



SOCIAL KONSEKVENSANALYS AV VÄSTERPORT

INNEHÅLL

1. INLEDNING	2
2. ANALYSMETOD	12
3. PLANFÖRSLAG	15
4. SOCIAL KONSEKVENSANALYS	21
Funktioner	22
Bebyggelsestruktur	33
Platser	44
Lärnmiljöer	63
Kulturmiljö	68
Transporter	72
5. SLUTSATSER & UTVECKLINGSBEHOV	80
Sammanvägda slutsatser	81
Samlad bedömning av etapp 1-4	83
Utvecklingsbehov	85
6. KÄLLOR	90

MEDVERKANDE KONSULTER

Tobias Nordström, Spacescape

Klara Bäckström, Spacescape

Staffan Swartz, Spacescape

Oskar Sirland, Spacescape

Karin Lobo Lundgren, Spacescape

MEDVERKANDE VARBERGS KOMMUN

Jens Bengtsson, Varbergs kommun

Karin Sjödin, Varbergs kommun

Jenny Rydén, Varbergs kommun

Maria Hagelberg, Varbergs kommun

Lotta Olanya, Inkluderingscentrum

Konstantina Karagiannaki, Varbergs kommun

Urban Hammarlund, Jernhusen

Foto: Spacescape (där inget annat anges)

Spacescape AB

www.spacescape.se

info@spacescape.se

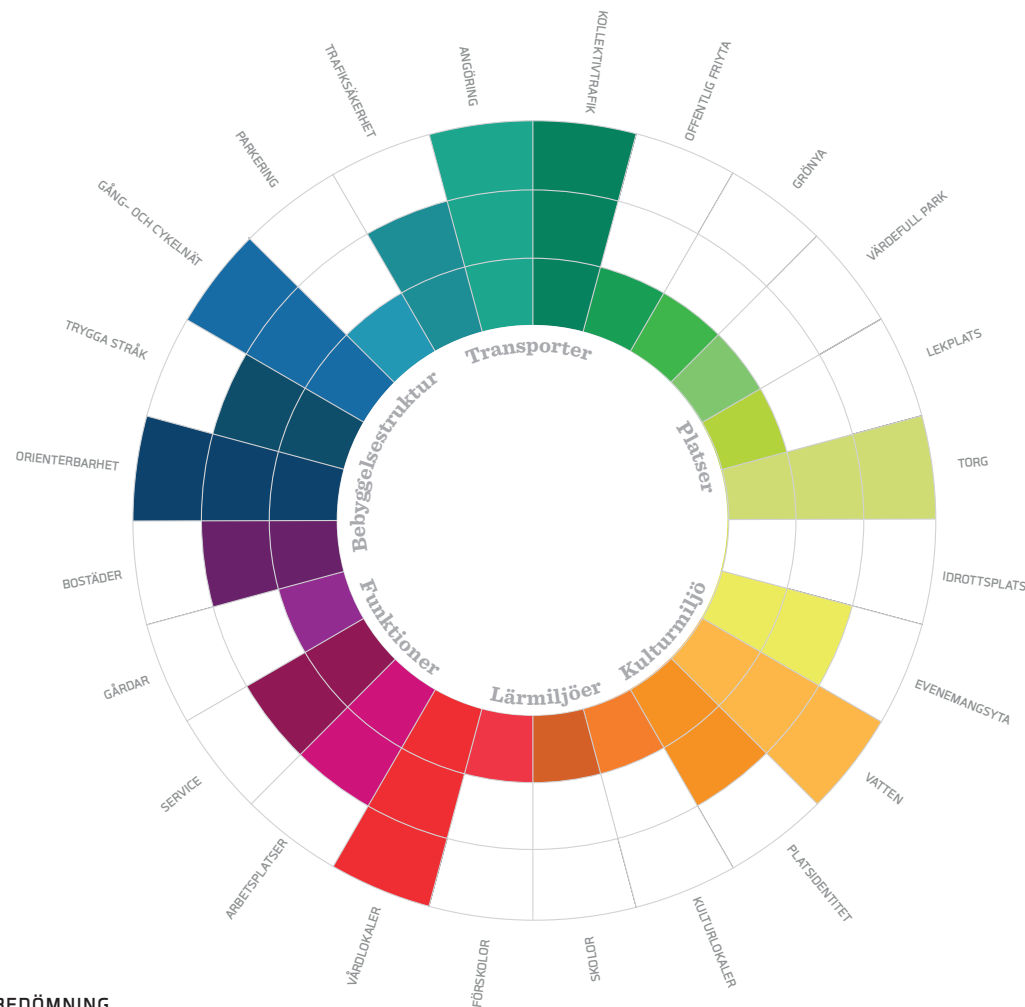
SAMMANFATTNING

På uppdrag av Varbergs kommun har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys (SKA) av området Västerport som är en helt ny stadsdel i Varberg. Syftet är att utvärdera sociala konsekvenser av den planerade bebyggelseutveckling i etapp 1-4 av Västerport och identifiera utvecklingsbehov på kort, mellanlång och lång sikt.

Analysen visar att Västerport etapp 1-4 till stor del uppfyller ambitionen att utveckla ett myllrande, levande och blandat område som förstärker kopplingen mellan staden och havet. Men i analysens slutsatser framgår också brister som är viktiga att ta med sig i det vidare planarbetet.

För att utveckla Västerport till en mer barnvänlig stadsdel och en stadsdel för alla rekommenderas på sikt en ny grundskola, att förskolegårdar planeras fristående från bostadsgårdar och att de uppfyller krav på storlek och utformning, att Östra Hamnvägens eventuella barriäreffekter minimeras, att de i många fall små bostadsgårdarna optimeras för multifunktionalitet, att där det är möjligt på längre sikt förstora dessa och att fler offentliga gröna friytor tillskapas i de norra delarna av Västerport.

För att motverka att Västerport utvecklas till en allt för exklusiv stadsdel, något som många Varbergsbor oroar sig för, är det också viktigt att tydliggöra de offentliga platsernas roll som platser för alla och att en stor del av bostadsutbudet görs tillgängligt genom hyresrätter med rimliga hyresnivåer.



SAMLAD BEDÖMNING

I värderosen ovan klargörs vilka rekommendationer som uppfylls och var det finns utvecklingsbehov utifrån planprogram och detaljplan för etapp 1 av Västerport.. För mer info om underlag till bedömningen, se sid 83-84.



1. INLEDNING

INLEDNING

BAKGRUND

På uppdrag av Varbergs kommun har Spacescape genomfört en social konsekvensanalys (SKA) av området Västerport som är en helt ny stadsdel i Varberg.

Social konsekvensanalys är ett verktyg som används för att analysera huruvida människors olika livssituationer och behov tillgodoses i samband med en fysisk förändring.

I samband med att hamnen flyttar och Västkustbanan förläggs i tunnel under staden, frigörs stora markytor så staden kan växa västerut, mot havet. Västerport har ett centralt läge i Varberg och kommer att omvandlas till en helt ny stadsdel. Ambitionen är att utveckla ett myllrande, levande och blandat område som förstärker kopplingen mellan staden och havet.

Detaljplanerna innefattar ett flertal etapper i Västerport, som tidigare fungerat som industriområde med främst hamnverksamhet och relaterade näringar. En så pass omfattande omvandling skapar genom stadbyggandet helt nya rum och samband som påverkar sociala processer.

SYFTE

Syftet med den sociala konsekvensanalysen är att utvärdera sociala konsekvenser av den planerade bebyggelseutveckling i etapp 1-4.

De olika etapperna befinner sig nu i olika planskeden och staden ser därför en möjlighet att eventuella svagheter i etapp 1 kan åtgärdas i den mån det är möjligt samt att ta med dessa lärdomar till kommande etapper, som fortfarande är i ett tidigt skede.

För att ge tydlig återkoppling till staden har därför den sociala konsekvensanalysen också summerats i utvecklingsbehov på kort, mellanlång och lång sikt. Särskilt fokus ska här ligga på barnperspektivet, områdets identitet och Västerport som en stad för alla.

Den sociala konsekvensanalysen inrymmer även ett set av planindikatorer som kan hjälpa kommunen att följa upp och utvärdera socialt konsekvenser i vidare arbete.

DISPOSITION

I inledningen av rapporten ges en beskrivning av kommunens egna mål och riktlinjer som har att göra med bebyggelseutveckling och dess olika sociala värden. Vidare presenteras den metod som använts. Då Varbergs kommun haft som önskemål att relatera den sociala konsekvensanalysen av Västerport till Citylabs delmål (Swedish Green Building Council 2016) har en sammanslagning av Spacescapes sedan tidigare använda modell och Citylabs delmål gjorts.

Utifrån analysen har sedan rekommendationer tagits fram för vardera analyssystem och utifrån en samlad bedömning där samtliga analyssystem vägts samman. Rapporten beskriver här utvecklingsbehov i etapp 1 och i övriga kommande etapper.

VARFÖR EN SOCIAL KONSEKVENSANALYS?

Social konsekvensanalys är som tidigare nämnts ett verktyg som används för att analysera huruvida människors olika livssituationer och behov tillgodoses i samband med en fysisk förändring. Nedan presenteras exempel på resonemang som förtydligar vikten av en social konsekvensanalys.

STORSTÄDER I SAMVERKAN

Enligt rapporten *”Storstäder i samverkan”* (2015), ett forskningsprojekt utfört av Arkitekturskolan KTH, är det en utmaning att utforma sociala konsekvensanalyser som underbyggs av en tydlig disciplinär kunskapsgrund. Detta är dock nödvändigt för att göra de sociala faktorerna möjliga att identifiera och utvärdera.

Rapporten redovisar hur Sveriges tre största städer tar sig an och utvecklar modeller för sociala konsekvensanalyser. Där beskrivs några gemensamma syften för social konsekvensanalys som metod:

- *Förbättra livet och förutsättningar för sårbara och missgynnade grupper.*

- *Ett sätt för de som hanterar stadsmiljön att integrera och organisatoriskt medvetandegöra sociala hållbarhetsfrågor.*

JÄMLIKA LIVSVILLKOR & STADSBYGGANDE

I rapporten *”Jämlika livsvillkor och stadsbyggande”* (Legeby, Koch, Marcus, 2015) från Stockholms stad betonas att stadsplaneringen ska genomsyras av jämställdhets- och barnperspektiv samt motverka den geografiska segregationen. Detta med anledning av att skillnaderna i befolkningens livsvillkor nu ökar.

Ett av rapportens budskap är att det är viktigt att identifiera miljöer som skapar gynnsamma livsvillkor med tillgång till kulturellt kapital, service och möjligheten att transportera sig till låga kostnader. Där är det lämpligt att erbjuda ett bostadsutbud som möjliggör mindre resursstarka grupper att ta del av dessa tillgångar i den byggda miljön (Legeby, Koch, Marcus, 2015). Idag tenderar stort fokus läggas på utsatta områden, men det ena behöver inte utesluta det andra.

Forskning visar att individer med olika bakgrund alltmer sällan möts i vardagslivet vilket leder till ett begränsat utbyte mellan samhällsgrupper. I förlängningen är detta en bidragande orsak till att mytbildning och uppdelningar i samhället reproduceras. Det är därför avgörande att skapa offentliga rum, målpunkter och mötesplatser där ett utbyte mellan olika grupper i samhället och boende i olika stadsdelar uppmuntras och möjliggörs. Det kan bidra till att synliggöra olika gruppers privilegier eller icke-privilegier för varandra (Legeby, Koch, Marcus, 2015).

HÄLSOFRÄMJANDE STADSPLANERING

Forskning visar att människors hälsa och levnadsval påverkas av den sociala sfär de befinner sig i. Den fysiska miljön är ett ramverk för alla de sociala interaktioner som sker i en stad och är därför en grundläggande förutsättning för invånarnas hälsa genom att möjliggöra sociala kontakter, kontroll och tillit. Stadsplaneringen påverkar aktiviteter och de sociala sfärerna och kan stödja eller missgynna olika typer av beteenden (Healthy cities, Malmö stad, 2012). Samtidigt verkar staden genom sin struktur, vilket både synliggör och tillgängliggör stadens utbud och människorna i den för varandra.

En av de viktigaste förutsättningarna som stadsplaneringen kan påverka för att öka hälsan är att se till att alla människor har tillgång till offentliga friytor så som parker, torg och grönområden. Närhet till grönområden lockar folk att gå ut, men för att få dem att röra sig i och genom grönområdena måste dessa ha något mer att erbjuda. Grönområden med många upplevelsekvaiteter ökar invånarens fysiska aktivitet, det ökar chansen att de trivs med sitt bostadsområde och minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, stressrelaterad mental ohälsa, diabetes typ två, och risken att dö i förtid (Grahn, 2020)

BARNPERSPEKTIVET

BARNKONVENTIONEN

FN:s konvention om barnets rättigheter antogs 1989 och ratificerades av Sverige 1990. Barnkonventionen innehåller 54 artiklar som slår fast vilka rättigheter varje barn ska ha. Av dessa är artikel 2, 3, 6 och 12 särskilt vägledande för hur helheten ska tolkas.

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Beslutet innebär ett förtydligande av att domstolar och rättstillämpare ska beakta de rättigheter som följer av barnkonventionen. Barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn.

ARTIKEL 2: Varje barn har samma rättighet och lika värde, ingen får diskrimineras

ARTIKEL 3: Barnets bästa ska alltid komma i första rummet

ARTIKEL 6: Varje barn har rätt att överleva och att utvecklas

ARTIKEL 12: Barnet har rätt att uttrycka sin mening i alla frågor som berör barnet

BARNKONSEKVENSANALYS

En barnkonsekvensanalys (BKA) är enligt Barnombudsmannen ett verktyg för att omsätta barnkonventionen i handling och synliggöra barnets bästa. Med hjälp av barnkonsekvensanalyser kan lokala och regionala beslutsfattare arbeta systematiskt och vara försäkrade om att ett barnperspektiv finns med i besluten. Syftet är att både på kort och lång sikt förbättra barns och ungas levnadsvillkor.

En barnkonsekvensanalys belyser projektet utifrån barnperspektivet. Att det finns gott om utrymme för lek, mötesplatser, rekreation samt platser med olika karaktär i den offentliga miljön hör till barns grundläggande behov. Det bör finnas platser anpassade till barns behov, beroende på åldrar och kön, jämnt fördelat över hela kommunen. Det är också viktigt att beakta barns platser i parker och andra grönområden då ny infrastruktur tillkommer eller då städer ska förtätas.

En barnkonsekvensanalys bör grunda sig på två metoder:

Barnperspektivet är när vuxna ser barnet/ungdomen med hjälp av egna erfarenheter och kunskaper och strävar efter att förstå det och vidtar åtgärder som de bedömer vara till barnets och ungdomens bästa.

Barnets perspektiv speglar en utsaga från barn och ungdomar. För att kunna uttala sig om barn och ungdomarnas perspektiv krävs att barn och ungdomar själv fått säga sin mening.

Barn och unga har deltagit i planeringen och barnperspektivet har påverkat beslut och val av utformning och lösningar. Föreliggande analys utgår från barnets perspektiv då resultatet från dessa dialoger använts som ingångsvärde.



Symbolen ovan är en påminnelse om att vissa sociala värden har en särskild betydelse för, eller påverkan på, barn. När symbolen återfinns i denna rapport är syftet att flagga för att en analys gjorts även ur ett barnperspektiv.

KOMMUNALA MÅL OCH RIKTLINJER

Här presenteras några av de måldokument som Varbergs kommun tagit fram för att definiera vilken riktning som bostadsbyggandet i staden bör ta och som är av betydelse för de teman som den sociala konsekvensanalysen behandlar.

VARBERGS VISION 2025

Visionen *Varberg – Västkustens kreativa mittpunkt* beskriver hur Varbergs kommun ska utvecklas. Visionen innehåller fyra ledord som beskriver hur kommunen avser jobba för att lyckas nå visionen:

Nytänkande, kunskap, framåtanda & mod

Den innehåller även två förhållningssätt som ska genomsyra allt kommunen gör:

Hållbarhet. Vi ska tillgodose dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Delaktighet. Vi har ett öppet klimat och ett inkluderande förhållningssätt som kännetecknas av mångfald, inflytande och omtanke. Delaktighet är en av visionens viktigaste beståndsdelar.

”Varberg har unika möjligheter med sitt läge, havet och naturen. För att utnyttja den fulla potentialen ska Varberg utvecklas till ’Västkustens kreativa mittpunkt’. För att lyckas krävs nytänkande, framåtanda, kunskap och mod.”

– Varberg Vision 2025

ÖVERSIKTSPLAN FÖR VARBERG

Social hållbarhet beskrivs i översiktsplanen som ett samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls och är kopplat till befolkningens hälsa. Några viktiga aspekter är trygghet, tillgänglighet, jämställdhet och demokrati. Det berör bland annat trygga livsmiljöer och hälsofrämjande boendemiljöer där det finns mötesplatser, tillgång till rekreationsmöjligheter, kultur och fysisk aktivitet. Att ha nära till skola, social omsorg och service och att som invånare ha möjlighet att känna sig delaktig i och kunna påverka sin livsmiljö är viktigt.

GRÖNSTRATEGI

Varbergs grönstrategi beskriver utvecklingen av kommunens utemiljö med hjälp av fem olika strategier. Till varje strategi finns fördjupande riktlinjer. Grönstrategin är det verktyg som ligger till grund för alla val som görs för det offentliga rummet i Västerport. Bland annat anges att behovet av vardagsnära natur vid bostäder och skolor ska tillgodoses, att kustområdet ska vara tillgängligt för allmänheten samt att det behöver finnas rofyllda miljöer med utrymme för vila.

LEKPLATSRIKTLINJE

Riktlinjerna och tillhörande handlingsplan har tagits fram för att skapa ett bra underlag för att kunna utveckla attraktiva, varierade och tillgängliga platser för lek och social samvaro av hög kvalitet i jämn fördelning över kommunen.

BEBYGGELSESTRATEGI

Bebyggelsestrategin bygger vidare på översiktsplanens tankar om en tät och sammanhållen bebyggelse. Förtätning inom stadsområdet lyfts fram som huvudinriktning för stadens utbyggnad.

TRAFIKSTRATEGI 2030

Strategin ska bidra till att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem.

STRATEGI FÖR LÅNGSIKTIG INKLUDERING

Dokumentet presenterar fem inriktningar tagits fram som ska omfatta att inkluderingsarbete, bland annat *Mötesplatser*, i vilken kommunen har listat prioriterade åtgärder. Enligt strategin ska inkluderingsperspektivet genomsyra den fysiska och sociala planeringen.

FOLKHÄLSOPOLICY FÖR HALLAND

I policyn anges fem insatsområden för att konkretisera arbetet, bland annat *Goda livsmiljöer*.

HÅLLBARHETSPROGRAM FÖR VÄSTERPORT

Kommunen har tagit fram ett hållbarhetsprogram för Västerport som syftar till att styra dess utveckling i en hållbar riktning. Målet är att göra Varbergs Vision 2025 praktiskt genomförbar för Västerport och att stadsdelen ska vara ett föregångsexempel inom hållbar stadsutveckling. I hållbarhetsprogrammet har följande sex målområden formulerats:

1. GENOMFÖRANDEPROCESS

Västerport ska utgöra ett kvalitativt och positivt tillskott till Varberg såväl under planering och byggtid som när det är färdigbyggt. Genom medskapande aktiviteter, ett blandat utbud av boendeformer och intressanta målpunkter ska invånare, verksamheter och investerare lockas till och bli nyfikna på Västerport.

2. LEVANDE STAD

Målet är att Västerport tydligt ska koppla an till befintlig bebyggelse och utveckla Varbergs centrala delar till en levande, ekonomiskt bärkraftig blandstad. Det ska erbjudas lokaler utmed attraktiva stråk för att locka till företagsetableringar. Etableringar som nyttjar potentialen i det strandnära läget ger möjlighet för människor att möta havet på ett nytt sätt i Varberg. Från första etappen ska det erbjudas en levande och funktionsblandad stadsmiljö. De viktigaste stråken kopplas till centrum innan första inflyttning för att öka tryggheten och stödja Varbergs befintliga delar. Under byggtiden erbjuds provisoriska funktioner som kan flytta runt under byggtiden och permanentas vid behov.

3. VÄLMÅENDE VARBERG

Alla ska bo tryggt och säkert i en god och hälsosam inne- och utemiljö. Det naturnära läget vid havet erbjuder närhet till lek och vila, motion och rekreation. Gårdar och offentliga mötesplatser är strategiskt planerade och gestaltade för att skapa vindskyddade platser med goda solförhållanden. Det finns en blandning av upplåtelseformer och ett brett utbud av prisnivåer. Denna form av blandstad ses också som en strategi för att motverka segregation och ekonomiska klyftor. Det unika läget med närheten till havet och naturen erbjuder en mångfald av möjligheter till ett hälsosamt och aktivt friluftsliv.

4. FÖRENKLAD VARDAGSLOGISTIK

Västerport ska uppmuntra till en hållbar livsstil och stadsdelen ska vara tillgänglig för alla. Närheten till stationen gör Västerport till ett bekvämt boende för de som jobbar ute i den större regionen, men också till ett attraktivt läge för företagsetableringar. Som boende och verksam i stadsdelen är det enklare att ta sig fram med cykel eller till fots än med bil. Transportpooler etableras för att tillgodose mobilitet för de som inte vill äga sin egen bil. Det finns gott med serviceutbud inom området så all nödvändig handel kan göras inom Västerport eller i dess direkta närhet. Förskolor samnyttjar grönområden för att ge barnen god tillgång till fysisk aktivitet inom nära och tryggt avstånd.

5. GRÖNBLÅA EKOSYSTEM

Grönska och vatten i Västerport har en aktiv roll i stadsmiljön och ekosystemen nyttjas för att både lösa tekniska problem och skapa förutsättningar för lek och rekreation. För att skapa dessa stadsmiljöer med plats för både ett myller av människor och natur krävs nya förhållningssätt till markanvändning och en medveten gestaltning. Därför ska befintliga styrinstrument som till exempel grönytefaktorn och metoder för att integrera ekosystemtjänster utvärderas för att ge förutsättningar för klimatanpassade, kreativa utemiljöer som gynnar biologisk mångfald.

6. HÅLLBAR ENERGI- OCH MATERIALANVÄNDNING

En hållbar energi- och materialanvändning innebär att gå från förbrukning till cirkulärt brukande där material och tekniker förbrukar minsta möjliga mängder icke-förnybara resurser, underlättarushållning och återanvändning. Genom samplanering, samutnyttjande, nytänkande och kreativitet blir Västerport en förebild för ett resurseffektivt byggande.

TIDIGARE GENOMFÖRD DIALOG

Inför planeringen av Västerport har ett omfattande dialogarbete genomförts med boende i kommunen, under ett flertal tillfällen. Resultatet från dessa presenteras nedan och utgör ett viktigt ingångsvärde i föreliggande analys.

TILLSAMMANS SKAPAR VI VÄRLDEN BÄSTA VARBERG

Fokus i dialogen som genomfördes under sommaren 2014 har varit att identifiera värden och få en bild av hur Varbergsbor och besökare vill använda staden. Centrala frågor var:

- Vilka värden vill du fylla Varberg med?
- Vad är Varberg för dig? Vad saknar du?
- Vilka platser är viktiga för dig?
- Vad skulle förenkla för dig i vardagen?
- Vad är positivt med den planerade förändringen? Varför?
- Vad är negativt? Varför?
- Hur skulle du vilja använda den nya stadsdelen?
- Vad tycker du stadsdelen ska heta?

Mer än 900 samtal fördes i samband med workshoppar och dialogmöten på stan. Runt 350 synpunkter togs emot via framtidsvykort, e-post och medborgardialogens Facebooksida. Fler än 1 300 personer engagerade sig i namntävlingen om vad den nya stadsdelen ska heta.

SÅHÄR TYCKER VARBERG

Våren 2016 fick tre olika arkitektteam i uppdrag att ta fram varsitt förslag på en stadsbyggnadsstruktur för Västerport. I oktober samma år hade de tre arkitektteamen hunnit halvvägs och under två dagar fick arkitekterna träffa ett antal medborgargrupper som bjöds in till dialog och workshoppar. Synpunkterna blev ett viktigt inspel i det fortsatta arbetet och ligger delvis till grund för hur de tre förslagen till sist utformades.

Vid dialogdagarna hösten 2016 var följande grupper representerade:

- Barn och ungdomar
- Människor boende utanför centralorten
- Handlare i innerstaden
- Företagare
- Människor med en funktionsnedsättning, eller anhöriga till dessa
- Småbarnsföräldrar
- Människor med kunskap om Varbergs historia

BARNDIALOG OCH BARNENS BOULEVARD

Tre samtal/dialoger med barn i åldrarna 7, 9 och 10 år genomfördes som en del i planeringen av stråket Barnens boulevard. Resultatet utgör ett underlag som kommunen kan använda i sitt arbete med ett gestaltningsprogram för området.

TRE FOKUSOMRÅDEN

Efter en sammanställning och analys av medborgardialogen definierades tre fokusområden och sju utmaningar som ska vara vägledande i den fortsatta planeringen av Västerport.

1. Variation för integration

Det ska finnas en väl balanserad blandning av innehållet i stadsdelen som fungerar året runt. Mötesplatser, bostadsformer, bebyggelse och grönska ska skapa förutsättningar för en levande, välkomnande och attraktiv stadsdel.

2. Vardagslogistik som förenklar och förenar

Stadsdelen ska utformas utifrån ett tillgänglighetsperspektiv, det ska vara lätt för alla att ta sig fram och tillbaka mellan olika målpunkter. Den fysiska utformningen ska också inspirera till en hållbar livsstil hos människor som bor, arbetar och vistas i området.

3. Blått och grönt visar vägen

Det ska finnas en närhet till naturen och ett samspel mellan hav, grönska och stad. Genomtänkta gröna stråk och ytor samt siktlinjer mot havet är en viktig del i stadsutvecklingen.

VARBERG IDAG

BEFOLKNING

Demografiska aspekter är nödvändiga för att få en förståelse för ett område och för vilka som använder det. Enligt befolkningsdata från Statistiska centralbyrån har Varberg idag 64 601 invånare. Fördelningen mellan män och kvinnor är jämn, med 49,9% kvinnor och 50,1% män. Av dessa bor 80,9% i tätort och 19,1% i landsbygden.

88,8% av Varbergs befolkning är födda i Sverige, och 11,2% är födda utomlands.

Medelåldern i kommunen är 43,3 år. Den största åldersgruppen i Varbergs kommun (2019) är 45–64 år gammal, följt av åldersgruppen 25–44 år.

Valdeltagandet låg på 90% i senaste riksdagsvalet, vilket är något högre än snittet för riket på 87,2 %.

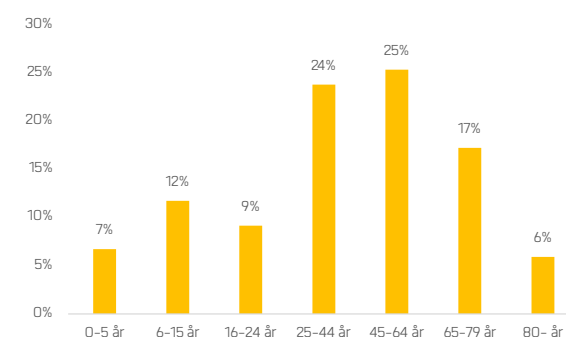
BOSTADSBESTÅND

Den vanligaste boendeformen i Varberg är äganderätt över småhus 51,1% som följs av hyresrätt i flerbostadshus 28,6% och bostadsrätter i flerbostadshus 10,3%. De vanligaste lägenhetsstorlekarna är 2 rok och 3 rok, som båda utgör 37% av beståndet för flerbostadshus. 1 rok utgör enbart 10% av bostadsbeståndet, 4 rok 13% och 5 rok 2%. Den mest förekommande hushållsstorleken är 2 rok (37 %), vilket följs av hushåll på 3 rok (36 %).

INKOMST OCH ARBETE

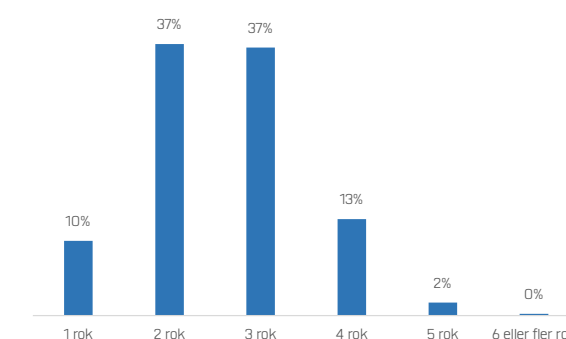
Medelinkomsten i Varberg ligger 318 000 kronor per år, vilket är något lägre än rikssnittet som ligger på 318 200 kr per månad. Dock ligger mäns årsmedelinkomst på 368 500 kr och kvinnors på 268 800 kr.

Andelen arbetslösa i Varbergs kommun är 4,8%, vilket är lägre än rikssnittet som ligger på 6,8%.



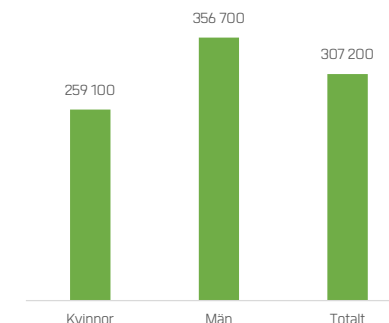
ÅLDERSFÖRDELNING I VARBERGS KOMMUN

Fördelning mellan åldersgrupper i Varbergs kommun enligt Varbergs kommun (2019).



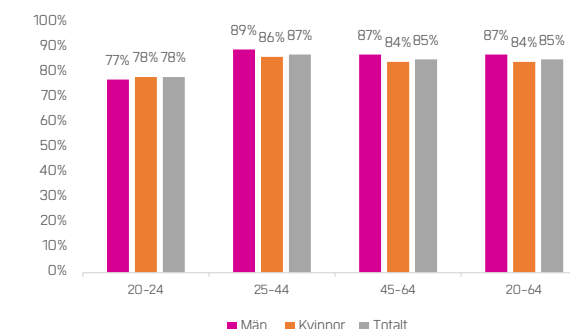
HUSHÅLLSSTORLEKAR VARBERGS KOMMUN

Fördelning mellan hushållsstorlekar i Varbergs kommun enligt SCB (2019).



GENOMSnittlig ÅRSINKOMST

Genomsnittlig årsinkomst för kvinnor, män och snitt i Varbergs kommun enligt SCB (2019).



FÖRVÄRVSARBETANDE I VARBERGS KOMMUN

Andel förvärvsarbetande per åldersgrupp i Varbergs kommun enligt Varbergs kommun (2019).

90%

VALDELTA GANDE 2018

Valdeltagandet i riksdagsvalet 2018.

4,8%

ANDEL ARBETSLÖSA

Andelen arbetslösa i Varbergs kommun 2019.

MEDBORGARUNDERSÖKNING

I en medborgarundersökning i Varberg kommun, genomförd av Statistiska Centralbyrån år 2019, framkom att Varberg bör;

- Prioritera bostäder och trygghet
- Förbättra fritidsmöjligheter
- Faktorer som bör bevaras; Kommersiellt utbud, arbetsmöjligheter och utbildningsmöjligheter.

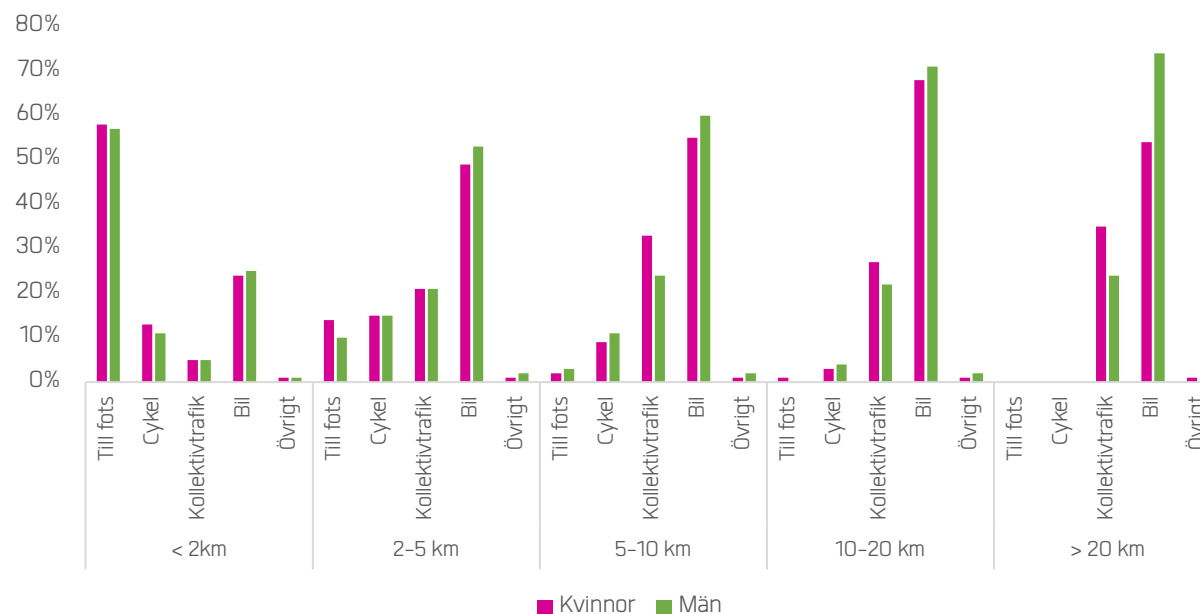
RESVANEUNDERSÖKNING 2017

I den resevaneundersökningen som genomfördes för hela länet 2017 framgår att resor med kollektivtrafik görs till större del av kvinnor medan män använder bil i större utsträckning. Detta resmönster går också igen i de nationella resevaneundersökningarna.

BEFOLKNINGSPROGNOS

Enligt kommunens befolkningsprognos kommer befolkningen fortsätta öka kraftigt och uppgå till ca 80 000 invånare år 2031.

Det är idag totalt sett brist på bostäder, framförallt för unga, nyanlända, studenter och på gruppbostäder.



FÄRDSÄTTSFÖRDELNING PER RESLÄNGD PÅ VARDAGAR, MÄN RESPEKTIVE KVINNOR

VGR, 2017

BOSTADSMARKNADSANALYS

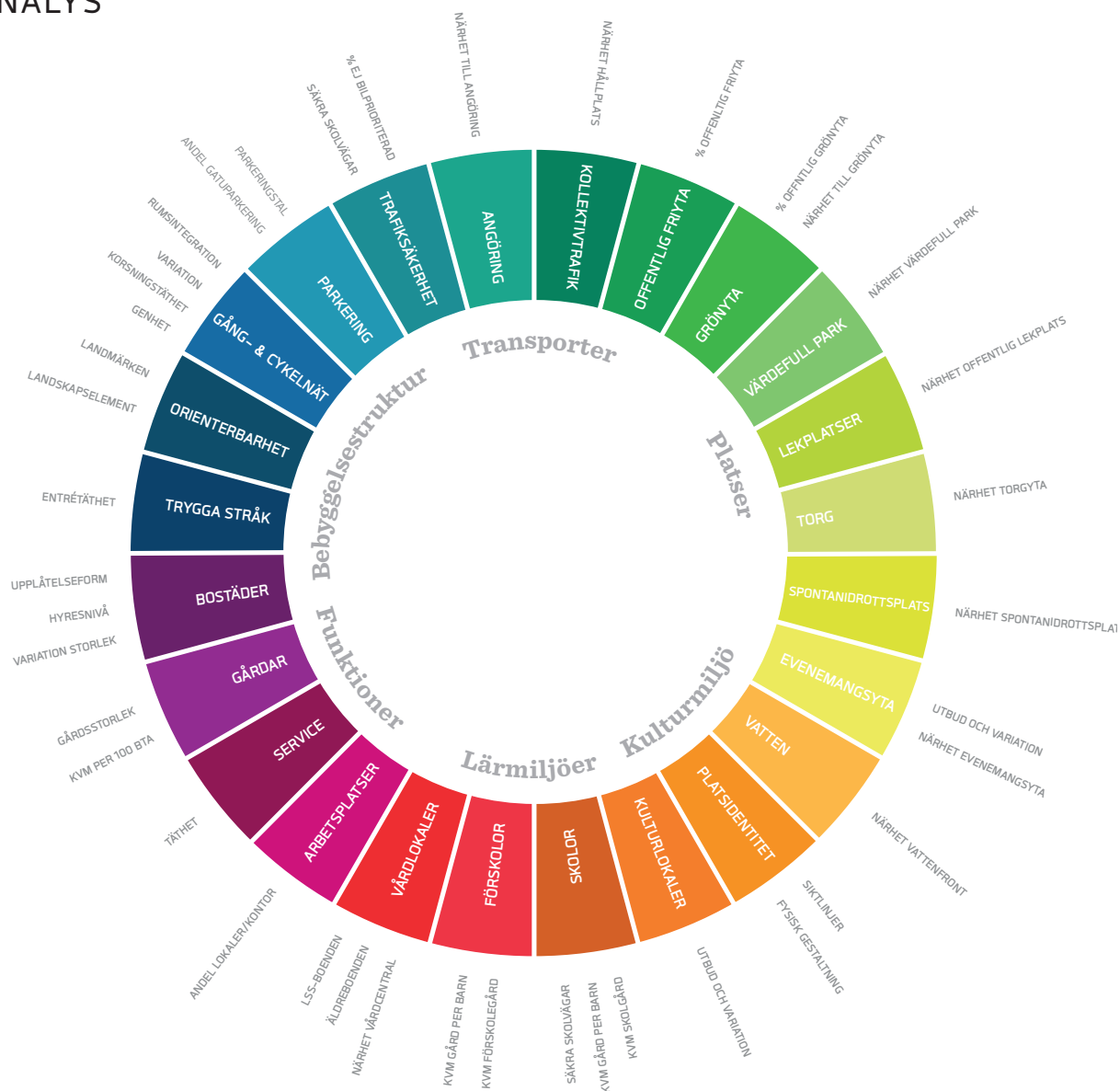
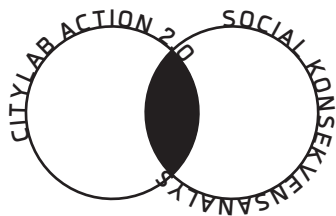
Enligt bostadsmarknadsanalysen (WSP, 2019) bedöms behovet av nya bostäder ligga på ungefär 400 nya bostäder per år. Analysen pekar på att takten för befolkningstillväxten troligtvis kommer minska något och att andelen äldre i kommunen kommer öka. Många äldre bor idag i småhus och för att få till flyttkedjor för att lösgöra småhusen behöver det finnas attraktiva bostäder att flytta till.



2. ANALYSMETOD

Spacescapes modell är utformad med grund i stadsbyggnadsforskning där kopplingar mellan den fysiska utformningen och sociala processer kunnat styrkas. Där relevant forskning är tillgänglig redovisas denna under respektive tema i dokumentet. De orsakssamband som forskningen bekräftar är tillsammans med kommunala mål och tidigare dialog med varbergsborna utgör grunden till slutsatser och rekommendationer.

Runt *målen* redovisas olika *medel* (i färg) som på olika sätt påverkar offentliga och privata sammanhang. För varje medel finns ett eller flera *analysmått* som syns som strålar runt den färgglada cirkeln. Dessa presenteras närmare under respektive kapitel.



MODELLENS ANALYSMÅTT

De använda kvantitativa analysmått i modellen har till stor del använts i forskning där de också visat sig ha koppling till ett specifikt socialt värde. Analysmått kan därmed ses som viktiga indikatorer i uppföljande arbete med att utveckla de sociala värdena i Västerport. Samtidigt är det också viktigt att använda de mätbara indikatorerna med omdöme, då de självfallet bara säger en del om förutsättningarna för att skapa sociala värden.

TILLGÅNGSANALYS

För att fånga hur mycket som nås inom en viss räckvidd kan tillgångsanalyser utföras. Dessa kan antingen utföras med hjälp av en buffert och ett visst fågelavstånd i och kring ett område. Men ett mer realistiskt och för stadsplaneringen intressant sätt att analysera tillgång är att mäta hur mycket som nås inom ett faktiskt gångavstånd. Därigenom synliggörs också barriäreffekter, exempelvis trafikbarriärer, vattenytor, uppbrutna stadsstrukturer eller höjdskillnader.

NÄRHETSANALYS

För att istället mäta avståndet till något, till exempel närheten till grönyta eller torg, kan en närhetsanalys genomföras. Här kan fastigheter vara utgångspunkten eller precis som i lägesanalysen används ett rutnät som på en detaljerad nivå redovisar gångavstånd till målpunkten med hänsyn till barriärer och höjdskillnader.

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Analymått summeras här på både planområdet (etapp 1-4) och för planområdet inklusive ett omland på 500 meter. Metoden att inkludera ett omland för att på så vis ge en mer realistisk bild av den byggda miljöns egenskaper och tillgänglighet är vanligt förekommande inom stadsplaneringen. Bland annat används den av New York Citys gröntillgångsmodell (New York City, 2014)

PLANOMRÅDE



ANALYSOMRÅDET ÄR PLANOMRÅDE + 500 METERS OMLAND





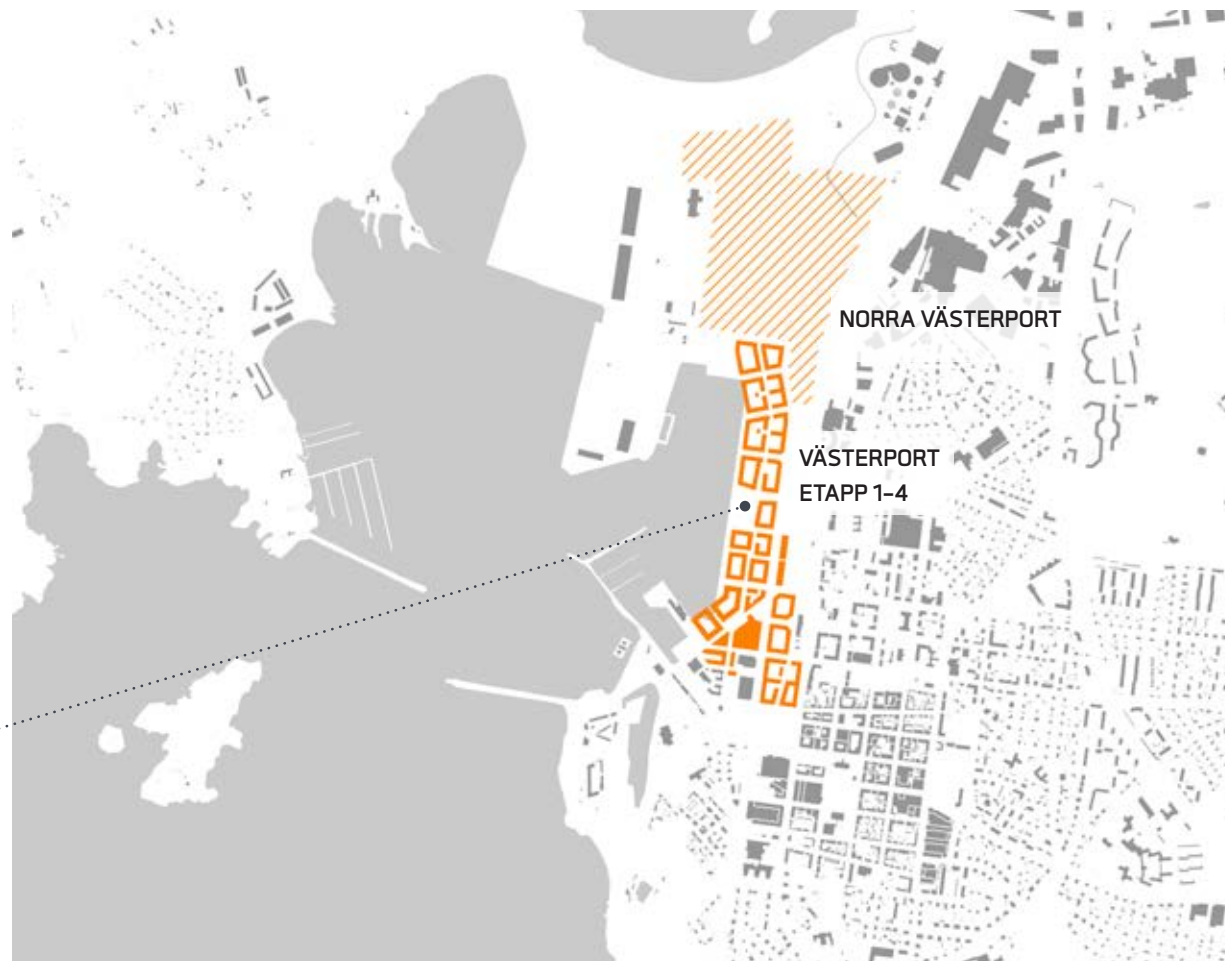
3. PLANFÖRSLAG

LÄGET I STADEN

Planområdet Västerport etapp 1-4 ligger i centrala Varberg, ca 100 meter från nuvarande järnvägsstation och ca 300 meter från Varbergs torg.

Området är idag ett hamn- och industriområde. I och med flytten av färjhamnen och industrihamnen och en överdäckning av järnvägen tillskapas stora centrala ytor för stadsutveckling.

- ca 2 500 bostäder
- 25–30% hyresrätter och 70–75% bostadsrätter
- Blandade bostadsstorlekar
- Kategoriboenden
- Arbetsplatser
- Offentlig och kommersiell service
- Offentliga platser, torg och parker
- ca 1 kilometer kaj mot havet



KARTA: LÄGET I STADEN - VÄSTERPORT, VARBERG

■ Ny bebyggelse Västerport

PLANOMRÅDET IDAG

Västerport är idag ett hamn- och industriområde. Utöver handels- och hamnverksamhet finns även en fiske- och småbåtshamn, samt en gästhamn som är välbesökt sommartid. Hamnområdet omfattar ca 50 hektar och består bland annat av större industribyggnader. Stora delar av planområdet är inte offentligt tillgängligt.

Hamnområdet gränsar i söder mot Barnens badstrand och Societetsparken, i öst mot Västra Vallgatan och i norr mot Getterövägen. Hamnområdet isoleras från Varbergs centrala delar genom järnvägsspåren som utgör en barriär mot öster. I södra delen av området ligger Campus Varberg, en yrkeshögskola med drygt 2000 studenter.

Norra västerport är idag ett verksamhetsområde med hamn och industri.



PLANOMRÅDE OCH ANALYSOMRÅDE (500 M OMLAND FRÅN PLANOMRÅDET) SAMT MÅLPUNKTER

PLANEN FÖR VÄSTERPORT

ETAPP 1

Etapp 1 utgörs av bostäder samt hotell, handel, kontor med flera centrumfunktioner. I detaljplanen ingår även befintliga kvarter där bland annat Campus Varberg är inrymt samt ett hotell. Sammanlagt bedöms etapp 1 rymma ca 500 nya bostäder och 20 000 kvadratmeter verksamheter.

Områdets parkeringsbehov tillgodoses främst genom parkering i parkeringshus.

Del av hamnbassängen föreslås fyllas ut och en kajpromenad anordnas. Centralt i området föreslås ett allmänt torg.

- 500 lägenheter
- 75 % bostadsrätter och 25 % hyresrätter
- 50 % av bottenvåningarna ska vara lokaler
- 1 förskola
- 1 hotell
- 1 parkeringshus
- Snitthöjd 5 våningar.
- Hotellet får en högdal på 14 våningar
- 1 nytt torg
- Början på förlängningen av strandpromenaden



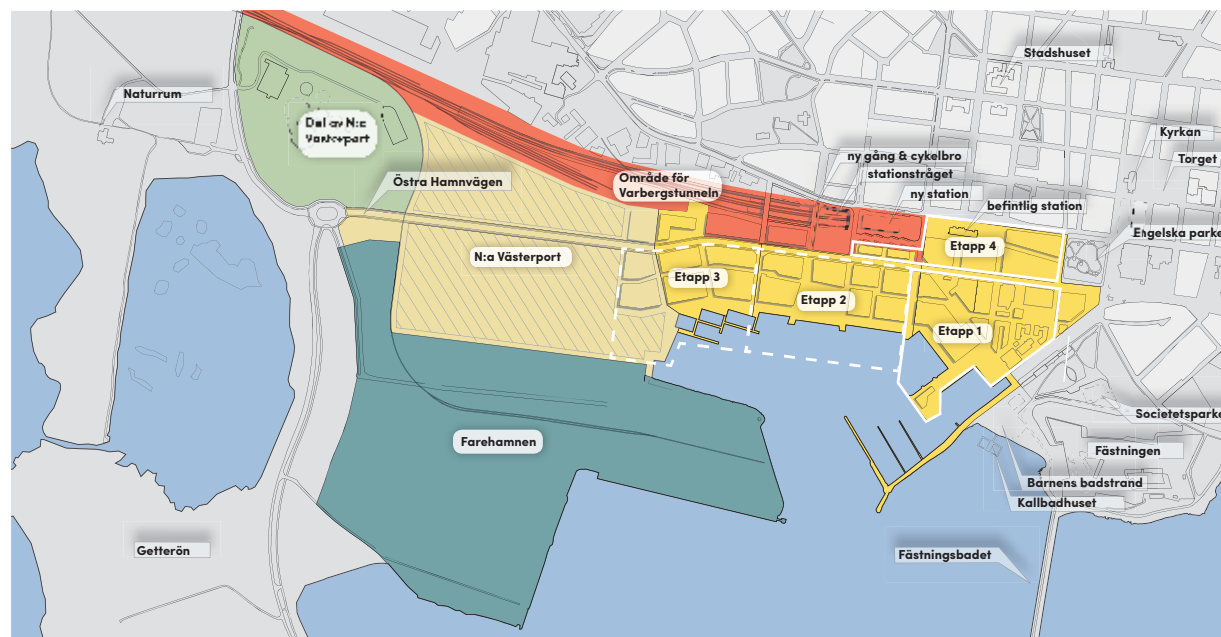
ILLUSTRATION AV ETAPP 1, KÄLLA VARBERGS KOMMUN

ETAPP 2

Etapp 2 ligger väster om nya stationen ligger intill Varbergs nya station. Här finns underlag för service och kommersiell verksamhet men också platser och lokaler för paus och möten. Även här är planeras tät och koncentrerad bebyggelse, men med större spelrum för varierad exploatering, byggnadshöjder och uttryck. Inom etappen planeras även Kajparken, en ny bostadsnära park mot vattnet, för både boende och besökare.

ETAPP 3

Norra delen av Västerports stadsutveckling blir den sist utbyggda, omkring år 2025-30. Innehållet här är svårare att förutse. Bostäder kommer sannolikt att dominera. Kontor eller annan verksamhet kan placeras i bullerstörda lägen. Strukturen är grovt redovisad i planprogrammet för att ge större frihet för kreativitet och framtida innovativa behov. Denna del ligger närmast hamnen och ny bebyggelse ska ta hänsyn till hamnverksamhetens förutsättningar.



VÄSTERPORTS ETAPPER OCH OMRÅDEN, KÄLLA VARBERGS KOMMUN

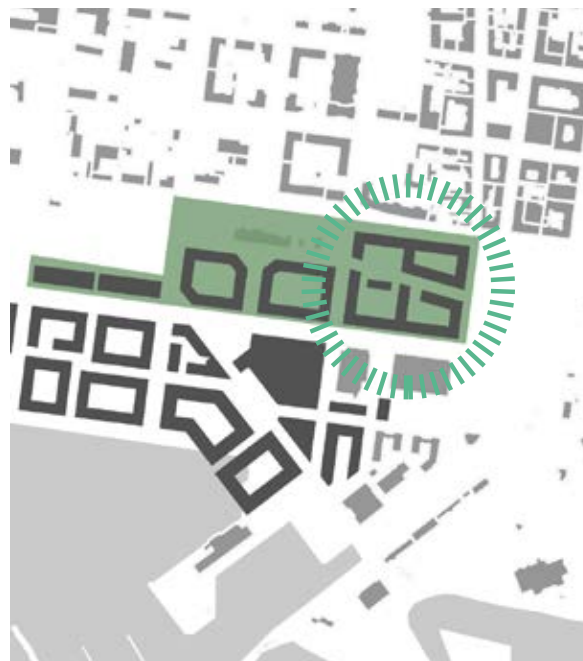
ETAPP 4

Etapp 4 består av bangårdsområdet, Järnvägsparken och området kring gamla järnvägsstationen, som ägs av Jernhusen. Området planeras bebyggas efter år 2025 då de gamla järnvägsspåren tagits bort.

Då planeringen av området befinner sig i ett tidigt skede finns bl.a tre olika utformningsalternativ för storkvarteret längst norrut. I analysen har därför en planlaboration genomförts för att undersöka konsekvenserna av de olika alternativen. Läs mer på sid 37 om denna.

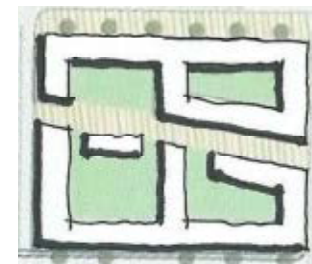


ETAPP 4 I VÄSTERPORT



STORKVARTERET INOM ETAPP 4

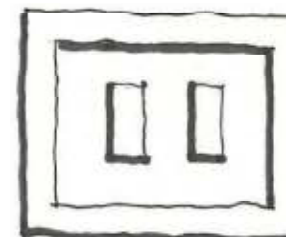
1.



2.



3.



TRE OLIKA UTFORMNINGSLTERNATIV
FÖR STORKVARTERET

A photograph of a park with children playing on green artificial grass mounds. A paved path leads through the park, flanked by large trees. In the background, there is a purple play structure and a building with a green roof. The sky is blue with some clouds.

4. SOCIAL KONSEKVENSANALYS

FUNKTIONER

MÅL

Delmålet *Funktioner* fokuserar främst på strukturen i form av bebyggelse och vilka förutsättningar den ger för en socialt blandad befolkning och social gemenskap i kvarteren. En blandad stad med tydligt offentliga platser tillgängliga för alla och kvartersgemenskaper parallellt, kan underlätta för det som i forskningen kallas socialt kapital - nämligen det som både för människor samman och överbrygger olikheter.

Bebyggelsestrukturen och dess blandning av boende och arbetande påverkar i hög grad också graden av offentlig och kommersiell service som finns i ett område. Nära gångavstånd till flera olika funktioner inom bostadsområdet är också viktigt för att ge incitament för hållbara resmönster, men särskilt för barn och äldre som har ett mer begränsat rörelsemönster (WHO, 2017).

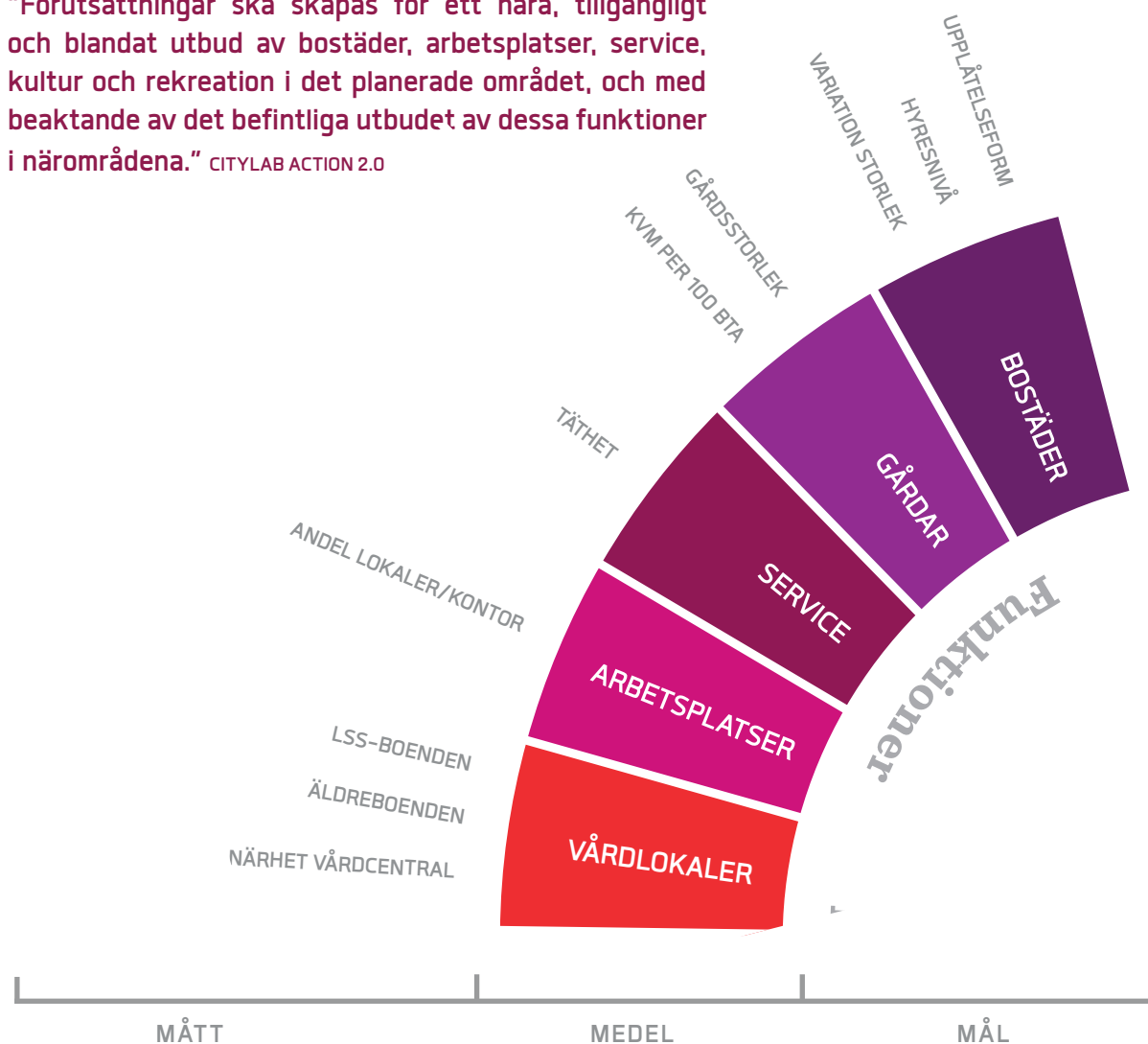
MEDEL

Här analyseras bostadsbeståndet och fördelning av arbetsplatser, lokaler, bostäder och om gårdarna ger möjlighet till möten mellan människor. Även tillgång till vårdlokaler analyseras.

MÅTT

Måtten är bland annat andel hyresrätter, fördelning i bostadsstorlek, storlek på gårdar, närhet till arbetsplatser och service samt entrétäthet.

"Förutsättningar ska skapas för ett nära, tillgängligt och blandat utbud av bostäder, arbetsplatser, service, kultur och rekreation i det planerade området, och med beaktande av det befintliga utbudet av dessa funktioner i närområdena." CITYLAB ACTION 2.0



DIALOGRESULTAT

KONSENSUS

Bostadsformerna i den nya stadsdelen måste vara blandade

Det finns en stark önskan om att området ska innehålla en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Dels för att ge boendemöjlighet för människor med olika livssituationer och bakgrunder, och dels för att gynna dem som har det svårt på bostadsmarknaden idag. Hur skapar man till exempel hyresrätter som alla har råd att bo i? (2014) Det finns farhågor om att Västerport ska bli en plats för några få utvalda.

Funktionsblandning

En blandstad innehåller både bostäder och arbetsplatser, den ska rymma både nöjen, Varbergsbor och turister och plats för näringsliv. Men det finns svårigheter: hur ska det som väsnas, låter och tar plats kunna finnas sida vid sida med ett attraktivt boende för alla åldrar och familjesituationer? (2014)

INTRESSEKONFLIKTER OCH UTMANINGAR

Utbud av aktiviteter

Många av de tillfrågade efterfrågar kultur och aktiviteter. Förslag med exempelvis flytande marknad, caféer och restauranger med mera anses vara bra tillskott för att stärka Varbergs varumärke (med spa, surfkultur, småbåtliv, maritimt centrum, bad och naturrum). Andra anser att det är svårt att få evenemang att gå runt och att kommunen därmed bör ha mindre fokus på ”kringaktiviteter” och mer fokus på bostäder och ”lugn i miljön”.

Kvartersstruktur

Många lyfter kvartersstrukturen med bostadsgårdar som positivt och vackert, medan andra anser att en sluten kvartersstruktur stänger ute allmänheten och hämmar liv och rörelse i området. Vissa anser också att bostadsgårdarna är för trånga, och får för lite ljus, och de sällan används i praktiken som det är tänkt – varför det anses bättre att skapa öppna ytor.

BOSTÄDER

BAKGRUND

VARIATION I STORLEK

För att möta alla stadier i livet, åldrar och livssituationer krävs en fördelning av storlekar på bostäder. Enligt WHO är en variation i bostadsstorlekar viktigt för att ge förutsättningar för ungdomar, ensamstående föräldrar och äldre att ha råd med mindre lägenheter inom samma bostadsområde (2017).

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Översiktsplan

- uppnås de bästa långsiktiga effekterna på bostadsmarknaden, med avseende på integrerat boende och social hållbarhet, om det finns en blandning av boendeformer, bostadsstorlekar och upplåtelseformer.

Enligt kommunens strategi för långsiktig inkludering:

- underlättas inkluderingsprocessen när det tillskapas boendeformer som främjar kontakten mellan olika grupper.
- ska alla ha tillgång till ett skärligt boende på likvärdiga villkor.

Enligt Hållbarhetsprogrammet för Västerport:

- ska det finnas en blandning av upplåtelseformer och ett brett utbud av prisnivåer

Enligt WSP:s bostadsmarknadsanalys för Varberg kan nyproducerade större lägenheter också bidra till flyttkedjor som då kan frigöra lägenheter i andra delar av kommunen (WSP 2019).

UPPLÅTELSEFORM

En direkt konsekvens av obalansen i upplåtelseformer, tillsammans med ökade hyresnivåer och bostadspriser, är att valmöjligheter för låginkomsttagare att bosätta sig i attraktiva delar av staden begränsas. Därmed förstärks alltmer den geografiska segregationen. (Segregation i Stockholmsregionen, 2015).



Malmökommissionens slutrapport (2014) betonar dessutom att blandade upplåtelseformer och olika verksamheter i samma område skapar fördelar för barns och ungas uppväxtvillkor genom att flera olika sorters vuxna finns nära som förebilder.

I forskningsrapporten *Jämlika livsvillkor och stadsbyggande* konstateras att det är av lika stor vikt att identifiera platser där den byggda miljön erbjuder gynnsamma livsvillkor som att uppmärksamma de delar av staden som anses vara mer utsatta. Detta för att lägen som erbjuder hög tillgänglighet till resurser och nyttor är lägen där det är lämpligt att etablera "bostadstyper som är tillgängliga för mindre resursstarka grupper i samhället" (2015; 33).

Enligt UN Habitat ska en jämn fördelning av upplåtelseformer eftersträvas för att tillgängliggöra en stadsdel för olika sociala grupper och främja inte-

gration. De menar även att minst 20% av bostäder ska ha överkomliga månadskostnader.

HYRESNIVÅ

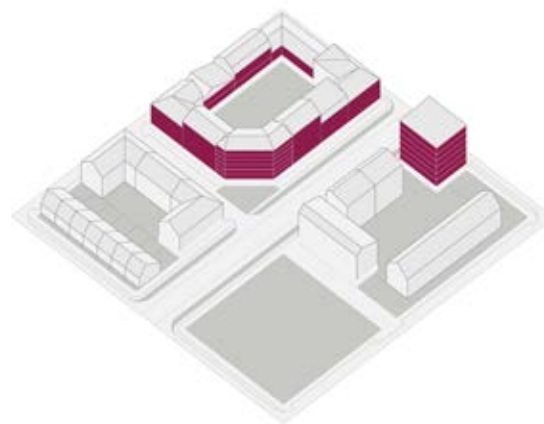
Då byggkostnaderna i Sverige är höga blir nybyggda hyresrätter alltför dyra för många låginkomsttagare. Andelen hyresrätter i en ny stadsdel räcker därför inte som mått för att säkerställa åtkomliga bostäder för samtliga grupper i samhället. Utifrån SCB:s data från 2019 (med inv.stöd och hyrestak i städer med fler än 75 000 invånare men utanför storstäder) är årshyran för en lägenhet på 50 kvm 85 000 kr. Motsvarande årshyra med bruksvärdehyra ligger på 110 000 kr. 50 kvm boarea innebär i princip att två personer kan bo i lägenheten utan att den klassas som trångbodd (mindre än 1 rum per boende). Som referens är ambitionen i Frihamnen i Göteborg att 25 % av alla hyresrätter ska ha en låg hyra.

REKOMMENDATION

För att möjliggöra social blandning bör en jämn fördelning mellan bostadsrätter och hyresrätter eftersträvas. Av hyresrätterna bör hälften ha en rimlig hyresnivå (månadshyran för en lägenhet på 50 kvm bör inte överstiga 30 % av medelinkomsten i Varberg). SCB:s statistik visar att detta är möjligt vid nyproduktion med investeringsstöd. För att kunna erbjuda lägre hyresnivåer även i stadsdelar som Västerport där byggkostnaderna kan tänkas bli höga bör även andra kostnadsdrivande poster ses över. Färre eller inga nya parkeringsplatser är en möjlighet. (Naturvårdsverket et al 2020). Att erbjuda en variation av lägenhetsstorlekar inom planområdet kan också bidra till social blandning och möjlighet att bo kvar i livets alla skeden. Kommunen behöver även säkerställa att de billigare hyresrätterna kommer de mindre resursstarka grupperna i samhället till del.

NULÄGE

Den vanligaste boendeformen inom Varbergs kommun är äganderätt av småhus, vilket utgör 51 % av det befintliga bostadsbeståndet. Hyresrätter i flerbostadshus utgör 29 % och bostadsrätter i flerbostadshus utgör 10 %. Jämfört med snittet i landet finns en något lägre andel små lägenheter (1 rok) i Varbergs kommun och en något högre andel medelstora lägenheter (2 rok följt av 3 rok). Inom analysområdet (500 meter från planområdet) är emellertid andelen hyresrätter 71 %, dvs betydligt högre än i kommunen som helhet.



40–60 %

**FÖRDELNING MELLAN AV HYRES-
RÄTTER OCH BOSTADSRÄTTER**

minst 50 %

**AV HYRESRÄTTERNA SKA HA EN HY-
RESNIVÅ SOM MOTSVARAR 30 % AV
MEDELINKOMST**

variation

AV LÄGENHETSSTORLEKAR

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Etapp 1 kommer innehålla ca 500 bostäder. Inom området planeras för 75 % bostadsrätter och 25 % hyresrätter samt en variation av bostadsstorlekar. Det innebär att etapp 1 av Västerport utjämnar fördelningen mellan boendeformer inom analysområdet. (61 % hyresrätter). Det är i dagsläget okänt vad det blir för hyresnivåer eller variation av lägenhetsstorlekar i etapp 1.

VÄSTERPORT

Av de tillkommande 2 500 lägenheterna i etapp 2-4 beräknas cirka 25-30 % bli hyresrätter och 70-75 % bli bostadsrätter. Det innebär att Västerport medför en andel på 46 % hyresrätter inom analysområdet.

Det är i dagsläget okänt vad det blir för hyresnivåer eller variation av lägenhetsstorlekar i Västerport. Planförslaget anger att Västerport kommer att innehålla blandade bostadsstorlekar men exakta siffror finns inte vid tillfället för analysen.

Givet den planerade mixen av hyresrätter och bostadsrätter uppfylls till stor del de uppsatta rekommendationerna. Med ett aktivt arbete för en hög andel hyresrätter med rimliga hyresnivåer, och variation av lägenhetsstorlekar, är förutsättningarna för att möta rekommendationerna helt och hållet goda.

GÅRDAR

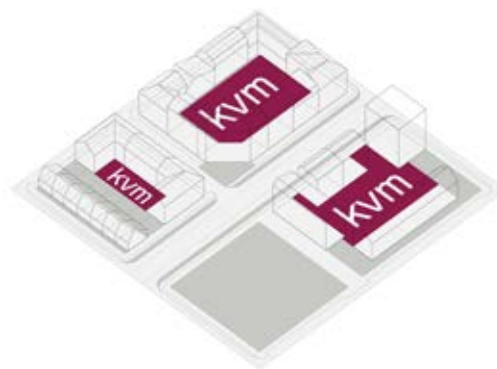
BAKGRUND

En kvartersgård är en gemensam yta som delas av de som har tillgång till fastigheten. Forskning vid KTH (Minoura 2019) har visat att en gård inte ska vara för liten (minst 1 500 kvadratmeter) och dessutom vara tydligt avgränsad för att säkerställa både multifunktionalitet, tillhörighet och i förlängningen en egen social gemenskap i kvarteret. Gemenskap spelar också en viktig roll för att skapa socialt hållbara områden, där människors vilja att vårda sitt grannskap hänger ihop med känslan av identitet och tillhörighet. När bostadsgårdar fungerar som sociala arenor kan samspel och problemlösning mellan boende stödjas (Olsson, 2012).

Hur stor en gård ska vara bör också ställas i relation till hur många som bor i kvarteret. Detta mått kallas rymlighet och mäts i kvadratmeter uterum dividerat med den totala våningsytan (BTA). 20 kvadratmeter per bostad rekommenderas för att skapa en rimlig rymlighet (Minoura 2020).

REKOMMENDATION

För tillräckligt rymliga gårdar rekommenderas minst 1 500 kvm sammanhängande gård och minst 20 kvm gård per 100 kvadratmeter BTA bostad.



minst 1500 kvm

SAMMANHÄNGANDE GÅRD

minst 20 kvm

GÅRD PER 100 BTA BOSTAD

NULÄGE

Det finns inga befintliga bostadsgårdar inom planområdet idag.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Gårdarna i etapp 1 är små. Enbart en av fyra gårdar uppfyller rekommendationen på 1 500 kvm, (se sida 33). Samtidigt planeras den stora gården för att samnyttjas med tillkommande förskola. Det innebär att den delvis kommer vara otillgänglig för boende, åtminstone under dagtid vardagar. Ett samnyttjande innebär att trycket på gården kan bli högt och kan leda till att boende väljer andra ytor för utevistelse, vilket påverkar dess funktion som en social arena. Läs mer om samnyttjandet utifrån förskoleperspektivet under *Förskolor*.

I ett av kvarteren finns vid sidan av gården en kompletterande s.k taggård. Den tydliga avskildheten men samtidigt begränsade storleken gör att de kan skapa ett stort värde som mer intima och exklusiva mötesplatser för de hemmahörande i kvarteret.

Rekommendationen om 20 kvm gård per 100 BTA bostad uppnås inte i etapp 1. Enligt de solstudier som gjorts av etapp 1 syns att den största bostadsgården också får störst andel solljus. Resterande bostadsgårdar kommer att ligga i slagskugga från husfasaderna stora delar av dagen, vilket kan göra att de upplevs som mörka. En lärdom för vidare arbete är att undersöka möjligheten till större gårdar, se till att gårdarna inte samnyttjas med förskola, planera hushöjd för optimalt solinfall och att omgivande vistelseytor kring kvarteren är attraktiva som lokala mötesplatser.

VÄSTERPORT

Totalt uppnås rekommendationen om minsta yta för sammanhängande gård på endast 8 av 26 kvartersgårdar. I norra delen av planområdet är gårdarna generellt större, i synnerhet i den västra delen, närmast vattenfronten.

En konsekvens av de små gårdarna i relation till antalet boende är att de riskerar att bli högt belastade och att boende upplever det svårt att finna lugn och ro på gården när alltför många delar den. I förlängningen kan det innebära ökat slitage på parker och torg i närområdet, något som behöver beaktas i gestaltning och drift.

Även utformningen av bostadsgårdarna skiftar i karaktär, där vissa är öppna, andra semislutna och de flesta har en sluten karaktär. Kvartersgårdarna med sluten karaktär ger boende större rådighet och, i de fallen den överstiger 1500 kvm, sannolikt en hög användningsfrekvens. För en mindre bostadsgård kan en semisluten karaktär skapa större vistelsevärden där en öppenhet kan innebära mer ljus och grönska, men för att den ska få en hög användningsfrekvens måste gränssnittet mellan privat och offentligt upplevas som tydligt. Storleken på gårdar påverkar även mikroklimatet, då andelen gård som är solbelyst generellt blir mindre på små gårdar. För att kompensera för de små gårdarna är det viktigt att medvetet planera för lägre bebyggelse mot syd och väst. Att utveckla barnens boulevard till ett trafiksäkert och multifunktionellt gångfartsområde eller rent av gånggata med gott om plats för vistelse skulle också vara en effektiv strategi för att skapa fler lokala mötesplatser. En mer långt gående åtgärd skulle vara att förändra planstrukturen så att gårdsstorleken blir mer balanseras inom etapp 3. Om Östra Hamnvägens gatubredd skulle minska, skulle det också kunna innebära förbättrade möjligheter till större gårdar..



Klockan 9



Klockan 12



Klockan 15

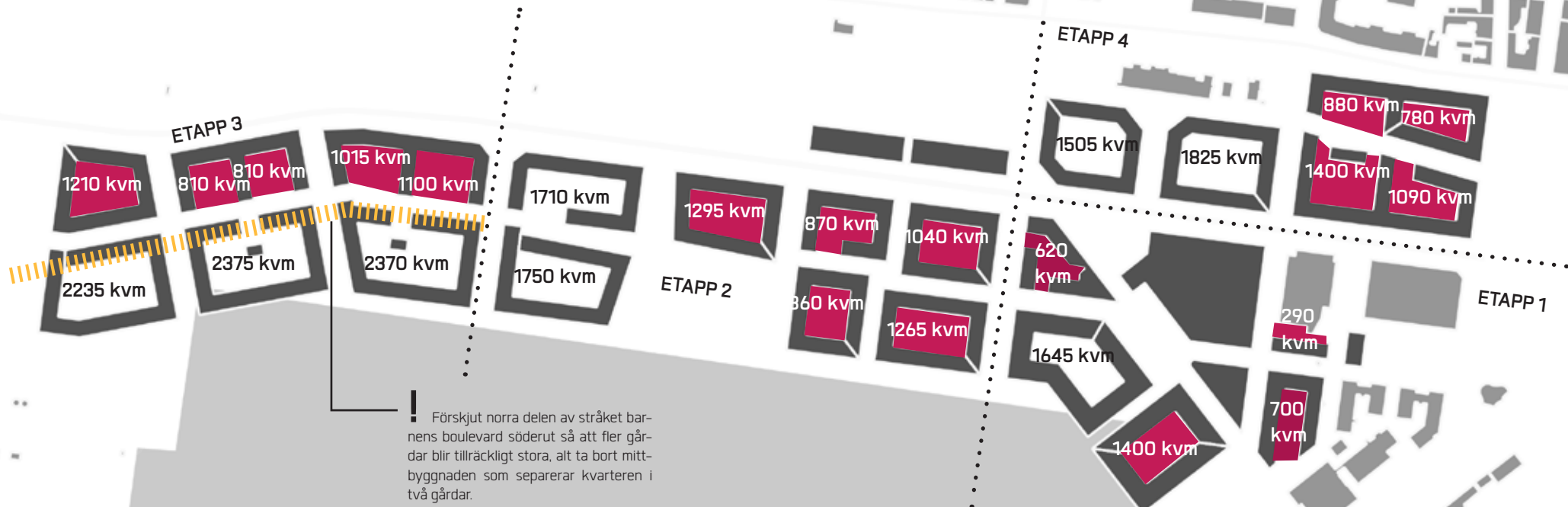


Klockan 18

SOLLJUSSTUDIE AV ETAPP 1 UNDER HÖSTDAGJÄMNING I SEPTEMBER. KÄLLA: VARBERGS KOMMUN

840 m ²	1 920 m ²	2 900 m ²	4 050 m ²	2 830 m ²	2 840 m ²		
sittgrupp sandlåda bänk	4 sittgrupper sandlåda 8 bänkar rutschkana/ klätterställning 2 sopsortering	2 sandlådor 4 bänkar 4 grillar 6 sittgrupper 2 stora träd	2 små sandlådor 6 bänkar avskild lekryta rutschkana/ klätterställning gungor 2 sopsortering	2 stora sandlådor avskild lekryta rutschkana/klät- terställning gunghäst paviljong förråd	3 sittgrupper tvätthörna 24 p-platser 2 sopsortering stor gräsmatta	8 bänkar sopsortering förrådslängor liten scen gård med basketkorg	5 sittgrupper liten sandlåda 3 garage- infarter återvinning grillplats 9 stora träd sopsortering

EXEMPEL FRÅN GÅRDAR på Södermalm i Stockholm där stora gårdar tenderar att ha funktioner för fler användningsområden



 GÅRDAR SOM EJ UPPFYLLER REKOMMENDATIONEN OM 1500 KVM KVARTERSGÅRD

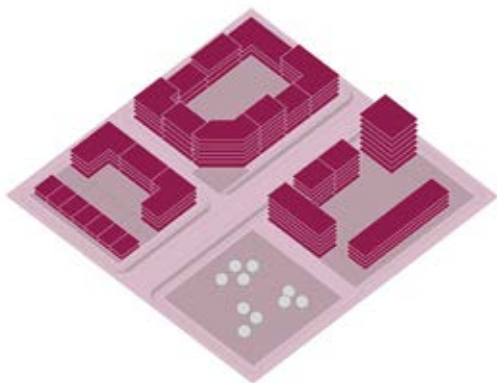
SERVICE

BAKGRUND

”Städer är täthet och närhet”, säger urbanekonomen och Harvardprofessorn Edward Glaeser (Glaeser, 2012). Koncentrationen av människor är stadens själva grundfunktion. Den skapar förutsättningar för möten och utbyten av idéer och tjänster, vilket ger tillväxt och välfärd. Hög täthet innebär att det finns underlag för service och främjar hållbara transporter eftersom det lokala utbudet erbjuder mer av det som behövs för vardagsbehoven. Befolkningstätheten inom gångavstånd är starkt korrelerad med serviceutbudet.

REKOMMENDATIONER

För att uppnå en täthet i Västerport som motsvarar tätheten i den befintliga kärnan rekommenderas en täthet på minst 100 boende och arbetande per hektar.



minst 100 pers/ha

NULÄGE

Som analysen av täthet visar på följande sida visas finns den högsta tätheten idag kring korsningen Drottninggatan - Kyrkogatan.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Inom Västerport etapp 1 kommer det bo 940 personer, baserat på ett antagande om att det bor 1 person per 50 kvm BTA bostad. Baserat på att 20 kvm lokalyta motsvarar en arbetsplats kommer etapp 1 även inrymma en arbetande befolkning på ca 1200 personer. Ett fullt utbyggt Västerport kommer på sikt ge lokalerna inom etapp 1 goda villkor för utåtriktade verksamheter.

VÄSTERPORT

Baserat på samma antagande som ovan kommer etapp 2 och 3 inrymma en befolkning på ca 2 600 boende och drygt 700 arbetande. Med hela planområdets tillkommande BTA blir tätheten av boende och arbetande per hektar i snitt 76 hektar.

I analysen av hur många boende och arbetande som nås inom nära gångavstånd på sid 30 redovisas tydligt hur Västerport bidrar till att stärka den centrala stadskärnans underlag för service och centrala position för Varberg. Samtidigt visar analysen att södra delen av Västerport får goda förutsättningar för såväl aktiva bottenvåningar och naturligt befolkade stadsrum, i synnerhet då också stråken är väl integrerade med resten av innerstaden (se sid 36).

BTA BOSTAD VÄSTERPORT

- **Etapp 1:** 46 800 kvm (varav HR ca 11 900 kvm och BR ca 34 900 kvm)
- **Etapp 2:** 70 000 kvm (varav HR ca 17 500 kvm och BR ca 52 500 kvm)
- **Etapp 3:** 62 800 kvm (varav HR ca 15 700 kvm och BR ca 47 100 kvm)

BTA LOKALER VÄSTERPORT

- **Etapp 1:** 24 900 kvm
- **Etapp 2:** ca 7 700 kvm
- **Etapp 3:** ca 7 000 kvm

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

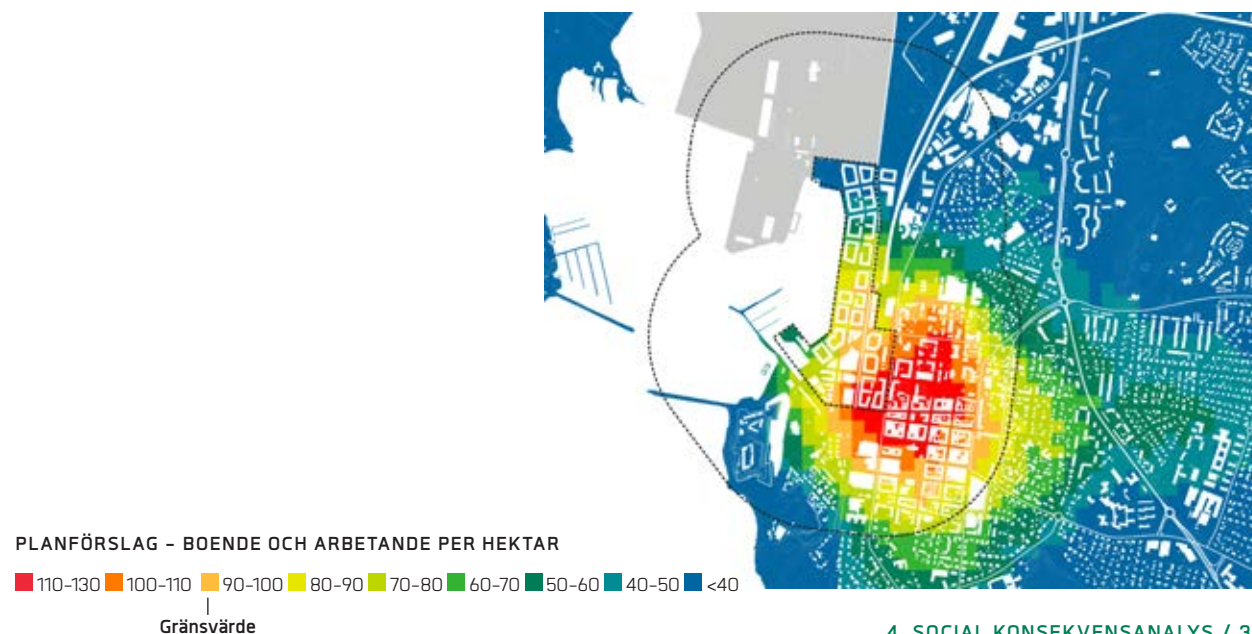
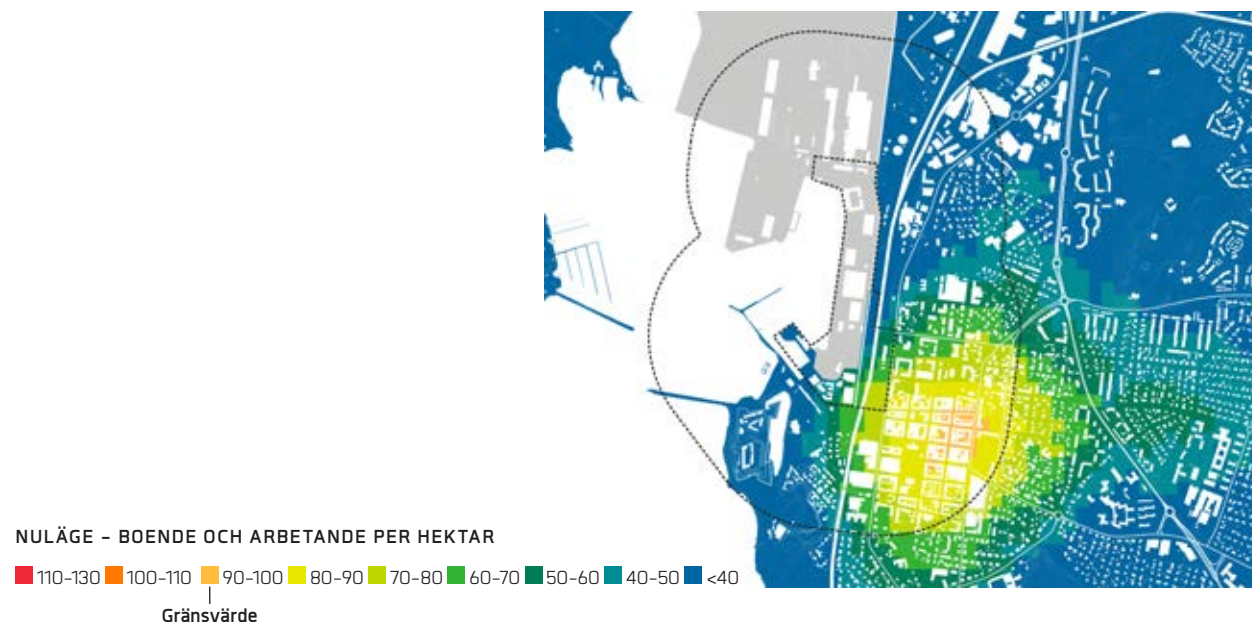
Enligt Hållbarhetsprogrammet för Västerport ska:

- det i Västerport finnas gott med serviceutbud inom området så all nödvändig handel kan göras inom Västerport eller i dess direkta närhet.

Kartorna till höger visar hur antalet nåbara boende och arbetande inom 1 hektar förändras. Södra Västerport får med planförslaget för etapp 1-4 och uppskattad täthet ett lokalt underlag för service som motsvarar den mest centrala delen av Varberg idag.

Med hjälp av det finmaskiga och välintegrerade gatunätet blir det också tydligt hur stora delar av Västerport vävs in i innerstaden. Antalet boende och arbetande som nås inom nära gångavstånd i de mest norra delarna är däremot lågt.

Antalet boende boende och arbetande inom gångavstånd har i studier i flera svenska städer visat sig ha ett starkt samband med utbudet av butiker, restauranger och kultur (Göteborgsregionen et al 2016).



ARBETSPLATSER

BAKGRUND

En funktionsblandning mellan bostäder, arbetsplatser och service ger förutsättningar för att för enkla vardagen. En bra balans mellan arbetsplatser och bostäder ger en jämnare aktivitet över dygnet, vilket också ger bättre underlag för service i många fall. UN Habitat föreslår i sina riktlinjer för hållbar

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt Hållbarhetsprogrammet för Västerport ska:

- det i Västerport erbjudas lokaler utmed attraktiva stråk för att locka till företagsetableringar. (...) Från första etappen ska det erbjudas en levande och funktionsblandad stadsmiljö.

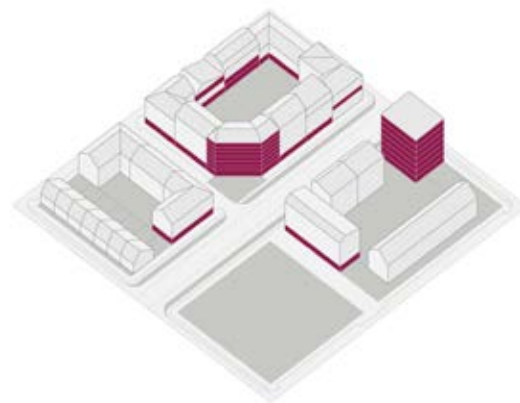
Enligt planbeskrivningen för etapp 1:

- ska fastigheterna i kvarteren innehålla olika funktioner genom bla olika typer av verksamheter i bottenplan, utrymmen för bostadskomplement, bokaler på vissa ställen mm.
- stödjer funktionsblandningen målet att Västerport skall vara socialt hållbart.
- gör en blandad stad att platsen befolkas en stor del av dygnet och att det alltid finn "ögon på gatan".

stadsbyggnad en blandning på 40–60%. Forskning har också visat att en mångfald av funktioner påverkar transportvalet. Ju större mångfald desto mer benägna är människor att gå, cykla och åka kollektivt eftersom närmiljön erbjuder det som efterfrågas för vardagsbehoven (Ewing & Cervero, 2010). Funktionsblandning ger också en större blandning mellan människor som bor nära och längre bort (Legeby, Koch, Marcus, 2015). I många svenska städer förefaller emellertid 40-60 blandning svårt att uppnå lokalt. En mer rimlig blandning i innerstadsmiljö på stadsdelsnivå är istället 30-70 %.

REKOMMENDATION

En blandning av boyta och lokalyta på 30-70 % för planområdet som helhet rekommenderas.



30-70%

BTA TILL LOKAL ELLER KONTOR

NULÄGE

Befintliga arbetsplatser inom planområdet är av blandad karaktär och branscher, i vilken den södra delen utgörs av detaljhandel, café- och restaurangverksamhet, hotell, utbildning och samhällsservice. Inga bostäder finns inom planområdet.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

I planförslaget tillkommer 44 900 kvm lokalyta. Campus Varberg och verksamheterna i det södra kvarteret Fregatten 3 bibehålls. Här möjliggörs även kontor. Utöver det tillkommer ca 18 500 kvm hotell, ca 1 100 kvm förskola och ca 5 300 kvm till verksamhetslokaler i delar av bottenvåningarna. Detta ger en andel på 58 % lokalyta, vilket innebär att rekommendationen uppnås.

VÄSTERPORT

För etapp 2 och 3 är andelen lokalyta 16 respektive 13 %. Planområde som helhet får då en andel på 22 % lokalyta. Hur etapp 4 påverkar blandningen är okänt men skulle möjligtvis kunna innebära att Västerport uppnår rekommendationen. Sammantaget uppfylls rekommendationen nu till stor del. Att andelen lokalyta i den norra delen är mindre är rimligt, då både tätheten är lägre och avståndet till den befintliga stadskärnan större. Samtidigt vore det av stort värde att här öka andelen lokalyta, exempelvis då för kultur, utbildning och kommunal- och kommersiell service. Ur ett mer långsiktigt perspektiv kan lokalerna tänkas bli mer kommersiellt attraktiva när vidare utbyggnad sker norr om planområdet.

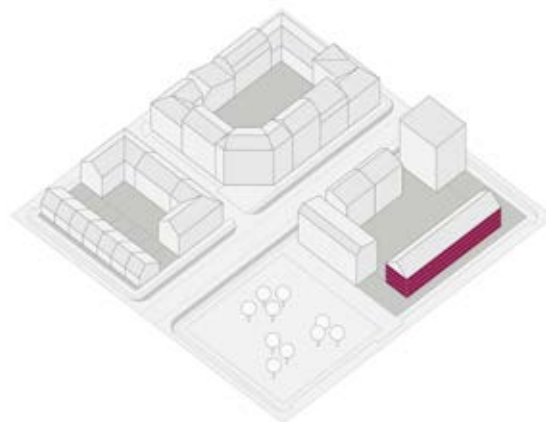
VÅRDLOKALER

BAKGRUND

Behovet av vård varierar över en livstid. För de som har löpande behov av kontakt med vården är närheten något som förenklar vardagen. Tillgång till vårdlokaler är en fråga om trygghet både i form av den upplevda tillgängligheten (till exempelvis vårdcentraler eller apotek) men även mer konkret eftersom vårdtjänster skapar flöden av människor och aktivitet över dygnets timmar. WHO rekommenderar tillgång till och tillgänglig hälsovård inom gångavstånd för äldre. Äldreboende är exempel på verksamheter som kan integreras i ett bostadsområde så att äldre ska kunna flytta inom sitt bostadsområde för att få vård.

REKOMMENDATION

Hälso- och sjukvård så som vårdcentral och äldreboende ska finnas inom Västerport



tillgänglig
HÄLSO- OCH SJUKVÅRD

NULÄGE

Den närmaste vårdcentralen ligger söder om Västerport, cirka 900 meters gångavstånd från planområdets södra gräns. Det finns även en privat vårdcentral, Neptunuskliniken, cirka 800 meter gångavstånd från planområdet. Även folktandvården och ett flertal tandläkare i privat regi ligger inom analysområdet, likaså LSS-boendet Navet.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

I planförslaget tillkommer ett nytt äldreboende och en vårdcentral inom etapp 1, vilket skapar en god tillgång till hälso- och sjukvård för boende i området.

VÄSTERPORT

Tillkommande boende kommer att ha tillgång till ett utbud av vårdlokaler inom promenad- eller cykelavstånd och kortare resa med kollektivtrafik då exempelvis både vårdcentral och folktandvård ligger inom analysområdet. Vidare behov av vårdcentraler, äldreomsorg och andra inrättningar för vård och hälsa i etapp 2-4 bör utredas vidare.

BEBYGGELSESTRUKTUR

MÅL

Målområdet *Bebyggelsestruktur* analyseras genom att undersöka hur den fysiska stadsmiljön kopplar samman hus, kvarter och stadsdelar. Det är genom dessa strukturer som staden tillgängliggörs för sina invånare. En struktur som främjar rörelser till och mellan olika stadsdelar möjliggör att boende, verksamma och besökare i större utsträckning använder och skapar erfarenheter i olika delar av staden. Detta har i förlängningen möjlighet att motverka fördomar och geografisk segregation (Legeby et al, 2015). En stadsdel som inte på ett enkelt och orienterbart sätt underlättar för invånare utanför stadsdelen att hitta dit är fysiskt segregerat. Vilken struktur bebyggelsen skapar, vad den sammanlänkar och vad den inrymmer påverkar i hög grad möjligheten till deltagande, trygghet och vardagslivet för boende, arbetande och besökare.

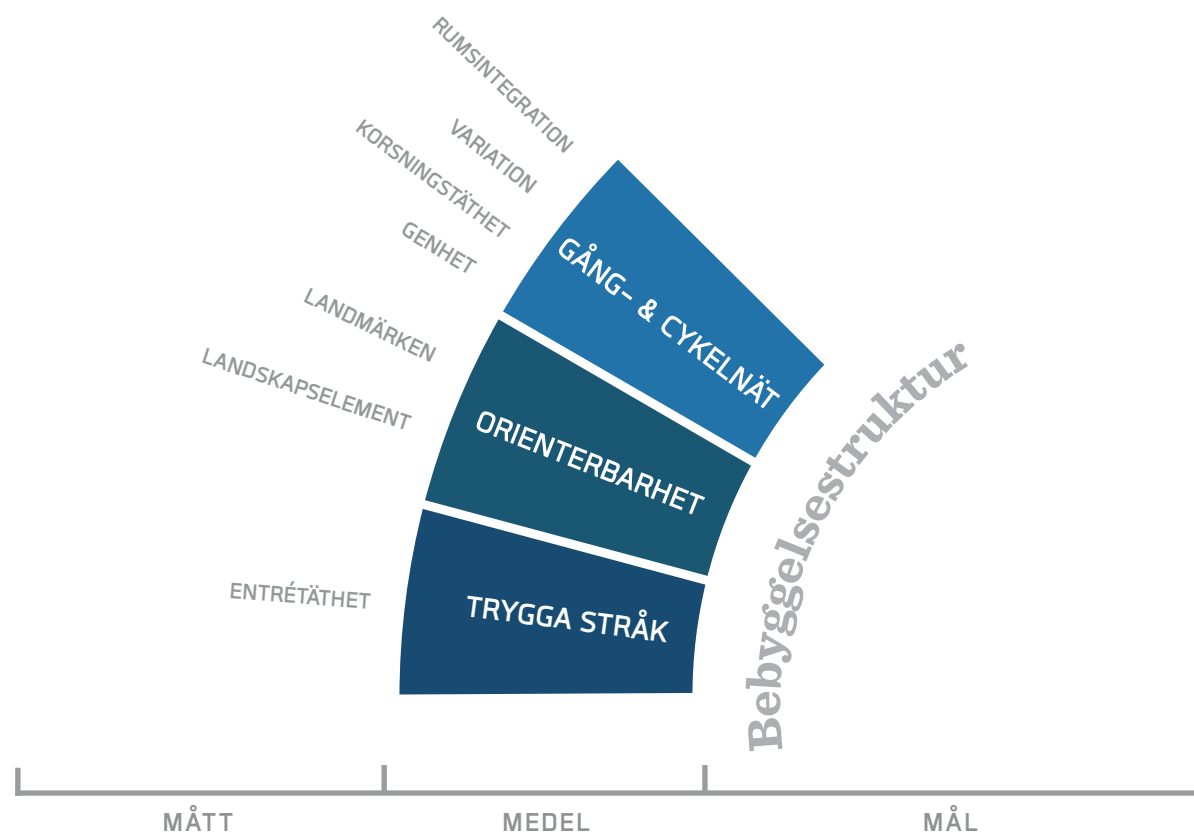
MEDEL

Gångnät, cykelnät, trygga stråk och orienterbarhet är medel för att konkret översätta kommunens mål om en sammankopplad bebyggelsestruktur.

MÅTT

Måtten om gång- och cykelnät bygger på forskning om hur gatunätet ger förutsättningar för närhet och avstånd. Rumsintegration är hämtad från Space syntax-forskningen. Socialt trygga stråk mäts i entrétäthet och orienterbarhet i överblickbara landmärken och landskapselement.

”Mark ska planläggas och användas på ett resurseffektivt sätt, anpassat till både lokala förutsättningar och omvärldsförutsättningar där befintlig och ny bebyggelse länkas samman, för att åstadkomma en fysiskt och socialt sammanhängande och integrerad stad.” CITYLAB ACTION 2.0



DIALOGRESULTAT

KONSENSUS

Koppla ihop stadsdelarna både fysiskt och socialt

Så gott som samtliga lyfter fram vikten att knyta ihop Västerport med stadskärnan, även stilmässigt. Det anses mycket viktigt med ”öppen”, välkomnande kvarterskänsla så att Västerport kännas som Varberg.

Bebyggelsestrukturen ska också skapa olika typer av offentliga rum, både i utformning och funktion. Det finns en stor medvetenhet om att multifunktionalitet skapar levande platser. Deltagarna understryker dock att det bör finnas en strategi för att två olika centrala stadsdelar ska vara levande och attraktiva så att stadsdelarna kan komplettera varandra istället för att konkurrera med varandra.

INTRESSEKONFLIKTER OCH UTMANINGAR

Fysisk gestaltning

För vissa av de tillfrågade anses det viktigt att bebyggelsen är lägre ju närmare vattnet man kommer för att inte skymma havsutsikten, medan andra anser att låg bebyggelse närmast stadskärnan är viktigt för att stadsdelarna ska smälta samman stilmässigt. Vissa uppskattar en variation i uttryck fasadliv medan andra föredrar ett lugnare uttryck avseende både färg och form.

GÅNGNÄT

BAKGRUND

En stads gatunät skapar rumsliga samband där nätet kopplar ihop publika platser i det offentliga rummet. Gång- och gatunätet har en avgörande betydelse för hurvida rörelser till och mellan olika delar av staden möjliggörs och uppmuntras.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Trafikstrategi ska:

- det vara lika enkelt och i vissa fall enklare att ta sig fram med gång, cykel- och kollektivtrafik än att ta sig fram med bil
- det vid nyexploateringar av bostadsområden tidigt finnas god tillgång till gång- och cykelvägar,

Enligt hållbarhetsprogram för Västerport ska:

- Västerport uppmuntra till en hållbar livsstil och stadsdelen ska vara tillgänglig för alla – det ska vara lätt att göra rätt!
- du som boende och verksam i stadsdelen inte behöva äga egen bil. Det är enklare att ta sig fram med cykel eller till fots.

Enligt Folkhälsopolicy för Halland har:

- tillgången till gång- och cykelvägar (...) långsiktiga effekter på folkhälsan.

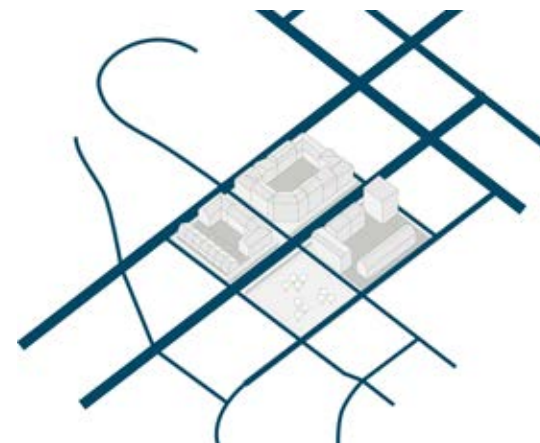
Då rörelser till fots är det mest ekonomiska sättet att ta sig fram gynnas de ekonomiskt resurssvaga grupperna i en stad som underlättar den typen av rörelser. Utöver den socioekonomiska aspekten tillkommer fördelar relaterade till hälsa och ekologisk hållbarhet (Legeby, Koch, Marcus, 2015).

För att klargöra hur väl gatunätet bidrar till att skapa rumsliga samband används här en så kallad Space syntax-analys (Hillier 1996). Genom att kartera gatunätet som siktlinjer och sedan matematiskt beräkna hur många andra gaturum som nås inom ett visst antal riktningförändringar kan analysmetoden ge en bild av gatunätets så kallade rumsliga integration.

Korsningstäthet är ett vanligt mått inom transport-, folkhälso- och stadsbyggnadsforskning. Korsningstäthet innebär att man mäter antalet korsningar inom en viss yta och påverkar hur lätt det är att ta sig runt i ett område. Fler korsningar innebär att det är enkelt att hitta en direkt färdväg till ett mål och ger fler möjligheter att välja mellan olika färdvägar. Forskning visar att korsningstäthet påverkar resval då högre korsningstäthet innebär färre bilresor och fler resor till fots, med cykel och kollektivtrafik (Ewing & Cervero, 2010). Mått på korsningstäthet används i flera internationella policydokument, I LEED Neighborhood (2009), rekommenderas en korsningstäthet på minst 1,5 korsningar per hektar.

REKOMMENDATION

En stadsdel bör hänga samman med andra stadsdelar med hjälp av välintegrerade stråk men också inrymma en variation av intensiva och lugna platser. För att ge hög tillgänglighet för gående bör korsningstätheten vara större än 1,5 korsningar per hektar.



välintegrerade stråk

variation

AV INTENSIVA OCH LUGNA PLATSER

hög korsningstäthet

MINST 1,5 KORSNINGAR/HEKTAR

NULÄGE.

Planområdet angränsar till stadskärnan som är det mest välintegrerade området i Varberg idag. Inom planområdet har stråken en svag rumslig integration i relation till omgivningen. Detta beror till stor del på det avskilda och otillgängliga läget genom den barriär som järnvägen skapar. De stråk som i dagsläget kopplar samman Västerport med den befintliga staden går i dag via Otto Torells gata och Södra Hamnvägen/Sjöallén. Korsningstätheten i den tillgängliga delen av planområdet är idag 1,1 korsningar per hektar.

KONSEKVENSANALYS

När tågen trafikerar järnvägstunneln från och med 2024, och de gamla spåren tagits bort under 2025, skapas fem nya tvärkopplingar mellan den befintliga staden och Västerport. Analysen visar att dessa kopplingar bidrar till att skapa en hög rumslig integration med befintlig stadskärna. Särskilt hög är integrationen i etapp 1 och 2. I de nordligaste delarna av Västerport avtar dock integrationen på grund av järnvägens barriäreffekt. En förlängning av Susvindsbron vore lämplig.

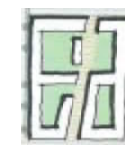
Det diagonala stråket tillsammans med förlängningen av Magasinsgatan och Engelbrektsgatan förefaller vara av särskilt stor betydelse för integrationen med stadskärnan. Att just dessa stadsrum utformas som gångvänliga och potentiellt aktiva i form av aktiva och detaljrika bottenvåningar med gott om vistelseytor längs med är därför av stor vikt för att ta tillvara Västerports stadslivspotential (Spacescape 2019).



PLANFÖRSLAG (M. STORGÅRDSKVARTERET ALT 1) - TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET (R7)

Hög tillgänglighet ■■■■■■■■ Låg tillgänglighet

■■■■ Västerport

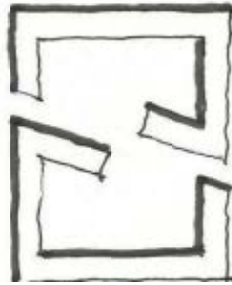


Alt 1 för storgårdskvarteret

LABORATION BANGÅRDSKVARTEREN

För Bangårdskvarteren finns i nuläget olika alternativ för kvartersutformning framtagna. Givet den sociala konsekvensanalysens olika teman har framför allt de alternativens effekter på tillgängligheten i gångnätet, korsningstätheten och gårdsytorna bedömts som intressanta.

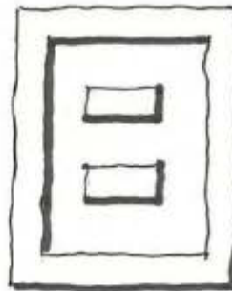
Utifrån tillgängligheten i gångnätet klargörs inga större skillnader mellan alternativen. Till stor del beror det på att omgivande gator redan är väl integrerade och att de alternativa stråken som leder genom bangårdskvarteren inte heller utgör en del av ett något längre väl integrerat stråk. Alternativ 1 skapar emellertid en ytterligare koppling till parken, alternativ 2 en ytterligare koppling till vattnet, medan alternativ 3 består av ett ända stort kvarter som skapar betydligt längre korsningsavstånd än övriga kvarter i omgivningen. För finmaskigheten i gatunätet är därigenom alternativ 1 och 2 att föredra. Alternativ 1 kan däremot innebära svårigheter att få till bra gårdar, om nu kvartersbebyggelse på samtliga tomter är aktuellt. Tidigare analys av gårdsstorlek på sid 28 visar att inga av gårdarna i alternativ 1 blir tillräckligt stora.



ALTERNATIV 2 - TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET (R7)

Hög tillgänglighet ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg tillgänglighet

⋮ Västerport



ALTERNATIV 3 - TILLGÄNGLIGHET I GÅNGNÄTET (R7)

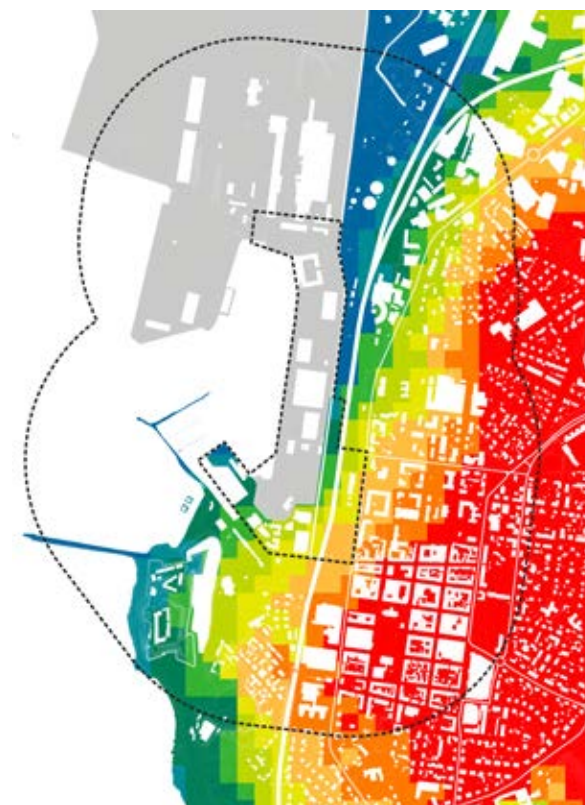
Hög tillgänglighet ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg tillgänglighet

⋮ Västerport



Antal korsningar per kvadratkilometer varierar mellan den södra och norra delen av Västerport. Jämfört med nuläget ökar korsningstätheten inom planområdet men även omgivande områden. Rekommendationen på 1,5 korsningar per hektar uppnås inom planområdet. Inom analysområdet blir korsningstätheten 1,70 korsningar per hektar.

Emellertid finns färre korsningar i norra delen av Västerport, vilket tyder på lägre framkomlighet i gätunätet. Korsningstätheten i etapp 1 och etapp 2 är däremot mycket hög.



NULÄGE - KORSNINGAR PER HEKTAR INOM 500 M GÅNG-
AVSTÅND

> 1,9 1,9 1,7 1,5 1,3 1,1 0,9 0,7 0,5 <0,5
Gränsvärde



PLANFÖRSLAG - KORSNINGAR PER HEKTAR INOM 500 M
GÅNGAVSTÅND

> 1,9 1,9 1,7 1,5 1,3 1,1 0,9 0,7 0,5 <0,5
Gränsvärde

STRÅK MED OLIKA KARAKTÄR

Inom planområdet finns en blandning mellan olika typer av mer eller mindre intensiva stråk som fyller olika funktion för de gående i området.

Det totalt 600 meter långa kajstråket utmed hela Västerport ska fungera som mötesplats och kontakt med havet. Kajstråket kommer sannolikt nyttjas som en förlängning av strandpromenaden, för motion och rekreation. Utrymme måste därför finnas för att barnvagnar, rullatorer, inlines och andra rörelser på hjul ska kunna mötas och röra sig längs sträckan med hänsyn till varandra.

Det inre stråket, "Barnens boulevard", ska fungera som en varierad och lekbar bostadsgata genom hela stadsdelen. Barnens boulevard föreslås bli en 12 meter bred gångfartsgata med utrymme för en lekfullhet som ger gatan dess karaktär. Från den sydligaste delen av gatan till och med *Hertiginnan Ingeborgs torg* har inre stråket en funktion som centrumgata med kommersiella inslag. Stråkets läge innebär att det kommer vara relativt skyddat från vind, och kommer sannolikt nyttjas särskilt mycket under vintertid, medan Kajstråket kan tänkas nyttjas mer vid varmare väderförhållanden.

Östra Hamnvägen, som är en del av Kattegattleden, blir ett viktigt genomfartsstråk med gångbanor på båda sidor och cykelbana. Detta skapar goda lokala och regionala kopplingar till Västerport. Som genomfart finns samtidigt en risk för att stråket får en fordonsdominerad stadsmiljö. Att utforma stråket så att hastigheten naturligt hålls nere till under 40 km/h eller helst 30 km/h skulle få stor betydelse för såväl trafiksäkerhet och bullernivå i Västerport som

helhet. Korsningstätheten ger förutsättningar för en lägre hastighet, såvida korsningarna utformas som hastighetsäkrade oreglerade korsningar, alltså med trafiksignal prioriterad för gående.

Att Östra Hamnvägens utformning som stråk inte närmare behandlats i Gestaltningssprogrammet eller i detaljplanen för etapp 1 är olyckligt sett utifrån stråkets viktiga roll i att knyta samman Västerport med omgivande stad och som ett potentiellt multifunktionellt stadsrum. Östra Hamnvägens adresser är väl tillgängliga i staden och som sådana av stort värde för många olika verksamheter: Östra Hamnvägen är också ett viktigt stråk för många olika trafikslag och inte minst för gående och cyklister. Dess längd och bredd ger också stora möjliga gröna värden, inte minst som ekologisk spridningskorridor och för att hantera dagvatten. Som ett monofunktionellt transportrum riskerar Östra Hamnvägen

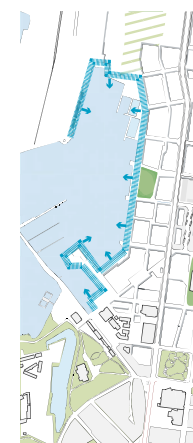


LOOPEN

Källa: Varbergs kommun, 2019

istället att bli en barriär och sprida såväl buller och minska trafiksäkerheten. I ett särskilt gestaltningssprogram för Östra Hamnvägen finns emellertid många liknande idéer för gatans framtid med (ÅF, 2017). Att befästa Östra Hamnvägens roll som ett multifunktionellt stadsrum är av kritisk betydelse i det vidare planarbetet.

I planeringen för Västerport har det också funnits en idé om en "loop", en slinga med särskilt stor flödespotential givet gatornas koppling till omgivande attraktioner. Den genomförda Space syntax-analysen visar att dessa gator sannolikt också får en hög grad av genomströmning. Men hög genomströmningspotential finns även längs förlängningen av Magasinsgatan Engelbrektsgatan och södra delen av Östra Hamnvägen sett till rumsintegration och täthet.



KAJSTRÅKET

Källa: Varbergs kommun, 2019



"BARNENS BOULEVARD"

CYKELNÄT

BAKGRUND

Cykling är precis som promenader ett ekonomiskt fördelaktigt och energieffektivt sätt att transportera sig på. För att få fler att cykla är den upplevda trafik-säkerheten den enskilt viktigaste åtgärden.

REKOMMENDATION

För att skapa god tillgänglighet för cykel rekommenderas ett nät av huvudstråk med hög kvalitet i utformning och som angör alla viktiga målpunkter. Maskvidden bör inte överstiga 500 meter för att på så vis möjliggöra gena och samtidigt säkra och framkomliga passager i staden.



max 500 meter
MELLAN HUVUDCYKELSTRÅK AV
HÖG KVALITET

NULÄGE

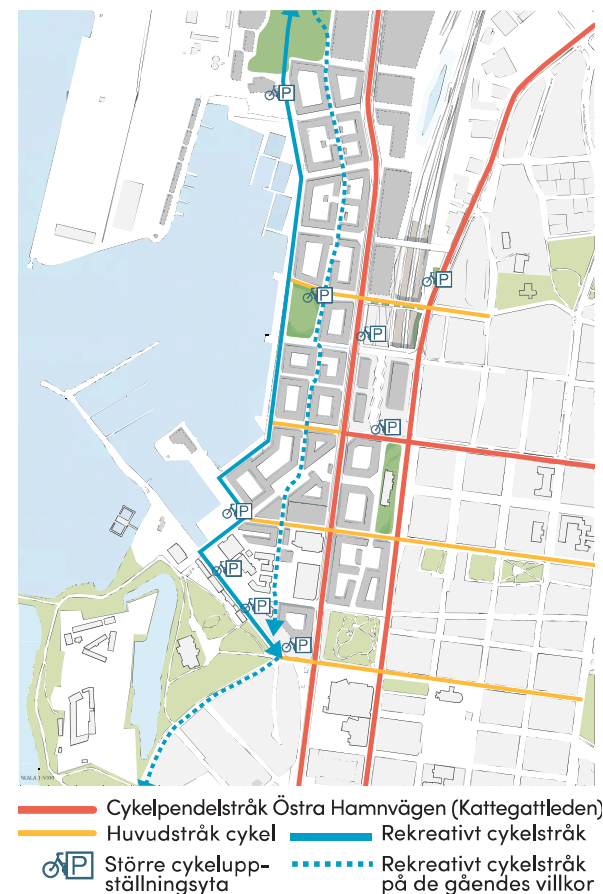
Ett cykelpendelstråk (Kattegattleden) finns idag utmed Östra Hamnvägen och kopplar samman strandpromenaden i söder med Getteröns naturreservat i norr. Längs sträckan sker cykling bitvis på separerade cykelbanor och bitvis i blandtrafik eller på delade gång- och cykelbanor.

KONSEKVENSANALYS

Östra Hamnvägen byggs om och nya separata cykelbanor tillskapas. Ett rekreativt cykelstråk längs kajstråket tillkommer också. En gång- och cykelbro över järnvägen kopplar ihop Västerport med den befintliga staden och sträcker sig från kajstråket och kajparken till kyrkoruinen.

Cykelnätet i planförslaget är tillräckligt gent och tätt för att uppnå rekommendationerna. Här förutsätts dock att stråken får en hög kvalitet i utformning på länk och korsningsnivå.

Med sin direkta koppling till Kattegattleden har Västerport även stor potential som turistmål för mer långväga cyklistar.



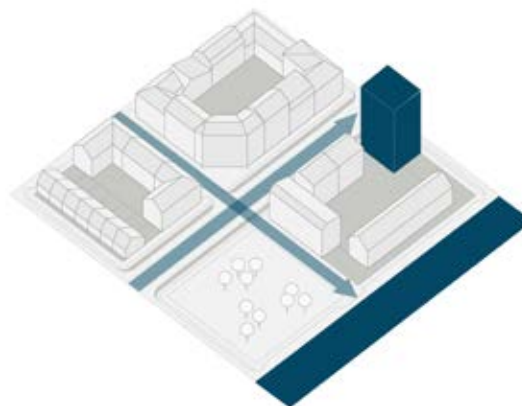
ORIENTERBARHET

BAKGRUND

En stads gatunät skapar rumsliga samband där nätet kopplar ihop det offentliga rummet. Dessa samband har stor betydelse för orienterbarheten. Vid sidan gatunätet kan även bebyggelse i form av landmärken och andra lätt avläsbara landskapselement få stor betydelse för såväl orienterbarhet och platsens identitet. Enligt Kevin Lynch, författaren till boken "The Image of the City" (Lynch 1960) bidrar de till en form av mental karta över staden.

REKOMMENDATION

För att bidra till orienterbarhet rekommenderas att lätt avläsbara landmärken, exempelvis fästningen och landskapselement, havet, är väl synliga från de offentliga platserna.



överblickbara LANDMÄRKEN & LANDSKAPSELEMENT

NULÄGE

Siktlinjer och gatunät ner mot fästningen och strandpromenaden utgör en viktig del i orienterbarheten. Då hamnområdet idag är stängt för allmänheten innebär det att havet som landskapselement är mindre överblickbart i de norra delarna av planområdet.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

I och med att havet och fästningen är väl överblickbara från många av de mest centrala stadsrummen blir de också närvarande i stadsmiljön. Här gör särskilt diagonalen ett stort jobb då fästningen ligger i blickfånget av gatan. Även gatorna som förlängs ner till havet blir viktiga för att öka överblicken över havet och på så vis också öka orienterbarheten.

Tillkommande hotellbyggnad, på upp emot 14 våningar, kommer att sticka ut och synas från intilliggande platser och kan därför göra det lättare för både invånare och besökare att orientera sig.

VÄSTERPORT

Även i den norra delen av planområdet är kopplingen till havet stark. Huruvida det skapas fler landmärken eller från vilka platser som hotellet syns i denna del har inte närmare studerats. Troligtvis kommer dock fästningen att synas i blickfånget från åtminstone kajstråket. För mer information om hur Västerport förhåller sig kulturmiljön, se Kulturmiljöutredningen (Tyrens 2020).

SOCIALT TRYGGA STRÅK

BAKGRUND

Stråk med överblickbarhet, belysning, skyltning och ögon i form av andra förbipasserande eller lokaler i bottenvåningar påverkar upplevelsen av trygghet. Skötsel är också en fråga som påverkar upplevd trygghet och där krävs snabba åtgärder av vandalisering och nedskräpning för att signalera att miljön är omhändertagen (Polismyndigheten i Stockholms län 2005).

För att skapa bebyggelse och gaturum som ger förutsättningar för interaktion och funktionsblandning krävs bottenvåningar som ger möjlighet till antingen visuell eller fysisk utbyte mellan ute och inne. Detta beskrivs ibland i termer av bottenvåningars gränssnitt, där bottenvåningar som möjliggör interaktion mellan ute och inne anses vara aktiva jämfört med mer slutna, passiva bottenvåningar (Minoura 2016).

Ett stadsrums kvaliteter och värden avgörs i hög grad av hur den inramas. Finns det entréer och lokaler kring en gata, ett torg eller en park så finns förutsättningar för att stadsrummet ska fyllas med

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens förtätningsstrategi bör:

- möjligheterna för butiker och lokaler i bottenvåningarna prövas vid planläggning för att bevara och stärka en levande stadskärna

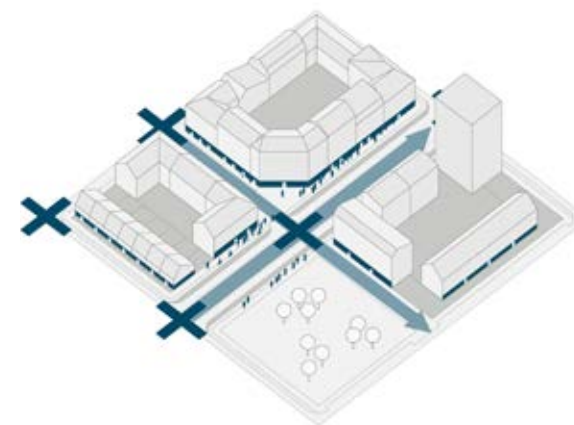
folkliiv. Entrétäthet är ett sätt att mäta potentialen för utbyte men även fasader som endast visar upp verksamheten innanför bidrar i viss mån med att skapa aktiva bottenvåningar och i förlängningen trivsamma, trygga gator. Jan Gehl har visat i flera studier (Gehl et al, 2006) att hög entrétäthet behövs för att ett gaturum ska upplevas intressant och levande. LEED Neighborhood (2009) rekommenderar en intervall på inte mer än 10-20 meter mellan entréerna i blandad bebyggelse för att skapa ett tryggt och levande gaturum. Känslan av kontakt mellan ute och inne stärker upplevelsen av att vara sedd när man vistas i det offentliga rummet, något som Jane Jacobs kallade "eyes on the street" (Jacobs, 1961).

REKOMMENDATION

För att stadsmiljön ska stötta socialt trygga stråk rekommenderas en entrétäthet på minst 5 entréer per 100 m gata. En hög entrétäthet leder till ett mer informellt övervakat stadsrum. För att ytterligare stärka den sociala tryggheten rekommenderas även en hög grad av vägvalsfrihet, dvs att gående hela tiden kan välja andra vägar om ett visst vägval upplevs obehagligt, god lokal överblick och att gaturummen har en hög omgivande täthet av såväl boende och arbetande.

NULÄGE

Entréer i södra delen av planområdet finns framför allt till Campus, medan parkeringshuset Briggen och hotell Fregatten har döda baksidor som vetter ut mot Östra Hamnvägen.



minst 5 entréer
PER 100 METER GATA

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Analyskartan till höger visar att etapp 1 till allra största del uppnår rekommendationerna och kan komma att utvecklas till en socialt trygg stadsdel.

Planförslaget skapar socialt trygga stråk genom ett gatunät som erbjuder många vägval inom kort avstånd, en hög entrétäthet och en hög täthet av såväl boende och arbetande inom gångavstånd som ger området en betydande flödespotential under stor del av dygnet. Dessutom tillkommer med 4 700 kvm lokalyta längs gatuplanet som ytterligare bidrar med informell övervakning och attraherar människor såväl dagtid och kvällstid.

Vid sidan av de nya kvarteren förefaller det dock finnas offentliga tillgängliga men samtidigt mindre överblickbara stadsrum som samtidigt saknar entréer vid Campus Varberg. I samband med att fler människor rör sig i en stadsmiljö blir det samtidigt mer viktigt att undvika prång i närheten som riskerar att kunna användas för mer ljusskygga verksamheter.

VÄSTERPORT

Entrétäthet för resterande etapper är inte fastställt vid tiden för denna analys men enligt gestaltungsprinciperna ska en variation av innehåll skapas i bottenvåningarna och entréer planeras på relativt täta avstånd och vänds mot gaturummet. Med denna ambition om funktionsblandning i kombination med den höga korsningstätheten och den långa siktlinjerna finns det god potential för att skapa trygga och levande stråk även i resterande delar av Västerport.



PLATSER

MÅL

Det är i stadens offentliga rum som stadens invånare främst ser varandra. Torg, lekplatser och parker är viktiga mötesplatser för samspel och attitydskapande mellan individer och olika grupper i samhället. Att ha närhet till en mångfald av platser innebär också en mångfald av helt olika vistelsevärden och gemenskaper, från den närliggande lekplatsen till den större parken. Här har planeringen en viktig uppgift i att både skapa och rättvist distribuera närhet till dessa olika platser. Platser som ligger i naturliga korsningspunkter och träffpunkter blir i högre grad platser där olika människor ser varandra (Leggeby, 2013). Platsernas attraktivitet och egenskaper kan även skapa målpunkter som besökare från andra delar av staden vill besöka, ex. temalekplats, plaskdamm, 4H-gård.

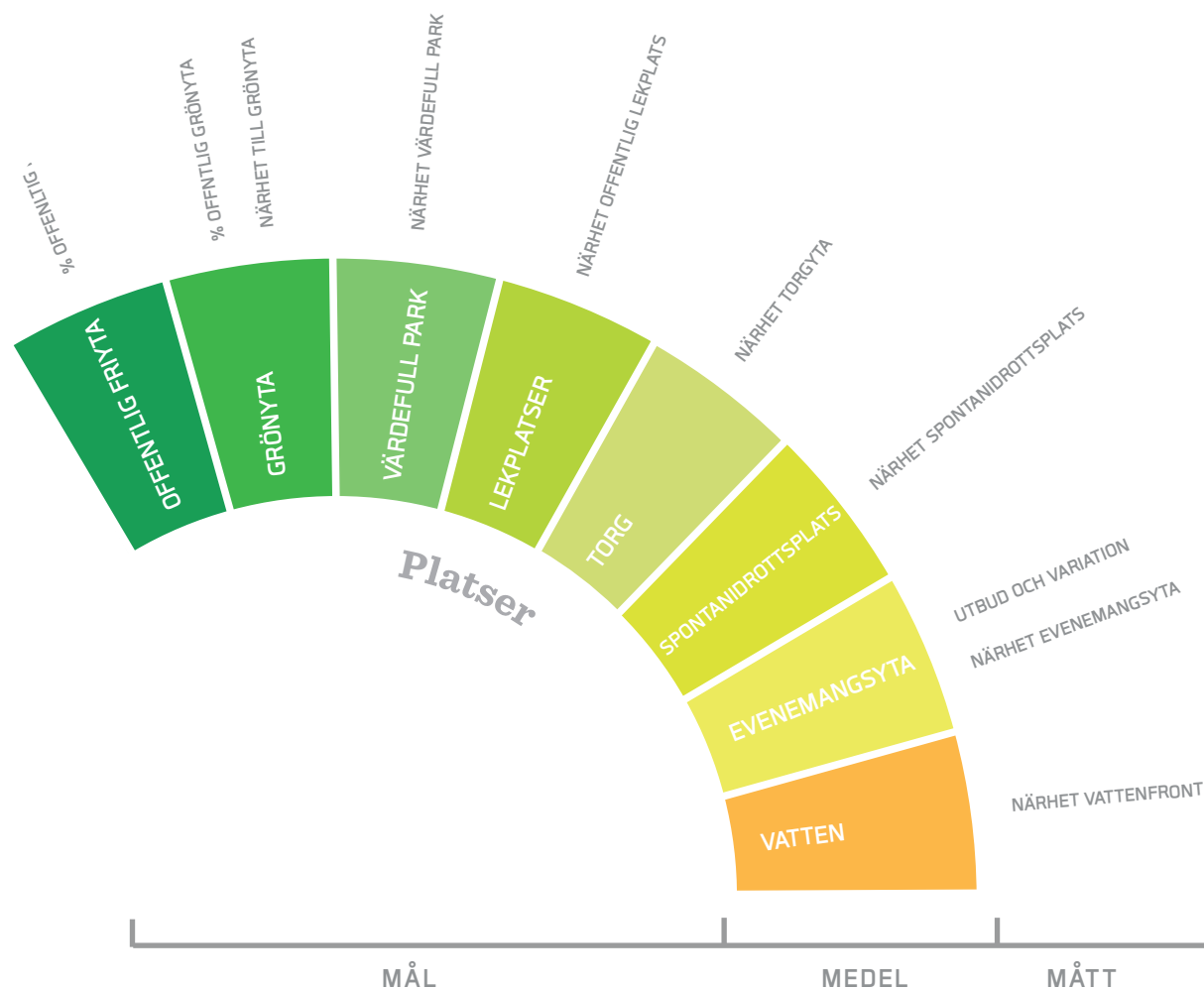
MEDEL

Här analyseras i vilken utsträckning boende och verksamma i Västerport har tillgång till bland annat lekplats, torg, vatten, grönytor, värdefull park och offentlig friyta.

MÅTT

Måtten som används är närhet till olika offentliga ytor tillsammans med analyser där t.ex. andel friyta respektive grönyta beräknas.

”Den byggda och naturliga miljön ska erbjuda trygga och tillgängliga offentliga och semi-offentliga platser och stråk, som är attraktivt utformade för att bidra till välbefinnande och sociala möten.” CITYLAB ACTION 2.0



DIALOGRESULTAT

KONSENSUS

Mötesplatser för alla

Tillgången till enkel och vardaglig utomhusvistelse värdesätts högt av dialogdeltagarna. Närheten till havet är ett starkt skäl till att många väljer att bo i Varberg. Men inte bara havet utan även parkerna och grönområdena i och runt om staden lyfts fram som mycket positiva platser av alla olika målgrupper. Något som lyfts fram av alla målgrupper är behovet av mötesplatser där alla kan känna sig välkomna. Miljöer som bjuder in till sällskapsvistelse och skapar en levande stadsdel anses mycket positivt, exempelvis promenadstråk, gröna ytor, trappor/trädäck vid kajen och badplatser.

Aktiviteter för alla – året runt

Det anses viktigt att det finns familjevänliga platser utan krav och med möjlighet till varierade aktiviteter, året runt. Det finns en oro för att hamnen blir en blåsig, kall plats som dör på vintern. Varberg har en stark identitet som sommarstad och mycket positivt associeras till detta. Utmaningen att göra Varberg till en året-runt-stad genom att även stärka stadens vinter-identitet är starkt kopplad till den nya stadsdelen och dess kommande funktioner och innehåll.

INTRESSEKONFLIKTER OCH UTMANINGAR

Osäkerhet kring efterfrågan på aktiviteter

Platser för kultur är viktigt men det råder delade meningar i vilken skala detta är lämpligt, då många anser att platser avsedda för kulturevenemang riskerar att bli öde och tomma, då efterfrågan inte är tillräckligt stor.

Samma sak gäller de tillskapande av olika typer av aktiviteter, exempelvis en surfbassäng. Vissa av de tillfrågade anser att det är något positivt och nytänkande och något som kan locka besökare. Andra uttrycker en oro för att det ekar tomt på vintern och att det inte finns tillräckligt stor efterfrågan.

BARNENS PERSPEKTIV



Under dialoger tillsammans med barn och unga i Varberg efterfrågades följande typer av platser:

1. Platser för rofylldhet och återhämtning

Där man kan mysa, chilla, vila, bara vara, hänga med familj/kompisar. Även kojor och liknade ”hemliga” platser som gör det möjligt att gå undan/vara i fred.

2. Platser för lek i natur

Där man kan klättra, åka pulka, åka skidor, åka skridskor, träffa djur, simma och bada.

3. Platser för lek

Där man kan spela king, hoppa hage, etc.

4. Platser för organiserad aktivitet

Som innebär mer rörelse och utmaningar, gärna ”lite läskigt” och ”lite farligt”. Exempelvis parkour, klätterväggar, studsmattor, balanslek, mountainbike, med mera.

5. Platser med fantasifull och intresseväckande gestaltning

Exempelvis planteringar, graffitivägg, utegym, storbilds-tv för att kolla fotboll etc. Detta efterfrågas framför allt av de äldre barnen. Utöver detta önskades även grönska, färg, ljus och konst i stor grad, samt vinteraktiviteter.

TILLGÅNG PÅ OFFENTLIG FRIYTA

BAKGRUND

Med offentlig friyta menas här en markyta som antingen är hårdgjord eller grön och som är allmänt tillgänglig och nåbar för vistelse, exempelvis parker, torg och gågator. Ett sätt att beskriva hur mycket offentlig friyta som finns tillgänglig är att räkna på hur stor andel av den totala markytan inom ett område som är offentlig friyta. Det är ett vanligt mått på markanvändning inom stadsplanering. FNs organ för boende och stadbyggnadsfrågor, UN Habitat har kommit fram till en rekommendation om minst 15% offentlig friyta för att tillgodose behovet av torg, parker och naturområden (UN Habitat, 2014).

NULÄGE

Inom den del av Västerport som idag är allmänt tillgänglig så är 3 % offentlig friyta. Inom analysområdet är 5 % offentlig friyta. Anledningen till den låga tillgången är framför allt att det saknas offentliga friytor så väl i de centrala delarna av Varberg som i stadsdelar nordost om Västerport.

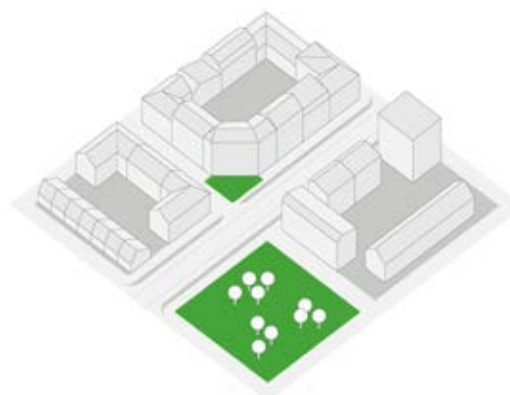
FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt Strategi för långsiktig inkludering ska kommunen

- ha öppna mötesplatser som uppmuntrar till initiativ och möjliggör aktiviteter

REKOMMENDATION

Här föreslås minst 15 % offentlig friyta i enlighet med UN Habitats rekommendation.



minst 15%
OFFENTLIG FRIYTA

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

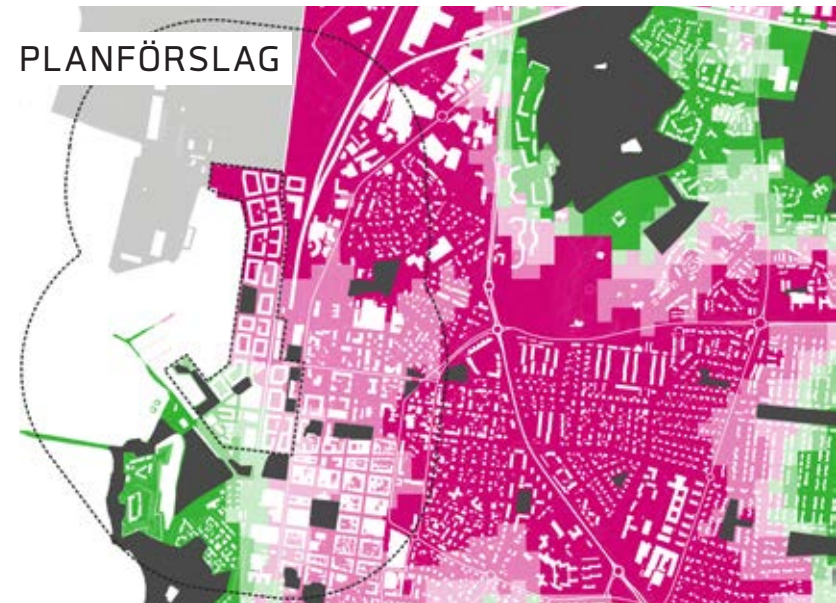
Tillgången på offentliga friytor har inte beräknats med enbart etapp 1 utbyggt. Men med hela Västerport utbyggt får den del av Västerport som utgör etapp 1 en tillgång på offentliga friytor som möter rekommendationen. För att vara ett tidigare verksamhetsområde får detta betraktas som ovanligt hög tillgång. Samtidigt visar plananalysen (räknat i kvm offentlig friyta per boende inom 500 meters

gångavstånd) på ett stort lokalt besöksstryck inom etapp 1-området (färre än 10 kvm per boende). Det pekar på att gestaltungsgraden i utformningen av platserna i regel behöver vara hög då de kan tänkas användas mer intensivt.

VÄSTERPORT

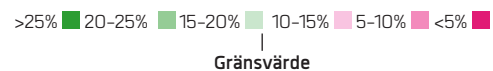
Sett till hela planområdet utgör de offentliga friytorna 9 procent av den totala markytan. Tillgången varierar dock mycket inom området, och i de norra delarna är tillgången mycket låg. I analysområdet ökat andelen något, från 5 till 6 procent, vilket visar på att de planerade friytorna i Västerport ändå bidrar till en något förbättrad tillgång för omkringliggande stadsdelar.

Samtidigt finns goda möjligheter att förbättra tillgången på offentlig friyta i de norra delarna där bristen idag är som störst. I planlaboration på följande sida har effekterna av en större park norr om etapp 3 utvärderats. Planlaborationen visar på stora effekter i den norra delen. Samtidigt visar planlaborationen på att även om den större parken tillkommer kvarstår en generellt brist på friyta i de mellersta delarna av Västerport. I sin tur ställer det krav på att gatorna inom Västerport inhyser stora vistelsevärden och att vägen till omgivande offentliga friytor är socialt trygga och trafiksäkra. Rekommendationen om 15 % offentlig friyta uppnås därför bara till mindre del.



I kartorna redovisas hur stor andel av den omgivande marken som är offentligt tillgänglig friyta inom 500 meters faktiskt gångavstånd. Det innebär att barriäreffekter i form av vägar, murar och ej offentligt använda passager påverkar tillgängligheten.

ANDEL OFFENTLIG FRIYTA INOM 500 METER GÅNGAVSTÅND



TILLGÅNG PÅ OFFENTLIG FRIYTA

GRÖNYTA

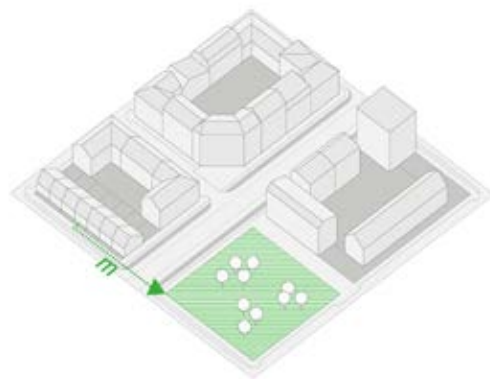
BAKGRUND

Gröna platser i staden ger möjlighet till rekreation, rofylldhet och närhet till vardagliga naturupplevelser. Forskning visar att närhet till gröna stadsrum med i huvudsak vegetationstäckt mark främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter, 2003). Boende som har nära till grönytor har visat sig använda dessa oftare och längre stunder och uppvisar färre stressrelaterade besvär. Speciellt barn har visat sig vara friskare om de bor närmare grönområden (Healthy cities, 2013). Därför behövs det grönområden nära bostäder och arbetsplatser i städer. Forskning har visat att vi till vardags inte går längre än 200-300 meter till grönområden (Grahn & Stigsdotter, 2003). I Varbergs kommun stad är riktlinjen för närhet till park 200 meter (Varbergs kommun, 2020). Närheten blir extra avgörande för människor med olika funktionsnedsättningar men även barn som idag i genomsnitt uppskattas ha en rörelsefrihet på ca 300 meter (Boverket, 2015).

Enligt UN Habitat bör ett områdes andel av offentlig friyta uppgå till 15% (2014). Då offentliga friytor kan bestå av torg och gågator bör då åtminstone två tredjedelar av staden bestå av gröna offentliga friytor, alltså 10 % (Spacescape, 2015). Liknande riktlinje finns även i Jönköpings senaste gröonstrukturplan (Jönköpings kommun 2019)

REKOMMENDATION

Här föreslås max 200 meters gångavstånd till närmaste grönyta över 0,2 hektar. Rekommendationen överensstämmer till viss del med Varbergs riktlinje om 200 meter till grönytor över 0,5 hektar. Däremot används här gångavstånd via gångnätet istället för fågelavstånd. Samtidigt rekommenderas minst 10 % grönyta inom 500 meter.



max 200 m

AVSTÅND TILL GRÖNYTA > 0,2 HA

minst 10%

OFFENTLIG GRÖNYTA INOM 500 M

NULÄGE

Idag finns i princip inga grönytor i planområdet. I analysområdet är andelen grönyta 5 % vilket pekar på en generell brist på grönytor. Närmaste grönytor är Societetsparken och Engelska parken. Strandpromenaden söder om planområdet är också exempel på en grönyta inom analysområdet. Majoriteten av planområdet är inom 200 meter från en grönyta. Hälften av analysområdet har en grönyta inom 200 meter.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens grönstrategi är riktvärdet för största avstånd från bostad till:

- bostadsnära park och naturområde (minst 0,5 ha) 200 meter. Stadsdelspark (minst 2 ha) 500-750 meter från bostad

Enligt Folkhälsopolicy för Halland:

- är det viktigt med grönområden i närheten av bostadsområden (...) samt bra utemiljöer vid särskilda boendeformer för äldre och funktionshindrade. ska samhällsplaneringen skapa livsmiljöer som främjar jämlik hälsa

Enligt kommunens Trafikstrategi ska

- grönstråk och gångstråk förstärkas för inspiration till ökad rörlighet och hälsa hos invånare och besökare.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Ingen ny grönyta tillkommer i etapp 1. Samtidigt är närheten till grönytor i söder så pass hög att tillgången på grönyta ändå är god. Däremot saknar de mer centrala kvarteren närhet till grönyta inom 200 meter.

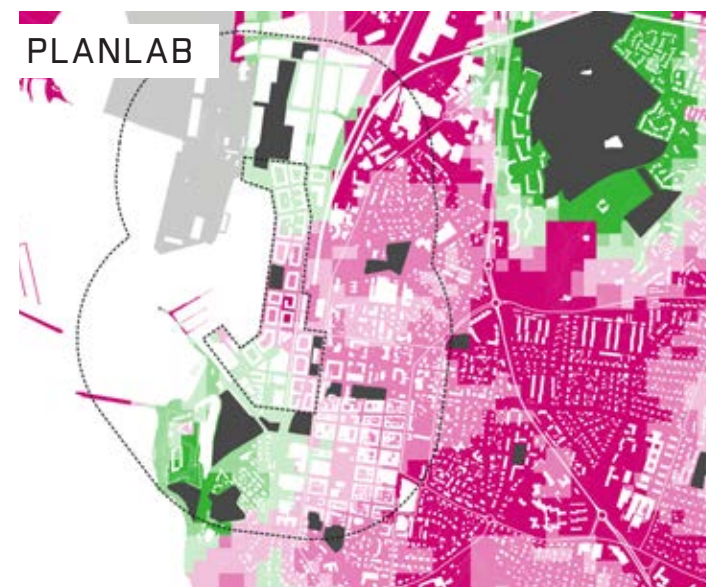
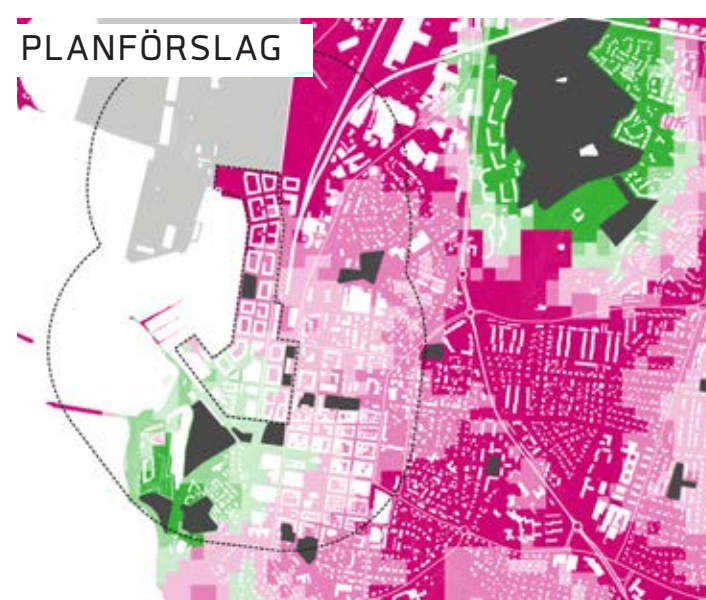
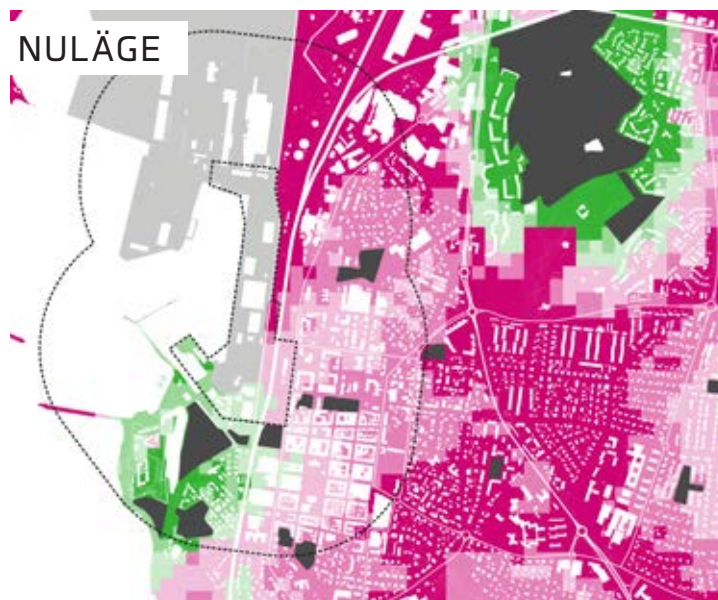
VÄSTERPORT

Inom Västerport som helhet är snittavståndet till grönyta ca 200 meter. Två tredjedelar har mindre än 200 meter till grönyta. Här visar sig Kajparkens läge effektivt för att sprida närhet till grönytor givet den ändå begränsade tillgången på grönytor i och kring Västerport. Samtidigt visar analysen att Kajparken inte räcker till för att uppnå rekommendationerna om 10 % grönyta för varken planområdet eller analysområdet.

Andelen grönyta inom planområdet är endast 4 % och inom analysområdet 6 %. Den tillkommande gröna ytan i Västerport får liten betydelse för att öka tillgången inom analysområdet som helhet. För att uppfylla rekommendationen skulle det krävas nästan en fördubbling av andelen grönyta i analysområdet. Behovet av fler grönytor, i inte bara Västerport utan också i omgivande stadsdelar, är därmed stort. Här skulle i synnerhet en större park i norr vara en av flera åtgärder för att närma sig rekommendationen. Med den skisserade parken i norr får tre fjärdedelar av planområdet en grönyta inom 200 meter. Den totala andelen grönyta inom analysområdet skulle bli 8 %. Alltså skulle ytterligare grönyta behövas inom analysområdet för att uppnå rekommendationen.



BRUNNSBERGSSKOGEN

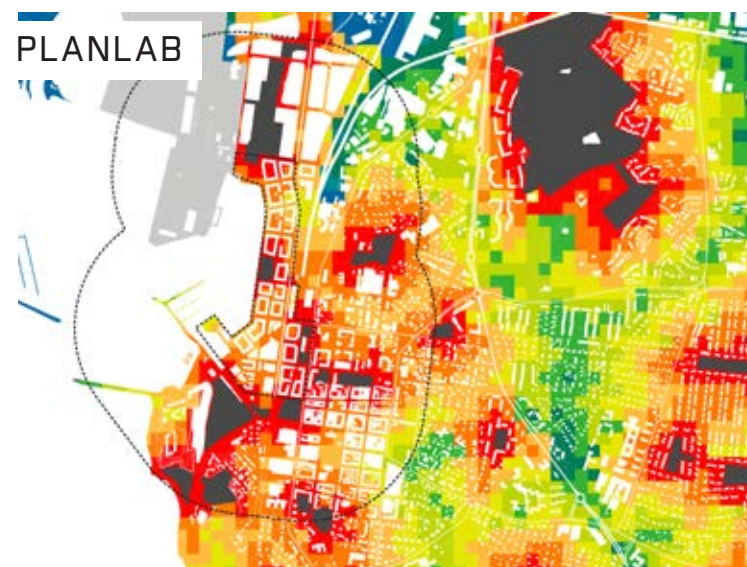
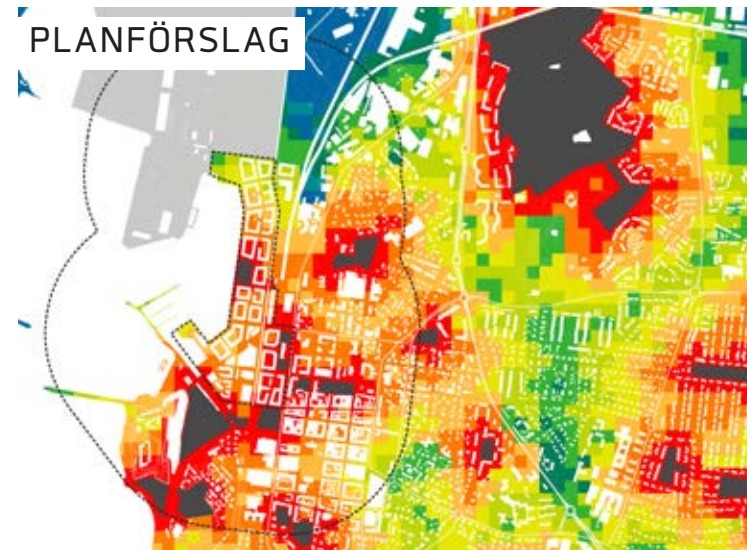
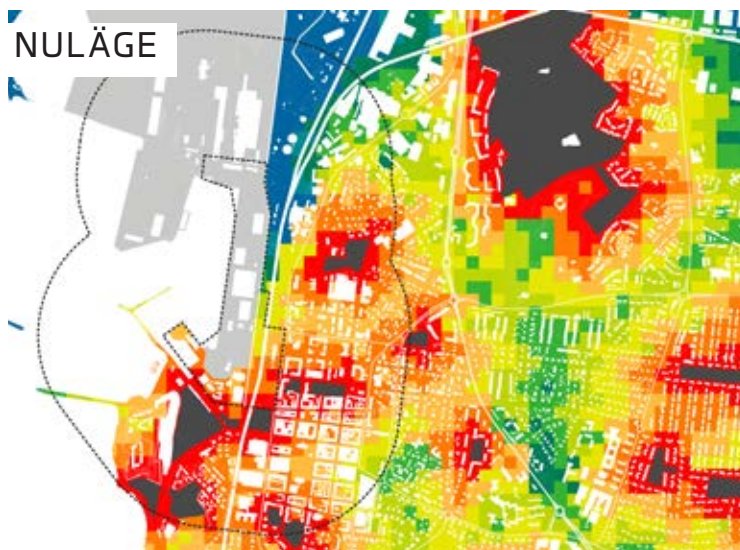


ANDEL GRÖNYTA

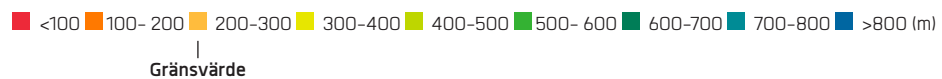
>20% 15-20% 10-20% 5-10% 5-2% <2%

Gränsvärde

TILLGÅNG PÅ OFFENTLIG GRÖNYTA



GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNYTA



NÄRHET TILL GRÖNYTA

VÄRDEFULL PARK

BAKGRUND

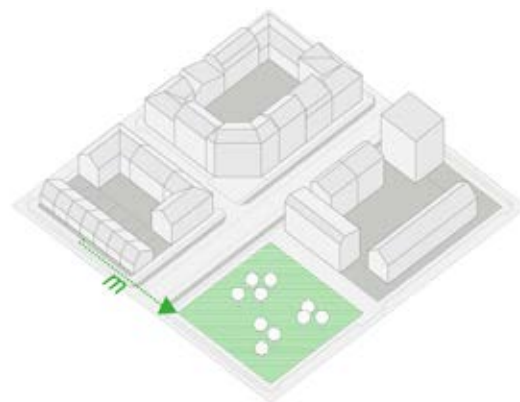
För att parker ska få ett stort utbud av kvaliteter och rekreativvärden krävs att de har en yta och en utformning som rymmer dessa värden och kvaliteter. Parkers multifunktionalitet är i sig attraktivt. Analyser genomförda på Stockholms stad visar att ett minimimått krävs på parkytor för att det ska finnas rum för utrymmeskrävande funktioner så som bollspel, sport, promenader och rofylldhet. Värdefulla parker, så kallade "gröna mötesplatser" i Alviksmodellen anses därför vara 1 hektar och minst 50 meter. I flera studier beskrivs 1 ha som det lägsta tröskelvärde för mer multifunktionella värdefulla parker (Grahn, 2020). Här anges 500 meter som maximalt gångavstånd till värdefull park.

Studier av Spacescape har också visat på att större parker inom just 500 meters gångavstånd har stor betydelse för boendeattraktivitet i Stockholmsregionen (TMR 2011).

Enligt kommunens grönstrategi är riktvärdet för största avstånd från till stadsdelspark på minst 2 ha 500-750 meter från bostad.

REKOMMENDATION

Max 500 meter till värdefull park rekommenderas.



max 500 m
GÅNGAVSTÅND TILL
VÄRDEFULL PARK

DEFINITION GRÖN MÖTESPLATS (Alviksmodellen)

Friyta större än 1 hektar

Minst 50 m bred

Klippt gräsmatta som kan ha inslag av träd

Plan yta större än 0,5 hektar som fungerar för bollspel/bollek

Minst hälften av ytan solbelyst kl 12 vårdagjämning (ej skuggad av byggnader)

NULÄGE

Närmaste värdefull park är Societetsparken och Engelska parken. Idag har 40 % av analysområdet en park inom 500 meter.

KONSEKVENSANALYS

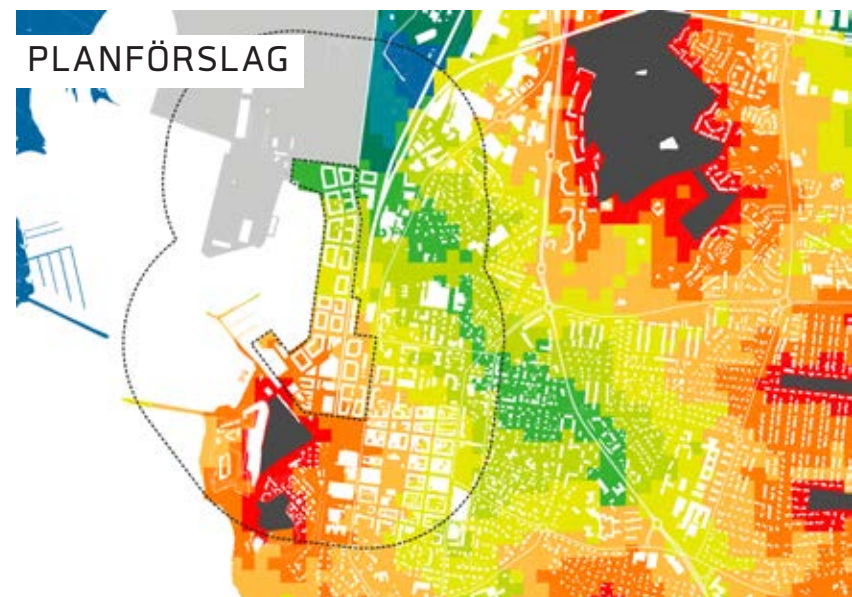
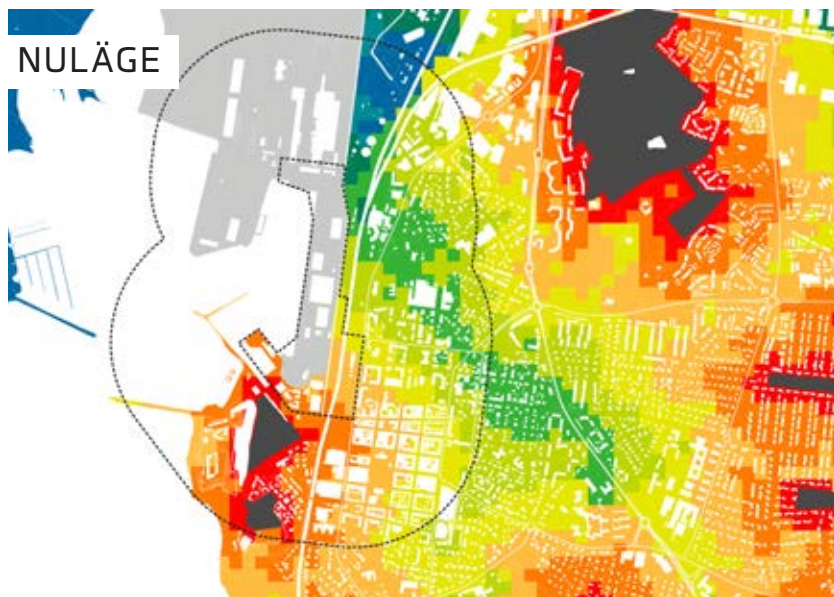
VÄSTERPORT ETAPP 1

Ingen ny park över 1 ha tillkommer i etapp 1 men gångavståndet till närmaste värdefull park, Societetsparken, är knappt 300 meter från planområdets gräns. Det gör att rekommendationen uppnås i etapp 1.

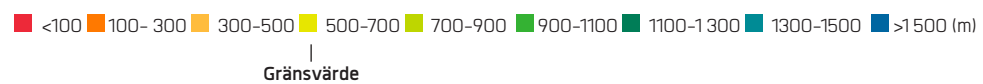
VÄSTERPORT

Då ingen park över än 1 ha tillkommer i planförslaget finns en tydlig parkbrist i stora delar av Västerport. Totalt saknar 40 % av planområdet och 60 % av analysområdet en värdefull park över 1 hektar. Rekommendationen uppnås därför bara i mindre del.

Med alternativet att anlägga en större värdefull park norr om etapp 3, och en ny park vid kyrkoruinen öster om planområdet, skulle närheten till park avsevärt öka. Utifrån planlaborationen på följande sida skulle de två nya parkerna innebära att 98 % av planområdet skulle nå en park inom 500 meter och 82 % av analysområdet.



GÅNGAVSTÅND TILL VÄRDEFULL PARK (ÖVER 1 HEKTAR)



NÄRHET TILL VÄRDEFULL PARK

LEKPLATSER



BAKGRUND

Offentliga lekplatser är avgörande för barns fysiska, mentala och sociala utveckling. Barn behöver utrymme för bra lekplatser som erbjuder en mångfald av aktiviteter, fysiska utmaningar och möten med andra barn och vuxna både från det egna bostadsområdet och från andra delar av kommunen. Tillgång till rymliga utemiljöer i anslutning till förskola, skola och bostad har visat sig avgörande för så mycket som en tredjedel av barns behov att röra på sig (Movium, 2016).

Lekplatser som ligger inom fem minuters gångavstånd (300 meter) från skolan eller hemmet används i störst utsträckning till vardags. Om avståndet till lekparken gör att barnet blir beroende av vuxna för att ta sig dit, riskerar detta att dra ned aktivitetsnivån markant, då barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna (Boverket 2015, Karsten 2016).

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt Lekplatsriktlinje för Varbergs kommun ska

- invånarna kunna nå en kommunal lekplats inom 10-15 minuters promenad från bostaden, fri från barriärer. Med ett barns gångtakt på 3 km/h innebär detta ett avstånd på 750 meter.

REKOMMENDATION

Här rekommendera max 300 meter gångavstånd till lekplats.



max 300 m

GÅNGAVSTÅND TILL LEKPLATS

NULÄGE

Idag finns inga lekplatser inom planområdet. Närmaste lekplats, kallad Spöökkitetsparkens utflyktslekplats, ligger söder om området, cirka 400 meters gångavstånd från gränsen av planområdet. Även Esplanadens lekplats samt Getakärrens lekplats ligger inom analysområdet.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Ingen ny offentlig lekplats planeras i etapp 1. Rekommendationen om max 300 meter till offentlig lekplats uppnås inte för etapp 1.

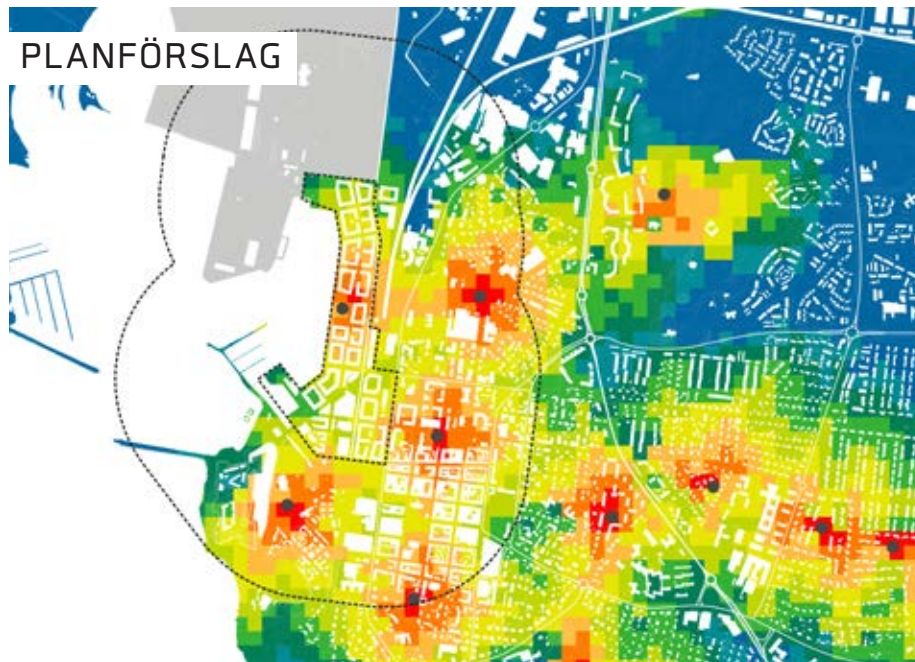
VÄSTERPORT

Det finns i dagsläget inga fastslagna planer på tillkommande offentliga lekplatser inom planområdet. Det är dock troligt att Kajparken i kommande etapp 2 kommer att innehålla någon form av lekplats. Men offentliga lekplatser skulle behöva tillkomma i såväl den södra och norra delen av Västerport. Särskilt då många också under dialogen efterfrågat mer lekytor. Sammantaget uppfylls rekommendationen bara till mindre del.

NULÄGE



PLANFÖRSLAG



GÅNGAVSTÅND TILL OFFENTLIG LEKPLATS

<100 (m) 100-200 200-300 300-400 400-500 500-600 600-700 700-800 >800

Gränsvärde

NÄRHET TILL LEKPLATS



SPÖÖKITETSPARKEN SÖDER OM PLANOMRÅDET

TORG

BAKGRUND

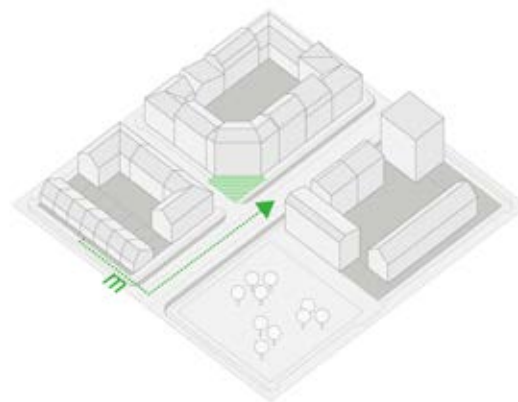
Torg som placeras strategiskt och utformas rätt utgör en viktig mötesplats. I rapporten "Jämlika livsvillkor och stadsbyggande" problematiseras att individer med olika bakgrund i allt mindre omfattning möter varandra i vardagslivet (2016). Här fyller torg en viktig funktion, speciellt om de placeras där många människor rör sig naturligt i anslutning till kollektivtrafikhållplatser eller centrala stråk.

Olika typer av användning och förhållanden för mikroklimat såsom sol, vind och sittplatser är också avgörande för att skapa förutsättningar för längre vistelser under flera tider på dygnet (Gehl, 2008). Det är även av vikt att utformningen av torget inte skapar dolda eller skymda platser som kvällstid kan upplevas som otrygga (Boverket et al, 2010).

Torgytor är viktiga platser för att se andra och själv synas och bidrar därmed till deltagande, gemenskap och demokrati.

REKOMMENDATION

Enligt tidigare studier genomförda av Spacescape rekommenderas ett maxiamalt avstånd på 800 meter till torgyta, minst 500 kvadratmeter stor (Spacescape, 2015).



max 800 m
GÅNGAVSTÅND TILL TORGYTA

NULÄGE

Det finns ingen torgyta inom området idag, det närmsta är Varbergs torg i centrala Varberg.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

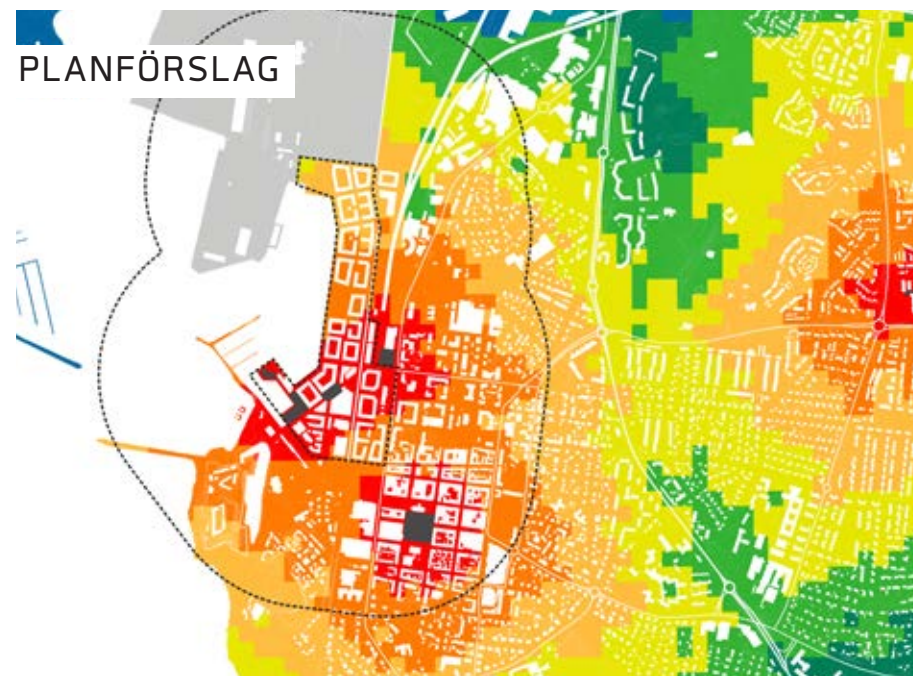
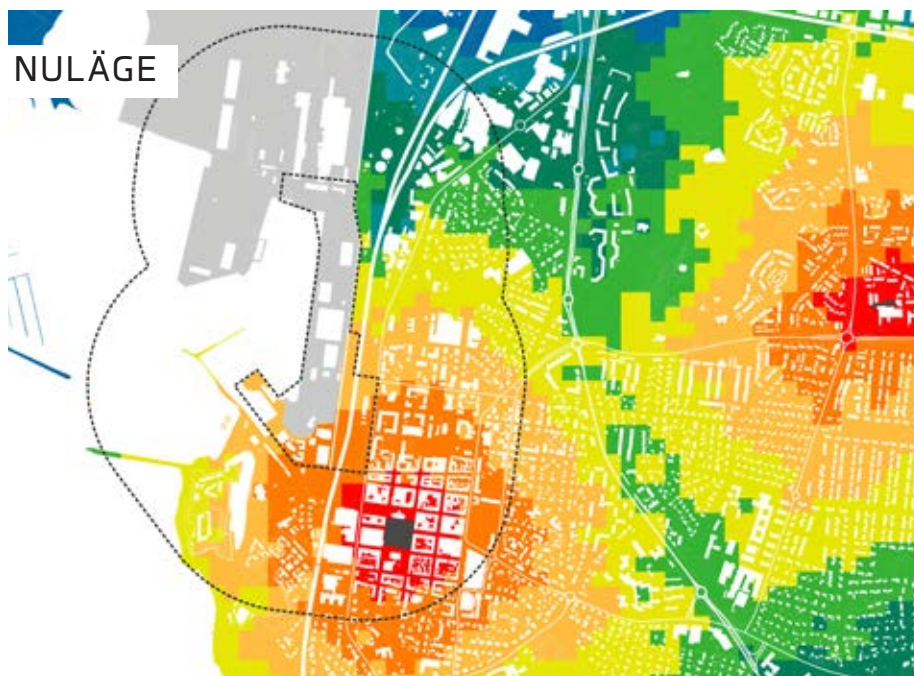
Etapp 1 tillför flera torgytor, dels *Hertiginnan Ingeborgs torg*, som placeras som en samlingsplats längs *Diagonalen*. Runt torget placeras uteserveringar och verksamheter i bottenplan för att aktivera platsen. Även *Hamntorget* utvecklas och placeras utmed *Kajstråket* och fungerar som en länk mellan befintlig stad och Västerport. Det innebär att närheten till torg med stor vistelsepotential är mycket hög inom etapp 1.

VÄSTERPORT

Utöver de torgytor som planeras i etapp 1 tillkommer även ett torg söder om stationen. Torgen befinner sig här alla i lägen där tillgängligheten i gatunätet, den omgivande tätheten och närhet till målpunkter ger torgplatsen en omfattande stadslivspotential.

Trots färre torg i den norra delen uppnås rekommendationen om 800 meter till närmaste torgyta i planområdet.

Även om den norra delen av Västerport skulle kunna tänkas behöva en torgplats för att skapa en större mångfald av platser, förefaller samtidigt inte den norra delen av Västerport ha samma grad av användningspotential som södra Västerport. Det kan vara viktigt att ha med sig inför närmare gestaltning av platser och vilka förväntningar som här finns på grad av användning och möjliga aktiviteter.



SPONTANIDROTTSPLATSER



BAKGRUND

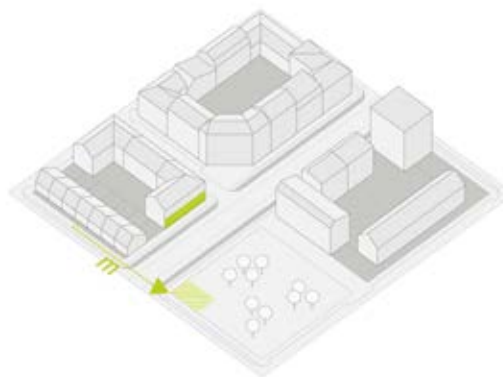
Forskning visar att närheten till anläggningar för fysisk aktivitet har stor betydelse för om människor rör på sig regelbundet. Antalet platser och faciliteter inom ett område har stark korrelation med förekomsten av regelbunden fysisk aktivitet hos de boende (Faskunger, 2007).

Stockholms stad tillsammans med Stockholms universitet har studerat vilka som använder olika typer av planlagda utomhusytor för spontanidrott i Stockholm. Studien visar att pojkar och män är överrepresenterade och utgör 80 % av de som nyttjar platser för näridrott. Störst skillnader syns på fotbollsplaner och anläggningar för skateboard (2012). Studier visar också att barn till högutbildade och socioekonomiskt starka föräldrar rör sig mer än barn till socioekonomiskt svaga föräldrar (Faskunger, 2007). För att platser för spontana idrottsaktiviteter ska användas är också trygghet och säkerhet viktiga faktorer inte minst för äldre.

Multifunktionella trygga idrottsytor där olika grupper samtidigt spontant och fritt kan idrotta och aktivera sig har därför ett stort socialt värde i staden. Inte minst kan en ökad närhet till sådana platser bidra till att minska skillnaderna i ohälsa, då just avståndet är av kritisk betydelse för grupper med lägre socioekonomisk nivå (Grahns 2020). Med spontanidrottsytor menas här offentliga multifunktionella aktivitetsytor med exempelvis promenad- och löpslingor, bollsport utegym och utmanande lek för alla åldersgrupper.

REKOMMENDATION

Spontanidrottsplatser rekommenderas nås inom 1 km.



max 1 km

TILL SPONTANIDROTTSPLATSER

NULÄGE

Idag finns i praktiken inga spontandidrottsytor i Varberg, så som de är beskrivna i bakgrunden. Idrottsanläggningar i mer traditionell mening finns inom 2-3 km (Håstens idrottsområde och Påskbergsvallen)

GÅNGAVSTÅND TILL SPONTANIDROTTSYTA

<200 200-600 600-1000 1000-1400 1400-1800 1800-2200 2200-2600

Gränsvärde

KONSEKVENSANALYS

Inga spontanidrottsytor så som de beskrivs i bakgrunden tillkommer i och med planförslagen. Rekommendationen uppfylls därmed inte. I planlaborationen nedan har en utveckling av spontanidrottsytor prövats för att bedöma hur en utveckling av spontanidrottsytor i samband med tidigare föreslagen parkutveckling norr om Västerport, vid kyrkoruinen, kompletterat med nya möjligheter till fysiska aktiviteter vid Stenbrottet. Planlaborationen visar att de platserna i kombinationen leder till att hela analysområdet får en spontanidrottsyta inom 1 km gångavstånd.



EVENEMANGSYTA

BAKGRUND

För att skapa målpunkter och mötesplatser är evenemangsplatser och flexibla ytor för tillfälliga verksamheter viktiga för att ge en känsla av deltagande och inflytande över sin närmiljö. Det kan i förlängningen bidra till att boende och arbetande i området känner ägandeskap, ansvar och omsorg för de gemensamma platserna.

De senaste åren har intresset och förekomsten av marknader, torghandel, food trucks, loppisar och nya sätt att samla människor ökat och blivit en del av att skapa temporära eller mer återkommande målpunkter. Evenemangsytor är viktiga för nyproducerade områden för att stärka en platsidentitet. I Eskilstuna kommun har exempelvis torgvärdar anlitats för att organisera aktiviteter på stadens torg.

REKOMMENDATION

Västerport bör innehålla både mindre och större lokaler samt offentliga friytor som kan användas flexibelt och ge plats för olika evenemang

“When people of all ages, abilities and socioeconomic backgrounds can not only access and enjoy a place, but also play a key role in its identity, creation and maintenance, that is when we see genuine placemaking in action”

Project for Public Spaces, 2016

NULÄGE

Inom analysområdet finns idag ett flertal evenemangsplatser så som, Societetsparken och Komedianten. Även grönområdet nedanför fästningen används för olika typer av evenemang.



flexibla platser

OCH EVENEMANGSYTOR

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Hamntorget i etapp 1 beskrivs i planprogrammet som en yta som "passar väl för tillfälliga evenemang och stadsfester" och förefaller vara en bra plats för evenemang. Med gångavstånd till andra evenemangsytor i närområdet, så som Fästningen och societetsparken, kan Hamntorget också ingå i ett kluster av evenemangsytor, exempelvis vid festivaler.

VÄSTERPORT

Inga ytterligare ytor i Västerport finns avsedda för evenemang men Kajstråket, torgytorna och parkerna kan tänkas fungera som platser där evenemang eller tillfälliga verksamheter kan få utrymme.

VATTEN

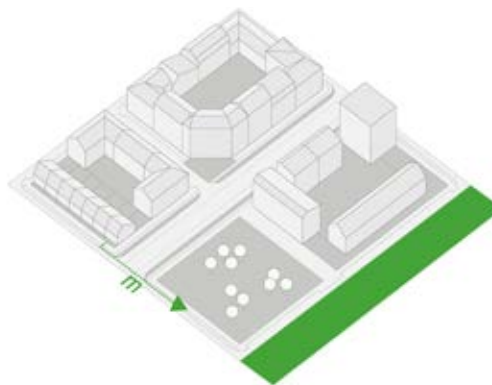
BAKGRUND

Närhet till vatten bidrar i hög grad till upplevelsevärden och rekreation och skattas som attraktivt när boendekvaliteter värderas (TMR 2011, Halmstad kommun 2014). Liksom parkområden lockar kajer och öppna vattenytor till sig människor, vilket bidrar med stadsliv samtidigt som en känsla av hav, båtliv och inslag av hamnverksamhet bidrar starkt till ett områdes karaktär.

Studier har även visat att närhet till vatten och badplatser korrelerar med promenadvanor och den sammanbundna fysiska aktiviteten i ett bostadsområde (Faskunger, 2007).

REKOMMENDATION

Vattenfronten bör vara väl sammankopplad med de mest tillgängliga gatorna för att effektivt sprida närhet till vattnet för alla Varbergsbor. Själva vattenfronten behöver också vara tydligt offentlig för att alla ska känna sig välkomna.



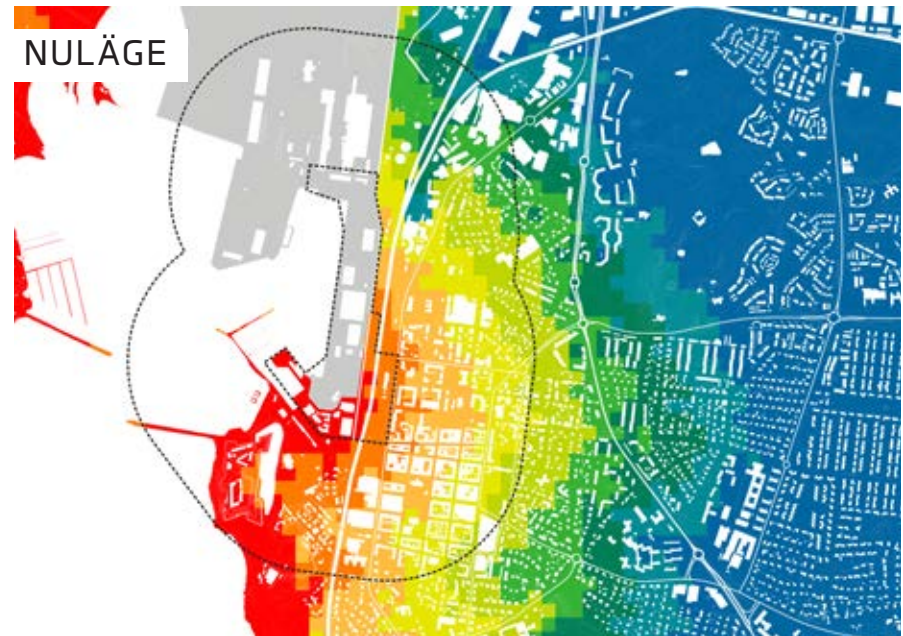
en nära vattenfront
FÖR ALLA

NULÄGE

Strandpromenaden söder om planområdet har en offentlig utformning och här ligger bland annat Kallbadhuset och Varbergs fästning, och stränder. Samtliga är populära besöksmål för avkoppling, solbad, simning, surfing, lek och picknick.

KONSEKVENSPANALYS

Planförslaget skapar en god spridning av närhet till havet där majoriteten av de boende i Västerport kommer ha under 300 meters gångavstånd till vattenfronten. I snitt har kvarteren 130 meter till vatten. Plananalysen visar att tillgängligheten till vattenfronten även ökar dramatiskt för boende utanför planområdet. Med planerna för Västerport minskar avståndet med i snitt 300 meter inom analysområdet. Det finns dock ett visst utvecklingsbehov i de norra delarna, där gatunätet inte är lika väl kopplat med Västerport och därmed till vattenfronten.



GÅNGAVSTÅND TILL HAV

<300 300 500 700 900 1100 1300 1500 1700 >1700 (m)

⋯ Västerport etapp 1-4 ⋯ Analysområde

LÄRMILJÖER

MÅL

Möjligheter för barn och unga att röra på sig i sin närmiljö är en folkhälsofråga. Tillgången på friytor för lek och utesvistelse är i PBL definierat som ett allmänt intresse och barnens rätt till lek, vila och rekreation anpassad till barnets ålder måste bevakas enligt artikel 31 i Barnkonventionen (1989).

I delrapporten *"En skola där alla ska lyckas"* framhålls skolans potential att bidra till minskad segregation om de placeras på strategiskt rätt plats (Andersson et al, 2015). I rätt läge kan skolan möjliggöra möten mellan barn som bor olika områden och på så vis bidra till gemenskap, jämlikhet och deltagande.

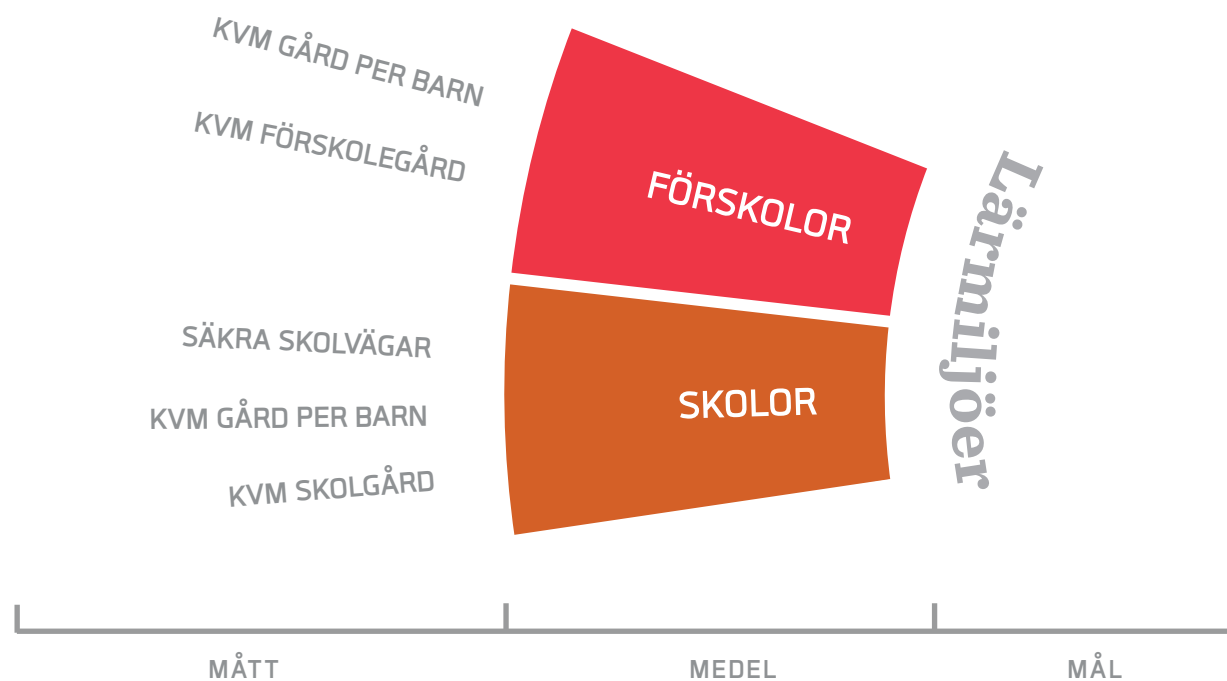
MEDEL

Under *Lärnmiljöer* ingår skolor och förskolor.

MÅTT

Måtten varierar från närhet till skolor och förskolor till rymlighetsmått som beskriver hur mycket yta varje barn får på sin förskolegård.

"Skolor och förskolor ska finnas i närområdet och utformas med goda utomhusmiljöer, som en grund för barns inläring och utveckling, samt även vara hållbart integrerade i projektområdet." CITYLAB ACTION 2.0



FÖRSKOLOR



BAKGRUND

Skolgården och förskolegården är de utemiljöer där barn spenderar en stor del av sin vakna tid och har därför stor betydelse i barns vardag. Det är miljöer som behöver ge utrymme för lek och rörelse då detta spelar en viktig roll för barns sociala och fysiska utveckling. Leken är en viktig del av lärandet och barn och unga söker sig till utemiljöer som erbjuder fysiska utmaningar och kompiskontakter och som väcker engagemang, nyfikenhet och äventyrlusta. Friyta för lek och utevistelse som begrepp omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse (Boverket, 2015).

Förskolegårdens storlek och utformning sätter ramarna för antalet aktiviteter och möjligheten för barnen att utmana och utveckla sin fysiska, mentala och sociala kompetens. Då föräldrars kunskap om platser och utemiljöer i sin omgivning varierar, ofta i samverkan med socioekonomiska förutsättningar, blir närmiljöns utbud viktigare för barn än för vuxna som rör sig längre ifrån hemmet. För att barn ska få lika möjligheter och förutsättningar att utvecklas, oberoende av föräldrar, är kvaliteten på förskolans närmiljö viktig att upprätthålla (Karsten, 2016). För många barn är skol- och förskolegårdar den enda plats för utevistelse de har tillgång till i vardagen.

Enligt rekommendationer från Boverket behöver förskolebarn minst 40 kvadratmeter förskolegårdsyta per barn och en minsta förskolegårdsyta om 3000 kvadratmeter (Movium, 2016). För att säkerställa att alla barn har tillgång till en bra utemiljö har Varbergs kommun tagit fram egna riktlinjer för storleken på friytan. Riktlinjerna utgår från plan-

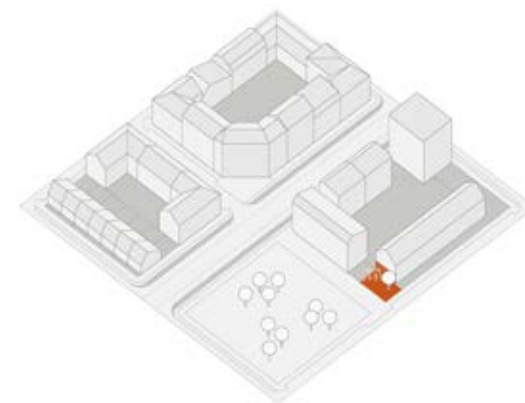
och bygglagen och Boverkets rekommendationer men har anpassats efter kommunens förutsättningar för storleken på friytan. I en jämförelse mellan tretton förskolor i Malmö drog staden slutsatsen att 30 kvm per barn och en total yta på 2 000 kvm uppnår tillräckligt stora och variationsrika ytor (Malmö stad, 2011).

Boverkets allmänna råd (2015:1) för förskolor föreskriver att friyta för lek ”bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Friytan bör kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet”. Förskolegårdarnas utformning ska även möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation. Vegetation på förskolegårdar bidrar till en hälsosam nivå av UV-strålning då bladverken ger en skyddande och behaglig skugga utan att reducera solens positiva effekter. Däremot kan områden med slagskugga från husfasader lätt bli kalla och mörka och bjuder inte in till lek på samma sätt som platser med bladskugga. En variation av sol och behaglig skugga på en förskolegård är därmed att föredra (Jungmark & Åkerblom, 2016). Goda solförhållanden är viktiga även för möjligheterna till naturlig vegetation, odling och växtkompostering.

I de fall förskolor placeras i bostadskvarter är det viktigt att bostadsgårdarna är tillräckligt stora att rymma egen friyta för förskolan (Boverket, 2015). Konflikter med boende kan uppstå om hela gården uppfattas som ianspråkstagen, även om samnyttjande av bostadsgårdar ofta är nödvändig i en tät stad.

REKOMMENDATION

Förskolegårdarna bör ge minst 35 kvm gård per barn och vara minst 2 000 kvm stora.



minst 35 kvm

FÖRSKOLEGÅRD PER BARN

2000 kvm

SAMMANHÄNGANDE FÖRSKOLEGÅRD

NULÄGE

Närmasta förskola är privat och är belägen ca 500 meter från planområdet för etapp 1, närmaste kommunala förskola ligger ca 1,3 kilometer från planområdet för etapp 1.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Varbergs kommuns norm avseende förskolegårdarnas ytbehov är

- 35 kvm per barn

Enligt Folkhälsopolicy för Halland är:

- det är viktigt med stimulerande förskole- och skolgårdar för barn.

Enligt Översiktplanen ska:

- ny service, exempelvis förskola, skola och äldreboende ska i så stor utsträckning som möjligt integreras i bostadsbebyggelse och ingå i planering av nya bostadsområden.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

För att möta ökningen av barn i kommunen medger planförslaget för etapp 1 en ny förskola i bottenplan på det nordvästra bostadskvarteret. Målsättningen är att skapa två avdelningar för totalt ca 40 barn. Bostadsgården utgör totalt 1 600 kvadratmeter varav en tredjedel kommer att utgöra förskolegård.

Eftersom den primära förskolegården är förhållandevis liten och den övriga bostadsgården kommer att samutnyttjas med de boende finns ett behov av kompletterande ytor för verksamheten. I det sammanhanget har Societetsparken pekats ut som en viktig plats. Det är positivt att förskolan har möjlighet att nyttja Societetsparken för lek, rörelse och utbildning vid sidan av förskolegården. Dock fyller denna yta en annan typ av funktion eftersom det kräver att det finns tillräcklig personalkapacitet för att kunna göra gå dit. Det innebär också ökat parkslitage.

På taket finns kompletterande uteytor för förskolan. En sådan lösning kan fungera som ett bra komplement men kan inte heller användas för att ersätta utemiljö i markplan för barn. Takgårdar har även, genom sitt relativt ogästvänliga klimat, ofta brist på vegetation och därmed sämre skydd från vind och sol. En variation av sol och behaglig skugga på en förskolegård är att föredra. Enligt den solstudie som gjorts för området (s. 27) kommer kvartersgården ha både sol och skugga. Det finns utmaningar med samutnyttjande då slitaget på parken kan bli för hårt när den används av både boende och förskolebarn.

VÄSTERPORT

Det finns i dagsläget inga planer på ytterligare förskolor i resterande etapper. För att undvika konflikter med boende och ge möjlighet till rymliga förskolegårdar vore det av stort värde från ett barnperspektiv att anlägga nya förskolor i fristående kvarter eller i samband med ny eventuell grundskola. Av stort värde är också att planera in förskolor i ett tidigt skede nära större parker.

BAKGRUND

För att undervisningen i skolan ska fungera måste det finnas en bra skolgård där barnen kan röra sig, springa och leka. Forskning visar att detta påverkar studieresultaten (Sosial- og helsedirektoratet, 2003). En skolgård bör också kunna användas i själva undervisningen i till exempel idrott och naturvetenskap. Skolgården ska precis som förskolegården innehålla en variation av aktiviteter men även fylla en pedagogisk funktion i undervisningen och ge möjlighet för skolelever att skapa ett frirum där de själva påverkar och kan lämna ett avtryck (Boverket). Detta benämns ibland som ”dynamisk lek.”

Boverkets allmänna råd (2015:1) för skolor föreskriver att gårdsyta för lek ”bör vara så rymlig att det utan svårighet eller risk för omfattande slitage går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Gårdsytan bör kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet”. Skolgårdarnas utformning ska möjliggöra vistelse och socialt samspel oavsett funktionsvariation.

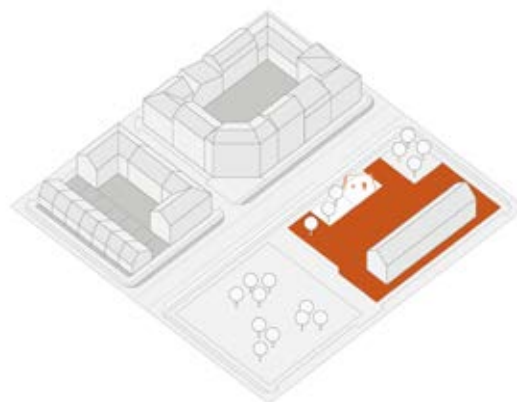
Enligt studier kan barngrupper på mindre gårdar, oavsett antalet barn, få svårt att ”utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov” (Mårtensson et al. 2009). Enligt Boverkets rekommendationer ska skolgårdarna ge förutsättningar för 30 kvm friyta per barn och en minsta totala storlek på 3000 kvm.

Barns möjlighet till att självständigt röra sig i staden, och på så vis successivt frigöra sig från föräldrarna, måste möjliggöras av den bebyggda miljön och

de avstånd den skapar. Trygga skolvägar är en förutsättning för barns rörelsefrihet.

REKOMMENDATION

För tillräckligt rymliga skolgårdar och för säkra skolvägar rekommenderas minst 30 kvm skolgård per barn, en sammanhängande skolgård på minst 3 000 kvm samt trygga korsningar och gator med max 30 km/h längs de närmaste vägarna till skolan.



högst 30km/h
FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR

minst 30 kvm
SKOLGÅRD PER BARN

minst 3000 kvm
SAMMANHÄNGANDE SKOLGÅRD

NULÄGE

Närmaste grundskolor är idag Hagaskolan och Kunskapsskolan. Kapaciteten på stadens grundskolor och ev behov av nya grundskolor utreds för närvarande.

Campus Varberg, Hallands största yrkeshögskola, är belägen inom planområdet för etapp 1. Inom samma område ligger även Drottning Blankas Gymnasieskola.

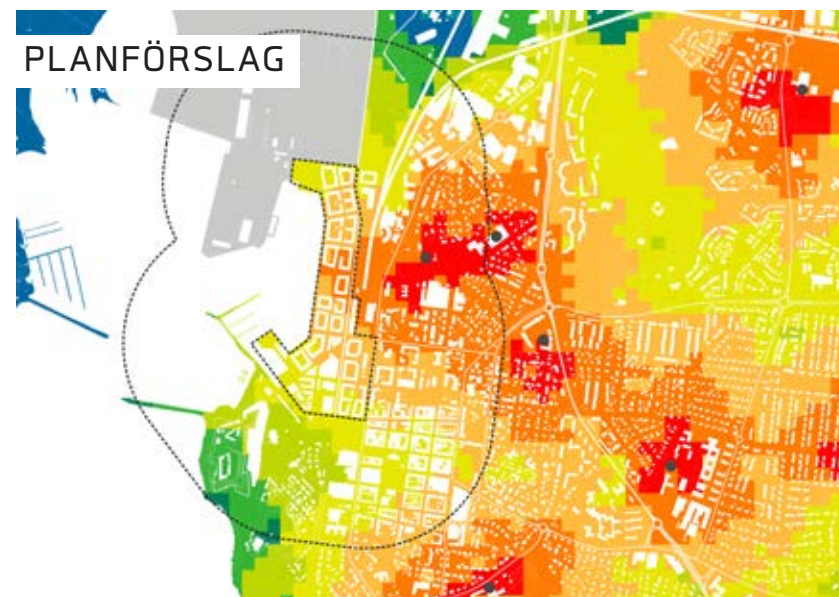
KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Inom Västerport etapp 1 finns ingen grundskola planerad.

VÄSTERPORT

Inte heller inom framtida etapper för Västerport finns det någon planerad grundskola. För att möta ökningen av barn i kommunen pågår en dialog kring en ny grundskola i norra delen av Västerport. För att möta behov av ökad kapacitet, öka närheten generellt till grundskolor och samtidigt bidra till en ökad social blandning i Västerport, skulle en ny grundskola strax norr om etapp 3 sannolikt vara av stort värde. Här blir inte minst utformningen av Östra Hamnvägen och dess korsningar viktig för att uppnå rekommendationen om trygg skolväg. I övrigt förefaller Västerports gatumiljö erbjuda mycket trygga skolvägar.



GÅNGAVSTÅND TILL GRUNDSKOLA

<200 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 >1600 (m)

--- Västerport etapp 1-4 --- Analysområde

NÄRHET TILL GRUNDSKOLA

KULTURMILJÖ

MÅL

Kulturvärden och kulturmiljöer kan vara viktiga identitetsbärande element i en stadsmiljö. Det är därför viktigt att kartlägga vilka miljöer som bör bevaras och bli synliga inslag för boende i ett område. Kulturhistoriska miljöer kan bidra till att skapa ett kulturellt kapital i staden som både bör förvaltas och utvecklas.

Kulturnärvaron kan på så vis fungera som en gemensam resurs för utveckling av platsidentitet (Legeby, Koch, Ehsan, 2016). Hur bebyggelse, verk och offentliga platser utformas blir alltså avgörande för tillkomsten av nya värden och kan spegla resultatet av kulturutövning. Detta tillsammans med närvaro av symboler och spår kan synliggöra platsens flera "minneslagringar" (ibid, 2016).

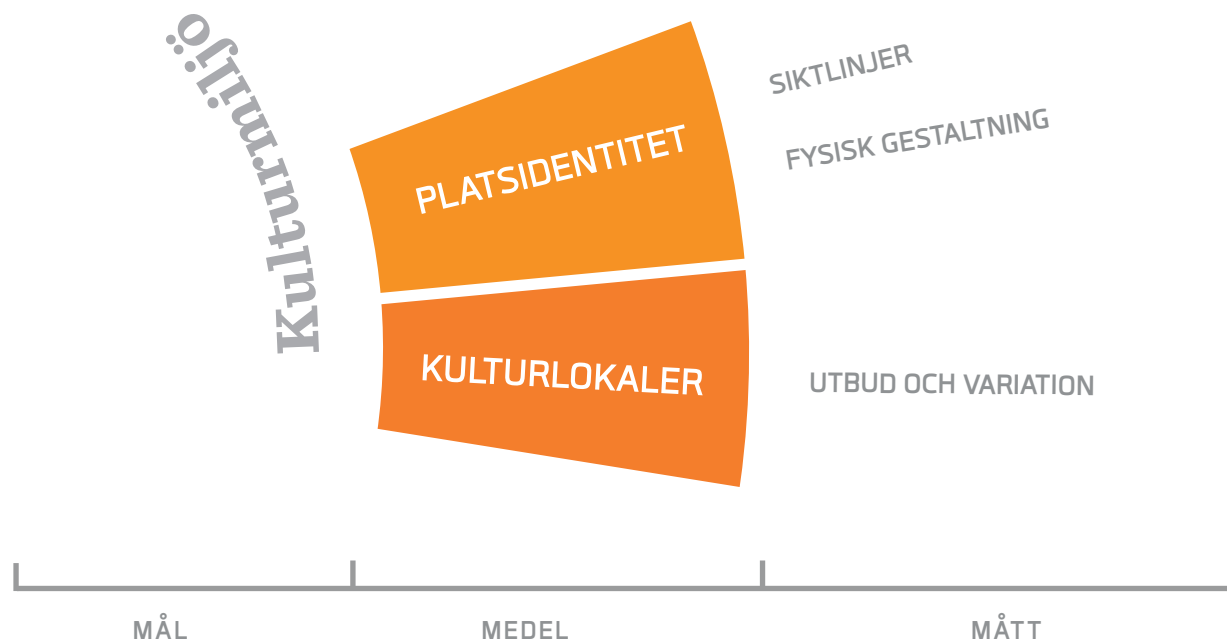
MEDEL

Under *Kulturmiljö* förs resonemang om platsidentitet och vilka kultur- och samlingslokaler som finns i eller i anslutning till Västerport.

MÅTT

De mått som används är tillgång till kultur- och samlingslokaler samt i vilken mån den fysiska gestaltningen tillgängliggör platsens kulturhistoria genom siktlinjer och fysisk gestaltning.

"Den befintliga miljöns kulturvärden med dess värdebärande karaktärsdrag ska vara en utgångspunkt för utvecklingen av bebyggelsemiljön, kulturvärdena ska tas tillvara genom att i olika grad nyttjas, bevaras och synliggöras på platsen." CITYLAB ACTION 2.0



DIALOGRESULTAT

KONSENSUS

Kulturhistoria

Att leva med historiens vingslag i det dagliga livet är något som värderas högt av dialogdeltagarna. Det är tydligt att fästningen inte bara är något som besöks av turister, det är också en plats där Varbergsbor i alla åldrar vistas i vardagen.

Platsidentitet

Identitet lyfts som en viktig fråga av dialogdeltagarna. Det anses mycket viktigt att Västerport knyter an till Varbergs identitet. Siktlinjer till viktiga landmärken som fästningen och kallbadhuset är betydelsefulla i detta avseende, såväl som kontakten med havet. Känslan av hamnstaden och att kunna gå ner till hamnen och se och höra båtarna ger enligt dialogdeltagare en känsla av en särskild kontakt med omvärlden.

De flesta uttrycker önskemål om att Västerport ska utformas med en "tidstypisk bebyggelse", i byggnadsmaterial som anknyter till den befintliga staden, exempelvis tegel, som knyter an till fästningen och tullhuset. Småskalighet anses också vara en viktig del av stadens identitet och önskas därför tillämpas även i Västerport.

INTRESSEKONFLIKTER & UTMANINGAR

Bevara – Förnya

Platsidentitet och anknytning är viktigt för många, samtidigt som vissa också önskar något som andas lite nytt och annorlunda. Termer som "Varbergs-känsla" "staden vid havet" och "Varbergs-aktigt" nämns vid flera tillfällen, samtidigt som man anser att det uppfattas positivt med förslag som går utanför dessa ramar då de exempelvis "ger en internationell känsla" eller "påminner om Malmö/Köpenhamn/Helsingborg". Utmaningen ligger i att skapa en modern stadsdel som visar att Varberg ligger i framkant, men där känslan av den gamla staden lever vidare. Det ska finnas en trygghet i arv och historia.

PLATSIDENTITET

BAKGRUND

Platsidentitet kan beskrivas och förklaras på flera sätt men tolkas här som karaktärsdrag som invånare identifierar sig med, både genom individuella eller kollektiva berättelser. Karaktärsdrag, unika företeelser, utformning, aktiviteter, funktioner och verksamheter kan vara viktiga faktorer i att etablera olika berättelser om en plats (Borén & Koch, 2009).

Kulturvärden kan i sin tur handla om både bevarandet av materiella kulturmiljöer men också om tillskapandet av nya värden. Exempel på detta är offentlig konst och arkitektur, vilket har potential att fungera som en resurs för utvecklingen av platsidentitet (Legeby, Koch, Ehsan, 2016).

NULÄGE

Varbergs historia har sedan medeltiden varit starkt knuten till hamnen och dess verksamhet. Den har byggts ut i omgångar och krypt allt närmare vattnet. I närheten av Västerport finns även Societén, fästningen och kallbadhuset med strandremsa i området som lockar mycket människor. Staden kommer att växa vidare i det nya området Västerport och det är viktigt att knyta an till området och platsens kvaliteter för framtida byggnation.

KONSEKVENSANALYS

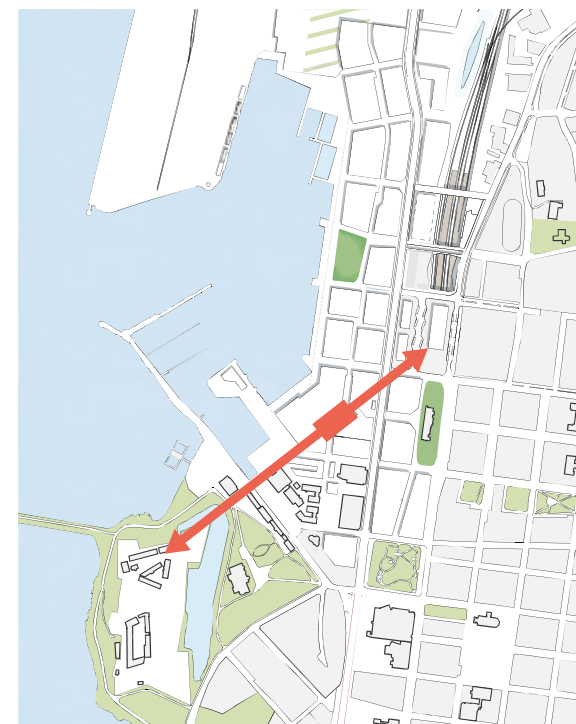
VÄSTERPORT ETAPP 1

Diagonalen tillgängliggör kulturarvet genom att stärka platsens koppling till fästningen. Den ökade kontakten med vattnet ökar den redan starka identiteten av Varberg som en stad nära kopplad till havet.

Utformningen av Västerport som en kvartersstad, om än med en annan karaktär, knyter an till befintlig bebyggelsekaraktär. På så vis kan bebyggelsekaraktären också bidra till att Västerport upplevs som en tydlig förlängning av den sammanhängande innerstaden.

VÄSTERPORT

Det är främst den södra delen av Västerport och i synnerhet området inom etapp 1 som tydligt kommer upplevas och levas som en del av innerstaden. De övriga delarna norrut kan åtminstone fram till att än mer bebyggelse tillkommer än mer norrut få en mer lokal och lugn karaktär. En större park strax norr om etapp 3 skulle kunna bidra till att ge även dessa delar en starkare platsidentitet och unika vistelsevärden, som en pendang till Slottsparken.



"DIAGONALEN"

Källa: Varbergs kommun, 2019

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt Folkhälsopolicy för Halland är:

- en rik och levande kulturmiljö med historisk förankring viktig för människors identitet.

KULTUR- & SAMLINGSLOKALER

BAKGRUND

Kulturverksamheter ska ses som en självklar del av demokratin som hjälper till att minska rädsla, fördomar och främlingskap mellan människor (Dahlin, 2015). För att skapa ett jämlikt utbud av kulturellt kapital krävs platser där kostnadsfria aktiviteter kan äga rum. Dessa måste vara tillgängliga, kommunikativa och väl synliga då det enligt forskaren Lia Karsten är vanligt att till exempel familjer med lägre utbildnings- och inkomstnivå, i brist på kunskap och lokalkännedom, stannar hemma istället för att besöka olika kulturella verksamheter. Tillgången till möjligheter att delta i kulturella och sociala sammanhang utanför skolan ger en ökad känsla av deltagande och påverkan hos barn (2016).

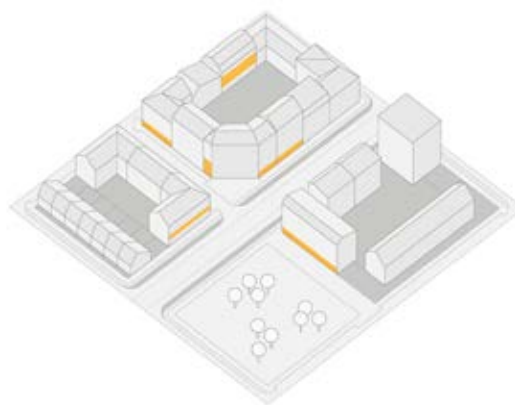


Rapporten *"Skillnadernas Stockholm"* visar att kulturskolors aktiviteter i Stockholm besöks av barn oberoende familjernas inkomstnivå (2015). Kulturlokaler är därför viktiga för att erbjuda aktiviteter för barn med mindre resursstarka familjer, men också för andra som saknar ett sammanhang att vara en del av.

Kulturverksamheter sida vid sida med ett kommersiellt utbud kan också underlätta livspusslet för exempelvis familjer. Tillfälliga kulturverksamheter som utställningar på torgytan eller en mobil biblioteksbusk kan också vara inslag som förenar inomhus och utomhus.

REKOMMENDATION

Tillgång till kultur- och samlingslokaler.



tillgång till
KULTUR- OCH SAMLINGSLOKALER

NULÄGE

Inom analysområdet finns idag ett flertal lokaler och platser för kulturutövning, bland annat kulturhuset Komedianten, Varbergs teater, Societetsscenen, Galleri hamnmagasinet, Varbergs fästning och campusbiblioteket.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

I etapp 1 avses *Hoken* bli en publik byggnad där ambitionen är att byggnadens gestaltning också ska vara identitetsskapande för Västerport och Varberg.

VÄSTERPORT

Av planbestämmelserna framgår inte om lokalyta kommer att öronmärkas för kulturella verksamheter, förenings- eller samlingslokaler. Kulturverksamheter kan med fördel därför ligga i lokaler längs gatuplanet och genom kvällsaktiva verksamheter bidra till ökad trygghet. Det kan handla om såväl bibliotek, kulturskola, föreningslokaler som kan delas och samnyttjas av olika verksamheter. Då det saknas mer information om kultur och samlingslokaler för Västerport som helhet har det inte gått att närmare undersöka i vilken grad som rekommendationerna här uppnås. Men givet att det finns ett visst utbud inom analysområdet och det tillkommer en publik byggnad i etapp 1 så möts rekommendationerna åtminstone till viss del.

TRANSPORTER

MÅL

Upplevelsen och användningen av stadsmiljö är direkt kopplad till de nätverk och stråk som kopplar samman hus, kvarter och stadsdelar. Det är genom dessa strukturer som staden tillgängliggörs för sina invånare. Trafiksäkerhet och tillgänglighet bidrar till att uppnå framkomlighet för olika åldrar och funktionsvariationer samt möjliggör genomströmning och tillgång till stadsområdet för människor som bor i och besöker området.

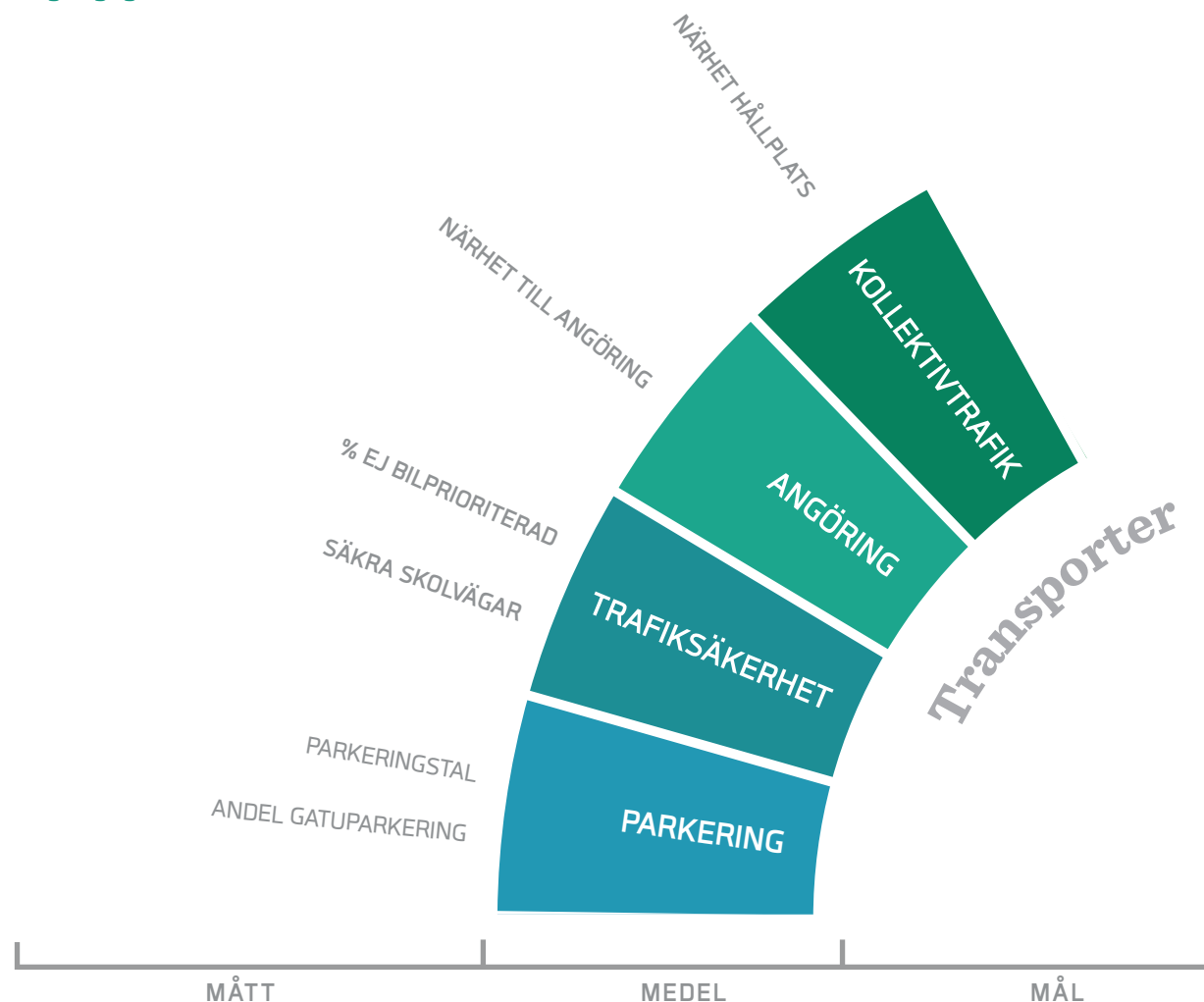
MEDEL

Under *Transporter* analyseras hur strukturen kopplar samman planområdet med omgivningen och ger förutsättningar för en genomströmning av boende, verksamma och besökare. Här analyseras bland annat hur trafiksäkerhet, kollektivtrafik och tillgänglighet bidrar till att främja socialt hållbara samhällen.

MÅTT

De mått som används är närhet till hållplats, angöringsmöjlighet, och parkeringstal samt andel av stadsrummen som är bilprioriterad.

”Minskat beroende av motoriserade transporter genom att främja hållbara logistiklösningar och hållbara färd sätt (gång-, cykel- och kollektivtrafik), med tillgänglighet för alla människor.” CITYLAB ACTION 2.0



DIALOGRESULTAT

KONSENSUS

Prioritera gång och cykel

Prioritering av cykeln inom stadsplaneringen är ett återkommande önskemål i samtalen. Det finns en stor efterfrågan på bra och breda gång- och cykelbanor.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet, i synnerhet för barn, är en viktig fråga för många.

INTRESSEKONFLIKTER OCH UTMANINGAR

Bilfrihet eller fler parkeringsplatser

Parkeringsfrågan är återkommande i dialogerna där vissa uttrycker önskemål om en bilfri stadsdel. Andra understryker behovet av tillgänglighet och att både boende och besökare bör ha möjlighet att parkera i anslutning till stadsdelen. Många är öppna för att ha vissa bilfria områden men anser då att det då måste finnas goda parkeringsmöjligheter i anslutning till Västerport och nya stationen. Några förslag rör parkeringshus, varav vissa anser att dessa bör byggas en bit ifrån området.

Många anser att man inte ska bygga gator för bilar, medan andra anser att det är fel att stänga ute bilar i stan. En del av de tillfrågade menar att det finns för få parkeringsplatser och att fler behövs då "Varbergare vill kunna köra till sina aktiviteter", "Varbergarna vill ha sina bilar nära sina bostäder" eller att "Många av oss har svårt med balansen och svårt att bära tunga kassar i flera kvarter." Samtidigt tas både trafiksäkerhet och bullerproblematik upp som farhågor.

KOLLEKTIVTRAFIK

BAKGRUND

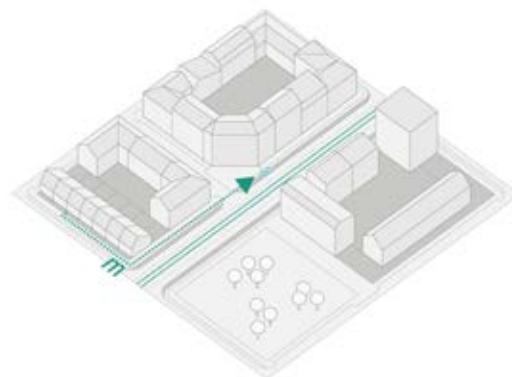
Spårburen kollektivtrafik är särskilt viktig för den regionala tillgängligheten. Ju mer av regionen som är tillgänglig från bostad eller arbetsplatsen, desto mer attraktivt är läget (Stockholms läns landsting, 2013). Riktlinjer för planeringen av kollektivtrafik i Stockholms län (RiPlan) anger att flerbostadshus ska ha tillgång till busshållplats inom max 500 meters gångavstånd och motsvarande 700 meter för radhus samt 900 meter för gruppvillabebyggelse (2015).

Med anledning av ett mer transporteffektivt samhälle är det viktigt att främja tillgången till kollektivtrafik. Men även ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt då såväl yngre människors fria rörlighet är beroende av kollektivtrafiken samt alla andra som inte har tillgång till egen bil.

Viktigt är också att säkerställa att stadsmiljön kring stationer och hållplatser upplevs som trygga platser att uppehålla sig på. De bör utrustas med sittplatser och väderskydd samt nås via gångvägar som är trygga och framkomliga. Bostadsfönster, verksamheter och andra trafikanter bör ha "ögon" mot stationslägen inom planområdet för att dessa ska upplevas trygga kvällstid.

REKOMMENDATION

Gångavståndet till en hållplats ska vara max 500 meter.



max 500 m
TILL HÅLLPLATS

NULÄGE

Idag ligger närmsta busshållplats i anslutning till den befintliga buss- och järnvägsstationen, cirka 90 meter fågelvägen från planområdet. För att nå stationen måste man dock korsa järnvägen via Otto Torrells gata, i den sydligaste delen av Västerport. Inom analysområdet som helhet är snittavståndet till en hållplats 360 meter.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Trafikstrategi ska:

- tillgång till kollektivtrafik ska en förutsättning för utbyggnad av nya bostadsområden.
- täthet i bostadbyggandet eftersträvas vid anläggandet av nya bostadsområden för att generera underlag för kollektivtrafik.

Enligt Folkhälsopolicy för Halland är:

- tillgång till kollektivtrafik är en viktig faktor i goda livsmiljöer

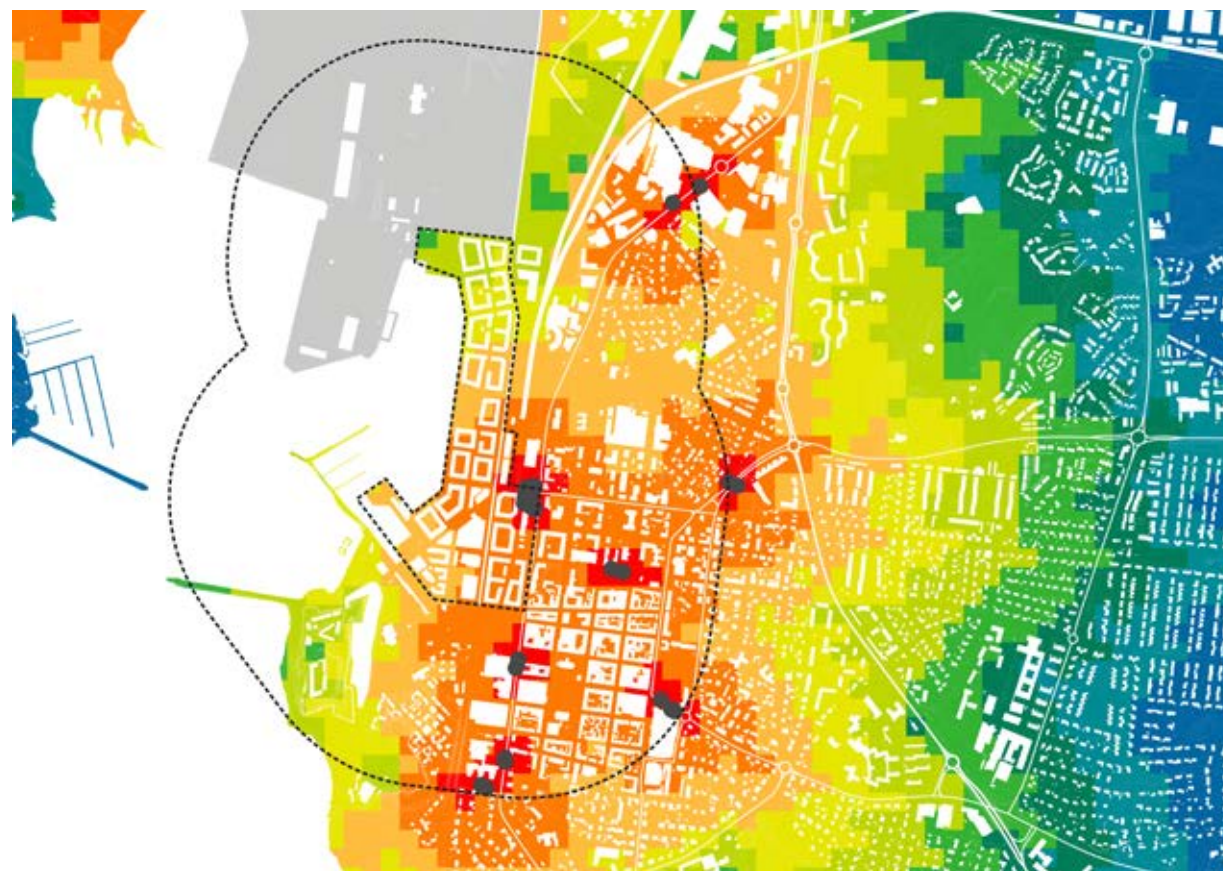
KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Boende i etapp 1 kommer ha god tillgång till kollektivtrafik, dels genom en ny busshållplats utmed Östra hamnvägen men också genom närheten till järnvägsstationen. Rekommendationen om max 500 meter till hållplats uppnås.

VÄSTERPORT

Med det nya stationsläget och det väl sammanhängande gatunätet får en stor andel av de boende en god regional tillgänglighet med kollektivtrafik. Däremot saknas god tillgänglighet till bussar i de norra delarna av Västerport. Behovet av en till busshållplats norrut längs busstråket Birger Svenssons väg är därför stort. Det rekommenderade avståndet om max 500 meter till hållplats uppnås enbart delvis inom planområdet som helhet.



NULÄGE - GÅNGAVSTÅND TILL BUSSHÅLLPLATS

<200 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 >1600 (m)

Gränsvärde

--- Västerport etapp 1-4 --- Analysområde

ANGÖRING

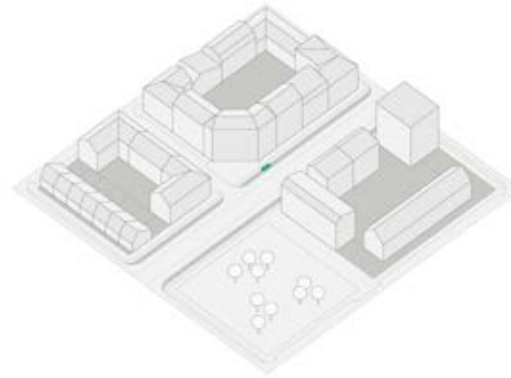
BAKGRUND

Angöringsplatser i anslutning till entréer där det är möjligt att självständigt eller med hjälp kunna orientera sig och ta sig från bilen till målpunkten är avgörande för att säkra rörelsefrihet för personer med olika funktionsvariationer.

Boverkets riktlinje är att angöringsplats för bil ska finnas inom 25 meter gångavstånd från entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (2014).

REKOMMENDATION

Max 25 meter mellan entréer i gatunivå och angöringsmöjlighet.



max 25 meter

MELLAN ENTRÉER I GATUNIVÅ
OCH ANGÖRINGSMÖJLIGHETER

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Trafikstrategi ska:

- Samhället utformas så att samtliga personer, oavsett funktionsnedsättning eller inte, blir fullt delaktiga i samhällslivet och jämlika i levnadsvillkor

NULÄGE

I dagsläget är angöring möjlig i anslutning till samtliga entréer.

KONSEKVENSANALYS

Samtliga entréer nås från angöringsmöjligheter i gatuplan.

TRAFIKSÄKERHET

BAKGRUND



Oro för bl.a. trafik gör att barns rörelsefrihet minskat de senaste decennierna. Detta har visat sig resultera i ökad bilskjuts till skolan och fritidsverksamheter, vilket i sig genererar trafik (Malmö stad, 2012). Människor som bor i området med promenadvänliga gator tar i genomsnitt 1-2 promenader mer i veckan jämfört med boende i mindre gåvännliga områden. Studier har också visat på att boende på lågt trafikerade gator har fler vänner och bekanta på sin gata (Faskunger, 2007).

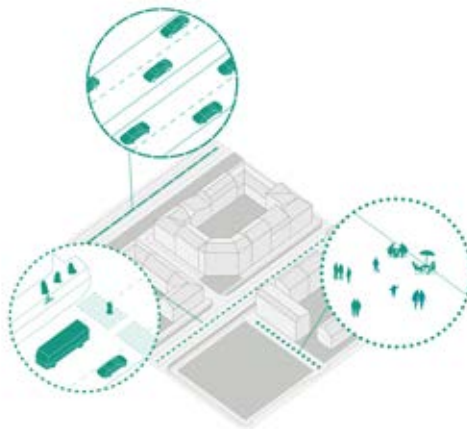
För trafiksäkerhet är hastigheten den enskilt viktigaste förutsättningen i stadsmiljön. Hastighet påverkas i sin tur av bl.a. korsningstäthet, bredd på körbanor, markbeläggning och stadsrummets skala.

För att klassificera gator utifrån hur prioriterade de är för olika trafikantgrupper har Trafikverket har tagit fram en klassificering för gator med fem olika trafikrumstyper. Typerna går från helt bilfria rum till helt bildominerade. I vår modell kallar vi dessa för gånggata, gångfartsgata, kvartersgata, genomfartsgata och motorled. De två förstnämnda är tydligt prioriterade för gående. Kvartersgatan är en lokalgata med begränsad trafik och en högsta hastighetsgräns på 30 km/h. Genomfartsgatan är inte lämplig för blandtrafik, inrymmer mer biltrafik och har en hastighetsgräns på över 30 km/h.

LEED Neighborhood (2009) rekommenderar att trafikinätet består till minst 75 procent av dessa typer. Eller omvänt, inte mer än 25 procent av gatorna bör vara renodlade bilvägar.

REKOMMENDATION

Minst 75 % gånggata, gångfartsgata och kvartersgata och högst 30 km/h längs vanligt förekommande skolvägar.



minst 75 %

GÅGATA, GÅNGFARTSGATA &
KVARTERSGATA

högst 30 km/h

HASTIGHET LÄNGS SKOLVÄGAR

NULÄGE

Gatunätet i området idag utgörs av genomfartsgatan Östra Hamnvägen. Industrierna i hamnen innebär att många tunga fordon passerar i området.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Översiktsplan är:

- ett utbyggt gång- och cykelvägnät är väsentligt för att öka trafiksäkerheten för skyddade trafikanter och för att fler ska kunna cykla till skolor, arbetsplatser och andra viktiga besöksmål. Trygga och trafiksäkra cykelmöjligheter är särskilt angeläget för barn, ungdomars och äldres behov.

Enligt kommunens Trafikstrategi ska:

- kommunen arbeta med en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan skolor och bostadsområden.
- skolornas angoringsplatser för bil- och kollektivtrafik göras trafiksäkra, där framkomligheten för oskyddade trafikanter prioriteras.
- hastigheten i och omkring skolområden vara låg.
- kommunen arbeta tillsammans med skolor, föräldrar och barn för att skapa trygga och trafiksäkra miljöer kring kommunens skolor

KONSEKVENSPANALYS

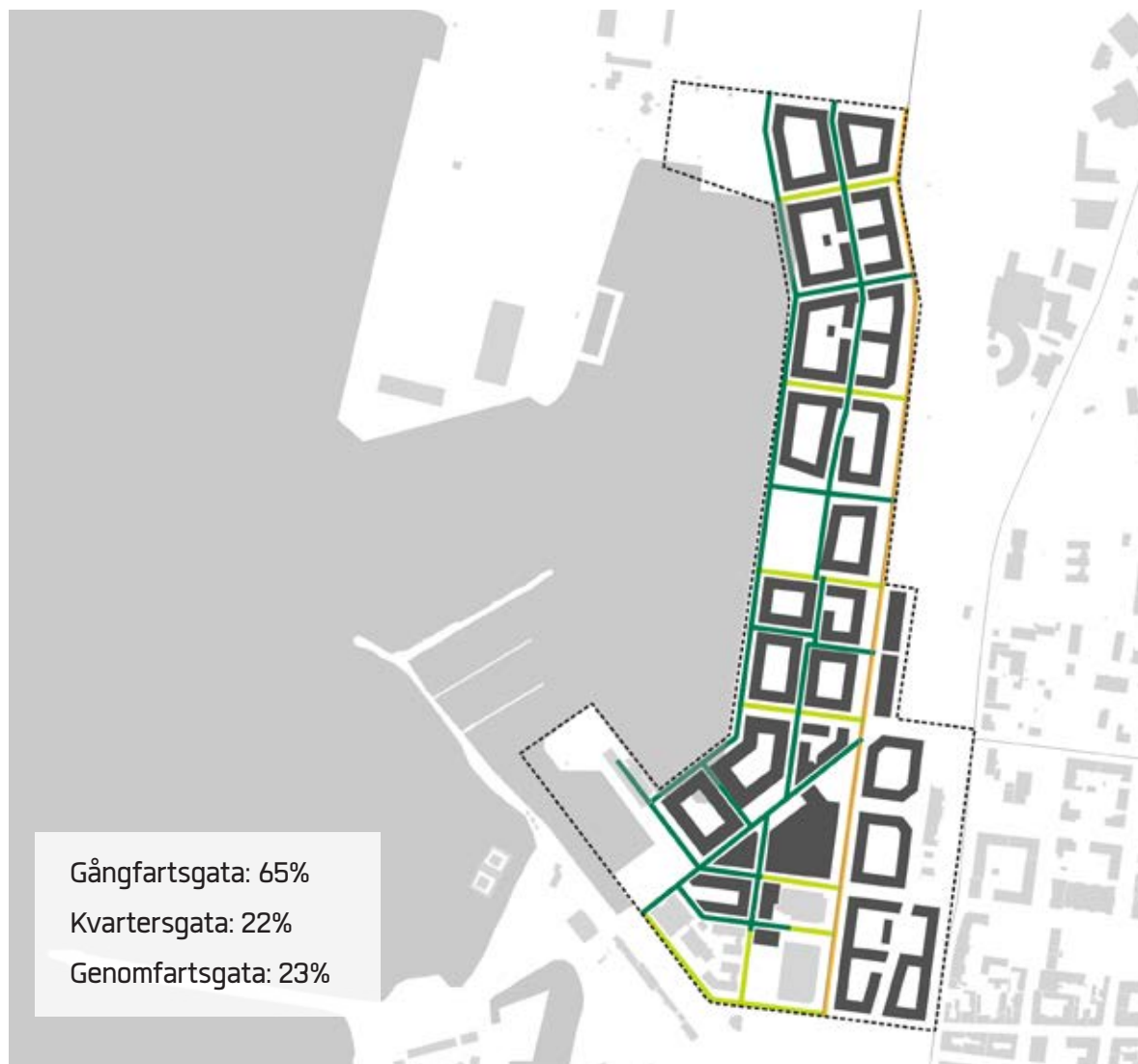
VÄSTERPORT ETAPP 1

Samtliga gator inom etapp 1 förutom Östra Hamnvägen utformas som gångfartsgata eller kvartersgata, vilket gör att rekommendationen om minst 75% gator som kan inrymma stadsliv uppnås. Samtidigt är det av stor vikt för trafiksäkerheten och i synnerhet för barnens rörelsefrihet att Östra Hamnvägens redan i ett tidigt stadium omformas till en gata med naturligt låga hastigheter.

VÄSTERPORT

Enligt gestaltungsprinciperna kommer trafikrum i planområdet att klassas som gångfartsgata eller kvartersgata. På kvartersgatorna kommer biltrafik vara begränsad och gatorna utformas med en intim skala och med gång- och cykeltrafikanter i fokus. Detta innebär att rekommendationen uppnås och skapar god potential för stadsliv inom området.

Utformning av Östra Hamnvägen som helhet kommer få stor betydelse för kommande trafiksäkerhet i Västerport. Inte minst för att tillhandahålla trafiksäkerhet för de barn och ungdomar som passerar gatan på väg till skolan. Givet ambitionerna i gestaltungsprogrammet förefaller Östra Hamnvägen kunna utvecklas till en mertrafikerad men samtidigt multifunktionell och attraktivt stadsrum. Avgörande för trafiksäkerheten blir här korsningsutformningen och möjligheten till 30 km/h som hastighetsgräns längs den del av Östra Hamnvägen som har ett mer omfattande korsningsbehov.



PLANFÖRSLAG - TRAFIKRUMSTYPER INOM PLANOMRÅDET

■ motorled ■ genomfartsgata ■ kvartersgata ■ gångfartsgata ■ gågata

□ Västerport etapp 1-4

PARKERING

BAKGRUND

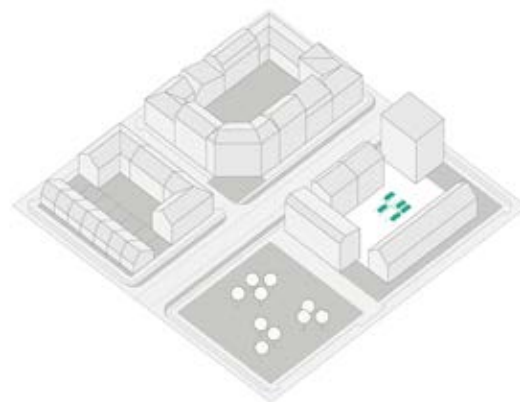
Samtidigt som god parkeringstillgång nära bostaden ger hög bekvämlighet och tillgänglighet för bilägare leder god tillgång till parkering också till ökat bilinnehav och i tät stadsmiljö till höga byggkostnader. Gatuparkering påverkar också barns rörelsefrihet och möjlighet till lek då trafik är en av de största orsakerna till föräldrars oro (Faskunger, 2007). Bilparkering sker ofta på kvartersmark i Sverige. Byggnationen av parkeringsplatser i garage kostar normalt mellan 300 000 - 600 000 kr per plats på kvartersmark. I förlängningen påverkar därför parkeringsnormer också möjligheten till bostäder med rimliga priser. Flexibla lösningar så som friköp, p-hus istället för parkering på kvartersmark eller olika former av mobilitetsåtgärder är alla viktiga styrmedel för att minska kostnaderna och minska bilberoendet. Det finns idag flera städer runt om i världen som helt avskaffat parkeringsnormer. Effekten har blivit att färre p-platser byggts. Efterfrågan på parkeringsplatser som prissätts utifrån dess faktiska kostnader har visat sig vara betydligt mindre. (Shoup 2018).

REKOMMENDATION

För att minska bilinnehav, öka möjligheterna att bygga billiga bostäder och förbättra förutsättningarna för multifunktionella gator bör flexibla p-tal användas och gatuparkering starkt begränsas.

NULÄGE

Idag finns tre större allmänna parkeringsanläggningar i Västerport och dess direkta närhet: Östra



flexibla p-tal OCH BEGRÄNSAD GATUPARKERING

hamnplan (ca 130 p-platser), Västra hamnplan (ca 95 p-platser) samt p-huset Briggen. Briggen har ca 290 p-platser varav ca 30 platser kommer att försvinna i samband med utbyggnaden av Västerport. Parkeringsplatserna i Briggen fyller först och främst en funktion som besöksparkering men även som pendelparkering då det är tillåtet att parkera gratis upp till 17 timmar. Beläggningen på dessa parkeringar är hög, sommartid är det inte ovanligt att det är helt fullt. Cykelparkeringar finns idag placerade i anslutning till Campus och Drottning Blankas gymnasium.

KONSEKVENSANALYS

VÄSTERPORT ETAPP 1

Parkeringsbehovet i etapp 1 tillgodoses främst genom parkering i parkeringshuset Briggen och genom det nybyggda p-huset mittemot Briggen med plats för ca 500 p-platser. Viss korttidsparkering vid hotellet och förskolan kommer också att finnas. För

Västerport etapp 1 används parkeringstalet 0,7+0,1 (boende och gästparkering), vilket innebär att parkeringstillgången inte blir lägre än övriga stadsdelar trots det centrala läget nära stationen. I jämförelse med många större städer är detta ett högt tvingande p-tal även i mindre centrala delar. Att parkeringen sker i parkeringshus istället för på kvartersmark kan emellertid tänkas öka konkurrenskraften för övriga färdmedel, i synnerhet för kortare resor.

VÄSTERPORT

Även Västerport som helhet planeras med parkeringstalet 0,7+0,1. Utöver parkeringsplatser för rörelsehindrade, för elbilspooler och viss möjlighet till korttidsparkering vid förskolan, kommer inga parkeringsplatser att tillåtas på gatumark i bostadskvarteren. Detta är positivt sett till möjligheten att använda gatumarken mer effektivt. Rekommendationen uppfylls delvis men ökad flexibilitet för att kunna sänka parkeringstalet givet det centrala läget borde utvecklas.

FRÅN MÅLDOKUMENT I VARBERGS KOMMUN

Enligt kommunens Trafikstrategi ska:

- möjligheter att minska bilparkering och istället stimulera gång, cykel och kollektivtrafik (mobility management) undersökas vid nyexploatering.
- kommunen arbeta med en flexibel parkeringsnorm.
- det ställas krav på cykelparkering vid nyexploatering.

A wide-angle photograph of a paved plaza with colorful circular markers. The plaza is made of dark, textured paving stones. In the background, there is a harbor area with a ship, a building labeled 'HERTIGIAN IN EBORG'S TORG', and several flagpoles with colorful flags. The sky is blue with scattered white clouds. The text '5. SLUTSATSER & UTVECKLINGSBEHOV' is overlaid in white on the bottom right of the image.

5. SLUTSATSER & UTVECKLINGSBEHOV

SAMMANVÄGDA SLUTSATSER

Den sociala konsekvensanalysen visar på goda förutsättningar för ett myllrande, levande och blandat Västerport och ett Västerport som förstärker kopplingen mellan staden och havet. Men givet de angivna rekommendationerna i denna sociala konsekvensanalys finns också uppenbara utvecklingsbehov.

VÄSTERPORT ETAPP 1 BLIR SANNOLIKT EN DEL AV VARBERGS LEVDA INNERSTAD

Den sociala konsekvensanalysen visar på stora sammanvägda sociala värden i den del av Västerport som utgör etapp 1: en god tillgång på olika offentliga platser, en sammanhängande stadsstruktur, en hög andel lågfartsgator, en hög täthet och en blandning av boende och arbetsplatser, ett sannolikt stort utbud av service, närhet till regional och lokal kollektivtrafik och inte minst en nära vattenkontakt. Sammantaget utvidgas den upplevda innerstaden till havet och södra Västerport blir sannolikt en stadsdel som naturligt används av alla Varbergsbor.

Den goda orienterbarheten som tillskapas bland annat genom den goda vattenkontakten och fästningen som ständigt närvarande landskapselement, bidrar också till att stärka kopplingen till Varbergs identitet.

Samtidigt visar den sociala konsekvensanalysen att de norra delarna av framtida Västerport har mindre potential för att upplevas som en del av innerstaden. Det beror framför allt på att barriäreffekterna som järnvägsspåret skapar och den lägre omgivande tätheten kring dessa delar.

GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER GER MÖJLIGHET TILL MER FLEXIBLA PARKERINGSTAL

Finmaskigheten i gatunätet, mellan huvudcykelstråken, de låga hastigheterna och de väl aktiverade stråken leder också till att gång- och cykelvänligheten ökar i Varberg. Inte minst förefaller trafiksäkerheten generellt vara god inom Västerport, vilket i sin tur bidrar till mer tillgänglig stad för alla. En risk är att den nuvarande trafikbarriären Östra Hamnvägen inte utvecklas till en attraktiv stadsgata enligt riktlinjerna i gestaltungsprogrammet (Varbergs kommun, 2017). Detta är av stor vikt för inte bara gång- och cykelvänligheten utan också för barnens rörelsefrihet och för upplevelsen av en sammanhängande stadsstruktur. För att stärka kopplingarna även i den norra delen vore en gång-cykelbro över spåret i förlängningen av Susvindbron lämplig. Med god tillgänglighet till kollektivtrafik och närhet till hela innerstaden inom gångavstånd förefaller möjligheterna till att slippa äga bil vara god för de som gärna vill det. Mer flexibla parkeringstal borde därför provas, både utifrån möjligheten att på så vis

minska biltrafiken generellt och för att också erbjuda mer rättvisa hyresnivåer och bostadspriser för de som inte vill betala för andras parkeringsplatser.

BÅDE STORA KVALITETER OCH UTVECKLINGSBEHOV FRÅN ETT BARNPERSPEKTIV

Utifrån barnperspektivet är den goda trafiksäkerheten mycket positiv för rörelsefriheten inne i området. Många av de offentliga platser som planeras i Västerport svarar också mot de önskemål och behov som barnen uttryckt i dialogen, däribland Barnens boulevard och Kajstråket. Samtidigt är lekplatserna få och förskolegårdarna små. De små bostadsgårdarna riskerar också att bli mindre populära för olika former av fria lekaktiviteter då utrymmet är begränsat även här.

För barn är så klart frågan om en ny skola viktig på sikt och under förutsättning att en ny grundskola också attraherar flera barn från andra stadsdelar skulle en skola också bidra positivt till en ökad social blandning i stadsdelen.

BRIST PÅ FRIYTOR OCH EN MÅNGFALD AV VISTELSEVÄRDEN I NORRA VÄSTERPORT

Ett av de stora utvecklingsbehoven på längre sikt är att utöka den offentliga friytan i den norra delen av Västerport. Vid sidan av nödvändiga ytor behöver också en större mångfald av vistelsevärden utvecklas för att rättvist fördela tillgång på såväl grönytor, lekplatser, värdefulla multifunktionella parker och spontanidrottsplatser. Då forskning visat att närheten till sådana ytor har särskilt stor betydelse för människor med låg socioekonomisk nivå är det viktigt att dessa utvecklas inom ett rimligt avstånd från varandra i Varbergs som helhet. I plananalysen visar sig en större park norr om etapp 3 och en ny park öster om Västerport som särskilt betydelsefulla.

BEGRÄNSAD STORLEK PÅ GÅRDAR STÄLLER STÖRRE KRAV PÅ KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER OCH ÖKAR BESÖKSTRYCKET PÅ DE OFFENTLIGA PLATSERNA

På kvartersnivå har de begränsade sociala värdena som uppstår med små gårdar uppmärksamats. De små gårdarna är till stor del en konsekvens av det begränsade utrymmet i kombination med det täta och väl sammanhängande gatunätet. Sammantaget ger emellertid det planerade gatunätet så pass många sociala värden att en större gårdstorlek främst bör prövas i lägen där detta inte medför försämrade kopplingar i gatunätet. I lägen där en större gård skulle kunna leda till sämre kopplingar i gatunätet är det snarare olika former av kompensationsåtgärder som borde prövas i första hand. Se vidare förslag på kompensationsåtgärder och eventuella justeringar av planstruktur under utvecklingsbehov.

RISK FÖR EN EXKLUSIV IDENTITET

Med alla nya stadsdelar i attraktiva lägen finns också risken att stadsdelen kan få en mer exklusiv karaktär och att intressekonflikter mellan boende och besökare kan uppstå.

Tillkomsten av lägenheter och variationen av upplåtelseformer i Västerport gör att boendeformer i kommunen ökar. Det kan dock tänkas bli svårt att hålla bostads- och hyreskostnaderna nere, vilket kan innebära att boende i Västerport upplevs som exklusivt. Här är det så klart viktigt att hitta former för att erbjuda en viss andel av hyresrätterna till lägre hyra för att möjliggöra för en större social mix i stadsdelen. I förlängningen blir det också viktigt för kommunen att finna former för att säkerställa att de billigare hyresrätterna också kommer de mindre resursstarka grupperna till del.

Men risken för en mer exklusiv identitet kan också motverkas av offentliga platser som både genom sin utformning och tillgänglighet bidrar till en hög samnärvaro av Varbergsbor från olika stadsdelar. Denna effekt har påvisats i bland annat Hornsberg i Stockholm och Bo01 i Malmö. Västerports nära koppling till stationen kan också bidra till ökad genomströmning av människor genom Västerport.

Ett sätt att möjliggöra billigare hyreslägenheter är att göra avsteg från rådande parkeringsriktlinjer och inför mer flexibla parkeringstal. Det skulle exempelvis kunna innebära att vissa kvarter byggs med mycket begränsade parkeringstal. I sin tur skulle detta medföra betydligt lägre byggkostnader och möjliggöra lägre hyresnivåer.

SAMLAD BEDÖMNING AV VÄSTERPORT ETAPP 1-4

Utifrån den genomförda social konsekvensanalys en redovisas här en samlad bedömning av Västerport etapp 1-4. Bedömningen baseras på Västerport som helhet.

I värderosen till höger illustreras i vilken grad som SKA:ns rekommendationer uppfylls per tema. På nästa sida tydliggörs bedömningskriterierna för vardera tema.

Som värderosen redovisar finns framför allt ett utvecklingsbehov när det kommer till bostadsgårdar, förskolegårdar, blandning av boendeformer och ett behov av mer och mer varierade offentliga friytor. I nästa kapitel diskuteras dessa utvecklingsbehov vidare.

FÖRKLARING

0= uppfylls inte alls

1 = uppfylls till mindre del

2 = uppfylls till stor del

3 = uppfylls helt



INDIKATOR	BEDÖMNINGSKRITERIER	UPPFYLLNADSGRAD
Bostäder	40-60% fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter - Minst 50% av hyresrätterna ska ha en hyresnivå som motsvarar 30% av medelinkomst - Variation av lägenhetsstorlekar	Uppfylls till stor del
Gårdar	- Minst 1500 kvm sammanhängande gård - Minst 20 kvm gård per 100 BTA bostad	Uppfylls till mindre del
Service	Minst 100 pers/ha	Uppfylls till stor del
Arbetsplatser	30-70% BTA till lokal eller kontor	Uppfylls till stor del
Vårdlokaler	Tillgänglig hälso- och sjukvård	Uppfylls helt
Gångnät	- Välintegrerade stråk - Variation av lugna och intensiva platser - Hög korsningstäthet (minst 150 korsningar/kvm)	Uppfylls helt
Cykelnät	Max 500 meter mellan huvudstråk av hög kvalitet	Uppfylls helt
Orienterbarhet	Överblickbara landmärken och landskapselement	Uppfylls helt
Socialt trygga stråk	Minst 5 entréer per 100 meter gata	Uppfylls till stor del
Offentlig friyta	Minst 15% offentlig friyta	Uppfylls till mindre del
Grönyta	- Max 200 meters avstånd till grönyta mindre än 0,2 ha - Minst 10 % offentlig grönyta inom 500 meter	Uppfylls till mindre del
Större värdefull park	Max 500 meter gångavstånd till större värdefull park	Uppfylls till mindre del
Lekplatser	Max 300 meter gångavstånd till lekplats	Uppfylls till mindre del
Torg	Max 800 meter gångavstånd till torgyta	Uppfylls helt
Idrottsplats	Max 1 km till spontanidrottsplats	Uppfylls inte alls
Evenemangsyta	Flexibla platser och evenemangsytor	Uppfylls till stor del
Vatten	En nära vattenfront för alla	Uppfylls helt
Förskolor	- Minst 35 kvm förskolegård per barn - Minst 2000 kvm sammanhängande förskolegård	Uppfylls till mindre del
Skolor	- Högst 30 km/h för säkra skolvägar - Minst 30 kvm skolgård per barn - Minst 3000 kvm sammanhängande gskolgård	Uppfylls till mindre del
Kultur- & samlingslokaler	Tillgång till kultur- och samlinglokaler	Uppfylls till mindre del
Kollektivtrafik	Max 500 meter till hållplats	Uppfylls helt
Angöring	Max 25 meter mellan entréer i gatunivå och angöringsmöjligheter	Uppfylls helt
Trafiksäkerhet	- Minst 75% gågata, gångfartsgata ch stadsgata - Högst 30 km/h hastighet längs säkra skolvägar	Uppfylls i hög grad
Parkering	Flexibla p-tal och begränsad gatuparkering	Uppfylls till mindre del

UTVECKLINGSBEHOV

Följande utvecklingsbehov baseras på vad som framkommit i den sociala konsekvensanalysen och på åtgärder som både på kort, mellanlång och lång sikt kan få betydelse för att öka de sociala värdena i och kring Västerport.

Med utvecklingsbehov på kort sikt menas här åtgärder som har att göra med temporära omvandlingar eller utformning på mer detaljerad nivå. Syftet är inte här att ändra detaljplaner utan snarare att justera det som går och ge input till fortsatt användning. Förändringar förändrar alltså inte pågående planprocess.

På mellanlång sikt och lång sikt ges förslag på utvecklingsbehov som direkt berör kommande detaljplaners utformning och mer grundläggande principer om hur exempelvis parkering kan organiseras. Samtliga utpekade utvecklingsbehov tar sin utgångspunkt i att stärka Västerport som en plats för alla.

PÅ KORT SIKT

(INFÖR DETALJPLAN ETAPP 1)

”STREETMAKING” LÄNGS ÖSTRA HAMNVÄGEN

Östra Hamnvägen bör i ett tidigt skede etableras som en trygg och trafiksäker gata. Sträckan i anslut-

ning till etapp 1 bör få en temporär utformning för att tydligare kommunicera låg hastighet. Annars finns här risk för att vägen fortsätter att skapa barriäreffekter fram till dess att vägen som helhet byggs om längre in i framtiden. Temporära hastighetssäkrade korsningar bör också tillkomma, i synnerhet där många barn och äldre kan tänkas röra sig.

SKAPA ETT LEKVÄNLIGT TORG, AKTIVERAT ÅRET RUNT

Under dialogen var det många Varbergsbor som önskade sig offentliga friytor som fungerade som mötesplatser för barn och ungdomar. Många önskade sig också lekaktiviteter vintertid, såsom pulka och skridskoåkning. En plats för lek, sommartid såväl som vintertid, centralt inom etapp 1 skulle också få stor betydelse för hela Västerports närhet till lekplatser, både på kort och lång sikt. Vintertid skulle det kunna handla om exempelvis skridskoåkning. Fler vinteraktiviteter är också något som redan den temporära nuvarande platsen i Västerport skulle kunna ta till sig och erbjuda. Temalek på lekplatserna kan också bidra till att berätta en historia om platsen och skapa nya värden.

AKTIVERA VATTENFRONTEN MED OLIKA VATTENAKTIVITETER

De offentliga platserna erbjuder goda möjligheter att etablera årliga evenemang kopplade till vattnet i Västerport. Detta skulle också bidra till att befästa

Västerport som en plats för alla och stärka hela Varbergs identitet som kuststad. För att ytterligare stärka kopplingen till vattnet skulle också torgytorna längs kajkanten kunna planeras för att flexibelt få användas av olika föreningar och aktörer som på olika sätt bidrar till att öka tillgängligheten till vattensport eller annan rekreativ användning av vattnet.

KOMPENSERA MINDRE FÖRSKOLEGÅRDAR MED RÖRELSEPOLICY, EXTRAPERSONAL OCH LEKMÖJLIGHETER PÅ DE OFFENTLIGA FRIYTORNA

Då förskolegårdarna i etapp 1 inte uppfyller rekommendationerna vad gäller läge och storlek, och planeras att samnyttjas med de boende på kvartersgårdar, kan det komma att krävas kompensationsåtgärder för rörelse, t.ex. rörelsepolicy eller mer personal för utflykter. Det är också viktigt att de boende har vissa ytor som de alltid har tillgång till parallellt med att förskolegårdarna används dagtid. Även om förskolegårdarna blir små är det ändå viktigt att se till att de utformas så att varierande terräng- och vegetationsförhållanden uppstår. En variation av sol och behaglig skugga är också viktigt.

Även om de offentliga friytorna i och kring Västerport inte kan ersätta själva förskolegårdarna är ändå tillgängligheten till dessa så klart av stort värde för förskolegrupperna. I synnerhet om de närliggande friytorna inom Västerport dessutom innehåller lekplatser inom nära avstånd från varandra.

UTFORMA GÅRDARNA SOM MULTIFUNKTIONELLA GRÖNA VISTELSEYTOR

Under dialogen framkom en farhåga om att bostadsgårdarna skulle kunna upplevas som både trånga och mörka. Denna farhåga bekräftas av den sociala konsekvensanalysen då gårdsstorleken i många fall är mindre än den generella rekommendationen. Då gårdarna är små, och dessutom i vissa fall samnyttjade med förskolegårdar, är det av stor vikt att gårdsytan i så hög grad som möjligt är vistelsebara och multifunktionella. Exempelvis gårdshus och större planteringar, liksom privata uteplatser bör undvikas. Flexibla ytor och sittplatser som kan användas till många olika aktiviteter bör prioriteras. Odlingsmöjligheter i mindre skala har också visat sig skapa stora värden och kan bidra till gårdsgemenskap. Trafiksäkra vistelsevänliga gator intill kvarteren kan också ses som en kompensation och öka den sociala gemenskapen i grannskapet. Här är inte minst en tydligt gångprioriterad och vistelsevänlig utformning av Barnens boulevard viktig.

AKTIVERA CAMPUS VARBERGS KVARTERGÅRD

För att minska risken för otrygghet skulle den avskilda och entrélösa gården till Campus Varberg antingen behöva stängas av vissa tider på dygnet, eller i högre grad aktiveras. Genom att öppna upp och få till entréer mot gården och exempelvis tillföra en restaurang och sittplatser skulle gårdsrummet kunna utvecklas till en mysig och mer exklusiv oas i kontrast till de i övrigt mer tillgängliga och lättorienterbara stadsrummen. Möjligtvis skulle det kunna

ske i kombination med att gården då stängs av efter stängningsdags.

FÖRVALTA STADSLIVSPOTENTIALEN MED DETALJRIKA AKTIVA BOTTENVÅNINGAR OCH SITTPLATSER OCH UTESERVERINGAR I GODA SOLLÄGEN

Diagonalen och förlängningen av Magasinsgatan och Engelbrektsgatan ingår i etapp 1 och är de gator inom Västerport som har störst stadslivspotential sett till tillgänglighet och täthet. Det är sannolikt här som flest gående kommer röra sig. För att fullt ut förvalta stadslivspotentialen bör utformningen av gatan och omgivande bebyggelse möjliggöra detaljrika aktiva botten våningar, goda sollägen och relativt stor bilfrihet. Dessa kvaliteter visade sig vara de viktigaste platskvaliteterna när Spacescape undersökte hur levande olika stadsmiljöer upplevdes (Jernhusen 2019).

VERKSAMHETSSTRATEGI FÖR ATT ÖKA DAG-BEFOLKNING, SERVICE OCH SKAPAR LOKALA MÖTESPLATSER

Utåtriktade verksamheter i gatuplanet är en viktig förutsättning för en mer levande och trygg stadsmiljö. Lokaler i gatuplan ger också stöd för ett attraktivt utbud av basservice och lokala mötesplatser. Här är inte minst caféer, restauranger, co-office och butiker viktiga men likväl kan även kommunala verksamheter som skola, bibliotek eller kulturskola ge liknande mervärden för stadsmiljön.

Samtidigt som mervärdet av lokaler i gatuplan är tydligt kan det ibland vara svårt att få lokalerna ut-

hyrda i ett tidigt skede. De ekonomiska förutsättningarna för nya verksamheter är ibland begränsat då nya stadsdelar byggs i etapper och kundunderlaget från början är begränsat. Men då etapp 1 är färdigbyggt och järnvägsbarriären borta torde det här ändå finnas goda förutsättningar för en rik mix av olika verksamheter. Men för att stötta framväxten av verksamheter vidare skulle kommunen också kunna ta initiativ till en verksamhetsstrategi för att med olika stödåtgärder och samverkan mellan kommun, verksamhetsintressenter och fastighetsägare ge både hållbara affärsmodeller sociala mervärden för stadsdelen som helhet.

En fråga som här då blir viktig är hur uthyrning av lokaler kan organiseras. En möjlighet som prövats i exempelvis Masthuggskajen i Göteborg är att ett kommunalt bolag tagit ansvar för uthyrningen av lokaler, istället för bostadsrättsföreningar. Att erbjuda subventionerade hyror för verksamheter som i sin tur bidrar till både sociala värden och att stadsdelens attraktivitet och därigenom också fastighetsvärden ökar kan vara en annan strategi.

PÅ MELLANLÅNG SIKT (INFÖR DETALJPLAN ETAPP 2-4)

”PLAYMAKING”: EN GRADVIS OCH TEMPO- RÄR UTBYGGNAD AV DET BARNVÄNLIGA VÄSTERPORT NORRUT

Det tillfälliga torget inom etapp 1 skulle som koncept kunna tas vidare i takt med att vidare etappområden öppnas upp i samband med att etapp 1 börjar att byggas ut. Längs *Barnens boulevard* norr om etapp 1 kan platsskapande aktiviteter som till exempel tillfälliga lekplatser på gatorna anordnas. Utformning som signalerar låg hastighet, lekfull utsmyckning som etablerar känslan av att det är just ”barnens” boulevard.

Kajparken kommer sannolikt bli en viktig mötesplats och samlingspunkt för boende i Västerport. I ett tidigt skede kan tillfälliga platser för att lek (i synnerhet den som efterfrågas i dialogerna så som parkour, klätterväggar etc) och sport skapas. Detta ger också möjlighet att testa vilka koncept och aktiviteter som ska permanentas i framtiden. Torget kan även aktiveras med utomhusgympa, spontanidrott, dansbana, parkteater, Valborgsfirande, festivaler eller dagar med olika teman.

Olika pop up-verksamheter så som; prova på-träning med utrustning, mini-bibliotek, bokbuss, park, café och stafettodling i pallkragar (som sedan kan flyttas till gårdar) kan bli inslag som berikar området när allt fler flyttat in

EN NY GÅNGBRO I FÖRLÄNGNINGEN AV SUS- VINDBRON

Norra delarna av Västerport är betydligt mindre sammankopplade med övriga Varberg än de södra. Det är viktigt att stadsstrukturen i norra delarna av Västerport får en fortsatt hög finmaskighet och att tydliga kopplingar mellan Västerport och omgivande stadsdelar utvecklas. Ett lämpligt läge för att stärka dessa kopplingar är en förlängning av Susvindbron.

PARKUTVECKLING VID KYRKORUINEN

Analysen av närhet till grönyta och värdefulla större parker visar på en omfattande brist norr om dagens centrum. Genom att omvandla nuvarande mer diffust offentliga och fragmentiserade grönytor vid kyrkoruinen och minska parkeringsytorna skulle en större värdefull park kunna bidra med stora kvaliteter till såväl den befintliga stadsdelen och närheten till park i den norra och mellersta delen av Västerport.

JÄMNA UT KVARTERSSTORLEKEN I ETAPP 3 FÖR ATT SKAPA FLER RYMLIGA GÅRDAR

Genom en annan vinkel på Barnens boulevard norra del skulle en jämnare kvartersstorlek kunna tillskapas som i sin tur skulle leda till att fler gårdar uppnå rekommendationen om minst 1500 kvm.

SÄKERSTÄLL KOLLEKTIVTRAFIK ALLA TIDER PÅ DYGNET

Säkerställ att boende kan ta sig hem med kollektivtrafik alla tider på dygnet, särskilt viktigt för ungdomar.

UNDERLÄTTA KOMBINATIONSRESOR FÖR CYKEL OCH TÅG INTILL STATIONEN

Säker cykelparkering med väderskydd i anslutning till hållplatserna uppmuntrar också kombinationsresor. I övrigt kan kommunen uppmuntra samåkning och vandrande skolbussar.

FRIKOPPLA PARKERINGEN FRÅN BOSTADEN

Genom att frikoppla bostadsmarknaden från parkeringsmarknaden kan flera sociala värden uppstå. Genom att priset på parkering baseras på den faktiska kostnaden för att bygga parkering, och olika former av subventioner då försvinner, kan också bilinnehavet tänkas minska och incitamenten för delad mobilitet, så som elbilspooler och kollektivtrafik öka. Idag testas också nya koncept runt om i Sverige där bostadshus i lägen med god kollektivtrafik byggs utan egen parkering. Istället erbjuds de boende andra former av mobilitet, liksom lägre hyror, mer gemensamma sociala ytor och inte minst en bostad som ger betydligt lägre utsläpp ur ett livscykelperspektiv. Ett exempel är bostadsprojektet Nouvelle i Upplands Väsby (www.theoryintopractice.se/mobo)

HÖGRE ANDEL HYRESRÄTTER

För en ökad variation av boendeformer och en större andel hyresrätter med rimliga hyresnivåer rekommenderas att andelen hyresrätter ökar redan i etapp 1. Om inte ökar trycket på en ännu större andel hyresrätter i kommande etapper. Fler billiga hyresrätter var väl efterfrågade under dialogen.

NY GRUNDSKOLA STRAX NORR OM ETAPP 3

För att möta behovet av ökad elevkapacitet i grundskolan och dessutom bidra till ökad social integration och närhet till skolor för barn i Västerport skulle en ny grundskola kunna planera strax norr om etapp 3.

PÅ LÅNG SIKT (INFÖR FRAMTIDA ETAPPER)

PLANERA FÖR EN STÖRRE VÄRDEFULL PARK NORR OM VÄSTERPORT ETAPP 1-4

Planlaborationer visar att en större värdefull park strax norr om Västerport etapp 3 är av helt avgörande betydelse för en mångfald av stadskvalitet och en hälsosam stad som helhet. Parken innebär att rekommendationerna om tillräckligt mycket offentlig friyta och grönyta uppnås. Likväl ger platsen möjlighet till att uppnå rekommendationerna om närhet till värdefull park. Om parken kombineras med spontanidrottsplats så får även stora delar av Västerport en god närhet till detta. Likväl innebär läget för ny större park att framtida grundskolor och förskolor får en god närhet till offentliga friytor.

I samband med planering på längre sikt bör också vidare dialog med Varbergsborna om vilka aktiviteter som ska inrymmas i en större värdefull park genomföras.

UTVECKLINGSBEHOV

AKTIVERA CAMPUS VARBERGS GÅRD
KVÄLLSTID OCH AVSKÄRMA DEN NATTETID >

< NY GÅNGKOPPLING I FÖRLÄNGNING
AV SUSVINDBRON



NY VÄRDEFULL PARK



HÖGRE ANDEL HYRESRÄTTER OCH VISST
UTBUD MED LÄGRE HYRESNIVÅER



BEHOV AV MULTIFUNKTIONELLA GÅRDAR
OCH STÖRRE GÅRDAR OM MÖJLIGT I ETAPP 2-4
HELLRE FÖRSKOLE-/SKOLKVARTER ÄN SAMNYTTJADE
MED BOSTADSGÅRDAR



< NY GRUNDSKOLA INTILL
STÖRRE VÄRDEFULL PARK



< NY STÖRRE VÄRDEFULL PARK MED LEKPLATS,
OCH SPONTANIDROTTSPLATS



BYGG LEKPLATS PÅ TORGYTA
INOM ETAPP 1 >



EVENEMANGSYTOR OCH TEMPORÄRA
AKTIVITETER KNUTNA TILL VATTEN-
SPORT OCH VATTENREKREATION LÄNGS
KAJEN





6. KÄLLOR

Andersson, B (2004) Rädslans rum - trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Lunds universitet

Bergdahl, S. (2016) Tagårdar för barn - ett sätt att lösa ett stadsbyggnadsproblem?

BREEAM for communities (2011) Technical Guidance Manual version 1

BRÅ (2012) NTU 2012 - Om utsatthet, trygghet och förtroende

Borén, T., Koch, D. (2009) Platser i praktiken och social hållbarhet: Hökarängen och andra små centrumbildningar i fokus.

Boverket (2015) Gör plats för barn och unga! - En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolan utemiljö

Boverket (2011:5- ALM 2) Tillgänglighet på allmänna platser.

Boverket, BRÅ, Tryggare mänskligare Göteborg (2010) Trygghetsvandring - en vägledning

Dahlin, Å (2015) Från delad till enad stad - Översiktsplanering för social hållbarhet, Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

Ewing, R., Cervero, R (2010) Travel and the Built Environment, Journal of the American Planning Association

Faskunger, J. (2007) Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens Folkhälsoinstitut

Gehl, J (2008) Life Between Buildings

Gehl, J., Johansen Kafer, I., Reigstad, S (2006) Close encounters with buildings, Urban Design International

Glaeser, E (2012) Stadens triumf (Stockholm: SNS Förlag)

Grahn, P., Stigsdotter, U (2003) Landscape planning and stress. Urban Forestry and Urban Greening.

Grahn (2020) Planering utifrån vetenskaplig evidens. Grönområdets betydelse för folkhälsan

Göteborgsregionen et al (2016) Värdeskapande stadsutveckling

Healthy Cities, Malmö stad (2013) Hälsofrämjande stadsplanering

Hillier, Bill (1996) Space is the Machine, Cambridge: Cambridge

University Press

Jacobs, J (1961) The Death and Life of Great American Cities

Jungmark, L. & Åkerblom, P. (2016). Sol och skugga - Att tänka på i utemiljöer för barn och unga.

Jönköpings kommun (2019), Grönstrukturplan för Jönköpings kommuns tätorter 2019

Karsten, L "The playful city: On the changing character if urban outdoor play and the persistence of 'old' inequalities". 2016-06-17, Stockholm

Komossa, Susanne (2010), The Dutch Urban Block and the Public Realm.

LEED ND (2009) LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System

Legeby, A. (2013) Patterns of co-presence - Spatial configuration and social segregation

Legeby, A., Koch, D., Marcus, L., (2015) Jämlika livsvillkor och stadsbyggande - inspel till pågående översiktsplanarbete

Legeby, A., Marcus, L., Berghauser Pont, M., Tahvilzadeh, N. (2015) Storstäder i samverkan: Stadsbyggandets sociala dimension

Legeby, A., Koch, D., Ehsan, A. (2016) Kulturnärvaro - inspel till boende och stadsmiljö

Lynch (1960) The Image of the City

Malmö stad (2011) Lekvärdesfaktor för förskolegårdar i Malmö - med syfte att nå en hög lekvalitet

Malmö stad (2012) Stadens rumsliga påverkan på hälsa

Malmökommissionen (2014) Malmös väg mot en hållbar framtid - hälsa, välfärd och rättvisa

Minoura (2020) Uncommon Ground

Mistra Urban Futures (2015) Socialt hållbar stadsdel - Indikationer och verktyg

Movium (2016:1) Bygga stad för barn och unga - vägledning, inspiration och allmänna råd

Mårtensson, F., Boldemann, C., Söderström, M., Blennow,

M., Englund, J-E., Grahn, P. (2009) Outdoor Environment Assessment of Attention Promoting Setting for preschool children - part of salutogenic concept. Health and place vol. 15 ss. 1149-1157

New York City (2014) CEQR TECHNICAL MANUAL

Project for Public Spaces (2016) www.pps.org/reference/grplacfeat/ (www.pps.org)

Region Halland (2020) FolkhälsopolICY för Halland – Strategier, arenor och insatsområden

Shoup (2018) Parking and the City

Statisticon (2020) Befolkningsprognos 2020-2034 Varbergskommun

Stockholms läns landsting (2013) Värdering av stadskvaliteter

Stockholms stad och Stockholms universitet (2012) Spontanidrott för vilka? En studie av kön och nyttjande av planlagda utomhysytor för spontanidrott under sommarhalvåret

Spacescape (2019) Levande stadsmiljöer

Spacescape (2015) Mäta stad

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting (2009) Rätt fart i staden - Hastighetsnivåer i en attraktiv stad

Törnqvist A., Olsson S., Claesson S. (2012) Socialt blandat boende i Göteborg

UN Habitat (2012) Urban planning for City Leaders

UN Habitat (2014) A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles

Tyrens (2020) Kulturmiljöutredning - underlag för detaljplan Västerport etapp 1,

Varbergs kommun (2017) Förstudie inför ombyggnad Östra Hamnvägen

Vaclay (2001) "The International association for impact assessment"

Varbergs kommun (2010) Översiktsplan för Varbergs kommun

Varbergs kommun (2013) Bebyggelsestrategi

Varbergs kommun (2013) Grönstrategi för aktiviteter, upplevelser och biologisk mångfald i Varbergs kommun

Varbergs kommun (2013) Lekplatsriktlinje för Varbergs kommun

Varbergs kommun (2015) Trafikstrategi 2030

Varbergs kommun (2016) Hållbarhetsprogram Västerport

Varbergs kommun (2016) Inriktning för stadsutvecklingsprojekt

Varbergs kommun (2017) Förtätningsstrategi för Varbergs tätort

Varbergs kommun (2017) Strategi för långsiktig inkludering i Varberg

Varbergs kommun (2018) Barndialog i Västerport – del 1 och 2

Varbergs kommun (2018) Planprogram för Västerport – Stadsutveckling i Varbergs stad

Varbergs kommun (2018) Så här tycker Varberg

Varbergs kommun (2019) Ett hållbart Varberg: Socialt – Ekonomiskt – Ekologiskt

Varbergs kommun (2019) Gestaltningsprogram

Varbergs kommun (2019) Plan- och genomförandebeskrivning - Detaljplan för Västerport etapp 1, Granskningshandling

Varbergs kommun (2020) Tillsammans skapar vi världens bästa Varberg

WHO (2012) Health Indicators of sustainable cities in the Context of the Rio+20 UN Conference on Sustainable Development.

WSP (2019) Bostadsmarknadsanalys Varbergs kommun

ÅF (2017) Förstudie inför ombyggnad Östra Hamnvägen - Gestaltning PM

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se