

Förslag till
ändring av stadsplan för
JÄRNVÄGSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1984
reviderat i november 1984
del av förslaget utgått i januari 1985

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Förslaget är avfattat på karta (stadsplanekarta tillika grundkarta) i tre blad och i särskild handling (stadsplanebestämmelser).

Förslaget åtföljes av illustrationsritning, "Trafikplan 78", principutformningsplan för Järnvägsleden och samrådsredogörelse. Vatten- och avloppsutredning har utförts av gatukontoret.

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Planområdet är beläget väster om stadens centrum på ett avstånd varierande mellan ca 0,5 och 1 km. Planförslaget omfattar den planerade s k Järnvägsleden, som kommer att sammanbinda Slottsjordsvägen från en punkt i höjd med Alevallen med Norra Infartsleden. Ledens längd uppgår till ca 2 km. Förutom Järnvägsleden medtages i planförslaget det anslutande och närmast intilliggande gatunätet. Vidare medtages de byggnadskvarter, som berörs av intrång o dyl. De berörda kvarteren beskrivs närmare under rubriken "Planförslag, bebyggelseområden".

Areal

Planområdet har en areal av 21,2 ha.

PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga planer

Trafikplan

Som handlingsprogram för utbyggnad av trafiksystemet i centralorten finns "Trafikplan 78" antagen av kommunfullmäktige 1979-06-28.

Detaljplaner

För planområdet gäller stadsplan fastställd av Kungl Maj:t 1940-02-09 (nr 62), 1941-05-30 (63a), 1942-10-02 (92), 1943-11-05 (115), 1944-04-14 (91), 1944-04-21 (122), 1944-12-08 (135), 1945-04-27 (143 och 148), 1945-07-27 (150), 1946-02-15 (160), 1946-02-22 (171), 1946-04-12 (157), 1946-05-03 (168 och 173), 1946-05-31 (181), 1946-10-11 (179), 1948-08-20 (199), 1952-03-21 (241), 1958-01-10 (322) och 1970-02-20 (441) samt av länsstyrelsen 1944-06-12 (125), 1950-02-14 (230), 1950-10-20 (228), 1952-06-13 (258), 1952-12-06 (264), 1954-10-07 (286), 1956-09-27 (317), 1961-01-19 (346), 1961-03-29 (362), 1962-07-06 (380), 1962-09-21 (377), 1964-10-23 (408), 1967-07-07 (436), 1975-01-23 (554), 1978-01-25 (617) och 1981-10-30 (690).

För angränsande områden gäller dessutom stadsplan fastställd av Kungl Maj:t 1944-03-24 (nr 119), 1944-04-21 (117), 1948-05-28 (211), 1952-11-06 (248) och 1953-10-02 (266) samt av länsstyrelsen 1940-12-02 (78), 1942-02-13 (94), 1942-12-03 (99), 1952-10-15 (257), 1956-08-14 (314), 1963-06-20 (390), 1966-05-17 (429), 1970-07-09 (471), 1975-10-13 (563) och 1984-03-21 (714).

Nybyggnadsförbud

Nybyggnadsförbud enligt 15 och 35 §§ byggnadslagen som berör planområdet gäller fram t o m 1985-01-31 för kv Björkängen (Östra delen), Banbrytaren, Armbandet (stg 883-888), Dragaren (med undantag för tomt nr 14-16 och stg 451AP och 486), Delfinen (sydöstra delen) och Elefanten samt fram till 1986-01-31 för kv Armékåren.

Kommunala ställningstaganden

Sedan beslut fattats om Västkustbanans omläggning på sträckan Halmstad - Brännarp påbörjades projekteringen av Järnvägsleden. På kommunal nivå har bl a följande ställningstaganden gjorts:

1978-11-23 § 258 Kommunfullmäktige beslutar beträffande järnvägsomläggningen:

att godkänna redovisat förslag till omläggning

att påtaga sig redo-
visad andel av
totalkostnaden för
projektet

att bemyndiga kommun-
styrelsen att
besluta i alla
frågor som rör
genomförandet av
projektet.

1979-06-28 § 143 Kommunfullmäktige
beslutar att antaga
"Trafikplan 78" som en
översiktlig plan att
utgöra handlings-
program för utbyggnad
av det framtida
trafiksystemet i
Halmstads centralort.

1979-06-28 § 144 Kommunfullmäktige
prioriterar byggandet
av Järnvägsleden
framför Hamnleden och
uppdrar åt byggnads-
nämnden att framlägga
alternativa förslag
till Järnvägsledens
utformning och dimen-
sionering.

1979-09-06 § 413 Kommunstyrelsen utser
för planering av
Järnvägsleden en
styrgrupp bestående av
presidierna i kommun-
styrelsen och bygg-
nadsnämnden samt
kommunrådet för
stadsbyggnadssektorn.

1982-04-22 § 74 Kommunfullmäktige
antar följande
att-satser som rikt-
linjer för fortsatt
projektering:

att Järnvägsleden
skall utbyggas med
2 körfält

att den skall utformas
med fyrvägs kors-
ningar

att gång- och cykel-
vägar skall
utformas på ett
trafiksäkert sätt

att leden om möjligt
ges en s k grön
våg

att kollektivtrafiken
skall ges hög
framkomlighet

att angränsande
lokaltrafiknät
skall ses över
beträffande
trafikregleringar

att planarbetet skall
utföras så att
mark reserveras
för eventuell
framtida utbyggnad
av leden

1983-10-20 § 234 Kommunfullmäktige
beslutar att kommunen
skall ansöka om
tillstånd till exprop-
riation av fastighe-
terna Banbrytaren 2,
Dragaren 10, 11 och 19
samt stadsägorna 836B,
864, 905, 907C och
907D.

1984-06-06 § 225 Kommunstyrelsen
beslutar att järn-
vägsleden kompletteras
med ytterligare en
gång- och cykeltunnel
i området kring
Saltsjövägen.

Befintliga förhållanden

Trafik

Genom planområdet går idag Västkust-
banan. Ny järnväg är under byggnad i
annan sträckning mellan Halmstad och
Brännarp. Järnvägsdriften avses flyttas
över till den nya sträckningen 1985,
varefter nuvarande spårområde kommer
att friläggas.

Markägoförhållande

Marken inom planområdet är till övervägande delen i kommunens ägo. Förhandlingar pågår om förvärv av de återstående fastigheter, som är väsentliga för genomförandet av stadsplaneförslaget. Järnvägsområdet ägs av SJ.

PLANFÖRSLAG

Trafik

Syftet med planförslaget är att i stadsplanen möjliggöra utbyggnad av Järnvägsleden. För denna finns principutformningsplan upprättad, vilken ligger till grund för planutformningen. Principutformningsplanens plankarta ligger till grund för planärendets illustrationsritning.

Gatunät

Från en punkt i höjd med Alevallen på Slottsjordsvägen får Järnvägsleden en nordlig sträckning genom kvarteren Björkängen och Banbrytaren, varefter den viker av mot nordost och följer den nuvarande järnvägssträckningen fram förbi simhallen. Här viker den av mot norr och följer Skolgatan ca 100 meter varefter den kopplas till Norra Infartsleden. Leden avses utföras med två körfält, men gatuområdet föreslås få en bredd som möjliggör en eventuell breddning till fyra körfält i framtiden. Till Järnvägsleden planeras sex anslutningspunkter. Två trevägskorsningar bildas dels genom att Söndrumsvägen från dess nuvarande korsning med järnvägen förlängs ca 150 m mot öster via Banstigen och dels genom att Rotorpsvägen förlängs ca 50 m över kv Armbandet. En fyrvägskorsning bildas genom att Karlsrovägen ansluts från norr och förlängs mot söder över kv Borgmästaren (Fridhemsparken) ner till Brogatan. Övriga anslutningspunkter blir vid Fogdegatan (fyrvägskorsning) samt vid Skolgatan och Ridhusgatan (trevägskorsningar).

I förhållande till befintligt gatunät medför planförslaget vissa förändringar av vilka följande kan nämnas:

- Ankargatan bryts för genomgående trafik mellan Saltsjövägen och Baggängsvägen.
- Baggängsvägens anslutning till Banstigen utgår.

- Banstigen utgår som gata på sträckan Söndrumsvägen - Brogatan med undantag för sträckan från en punkt ca 40 meter sydväst Stockenbergsgatan till Skånegatan. Gång- och cykeltrafik blir dock möjlig på hela sträckan.
- Söndrumsvägen - Brogatan stängs för biltrafik på sträckan mellan Kapellgatan och Karlsrovägens blivande förlängning och upplåts endast för buss-, gång- och cykeltrafik.
- Fridhemsgatan utgår som gata och blir gång- och cykelväg.
- Falkenbergsgatan utgår på sträckan Floragatan till en punkt 130 meter nordost om Hvitfeldtsgatan samt på en kortare sträcka på ömse sidor om Fogdegatan. Den del av Falkenbergsgatan som blir kvar i höjd med Norra stationen kopplas till övrigt gatunät genom förlängning av Ljungbergsgatan mot sydost.
- Hvitfeldtsgatan mellan Falkens väg och Nordbanegatan upplåts endast för buss-, gång- och cykeltrafik.
- Nordbanegatans anslutning till Fogdegatan från sydväst utgår.

Bussgator

Separat bussgata avses iordningställas mellan Söndrumsvägen/Kapellgatan och den punkt på Brogatan där Karlsrovägens kommande förlängning ansluts och i ett läge som i stort sammanfaller med nuvarande Brogatan. Korsningen med Järnvägsleden avses bli planskild. Hvitfeldtsgatan kommer på sträckan Falkens väg - Nordbanegatan att upplåtas endast för buss-, cykel- och gångtrafik. Korsningen med Järnvägsleden blir i plan.

Gång- och cykeltrafik

I samband med järnvägsledens utbyggnad kommer ett antal gång och cykelstråk att iordningställas. Stråken går fram antingen på separata gång- och cykelvägar, i planförslaget oftast belägna i parkmark, eller på lokalvägnätet. Gång- och cykeltrafiken ges möjlighet att korsa Järnvägsleden vid 9 platser, nämligen vid Slottsjordsvägen, vid Saltsjövägen i höjd med nuvarande Banstigen, vid Brogatan, Vapnövägen,

Hvitfeldtsgatan, Fogdegatan, Badhusparken, Skolgatan och Ridhusgatan. Av dessa avses de vid Saltsjövägen, Brogatan, Vapnövägen och Badhusparken bli planskilda medan övriga blir i plan och med trafikljus. Den planskilda korsningen vid Saltsjövägen har tillkommit efter Vägverkets granskning av principutformningsplanen och enligt beslut av kommunstyrelsen. Stråkens och korsningarnas lägen framgår av illustrationsritningen.

Parkering

Fyra områden för parkeringsändamål har lagts ut som Tp-områden. Ett upptar befintlig parkeringsplats vid Simhallen och Sporthallen och ett annat är beläget vid Badhusgatan-Nordbanegatan mellan Norra vägen och Skolgatan. Ett tredje Tp-område har utlagts utmed Falkenbergsgatan mellan Fogdegatan och Karlsbergsvägen. Hänsyn bör tagas till befintlig, högstammig vegetation vid anläggandet av den sistnämnda parkeringsplatsen. Slutligen har ett Tp-område utlagts vid Karlsrovägen-Broddesonsgatan.

Bebyggelseområden

I förhållande till gällande stadsplan medför planförslaget bl a följande förändringar av kvartersmark:

- Östra delen av kv Björkängen, hela kv Banbrytaren och norra delen av kv Brudtärnan övergår från bostadsändamål till allmänplatsmark (gata eller park).
- Kv Bokföraren (tomt nr 1) utvidgas ca 5 meter mot nordväst.
- Kv Armbandet berörs i sydost av Järnvägsleden, varvid kvarterets djup minskas med ca 10 meter. Av återstoden föreslås den sydvästra delen liksom kv Arvingen övergå från bostadsändamål till handels-, kontors- och hantverksändamål, d v s verksamheter av ej störande karaktär. Den nordöstra delen av kv Armbandet, d v s på ömse sidor om Rotorpsvägens förlängning, föreslås upplåtas för bensinstationsändamål.

- Kv Amiralen minskas med en tomtplats i Öster (stg 837) vilken övergår till park- och gatumark. För stg 842C, E och F flyttas kvartersgränsen mot söder till att sammanfalla med fastighetsgränsen.
- Kv Armékåren och Detektiven minskas något i sydost för att ge utrymme för gång- och cykelstråk utmed Järnvägsleden. För kv Armékåren föreslås att de tre bostadshusen utmed Broddesonsgatan kvarliggare och att nya flerbostadshus i två våningar uppförs på den övriga delen av kvarteret. Ett 30-tal lägenheter beräknas inrymmas. Vid hörnet Karlsrovägen - Broddesonsgatan reserveras mark för gemensam parkering.
I kv Detektiven föreslås befintlig flerbostadsbebyggelse bli kompletterad med ytterligare ett bostadshus samt med gemensam parkering med angränsning från Vapnövägen.
- Kv Borgmästaren nyttjas idag som park men gällande stadsplan upptar en byggnadsrätt för bostäder i 3 och 5 våningar. Denna byggnadsrätt föreslås utgå. Mark reserveras för Karlsrovägens förlängning mellan Järnvägsleden och Brogatan. Den övriga delen av kvarteret föreslås som parkmark liksom markområdet mellan kv Borgmästaren och Boktryckaren. Delar av det senare området kan dock komma att omprövas i samband med kommande stadsplaneändring för kv Boktryckaren m fl.
- I kv Dalsänkan föreslås att befintligt A-område, innehållande en barnstuga, utvidgas mot nordost till att omfatta även tomtmarken fram till Hvitfeldts-gatan. En mindre utvidgning sker även mot sydväst för att inkludera den del av allmänplatsmarken som redan in-
språktagits av barnstugan. I sydost minskas kvarteret något.
- I kv Dragaren utgår den sydöstra tomtraden mellan Hvitfeldts-gatan och Ljungbergsgatans förlängning och övergår till park- och gatumark. I den nordvästra tomtraden, som bibehålls, ges möjlighet att efter särskild prövning uppföra gårdsbyggnader på den sydöstra delen av respektive tomt.

Delen mellan Ljungbergsgatans förlängning och Horngatan justeras för att ge utrymme för ändrad sträckning av Falkenbergsgatan. Byggnadsrätten för bostäder ändras från 3 till 2 våningar.

- Kv Delfinen behålls i stort sett oförändrat. Dock ges möjlighet att uppföra gårdsbyggnader efter särskild prövning

Immissioner

I samband med upprättande av principutformningsplanen för Järnvägsleden har bullerförhållandena och luftföroreningar från fordonstrafik utretts i separata utredningar benämnda "Utredning om buller från planerad trafikled jämfört med befintlig järnväg", K-Konsult 1982-09-22, och "Utredning om bilavgaser utmed Järnvägsleden och Karl XI:s väg", K-Konsult 1982-12-21.

Bullerutredningen redovisar de förväntade trafikbullerförhållandena utmed Järnvägsleden jämförda med buller från nuvarande tågtrafik. På den mest belastade delen av järnvägsleden beräknas biltrafiken ge i stort sett samma ekvivalenta ljudnivå under dagtid som nuvarande tågtrafik. Under kvälls- och nattetid väntas den ekvivalenta ljudnivån sjunka med 5-10 dB(A). Den maximala ljudnivån väntas minska med 8 dB(A).

För de kvarter utmed järnvägsleden som ingår i planförslaget och som betecknats med bokstaven a skall särskild uppmärksamhet iakttas med hänsyn till vägtrafikbuller.

I utredningen om bilavgaser har emissionerna från motorfordon beräknats i några punkter. Enligt beräkningarna väntas utsläppen av kolmonoxid och kväveoxid halveras längs de centrala delarna av Karl XI:s väg medan luftkvaliteten utmed de hårdast belastade delarna av Järnvägsleden beräknas i stort vara densamma som längs nuvarande Karl XI:s väg.

Teknisk försörjning

Es-områden

Tre Es-områden för framtida transformatorstationer har utlagts vid Baggångsvägen, Banstigen och Falkenbergsgatan. Bestämmelserna för Tp-områdena har utformats så, att de även medger anläggande av transformatorstation. Denna möjlighet har i första hand varit önskvärd vid Tp-området vid Broddesonsgatan-Karlsrovägen.

U-områden

I det utvidgade A-området i kv Dalsänkan (nuvarande Kimbogården) har utlagts ett u-område föranlett av befintliga elkablar. Övriga u-områden föranleds av befintliga och/eller planerade va-ledningar.

Plangenomförande

Byggandet av Järnvägsleden bör ha ett naturligt tidsmässigt samband med Västkustbanans omläggning förbi Halmstad. Arbetet med denna omläggning beräknas vara avslutat hösten 1984. Den nya bandelen avses att tas i trafik under maj 1985. Omkring ett halvt år senare är marken på den gamla bandelen disponibel för Järnvägsleden.

I vägverkets fördelningsplan för bidrag till byggande av stadskommunvägar under perioden 1984-1993, fastställd den 9 januari 1984, har statliga medel anvisats till Järnvägsleden under åren 1985-1987.

Halmstad 8 augusti 1984

K-KONSULT

Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen

Olle Palm
Olle Palm
Planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Beskrivningen avser även det i november 1984 reviderade förslaget med nedanstående tillägg och klarläggande.

Tillägg

Genom revideringen har förutsättningar skapats för att dels kunna utforma korsningen Järnvägsleden - Karlsrovägen som cirkulationsplats med planskild GC-förbindelse och dels kunna anordna direkt tillfart från Järnvägsleden till Nordbanegatan omedelbart intill korsningen med Fogdegatan.

Klarläggande

Proposition 1980/81:100 bilaga 9 från Kommunikationsdepartementet innehåller ett särskilt avsnitt om vägtrafikbuller. I denna anges vissa ramar och ambitionsnivåer för riktvärden för vägtrafikbuller. Riksdagen har beslutat helt i enlighet med propositionen.

Enligt riksdagsbeslutet gäller sålunda att för nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse bör strävan vara att förhindra högre dygnsekvivalenta bullernivåer än 40 dB(A) inomhus och 70 dB(A) utomhus. Det anges även att i sådana fall där det är möjligt att nå väsentligt lägre värden bör dessa möjligheter självfallet tas till vara.

Riktvärdena avser såväl bostäder som vårdlokaler och undervisningslokaler.

I de fall där ny bebyggelse kan komma till utförande torde det inte vara omöjligt att uppnå eller närma sig de lägre värden (55 dB(A) utomhus och 30 dB(A) inomhus) som miljö- och hälsoskyddsnämnden rekommenderar. Vid byggnadslovsgranskning bör strävan vara att tillse att så låga nivåer för vägtrafikbuller som är tekniskt och ekonomiskt rimligt uppnås. Detta kan ske genom noggrann granskning av byggnaders tekniska utförande och planlösning varvid bör tillses att de minst bullerkänsliga bostadsutrymmena orienteras mot bullerkällan.

Halmstad den 21 november 1984

K-KONSULT
Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen

Olle Palm
Olle Palm
Planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Del av förslaget utgått
Halmstad den 16 januari 1985

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
planingenjör

Olle Palm
Olle Palm
planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
stadsplaneingenjör

Förslag till
ändring av stadsplan för
JÄRNVÄGSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1984
reviderat i november 1984
del av förslaget utgått i januari 1985

STADSPLANEBESTÄMMELSER

Beteckningarna hänför sig till stadsplanekartan

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

- a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
- c) Med Bh betecknat område får användas endast för bostadsändamål och, där så provas lämpligt, även för handels- och hantverksändamål.
- d) Med Gt betecknat område får användas endast för bensinförsäljning och därmed samhörigt bilserviceändamål. Lokaler för livsmedelshandel får ej anordnas.
- e) Med Hdj betecknat område får användas endast för handels-, kontors- och hantverksändamål. Lokaler för livsmedelshandel får ej anordnas.

2 mom Specialområden

- a) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål och, där så provas lämpligt, även för transformatorstation.
- b) Med Es betecknat område får användas endast för transformatorstation och därmed samhörigt ändamål.

2 § MARK SOM ICKE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

2 mom Med korsprickning betecknad mark får bebyggas endast med uthus, garage och dylika mindre gårdsbyggnader.

- 3 mom Med punkt- och korsprickning betecknad mark får icke bebyggas. Utan hinder härav får uthus, garage och dylika mindre gårdsbyggnader uppföras om detta för varje särskilt fall prövas vara förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

3 § SÄRSKILD FÖRESKRIFT ANGÅENDE OMRÅDE FÖR ALLMÄNNA LEDNINGAR

På med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § BYGGNADSSÄTT

- 1 mom På med F betecknat område skall huvudbyggnader uppföras fristående.
- 2 mom På med Ö betecknat område skall byggnader uppföras fristående eller två och två med varandra sammanbyggda i gemensam tomtgräns.
- 3 mom På med S betecknat område skall byggnad uppföras i gräns mot gränntomt där sådan gräns förekommer inom området.

5 § EXPLOATERING AV TOMT

- 1 mom På tomt som omfattar med F eller Ö betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.
- 2 mom Bebyggelse på tomt som omfattar med F betecknat område får icke uppta större byggnadsarea än 200 kvadratmeter.
- 3 mom Bebyggelse på tomt som omfattar med Ö betecknat område får icke uppta större byggnadsarea än 200 kvadratmeter om huvudbyggnaden uppföres fristående och 100 kvadratmeter om huvudbyggnaden sammanbygges med huvudbyggnad på grannfastighet.
- 4 mom På med F eller Ö betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma mer än en bostadslägenhet. I gårdsbyggnad får boningsrum icke inredas.

6 § BYGGNADS UTFORMNING

- 1 mom På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.
- 2 mom Där våningsantal ej finns angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggör.

- 3 mom På med II betecknat område för huvudbyggnad icke uppföras till större höjd än 7,5 meter och uthus eller annan gårdsbyggnad icke till större höjd än 3,0 meter.
- 4 mom På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

7 § UTFARTSFÖRBUD

Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.

8 § ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSE

Utan hinder av bestämmelserna i 5 och 6 §§ får till nybyggnad hänförlig åtgärd vidtas inom befintlig byggnads volym.

Halmstad den 8 augusti 1984

K-KONSULT
Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen

Olle Palm
Olle Palm
Planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Stadsplanebestämmelserna avser även det i november 1984 reviderade förslaget.

Halmstad den 21 november 1984

K-KONSULT
Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen

Olle Palm
Olle Palm
Planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Del av förslaget utgått
Halmstad den 16 januari 1985

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
planingenjör

Olle Palm
Olle Palm
planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
stadsplaneingenjör

Förslag till
ändring av stadsplan för
JÄRNVÄGSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1984

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Stadsplanearbetet har bedrivits parallellt med framtagandet av principutformningsplanen för Järnvägsleden. Avrapportering har kontinuerligt skett till den för planering av Järnvägsleden utsedda styrgruppen, bestående av presidierna i kommunstyrelsen och byggnadsnämnden samt kommunrådet för stadsbyggnadssektorn. Till sammanträdena har stadsarkitekten och gatuchefen varit adjungerade och representant för vägförvaltningen varit inbjuden. Härutöver har samråd skett enligt följande:

- 1982-09-17 Länsstyrelsen (Maj-Britt Sandlund, Stellan Haverling, Per Sundsten, Nils Hegheim, Christer Johansson).
Länsstyrelsen informerades om utredningsplan och utkast till stadsplan för Järnvägsleden och Timmermansleden. Bl a diskuterades avgränsning, att lederna utläggs som Ta-område och att utredningsplanen avses bifogas som illustrationsplan, att del av gällande stadsplan (del av Fridhems-gatan med omgivning) upphävs, tänkbar markanvändning inom beröda kvarter m m.
Som personer "med väsentligt intresse" vid samråd bör de markägare betraktas som har fastigheter belägna inom och närmast intill planområdet. Lämpligt med information för allmänheten före eller i samband med utställningen av stadsplanen.
- 1982-10-22 Länsstyrelsens planenhet, (Jan Stenklint, Nils Hegheim).
Viktigt att i beskrivningen understryka att småindustrin vid Söndrumsvägen ska vara av typen hantverk o dyl.
Om flexibel plan tillämpas för bostadsområdena måste kommunen äga marken.
För att vinna tid kan gällande plan upphävas, dock måste kommunen äga marken. Detta kan kombineras med att gällande plan delvis ligger kvar.

Tillfart till Bollen 9 kan ske över Tp-område. Säkras med avtal. I planen bör de områden markeras där särskilda åtgärder avses/ska vidtagas p g a trafikbuller. Hela utredningsplanen bör bifogas planärendet.

1982-11-05

Planenheten (Jan Stenklint, Nils Hegheim)
En fördel om de "nya bostadsområdena" redovisas i planen. Om utformningen ej säkert kan fastslås kan illustrationer bifogas beskrivningen.

1984-01-26

Gatukontoret informerar Hem- och skolaföreningen på Brunnsåkersskolan om principutformningsplanen, varvid följande synpunkter framkom:

- " - Önskemål om en planskild förbindelse för GC-trafiken vid korsningen Järnvägsleden/Söndrumsvägen
- utredning av möjligheten att ansluta GC-vägen söder om Järnvägsleden, mellan Banstigen och Brunnsåkersskolan, i plan med GC-bana under bron
- Önskemål om anslutning av GC-vägen norr om Järnvägsleden, mellan Karlsrovägen och Kapellgatan, i plan med GC-bana under bron
- planeringen av GC-tunneln vid Vapnövägen ifrågasattes och man befarade, att GC-trafiken till Slottsjords- och Brunnsåkersskolorna efter GC-tunneln, skulle ta genvägen genom parken för att sedan passera Järnvägsledens anslutning till Brogatan på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt otillfredsställande sätt."

1984-01-26

Energiverken (Frank Johansson)
Önskemål om Es-områden.

1984-01-27

Telefonbesked från Rune Pettersson, vägverket, Borlänge: Om leden läggs ut som Ta-område i stadsplanen ska arbetsplanen fastställas. Fastställelse av stadsplan och arbetsplan ska ske samma dag. Höjder anges i Ta-området (var 100:de meter) och utredningsplanen bifogas som illustration. Arbetsplanen fastställs utan separat utställning.
Om leden utläggs som gatumark behöver arbetsplanen ej fastställas. Gräns mellan gata och park läggs så att fyra fält inryms och kanten på den körbana som avses byggas illustreras. Gatuhöjder anges i vanlig ordning. Utredningsplanen bifogas som illustration. Förfarandet bör förankras hos länsstyrelsen.

- 1984-02-01 Planenheten (Stenklint, Hegheim) och vägförvaltningen (Carlén, Rolf Gustavsson)
Överenskomms att Järnvägsleden bör läggas ut som gata och ej Ta-område, bl a för att slippa fastställa arbetsplanen och att gatuhöjder i båda fallen ska anges. Ej krav på gatuhöjder i bussgata. Bestämmelserna för Tp-område kan, för att möjliggöra placering av transformatorstation utformas: "Där BN så prövar lämpligt må även transformatorstation".
- 1984-02-13 Fastighetsbildningsmyndigheten.
Inga synpunkter.
- 1984-02-22 Hälsovårdskontoret. (Carl-Erik Nilsson)
Inga synpunkter.
- 1984-02-23 Skolstyrelsen (Göran Jonsson, O Kanhov)
Önskvärt att skolbussar kan angöra Flygaregatan från Karlsrovägen från norr. Alternativt bör vändplats anläggas vid Flygaregatan.
GC-vägen i Brogatan - Söndrumsvägen bör försees med trappa väster om Järnvägsleden.
- 1984-02-27 Brandförsvaret. (E Castler, S Lardner, L Börs m fl)
Inga synpunkter.
- 1984-02-28 Socialförvaltningen. (C-G Eek)
Framförde farhågor för immisionsproblem vid Kimbogården.
- 1984-03-01 Trafiknämnden och polisen. (A Lindén, J Carlstedt)
Viktigt att Karl XI:s väg bryts samtidigt som Järnvägsleden öppnas.
- 1984-03-05 Postverket (Kilberg). Framförde önskemål om lämplig plats för ny poststation.
- 1984-03-05 Markägare enl separat förteckning.
- 1984-03-06
- 1984-03-07 Efter presentation av principutformningsplanen och stadsplaneförslaget framfördes synpunkter på bl a följande:
- Ljussignaler och avgaser vid Ridhusgatan
 - Trafik och avgaser vid Fogdegatan
 - Vändslinga vid Bissmarksgatan
 - Enkelriktning av Nordbanegatan mellan Seminariégatan och Fogdegatan

- Ingen busstrafik på Järnvägsleden
- Stängsel mot Kimbogården
- Trafikmängder och buller utmed leden
- Parkering på Horngatans vändplats
- Parkeringsmöjligheterna vid posten vid Brogatan
- Järnvägsleden byggs ut med två körfält men stadsplanen medger fyra fält i framtiden
- Gatuköket vid Brogatan
- Tillkommande bebyggelse i kv Detektiven
- Planskild korsning för gångtrafik i höjd med Saltsjövägen
- Gångbana utmed Saltsjövägen
- Avstängning av Magnus Stenbocks väg och Brod-
dessongatan
- En utökning av Arlas fastighet i kv Biskopen

- 1984-03-07 Fritidskontoret (Ebbe Jansson)
Ingen erinran.
- 1984-03-08 Lokaltrafiken (Nivheden, Knutsson)
Framfördes farhågor för bussarnas framkomlighet
vid korsningen Järnvägsleden - Fogdegatan .
- 1984-03-08 Ägaren till stg 451AU i kv Delfinen.
Ingen erinran.
- 1984-03-08 Ägaren till stg 1988 (Yourstone)
Önskar uppställningsplats för turistbussar på
kommunens mark.
- 1984-03-09 Landstinget (G Comstad).
Ingen erinran.
- 1984-03-12 Kuwait Petroleum Svenska AB (f.d Gulf, I Björk)
Införstådd med att verksamheten vid nuvarande
station vid Brogatan måste upphöra 1985. Önskar
plats för ny station vid Söndrumsvägen.
- 1984-03-14 Landsantikvarien (Petersen)
Återkommer med ev synpunkter.

- 1984-03-27 Televerket har ingen erinran mot Järnvägsledens principutformning men meddelar att ett antal kabel- och blockstråk berörs.
- 1984-04-02 SJ. Ingen erinran.
- 1984-04-03 Ägarna till Bokföraren 1, Brundtärnan 7 och stg 892A ställde sig tveksamma till utvidgning av tomterna. Kostnaden ansågs för hög. Senare har ägaren till Bokföraren 1 framfört önskemål om utvidgning av tomten mot nordväst.
- 1984-07-03 Länsstyrelsen (Stenklint, Hegheim, Jägsell) Presentation av det planförslag som avsågs framläggas för byggnadsnämnden för utställningsbeslut.

Halmstad den 8 augusti 1984

K-KONSULT
Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen

Olle Palm
Olle Palm
Planarkitekt

Erik Waldén
Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Vatten- och avloppsutredning tillhörande "Förslag till ändring av stadsplanen för Järnvägsleden S:t Nikolai, Halmstad uppgjord i augusti 1984

I anslutning till upprättad stadsplan har gatukontoret utrett vatten- och avloppsfrågorna för planen. Befintliga och planerade va-ledningar redovisas på bifogade ritningar 44C:390, :391 och :392.

En strävan i utformningen av va-systemet i Järnvägsleden har varit att allt dag- och dräneringsvatten från gatuområdet skall kunna avledas till dagvattensystemet. Till de föreslagna avskärande dagvattenledningarna kan samtidigt anslutas redan utbyggda dagvatten-system uppströms Järnvägsleden. Möjlighet ges även att i framtiden fortsätta separeringen inom områden med kombinerat system och ansluta dagvattnet till avskärande ledning i Järnvägsleden.

Vattenförsörjning

Vattenledningssystemet längs Järnvägsleden är idag fullt utbyggt. De omläggningar som kommer att göras föräns i huvudsak av de planskilda korsningar som föreslagits för gc- och busstrafik. De ombildade kvarteren längs Järnvägsleden kan få sin vattenförsörjning från befintliga ledningar.

Omläggning kommer att ske vid Ankargatan (gatan läggs i skärning), vid Söndrumsvägen/Saltsjövägen (gc-tunnel), vid Kapellgatan/Brogatan (buss- och gc-tunnel), vid Karlsrovägen/Fridhemsvägen (gc-tunnel), vid Hvitfeldtskatan (gc-tunnel) och vid Skolgatan/Badhuskatan (gc-tunnel).

Spillvattenledningar

Samtliga föreslagna buss- och gc-tunnlar föränsleder omläggning av korsande spillvattenledningar. Till de ombildade kvarteren Arvingen och Armbandet läggs nya spillvattenledningar och befintliga kombinerade ledningar utnyttjas för dagvatten. För övriga berörda kvarter kan framtida spillvattenserviser kopplas till befintliga ledningar.

Vid Brokatans busstunnel under Järnvägsleden läggs spillvattenledningen om och föreslås läggas genom kvarteret Biskopen och anslutas till kombinerad ledning i Hallandskatan.

Vid Karlsrovägen/Fridhemskatan läggs den kombinerade ledningen från Karlsrovägen om runt gc-tunnlarna. En bräddbrunn föreslås i Vapnövägen för bräddning till den avskärande dagvattenledningen i Järnvägsleden.

Dagvattenledningar

Större delen av Järnvägsleden, från Vapnövägen och nordöstut, föreslås avvattnas till en ny avskärande dagvattenledning med utlopp i Nissan vid Norre Katts park. Till denna avskärande ledning ansluts också befintliga dagvattenledningar i bl a Skolgatan/Norra infarten och Fogdegatan. Ledningen dimensioneras för att klara framtida separering av området väster om Järnvägsleden. Gc-tunnlarna vid Skolgatan kan avvattnas med självfall medan gc-tunneln vid Hvitfeldts-gatan fordrar pumpning. Till det ombildade kv. Delfinen föreslås nya dagvattenledningar.

Den södra delen av Järnvägsleden föreslås avvattnas till befintlig kombinerad ledning i Slottsjordsvägen. Gc-tunneln vid Saltsjövägen kan avvattnas med självfall.

Den mellersta delen av Järnvägsleden och anslutning med Brogatan föreslås avvattnas via Flygaregatan till befintlig kombinerad ledning i Slottsjordsvägen. Till ledning mot Flygaregatan ansluts också befintliga dagvattenledningar i Kapellgatan och Rotorpsvägen. Buss- och gc-tunnlarna vid Brogatan och Karlsrovägen/Fridhemsgatan kan avvattnas med självfall.

Samtidigt med utbyggnaden av dagvattenledning genom Flygaregatan separeras området runt denna gata.

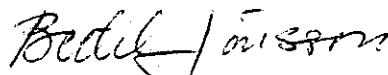
Den befintliga kombinerade ledningen i Slottsjordsvägen föreslås i framtiden ändras till en separat dagvattenledning.

Dräneringsvatten

Samtliga dräneringsledningar från Järnvägsleden kan anslutas till de föreslagna dagvattenledningarna.



Bengt G Lundgren
Tjf gatuchef



Bertil Jönsson
Ingenjör

Förslag till
 ändring av stadsplanen för
JÄRNVÄGSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
 uppgjort i augusti 1984

UTLÅTANDE ÖVER YTTRANDEN OCH ANMÄRKNINGSSKRIVELSER

- A-F Socialnämnden, Hallands läns landstingskommun, Hallans Länstrafik AB, Polisstyrelsen, Statens Järnvägar och Vägverket har ej haft något att erinra mot planförslaget.
- G Kommunstyrelsen uttalar önskemål om att fyrvägs korsning i anslutning till Karlsrovägen ersätts med cirkulationsplats och att GC-överfart tvärs Karlsrovägen ersätts med planskild korsning samt förklarar sig i övrigt utöver vad gatukontoret och parkkontoret anfört inte ha något att erinra mot planförslaget
- Parkkontorets önskemål om att göra leden grön synes vara väl tillgodosett. Beträffande vissa befintliga träd kommer största möjliga hänsyn att tagas vid detaljprojektering av och signalutredning för Järnvägsleden.
- Beträffande gatuavdelningens synpunkter på korsningen vid Karlsrovägen och tillfarten till Nordbanegatan föreslås att planförslaget revideras så att en utformning med cirkulationsplats respektive medlöpare till Nordbanegatan blir möjlig att genomföra.
- VA-avdelningen konstaterar att en rondell vid Karlsrovägen med planskild GC-väg är genomförbar från va-synpunkt.
- Gatukontorets synpunkter föreslås delgivas vägprojektören.
- H Fritidsnämnden framhåller att den föreslagna stadsplaneändringen kommer att innebära begränsade möjligheter att realisera en framtida ev utbyggnad av simhallsbadet enligt förslag "söder".
- Fritidskontoret konstaterar att antalet parkeringsplatser vid Sporthallen och Simhallen kommer att minska men att kompensation erhålls i kv Svartmunken.

Beträffande före detta Hallandspostens barnkoloni omnämns att en placering inne på Alevallen är möjlig.

- Vad fritidsnämnden framhållit synes ej föranleda någon ändring av planförslaget.

I Brandförsvaret konstaterar att Järnvägsleden innebär en klar förbättring för uttryckningstrafiken och hade gärna sett att den byggdes med fyra körfält.

I punkterna 1 och 2 framförs vissa synpunkter på korsningen vid Hvitfeldtsgatan samt bussgatan och cykelvägen vid Brunnsåkersskolan.

I punkterna 3 och 4 framförs synpunkter på gatunamnssättning och husnumrering.

- Brandförsvarets yttrande föreslås över-sändas för kännedom till gatukontoret och vägprojektören beträffande punkterna 1 och 2 samt till stadsingenjörskontoret beträffande punkt 3 och gatukontoret beträffande punkt 4.
Yttrandet bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

J Skolstyrelsen har inhämtat yttrande från Brunnsåkersskolans och Örjansskolans rektorsområden och framhåller "att det är synnerligen angeläget att trafiksäkra gångpassager - helst planfri korsning - anordnas över/under Järnvägsleden vid Skolgatan".

- Planförslagets utformning synes icke förhindra en planskild korsning. Möjligheten till en sådan korsning utreds för närvarande av vägprojektören.
Skolstyrelsens önskemål om anordnande av en permanent parkeringsplats i närheten av Brunnsåkersskolan för elevfordon synes icke kunna inrymmas inom planförslaget.

Skolstyrelsen understryker "angelägenheten av att alla möjliga åtgärder vidtages för att minska bullernivån av fordonstrafik och för att avgaser från motorfordon minimeras där Järnvägsleden passerar Brunnsåkersskolan".

- Proposition 1980/81:100 bilaga 9 från Kommunikationsdepartementet innehåller ett särskilt avsnitt om vägtrafikbuller. I denna anges vissa ramar och ambitionsnivåer för riktvärden för vägtrafikbuller. Riksdagen har beslutat helt i enlighet med propositionen.

Enligt riksdagsbeslutet gäller sålunda att för nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse bör strävan vara att förhindra högre dygns-ekvivalenta bullernivåer än 40 dB(A) inomhus och 70 dB(A) utomhus. Det anges även att i sådana fall där det är möjligt att nå väsentligt lägre värden bör dessa möjligheter självfallet tas till vara.

Riktvärdena avser såväl bostäder som vårdlokaler och undervisningslokaler.

Enligt den bullerutredning som tillhör utredningsplan för Järnvägsleden ligger Brunnsåkersskolan i sin helhet utanför bullernivågränsen för 65 dB(A) frifältsvärde. Skolstyrelsens önskan "att alla möjliga åtgärder vidtages för att minska bullernivån" synes inte böra föranleda någon ändring av planförslaget.

Skolstyrelsen framhåller vidare att det är viktigt att skolskjutsfordon kan stanna vid trottoar i anslutning till skolan.

- Av illustrationsritningen framgår att bussgatupartiet vid Brogatan har utformats så att även skolskjutsar från Karlsrovägen kan använda bussgatan. Flygaregatans utformning som återvändsgata torde ytterligare underlätta för skolskjutsfordonen att angöra skolan. Skolstyrelsens yttrande föreslås översändas för kännedom till gatukontoret och vägprojektören.

Yttrandet synes ej föranleda någon ändring av planförslaget.

K Lokaltrafikstyrelsen förmodar att Fogdegatans betydelse är underskattad och befarar att den föreslagna korsningen med Järnvägsleden kommer att utgöra en flaskhals för busstrafiken till och från sjukhuset och Fl4. Till yttrandet är fogat en skiss till alternativ utformning av korsningen.

- Den alternativa utformningen innebär borttagande av flera träd i Fogdegatan och intrång på fastigheterna i kv Delfinen.

Ett sådant intrång på tomtmarken har diskuterats under utredningsarbetet men förkastats eftersom fördelarna bedömdes bli

marginella. Den slutliga utformningen av korsningen kommer att bestämmas vid detaljprojekteringen och i signalutredningen.

Lokaltrafiken framför också synpunkter på bussgatans korsning med Brogatan samt på cykel- och bussbanorna vid Brunnsåkersskolan.

Lokaltrafiken påpekar vidare att angöring och uppställning av bussar vid sportevenemang är mycket besvärlig runt sport- och simhallen.

- Tillkomsten av Järnvägsleden torde inte förändra möjligheterna till angöring med och uppställning av bussar.

Yttrandet föreslås överlämnas till gatukontoret och vägprojektören för kännedom.

Yttrandet bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

L Trafiknämnden framhåller att korsningen Karlsrovägen - Järnvägsleden bör utformas som rondell och att gång- och cykelbanan göres planskild i korsningen. Vidare framhålls att avfart bör ordnas från leden till Nordbanegatan direkt efter korsningen med Fogdegatan.

- Planförslaget föreslås revideras så att korsningen med Karlsrovägen kan bli utförd med cirkulationsplats och medlöpare till Nordbanegatan blir möjlig att utföra.

Trafiknämnden gör också vissa påpekanden beträffande bussprioritering i bussgatans korsning med Brogatan, vägvisning och fri höjd i vägporten för GCM-banan vid Brunnsåkersskolan.

- Trafiknämndens yttrande föreslås överlämnas till gatukontoret och vägprojektören för kännedom.

M Trafiksäkerhetskommittén påpekar "att den planerade hopdragningen till endast två körfält på sträckorna mellan korsningarna bör omprövas eftersom denna utformning medför risker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det synes vara en mycket begränsad åtgärd att utforma leden med fyra genomgående körfält".

- Planförslaget medger att leden utbyggs med fyra körfält.

Vidare påpekas att korsningen med Karlsrovägen bör utformas som rondell och att gång- och cykelbanan göres planskild i korsningen.

- Planförslaget föreslås revideras så att korsningen med Karlsrovägen kan bli utförd med cirkulationsplats.

Kommittén uttalar vidare att hyreshusen utmed Falkenbergsgatan inte kan medges tillfart direkt till leden och att kioskrörelsen vid Fridhem i direkt anslutning till en stor signalreglerad korsning är otillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

- Området med hyreshusen har i planförslaget utlagts som parkmark och förutsätts följaktligen ej ligga kvar. Detsamma gäller kioskrörelsen vid Fridhem.

N

Energiverken meddelar att man planerar att korsa Järnvägsleden med fjärrvärmeledningar i Ankar-gatan, Brogatan och Hvitfeldtsgatan. Vid Fogdegatan finns ledningar redan nedlagda. Vidare berörs befintliga hög- och lågspänningsledningar av vilka flera måste flyttas eller läggas om. Energiverken framför ingen erinran mot planförslaget.

- Energiverkens yttrande föreslås översändas till gatukontoret och vägprojektören för kännedom.

O

Miljö- och hälsoskyddsnämnden uttalar

att motsätta sig att stadsplanen fastställs, med de förslag till nybyggnation av bostadshus den innehåller, om inte i planen föreskrivs att åtgärder ska vidtas som medför att ekvivalenta bullret understiger 55 dB(A) utomhus och 30 dB(A) inomhus,

att kräva att av planbestämmelserna ska framgå att de av riksdagen antagna riktlinjerna (prop 1980/81:100 bil 9) ska innehållas, vilket bl a innebär att bullret vid befintlig bostadsbebyggelse ska understiga 70 dB(A) utomhus och 40dB(A) inomhus. Där det är möjligt ska dessa värden sänkas avsevärt,

att särskild hänsyn ska tas till allmänna lokaler av typ barnstuga, pensionärshem, skola och dylikt,

att påpeka att väghållaren är, enligt de antagna riktvärdena för vägtrafikbuller, den som har att vidta åtgärd så att de antagna riktvärdena uppfylls,

att påpeka att åtgärder avsedda att minska vägtrafikbullret är statsbidragsberättigade i samma omfattning som övriga väganordningar.

- Kravet att det av planbestämmelserna ska framgå vilka riktvärden för trafikbuller som bör gälla synes ej böra tillmötas. Ej heller anses att särskild hänsyn bör tagas till allmänna lokaler av typ barnstuga, pensionärshem, skola och dylikt. Samråd härom har skett med länsstyrelsens planenhet och naturvårdsenhet den 2 november 1984.

I sak synes någon meningsskiljaktighet ej föreligga mellan planförfattarnas och miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om vilka riktvärden som bör gälla varför följande klarläggande bör tilläggas beskrivningen:

Proposition 1980/81:100 bilaga 9 från Kommunikationsdepartementet innehåller ett särskilt avsnitt om vägtrafikbuller. I denna anges vissa ramar och ambitionsnivåer för riktvärden för vägtrafikbuller. Riksdagen har beslutat helt i enlighet med propositionen.

Enligt riksdagsbeslutet gäller sålunda att för nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse bör strävan vara att förhindra högre dygns-ekvivalenta bullernivåer än 40 dB(A) inomhus och 70 dB(A) utomhus. Det anges även att i sådana fall där det är möjligt att nå väsentligt lägre värden bör dessa möjligheter självfallet tas till vara.

Riktvärdena avser såväl bostäder som vårdlokaler och undervisningslokaler.

I de fall där ny bebyggelse kan komma till utförande torde det inte vara omöjligt att uppnå eller närma sig de lägre värden (55 dB(A) utomhus och 30 dB(A) inomhus) som miljö- och hälsoskyddsnämnden rekommenderar.

Vid byggnadslovsgranskning bör strävan vara att tillse att så låga nivåer för vägtrafikbuller som är tekniskt och ekonomiskt rimligt uppnås. Detta kan ske genom noggrann granskning av byggnaders tekniska utförande och planlösning varvid bör tillses att de minst bullerkänsliga bostadsutrymmena orienteras mot bullerkällan.

P Landsantikvarien lämnar i yttrandet en beskrivning av den äldre bebyggelsen med ett visst kulturhistoriskt värde utmed Järnvägsleden och framför önskemål om bevarande av och i vissa fall "q-märkning" av vissa byggnader såsom stg 1988 (Aleslätt), stg 1223 i kv Amiralen, stg 829 och 830 i kv Armékåren, stg 694 i kv Banvakten, tomt nr 10 i kv Dragaren samt tomt nr 18 i kv Delfinen.

- I förslag till bevarandeplan för Halmstad finns ej någon av de uppräknade byggnaderna medtagen såsom bevarandeobjekt, varför någon ändring av planförslaget ej synes vara befogad.

Q Televerket framför ingen erinran mot förslaget men framför önskemål om att televerkets ledningar blir inlagda på plankartan och att markarbeten som erfordras ingår i entreprenaden för vägbygget.

- Televerkets anläggningar bör markeras på vägprojektörens ritningar. Yttrandet föreslås översändas för kännedom till gatukontoret och vägprojektören.

R Byggnadsstyrelsen, ägare till fastigheten Svartmunken 1, framför i yttrande följande:

"Idag sker all in- och urlastning till länsstyrelsens dataenhet på den plats vid den tilltänkta Järnvägsleden, där avståndet mellan byggnad och körbana är som minst, d v s cirka 7 meter. Klagomål på bristande utrymme har framförts från chaufförer som i sitt arbete funnit svårigheter att utföra sina sysslor. Ur arbetsmiljösynpunkt önskar man därför att en riskfri "parkeringsficka" anordnas för lastningsarbete.

Byggnadsstyrelsen som biträder önskemålen yrkar att man i det fortsatta planarbetet omstuderar ledens sträckning norrut, så att en riskfri "parkeringsficka" kan anordnas vid statens byggnad i kv Svartmunken."

- Länsstyrelsens in- och urlastning har givits en olämplig placering som inte överensstämmer med gällande plan. Den är belägen på parkmark.

De påtalade svårigheterna vid lastplatsen bör lösas vid detaljprojekteringen av Järnvägsleden varvid bör tilläggas att ingen konflikt uppstår mellan gång- och cykeltrafiken och lastningsarbetet.

Yttrandet bör ej föranleda någon ändring av förslaget men föreslås överlämnas till gatukontoret och vägprojektören för kännedom.

1. Erik Johansson, Rotorpsvägen 14, påpekar att det är viktigt att trafiken planeras för framtiden och att stor hänsyn tas till barnen och redovisar alternativa förslag till ordnande av trafiken till och från Rotorp.

- Att kommentera alla detaljer i alternativen verkar inte meningsfullt då förslagen främst berör ett område som till största delen ligger utanför planförslaget och allt för mycket strider mot de riktlinjer som ligger till grund för planutformningen.

Skrivelsen föreslås ej föranleda någon ändring av planförslaget.

2. Karna och Inger Knutsson, stg 824 kv Armékåren, protesterar på det bestämdaste mot stadsplanen och mot att alla hus inom denna stadsplan jämnas med marken och fina grönområden blir fördärvade och ställer ett antal frågor främst av social och mänsklig karaktär, bland dem tre konkreta frågor: "Av vilken anledning ändras stadsplanen i ett redan befintligt bostadsområde?", "Hur många år tar det innan stadsplanen genomförs?" och "Måste ett hus som fungerar utmärkt bort för att lämna plats för nya hus?"

- Kv Armékåren har medtagits i planförslaget eftersom Järnvägsleden med sidoområden för bl a gång- och cykeltrafik gör intrång på detsamma.

Kvarterets östra del innehåller endast ett fåtal byggnader för vilka bostadssaneringsprogrammet föreslår rivning av byggnadstekniska skäl.

Planutformningen och planbestämmelserna har utformats med hänsyn till den nya bullersituation som uppstår vid Järnvägsleden.

Tidpunkt för plangenomförandet kan inte anges. Det kan dock nämnas att kvarteret ej ingår i kommunens bostadsutbyggnadsplan som omfattar åren fram till och med 1990.

Skrivelsen föreslås ej föranleda någon ändring av planförslaget.

3. Sten-Åke Rosenberg, Amiralen nr 40, har uppfattningen att Järnvägsleden ej ska byggas utan användas som grönområde och påstår att förslaget innebär försämrad boendemiljö då bullret från järnvägen kommer att ersättas med en ständig bullerkälla. Bilavgaser kommer också att påverka miljön negativt.

- Av den bullerutredning tillhörande utredningsplanen för Järnvägsleden som åtföljer planförslaget framgår att omläggningen från järnväg till väg innebär

att den dygnsekvivalenta ljudnivån ej kommer att öka utmed den aktuella bansträckningen

att den ekvivalenta ljudnivån kvälls- och nattetid sänks med 4-10 dB(A)

att den maximala ljudnivån från enstaka passager i genomsnitt sjunker med ca 8 dB(A).

Skrivelsen föreslås ej föranleda någon ändring i planförslaget.

4. Hans Ulrik Karlén, Amiralen nr 39, vänder sig i yttrande över planförslaget mera mot leden som sådan än mot de enskilda detaljerna i dess utformning och manar: Bordlägg frågan till efter nästa val.

- Yttrandet föreslås ej föranleda någon åtgärd då planförslaget för Järnvägsleden är upprättat i enlighet med de riktlinjer för projekteringen som kommunfullmäktige antagit.

5. Halmstads Köpmannaförening, framhåller att det är viktigt att man på ett tillfredsställande sätt kan ordna med tillfartsvägar mellan centrum och Järnvägsleden och beskriver hur trafiksituationen i centrum enligt föreningens uppfattning kommer att bli om Karl XI:s väg stängs av. Föreningen kan acceptera planen under förutsättning att någon avstängning av Karl XI:s väg icke beslutas. Föreningen önskar också att Brogatan öppnas för trafik västerifrån till Karl XI:s väg och menar att beslutet om stängning av Orups gränd bör omprövas.

- Kommunstyrelsens arbetsutskott har enligt de riktlinjer för Järnvägsledens projektering, som kommunfullmäktige antagit, beslutat uppdra åt stadsarkitektkontoret och gatukontoret att i samarbete med konsult upprätta förslag till trafikreglerande åtgärder i det till Järnvägsleden angränsande lokaltrafiknätet. Härvid kommer Karl XI:s vägs olika delsträckor att studeras och sannolikt alternativa förslag att framläggas.

En förutsättning för att öppna Brogatan för trafik västerifrån är att befintlig byggnad i kv Basilikan, delvis belägen på gatumark, rives.

Frågan om Orups gränd bör ej behandlas i detta planärende.

Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

- 6-18 Sammanlagt 13 likalydande skrivelser från:
 6 Kerstin och Harry Fager, Direktören 5,
 Mariana Johansson, Duvslaget 10,
 7 Bengt Gunnarsson och Janniche Spangenberg, Linden 6,
 8 Lars Karlsson, Enigheten 7
 9 Rudolf Nilsson, Drivbänken 2
 Karl Larsson, Drivbänken 3
 Benkt Håkansson, Drivbänken 4
 Helmut Koplik, Drivbänken 6
 Greta Ekstrand, Drivbänken 7
 Kerstin Wihlborg, Drivbänken 1
 Ester Linder, Drivbänken 5
 10 G Larsson och C V Hallberg, Dragaren 10
 11 Mats Israelsson, Bromsen 1
 12 Gustaf Beckman, Bryggaren 3-4
 Åke Andersson, Båglampan 24-27
 Harry Holmberg, Enigheten 8
 Lennart Grafström, Direktören 6
 Mats Jönsson, stg 589

- (P O Östensson, Båglampan 28)
 Leif Eklund (bostadsrättsföreningen Detek-
 tiven) Detektiven 13
 Bengt P Johansson, Båglampan 16
 13 Bengt Anders Holm, Drivbänken 19 och 20
 14-15 Klas Carldén, Dekoratóren 6 och stg 451 D
 16 Oläsligt, stg 578
 17 Björn och Viveca Torstensson, Biet 4, 5, 7, 9, 10
 18 Gösta Wennerholm, Båglampan 29

De klagande beskriver dagens situation i berört område och morgondagens situation enligt deras uppfattning om den föreslagna planen genomförs. De kräver att stadsplanen omarbetas så att trafikleden ersätts med normala stadsgator längs med järnvägsbanken och med fler korsande gator. Detta skulle medföra betydligt förbättrade kommunikationer mellan kvarteren. Det skulle ge en viss ökning av biltrafiken eftersom en del av den öst-västliga trafiken ändå skulle söka sig denna väg, men ökningen skulle bli måttlig. Grönområdena skulle kunna utökas, vilket skulle ge en lummigare stadsbild och bidra till en bättre avgasrening. Cykel- och gångbanor skulle kunna ges en mer omväxlande sträckning. En viss nybebyggelse med bostadshus skulle kunna ske på vissa av de frilagda öppna områdena.

- Vad de klagande anfört synes ej föranleda någon ändring av planförslaget då detta är upprättat i enlighet med de riktlinjer för projekteringen av Järnvägsleden som kommunfullmäktige antagit och i enlighet med av Vägverket godkänd principutformningsplan.

- 19 Stig Rosenberg, Dalian 1, Karlsrovägen 38,
 protesterar bestämt mot förslaget och påpekar att en del gator kommer att avstängas för genomgångs-
 trafik och därmed öka trafikintensiteten för boende vid Järnvägsleden och angränsande gator. Vidare anförs att Karlsrovägen redan är belastad med mycket hård trafik och allvarliga trafikproblem.

- Någon väsentlig minskning av trafikbelastningen på Karlsrovägen torde inte kunna åstadkommas förrän en utbyggnad av Kustvägen i nytt läge har skett. Skrivelsen synes ej böra föranleda någon ändring av planförslaget.

20

"Tusentals upprörda Halmstadsbor" anför:

"Man får ständigt föra en kamp mot orättvisor och förtryck i vårt samhälle. Stadsarkitekt Stare yttrade vid offentlig sammankomst i maj 1983: "Nej Järnvägsleden behövs inte". Nu skall den tydligen ändå byggas och dela vår stad mitt i ett bostadsområde. Mot detta protesterar vi kommuninnevånare på det bestämdaste. Ni gör allt för att förstöra Halmstad. Se på Stora torg, den nya bussterminalen, förstörelsen i Norrekattspark, det höga hotellet vid Nissan m m. Halmstad är en hård och kall stad jämförd med andra svenska städer. En diktatur.

Vid besök för att bli orienterade om eventuell ändring i trafikplanen fick vi endast lögner till svar av Waldén, "Inga gator skall stängas av". I trafiklagstiftningen står: "Onödigt och störande trafik får inte äga rum i bostadsbebyggelse".

Vi på Fogdegatan begär rättvisa.

Därför måste trafiken fördelas. Inga gator får stängas av".

- Av vad de klagande anført synes endast påståendet om lögner beträffande gatuavstängningar böra bemötas i planärendet.

Påståendet härrör sannolikt från ett tillfälle då några besökande under utställningstiden hänvisade till vissa idéer till åtgärder som presenterats i stadsförnyelseprojektet "Tyck om din stad" beträffande avstängning av Magnus Stenbocks väg och Broddessonsgatan. I projektet skulle centralortens invånare kunna ringa till kontaktpersoner utsedda inom de politiska partierna och lämna synpunkter på brister och fördelar rörande den områdesplan som ska upprättas för Halmstads tätort.

De besökande påstod vid besöket att idéerna var en gällande plan. De upplystes om att något beslut ej hade fattats om avstängning av Magnus Stenbocks väg och Broddessonsgatan på de punkter de hade visat på. De påstod emellertid att detta var lögn.

21

Ingvar och Margareta Svensson, stg 823, kv Armékåren, uppger att de ej erhållit kallelse till samrådsmötet 840307 och att därest de erhåller ersättning som motsvarar den minskning av fastighetens värde, som förslaget innebär, kan acceptera den föreslagna ändringen. De hemställer dock att fastighetens gräns justeras på visst sätt.

- Av planhandlingarna framgår att kallelse till samrådsmötet har avsänts. Planförslagets utformning synes ej hindra den önskade justeringen av fastighetsgränserna. Beträffande ersättningsfrågan föreslås att skrivelsen översänds till fastighetskontoret för kännedom.

Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

22 Karl Larsson, bostadsrättsföreningen Bissmarksgatan 5, anhåller att den föreslagna "rondellen" i korsningen Fogdegatan -Bissmarksgatan ej ska komma till utförande.

- Som tidigare framgått föreslås planförslaget revideras så att möjlighet erhålles att anordna direkt infart från Järnvägsleden till Nordbanegatan omedelbart intill Fogdegatan. Den fortsatta vägprojekteringen kommer att visa om "rondellen" behöver komma till utförande, varför planförslaget ej bör ändras i detta avseende.

23 Anna-Greta Bengtsson, stg 829, Karlsrovägen 5, protesterar mot att hon hotas av flyttning från den plats hon bott på i 35 år och vädjar: "Jag vill bo kvar på Karlsrovägen, låt något av den gamla bebyggelsen stå kvar, riv inte ned all gammal bebyggelse på Karlsrovägen, dessa inbyggda gårdar och blommande trädgårdar borde få finnas kvar även i framtiden."

- Kv Armékåren har medtagits i planförslaget eftersom Järnvägsleden med sidoområden för bl a gång- och cykeltrafik gör intrång på detsamma.

Kvarterets östra del innehåller endast ett fåtal byggnader för vilka bostadssaneringsprogrammet föreslår rivning av byggnadstekniska skäl.

Planutformningen och planbestämmelserna har utformats med hänsyn till den nya bullersituation som uppstår vid Järnvägsleden.

Tidpunkt för plangenomförandet kan inte anges. Det kan dock nämnas att kvarteret ej ingår i kommunens bostadsutbyggnadsplan som omfattar åren fram till och med 1990.

Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

24

Gösta Olander, Ugerupsgatan 9, Gösta Henriksson, Karlsrovägen 26 och Bertil Karlsjö, Plönegatan 27, anför "att innan ny kustväg byggts går det ej att stänga av Magnus Stenbocks vägs nuvarande anslutning med Wrangelsleden vid Ridhusgatan och ej heller avstänga Hvitfeldtsgatan, Karlsbergsvägen och Kapellgatan från anslutning med Järnvägsleden och dess förbindelser med centrala stan.

Vi kan därför ej godkänna planutformningen."

Man påstår bl a också att trafiken på Karlsrovägen kommer att fördubblas och påpekar att trafikmängden redan idag är så stor att man med svårighet kan ta sig ut med bil på denna.

- I vägverkets fördelningsplan för bidrag till byggande av statskommunvägar under perioden 1984-1993 har statliga medel anvisats till ny kustväg från Slottsjordsvägen till Heagård under åren 1992-93. Karlsrovägen har idag en trafikbelastning av ca 8000 fordon/dygn och får efter utbyggnad av Järnvägsleden en trafikbelastning som beräknas uppgå till ca 9000 fordon/dygn.

Skrivelsen föreslås ej föranleda någon ändring då planförslaget är upprättat i enlighet med de riktlinjer för projekteringen av Järnvägsleden som kommunfullmäktige antagit.

Till skrivelsen har de klagande bifogat erinringar, daterade 830516, beträffande områdesplan rörande stadsförnyelse i Halmstad.

25

Marie Ekholm, stg 385, Bergsgatan 6, påtalar att stadsbilden domineras av fulhet genom de sår som skapats genom rivningar för den nya infarten och undrar vilka kommunens planer är för berört område.

- Planarbete pågår för området vid Bergsgatan. Information härom har lämnats till fastighetsägare vid samråd den 25 oktober 1984, då bl a Marie Ekholm var närvarande. Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring i planförslaget.

Efter utställningstidens utgång har skrivelse angående Järnvägsleden inkommit till kommunstyrelsen från Curt Persson, Karlsrovägen 29. Skrivelsen har för yttrande översänts till stadsarkitektkontoret, som i svar till kommunstyrelsens arbetsutskott anfört följande:

- "Trafikplan 78", som antogs av kommunfullmäktige 790628 som en översiktlig plan att utgöra handlingsprogram för utbyggnad av det framtida trafiksystemet i Halmstads centralort, upptar bland aktuella större nybyggnadsobjekt Järnvägsleden och Hamnleden. Järnvägsleden har i planen förordats som det mest aktuella objektet på grund av dess betydelse ur trafiksaneringsynpunkt. Kommunfullmäktige beslutade samma dag att byggandet av Järnvägsleden skall prioriteras framför Hamnledens utbyggnad.

Byggandet av Järnvägsleden bör ha ett naturligt tidsmässigt samband med Väst-kustbanans omläggning förbi Halmstad. Arbetet med denna omläggning beräknas vara avslutat hösten 1984. Den nya bandelen avses att tas i trafik under maj 1985. Omkring ett halvt år senare är marken på den gamla bandelen disponibel för Järnvägsleden.

I vägverkets fördelningsplan för bidrag till byggande av statskommunvägar under perioden 1984-1993, fastställd den 9 januari 1984, har statliga medel anvisats till Järnvägsleden under åren 1985-1987.

Kommunen har till vägverket inlämnat principutformningsplan för Järnvägsleden för godkännande av omfattning och principutformning. Vägförvaltningen har i skrivelse 840307 godkänt den av kommunen föreslagna omfattningen och principutformningen.

För ombyggnad av Karlsrovägen (väg 610) på sträckan Broddessonsgatan-Heagård (med bl a separat cykelbana) har i fördelningsplanen anvisats medel under år 1987.

I vägverkets flerårsplan för utbyggnad av länsvägar har medel anvisats till utbyggnad av väg 610 på sträckan Heagård-Gullbrandstorp under åren 1986-1987.

För byggande av ny kustväg från Slottsjordsvägen till Heagård har i fördelningsplanen upptagits medel under åren 1992-1993.

Vad beträffar frågan om avstängning av Magnus Stenbocks väg bör framhållas att den enda avstängning som kan sägas vara beslutad är den som ingår i principutformningsplanen för Järnvägsleden. Avstängningen innebär i korthet att Magnus Stenbocks väg kopplas samman med Broddessonsgatan väster om Lasarettsvägen och att genomgående trafik mellan Magnus Stenbocks väg och Ridhusgatan förhindras.

Karlsrovägen har idag en trafikbelastning av ca 8000 fordon/dygn och får efter utbyggnad av Järnvägsleden en trafikbelastning som beräknas uppgå till ca 9000 fordon/dygn. Trafikökningen är av den storleksordningen att den därav föranledda ökningen av vägtrafikbullret inte torde vara märkbar för det mänskliga örat.

Någon väsentlig minskning av vägtrafikbullret torde inte kunna åstadkommas förrän en utbyggnad av kustvägen i nytt läge har skett.

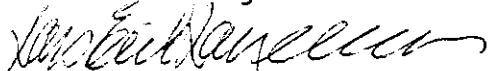
Fastigheten Karlsrovägen 29 är belägen på Karlsrovägens södra sida nära Magnus Stenbocks väg inom område som i gällande stadsplan är avsett för kyrkogårdsändamål.

Gatukontoret har vid samråd anslutit sig till vad som ovan anförts.

Skrivelsen kommer också att tillföras handlingarna till förslag till ändring av stadsplanen för Järnvägsleden.

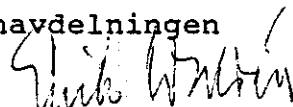
Halmstad den 21 november 1984

K-KONSULT
Planavdelningen


Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontoret, planavdelningen


Olle Palm
Planarkitekt


Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Se sändlista

HALMSTAD KOMMUN
BYGGNADSNÄMNDEN

85. 11. 26

Byggnadsnämnden i Halmstads kommun

Box 153

301 03 HALMSTAD

STADSARKITEKTKONTORET

INK

NR

Fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för
Järnvägsleden, S:t Nikolai, Halmstads stadsregisterområde
och kommun

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 28 februari 1985 antagit ett förslag till ändring av stadsplan för Järnvägsleden i kommunen. Förslaget är upprättat av planingenjör Lars-Erik Larzenius, K-Konsult, Halmstad, samt planarkitekt Olle Palm och stadsplaneingenjör Erik Waldén, stadsarkitektkontoret, Halmstad, den 8 augusti 1984 och har reviderats dels den 21 november 1984, dels den 16 januari 1985.

Till planförslaget hör bestämmelser som lyder:

./. Stadsplanebestämmelser etc.....

Planförslaget åtföljs av en beskrivning som lyder:

./. Beskrivning etc.....

Förslaget avser att åstadkomma stadsplanemässigt underlag för utbyggnad av Järnvägsleden. Denna led, som är av statskommunal karaktär, innefattas i ett handlingsprogram, benämnt "Trafikplan 78", för utbyggnad av trafiksystemet i centralorten. "Trafikplan 78" antogs av kommunfullmäktige den 28 juni 1979. För Järnvägsleden har en utredningsplan upprättats i december 1982, vilken sedermera överarbetats och redovisats som en principutförningsplan, dagtecknad den 25 januari 1984. Vägförvaltningen förklarade sig enligt skrivelse den 7 mars 1984 godkänna den i nämnda plan av kommunen föreslagna omfattningen och utformningen. Principutförningsplanen har härefter legat till grund för stadsplaneförslagets utformning. Vägförvaltningen har enligt yttranden den 25 september och 12 december 1984 inte haft erinran mot fastställelse av planförslaget i dess slutliga utformning.

Gällande fördelningsplan avseende statsbidrag till byggande av statskommunala vägar och gator upptar medelstilldelning för Järnvägsleden under åren 1985-1987. Tidplanen är emellertid, enligt av vägförvaltningen lämnad uppgift, något förskjuten och vägbygget beräknas nu kunna genomföras våren 1986 - våren 1988. Upprättande av bygghandlingar pågår och sådana handlingar beräknas föreligga i december 1985.

LÄNSSTYRELSEN
Hallands län

BESLUT

1985-11-22

11.082-626-85

I samband med upprättande av principutformningsplanen för Järnvägsleden har bullerförhållandena och förhållandena med luftföroreningar från fordonstrafik utretts separat. Dessa utredningar benämns "Utredning om buller från planerad trafikled jämfört med befintlig järnväg" och "Utredning om bilavgaser utmed Järnvägsleden och Karl XI:s väg" samt är båda upprättade av K-Konsult och dagtecknade den 22 september 1982 resp den 21 december 1982.

Byggnadsstyrelsen har i yttrande den 12 november 1984 yrkat att en omstudering av planförslaget sker på så sätt att en riskfri "parkeringsficka" kan anordnas för lastningsarbete vid statens byggnad i kv Svartmunken. Yrkandet har tillgodosetts genom att plangränsen ändrats vid revidering den 16 januari 1985 och att parkeringsficka inlagts i numera den 24 maj 1985 fastställd stadsplan för kv Svartmunken.

Anmärkningar mot planförslaget har i övrigt kommit in från 1) Eric Johansson (Rotorpsvägen 14), 2) Karna och Inger Knutsson (stg 824, kv Armékåren), 3) Sten-Åke Rosenberg (Amiralen 40), 4) Hans-Ulrik Karlén (Amiralen 39), 5) Halmstads Köpmannaförening, 6-18) 13 st likalydande skrivelser från Kerstin och Harry Fager m fl (sammanlagt 28 st namnunderskrifter), 19) Stig Rosenberg (Dalian 1), 20) "Tusentals upprörda Halmstadsbor", 21) Ingvar och Margareta Svensson (stg 823, kv Armékåren), 22) Bostadsrättsföreningen Bissmarksgatan 5, 23) Anna-Greta Bengtsson (stg 829, kv Armékåren), 24) Gösta Olander, Gösta Henrikson och Bertil Karlsjö, 25) Marie Ekholm (stg 385, Bergsgatan 6) och 26) Curt Persson (Karlsrovägen 29). Planförfattarna har den 21 november 1984 avgivit utlåtande över anmärkningarna och därvid utförligt kommenterat desamma. De som framställt anmärkningar har av länsstyrelsen lämnats tillfälle att yttra sig över utlåtandet och annat som tillförts ärendet efter planförslagets utställande för granskning. Sådant yttrande har härefter inkommit från 2) Karna och Inger Knutsson jämte Margit Carlsson. Vidare har ytterligare en anmärkningskrivelse inkommit från 27) Stefan Hallander (Bergsgatan 6).

Efter den revidering av förslaget som gjordes den 21 november 1984, kan direkt tillfart från Järnvägsleden till Nordbanegatan anordnas omedelbart intill korsningen med Fogdegatan. Den revidering torde väsentligen motsvara vad som yrkats av Bostadsrättsföreningen Bissmarksgatan 5 (anm 22).

Marken inom planområdet är till övervägande delen i kommunens ägo. För genomförandet av planförslaget är det nödvändigt med förvärv även av Dragaren 10 (anm 10) och 19 samt stg 864. Beträffande dessa har regeringen lämnat kommunen expropriations-tillstånd och stämningsansökan har i augusti 1985 ingetts till fastighetsdomstolen.

Vad gäller stgna 824, 823 och 829 inom kv Armékåren (anmärkningarna 2, 21 resp 23) behöver dessa inte förvärvas av kommunen för utbyggandet av Järnvägsleden. Järnvägsleden med sidoområden för bl a gång- och cykeltrafik gör emellertid intrång på kvarteret och på sikt måste bebyggelsen inom kvarterets östra del förnyas i enlighet med planförslaget. Någon tidpunkt för plangenomförandet har inte kunnat anges men kvarteret ingår inte i kommunens bostadsutbyggnadsplan fram till och med år 1990. För genomförandet kan flera alternativ tänkas. Representanter för länsstyrelsen har diskuterat problemen vad gäller stgna 824, 823 och 829 med kommunens fastighetskontor. På förslag av fastighetskontoret har länsstyrelsen härfter den 3 oktober 1985, § 402, uttalat "att kommunen förklarar sig villig att förvärva stg 824 och 829 samt att fastighetsägarnas ersättning bestäms med utgångspunkt från förhållandena närmast före planfastställelsen, att kommunen förklarar sig villig att förvärva del av stg 823 till ett pris som motsvarar minskning i fastighetens marknadsvärde till följd av areaminskningen samt att därest överenskommelse om förvärvspriset ej kan träffas kommunen avser ansöka om inlösen". Mot bakgrund av nämnda uttalande bör fastighetsägarnas anmärkningar inte hindra fastställelse av förslaget.

I anmärkning 27) Stefan Hallander föreslås en ändrad vägdragning mellan kvarteren Björken och Eken. En sådan vägdragning är emellertid helt orealistisk med hänsyn till befintlig bebyggelse.

Anmärkning 25 påtalar problem som kommer att behandlas separat vid planarbete avseende området vid Bergsgatan. Anmärkningarna 5, 19, 24 och 26 avser främst de gatuavstängningar som förslaget innebär samt den ökade trafik på Karlsrovägen som föranleds av Järnvägsledens utbyggnad. Länsstyrelsen kan beträffande dessa anmärkningar helt ansluta sig till de bemötanden som planförfattarna gjort. Anmärkningarna 1, 2, 3, 4, 6-20 och 23 avser väsentligen trafikbuller och avgasföroreningar samt innehåller yrkanden att trafikleden på grund härav och av andra skäl inte skall komma till stånd. Trafikbullerfrågan har behandlats mycket ingående av miljö- och hälsoskyddsnämnden vilket föranlett att beskrivningen tillförts ett utförligt klarläggande avsnitt. Av detta framgår att strävan vid byggnadslovsgranskning bör vara att tillse att så låga nivåer för vägtrafikbuller som är tekniskt och ekonomiskt rimligt uppnås. Detta kan ske genom noggrann granskning av byggnaders tekniska utförande och planlösning varvid bör tillses att de minst bullerkänsliga bostadsutrymmena orienteras mot bullerkällan. Enligt gjorda beräkningar väntas emissionerna från motorfordon halveras längs de centrala delarna av Karl XI:s väg. Luftkvaliteten utmed de hårdast belastade delarna av Järnvägsleden beräknas i stort vara densamma som längs nuvarande Karl XI:s väg. Det är dock väsentligt färre boende, fotgängare och cyklister som utsätts

för emissionerna vid Järnvägsleden än vid Karl XI:s väg. Gaturummets bredd mellan huskropparna vid Järnvägsleden är c:a 60 meter medan motsvarande bredd vid Karl XI:s väg är c:a 30 meter. Det kan förutsättas att de här avhandlade frågorna kommer att ytterligare belysas i samband med upprättandet av bygghandlingarna. I sammanhanget kan vidare framhållas att kommunstyrelsen gett uttryck för ambitionen att göra leden "grön" genom att befintliga träd bevaras och att kompletterande planteringar görs. Sålunda har parkkontoret i samråd med stadsarkitektkontoret och gatukontoret skissat på en plantering av 422 alléträd förutom vegetation på anslutande grönytor.

Sammanfattningsvis finner länsstyrelsen på grund av vad som anförts ovan och i planförfattarnas utlåtande att kvarstående anmärkningar inte bör utgöra hinder för fastställelse av planförslaget.

Länsstyrelsen fastställer planförslaget med stöd av 26 § byggnadslagen.

Den som vill klaga över detta beslut skall göra det skriftligen genom besvär hos regeringen. Besvär över beslutet får dock anföras endast av sakägare som i ärendet framställt yrkande vilket helt eller delvis lämnats utan bifall.

Besvärshandling skall ha kommit in till bostadsdepartementet inom tre veckor från dagen för beslutet. I besvärshandlingen skall anges länsstyrelsens beslut. Vidare bör anges vilken ändring som yrkas och de omständigheter som åberopas till stöd för yrkandet.

Klaganden bör i besvärshandlingen uppge namn, postadress och telefonnummer. Skickas besvärshandlingen med posten skall försändelsen adresseras till: Regeringen, Bostadsdepartementet, 103 33 Stockholm.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen. I beslutet deltog landshövdingen jämte ledamöterna Sten Persson, Sten Johansson, Evert Hedberg, Kerstin Zander, Inge Pettersson, Rolf Kenneryd, Sven Fritzson, Allan Hydén, Sven-Eric Lorentzon, Hans Hjortzberg-Nordlund och Jan Blum samt tjänstgörande suppleanterna Roland Bäckman och Åke Myhrberg.

LÄNSSTYRELSEN
Hallands län

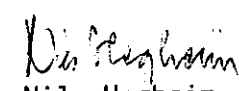
BESLUT

1985-11-22

11.082-626-85

I den slutliga handläggningen deltog även t f länsråd Eric Djuräng, t f länsarkitekt Jan Stenklint, t f förste länsassessor Per Widell, överlantmätare S Ove Borgström, byrådirektör Gustav Olausson, länsantikvarie Lennart Lundborg och avdelningsdirektör Nils Hegheim, den sistnämnde föredragande.


Johannes Antonsson


Nils Hegheim

SÄNDLISTA

Beslutsdagen

Statens planverk, Box 12513, 102 29 Stockholm
Stadsingenjörskontoret, Box 153, 301 03 Halmstad
Kommunfullmäktige i Halmstads kommun
Vägförvaltningen i Hallands län, Box 251, 301 04 Halmstad
Telekontoret, Tekn sekt, Ritkontoret, Box 132, 251 01 Helsingborg
Lantmäterienheten
Planenheten

Rek enligt särskild utsändningslista

Bilagor: plankarta, -bestämmelser, -beskrivning

Statens planverk
Stadsingenjörskontoret, Halmstad
Lantmäterienheten
Planenheten

Kopia för lagakraftbevis

Anslaget den 21 november 1985

Beslut avseende fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för Järnvägsleden, S:t Nikolai, Halmstads stadsregisterområde och kommun, utsändes enligt nedanstående lista och i rekommenderade försändelser.

Erik Johansson, Rotorpsvägen 14, 302 37 Halmstad
Karna Knutsson, Trädgårdsgatan 4, 302 35 Halmstad
Inger Knutsson, Mastens väg 10, 310 41 Gullbrandstorp
Sten-Åke Rosenberg, von Sydows väg 12, 302 37 Halmstad
Hans-Ulrik Karlén, Rotorpsvägen 4, 302 37 Halmstad
Halmstads Köpmannaförening, Box 28, 301 02 Halmstad
Kerstin Fager, Hvitfeldtsgatan 29, 302 34 Halmstad
Harry Fager, Hvitfeldtsgatan 29, 302 34 Halmstad
Mariana Johansson, Hvitfeldtsgatan 32, 302 34 Halmstad
Bengt Gunnarsson, Villavägen 17, 302 70 Halmstad
Janniche Spangenberg, Fågelsångsgatan 6, 252 20 Helsingborg
Lars Karlsson, Rylanda, Pl 7069 Ryda, 534 00 Vara
Rudolf Nilsson, Fogdegatan 16, 302 33 Halmstad
Karl Larsson, Fogdegatan 18, 302 33 Halmstad
Ruth Håkansson, Fogdegatan 20, 302 33 Halmstad
Helmut Koplik, Fogdegatan 24, 302 33 Halmstad
Greta Ekstrand, Fogdegatan 26, 302 33 Halmstad
Kerstin Wihlborg, Fogdegatan 14, 302 33 Halmstad
Ester Linder, Fogdegatan 22, 302 33 Halmstad
Bostadsrättsföreningen Dragaren, Falkenbergsg 32, 302 34 H-d
Mats Israelsson, Långa raden 17, 183 50 Täby
Gustav Beckman, Slottsmöllevägen 72, 302 31 Halmstad
Fastighetsbolaget Åkea, Åke Andersson, Jesper Digsmedsgatan 1,
302 35 Halmstad
Harry Holmberg, Lotsvägen 9, 302 38 Halmstad
Lennart Grafström, Bogränd 6, 310 40 Harplinge
Mats Jönsson, Kungsvägen 111, 302 70 Halmstad
Bostadsrättsföreningen Detektiven, c/o Leif Eklund,
Broddesonsgatan 63 A, 302 34 Halmstad
Stefan Hallander, Bergsgatan 6, 302 31 Halmstad
Bengt P Johansson, Svartkrutsvägen 20, 302 71 Halmstad
Bengt-Anders Holm, Älgvägen 15, 302 70 Halmstad
Klas Carldén, Falkenbergsgatan 52, 302 34 Halmstad
Björn Torstensson, Magnus Stenbocks väg 42, 302 34 Halmstad
Vivica Torstensson, Magnus Stenbocks väg 42, 302 34 Halmstad
Gösta Wennerholm, Tylövägen 24, 302 70 Halmstad
Stig Rosenberg, Karlsrovägen 38, 302 35 Halmstad
Ingvar Svensson, Broddesonsgatan 67, 302 34 Halmstad
Margareta Svensson, Broddesonsgatan 67, 302 34 Halmstad
Bostadsrättsföreningen Bissmarksgatan 5, c/o Sven Westerlund,
Bissmarksgatan 5, 302 33 Halmstad
Anna-Greta Bengtsson, Karlsrovägen 5, 302 35 Halmstad
Gösta Henrikson, Karlsrovägen 26, 302 35 Halmstad
Gösta Olander, Ugerupsgatan 9, 302 35 Halmstad
Marie Ekholm, Bergsgatan 6, 302 31 Halmstad
Curt Persson, Karlsrovägen 29, 302 35 Halmstad
P O Östensson, Bellmansgatan 4, 302 34 Halmstad
Gunnar Larsson, Hackspettsstigen 5, 302 70 Halmstad
Bertil Karlsjö, Plönegatan 27, 302 35 Halmstad
Margit Carlsson, c/o I Knutsson, Mastens väg 10,
310 41 Gullbrandstorp
Byggnadsstyrelsen, 106 43 Stockholm

LÄNSSTYRELSEN

Hallands län
Planeringsavdelningen
Planenheten

BOSTADSDEPARTEMENTET
Registratören
Ink. 1985-12-20
Dnr.
aktbil

BESLUT

1 (5)

1985-11-22

11.082-626-85

Översändes till *Bostadsdepartementet*

med en kopia av laga kraftbevis

Byggnadsnämnden i Halmstads kommun

Box 153

301 03 HALMSTAD

STADSARKITEKTKONTORET

INK *86 01 09*

NR *P 84/75-86*

Fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för
Järnvägsleden, S:t Nikolai, Halmstads stadsregisterområde
och kommun

Enligt bostads-
departementets diarium
har besvär inte anförts
över detta beslut.

Datum *1986-01-03*
Registratör/Sign.

AL

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 28 februari 1985 antagit ett förslag till ändring av stadsplan för Järnvägsleden i kommunen. Förslaget är upprättat av planingenjör Lars-Erik Larzenius, K-Konsult, Halmstad, samt planarkitekt Olle Palm och stadsplaneingenjör Erik Waldén, stadsarkitektkontoret, Halmstad, den 8 augusti 1984 och har reviderats dels den 21 november 1984, dels den 16 januari 1985.

Till planförslaget hör bestämmelser som lyder:

1. Stadsplanebestämmelser etc.....

86. Planförslaget åtföljs av en beskrivning som lyder:

082 626 85 Beskrivning etc.....

Förslaget avser att åstadkomma stadsplanemässigt underlag för utbyggnad av Järnvägsleden. Denna led, som är av statskommunal karaktär, innefattas i ett handlingsprogram, benämnt "Trafikplan 78", för utbyggnad av trafiksystemet i centralorten. "Trafikplan 78" antogs av kommunfullmäktige den 28 juni 1979. För Järnvägsleden har en utredningsplan upprättats i december 1982, vilken sedermera överarbetats och redovisats som en principutformningsplan, dagtecknad den 25 januari 1984. Vägförvaltningen förklarade sig enligt skrivelse den 7 mars 1984 godkänna den i nämnda plan av kommunen föreslagna omfattningen och utformningen. Principutformningsplanen har härefter legat till grund för stadsplaneförslagets utformning. Vägförvaltningen har enligt yttranden den 25 september och 12 december 1984 inte haft erinran mot fastställelse av planförslaget i dess slutliga utformning.

Gällande fördelningsplan avseende statsbidrag till byggande av statskommunala vägar och gator upptar medelstilldelning för Järnvägsleden under åren 1985-1987. Tidplanen är emellertid, enligt av vägförvaltningen lämnad uppgift, något förskjuten och vägbygget beräknas nu kunna genomföras våren 1986 - våren 1988. Upprättande av bygghandlingar pågår och sådana handlingar beräknas föreligga i december 1985.

Kop t planenheten, lantmäterienheten,
Vfn, FBM o Bn/bn