

Beskrivning över

förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
område vid Stålverksgatan
i Halmstad;

uppgjort i juli 1954.

och reviderat i augusti 1954. och reviderat i mars 1955.

Förslaget är avfattat å karta (stadsplanekarta tillika grundkarta) och i särskild handling (stadsplanebestämmelser). Förslaget åtföljes av skiss till generalplan för Halmstads hamn.

Gällande stadsplan har fastställts av Kungl. Maj:t den 10 maj 1940, den 2 oktober 1942, den 10 januari 1947 och den 20 november 1953 samt av länsstyrelsen den 10 augusti 1953.

För södra delen av området samt området väster om Stationsgatan finnes icke stadsplan.

Området gränsar i väster till Nissan och i norr till Stålverksgatan, järnvägens område vid lokstallarna, Knäredsgatan och kraftledningsgatan utmed Västkustbanan. Södra gränsen utgöres av rangerbangårdens och Halmstads Järnverks södra gränser, Badvägen, Stationsgatan och Marknadsgatan. I området ingår sålunda Halmstads Järnverks, Halmstads Slakteris, Svenska AB Vatos och Halmstads Spik- och trådverks områden samt större delen av rangerbangården med planerad utvidgning för fraktgodsmagasin och frilastningsspår.

Förslaget innebär att det stadsplanelagda området utvidgas mot söder. Utvidgningen har begränsats att omfatta i huvudsak hamnområdet mellan Stålverksgatan och Marknadsgatan samt en utökning av kvarteret Oceanen, där Järnverket ligger. Begränsningen har skett så att icke yttre hamnområdets utformning nu låses. Generalplaneskissen visar hur yttre hamnområdet tänkts utformat. Hamnområdet kan utökas avsevärt genom flyttning av östra piren österut. Denna utökning är knappast trolig men det innebär icke några avsevärda olägenheter att hålla en sådan utvecklingsmöjlighet öppen. När bassängen vid den s.k. mudderplurren bygges kan spåret vid östra kajkanten vid denna

bassäng anslutas på två sätt enligt skissen. Det synes riktigast att spåret från spårgatan parallellt med Stationsgatan väster om denna gata framdrages över Hallands Skogsägareförenings anläggning. Det även angivna anslutningsspåret från Östra änden av rangerbangården söder om Järnverkets område blir mycket långt och torde innebära avsevärda nackdelar vid växling av järnvägsvagnar. Först om den större utbyggnaden av hamnen kommer till stånd blir detta spår lämpligt.

Öster om Stålverket intill Larsfridsvägen har på generalplaneskissen angivits ett område för oljeupplag omgivet av ett 100 meter brett obebyggt bälte. Området är intaget i gällande stadsplan som idrottsområde närmast avsett för ett par bollplaner.

Stationsgatan och vägen söder om Järnverket avses att bibehållas som huvudgata genom området och huvudled till Östra stranden. Sistnämnda väg bör utformas med cykel- och gångbanor på båda sidor om körbanan med de olika banorna skilda genom skyddsremсор. Det har framförts önskemål om slopandet av denna gata för att vinna större sammanhängande områden närmast hamnen. Gatan skulle då ersättas med en trafikled i Stålverksgatan.

Denna gata har i gällande stadsplan en bredd av 18 m. Utmed östra delen av Järnverkets område har denna bredd i föreliggande förslag minskats till 16 m för att tillgodose järnvägens önskemål om ett erforderligt spår på rangerbangården. Där Stålverksgatan svänger har för övrigt dessutom en del av Järnverkets område tagits i anspråk för en sådan förskjutning av Stålverksgatan att järnvägsspåret närmast Stålverksgatan får större svängningsradie. Skulle Stålverksgatan bli huvudgata till Östra stranden behövde den breddas för att kunna få erforderlig sektion med cykelbanor och skyddsremсор. Detta skulle innebära olägenheter för Järnverket. Trafikleden fick också en mycket sämre sträckning som knappast skulle kunna godtagas.

Den nuvarande sträckningen av vägen till Östra stranden har stort skönhetsvärde för att inte säga reklamvärde för Östra stranden då man här har utsikt över hela strandlinjen. Vid en evetuell större utbyggnad av hamnen kan visserligen denna utsikt försvinna men en sådan utbyggnad torde dröja mycket

länge om den någonsin kommer att ske. Vid en sådan utbyggnad torde dessutom gatan här behövas även som förbindelse mellan hamnens olika delar samt som brandskyddsbälte.

Området mellan Järnverket och vägen avses delvis att tagas i anspråk för järnvägsspår. I övrigt kan det användas för den omfattande parkering som behövs i samband med Slakteriets auktioner. Den mindre förskjutning mot norr för utökning av hamnområdet som är möjlig synes med hänsyn härtill och på grund av befintliga gatuanläggningar icke lämplig.

Kvarteret Oceanen, där Järnverket och Slakteriet är belägna, föreslås utökat. Mot söder sker utökningen av Järnverket över område som bolaget redan förvärvat och tagit i anspråk. Även mitt för Slakteriet föreslås utökning av kvarteret. Härvid utgår en i stadsplan här upptagen gata. Likaså slopas ett område för järnvägstrafikändamål med föreslaget spår till hamnen. Detta kan istället läggas söder om det utökade kvarteret såsom skissen till generalplan visar. Området för dessa spår har icke medtagits i stadsplanen.

Järnverkets område utökas även mot väster med ett mindre område genom slopandet av Mellangatan mellan Stålverksgatan och Slakterigatan. Denna gata är icke utlagd utan finnes endast i stadsplan. Östra delen av Slakterigatan slopas för att tilläggas Slakteriets område.

Mellangatan mellan Slakterigatan och Marknadsgatan upptages i stället för gata som järnvägstrafikområde. Vidare minskas järnvägstrafikområdet i Mellangatans förlängning söder om Marknadsgatan till sin bredd. Endast spårgatan för de mot öster svängande spåren till bensinupplagen bibehållas. Tidigare här i stadsplanen avsedda spår till hamnen skulle i stället anslutas såsom bifogade generalplaneskiss visar. Kvarteret där Slakteriets charkuterifabrik är belägen utökas härigenom.

Spåret till Slakteriet skulle i framtiden kunna anslutas österut till spårgatan söder om kvarteret Oceanen. Den nuvarande spåranslutningen norrut till personbangården anses olämplig och skulle härvid kunna slopas.

Området väster om Stationsgatan avses för delen närmast Nissan som hamnområde och i övrigt för handels- och upplagsområde utom Halmstads Spik- och trådverks område som upptages industriändamål. Handels- och upplagsområdena avses i likhet

med norra delen av hamnområdet att utgöra särskilt område som vid behov kan tomtindelas för att möjliggöra upplåtelse med tomträtt. Tomtindelning avses ej att vara obligatorisk.

I gällande stadsplan finnes upptaget en viadukt över järnvägsområdet i Kristian IV:s vägs förlängning. Anslutningen till Kristian IV:s väg har dock redan slopats i planen. Området väster om denna viadukts anslutning till Stålverksgatan är i planen avsett som industriområde. Öster om viadukten är upptaget ett triangelformat mindre parkområde. Ovannämnda viadukt föreslås nu helt utgå ur stadsplanen. I stället upptages i planen en järnvägs korsning där befintlig väg i Margaretagatans förlängning nu går.

Området öster om denna väg avses nu helt för järnvägstrafikändamål. Här planeras för godsmagasin och frilastningsspår (Kungl. järnvägsstyrelsen bantekniska byråns ritning litt D nr 7595 28 aug. 1952). Väster om Margaretagatans förlängning bibehålles industriområdet vid Vatos anläggning med vissa justeringar av gränserna. Norr om Vatos område avser Statens järnvägar att på sitt område lägga garage och bilverkstad.

Margaretagatan föreslås utlagd såsom plankorsning, kompletterad med en tunnel för gående vid Västkustbanans huvudspår. Genom denna tunnel kan cyklisterna när bommarna är fällda leda sina cyklar.

Trafiken vid Margaretagatans järnvägs korsning har räknats den 24 april 1953 kl 6 - 18. Biltrafiken var 463 motorfordon varav 239 lastbilar utgörande 5,2 % av trafiken på Österbro samma tid. Cykeltrafiken var 2061 cyklar utgörande 9,7 % av trafiken på Österbro.

Det har övervägts om järnvägs korsningen här skulle utformas planskilt. Härvid borde spåret från rangerbangården till hamnen passeras i plan om icke alltför lång tunnel eller viadukt skulle behöva byggas. Ett befintligt spår c:a 40 m norr om detta spår skulle kunna omläggas. och flyttas närmare Västkustbanans huvudspår. På grund av det lilla avståndet mellan ovannämnda spår hade gatan måst dragas under järnvägen och man hade fått en fri höjd som endast med svårighet kunde göras större än 3,0 m. Underfarten skulle medföra avsevärda olägenheter för villabebyggelsen vid Margaretagatan. Vidare skulle tillfarten till frilastningsspåren på järnvägsområdet försvåras. Med hän-

syn till ovanstående synes den nu föreslagna anordningen med plankorsning och gångtunnel lämplig. Margaretagatan har skjuttits åt väster för att järnvägens omlastningsområde skall bli så stort som möjligt. Intill Margaretagatans korsning med spåret mot hamnen föreslås en vändplats.

Halmstad den 2 juli 1954.

Holger Rössborn
/Holger Rössborn/
stadsplanearkitekt

Beskrivningen avser även det den 24 augusti 1954 reviderade förslaget.

Halmstad den 24 augusti 1954.

Holger Rössborn
/Holger Rössborn/
stadsplanearkitekt

Beskrivningen avser även det den 1 mars 1955 reviderade förslaget, dock att bredden på Ståilverksgatan mitt för rangerbangården nu föreslås minskad från 18 till 17 m i stället för tidigare till 16 m.

Halmstad den 1 mars 1955.

Holger Rössborn
/Holger Rössborn/

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
område vid Stålverksgatan
i Halmstad;

uppgjort i juli 1954

och reviderat i augusti 1954, och reviderat i mars 1955.

Stadsplanebestämmelser.

Beteckningarna hänföra sig till stadsplanekartan.

§ 1.

Stadsplaneområdets användning.

mom. 1. Byggnadskvarter.

Med Js betecknat område får användas endast för industriändamål. Byggnader få dock uppföras eller inredas för bostadsändamål i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.

mom. 2. Specialområden.

- a) Med El betecknat område får användas endast för elektrisk högspänningsledning och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.
- c) Med HU betecknat område får användas endast för handels- och upplagsändamål. Byggnader få dock uppföras eller inredas för bostadsändamål i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.
- d) Med T betecknat område får användas endast för trafikändamål.
- e) Med Th betecknat område får användas endast för hamntrafik och därmed samhörigt ändamål.
- f) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

§ 2.

Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

Särskilda föreskrifter angående
områden för allmän trafik.

Med g betecknad del av hamnområde eller järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

§ 4.

Byggnads läge.

- mom. 1. Byggnad, som ej sammanbygges eller kan förväntas komma att sammanbyggas med byggnad å grannfastighet, må icke läggas på mindre avstånd från fastighetens gräns än hälften av byggnadens höjd, ej heller i något fall närmare gränsen än 4,5 meter.
- mom. 2. Avståndet mellan skilda byggnader å samma tomt må icke vara mindre än höjden på den högsta av byggnaderna. Byggnadsnämnden må likväl medgiva mindre avstånd där så finnes kunna ske utan fara för sundhet och brandsäkerhet samt utan att ett lämpligt bebyggande av kvarteret i dess helhet försvåras, dock ej under 6 meter. För byggnader i en våning må byggnadsnämnden medgiva ett minsta avstånd av 4,5 meter.

§ 5.

Byggnads höjd.

Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran angiver.

Halmstad den 1 mars 1955.

Holger Rössborn
/Holger Rössborn/
stadsplanearkitekt

Införes en gång. Ingen rubrik.

Härmed kungöres att Kungl. Maj:t den 7 juni 1956
fastställt förelag till stadsplan för kvarteret Våghals
m.m. samt den 15 juni 1956 fastställt förelag till änd-
ring och utvidgning av stadsplanen för område vid Stål-
verksgatan i Halmstad.

Halmstad den 3 augusti 1956.

Byggnadsnämnden.

H.D. 17.67 21/9

H.P. 17.67 21/9