

EUROPAN 15 HALMSTAD

DEN PRODUKTIVA STADEN - SVERIGE

“Halmstad central – en ny samlande nod för
människor och trafik som knyter ihop staden
som helhet”

Arkitekter under 40 år
från hela Europa deltar
och tävlingen hålls
vartannat år.



European SE

HALMSTAD ■





INNEHÅLL

EUROPAN 15
Besöka vår hemsida:
www.europan.se

Sid:

- 04** INTRODUKTION
- 05** URBAN KONTEXT
- 12** TEMA E15
- 14** STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)
- 18** TÄVLINGSOMRÅDE (GULMARKERAT)
- 22** UPPGIFT
- 24** ÖVRIGT
- 25** JURY
- 26** REFERENSER
- 29** BILAGOR

ALLMÄN INFORMATION

Tomtrepresentant

Emeli Cornelius
Halmstads kommun

Involverade aktörer

Trafikverket, Halmstad kommun,
Region Halland

"Team representative"

Planeringsarkitekt,
landskapsarkitekt eller arkitekt

Efterfrågad kompetens för tävlingsområdets utmaningar

Arkitektur, landskapsarkitektur,
stadsplanering, socialantropologi

Publicitet:

Efter den första juryomgången
kommer förslagen ställas ut
anonymt.

Efter tävlingens avslut anordnas
en offentlig prisceremoni, en
resultatkatalog tas fram och de
vinnande förslagen publiceras på
Sveriges Arkitekters hemsida.

Jurybedömning

Tomtrepresentant medverkar

Processer efter tävlingens avslut

Möte och workshop med kommun
och vinnande team.

Kommunens ambition är att
vinnande team involveras i en
implementeringsprocess.

VÄLKOMMEN ATT DELTA I EUROPAN 15!



INTRO

Halmstads kommun och Europan Sverige vill tacka dig för att du väljer att delta i Europan 15. Tävlingsprogrammet innehåller information om områdets karaktär, tomten och tävlingsuppgiften samt hänvisning till länkar för kompletterande information. Utöver detta material kan du ladda ned högupplösta bilder och ritningar från projektdatabasen. Läs också det kortare programmet "Short Site File" parallellt till det här längre tävlingsprogrammet. Tema för Europan 15 är "den produktiva staden". Som en förlängning av temat i Europan 14 studeras i denna tävling ett vidgat perspektiv på en stad med naturligt innehåll av produktion. Detta görs inom de för temat identifierade begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. För frågor om programmet eller tävlingsregler, ber vi dig att använda forumet på Europan Europas hemsida.

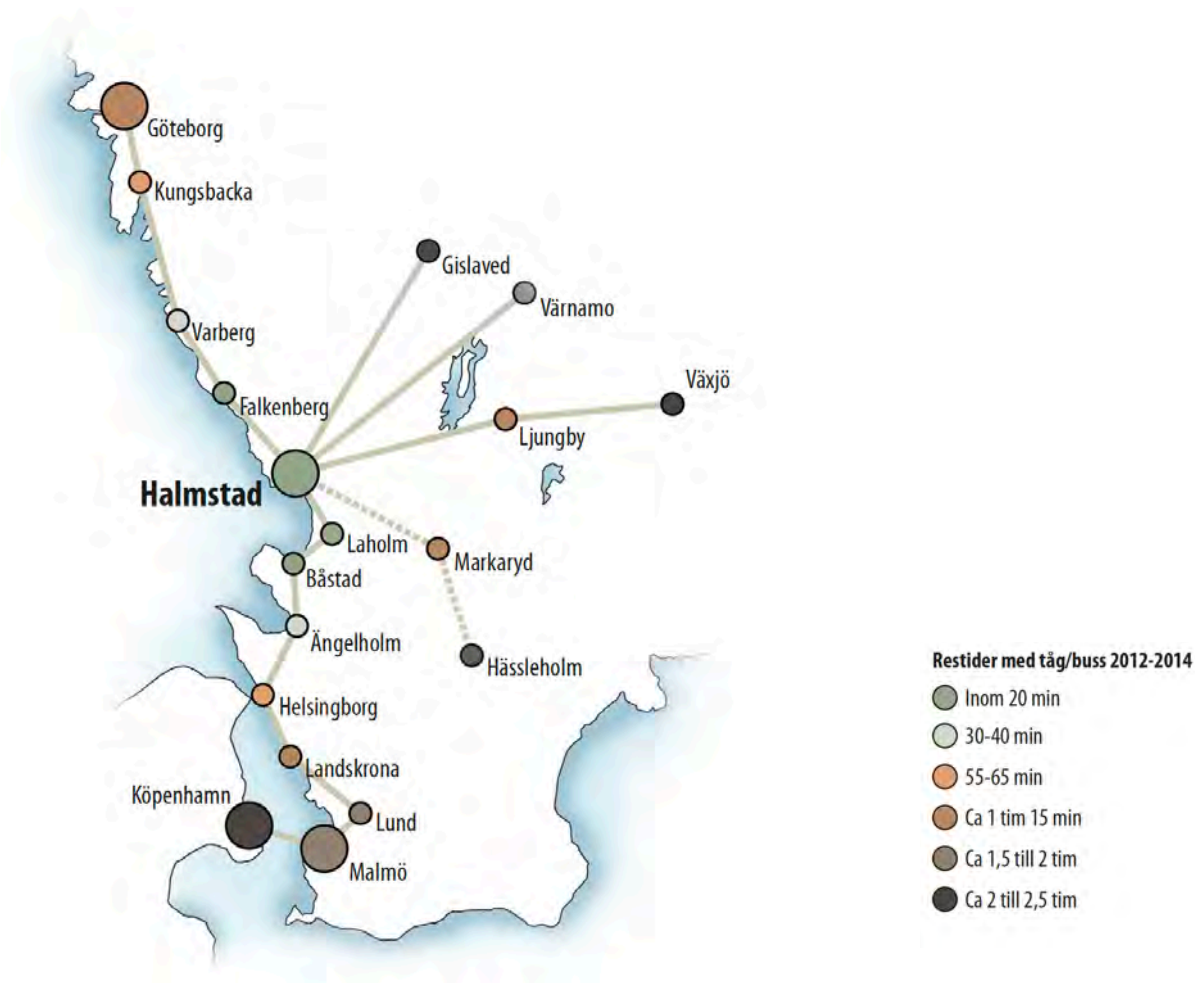
www.europan-europe.com
www.europan.se



HALMSTAD

Halmstad kommun växer i en snabb takt från att vara en större småstad till att bli en mindre storstad, med en prognos om 150 000 invånare år 2050. Halmstad har ett strategiskt läge i stråket mellan Oslo och Hamburg i den mest befolkningstäta regionen i Norden. Trots detta ligger staden också tydligt utanför noderna då Halmstad väger lätt i förhållande till Öresundsregionen eller Göteborg och behöver hitta sin roll i utvecklingen. För Halmstad pågår en utveckling att förstärka sin roll som ett regionalt centrum mellan storstadsregionerna. Tävlingsuppgiften att utveckla Halmstads järnvägsområde till ett nytt resecentrum kommer bidra till att stärka kommunens identitet utåt till de många förbipasserande resenärerna längs med Västkustbanan samtidigt som platsen ska göras tryggare och mer attraktiv för de resenärer som varje dag byter transportslag vid knutpunkten Halmstad station. Huvudfrågan för tävlingsuppgiften är hur stationsområdet kan bidra till att vidga stadens centrum österut till denna nya samlande nod för både människor och trafik, samtidigt som barriärer inom området överbryggas med nya länkar som knyter ihop staden som helhet.

Tävlingsprogram Halmstad



URBAN KONTEXT

Beskrivning av regionen

Halmstad är huvudort i västkustlandskapet Halland som historiskt har pendlat i tillhörighet mellan Danmark och Sverige. Halmstad blev definitivt svenskt under 1600-talets mitt i och med freden i Roskilde. Halmstad firade nyligen 700 års-jubileum och uppmärksammade då det datum då Halmstad fick sina stadsprivilegier, den 31 maj 1307.

Halmstad ligger mitt i en av norra Europas viktigaste sträckor mellan Oslo och Hamburg, tillsammans med Göteborg, Malmö och Köpenhamn. I samma region finns sammanlagt sex miljoner invånare och

en tredjedel av Skandinavien's industriproduktion. Halmstad, med över 100 000 invånare, utgör en viktig knutpunkt. Här finns motorvägen E6 och Västkustbanan i nord-sydlig riktning och en sammanstrålning av riksvägar och järnvägar som kopplar samman Halmstad med bl.a. Växjö, Kalmar, Jönköping och Hässleholm. Halmstad är inte bara en målpunkt i sig utan även en omstigningsstation för fortsatt regionalt och/eller interregionalt resande. En stor del av resandet i Halmstad och i regionen sker idag med bil. För att minska andelen resande med bil behöver alternativen göras attraktivare.

Halland avgränsas i söder av Hallandsåsen genom vilken Sveriges längsta järnvägstunnel löper. Halmstad ligger på ömse sidor om ån Nissan som sätter sin prägel på staden. Vid Nissans utlopp i Laholmsbukten driver Halmstads hamn en betydande verksamhet. Därifrån planeras färjor börja gå hösten 2019 till Grenå i Danmark. Färjorna kommer möjliggöra dagsturer för turister bl.a. för resor till Legoland, och möjliggör även transporter med lastbil över Kattegatt.

Det halländska landskapet har en lång kuststräcka längs Kattegatt och präglas av långa sandstränder. Många klassiska badorter har länge lockat badsugna. Nära Halmstad finns kända stränder som Tylösand och Östra stranden, den sistnämnda mer stadsnära.

Halland har på grund av sitt kustläge ett för Sverige milt klimat, framförallt vintertid. På hösten och vintern präglas landskapet av många hårda stormar, som når Sverige från Kattegatt. Halmstad är en populär turistdestination sommartid. Under sommarmånaderna mer än dubblas Halmstads folkmängd. Kommunen strävar efter att levandegöra staden med olika evenemang för boende och besökare året runt, framförallt vintertid då stadens gator på grund av klimatet inte är lika befolkade som under sommaren.



Nissan som rinner genom Halmstad



Tylösand



Halmstads hamn

Beskrivning av staden

Den ursprungliga staden Halmstad låg några kilometer norrut längs Nissan och i Halmstads nuvarande läge låg istället en stad som hette Brokorp. På 1320-talet slogs de två städerna samman och namnet Halmstad togs med till det nuvarande läget. Under medeltiden var Halmstad västkustens största stad med en befolkningsmängd på 600 personer. Goda förbindelser fanns med staden, både till land och till sjöss. I början av 1600-talet drabbades Halmstad av en stor stadsbrand och hela den medeltida staden brann ned med undantag av några få stenhus, Sankt Nicolai kyrka och den då nybyggda befästningen. Efter branden lät den dåvarande kungen rita en ny stadsplan efter moderna och praktiska mönster med raka och breda gator. Denna stadsplan är nästan precis den samma än idag med gator, torg och tomtindelningar.

Stadskärnan består idag till stor del av låga tegel- och korsvirkeshus och visar spår från det gamla befästningssystemet från 1600-talet i form av stadskärnans halvrunda form, stadsporten Norre Port och det gamla slottet med fyra hus kring en borggård. Stora Torg utgör en central punkt i staden med rådhuset från 1930-talet, första länshospitalet Tre Hjärtan från 1784 (1836 blev det öllager och krog) och Sankt Nikolai kyrka.

Halmstads centrum har länge varit lokaliserat på västra sidan av Nissan och har med tiden växt. Mellan järnvägen och Nissan, intill det nuvarande stationshuset, ligger Östra förstaden som kom till vid det expansiva 1800-talets slut efter en rutnätsplan från 1884. Det är en av Halmstads äldre stadsdelar som består av storstadsmässig stenhusbebyggelse, den befintliga järnvägsstationen och dess framförliggande park. Byggnaderna som är i hög klass är till största delen femvånings stenhus i tegel och puts.

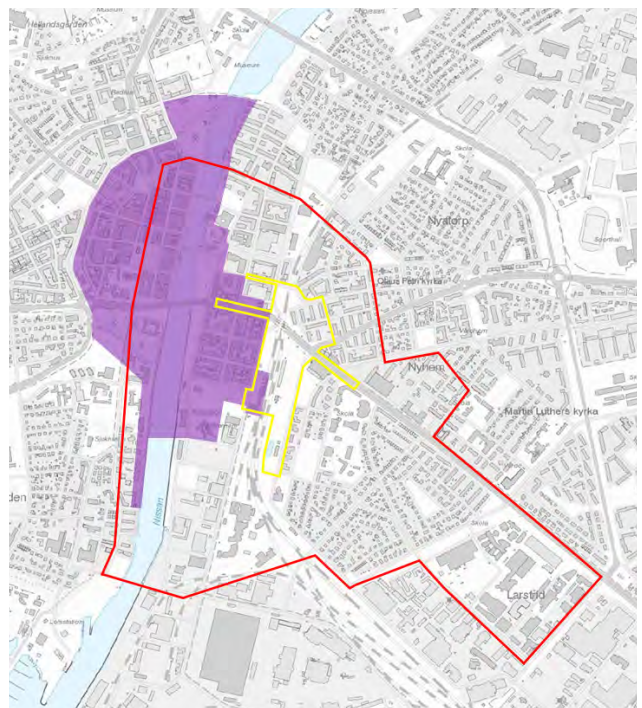
Halmstads stadskärna och Östra Förstaden utgör Riksintresse för kulturmiljövård. Det som pekas ut är stadskärnans spår av det ursprungligen medeltida befästningssystemet, byggnader i tegel- och korsvirkeshuskonstruktion, inslag av större stenhus från 1800-talets slut, residensstadens karaktärsbyggnader samt kajer och hamnanläggningar i stadens centrala parti. Inom Östra Förstadens rutnätsplan ingår stenhusbebyggelsen, den befintliga järnvägsstationen och dess framförliggande park.



Slottet



Östra förstaden



Riksintresse kulturmiljö, lila markering

Under 1900-talets första årtionden var stadsarkitekt Sven Gratz verksam i Halmstad (ca 1890-1930) och han har tydligt satt sin prägel på stadskärnan med sina stora pampiga byggnader. Detta har skapat en något brokig bebyggelse där den tidigare lägre bebyggelsen om cirka 2 våningar blandas med stora tegelbyggnader i cirka 5 våningar. Exempel finns på Storgatan 42 och 48.

Under 1970-talet revs stora delar av stadskärnan. Äldre områden sanerades för att ge plats åt större varuhus som Domus i nordöstra hörnet av Stora Torg (nuvarande Gallerian) och Tempo i nordvästra hörnet av Stora Torg (nuvarande Åhléns), parkeringshus och bostadshus.

På Nissans östra strand ligger det nya biblioteket från 2006 som delvis går ut över Nissan. Norr om biblioteket finns Nissastrand, ett bostadsområde som byggdes under 2006-2018.

Vidare öster om järnvägen ligger Halmstads högskola med sitt 22 våningar höga Tradecenter och företagsinkubatorn High Five. Högskolan spelar en viktig roll för Halmstad som kunskapsstad och som regionalt centrum.



Stora torg



Halmstad Högskola och Tradecenter, foto: Anders Andersson



Halmstad bibliotek

Stadens utveckling

Halmstad beräknas växa från dagens 100 000 invånare till 150 000 invånare år 2050. Staden är idag i stor utsträckning en stor småstad med en relativt liten stadskärna och småskalig prägel. För att bli ett regionalt centrum i framtiden behöver Halmstad utvecklas mer mot att vara en liten storstad. Det ska ske genom att utveckla stadens urbana kvaliteter, inte minst som kunskaps- och upplevelsestad. Den snabba tillväxten ställer stora krav på kommunens planering av både service, bostäder och arbetsplatser, men även på hur människor förflyttar sig. Bilens betydelse som enda lösning ska minskas och andra resmöjligheter förespråkas, som kollektivtrafikresande, bilpooler och cykel.

Järnvägen genom Halmstad är en del av Västkustbanan. Sedan tunneln genom Hallandsåsen öppnades 2015 går det att köra fler och snabbare tåg vilket ger möjlighet att skapa en gemensam arbetsmarknads- och studieregion mellan Skåne och Halland. Resandet mellan Göteborg och Halmstad ökar kontinuerligt och därmed behovet av en större turtäthet. För att svara upp mot denna efterfrågan ökar tågets trafik både söderut och norrut på Västkustbanan.

Trots stadens strategiska läge i en stor tillväxtzon ligger det också tydligt utanför noderna. Halmstad ingår i regionen men väger lätt i förhållande till Öresundsregionen och Göteborg och behöver hitta sin roll i utvecklingen. En väg framåt är att utveckla Halmstad som regionalt centrum mellan storstadsregionerna. Goda, urbana miljöer lockar till sig nya invånare och företag. Genom att utveckla den urbana karaktären i Halmstads tätort stärks Halmstads möjligheter att vara ett regionalt centrum. Nyttänkande arkitektur som grundar sig på en social medvetenhet ska vara en del i att skapa en attraktiv och upplevelserik stad.

Stadens utveckling koncentreras till de fem starkaste kollektivtrafikstråken som går västerut, norrut, nordost och sydost och som sammanfaller vid punkten för det nya resecentrumet. I anknäring till dessa stråk ska staden förtätas med bostäder, blandad stadsbebyggelse och verksamhetsområden. Huvudstrukturen för kollektivtrafiken omfattar busslinjer i dessa utvecklingsstråk och utgör en viktig förutsättning för planering av staden. Även de främsta cykelstråken, de s.k. supercykelstråken, sammanfaller med de utpekade utvecklingsstråken och bidrar med en koncentration av rörelse.



Ett regionalt centrum kräver goda förbindelser med omvärlden. Tillgång till kollektivtrafik och en god infrastruktur blir mycket viktigt för arbetsresor, men också för resor på fritiden då ett regionalt centrum är en stad med puls som lockar upplevelsebesökare under hela året. En av Halmstads största brister i transportsystemet har varit avsaknaden av en samlad bytespunkt mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Därför inleddes 2010 ett arbete med att omlokalisera och samla de olika transportslagen till området kring järnvägen.

Omvandlingen av området sker i tre etapper, varav de två första etapperna redan är slutförda. De innebar en ny regionbussterminal, nya hållplatser för lokalbussar och en gångbro över järnvägen samt en gång- och cykelbro över Laholmsvägen. I den sista etappen planeras ett resecentrum för att underlätta byten mellan buss och tåg. Utvecklingen av Halmstads resecentrum som nav för stadens samlade transportslag är mycket viktig både ur logistisk och identitetsskapande aspekt. Det blir en omstigningspunkt för stadens och regionens kollektivtrafikresande, och även en viktig omstigningspunkt för nationellt resande. Resecentrumet ska underlätta det praktiska resandet, marknadsföra kollektivtrafik som transportmedel och fungera som stadens ansikte utåt. Kommunen ser positivt på nya funktioner och mobilitetslösningar kopplade till denna nod.

Det som idag benämns stadscentrum kommer på sikt utvidgas och ett större område ska ingå i vad som räknas till centrum. Nissans barriäreffekt delar staden och har koncentrerat stadscentrum till den västra sidan av ån. Denna barriäreffekt har lett till att den östra och västra sidan av staden historiskt har varit socialt och ekonomiskt segregerade, med undantag från Östra förstaden som ligger på den östra sidan men inkluderas i vad som benämns som stadskärnan. Dessa strukturer syns än idag. Utvecklingen av biblioteket och bostadskvarteret Nissan strand har suddat ut barriäreffekten något. För att ytterligare stärka den östra sidan utvecklas staden nu österut med ett antal utvecklingsprojekt som ligger i anslutning till området för det framtida resecentrumet:

PÅGÅENDE

Kilot

100 bostäder och hotell

Lundgrens trädgårdar

450 bostäder

KOMMANDE

Nyhems centrum

Förtätning och komplettering av service, allmänna ytor och bostäder

Halmstad Högskola

400 bostäder, omvandling av industrilokaler till skolverksamhet och kontor

Österskans

Hotell, konferens, allmänna ytor och saluhall

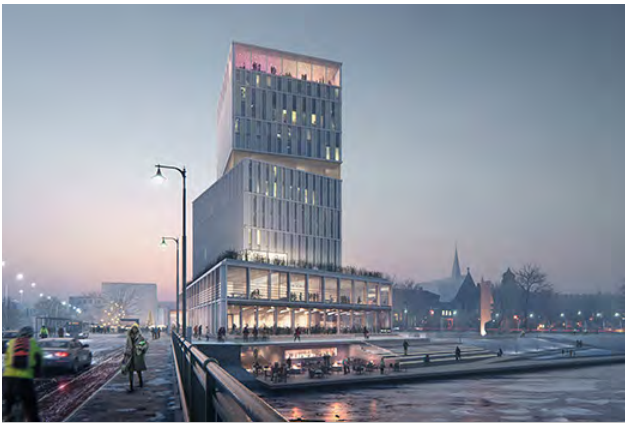
Tullkammarkajen

minst 600 bostäder, verksamheter, allmänna ytor och kultur

På Österskans utvecklas en ny kulturell knutpunkt där kommunen utreder möjligheten att uppföra ett 16 våningar högt hotell, som bland annat innehåller saluhall, restaurang, och en skybar med havsutsikt i topp. Öster om järnvägen, utvecklas fastigheten Kilot för bostäder, hotell och lokaler för centrumändamål. Här kommer både platsen och bebyggelsen utformas för att förstärka den centrala noden och höga krav ställs på gestaltningen. Söder om befintligt stationshus utvecklas Tullkammarkajen som ska bli en levande stadsdel med en variationsrik och blandad kvartersstad som vänder ansiktet mot Nissan och där kulturen spelar en viktig roll. Vid Lundgrens trädgårdar, tidigare gjuteri, som ligger intill järnvägen, norr om resecentrum, byggs ca 450 hyresrätter och flera äldre byggnader bevaras. Bostäderna har inflyttning under 2019.

Samtidigt som bostäder och andra funktioner byggs kommer också fler broar att överbrygga ån. I höjd med resecentrum finns en vision om en ny gång- och cykelbro över Nissan med vistelse- och bostad. Halmstads kommun har även utrett hur ett sammanhängande kulturstråk ska kunna utvecklas längs Nissan. Stråket går från hamnen i söder till Slottsmöllan i norr och här ska kulturen användas för att göra området längs Nissan i Halmstad mer levande och tillgängligt.

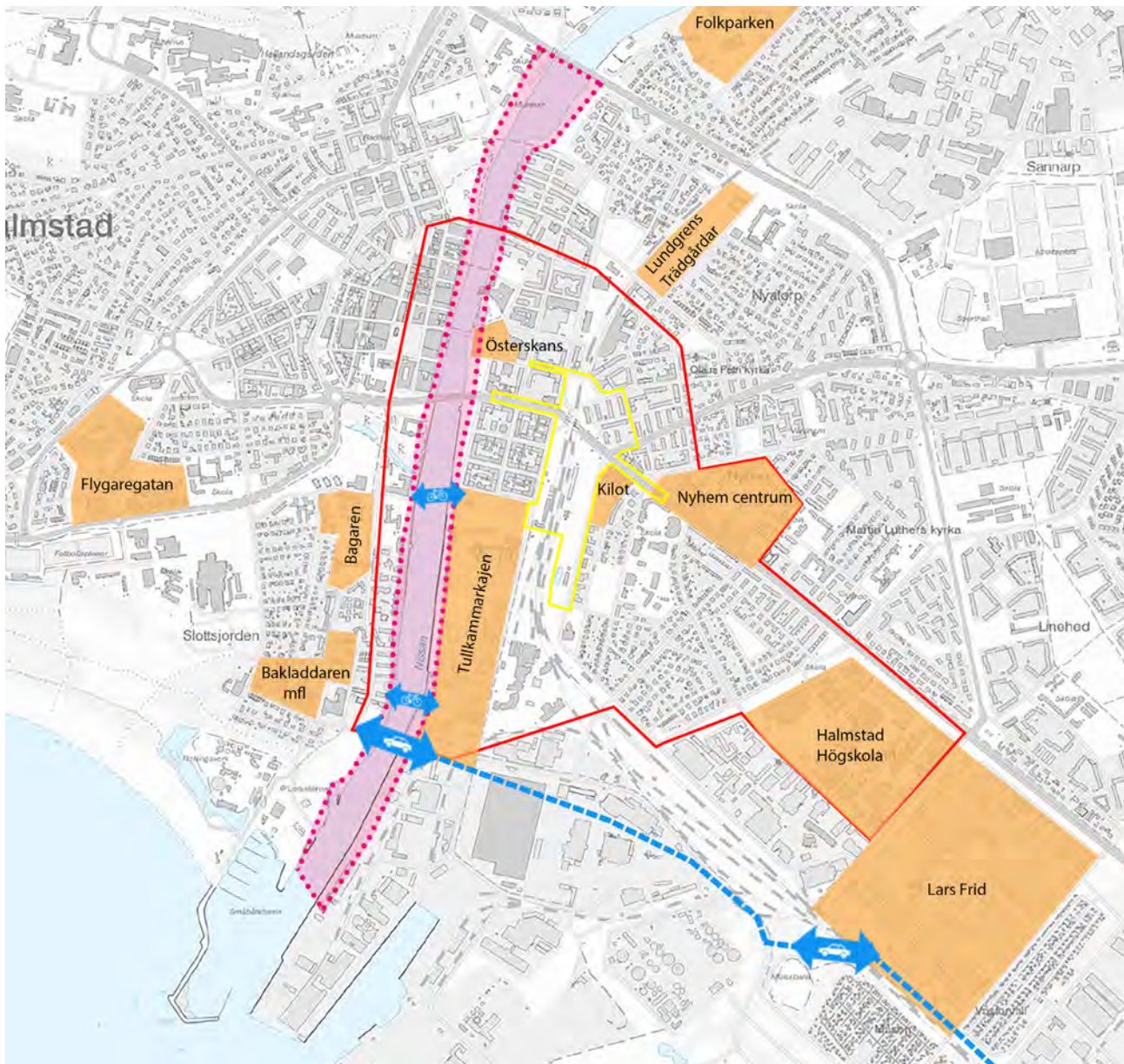
En ny infart från söder, Södra infarten, planeras från E6 för att förbinda motorvägen med hamnen. Infarten kommer innebära förbättringar för boende i de östra stadsdelarna. Den nya infarten möjliggör även hamnens framväxt som målpunkt för arbetande, transporter och resande. I förlängningen kommer en bro över Nissan byggas för att avlasta trafiksituationen på Laholmsvägen.



Österskans, illustration: White arkitekter



Kulturstråk Nissan "Picassoparken", foto Patrik Leonardsson



- ▲ Tävlingsområde
- Utvecklingsområden
- Studieområde
- Nya Förbindelser
- ... Kulturstråk Nissan

DEN PRODUKTIVA STADEN

Den föregående tävlingsomgången European 14 gick även den under temat "den produktiva staden". Frågan som ställdes var hur en blandad stad kan innehålla produktiva element, där inte bostäder bara blandas med kunskapsmässiga, kulturella och kommersiella aktiviteter utan där också arbetsplatser och platser för olika typer av produktion blir en viktig komponent. European 14 studerade alltså kopplingen mellan produktion, bostäder och ett urbant liv.

En blandad stad med möjligheter till arbetstillfällen får många olika typer av positiva konsekvenser. Behovet av transporter minskar när boende, produktion och kommersiella möjligheter kommer närmare varandra. Det betyder också att stadens lokala förutsättningar stärks. När element kan finna sina funktionella sammanhang i större närhet till varandra påverkas stadens liv och kultur. En funktionellt blandad stad kan även bli en socialt blandad stad, där segregation motverkas. Den nuvarande tävlingsomgången European 15 kommer att fortsätta studera "den produktiva staden" som ett viktigt inslag i stadens utveckling, men vill fördjupa frågeställningen och vidga perspektiven. Vilka typer av synergier kan skapas, eller är nödvändiga, för en stad med ett naturligt innehåll av produktion? I en bred bemärkelse, vilka typer av infrastruktur eller gränssnitt behövs för att i större grad möjliggöra produktiva element i staden?

European har identifierat de tre begreppen resurser, mobilitet och jämlikhet. Dessa tre begrepp blir viktiga aspekter i ett helhets- och hållbarhetstänkande, och fungerar som gränssnitt när det gäller att diskutera och åstadkomma produktivitet i staden. Alla tre begreppen kan delas upp i en mängd olika särfall och faktorer, som naturligtvis inte alla är aktuella på varje enskild tomt. Men en översikt av dessa kan ändå vara värdefull för att inte försumma viktiga komponenter i projektet.

Resurser

Hur använder vi stadens mark på bästa sätt? Det kan gälla förnyade eller tillkommande användningsområden för tomter som har varit ensidigt utvecklade, eller för icke använd industrimark. Här ingår återanvändande av äldre byggnader och återställande av företeelser och platser på tomten. Här ingår också hantering och kanske synliggörande av dagvatten, vatten- och avloppsfrågor, aktiverande av tomtens eller närbelägna naturresurser samt möjligheter till energiproduktion.

Mobilitet

Hur utformas samband i staden på bästa sätt? Finns det fler, nya eller outnyttjade kommunikationssätt som staden kan nås på? Hur kan kommunikationen planeras i nätverk? Stadens kommunikationssystem kan bli mer "urbana" så att trafikleder och spår tillåter övergångar, minskar i hastighet och inte blir barriärer utan tillåter kontinuerliga områden. Utformning av gatusektioner måste studeras. Även mötespunkter behöver utformas, som stationer, hållplatser, pendelparkeringar och parkeringsplatser. I en annan skala gäller detta även promenad- och parkstråk, passager och mötesplatser.

Jämlikhet

Hur kan alla delta i staden på lika villkor och hur kan det leda till positiva fördelar för alla? Det finns en tanke att rumslig jämlikhet leder till social jämlikhet, motverkar segregation och befördrar stadens ekonomiska utveckling. Vad gäller rumsliga åtgärder kan det handla om att mer lantliga områden vitaliseras, till exempel med nya invånare, produktion och kommunikationsmöjligheter. Det kan handla om att segregerade områden öppnas upp mot den omgivande staden och andra ekonomier. Det kan också handla om att i ett område skapa en diversitet med blandade verksamheter så att närheten mellan boende och arbete befordras och börjar gälla flera grupper. En annan aspekt är att offentliga platser kan fungera för alla och hur sådana "mikro-urbana" platser eller miljöer kan genereras.



Det vinnande förslaget "Water walk with me" av Cyril Pavlu and Katerina Vondrova, Trelleborg European 14 med temat "Den Produktiva Staden"

DET PRODUKTIVA HALMSTAD

Att skapa nya nav i staden bidrar till att förändra hur infrastrukturen kring stadens rörelse sker. Det påverkar logistiken, handeln och annan service och underlättar för produktionen. För Halmstad resecentrums del kommer det underlätta byte mellan kommunikationsformerna och övergången mellan transportslagen och staden. Minskade barriärer leder till att fler får tillgång till olika målpunkter i staden och stadens allmänna ytor ska vara trygga platser för alla att använda. Sammanlänkandet av regionen kan också ge nya samband mellan stad och land, de boende och matproduktionen, hamnverksamhet och centrum, besökare och studerande. Det kommer att skapa en ständig dialog mellan funktionerna och brukarna, de olika skalorna i staden och regionen.

I Halmstad finns ett blandat näringsliv som attraherar människor med olika kompetenser. Fler företag söker sig till kommunen och det finns ett väl fungerande samarbete mellan kommun, region, näringsliv och högskola. Halmstad Högskola och intilliggande företagsinkubatorn High Five spelar en viktig roll för Halmstad som kunskapsstad och som regionalt centrum.

Halmstads hamn har närhet till Kattegatt, europavägar och förbindelser med järnväg, inklusive järnvägsspår till alla kajer. Detta har öppnat upp för ett rikt och varierat hamnliv. Bland annat finns fullservicehamnar som erbjuder service för de flesta varuslagen så som containers, bulk, bilar, papper, sågade trävaror, timmer, flytande bulk, ro-ro med flera. Det finns även småbåtshamnar i både kommunal och förenings-/privat drift.

Kommunen och dess invånare tillgodosier sitt energibehov till stor del genom förnybar energi, men fossila bränslen står fortfarande för cirka hälften av energianvändningen. Kommunen arbetar aktivt för att minska miljöpåverkan från energianvändningen samt att öka den lokala produktionen av förnybar energi. Kommunen har som mål att vara en fossilfri kommun år 2030. Främst görs detta genom att förändra i kommunkoncernen och på så sätt vara ett föredöme och indirekt påverka näringslivet och invånarna. Kommunkoncernen ska även stimulera och underlätta för myndigheter, företag, organisationer och invånare att minska negativ miljöpåverkan och bidra till en bättre miljö.

Tillväxt och inflyttning gör att trycket är högt på Halmstads markresurser. Vid exploatering tas särskild hänsyn till odlingslandskapet och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion.



Trade center med företagsinkubatorn High Five



Elbilsladdningsstation vid parkeringsplatsen "Stationen"



Halmstad hamn, foto: Anders Andersson

STUDIEOMRÅDE (RÖDMARKERAT)

Beskrivning av området

Barriärerna Nissan, järnvägen och Laholmsvägen försvårar kopplingarna mellan stadens olika områden och gör att staden upplevs uppdelad och är socialt segregerad. För att minska de sociala klyftorna och stärka den östra sidan om Nissan pågår ett arbete med att utvidga staden österut genom tidigare nämnda utvecklingsprojekt (se Stadens utveckling sid 9 – 11). Det nya resecentrumet och utvecklingen av stationsområdet är strategiskt viktiga satsningar för att skapa en förskjutning av dragningskraften i staden. Utvidgningen österut innebär att det nya resecentrumet och de östra delarna av Nissans strand blir en del av centrum. Nissan blir inte längre belägen i ena kanten utan rinner mitt genom centrum och det nya resecentrumet blir en nod som kopplar samman stadens olika målpunkter och stadsdelar.

Det framtida resecentrumet ska placeras där två av stadens huvudstråk för olika trafikslag möter varandra, där Laholmsvägen korsar järnvägen. Längs Laholmsvägen har den lokala kollektivtrafiken sitt huvudstråk och det är även ett viktigt stråk för gående, cyklister och bilister. Jämfört med dagens järnvägsstation ska det framtida resecentrumet få en mer tydlig koppling till stadskärnan. Även andra målpunkter, som Halmstad högskola och Nyhems torg, ska få en tydligare koppling till resecentrum. Större arbetsplatser som Luftfartsverket, Hallands sjukhus och hamnområdet, samt fritidsområden som Östra stranden, naturområdet Galgberget och

Tylösand är också viktiga målpunkter. Den ökade strömmen av människor till och från resecentrumet kan på sikt ge underlag för handel längs stråken som leder dit.

Området runt järnvägen präglas av bebyggelse mellan 3 och 7 våningar. Väster om järnvägen ligger Östra förstads rutnätsplan (2), från början av 1900-talet, med fem våningar höga stenhus med tegel- och putsade fasader. Norr om Laholmsvägen, öster om järnvägen, ligger tre våningar hög lamellhusbebyggelse från 1960-talet. På den västra sidan av spåren, norr om Östra förstaden, följer bebyggelsen rutnätsplanens struktur med byggnader mellan fyra och fem våningar höga, som även de är uppförda på 1960-talet. Sydost om området är bebyggelsen 3 och 4 våningar och öster om dem vidtar villabebyggelse. Högre hus i närområdet är bostadshuset Giganten (3) med 16 våningar som invigdes 2016, och Trade Center (4) med 22 våningar som ligger i anslutning till högskolan och inrymmer bl.a. företagsinkubatorn High Five.

I Nyhem, nordost utmed Laholmsvägen har det tillkommit nya hus sedan 1900-talets första årtionden. På 1960-talet revs det mesta av bebyggelsen för att ge plats för flerbostadshus och varuhus med köpcentrum och Tempo kring Nyhems torg (5). Några enstaka hus från sekelskiftet finns bevarade.



Tävlingsområdet sett från öst, med hållplatsen för stadsbussar till höger och regionbussterminalen till vänster



A Tävlingsområde
B Studieområde

1. Stora torg
2. Östra förstaden
3. Giganten
4. Högskolan, Trade center
5. Nyhems torg

6. Halmstad bibliotek
7. Halmstads teater
8. Kv. Kilot

Området kring Kvarter Kilot är under omvandling. Den pågående utvecklingen av ett framtida resecentrum förändrar förutsättningarna för platsen som genom det ökade folklivet och busstrafiken får en mer urban prägel. Här planeras bl.a. ett hotell med 13 våningar som vetter mot det framtida resecentrumet. Inom kvarteret kommer fasaderna längs Bolmensgatan bilda en stadsfront som anknyter till kvarteretsstaden på andra sidan järnvägen. Bakom denna front sjunker skalan snabbt och bebyggelsen övergår till villakvarter. Ett nytt konformat torg bildar en öppning i stadsfronten som förbinder stadslivet med villakvarteren. Det saknas idag bra kopplingar med övergångsställen över Bolmensgatan mot Kvarter Kilot. Bussar till det nya hotellet i Kv. Kilot kommer parkera vid den nya regionbussterminalen. Det finns även en angöringsficka utanför hotellets entré.

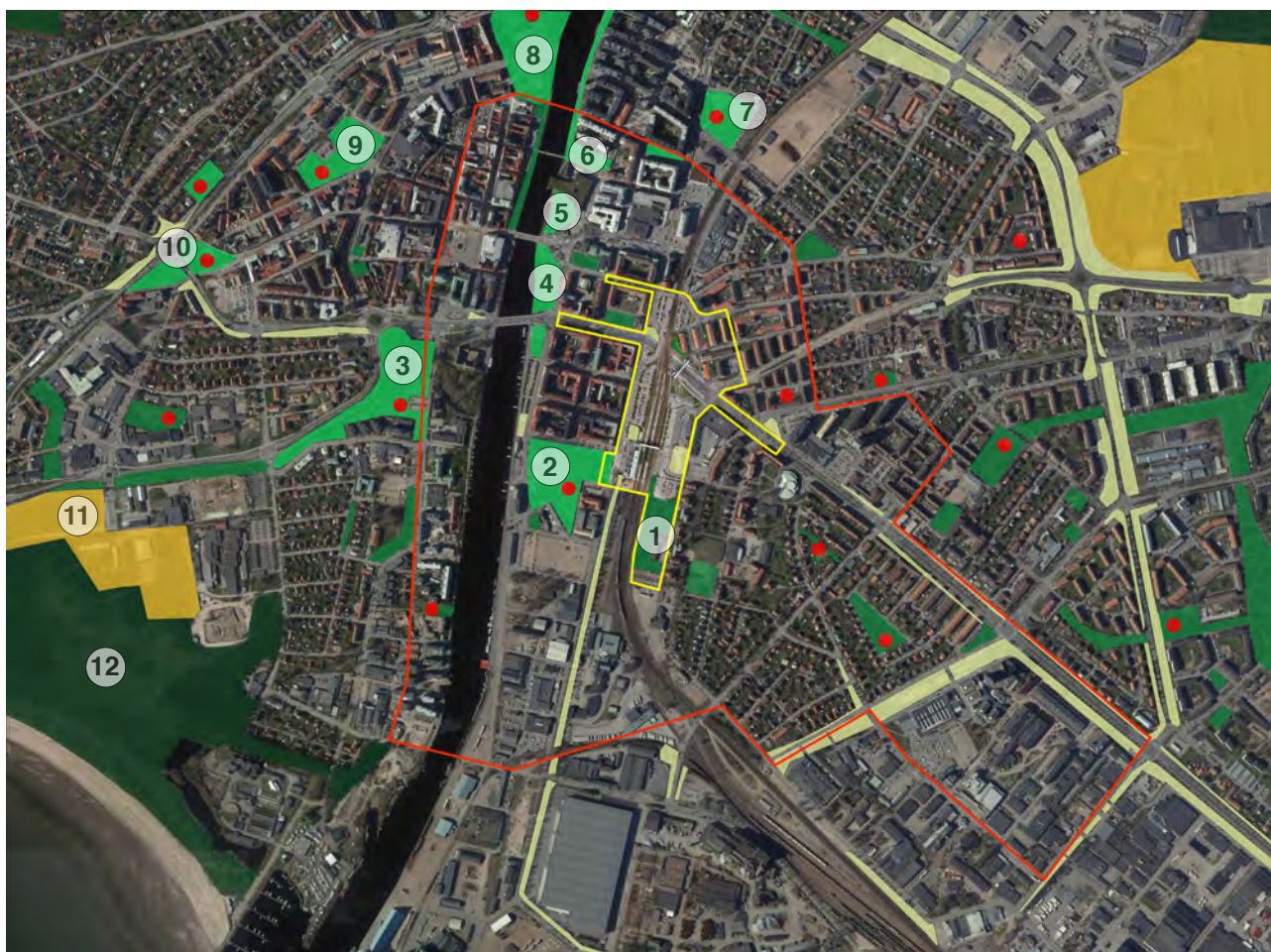
Den befintliga järnvägsstationen behöver förbättras i koppling till centrum och huvudstråken för buss, cykel och bil. Det är svårt att orientera sig mot centrum när man stiger av vid stationen, och det är svårt att passera järnvägen för att på ett effektivt sätt byta mellan olika trafikslag. Resenärers krav på korta avstånd är svåra att tillgodose. Då plattformarna idag är för smala för



Situationsplan Kvarter Kilot



Visionsbild Kvarter Kilot, illustration: White arkitekter



A Park - hög skötselnivå

B Park - låg skötselnivå

C Övriga grönområden

● Lekplats

1. Studentparken

2. Stationsparken

3. Slottsparken

4. Picassoparken

5. Kapsylparken

6. Filtparken

7. Linehedsparken

8. Norre katts park

9. Gunillaparken

10. Fridhemsparken

11. Ale-vallen

12. Alets naturreservat

att möjliggöra anslutning med trappor och hissar sker idag plattformsanslutning i plan med bommar. Dagligen genar resenärer genom att springa över spåren, vilket utgör en säkerhetsrisk. Det befintliga stationshuset rymmer idag kundtjänst och biljettförsäljning för Hallandstrafik, Pressbyrån, väskförvaring i skåp, ett café, väntrum och wc. Utifrån kan man separat nå entré till de övre våningarna, som är uthyrda för kontor. Stationshuset har ett stort miljöskapande värde för området. Byggnaden är även av stort symboliskt värde för Halmstads historia, både samhällsmässigt och arkitektoniskt. Fastigheten ägs av Jernhusen Stationer AB.

Grönstruktur

Tävlingsområdet ligger i staden och i dess närhet finns inga naturliga grönområden utan enbart anlagda grönområden. Det finns flera välskötta

finparker med varierande innehåll av grönska samt med olika aktivitetsmöjligheter så som lekplatser, bouleanor, hundrastningsinhägnader, utegym och idrottsytor såsom bmx-bana och basketplaner. Nästan hela sträckan utmed Laholmsvägen/Victoriagatan kantas av planterade träd, vilket skapar en allé-känsla. Det finns längs med flera av de något större vägarna mindre gräsytor.

Längs med Nissan, från hamnen till slottsmöllan i norr, utvecklas "Kulturstråk Nissan" där man bland annat arbetar med åtgärder för att stärka vattnets närvaro i stadsrummet och gröna stråk med fokus på lek och odling.

Inom tävlingsområdet ligger studentparken med dagvattendammar och i direkt anslutning till tävlingsområdet i sydväst finns Stationsparken med stora grönytor, mindre lekplats och alléer.

TÄVLINGSOMRÅDE (GULMARKERAT)

Beskrivning av området

Tävlingsområdet utvecklas för att bli ett nav för stadens samlade trafikslag (region- och lokalbuss, tåg, gång, cykel och biltrafik). Omvandlingen av området sker i tre etapper, varav de två första etapperna redan är slutförda. Genom att färdigställa den sista etappen av Halmstads resecentrum samordnas kollektivtrafiken och resecentrumet blir en tydlig nod för den hållbara staden.

Området kring stationen ska utvecklas till att bli en stark målpunkt i Halmstad som idag har sin historiska stadskärna en bit ifrån stationen. Det nya stationsområdet ska bidra till att vidga stadskärnan österut så att stationen hamnar mitt i staden och sammanlänkar stadens östra och västra delar. Stationsområdet ska även koppla ihop olika målpunkter i staden, som den historiska stadskärnan i väster och högskoleområdet på den östra sidan. Området ska bli ett nytt nav som ökar attraktionskraften för hela staden. Inom stationsområdet ska nya funktioner tillkomma. För många resenärer som passerar förbi kommer tävlingsområdet vara det enda de ser av Halmstad. Det ställs höga krav på gestaltningen av nya byggnader och deras funktionalitet. Med innovativ och hållbar arkitektur ska Halmstad få ett minnesvärt nytt ansikte till omvärlden.

I etapp ett, som färdigställdes 2012, byggdes en ny regionbussterminal (1) på platsen. Omlokaliseringen av regionalbussarna från Norra Station till nuvarande läge vid järnvägsstationen utfördes för att förenkla byten mellan olika trafikslag. En flyttbar gångbro (2) över spåren till stationshuset byggdes i samband med det. Den andra etappen invigdes 2017 och innebär att nya hållplatser för stadsbussar (3) etablerades utmed Laholmsvägen för att förstärka kopplingen mellan järnvägsstationen och regionbussarna, samt uppförandet av en gång- och cykelbro (4), med trappor och hissar upp, över

Laholmsvägen. Denna bro är, till skillnad från den över järnvägen, permanent.

Etapp 3 innebär att plattformarna för järnvägen ska förlängas i söder för att möta framtida behov och att det tillkommer en ny perrong på östra sidan mot regionbussterminalen. Det blir genom det fem spår istället för dagens fyra. Perrongerna är idag mellan cirka 180-270 meter långa och kommer med utökningen söderut få en längd på mellan 350-400 meter. Perrongerna kommer även att breddas för att möjliggöra en planskild anslutning för resenärer. En ny förbindelse med anslutningar till mittperrongerna ska skapas över eller under spårområdet, och ska länka till resecentrumet och regionbussterminalen. Den nya förbindelsen innebär att resenärerna inte längre behöver korsa spåren. Då perrongerna kommer bli långa diskuteras möjligheten att uppföra två anslutningspunkter till perrongerna. En första genomförandeutredning har tagits fram där det konstateras att en tunnel på 14 meter under spåren skulle vara genomförbar mellan Laholmsvägen/Victoriagatan och regionbussterminalen. Frågan om val av lösning och placering är inte färdigutredd och det är upp till förslagsställaren att komma med förslag på bästa lösning utifrån tävlingsprogrammets ställda krav.

Inom tävlingsområdet finns fyra områden med parkeringsplatser. I norr på vardera sida av spårområdet ligger Kvarter Jäntan och Kvarter Kruset (A). Markparkeringen här används i stor utsträckning av pendlare men även av människor som ska till intilliggande bostäder och kontor. Parkeringsplatserna ligger också nära några av stadens målpunkter för kultur, som Halmstads teater och biblioteket. Strax väster längs med järnvägen i höjd med regionbussterminalen ligger parkeringsplatsen Stationen (B) som har en mindre elbil- och elcykelpool. Det stationsnära läget gör det attraktivt för pendelparkerare, men platserna nyttjas



Regionbussterminal



Gång- och cykelbro över Laholmsvägen

**Funktioner**

- 1 Regionbussterminal
- 2 Flyttbar gångbro
- 3 Hållplats stadsbussar
- 4 Gång- och cykelbro
- 5 Befintligt ställverk
- 6 Studentparken
- 7 Befintlig stationsbyggnad
- 8 Enplansbyggnad, ägs av trafikverket

Bilparkeringsplatser

- A Jäntan+Kruset 155 st
- B Stationen 200 st
- C Resenären 80 st

Totalt 435 st

Cykelparkeringsplatser

- D 8 st
- E 100 st
- F 320 st (160 st av dessa under skärmtak)
- G 125 st
- H 115 st
- I 370 st

Totalt 1 038 st

även av boende i Östra förstaden. Parkeringsplatsen är inte möjlig att angöra direkt från Laholmsvägen utan nås via kvartersstadens gatunät. Sydost om den nya regionbussterminalen ligger Resenären (C). Idag är det den minst belagda parkeringsplatsen inom projektområdet. Markparkeringarnas stora hårdgjorda ytor ställer höga krav på dagvattenhanteringen inom området.

Dagens cykelparkering har inga tak och är underdimensionerad. Det har i och med genomförandet av etapp 1 och 2 tillkommit två stycken cykelparkeringar öster om järnvägen (E och F), men behovet av fler cykelparkeringar kvarstår.

Inom tävlingsområdet finns ett antal lamellbostadshus norr om Laholmsvägen. Området är inbegripet i tävlingsområdet på grund av att

Hammarsgatan som går mellan två av lamellhusen är en länk mellan Fredsgatan och gång- och cykelbron över Laholmsvägen som ansluter till resecentrum. Hammargatans karaktär upplevs delvis som en del av bostadshusens gård.

Norr om lamellhusen delar järnvägen av platsen som annars visuellt går att läsa samman som en. Fredsgatan korsar här järnvägen i en plankorsning som avgränsas enbart med en bom, vilket utgör en säkerhetsrisk. Korsningspunkten över järnvägen kommer därför stängas av för biltrafik och göras tillgänglig enbart för gång och cykeltrafik, antingen över eller under järnvägen. Fredsgatan kantas av butiker och är viktig för kopplingen av de östra delarna av staden in till centrumkärnan och Österskans.

TÄVLINGSOMRÅDE

Laholmsvägen utgör idag en barriär med mycket trafik och hög bullernivå. Det är den dominerande infartsleden till Halmstad som kopplar samman stadens östra och västra delar, från centrum till högskolan via Nyhemscentrum. I förlängningen även Söndrum och Tylösand till Andersberg, Fyllinge och köpcentret Hallarna. Vid järnvägen passerar vägen via en tunnel under spåren med gång- och cykelbanor på vardera sida. Att som fotgängare och cyklist korsa vägen från norr till söder är svårt och på så sätt bildar vägen en barriär mellan den norra och södra sidan. Vid östra förstaden övergår Laholmsvägen till Viktoriagatan som är av mer stadsgatumässig karaktär. En utveckling av Laholmsvägen och Viktoriagatan har redan inletts med de nya busshållplatserna för lokalbussar öster om viadukten som möjliggör lättare byte mellan tåg och buss. Laholmsvägen och Viktoriagatan ska prioriteras för gång- och cykeltrafik och kommunen strävar efter en gatuutformning där det kollektiva resandet och den enskilde personen får ta mer plats i jämförelse med bilen.

Stationsgatan som går längs med järnvägen från det befintliga stationshuset upplevs idag som en led för bilar och inte som en gata. Gatan behöver utvecklas för att ge gående och cyklisterna en högre prioritet, framförallt i korsningar över gatan där flödena i framtiden kan tänkas öka.

Intill det befintliga stationshuset ligger ett ställverk (5) för järnvägen i en bunkerliknande byggnad som är delvis dold under en jordhög. Detta ställverk kommer läggas ned och ersättas på annan plats. Norr om ställverket ligger en liten grön lummig yta. I övrigt är det en stor del hårdgjord yta och väldigt lite grönska inom området. Intill parken vid ställverket finns en grill med snabbmatservering.

I tävlingsområdets södra del ligger studentparken (6) med dammar som omhändertar dagvatten från de större hårdgjorda ytorna inom projektområdet. Parkytan nyttjas flitigt av studenter som bor i närområdet.

Halmstad flygplats ligger i närheten av tävlingsområdet, vilket medför en begränsning i höjd för bebyggelse i området. Maximal nockhöjd är +75,8 meter över havet.



Tunnel under spåren sedd från Viktoriagatan



Befintlig järnvägsstation



Befintligt ställverk



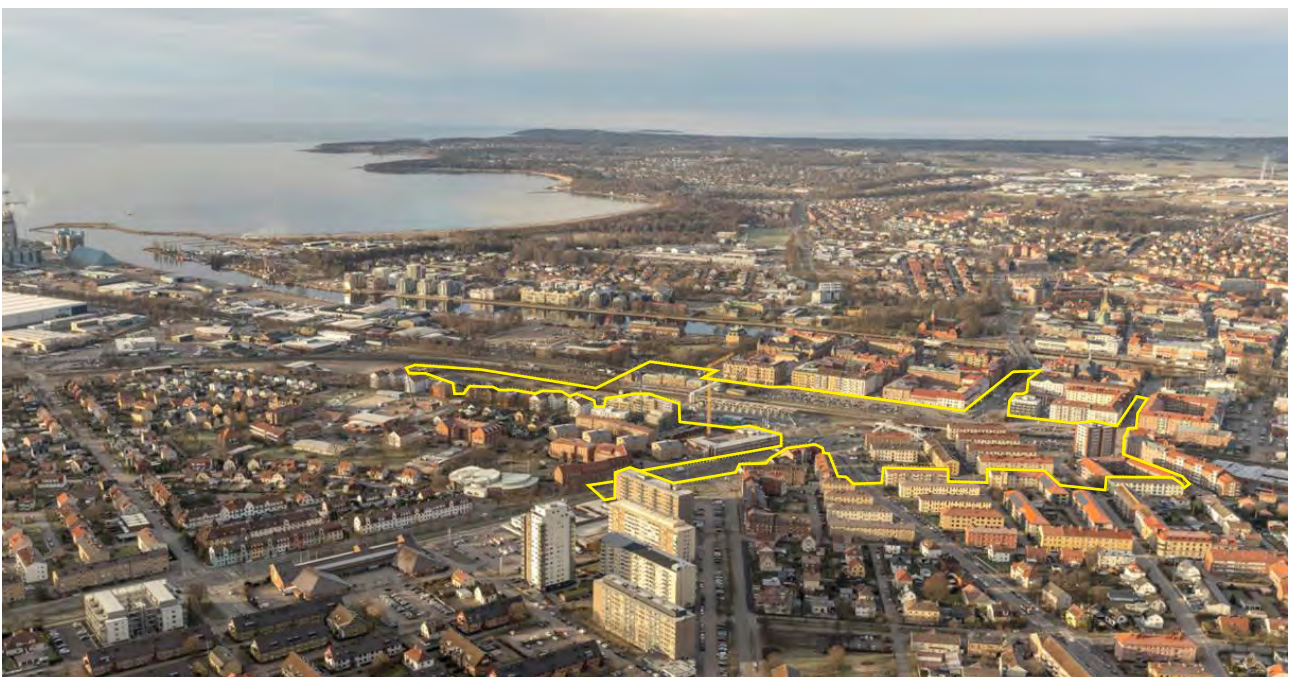
Studentparken

TRYGGHET

Området ska utvecklas till att bli en trygg plats för alla stadens invånare och besökare att vistas på. En trygghetsvandring som har genomförts i området konstateras att dagtid kl 8-18 upplever de flesta området som tryggt, men kvälls- och nattetid upplevs många platser som otrygga. Få vill uppehålla sig i nuvarande stationshus med tillhörande restaurang. Trots detta anses restaurangen vara viktig, eftersom det utan den i övrigt vore en mörk och öde plats. Markparkeringarna upplevs som ovårdade. Laholmsvägens tunnel under järnvägen upplevs som sliten, mörk, tråkig och obehaglig. Vissa undviker att gå här ensamma. Laholmsvägen är en hårt trafikerad väg med mycket bilar. Den upplevs som bullrig och svår att passera. Gång- och cykelvägar i området upplevs vara för smala vilket medför rädsla för att krocka. Korsningen mellan järnvägen och Fredsgatan upplevs som trygg. Där är det alltid mycket folk i rörelse och det finns flera butiker, som skapar en centrumkänsla. Den nya regionbussterminalen upplevs som skräpig och ovårdad, vilket upplevs som otryggt. Få människor, förutom de som ska till bussarna, rör sig på platsen. Ibland uppehåller sig ungdomsgrupper vid sittytorna på platsen, vilket upplevs som otryggt. Den smala gränden vid grillen, norr om det befintliga stationshuset i anslutning till gångbron som korsar järnvägen, är en plats som undviks. Även stationsparken upplevs som otrygg, framför allt på kvällstid på grund av dålig belysning, ovårdade buskar och många mörka vrår.

RISKER

Genom området passerar Västkustbanan, som går mellan Lund och Göteborg, och är ett av Sveriges största godsstråk. Tågtrafik är generellt väldigt säkert och riskerna är därmed små, både för passagerare och för omgivningen. Samtidigt innebär järnvägstrafik att stora mängder gods (även farligt gods) transporteras tillsammans, vilket kan innebära stora konsekvenser, både vid störningar och vid olyckshändelser. I Halmstad går järnvägen rakt genom samhället, vilket ytterligare bidrar till en sårbarhet. De olyckor som är vanligast förekommande är påkörning av personer som befinner sig på spår. I de fall urspårningar sker i Sverige är det huvudsak mindre urspårningar där tågen i de flesta fall hamnar mycket nära spåret. Även sammanstötning mellan tåg och andra föremål förekommer. Sannolikheten för att olycka ska inträffa är liten på grund av de skydds- och styrsystem som finns inom järnvägstrafiken i Sverige och konsekvenserna vid en olycka blir oftast små. Spårspring samt självmord är dock tyvärr återkommande händelser utmed de svenska järnvägarna. För att förhindra tillträde till spårområdet finns en särskild lag, stängsellagen, som reglerar hur staket ska utformas och var det ska vara placerat (Lag (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m). Riktlinjer finns också när det gäller lämpliga avstånd till spårområdet för respektive funktioner och innehåll. Det spårnära läget gör att det inte är möjligt att skapa samlingsplatser i närheten av järnvägen, på grund av den risk för explosion och brand som transport av farligt gods innebär. För mer information, se Bilaga 1.



Flygfoto över tävlingsområdet

UPPGIFT

Rörelsestråk och rumsligt samband

Området ska utvecklas till att bli en ny målpunkt som ska bidra till att vidga centrum österut till denna nod i staden. Befintliga trafikbarriärer ska överbryggas och rörelsestråken ska förbättras och utvecklas så att gående och cyklister enkelt kan röra sig mellan nya och befintliga målpunkter i staden på ett tryggt, effektivt och attraktivt sätt.

I uppgiften ingår även att skapa och stärka områdets urbana kvaliteter med platser och funktioner som bidrar till möten och kreativitet. Utöver funktionen resecentrum står det förslagsställaren fritt att föreslå ytterligare programinnehåll som sätter människan i fokus, ökar platsernas attraktivitet som offentliga rum och stärker stadsrummets kvalitet som en del av ett utökat centrum.

Områdets utveckling ska bidra till att minska den sociala segregeringen mellan östra och västra sidan av staden och skapa ett sammanhållet centrum. Stadsrummet ska bidra till att sudda ut Östra sidans status som lägre och skapa ett stadsrum som sticker ut utan att överskugga den ursprungliga stadskärnan.

Resecentrum

Området ska utvecklas till att bli ett nytt centrum för resande och det ska bidra till att vidga centrum. Genom att tillföra nya funktioner och byggnader ska platsen bli en effektiv och attraktiv bytespunkt mellan olika transportslag samtidigt som platsen ska bidra till att öka attraktionskraften för Halmstad som stad och kommun. Omvandlingen ska främja kollektivtrafikresande och genomsyras av ett resenärsperspektiv. Uppgiften är att stärka områdets urbana kvaliteter med stadsrum, platser och funktioner som bidrar till möten och kreativitet över större delen av dygnet. Det övergripande rörelsemönstret för gående och cyklister, som ska passera genom resecentrum för att nå andra målpunkter, behöver studeras så att det samspelar med rummet och skapar ett välfungerande nätverk.

En huvudfrågeställning är hur området kan göras tryggare och mer tillgängligt. Det ska upplevas som säkert och vara lättorienterat för alla människor att röra sig till och genom platsen.

Den befintliga stationsbyggnaden ska bevaras, men kan ges ny användning. Det står förslagsställaren fritt att föreslå en omprogrammering av byggnaden. Hänsyn ska tas till torgytan framför samt dess kopplingar till stationsparken och i förlängningen utvecklingsområdet Tullkammarkajen samt ny gång- och cykelbro (med vistelseytor) över Nissan. Resecentrumfunktioner som eftersträvas inom en eller flera byggnader inom tävlingsområdet

är vänthall, biljettförsäljning, wc, och personalutrymmen för till exempel busschaufförer. Dessa funktioner ska placeras i anslutning till bytespunkten mellan tåg, regionbuss och lokalbussar, med huvudsyfte att underlätta för resenärer i byte mellan olika transportslag. Utöver dessa funktioner står det förslagsställaren fritt att föreslå ytterligare programinnehåll som sätter resenären i centrum, ökar platsens attraktivitet som offentligt rum och stärker platsen som samlade nod för staden.

De nya byggnader som föreslås ska förhålla sig till de olika transportslag som sammanstrålar här och ta hänsyn till de olika höjdnivåer som omgärdar platsen. Byggnadsvolymer ska utgöra ett identitetsskapande ansikte utåt och visa på innovativt tänkande.

Byggnaderna ska vara smidiga att angöra till fots och med cykel, både från järnvägens östra och västra sida. Det ska vara enkelt att ställa av och parkera sin cykel i närheten. Kommunen efterfrågar nya servicefunktioner som främjar och underlättar för cyklister. Kommunen ser gärna innovativa förslag till hur cyklister kan främjas. Förslaget ska uppmuntra till hållbart resande och nya smarta alternativ till att resa med bil.

Det ska vara möjligt att angöra bytespunkten med bil och för det behövs plats för av- och påstigning, korttidsparkering och taxi i närheten.

Det kommer uppstå nya flöden av resenärer samt av passerande som inte har resandet som mål. Dessa flöden behöver studeras och fungera tillsammans med resecentrumet. Det nya hotellet, med angörande bussar som parkerar vid regionbussterminalen, kommer också att bidra med en ökad mängd människor på platsen.

Utformningen av förslaget behöver förhålla sig till de redan utförda etapperna i stadens arbete med etableringen av ett nytt resecentrum, fränsett gångbron över järnvägen. Det finns möjlighet att helt avlägsna, alternativt ge den flyttbara gångbron ny placering, utifrån de nya förutsättningar som genereras.

Kommunen efterfrågar innovativa tekniska lösningar för dagvattenhantering och energiproduktion som går hand i hand med gestaltningen av platsen.

Järnvägen får inte ändras i höjdläge då det bedöms som orimligt att genomföra. Regionbussterminalens läge får inte ändras, detta inbegriper ytan där bussarna anländer för på- och avstigning, samt väntyten under tak.

Angöring till tågplattformer

Plattformarna, som i etapp 3 kommer förlängas och breddas, ska vara möjliga att angöra för resenärer som kommer från både den västra och den östra sidan av spåren. Plattformarna blir långa och placering av enbart en angöringspunkt kan bli problematiskt då avståndet till perrongens slut riskerar att bli alltför långt. Två förbindelser kan därför övervägas. Förbindelsen/erna över/under spåren ska ha koppling till ovan nämnda resecentrumfunktioner. Den får inte utföras som en plankorsning med bommar. Kommunen har tidigare genomfört en övergripande analys för resecentrum och utifrån denna tagit ett politiskt beslut där tunnel i anslutning till regionbussterminalens norra del förespråkas. Förslagsställaren kan redovisa en annan lösning om denna kan motiveras som mer fördelaktig.

Laholmsvägen och Viktoriagatan

Idag är Laholmsvägen och Viktoriagatan hårt trafikerad av bilar och upplevs av gående och cyklister som en barriär mellan norr och söder. Vägen ska utvecklas och omvandlas från att vara en infartsled som skapar två åtskilda stadsrum till att bli en del av ett gemensamt stadsrum. Det ingår i uppgiften att studera hur gatans stadsmässiga kvaliteter kan förstärkas och hur kopplingar mellan den södra och den norra sidan av vägen kan skapas och göras säkra och trygga för gående och cyklister att passera. Viadukten under järnvägen och utbyggnaden av supercykelstråket har varit ett led i utvecklingen av Laholmsvägen. Utöver den nybyggda bron som passerar över så saknas attraktiva möjligheter att passera vägen.

Fredsgatan

Fredsgatan är en stadsgata med butiker som idag används flitigt av både bilar, gående och cyklister. Gatan är en länk mellan stadskärnan, resecentrum och de östra delarna av staden. Framöver kommer Fredsgatan bli det genaste stråket mellan resecentrum och det nya Österskans. Inom kort ska spårövergången stängas helt för biltrafik och ett nytt alternativ för gång och cykel behöver skapas, separerat från järnvägsspåren. Detaljstudie/er av lösning efterfrågas där lämpligt läge och utformning redovisas. Passagen ska fungera ihop med förslaget nytt innehåll för nuvarande parkeringsytor i detta läge.

Parkeringar

Utvecklingen av det nya järnvägsområdet ska främja hållbara transportmedel såsom kollektivtrafikresande, gång- och cykeltrafik. Genom att stärka området som nav för kollektivtrafik så skiftas fokus från biltrafik mot ett mer hållbart resande. Utvecklingen av området ska prioritera

gående och cyklister. Det gäller både de som ska byta till buss eller tåg samt arbetande och boende i området. Det står förslagsställaren fritt att skapa attraktiva cykellösningar.

Inom tävlingsområdet finns idag drygt 1000 cykelparkeringar i anslutning till stationshuset, regionbussterminalen och busshållplatserna längs Laholmsvägen. Antalet får inte minskas utan ska utökas och utformningen omarbetas på lämpligt sätt.

Det står förslagsställaren fritt att föreslå nya funktioner och nytt programinnehåll inom de markparkeringsytor som finns i området. Kommunen ser gärna kreativa förslag till ny användning av parkeringsytorna. Hänsyn ska tas till ytornas spårnära läge och de säkerhetsrisker som detta medför. De parkeringsplatser som tas i anspråk av en ny funktion behöver omfördelas på annat sätt inom tävlingsområdet. Nya innovativa lösningar för resande efterfrågas, vilka i framtiden kan minska användandet av den egna bilen som transportmedel.

Totalt antal bilparkeringsplatser inom området är 435 stycken att fördela i parkeringslösningar inom tävlingsförslaget.

Studentparken

Studentparkens funktion att fördröja dagvatten behöver fortsatt att finnas inom tävlingsområdet, men utformning och placering får flyttas om så bedöms lämpligt. I anslutning till studentparken finns en mindre enplansbyggnad som ägs av Trafikverket. Framtida behov av denna är inte utrett och inom ramen för detta projekt kan byggnaden och dess användning borträknas och ytan disponeras fritt.

Övriga förutsättningar

- Befintligt ställverk får tas bort och behöver inte ersättas.
- Framtida behov av den befintliga grillen vid stationen är inte utrett och inom ramen för detta projekt kan byggnaden samt användningen borträknas och ytan disponeras fritt.
- Lamellhusen norr om Laholmsvägen får inte rivas.
- Dagvattenlösningar bör integreras i de allmänna platserna och val av markmaterial bör ta hänsyn till dagvatteninfiltration.
- Flyget medför en begränsning om maximal nockhöjd på 75,8 meter över havet.

ÖVRIGT

Allmänt

Förslagsställaren ska beskriva hur tävlingsförslaget relaterar till Europas tema "den produktiva staden" och dess underrubriker resurser, mobilitet och jämställdhet. Vidare krävs en beskrivning av hur förslaget utvecklar områdets karaktär i denna bemärkelse, samt vad i förslaget som är unikt eller innovativt.

Tävlingsförslaget ska visa övergripande utformning av området i sin helhet, samt detaljer med relevant presentationsteknik och i relevanta skalor. De områden som kommunen efterfrågar en mer detaljerad studie av är resecentrum, angöring till tågplattformar, samt sektionsstudier av Laholmsvägen/Viktoriagatan och Fredsgatan inkluderat passage över/under järnvägen. En tydlig redovisning i lämplig detaljeringsgrad av tänkta rörelsemönster och stråk ska presenteras. Tävlingsförslaget ska ge goda möjligheter till vidare utveckling och ta hänsyn till ekonomi och genomförande. Ett detaljplanearbete kommer inledas under våren 2020 för implementering av resecentrumet.

Det är framförallt de tre inlämnade A1-panelerna som kommer att användas i bedömningen, både digitalt och utskrivna i originalstorlek. Det är av vikt att panelerna snabbt och tydligt kommunicerar sitt innehåll till bedömningsgruppen med en genomtänkt uppbyggnad och läsbart innehåll.

Förslag till material som tävlingsförslaget består av är; plan över studieområdet (rödmarkerat), plan över projektområdet (gulmarkerat), luftperspektiv baserat på flygfoto, markperspektiv, gatusektioner, redovisning av planer, sektioner och fasader resecentrum och angöring till spårområdet, samt en kortare förklarande text för panelerna och en längre separat inlämnad text.

Inlämningskrav

Detta är endast en förenklad beskrivning. Se de kompletta tävlingsreglerna för European 15 på European Europas hemsida. Förslag ska bestå av paneler och en text. Panelerna ska vara tre stycken i format A1 (594 x 841 mm) stående. Innehållet ska i ritningar, bild och text förklara hur förslaget förhåller sig till tomtens behov och till temat Den produktiva staden, och speciellt hur förslagets arkitektoniska värden relaterar till kontext och omgivande miljö. Innehållet ska inkludera en tredimensionell återgivning av förslaget (till exempel i perspektiv, fotomontage eller modell-fotografi). Den vidstående texten ska vara maximalt fyra A4-sidor lång, och presentera idéerna till förslaget, samt en tänkt process för implementering (till exempel en viss ordning i omvandlingen av tomten).

De viktiga tiderna för tävlingen är följande:

180318 Tävlingen öppnar och alla tävlingstomter presenteras. Registrering och nerladdning av kompletta tävlingshandlingar startar.

Lanseringsevenemang, med föreläsningar och presentationer. Se European Sveriges hemsida.

190429 Tomtbesök med tomtrepresentanter (föranmälan krävs till info@european.se).

190614 Sista datum för tävlingsfrågor.

190628 Sista datum för svar på tävlingsfrågor.

190728 Sista dag för inlämning av tävlingsbidrag.

191202 Resultat och vinnare offentliggörs.

JURY

Jury Europen 15

Tävlingsjuryn består av följande ledamöter:



- Karin Ahlén, SE
(juryns ordförande)
- Projektchef Fokus Skärholmen,
Stockholm stad
- Stockholm, Sverige



- Jenni Reuter, FI
- Professor Aalto-universitetet
- Helsingfors, Finland



- Christer Larsson, SE
- Stadsbyggnadsdirektör
Malmö stad
- Malmö, Sverige



- Erik Wingquist, SE
- Årskursansvarig
Arkitekturskolan KTH
- Stockholm, Sverige



- Helena Tallius Myhrman, SE
- Stadsarkitekt Gävle kommun
- Gävle, Sverige



- Mia Hägg, SE
- Driver arkitektkontoret
Habiter Autrement
- Ticino, Schweiz



- Dagur Eggertsson, NO
- Driver arkitektkontoret
Rintala Eggertsson
- Oslo, Norge

Reserver:

- Per Kraft
- Driver arkitektkontoret 2BK
(Tidigare sekreterare för
Europen Sverige)
- Stockholm, Sverige
- Martin Berg
- Vinnare E14 i Narvik, NO
- Stockholm, Sverige

REFERENSER

Om European-tävlingen

European Europa, här finns bland annat regler för tävlingen:

– <https://www.european-europe.eu>

European Sverige:

– <http://european.se>

Instagram konto för European Europe. Här finns många tidigare vinnare och exempel:

– https://www.instagram.com/european_europe/

Instagram konto för European Sverige:

– <https://www.instagram.com/europansweden/>

Om Halmstad

Kommunens hemsida:

– <https://www.halmstad.se>

Historik:

– <https://www.halmstad.se/kommunpolitik/faktaom-halmstad/halmstadshistoria.807.html>

– <https://www.halmstad.se/kommunpolitik/faktaom-halmstad/halmstadshistoria/historiskaartal.3373.html>

Statistik:

– <https://www.halmstad.se/kommunpolitik/faktaom-halmstad/statistik/befolkning.868.html>

Utmärkelser:

– <https://www.halmstad.se/kommunpolitik/faktaom-halmstad/statistik/halmstaditopp.12178.html>

Framtidsplan 2030:

– https://www.halmstad.se/download/18.69f12f3a-163ee0de8532a7dd/1529997277709/Framtidsplan%25202030%2520Lagakraft_l%25C3%25A5g-uppl%25C3%25B6st.pdf

Parkering Halmstad:

– <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1yvpCGViXajxXpuGtjqhlj53fc-dl&ie=UTF8&hl=sv&oe=UTF8&msa=0&ll=56.67427285765826%2C12.861354976383495&spn=0.016504%2C0.03931&z=16&source=embed>

Halmstad Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Halmstad>

Halland Wikipedia:

– <https://sv.wikipedia.org/wiki/Halland>

Tomtgränser:

– <https://kartor.eniro.se/?c=56.669452,12.864974&z=17&l=historic&q=%22halmstad%22;geo&som=0>

Info om transporter och järnvägen

Sidor om Halmstads järnvägar, historiskt och befintligt:

– <http://gamlahalmstad.se/en-hotellgata-pa-oster/>

– https://sv.wikipedia.org/wiki/J%C3%A4rn%C3%A4gslinjen_Halmstad%E2%80%9393N%C3%A4ssj%C3%B6

– https://sv.wikipedia.org/wiki/Halmstad%E2%80%9393Bolmens_J%C3%A4rn%C3%A4g

Nationella planen:

– <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transport-plan-2018-2029/>

Befintligt stationshus hemsida:

– <https://www.dinstation.se/halmstads-centralstation/>

Relevanta lagar och föreskrifter

Tillgänglighet:

– <https://www.boverket.se/sv/byggande/tillganglighet--bostadsutformning/tillganglighet/>

Buller:

– <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/buller-vid-detaljplanering/regler-och-riktvar-den-for-buller/>

BBR, Boverkets byggregler, gällande:

– https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa-0e564c8998d079d752f6b76d/konsoliderad_bbr_2011-6.pdf

BBR på engelska:

(från 2016, ej den senaste versionen)

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/boverkets-building-regulations--mandatory-provisions-and-general-recommendations-bbr-23.pdf>

Ordlista Svenska - Engelska

– <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ordlista-glossary-pbl-och-pbf.pdf>

Mer om Europän

VILL NI VETA MER?



Besök vår hemsida:
www.europän.se

TA GÄRNA KONTAKT MED OSS:



Epost: info@europän.se

EUROPÄN SVERIGE



**Svenska Europänsekretariatet
drivs av:**

Carolina Wikström och Frida Öster
genom Asante Arkitektur & Design.
Sveriges Arkitekter är huvudman för
Europän 15.

asante
ARCHITECTURE & DESIGN

Sveriges Arkitekter

BILAGA 1

Uppgiftens hantering av risker förknippade med järnvägen

Parkering och trafik kan tillåtas i direkt anslutning till järnvägen, men notera att Trafikverket har krav. Se text i yttrande från tidigare genomförd detaljplaneprocess, antagen 2013:

”När det gäller avstånd från järnväg till oskyddade parkeringsplatser är minimiavståndet från spårmitt 15 meter. Körytor kan dock tillåtas på kortare avstånd, men normalt behöver det vara minst 9 meter från spårmitt till väggkant. Normalt får inte bebyggelse, upplag och liknande lokaliseras inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen som kan föra högsänkning. Samma minimiavstånd gäller även till väg- och körytor.”

Resecentrumfunktion bedöms vara acceptabelt att lokalisera med ett minsta avstånd från närmsta spårmitt om ca 5 m. I området mellan 5 och knappt 20 m från järnvägen bedöms biljettförsäljning, kiosk, blomsteraffär och liknande vara lämpligt. Först efter knappt 20 m kan kompletterande verksamheter tillåtas. Till detta räknas handel, kontor i ett plan, centrum, kultur. För åskådarplatser, folksamlingar (bio, teater mm), och kontor i fler plan behöver 55 m upprätthållas.

Följande åtgärder behöver säkerställas och beaktas i det fortsatta arbetet (bör- respektive ska-krav anger vikten):

- Dörrar tillåts i riktning mot järnväg, dock ska publika delar kunna utrymmas i annan riktning. Detta innebär exempelvis att lager kan ha ingång i riktning mot järnväg, samt att resecentrum kan ha en, men inte samtliga, utrymningsvägar i riktning mot järnvägen
- Entréer (huvudsakliga) bör ej förläggas i riktning mot järnvägen.
- Stora glasningar i fasaden bör ej placeras mot järnvägen. Detta rekommenderas starkt, men har ej angetts som ett ”skall”-krav.
- Ventilationsintag ska ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Uteserveringar och andra liknande ytor för längre vistelse ska ej placeras i riktning mot järnvägen.
- Fasad i riktning mot järnväg ska uppföras obrännbar (d.v.s. lägst klass A2-s1,d0) samt ska vara brandklassad (lägst EI30). Detta gäller inom 35 m från järnvägen om ej byggnad uppenbart är skyddad av annan byggnad. Detta gäller även fönster.
- Tak ska utföras så att brandspridning försvåras.

Buller

Tävlingsförslaget ska ta hänsyn till buller från trafik och järnväg. Förslaget programinnehåll ska studeras utifrån bullersituationen som redovisas i Bilaga 4.

Enligt Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör minst hälften av bostadsrummen, i bostäder där ljudnivån från trafiken överskrider 60 dBA ekvivalent nivå vid fasad, placeras mot en tystare sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasad och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider nattetid, t.ex. mot en kringbyggd bostadsgård. För en bostad om högst 35 kvm bör den ekvivalenta ljudnivån vid fasad inte överskrider 65 dBA. Vid uteplats i anslutning till byggnad bör ljudnivån inte överskrider 50 dBA ekvivalent nivå respektive 70 dBA maximal nivå.

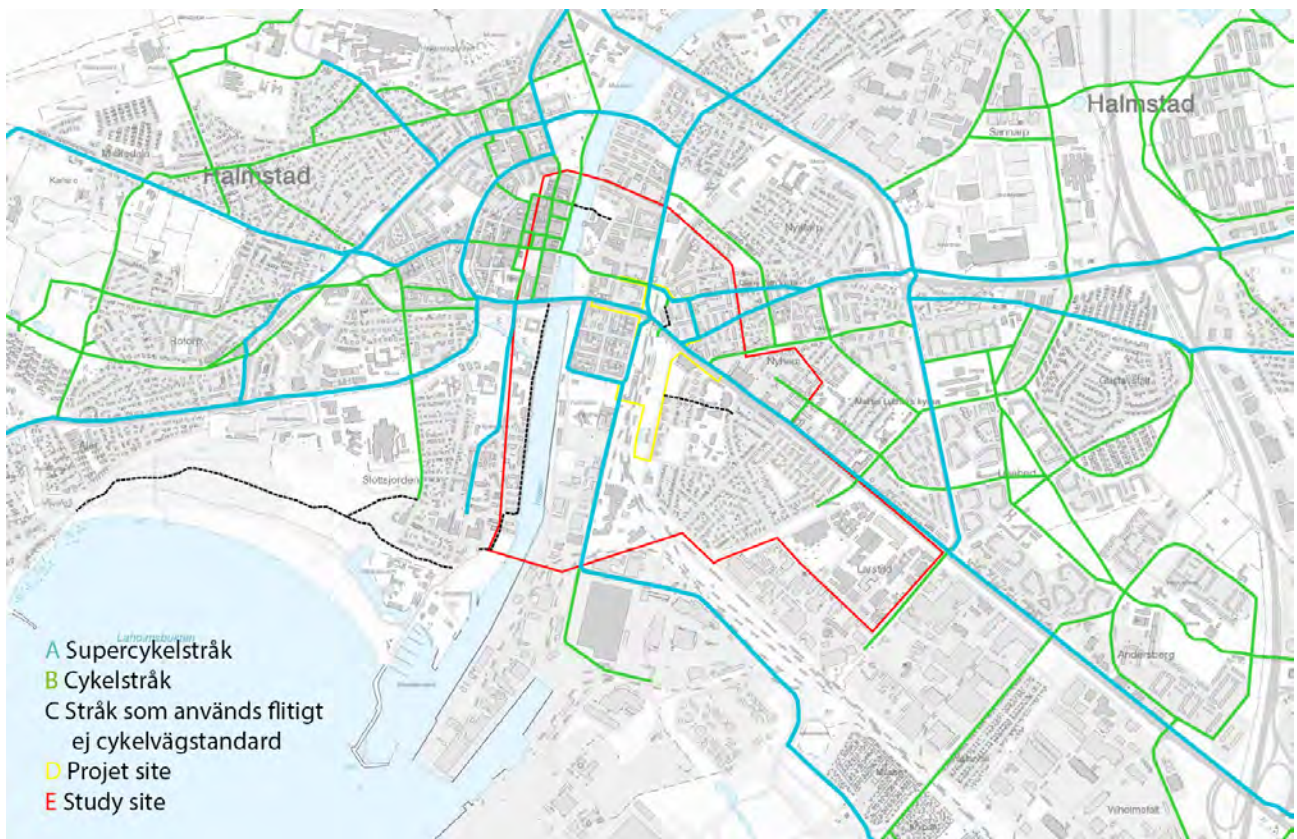
Vibrationer

En vibrationsmätning har gjorts norr om tävlingsområdet, i kvarteret Kemisten vid Lundgrens Trädgårdar.

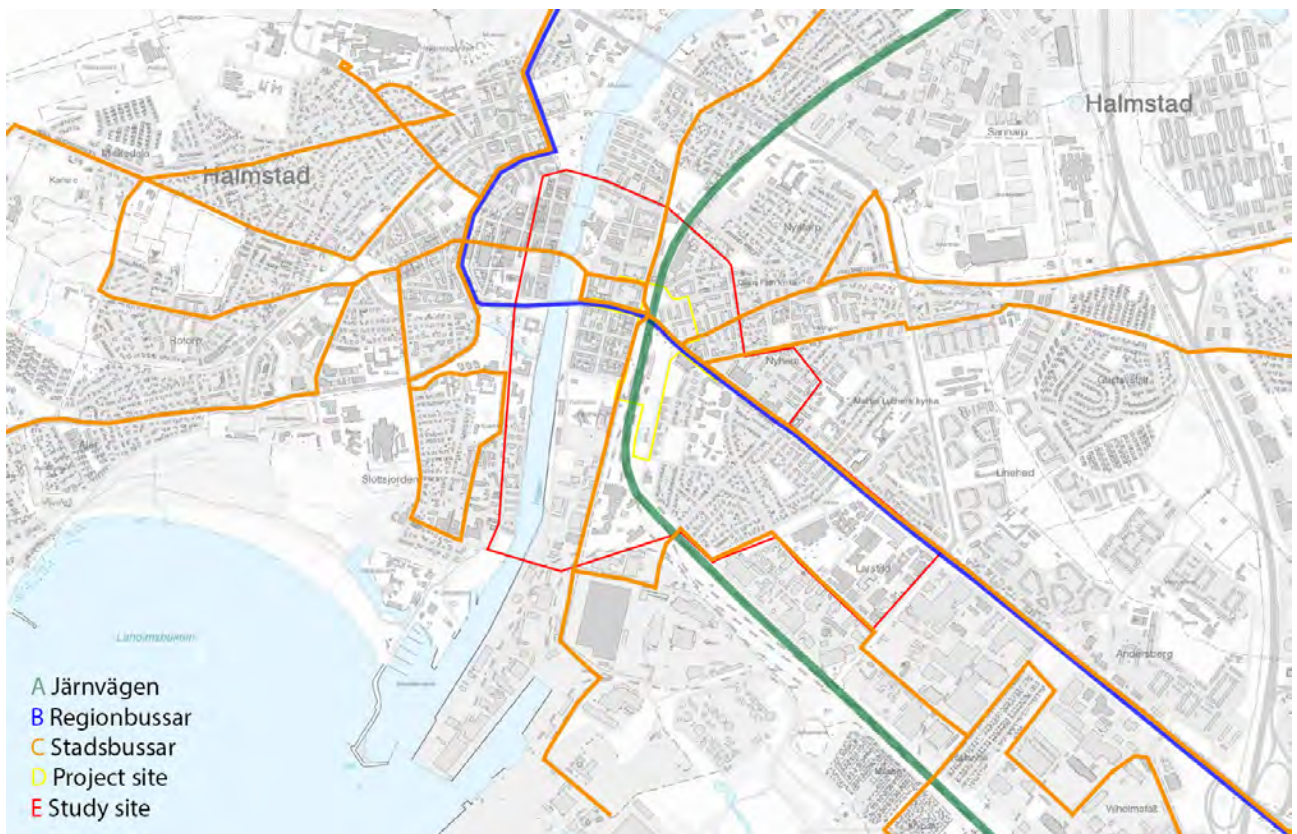
De högsta uppmätta vibrationshastigheterna under hela mättiden är 1,55 mm/s (komfortvägt) på 8 meters avstånd från järnväg. På plats för byggnation omkring 30 meter från närmaste spår har vibrationshastigheter över 0,4 mm/s registrerats ett antal gånger under mättiden.

Riktvärdet för komfortvibrationer (vid nybyggnad) är 0,4 mm/s RMS på bjälklag i byggnad. Sett till uppmätta vibrationshastigheter under mätperioden bedöms inte planområdet som olämpligt för nybyggnation av flerbostadshus om 5 våningar men för att säkerställa att riktvärdet uppnås vid byggnation krävs ytterligare detaljstudier och åtgärder i grundläggning och rätt val av stomkonstruktion vid projekteringen.

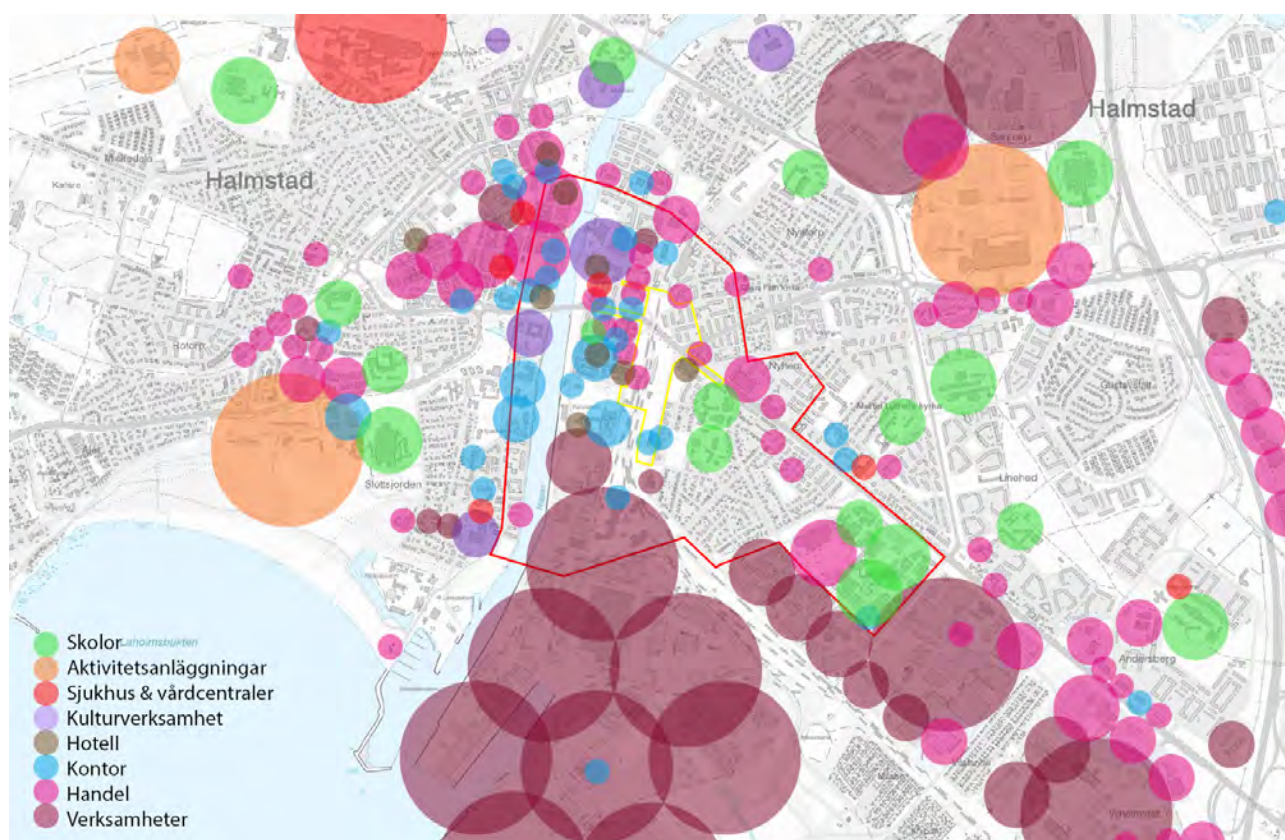
Det har inte gjorts någon vibrationsmätning för tävlingsområdet, men ovan nämnda värden kan ge en indikation. Tågens hastighet påverkar de faktiska vibrationshastigheterna vid tävlingsområdet.



Cykelstråk



Kollektivtrafik



Målpunkter

