

Beskrivning över förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan och stadsplanebestämmelser för delar av västra, södra och östra stadsdelarna i Halmstad.

Stadsplaneförslaget har upprättats närmast med anledning av stadsfullmäktiges beslut den 22 december 1938 att under vissa förutsättningar föranstalta om sådan ändring av stadsplanen för staden, som erfordrades för riksvägens framdragande i och genom staden i huvudsaklig överensstämmelse med alternativförslaget B i en under samma år verkställd utredning rörande utformningen av trafiklederna för den genomgående samfärdseln, därest beslut komme att fattas av vederbörande myndigheter om riksvägens anläggande enligt sagda alternativ.

Då stadsplaneförslaget till största delen omfattar mark, som ingår i den av Kungl. Maj:t den 5 oktober 1934 fastställda stadsplanen för Halmstad och då Kungl. Maj:t vid ifrågavarande stadsplans fastställande ålade staden, att under iakttagande av vissa av Kungl. byggnadsstyrelsen i remissutlåtande den 20 februari 1934 framställda erinringar mot stadsplanen och de därtill hörande stadsplanebestämmelserna, låta omarbeta stadsplanen och bestämmelserna i vissa angivna delar, så har vid det nu föreliggande stadsplaneförslagets utarbetande hänsyn tagits jämväl till de av Kungl. byggnadsstyrelsen anförda synpunkterna ifråga om ifrågavarande stadsplanerevidering. För återstående oreviderade delar av 1934-års stadsplan har uppgjorts ett den 8 mars 1941 dagtecknat förslag till stadsplanerevidering varigenom Kungl. Maj:ts ifrågavarande åläggande för staden i och med föreliggande stadsplaneförslag kan anses vara uppfyllt.

Stadsplaneförslaget omfattar större delen av västra stadsdelen söder om Karlsrovägen, så gott som hela södra stadsdelen och en mindre del av östra stadsdelen, huvudsakligen utgörande den i Viktoriagatan och Laholmsvägen å sträckan till Bolmensgatan ingående gatumarken.

Stadsplaneområdets norra gräns sammanfaller å en sträcka av c:a 500 m med stadens jurisdiktionsgräns mot Vapnö socken, varifrån gränsen går över Västra begravningsplatsens västra del till dess södra sida och följer Fredrik Wetterlunds väg och Fågelvägen förbi den senares korsning med Rotorpsvägen och Söndrumsvägen till Väst-kustbanan. Gränsen följer Västkustbanan till Brunnsåkersskolan och följer därpå i bruten linje Brogatan, Flygaregatan, Timmermansgatan, Matrosgatan, Torsgatan, Barnhemsgatan, Vallgatan, Hantverksgatan, Kyrkogatan, Hospitalsgatan och Rådhusgatan till Nissan. Stadsplaneområdet gränsar i öster till Nissan å sträckan mellan Rådhusgatan och Lotskolonien och följerⁱ söder en gränslinje söder om Lotskolonien och västra havsstranden till Knebildstorpsbäcken. Gränsen följer därpå Tångrevsvägen och vägen till Söndrums stenhuggeri fram till Schélevägen, där gränsen stöter till stadens jurisdiktionsgräns mot Söndrums socken. Stadsplaneområdets västra gräns följer sedan stadsgränsen till Knebildstorpsbäcken och fortsätter därifrån i rak linje till Karlsrovägen. Härjämte ingår Viktoriagatan och en del av Laholmsvägen samt vissa tillstötande gatumarksområden inom östra stadsdelen i stadsplanen.

Såsom vederbörande myndigheter beslutat förlägga rikshuvudvägen mellan Halmstad och Falkenberg kommer denna att gå genom till stor del obebyggda delar av landskapet och blir å avsevärda sträckor mellan Gullbrandstorp och Halmstad förlagd intill Västkustbanan, varigenom bl.a. vägkorsningar hindras att uppstå. Närmast stadsgränsen kommer riksvägen sålunda att bli förlagd intill järnvägen.

Den nuvarande infartsvägen västerifrån måste anses vara högst bristfällig med hänsyn till den särskilt under sommarsäsongen starka trafiken till och från Tylösand och övriga badorter utmed kusten, då den är mycket smal och krokig och på tvenne platser inom staden korsar Västkustbanan i spårplanet. Brogatan, som nu så gott som ensam får upptaga all denna trafik förutom lokaltrafiken, är under normala förhållanden belastad på ett sätt, som nödvändiggör ändring.

Dessa förhållanden beaktades även vid utarbetandet av 1934-års stadsplan så till vida att den 32 m breda Slottsjordsvägen förlades i riktning öster-väster från Södra vägen över Slotts-jorden,

Strandboområdet och Knebildstorpebäcken till stadsgränsen, där vägen tänktes förenad med en ny huvudväg mot Gullbrandstorp, förlagd mellan Söndrums kyrka och Västkustbanan. Slottsjordsvägen utgör i stadsplanen i och för sig en synnerligen god infartsväg genom staden fram till Södra vägen och den utdragna Karl XI:s väg. Då Slottsjordsvägen och Karl XI:s väg förenades i stadsplanen i en trafikplats måste förbindelsen mellan infartsvägen och stadens centrala delar och även med Norra vägen, som infartsväg från norr, anses vara god. Gatusystemet på västra sidan av ån utformades så, att möjligheter förefunnos att i framtiden välja planläge för en bro över ån till östra sidan, antingen i linje med Bredgatan eller också något norrut i linje med Syskonhamsgatan. En idé, att från Bredgatan draga fram en huvudtrafikled i tunnel under järnvägsstationen och bangården upp i Sturegatan till Laholmsvägen var i detta samband föremål för undersökning, men befanns vara för vittomfattande och kostbar. Vid brons förläggning i linje med ~~Bredgatan~~^{Bredgatan} skulle densamma komma att avskära en relativt stor del av hamnområdet för större fartyg, såvida den ej gjordes rörlig, vilket emellertid vore till olägenhet för gatutrafiken. Slottsjordsvägens förlängning till Nissan skulle komma att till en del beröra kronohäktet, vilket emellertid fångvårdsstyrelsen i skrivelse till byggnadsnämnden förklarade sig ej ha något emot. Staden torde emellertid fått räkna med såväl dyrbar marklösen som kostnaderna för ett nytt fängelse, för så vitt broförbindelse anordnades i Bredgatan. Gatuförbindelsen mellan Syskonhamsgatan och Laholmsvägen kunde på grund av för starka krökar ej anses tillfredställande, varför Kungl. Maj:t på ovan angivna grunder undantog området kring fängelset och slottet vid 1934-års stadsplans fastställande.

Som framhållits är lokaltrafiken till och från staden västerut stor, vilket även framgått av företagna trafikräkningar. Enligt 1936 års allmänna trafikräkning uppgick sålunda antalet främmande motorfordon å Söndrumsvägen, Göteborgsvägen och Laholmsvägen endast till något över en tredjedel av hela antalet motorfordon och om cykeltrafiken även inräknas blir förhållandet än mera markerat, då cykeltrafiken är ännu mera lokalt betonad. Dessa förhållanden förelågo givetvis även vid uppgörandet av 1934-års stadsplan, varför Slottsjordsvägen avsågs att betjäna lokaltrafiken i lika hög grad

som genomgångstrafiken. I och med de förändrade förhållanden, som uppstått genom beslutet om rikshuvudvägens framdragande, måste dock Slottsjordsvägens utformning anses otillfredsställande på grund av de talrika gatuinsläpp för lokaltrafiken, som förekomma i den gällande stadsplanen. Slottsjordsvägens läge kan emellertid allt fortfarande anses vara lämpligt såväl med hänsyn till genomgångstrafiken, som lokaltrafiken.

I den år 1938 företagna utredningen rörande utformningen av trafiklederna för genomgångstrafiken föreslår utredningsmannen tvenne alternativa sträckningar för rikshuvudvägens framdragande inom ifrågavarande delar av västra och södra stadsdelarna. Olikheten i de båda sträckningarna förekommer på sträckan mellan Strandstugatan och Rådhusgatan, där den som huvudförslag betecknade sträckningen dragits rakt österut från Strandstugatan till Karl XI:s väg så gott som parallellt med Slottsjordsvägen, under det den alternativa sträckningen följer Västkustbanan mot Brunnsåkersskolan till kvarteret Biskopen, där vägen viker av mot öster tvärs igenom kvarteren Bladet, Bjälklaget och Beväringen till Nissan.

Sedan emellertid stadsfullmäktige genom ovannämnda beslut den 22 december 1938 i princip uttalat sig för att den anbefallda omarbetningen av stadsplanen skulle ske i huvudsaklig överensstämmelse med den förstnämnda sträckningen, som ur många synpunkter ansågs som den bästa, har denna sträckning legat till grund vid stadsplanearbetet.

Som tidigare nämnts kan Slottsjordsvägens läge anses vara synnerligen lämpligt i trafikhänseende och i den ovannämnda år 1938 verställda trafikutredningen anföres ej annat skäl för rikshuvudvägens förläggande något längre norrut enligt utredningens huvudförslag, än att det omedelbart söder om Slottsjordsvägen belägna flygfältet knappast torde vara tillfredsställande, då det gäller reguliär flygtrafik och att därför försiktigheten torde bjuda, att möjligheten hålles öppen för utvidgning av flygfältet även norrut och ej blott söder ut mot den långgrunda västra stranden. Sedan dess ha emellertid omständigheter uppstått, som gör att tanken på förflyttning av flygfältet till annan plats, belägen utom staden, alltmera förtjänar beaktande. Det nuvarande flygfältet torde i så fall med största framgång kunna exploateras för bebyggelse.

I ovanberämda trafikutredning framhålles, att den föreslagna lösningen med rikshuvudvägens framdragande enligt huvudförslaget måhända icke kan betraktas såsom den slutgiltiga lösningen av frågan om rikshuvudvägens framdragande genom staden. Det framhålles sålunda, att den genomgående trafiken på västkustvägen visserligen ej vore av sådan storlek, vare sig absolut eller i förhållande till den lokala trafiken, att en genomfartsled helt skild från det lokala gatunätet i staden kunde anses behöfelig. Starka skäl förefunnos emellertid för att möjligheterna för anläggning av en högklassig förbifartsled mellan Göteborg, Hälsingborg och Malmö böra hållas öppna. I utredningen förordas även antydningssvis friläggande av mark för en sådan förbifartsled, som skulle avvika från den nu föreslagna rikshuvudvägen ungefär vid Knebildstorp samt gå på södra sidan av flygfältet, passera Nissan på halvhög rörlig bro eller fast högbro samt fortsätta i viadukt i Stålverksgatan till södra sidan av Västkustbanan, vilken vägen skulle följa till Trönninge.

Redan i 1934-års stadsplan lämnades möjligheter öppna för friläggande av en trafikled längre ut mot Nissans mynning med broförbindelse i Stålverksgatans förlängning och direkt förbindelse med huvudvägen vid Trönninge.

Vidare nämnes i utredningen att flygfältet utgjorde det största hindret för en sådan förbifartsleds realiserande, varför det därför lämpligen kunde ifrågasättas, att i framtiden flytta flygfältet till annan plats och i stället bebygga lämplig del av området. En förflyttning av flygfältet några kilometer utanför stadens centrala delar skulle ej medföra större olägenheter för flygtrafiken, men stora fördelar för omgivningarna kring den nuvarande flygplatsen.

På grund av ovan nämnda förhållanden och då den som huvudförslag i utredningen betecknade sträckningen genomlöper en ej obetydlig såväl äldre som nyare bebyggelse, som kan uppskattas till ett värde af ca 154.000 kronor, har vid det nu föreliggande stadsplaneförslagets utarbetande redan från början sträfvats efter att genom omarbetningar i den gällande stadsplanen, avseende lokalgatornas dragningar, söka förlägga rikshuvudvägen i Slottsjordsvägens fastställda läge å den raka sträcka mellan anslutningspunkten i öster och väster. Det torde ej vara lämpligt att under nuvarande

ovissa förhållanden ändra på flygfältets dispositioner genom att i stadsplanen föreslå utökningar av detsamma och det torde ej heller anses välbetänkt att låta de på ovan angivna grunder osannolika behoven av flygfältets utvidgning mot norr inverka på rikshuvudvägens sträckning, så att denna ej blir den förhållandevis bästa möjliga. Flygfältet har i stadsplaneförslaget givits den utsträckning, som av lufttrafikmyndigheten godkänts den 6 februari 1933.

Det har vid förslagets utarbetande framgått att förläggande av rikshuvudvägen i Slottsjordsvägens fastställda läge medför fördelar ej blott emedan riksvägen då tarvar mindre kostnader för fastighetsinlösen utan även och ej minst, därför att de båda skenfria gatkorsningarna med Västkustbanan i Fågelvägens förlängning och i den över Karlsroområdet föreslagna gatan kunna utformas på fördelaktigaste sätt. Den sistnämnda gatans förbindelse med Tylösandsvägen blir även härigenom möjlig att lösa på lämpligt sätt och då därtill kommer att härövan för framtiden antydda förbifartsled, som med nödvändighet måste korsa Tylösandsvägen i olika plan, på ett ändamålsenligt sätt går att ansluta till såväl den ifrågavarande rikshuvudvägen, som då blir in- och utfartsgata till staden, som till Tylösandsvägen och ovannämnda gata över Karlsroområdet, har tillräckliga skäl ansetts föreligga för rikshuvudvägens förläggande i Slottsjordsvägen på ovan angivet sätt. Visserligen blir härigenom riksvägens sträckning mellan den föreslagna bron över Nissan och stadsgränsen i väster c:a 3275 m lång mot c:a 3125 m, om vägen förlägges i det förut omnämnda läget parallellt med men något norr om Slottsjordsvägen, varigenom vägsträckan inom staden förlänges med c:a 150 m, men då det, ej gärna torde vara möjligt att på ett trafiktekniskt och ur stadsplanesynpunkt riktigt sätt kunna lösa ifrågavarande väg- och järnvägskorningar om vägen förlägges intill Västkustbanan har detta förhållandet ej kunnat tillmätas avgörande betydelse.

Den ovannämnda utformningen och anslutningen av en framtida förbifartsled har angivits å den till stadsplaneförslaget hörande illustrationsritningen nr 2, där en framtida bebyggelse av flygfältet även antytts.

Rikshuvudvägen har sålunda från anslutningen i stadsgränsen

i väster i vida bågar med en minsta radie i innerkurvan av 290 m indragits i det för Slottsjordsvägen fastställda läget, som följts i rak linje till en punkt nära Skepparegatan, där vägriktningen vridits ihmot staden c:a 10° , varpå vägen givits en rak sträckning till Karl XI:s väg, och därpå indragits i en förlängd båglinje med 150 m radie på innerkurvan till en trafikplats, varifrån vägen avviker mot ån och övergår denna på en föreslagen bro i riktning mot Viktoriagatan, vilken gata sedan följes till Laholmsvägen. Maximilutningen på riksvägen är 1:20.

Som tidigare nämnts har vid stadsplaneförslagets utformning sträfvats efter att i möjligaste mån frilägga riksvägstrafiken från störningar från för många anslutningsgator för lokaltrafiken. Sålunda förekomma inga korsningar i plan med körtrafik annat än i trafikplatserna vid Knebildstorp, Flygaregatan, Karl XI:s väg och vid bron över Nissan. Ett nödigt antal utsläpp för gångtrafik har föreslagits längs riksvägens båda sidor. Gatunätet för lokaltrafiken har därför utformats, så att förbindelsegator letts till de nyssnämnda trafikplatserna, varigenom kringliggande befintlig och föreslagen bebyggelseerhåller nödiga förbindelser med riksvägen. Där så visat sig erforderligt har föreslagits parallellt med riksvägen förlagda gator, som utfartsgator för den utmed riksvägen befintliga eller föreslagna bebyggelsen. All utmed vägen föreslagen bebyggelse har tillbakadragits, varigenom de mellan bebyggelsen och riksvägen friliggande tomtytorna på lämpligt sätt kunna planteras och tjäna som avgränsning mot vägen.

I det tidigare omnämnda den 8 mars innevarande år uppgjorda revideringsförslaget för vissadelar av staden har den i gällande stadsplan till Skolgatan förlagda spårfria korsningen med Väst-kustbanan i stället förlagts till Källegatan, varigenom rikshuvudvägen genom Karl XI:s väg kommer i bättre förbindelse med Norra vägen, till vilken en ny gatuförbindelse genom Badhusparken och kvarteret Björken föreslagits. Karl XI:s väg är med sin stora bredd och sitt kring den gamla stadsdelen omslutande läge en utmärkt förbindelse- och saneringsgata.

Den föreslagna nya bron över Nissan har med sina tillfarter givits en rak sträckning från trafikplatsen vid riksvägens anslutning till den förlängda Torsgatan till en trafikplats vid Strand-

gatans korsning med Viktoriagatan. Bron ligger härigenom ej fullt vinkelrätt över strömfåran, vilket förhållande ej torde medföra olägenheter i stadsbilden.

Den vid Laholmsvägens anslutning till Viktoriagatan tidigare fastställda spår fria korsningen under Väst kustbanan och Halmstad-Nässjö järnväg har i stadsplane förslaget i huvudsak utformats i överensstämmelse med i 1938 års trafikutredning framlagt förslag. Från öster räknat ligger sålunda trafikleden i lutning 1:18 från +4,6 till -1,2 på en sträcka av c:a 105 m, fortsätter därefter horisontellt under järnvägsviadukten och under Stationsgatan på en sträcka av c:a 87 m, för att därefter på en sträcka av c:a 95 m stiga i lutning 1:20 åt väster till höjden +3,3. Genom att minska något på Stationsgatans bredd över underfarten har stigningen åt väster kunnat givas lutningen 1:20.

Laholmsvägens anslutning till Bolmensgatan och Enköpingsvägen har reglerats i ovannämnda nyligen företagna stadsplanerevidering och likaså har Laholmsvägens bredd mittför kvarteret Kaninen ökat till 35 m. Laholmsvägen ingår i fortsättningen ut till gränsen för stadens planlagda område ¹ gällande stadsplaner med c:a 40 m bredd och kommer vid förändring till rikshuvudväg att utbyggas med tvenne skilda körbanor för genomgångstrafiken och särskilda körbanor för lokaltrafiken, varför den ej medtagits i den föreliggande stadsplanen. Korsningen med Halmstad - Bolmens järnväg har av kostnadsskäl bibehållits som plankorsning med hänsyn till den ringa trafiken på järnvägen.

För området utanför östra gränsen för 1934-års stadsplaneområde gäller av Kungl. Maj:t den 16 januari 1935 fastställda utomplansbestämmelser. Stomplan kommer att uppgöras över ifrågavarande område under innevarande år.

Rörande inom södra och västra stadsdelarna i övrigt företagna dispositioner ifråga om viktigare trafikleder må nämnas, att den tidigare fastställda breda gata, som går söderut över slottsjorden till stadsplanegränsen vid Lotskolonien, enligt förslaget kommer att få upptaga den huvudsakliga delen av ^{den} lokala trafiken från den söder om riksvägen belägna delen av södra stadsdelen, varjämte denna gata, såvitt den ovannämnda förbifartsleden en gång i framtiden kan bli utförd, kommer att bli huvudtrafikled för den till och från staden i förbifartsleden gående trafiken. Gatan har gjorts smalare och parallellförflyttats något mot väster samt

förkortats genom att avslutas i Amiralsgatan.

För Tylösandstrafiken föreslås en ny väg, som i stadsgränsen anknutits till den nya Tylösandsvägen, såsom denna föreslagits av vägingenjören i länet. Söndrumsvägen har i rät vinkel förbundits med den nya vägen.

Torsgatan kommer att få ökad betydelse genom den föreslagna raka förlängningen över Karl XI:s väg mot den föreslagna bron över Nissan.

Riksvägens indragning vid Södra vägen till Torsgatans förlängning samt anslutningen till Karl XI:s väg och de inom området omkring slottet och slottsparken befintliga trafiklederna framgår närmare av en i skalan 1:1000 uppgjord illustrationsritning och en till stadsplaneförslaget hörande modell. Det torde vara möjligt att trafikplatsen mellan Storgatans mynning och korsningen mellan den förlängda Torsgatan och riksvägen vid utförandet kan medge annan lösning än den på illustrationsritningen antydda.

Trafikledningarnas framdragning och utformning samt broförbindelsen med östra stadsdelen innebär att gamla läroverksbyggnaden och gamla rådhuset få rivas.

Området mellan kyrkan, slottsparken och slottet, vilket undartogs vid fastställande av 1934-års stadsplan, har genom de föreslagna trafikledningarna erhållit en redig och klar utformning och bebyggelsen inom gamla staden får härigenom en lämplig begränsning mot gatan mellan Torsgatan och bron över Nissan. Slottsparken kommer att runtom bliva begränsad av gator med stor trafik, vilket givetvis i och för sig ej är så lämpligt. Det torde vara möjligt att behålla en del av sambandet mellan slottsparken och parken ner mot ån genom att vid rikshuvudvägens anläggande bibehålla några av de stora träden i skyddsområdena mellan körbanorna.

I anslutning till arbetet med utformningen av ifrågavarande område hava undersökningar företagits rörande av förläggande av ett landsstathus å det staten tillhöriga slottsträdgårdsområdet, varvid länssarkitekten medverkat.

Såsom byggnaden förlagts mellan den förlängda Torsgatan och kyrkan kommer den att få ett ur arbetssynpunkt förhållandevis lämpligt läge till slottet, med dess olika lokaliteter. Platsen för byggnaden ligger något framskjuten i förhållande till bebyggelsen

i kvarteren Karl X och Erik Dahlberg, där det nya rådhuset och hotell Svea äro belägna, varför byggnaden kommer att bliva väl synlig från trafikleden över Nissan. I förhållande till kyrkan och det nya rådhuset får byggnadsplatsen även anses vara väl vald. Landsstatshuset kommer sålunda såväl genom läget och den fasta byggnadsformen som genom rytmen med den angränsande bebyggelsen att bliva ett lyckligt tillskott ur stadsbildssynpunkt. Byggnaden är inlagd å den ovannämnda illustrationsritningen och på modellen.

Gamla lasarettsområdet, som i gällande stadsplan utgör område för allmänt ändamål, har i förslaget bibehållits för detta ändamål. Området har förstörats genom den angränsande breda gatans förflyttning något västerut. Med sitt centrala och rymliga läge torde området vara lämpligt som plats för yrkes- och verkstadsskolorna, för vilka en del lokaler redan inretts i den gamla lasarettbyggnaden. Det staten tillhöriga norr härom belägna området och likaså det tillstötande fängelseområdet hava likaledes upptagits som platser för allmänt ändamål. Inom ovannämnda områden ha bebyggelse till tre våningars höjd föreslagits. Norr om gamla lasarettsområdet har ett större område, beläget å stadens mark, avsatts till allmänt ändamål och föreslås bebyggt till två våningars höjd.

Församlingshemmets område har utökats till Torsgatans förlängning.

Inom och närmast kring de utmed Nissan belägna industriområdena hava de byggnadsfria områdena mot mark för bostadsändamål förstörats, där så varit erforderligt med hänsyn till allmänna brandskyddssynpunkter jämlikt byggnadsstadgan och de anvisningar angående planläggning och organisation av det civila luftskyddet, som under senare år utfärdats av luftskyddsinspektionen. Detta gäller även beträffande industriområdena mellan Amiralsgatan och Fiskaregatan. Det närmast Brunnsåkersskolan belägna kvarteret Biskopen kommer att bebyggas med en centralmejeribygnad.

Bebyggelse för bostadsändamål enligt slutet byggnadssätt föreslås i en del kvarter utmed stadsplaneområdets östra gräns och utmed den breda gatan mellan Skonertgatan och Fiskaregatan, där dylik bebyggelse i viss utsträckning tidigare varit tillåten. Därjämte föreslås slutet bebyggelse för ett område inom Karlsroområdet och på

ett område väster om Knebildstorpsbäcken. På det sistnämnda stället föreslås en byggnadshöjd av tre våningar och på det förstnämnda två våningar. Bostadsbebyggelsen i övrigt inom stadsplaneområdet föreslås ske enligt öppet och i vissa fall enligt fristående byggnads-sätt. Byggnadshöjden inom dessa områden föreslås i allmänhet till högst två våningars höjd. Norr om rikshuvudvägen har höjden på bebyggelsen å sträckan mittför flygfältet fått begränsas till en våning på grund av luftfartsmyndighetens fordringar. För övrigt föreslås envåningsbebyggelse i några mindre kvarter söder om Hyltegatan.

Inom för fristående bebyggelse och för bebyggelse med två hopkopplade hus avsedd mark medges i gällande stadsplanebestämmelser inredning av vind till bostadsändamål intill en tredjedel och i stenhus intill två tredjedelar av vindens yta. Det har visat sig att dylika vindsinredningar i allmänhet föra med sig väl höga takresningar, vilket i många fall och även då det gällt byggnader med ordinärt stora planytor haft som följd att byggnaderna blivit förfulade och förstörande i stadsbilden genom sina dåliga proportioner. Vidare hava de byggande ej sällan sökt förbigå bestämmelserna om vindsinredningens begränsning och flera fall hava förekommit, då de byggande utökat vindsinredningen sedan byggnadsnämnden verkställt vederbörlig slutavsyning. Då i vindsvåningar inredda bostäder i många fall ej heller kunnat bliva ur bostadssynpunkt likvärdiga sådana lägenheter, som inretts i undervarande våningar och det därtill visat sig att på dylikt sätt planerade och inredda vindstrymmen ej blivit ur ekonomisk synpunkt så fördelaktiga, som vederbörande byggherrar förväntat, har rätt till vindsinredning ej medgivits i stadsplaneförslaget.

Tidigare fastställda bestämmelser om antalet bostadslägenheter å varje tomt hava i stort sett bibehållits oförändrade. Emellertid har det befunnits lämpligt att formulera om bestämmelserna så till vida, att meningen: " Med arabisk siffra efter bokstaven F eller Ö betecknat område får icke bebyggas med hus inrymmande bostadslägenheter för flera familjer å varje tomt, än som sagda siffru angiver" ersatts med meningen: " Med arabisk siffra efter bokstaven F eller Ö betecknat område får icke bebyggas med byggnad, in-

rymmande flera bostadslägenheter å varje tomt. Än som sagda siffra angiver," varvid sålunda det i detta samband svårtolkade ordet "familjer" utgått.

För med A,H,I,K,L och Y betecknade områden, som tidigare saknat nöjaktiga föreskrifter om byggnadshöjd hava hushöjdsbestämmelser föreslagits.

Stadsplanebestämmelser för vattenområden hava införts enligt 2 § stadsplanelagen.

En del mindre områden för elektriska transformatorbyggnader hava utplacerats efter samråd med elverket.

Bestämmelser om begränsad höjd på flaggstänger, skorstenar etc. inom ett visst i stadsplanebestämmelserna närmare angivet område runt flygfältet har föreslagits.

Parkområden hava föreslagits i området omkring slottet och riksvägens anslutning till Karl XI:s väg och utmed ett för idrottsändamål avsett område väster om flygfältet. I övrigt har mindre parkområden föreslagits där så befunnits lämpligt. Det tidigare fastställda parkbältet över Karlsroområdet har förflyttats västerut, varigenom större areal tomtmark för bostadsbebyggelse ställts till förfogande för exploatering öster om parkbältet.

Det område vid Knebildstorp, som enligt till förslaget hörande illustrationsritningen nr. 2 i framtiden kan komma att behöva tagas i anspråk för trafikändamål har utlagts som parkområde. Ett område, som enligt samma illustrationsritning avses som förbifartsled samt strandremsan utanför har ävenledes utlagts som parkområde.

Det utmed Västra begravningsplatsens västra gräns inkilade kvarteret, som i gällande stadsplan avses att bebyggas för bostadsändamål enligt öppet byggnadssätt, föreslås att i framtiden sammanläggas med begravningsplatsen. Kvarteret är bebyggt med två mindre byggnader.

I samband med fastställelse av ändringen i och utökningen av stadsplanen sökes fastställelse å bifogade förslag till särskilda bestämmelser med avseende å sättet för kvartersmarkens användande.

Halmstad den 27 maj 1941.

Bertil Strömberg

I samband med fastställelse av förslag till ändring i och utvidgning av stadsplan och stadsplanebestämmelser för delar av västra, södra och östra stadsdelarna i Halmstad, sökes fastställelse å följande förslag till stadsplanebestämmelser.

Beteckningarna hänföra sig till 3 st. kartblad n:ris 1,2 och 3.

§ 1.

Stadsplaneområdets användning.

1 mom. Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.

2 mom. Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.

Byggnadsnämnden äger, där behovet icke på annat lika lämpligt sätt kan tillgodoses, rätt att medgiva uppförande inom området av garage eller uthus till den utsträckning, som anses kunna motsvara de å tomten boendes privata behov, dock endast därest nämnden i varje särskilt fall prövar detta utan olägenhet kunna ske.

Därjämte äger byggnadsnämnden medgiva inredning av samlings-salar och lokaler för handels- och hantverksändamål samt efter hälsovårdsnämndens hörande även för garage till större antal än som kan anses motsvara de å tomten boendes privata behov, där detta prövas kunna ske utan olägenhet för stadsbilden eller för närboendes hälsa och trevnad.

3 mom. Med I betecknat område får användas endast för industriellt och därmed jämförligt ändamål.

4 mom. Med K betecknat område får användas endast för kyrkligt ändamål eller begravningsändamål.

5 mom. Med H betecknat område får användas endast för hamnändamål samt för handelsändamål.

6 mom. Med L betecknat område får bebyggas endast för lufttrafikändamål.

7 mom. Med T betecknat område får användas endast för järnvägs-trafikändamål.

8 mom. Med V betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller bebyggas.

9 mom. Med Y betecknat område får användas endast för idrottsändamål.

10 mom. Med Z betecknat område skall hållas tillgängligt för allmän gatutrafik.

11 mom. Med X betecknat område skall hållas tillgängligt för allmän gångtrafik.

12 mom. Med Ae betecknat område får användas endast för transformatorstation.

13 mom. Inom med D betecknat område få anordningar icke vidtagas, som förhindra underjordiska allmänna ledningars framdragande och underhåll.

14 mom. Inom med I, K, H, L, T och Y betecknade områden må bostäder uppföras i den utsträckning, som erfordras för respektive anläggningars tillsyn och bevakning.

15 mom. Till gatudel, som begränsas av med fyllda cirkler försedd linje får utfart från angränsande fastighet icke anordnas.

§ 2.

Byggnadssätt.

1 mom. Med S betecknat område får bebyggas endast med hus, som med varandra sammanbyggas där icke å stadsplanen annat angives. Byggnadsnämnden äger dock medgiva byggnads indragning från grannes tomtgräns, om detta provas vara förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret och grannar därom överenskomma.

2 mom. Med M betecknat område får bebyggas endast med hus, som uppföras fristående eller, där byggnadsnämnden prövar sådant lämpligt, i grupper om två, tre eller flera.

3 mom. Med Ö betecknat område får bebyggas endast med hus, som uppföras fristående eller ock två med varandra sammanbyggda.

4 mom. Med F betecknat område får bebyggas endast med hus, som uppföras fristående.

§ 3.

Område, som icke eller endast delvis får bebyggas.

1 mom. Med punktprickning betecknat område får icke bebyggas.

2 mom. Med korsprickning betecknat område får bebyggas endast med veranda, annan mindre utbyggnad förbunden med bostad, garage,

3.

~~avsett för å tomten boendes privata bruk samt annan mindre gårds-~~
byggnad, om byggnadsnämnden i varje särskilt fall prövar detta vara
förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

§ 4.

Byggnads läge å tomt.

Å med B betecknat område skall uthus, garage och dylik gårds-
byggnad uppföras sammanbyggd med huvudbyggnad. Sådana byggnader må
dock i undantagsfall förläggas fristående, om byggnadsnämnden finner
särskilda förhållanden så påkalla.

Uppföres byggnaden sammanbyggd med huvudbyggnad, må den för-
läggas på endast 3 (tre) meters avstånd från gräns till grannes
tomt. Där byggnadsnämnden prövar lämpligt skall huvudbyggnad så för-
läggas och anordnas, att garage framdeles vid behov må kunna uppföras
sammanbyggd med huvudbyggnad.

§ 5.

Del av tomt, som får bebyggas,
samt antal byggnader och deras storlek.

1 mom. Å med F betecknat område skola av tomts eller tomtfels
areal minst $\frac{4}{5}$ (fyra femtedelar) lämnas obebyggda, och får i intet
fall uppföras huvudbyggnad med större areal än 400 m^2 .

2 mom. Å med Ö betecknat område skola av tomts eller tomtfels
areal minst $\frac{3}{4}$ (tre fjärdedelar) lämnas obebyggda, och får i intet
fall uppföras huvudbyggnad med större areal än 250 m^2 .

3 mom. Tomt får ej bebyggas med mera än en huvudbyggnad annat
än i det fall, att tomten har sådan storlek och form och byggnaderna
så förläggas, att möjlighet finnes för tomtens uppdelning i flera
tomter, en för varje byggnad.

§ 6.

Byggnads höjd och antal våningar.

1 mom. Med I betecknat område får icke bebyggas med byggnad
om flera än 1 (en) våning och större höjd än 4,5 (fyra och en halv)
meter.

2 mom. Med I v $\frac{1}{3}$ betecknat område får icke bebyggas med byggnad
om flera än 1 (en) våning och större höjd än 5 (fem) meter, med rätt
att i ett plan dessutom inreda högst $\frac{1}{3}$ (en tredjedel) av vindens
yta till bostadsändamål. Dock må byggnadsnämnden beträffande stenhuss

medgiva dylikt vindsinredning intill $2/3$ (två tredjedelar) av vindens yta.

3 mom. Med II betecknat område, får icke bebyggas med byggnad om flera än 2 (två) våningar och större höjd än 7,5 (sju och en halv) meter.

4 mom. Med II v betecknat område, får icke bebyggas med byggnad om flera än 2 (två) våningar och större höjd än 7,5 (sju och en halv) meter, med rätt att i ett plan dessutom inreda vinden till bostadsändamål.

5 mom. Med III betecknat område får icke bebyggas med byggnad om flera än 3 (tre) våningar och större höjd än 11 (elva) meter.

6 mom. Med IV betecknat område får icke bebyggas med byggnad om flera än 4 (fyra) våningar och större höjd än 14,0 (fjorton) meter.

7 mom. Med V betecknat område får icke bebyggas med byggnad om flera än 5 (fem) våningar och större höjd än 18,0 (aderton) meter.

8 mom. Å område, betecknat med A,B,H,I,Y,T eller L får byggnad oberoende av i övrigt gällande bestämmelser ej uppföras till större höjd över en nivå av 2,6 meter över havets medelvattenyta än som svarar mot en femtondel av avståndet från den å stadsplanen med fyra punkter och streck betecknade gränslinjen i och kring för lufttrafikändamål avsett område. Denna bestämmelse skall även gälla för flaggstänger, skorstenar, ledningsstolpar och dylikt, som anordnas inom stadsplaneområdet.

§ 7.

Takfall.

Yttertak på byggnad inom med M, Ö eller F betecknat område må icke, vare sig åt gata eller gård, skjuta över ett plan, som, för den händelse byggnaden uppföres till största tillåtna höjd, från fasadytans överkant tänkes höja sig inåt byggnaden med en lutning av 30° .

§ 8.

Antal bostadslägenheter.

Med arabisk siffra efter bokstaven F eller Ö betecknat område får icke bebyggas med byggnad inrymmande flera bostadslägenheter å varje tomt än som sagda siffra angiver. I byggnad inom med F 2, Ö 2

eller Ö 4 betecknat område, må dessutom ytterligare en bostadslägenhet inrymmas, där byggnadsnämnden så prövar lämpligt.

§ 9.

Byggnadsmaterial.

Med A eller S betecknat område skall bebyggas med hus av sten eller därmed jämförligt material.

§ 10.

Undantag.

Där byggnadsnämnden prövar sådant av arkitektoniska skäl eller eljest nödigt, må för vissa byggnadspartier smärre avvikelser kunna medgivas beträffande gränser mellan olika bestämmelseområden samt i fråga om vad ovan stadgats angående hushöjd och våningsantal.

Halmstad den 27 maj 1941.