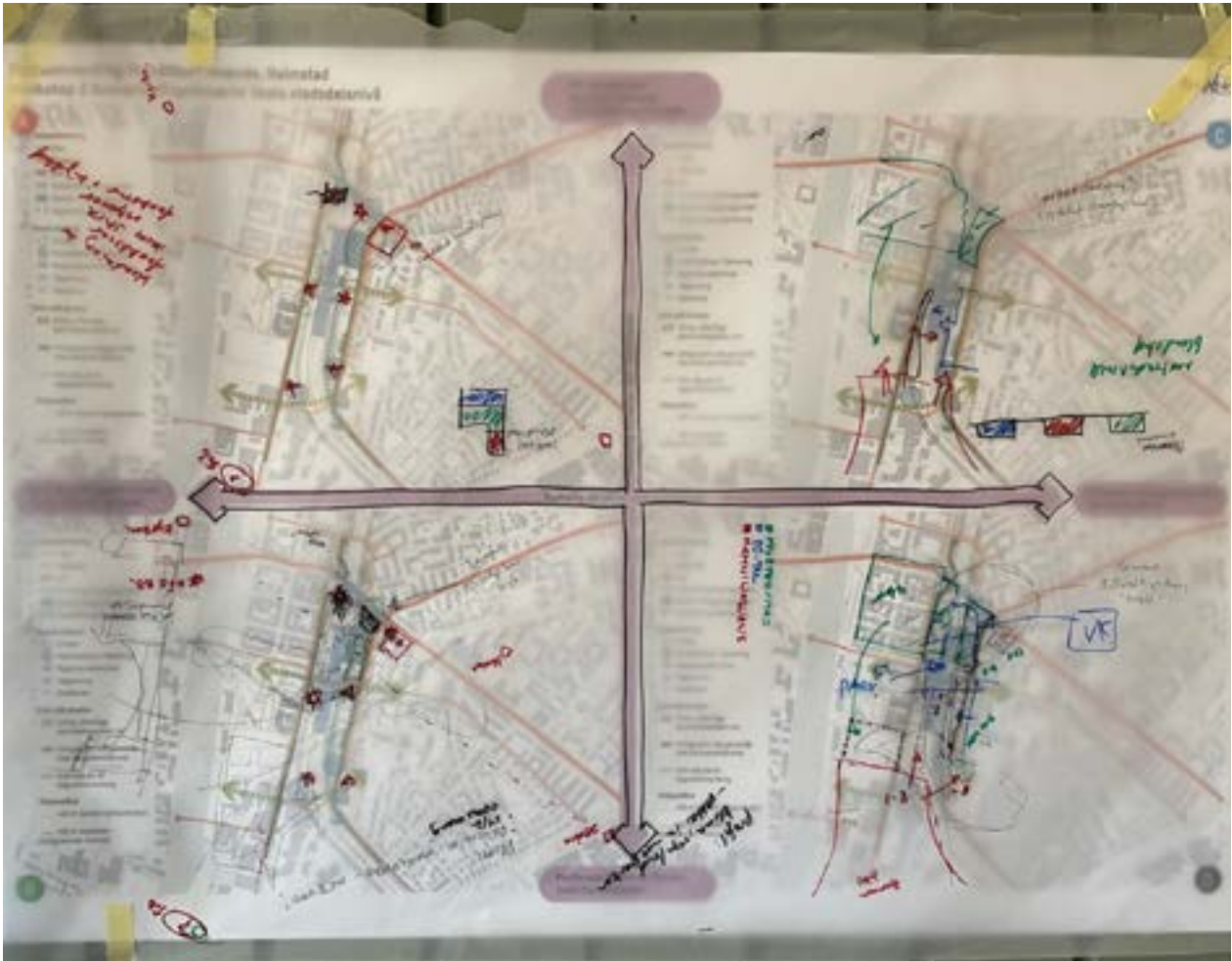
Generell reflektion: ska järnvägen dela upp skalorna/karakteren eller samma på båda sidor? Gruppen tror inte på det storskaliga.

Scenario A – Blandade funktioner och variation avseende markanvändningen: kontor och verksamheter. Byggnad för stadens förvaltningar, de flyttar till Stationsstaden och lämnar sina nuvarande lokaler på andra håll och i stadskärnan. Det blir verksamhetstätt i området – blandning av verksamheter.

Scenario B – Storskalig struktur som bryter med sin omgivning, bryter med omgivningen. Här introduceras något nytt. Höja allt? Entréer syns tydligt, byggnaderna annonserar sig, accentueras. Östra och västra sidan utformas med liknande karaktär och 'pratar' med varandra. En profilerad kontorsstad som avviker tydligt från befintligt.

Scenario C – Ett storskaligt förslag som inte pratar med omgivningen. Introducerar en ny hög skala i Halmstad, tydlig storstads-karaktär. Men vilka byggnader är viktiga att synliggöra? Exempelvis byggnaderna i de utpekade entrépunkterna. Scenariot står i tydligt kontrast till D. En strategi är att här blanda funktioner, blandning även på kvartersnivå. Ger plats för parkerings- och mobilitetshub.

Scenario D – Vad är det Halmstaitiska? Anpassningen till bebyggelse-karakteren till nuvarande skala i Halmstad. Förhålla sig till detta. Innebär 4-6 våningar i östra delen, hotellet kommer sticka ut, i övrigt en mindre skala. Även karaktären anpassas till Halmstads nuvarande. Västra sidan följer skalan i intilliggande kvarter, 3-5 våningar. Vad får Tullkammarkajen för karaktär i framtiden? Här föreslår vi blandade höjder, från 1-8. Påminna om stadskärnan där lägre hus finns inne i kvarteren, en variation inom kvarteret i fråga om byggnadshöjder.



MOMENT 3: Utvärdering av scenarier

MÅL	GRAD AV MÅLUPPFYLLNAD, RELATIV SKALA				KOMMENTAR: (ASPEKTER, VILKOR, MOTIV, TANKAR ETC)	
	SÄMST 1 (UPPFYLLER KNAPPT MÅLET)	2 (UPPFYLLER DELVIS MÅLET)	3 (UPPFYLLER MÅLET)	BÄST 4 (UPPFYLLER MÅLET VÄL)		
SOCIAL HÅLLBARHET	1. God tillgänglighet och orienterbarhet inom stadsdelen för resande. Enkelhet, genhet, smidighet och tydlighet.	D	B	C	A	
	2. God tillgänglighet och orienterbarhet i stadens genom goda kopplingar och länkar.	D	C	B	A	Beroende av fotavtrycket
	3. Bidrar till en mångfald av miljöer och funktioner som stimulerar Halmstads attraktivitet boendeort	B	D	A	C	
	4. Bidrar att skapa stärkt näringslivsutveckling med attraktiv etablering som lockar kompetens och kapital.	B	D	A	C	
	5. Skapar trygga, trivsamma och attraktiva offentliga platser och stråk	B	D	C	A	
	6. Bidrar till trygga och socialt värdeskapande miljöer för alla. Stärkt integrering och inkludering.	B	D	A	C	
EKOLOGISK HÅLLBARHET	7. Bidrar till minskad klimatpåverkan och genom ekosystemtjänster. Resiliens,	D	C	B	A	Har att göra med fotavtrycket
	8. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom resurssmart markanvändning. Ex multifunktionella lösningar	D	C	B	A	
	9. Bidrar till minskad klimatpåverkan genom ökad andel aktiva resor. Gång- och cykel inom staden	D	C	B	A	
	10. Ger ett innehåll, karaktär och skala som utgår från människans behov och skapar flexibilitet för rörelserummets användning i framtiden.	A	B	D	C	
	11. Skapar ett grönnare Halmstad	A	B	C	D	Växter - sämre vind och solförhållanden vid högre bebyggelse
EKONOMISK HÅLLBARHET	12. Utvecklar bäst Halmstads identitet för framtiden genom ett samspel med det historiska värdena och framtidsvisioner.	B	A	D	C	
	13. Ger en flexibel och robust struktur som väl möter framtidens resande behov	B	A	D	C	
	14. Ger en flexibel innehåll och funktion som möjliggör effektiv och attraktiv markanvändning.	D	C	B	A	Storskaligt = mer luft mellan husen Småskaligt = mindre luft
	15. Bidrar att positionera Halmstad, annonsera Halmstad. Välkommen hit	C	A	D	B	Profilerat Halmstad
	16. Bidrar till stadsliv genom exempelvis , kultur, service, skönhet, konst evenemang och aktivitet.	D	B	A	C	Historiska kontexten

Utvärdering baserat på effektprofilen

Generellt svarade scenarierna som hade blandade funktioner bättre i utvärderingen. Det är tydligt att gruppen bedömt att scenario A och C genomgående svarar bättre mot utvärderingsfrågorna och målen.

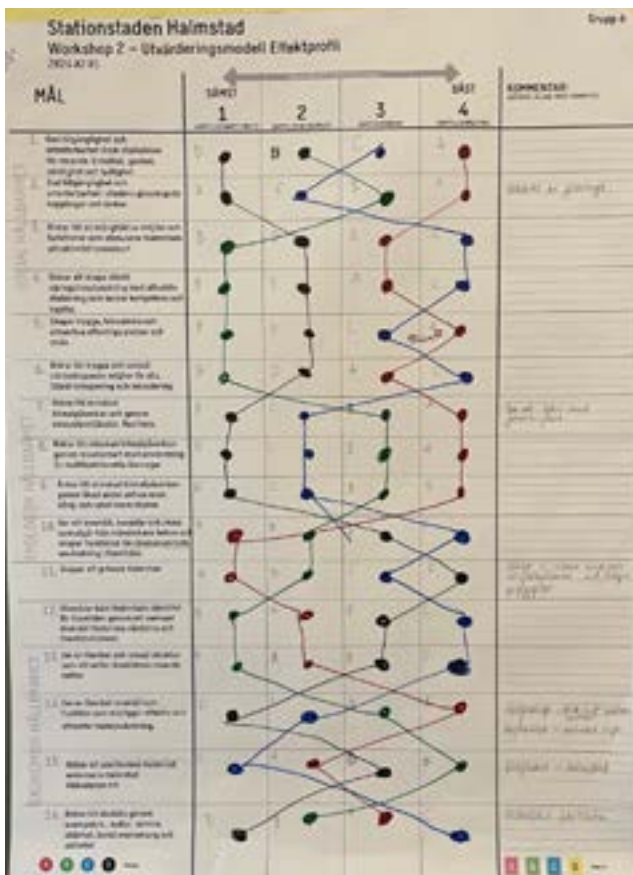
Social hållbarhet – frågor som adresserar sociala aspekter faller enligt gruppen bäst ut i scenario A och C. Den varierade varianten motsvarar på ett bättre sätt 'stad'. Alternativ B och D kommer faller ut som sämst.

Ekologisk hållbarhet – för aspekter kopplade till ekologisk så svarar scenario A bäst mot uppställda

frågor. Det storskaliga och mer högt exploaterade får inte samma måluppfyllelse. Här faller scenario D ut som 'sämst' på flera frågor.

Ekonomisk hållbarhet – viktigt att inte överexploatera detta område. Det behöver bli trivsamt och attraktivt.

Generellt så har gruppen jobbat med hög exploatering av byggytor och stora fotavtryck. Behov av kontorsyta med det ger inte blandstad.



ANALYS & SLUTSATS

KOMPLEXA FRÅGOR PÅ LITEN YTA

Det blev återigen tydligt under workshopen att Stationsstaden Halmstad handlar om väldigt många frågor. Det är inte bara ett nytt resecentrum som byggs ska byggas utan det är en omvandling av ett mycket centralt område mitt i Halmstad som idag är relativt lågt exploaterat i vissa delar. Här är en situation när många olika årsringar av stadsbebyggelsen möts och att järnvägen över tid haft en stark barriäreffekt som fått konsekvenser kontinuerligt över tid.

Det blir tydligt under workshop-arbetet att det inte är färdigtänkt eller färdigutrett vilken typ av markanvändning som passar bäst i detta område och som kan ge en hållbar framtida inriktning. Det finns många idéer på stadens generella problem som eventuellt kan lösas här och det pågår en process som färgar arbetet med Stationsstaden. Det handlar också om viktiga framtidsfrågor som behöver lösas i den nya utformningen men som också berör hela staden. Exempelvis frågor om hur vi kan resa i framtiden, hur bebyggelse kan utformas för att vara hållbart över tid, hur bebyggelse behöver utformas för att anpassas till pågående klimatförändringar och hur ekosystemtjänster kan integreras

En viktig lärdom från workshopen är att det också är väldigt bra att samla olika förvaltningar, aktörer, intressenter och markägare för att få en bredd i perspektiven på området kring stationen och järnvägen.

Ett antal frågor och utmaningar som workshop 2 hanterade sammanfattas här. Det blir viktigt för det pågående skissarbetet att ta till sig och att nu testa idéer som kommit upp och hur projektet ytterligare kan sträckas för att i högre utsträckning uppfylla olika hållbarhetsmål.

Hållbart resande

Det blev tydligare på andra workshopen att Halmstad behöver rusta för ökat hållbart resande. Det ska vara enkelt, bekvämt och attraktivt att resa klimat-smart. Dels ser kommunen att det kommer bli fler invånare till 2050 och dels behöver även dagens resande ändras till att bli mer hållbart. Vad som är tydligt är att det kommer en ökad satsning på kollektivtrafiken, både med fler bussar och med fler tågavgångar. Detta är något som behöver beredas plats och därför blir stationsstadens utformning avgörande för hela kommunen. Vidare behöver möjligheterna för att gå och cykla bli bättre. Att utveckla Halmstad till en promenadvänlig stad, den självklara

närheten som finns i en mellanstor svensk stad, en stad som är tillgänglig till fots. Den aspekt som behöver lösas i samband med byggandet av nya Stationsstaden handlar i första hand om att möjliggöra kombinationsresor, alltså att kunna ta sig till och från stationen till fots eller med cykel på ett bekvämt, trafiksäkert och tryggt sätt. Det stärker pågående arbete vad avser att göra plats för cykelparkeringar och möjliggöra för smidiga rörelser för de som går och cyklar till, från, genom eller i kanten på Stationsstaden.

En större fråga som sträcker sig utanför nuvarande projekt är att fullfölja de så kallade tentaklarna vidare ut i staden och kommunen så att det går att nå viktiga målpunkter såsom högskolan, stadskärnan, sjukhuset, försvarsinstitutioner och andra större besöksmål kopplade till turism och fritidsaktiviteter.

Bilresandet behöver minska rejält för att klara klimatmålen och det bör parallellt med byggande av Stationsstaden arbetas med andra system och lösningar för att underlätta för delningstjänster, effektivare användning av de bilar som kommer att rulla, bilpooler, hyrbilar med mera.

Kvarterstruktur a la Halmstad

I gruppernas arbete med scenarier så prövades dels varianter med tätare maskvidd i gatunäten, kvarter som är i paritet med nuvarande i Halmstad vilket ställdes mot varianter med mer storskaliga lösningar. Nu är ju ytorna inte så stora inom Stationsstaden så de facto fick detta begränsad effekt. Men att lyssna till resonemangen så kommunicerade grupperna att blandad markanvändning är viktigt för det kommande området, att det inte blir för ensidigt men endast en så kallad profilerande verksamhet. Snarare så kan profileringen bestå i blandade verksamheter och användningar som ger större möjligheter för att få levande kvarter större delen av dygnet.

De flesta grupper utvärderade sina alternativ för bättre målpuppfyllelse där såväl kvartersstorlek, gatunätet och bebyggelseskalan associerade till befintliga Halmstads karaktär. Vad grupperna genomgående avsåg är hög exploateringen var bebyggelse i 6-8 våningar, i Halmstads skala ansågs detta var hög bebyggelse. Flera av grupperna identifierade också två typer av kvarter som återfinns i Halmstad idag, dels de äldre med stora variationer inom ett kvarter, där en envåningsbyggnad finns inom ett kvarter med i övrigt 4-5 våningar. Dels de rätvinkliga kvarteren med förhållandevis enhetlig skala i ca 4-5 våningar, ofta med tegel som dominerande fasadmaterial, exempelvis som i de sex kvarteren mellan stationsgatan och Nissan. Här finns förebilder

att snegla på i utformningen av nya Stationsstaden. Viktigt i sammanhanget var att grupperna särskilt lyfte vikten av att koppla till nuvarande bebyggelse, till stadskärnan, och möjliggöra för att Stationsstadens nya bebyggelse kan upplevas som en expansion av nuvarande staden och undvika att det blir en anomali som 'inte hänger ihop' med det nuvarande. Snarare att det kan ses som en årsring som också tar tag i de olika riktningar som finns i intilliggande stadsdelar och kvarter för att läka och väva ihop dessa.

Gatunät som ger alternativ

Som en specificering av det som tas upp ovan så framkom från många grupper att det är viktigt att mildra och minska nuvarande barriäreffekter i området. Något som spelar roll i sammanhanget är hur gatunätet utformas och kvartersstorlekarna. Flera grupper lyfte att de gärna ser ett gatunät som ger många valmöjligheter för de som rör sig genom området, att man kan 'sippra' eller 'sila' flöden igenom, framför allt när det kommer till gångflöden och cykelrörelser. Det innebär att passager över järnvägen är välkomna och att intilliggande gator kan kopplas ihop och ge bra, tydliga och lättorienterade stråk genom nya Stationsstaden, både i öst-västlig riktning och in nord-sydlig riktning. Det här är ett medskick av stor betydelse till den pågående skissprocessen som sker parallellt. Generellt kan sägas att kopplingar för gångflöden behöver ligga tätare än exempelvis för cykeltrafik för att de som rör sig genom ett stadssystem ska uppleva att det finns många valmöjligheter. I det här fallet kan det handla om att välja väg utifrån olika preferenser, snabba, gena, vackra, grönskande, trafiknivå eller vattenkontakt.

Vattnet: havet och Nissan

Flera gånger betonades hur viktig närheten till havet är för Halmstad och för Halmstadsborna. Påminde om skrivningar i visionen – att möjliggöra för kustnära livsstilar. Stationsstaden ligger invid Nissan och mycket nära havet och detta behöver beaktas och tas tillvara i utformningen av nya Stationsstaden. Kanske inte bara göra stråken ner till Nissan och till havet starka – går det att föra in vatten närmare Stationsstaden? Göra vattnet synligt? Stråken utmed Nissan ligger förvisso utanför Stationsstadens primära område men blir en viktig komponent i helheten och behöver beaktas. Till detta kommer andra frågor kopplade till vatten, exempelvis till följd av klimatförändringar. Hög tid att planera för högt vatten! Hur går det att lösa översvämningsytor samt lokal hantering av dagvatten? Detta är viktigt ur ett reellt perspektiv men också ur ett pedagogiskt perspektiv, lokala lösningar får gärna vara synliga i det offentliga rummet.

Rusta för klimatförändringar

Påtagligt i Halmstad att det är ökande problem med översvämningsrisker, stigande vatten, dagvatten etc. Diskussionen intensiv om att det nu gäller att rusta staden för klimatförändringar. Om detta inte integreras i gestaltningen kan det bli kostbart i framtiden. Att minska risken för negativa konsekvenser med skador på egendom och fastigheter är centralt. En viktig åtgärd är att integrera ekosystemtjänster i gatumiljön och ge plats för hantering av höga vattenflöden, hantering av dagvatten men också införa mycket grönska som kan minska risken för värmeöar sommartid och som ett led i att sänka temperaturen i stadsbebyggelsen.

Kultur & utbildning

Har hittills varit allt för stort fokus på att Stationsstaden ska förse Halmstad med nya byggnader för kontor, handel och andra verksamheter. Under andra workshopen fanns många förslag som förordade att ge även kultur och utbildning en självklar plats. Det här synliggör ett problem med arbetet med nya Stationsstaden, nämligen bristen på ett program för området, ett resonemang om vilken markanvändning som ska beredas plats inom området. Befintliga kulturhuset Najaden ska läggas ned/flyttas till följd av översvämningsrisk och flera grupper lyfte fram olika kulturaktiviteter som finns idag i området eller dess absoluta närhet med replokaler och ungdomsaktiviteter. Ett medskick från workshop 2 till det fortsatta och pågående skissarbetet att beakta detta. Bättre balans mellan olika verksamheter och funktioner, mer blandstad och inte minst viktigt att bana väg för kulturen i de nya, tillkommande kvarteren!

Skala och identitet

Tydligt under andra workshopen var att man är stolt över nuvarande Halmstad och lyfter fram kvaliteterna. Karaktären, en stad med närhet till mycket, en tillgänglig stad. I diskussioner om bebyggelseskala så landade grupperna relativt konsekvent i att hög bebyggelseskala är 6-8 våningar högt. Vill inte bli en 'storstad' utan hålla fast vid att Halmstad även framgent ska vara en mellanstor stad. Vill inte utveckla något slags down-town med höga byggnader kring stationen utan istället ha kvartersbebyggelse och gator som möjliggör många valmöjligheter för gångrörelser genom Stationsstaden. Det som tillkommer ska hänga ihop med omgivningen vilket innebär att gator och stråk som når fram till området är det som man bygger vidare på och kopplar ihop med annat som finns på andra sidan järnvägen. Att länka ihop staden och väva eller läka ihop staden genom den nya exploateringen och där de gröna stråken kopplas ihop. En integrerad grönska vilket löses med trädplanterade gator och nya parker.

LITTERATUR

Samhällsplanering med miljömål i Sverige (Boverket)

http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2000/smahallsplanering_med_miljomal_i_sverige.pdf

Fysisk planering för ett hållbart samhälle, etapp 1 (LTU)

http://pure.ltu.se/portal/files/2144007/ER2006_19w.pdf

Fysisk planering för ett hållbart samhälle, etapp 2 (KTH)

http://www.kth.se/polopoly_fs/1.132621!/Menu/general/column-content/attachment/Rapport_uth_kommun_KTH.pdf

The SymbioCity approach (SIDA)

http://www.sida.se/Global/About%20Sida/Så%20arbetar%20vi/SymbioCity_Approach_eng_100818_low.pdf

The SymbioCity Approach (SKL International)

[http://www.symbiocity.org/PublicDownloads/The%20SymbioCity%20Approach/SCA%20full%20version%20\(6,1%20Mb\).pdf](http://www.symbiocity.org/PublicDownloads/The%20SymbioCity%20Approach/SCA%20full%20version%20(6,1%20Mb).pdf)

Fyra stora och tjugo små steg (Energimyndigheten)

<http://webbshop.cm.se/System/TemplateView.aspx?p=Energimyndigheten&view=default&id=59b-57444f9624c66b2f2a78e87568309>

Femton hinder för hållbar stadsutveckling (Delegationen för hållbara städer)

<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/delegationsrapportregering.aspx>

Ställ om nu! (Delegationen för hållbara städer)

<http://www.hallbarastader.gov.se/bazment/hallbarastader/sv/aktuellt/omstallnngnu.aspx>

Trafik för en attraktiv stad (TRAST)

Handbok Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner

Rätt fart i staden

TRAST Fördjupning Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner

Specifika underlag för Halmstad stationsområdet

Framtidsplan 2050_Halmstad kommun

<https://www.halmstad.se/download/18.2fb05371184a4946f591913c/1672740898750/Framtidsplan-2050-halmstads-kommun.pdf>

Centrumutvecklingsplan 2050

<https://www.halmstad.se/halmstadvaxer/framtidenshalmstad/centrumutvecklingsplan2050.11562.html>

Stadsbyggnadsprojektet Stationsstaden_Strukturplan för resecentrum och stationsområdet i Halmstad

<https://www.halmstad.se/download/18.5ee65ae3188b8d24f58420c/1686754748203/Stationsstaden-strukturplan.pdf>

Transportstrategi mot 2050

<https://www.halmstad.se/halmstadvaxer/framtidenshalmstad/transportochinfrastruktur.11590.html>

Planeringsdirektiv med budget 2022-2026

<https://www.halmstad.se/download/18.16c77c42178d5476b2611a1/1621236365696/Planeringsdirektiv%20med%20budget%202022-2026%20Alliansen%20VB.pdf>

Halmstads kommun mål och budget 2024-2028

<https://www.halmstad.se/kommunochpolitik/kommunfakta/ekonomi/malochbudget.n395.html>