

Förslag till
ändring och upphävande av stadsplanen för
TIMMERMANSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1985
reviderat i november 1985

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Förslaget är avfattat på karta (stadsplanekarta tillika grundkarta) och i särskild handling (stadsplanebestämmelser). Samrådsredogörelse har avfattats i särskild handling.

Förslaget åtföljes av "Trafikplan 78" och principutformningsplan för Timmermansleden. Vatten- och avloppsutredning har utförts av gatukontoret.

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Planområdet är beläget sydväst om stadens centrum inom ett avstånd av 300-700 m. Planförslaget omfattar förutom marken för den planerade Timmermansleden, som kommer att sammanbinda järnvägsleden i höjd med Karlsrovägen med cirkulationsplatsen vid Karl XI:s väg/Slottsgatan, även de kvarter som direkt berörs av leden nämligen Byggmästaren, Bärnstenen, Bjälklaget, Beväringen och del av Bollen.

Areal

Planförslaget omfattar 6,9 ha, varav området för vilket stadsplanen föreslås upphävas utgör 1,2 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 1942-10-02 (nr 92) 1944-04-14 (91), 1944-04-21 (122), 1946-04-12 (157), 1946-05-03 (168), 1952-06-06 (203), 1952-11-06 (248), 1953-10-02 (266) och 1956-02-03 (293) samt av länsstyrelsen 1952-12-06 (264) och 1967-07-07 (436).

För angränsande områden gäller dessutom stadsplan fastställd av Kungl Maj:t 1944-04-02 (117), 1946-02-04 (174) och 1946-09-27 (176) samt av länsstyrelsen 1959-08-17 (350) och 1975-06-27 (556). Dessutom berörs "Förslag till ändring av stadsplanen för Järnvägsleden" (735) uppgjort 1984-08-08, antaget av kommunfullmäktige 1985-02-28 och därefter överlämnat till länsstyrelsen för fastställelseprövning.

Nybyggnadsförbud

Nybyggnadsförbud enligt 15 och 35 §§ byggnadslagen som berör planområdet gäller för kv Byggmästaren, Bärnstenen, Bjälklaget, Beväringen och del av Bollen (tomt nr 1 och 2) intill dess att kommunfullmäktige beslutat i frågan om ändring av stadsplanen, dock längst t o m den 31 januari 1986.

Kommunala ställnings- taganden

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

1984-12-05 § 992 Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att hos byggnadsnämnden hemställa att förslag till stadsplan vari Timmermansleden ingår snarast utarbetas och framlägges.

1985-03-14 § 10 Planeringsberedningen beslutar att förordna fortsatt planering för Timmermansleden enligt alternativ 2a, plan-schild korsning mellan bussgata och trafikled.

1985-03-26 § 271 Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att uppdra åt gatukontoret att hos vägverket undersöka huruvida statsbidrag inom rimlig tid kan påräknas för byggande av Timmermansleden.

Vid överläggningar 1985-04-29 mellan representanter för kommunen och vägverket framkom bl a:

- Vägverket kan av rättviseskäl gentemot andra kommuner inte prioritera in ett helt nytt objekt i gällande fördelningsplan även om objektet varit med i tidigare fördelningsplaner.
- Vägverket liksom vägförvaltningen delar gatukontorets med fleras uppfattning att den provisoriska anslutningen till Brogatan såsom den redovisas i principutformningsplanen för Järnvägsleden inte bör komma till utförande.
- Vägverket är berett godta en sådan utbyggnad av Timmermansleden att den kan anslutas till Skepparegatan och därifrån till det lokala gatunätet. Kostnaderna härför d v s såväl byggnadskostnader som marklösenkostnader får inräknas i det bidragsberättigade beloppet för Järnvägsleden intill i fördelningsplanen upptaget belopp (47 Mkr) + 20 % + vägbyggnadsindex.

Befintliga förhållanden

Markägo- förhållanden

Den mark inom planområdet som erfordras för Timmermansleden ägs till väsentlig del av kommunen. För anläggandet av Timmermansleden krävs dock att ytterligare två fastigheter förvärvas, nämligen tomt nummer 15 i kv Byggmästaren och tomt nummer 2 i kv Bollen. Förhandlingar om förvärv pågår.

Bebyggelse

Bebyggelsen inom kv Beväringen (tomterna 7-15) och Bjälklaget (tomterna 3, 4 och 8-17) består av bostadshus i 1 1/2-2 1/2 plan. På stg 998AS i kv Bollen är en tennishall uppförd. Övrig bebyggelse inom planområdet består av bostadshus i 1 1/2-3 plan samt en bensinstation i kv Bollen.

PLANFÖRSLAG

I förslaget till stadsplan för Järnvägsleden medtogs endast den del av Timmermansleden, som sträcker sig över Fridhemsparken med provisorisk anslutning till Brogatan. Återstoden av Timmermansleden avsågs bli utbyggd vid ett senare tillfälle.

Under det fortsatta utredningsarbetet för Järnvägsleden har det visat sig att anslutningen mot Skepparegatan ej kan utformas med tillfredsställande standard. Stora svängande biltrafikströmmar samt behov av gång- och cykeltrafik i alla riktningar medför att en signalreglerad korsning ej kan fås att fungera utan mycket långa köbildningar. Därutöver medför denna anslutning svåra parkeringsproblem för affärer, postkontor m m, främst i kv Byggmästaren. Trafiken skulle med den nämnda lösningen ledas i Skepparegatan - Torsgatan mot cirkulationsplatsen i Slottsgatan. På denna sträcka skulle allvarliga miljöstörningsproblem uppstå för omgivande flerbostadshus.

De nämnda förhållandena har föranlett kommunen att uppta till förnyad prövning en utbyggnad av Timmermansleden, vilken tidigare funnits med bland förslag till objekt i fördelningsplanen men som slopats till förmån för andra objekt som ansågs mer angelägna.

Kommunens nya överväganden och samråd med vägverket ligger till grund för föreliggande förslag att istället för anslutning mellan Järnvägsleden och Brogatan - Skepparegatan bygga ut Timmermansleden med delvis förenklad standard.

Syftet med föreliggande planförslag är att skapa planmässiga förutsättningar för utbyggnad av Timmermansleden. Till grund för planutformningen ligger principutformningsplan för Timmermansleden, vilken framarbetats parallellt med planförslaget.

Upphävande av stadsplan

Med anledning av planärendets bråds-kande natur föreslås för tids vinnande att gällande stadsplan upphävs för delar av kvarteren Byggmästaren och Bärnstenen. Marken i de aktuella delarna ägs av kommunen med undantag för tomt nummer 15 i kv Byggmästaren, för vilken förhandlingar om förvärv pågår. Ny stadsplan avses att upprättas sedan markanvändningen ytterligare har studerats.

Trafik

Gatunät

Från planerad cirkulationsplats vid Karlsrovägen får Timmermansleden en sydostlig sträckning genom kvarteren Byggmästaren och Bärnstenen ner till Skepparegatan varefter den viker av mot öster genom norra delarna av kvarteren Beväringen och Bollen samt ansluter till cirkulationsplatsen vid Karl XI:s väg/Slottsgatan. Leden avses att utföras med två körfält på sträcka och med fyra körfält vid anslutningarna till de båda cirkulationsplatserna. Skepparegatan ansluts i en signalreglerad fyrvägs-korsning med särskilda körfält för svängande trafik. Trafik västerut från Karl XI:s väg/Slottsgatan ges möjlighet till avfart norrut vid Barnhemsgatan.

För det lokala gatunätet innebär förslaget följande förändringar:

Brogatan utformas som återvändsgata med vändplats ca 50 m väster om Skepparegatan. Åkersgränd ansluts till Brogatan vid vändplatsen. Det senare får anses vara en temporär lösning i avvaktan på nytt planförslag för området mellan Brogatan och Hvitfeldtsgatan då områdets trafikmatning får studeras i samband med utformningen av det nya bebyggelseområdet.

Timmermansgatans västra del blir återvändsgata på sträckan Blekingegatan-Matroskatan.

Torsgatan slopas i sin östra del på sträckan från Barnhemsgatan till Karl XI:s väg och ansluts till Barnhemsgatan.

Ny tillfartsgata för Tennishallen (998AS) och tomt nr 9 i kvarteret Bollen samt för befintlig parkering ansluts till Barnhemsgatan, som ej får anslutning till Timmermansleden.

Bussgata

Från en punkt ca 50 meter väster om Skepparegatan och till Söndrumsvägen /Kapellgatan avses Brogatan bli omvandlad till separat bussgata. Korsningarna med Timmermansleden och Järnvägsleden (den senare utanför planområdet) avses bli planskilda.

Gång- och cykelvägar

Timmermansleden föreslås få en längsgående separat gång- och cykelväg på den södra/sydvästra sidan och på norra sidan mellan Karl XI:s väg och Skepparegatan - på de delar där Timmermansgatan inte kan utnyttjas - och med avgrening till Torsgatan. Även utmed föreslagen bussgata i nuvarande Brogatan avses en gång- och cykelväg komma till stånd med planskild korsning vid Timmermansleden.

Bebyggelse- områden

Kv Bjälklaget med undantag för tre tomter i nordost samt södra delen av kv Beväringen föreslås även framgent bli upplåtna för bostadsändamål. På delar av kvarteren ges möjlighet att efter särskild prövning uppföra gårdsbyggnader.

Stg 998AS i kv Bollen (Tennishallen) bibehålls för idrottsändamål.

Immissioner

I samband med upprättandet av principutformningsplanen för Timmermansleden har bullerförhållandena och luftföroreningar från fordonstrafik utretts och redovisats i separata handlingar benämnda "Trafikbullerutredning Timmermansleden alternativt Torsgatan", K-Konsult 1985-04-25, och "Utredning om bilavgaser utmed Timmermansleden och Torsgatan", K-Konsult 1985-04-26.

Buller

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 (miljösituation 3) 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.

Av bullerutredningen framgår att de förväntade bullerförhållandena utmed Timmermansleden är sådana att samtliga fastigheter med befintlig bebyggelse får uteplatser med lägre bullernivåer än 70 dB(A), i vissa fall lägre än 65 dB(A).

Av utredningen framgår också att ett 60-tal boende utmed Timmermansleden kan förväntas få bullernivåer inomhus som överstiger 40 dB(A). Siffran kan jämföras med att över 300 boende utmed Skepparegatan - Torsgatan skulle störas om trafiken leddes den vägen. Inom sistnämnda område får många boende reducerade trafikstörningar sedan Timmermansleden byggts.

Avgaser

I Sverige finns för närvarande inga gränsvärden för den typ av föroreningar som motorfordon bidrar till. Vanligtvis brukar erhållna resultat från mätningar och beräkningar jämföras med utländska gränsvärden, oftast de som rekommenderas av WHO. För t ex koloxid rekommenderar WHO 7 mg/m³ som gränsvärde.

Utredningen om bilavgaser utmed Timmermansleden och Torsgatan visar att Timmermansleden är betydligt gynnsammare även ur avgassynpunkt än Skepparegatan - Torsgatan.

På Torsgatan beräknas trafikbelastningen och körmönstret vara sådant att WHOs gränsvärden för koloxid överskrids inom 17 m från gatans mitt. Oskyddade trafikanter uppehåller sig betydligt närmare trafiken på Torsgatan än på Timmermansleden. Det framgår att de oskyddade trafikanterna längs Torsgatan utsätts för en föroreningshalt på 8 mg/m³ vilket överskrider WHOs gränsvärden. Köbildning och ojämn körrytm vid Skepparegatan /Torsgatan torde medföra att de teoretiskt beräknade värdena är något understattade.

På Timmermansleden överskrids WHOs gränsvärden inom 10 m från gatumitt. Av utredningen kan utläsas att de oskyddade trafikanterna längs Timmermansleden utsätts för en föroreningshalt på 5 mg/m³. Ett öppet gaturum medför att genomluftningen är god och att föroreningshalten är något lägre än den teoretiskt framräknade och att gränsvärdena sannolikt inte överskrids.

a

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

En etapputbyggnad av leden ger sämre miljöförhållanden för kv Björnen än full utbyggnad. I kvarterets södra hälft är bebyggelsen avröjd och skall ersättas med ny bebyggelse. Temporärt torde därför förhållandena kunna accepteras.

Beträffande den framtida bebyggelsen i kvarteren Björnen, beläget utanför planområdet, Byggmästaren och Bärnstenen synes goda möjligheter föreligga för att bullernivåerna skall kunna hållas vid de nivåer som rekommenderas för miljösituation 2 (nybyggnad av bostäder intill befintlig trafikled) åtminstone sedan Hamnleden och nya Kustvägen utbyggs.

PLANGENOM-
FORANDE

Byggandet av Timmermansleden avses ske samtidigt som byggandet av Järnvägsleden. Som tidigare nämnts är vägverket berett att godta en sådan utbyggnad av Timmermansleden att den kan anslutas till Skepparegatan och därifrån till det lokala gatunätet. Kostnaderna härför får inräknas i det bidragsberättigade beloppet för Järnvägsleden. I vägverkets fördelningsplan för byggande av statskommunvägar har statliga medel anvisats till Järnvägsleden under åren 1985-1987. I ett första skede kan därför Timmermansleden komma att endast bli provisoriskt utbyggd. En sådan utbyggnad kan ske enligt något av följande alternativ:

Maximalalternativet innebär en permanent utbyggnad av Timmermansleden fram till och med Skepparegatan och därifrån en provisorisk anslutning till Timmermansgatan som breddas från ca 5 m till 7 m samt förses med en ca 1,5 m bred gångbana på ena sidan. Anslutningen mot Torsgatan kan utformas på två olika sätt beroende på om fastigheten Bollen 1 kan rivas eller ej.

Minimalalternativet innebär en permanent utbyggnad av Timmermansleden fram till Torsgatan. Därifrån leds trafik österut i Timmermansgatan som enkelriktas. Trafik västerut leds i Torsgatan som föreslås bli enkelriktad på delen Hvitfeldtsgatan-Skepparegatan. Trafiksignaler anordnas i Skepparegatans korsningar med Torsgatan och Timmermansgatan. Dubbelriktad GC-bana anordnas på Torsgatan.

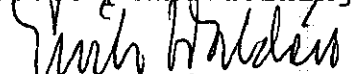
Halmstad den 14 augusti 1985

K-KONSULT
Planavdelningen


Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontorets planavdelning


Olle Palm
Planarkitekt


Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Beskrivningen avser även det i november 1985 reviderade

förslaget.

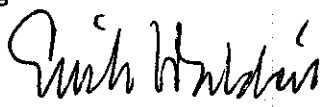
Halmstad den 6 november 1985



Lars-Erik Larzenius



Olle Palm



Erik Waldén

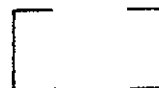
1986-04-23 i ärende
11.082-16-86; betygar
Nils Hegheim
Nils Hegheim

STADSARKIVET ÖRNÄRE
Halmstad
747/27

Förslag till
ändring och upphävande av stadsplanen för
TIMMERMANSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1985
reviderat i november 1985

17/12-85 366

STADSPLANEBESTÄMMELSER



Bestämmelse som av länsstyrelsen
undantagits från fastställelse

Beteckningarna hänför sig till stadsplanekartan.

1 § STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom

Byggnadskvarter

Med B betecknat område får användas
endast för bostadsändamål.

2 mom

Specialområden

- a) Med Tp betecknat område får användas
endast för parkeringsändamål.
- b) Med Ri betecknat område får användas
endast för idrottsändamål och därmed
sambörigt ändamål.

2 § MARK SOM ICKE ELLER ENDAST I 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 ändamåls-
enligt bebyggande av kvarteret.

3 § BYGGNADSSÄTT

På med Ö betecknat område skall byggnader uppföras fristående eller två och två med varandra sammanbyggda i gemensam tomtgräns.

4 § EXPLOATERING AV TOMT

1 mom Antal byggnader

På tomt som omfattar med Ö betecknat område får endast en huvudbyggnad och ett uthus eller annan gårdsbyggnad uppföras.

2 mom Byggnadsarea

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.

3 mom Antal lägenheter

På med Ö betecknat område får huvudbyggnad icke inrymma mer än två bostadslägenheter. I gårdsbyggnad får boningsrum icke inredas.

5 § BYGGNADS UTFORMNING

1 mom Våningsantal

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

2 mom Byggnadshöjd

- a) På med II betecknat område får huvudbyggnad icke uppföras till större höjd än 7,5 meter och uthus eller annan gårdsbyggnad icke till större höjd än 3,0 meter.

- 3
- b) På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

6 § UTFARTSFÖRBUD

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

7 § UNDANTAGSBESTÄMMELSE

Utan hinder av bestämmelserna i 4 och 5 §§ får till nybyggnad hänförlig åtgärd vidtas inom befintlig byggnads volym.

Halmstad den 14 augusti 1985

K-KONSULT
Planavdelningen

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontorets planavdelning

Olle Palm *Erik Waldén*
Olle Palm Erik Waldén
Planarkitekt Stadsplaneingenjör

Stadsplanebestämmelserna avser även det i november 1985 reviderade förslaget.

Halmstad den 6 november 1985

Lars-Erik Larzenius
Lars-Erik Larzenius

Olle Palm *Erik Waldén*
Olle Palm Erik Waldén

Förslag till
ändring och upphävande av stadsplanen för
TIMMERMANSLEDEN
S:t Nikolai
Halmstad
uppgjort i augusti 1985

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

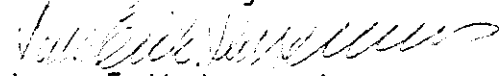
Under stadsplanearbetets gång, som bedrivits parallellt med framtagandet av principutformningsplanen för Timmermansleden, har följande samråd förevarit:

- | | |
|------------|--|
| 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. |
| 1982-10-22 | Länsstyrelsens planenhet, (Jan Stenklint, Nils Hegheim).
För att vinna tid kan gällande plan upphävas, dock måste kommunen äga marken. Detta kan kombineras med att gällande plan delvis ligger kvar. |
| 1985-03-26 | Landsantikvarien.
F n ingen erinran. |
| 1985-03-27 | Miljö- och hälsoskyddskontoret (Jerry Blomqvist, Carl-Erik Nilsson).
Viktigt att planbeskrivningen belyser bullerförhållandena utmed Timmermansleden. |
| 1985-04-03 | H Svärd-Mohlin, Bågen 20.
Ingen erinran. |
| 1985-04-03 | Lokaltrafiken, (Nivhede, Knutsson, Bjurdelius).
Ingen erinran. |
| 1985-04-03 | Brandmyndigheten, (Lardner).
Ingen erinran. |
| 1985-04-09 | Erik Österberg, Beväringen 7.
Önskade Timmermansleden i Timmermansgatans sträckning och att bullervall utförs. |

- 1985-04-09 Trafiknämnden och polisen, (Lindén, Carlstedt).
Ingen erinran.
- 1985-04-11 Markägare enligt särskild förteckning.
Efter presentation av principutformningsplanen
och stadsplaneförslaget framfördes synpunkter
på bl a följande:
- Tillfart till fastigheterna utmed Hallandsgatan.
 - Avståndet mellan Timmermansleden och bebyggelsen
utmed Hallandsgatan
 - Timmermansledens sträckning genom kv Bärnstenen
och Bjälklaget
 - Förväntade trafikmängder jämfört med dagens
trafik
 - Trafikföringen i området söder om Timmermans-
leden
- 1985-04-19 R Kuchler, Bjälklaget 8.
Önskar att leden flyttas norrut så att större
avstånd mellan byggnad och körbana erhålls.
- 1985-05-17 Halmstads Tennishall u p a, (K Davidsson).
Efter att ha konfererat med tennisstyrelsen med-
delar Davidsson 1985-06-10 att man är ej odelat
positiv till föreslagna tillfartförhållanden.
- 1985-05-21 Fru Kallberg, Bollen 9.
Ingen erinran.
- 1985-06-04 Svenska Esso, (P-E Zetterberg).
Tillstyrker förslaget under förutsättning att
ny stationsanläggning på annan plats står färdig
att tagas i bruk innan verksamheten i kv Bollen
läggs ner. Detta bekräftas i skrivelse 1985-06-06.
- 1985-06-06 Länsstyrelsen, (Stellan Haverling, Per Sundsten,
Nils Hegheim, Anders Jägsell, Gunnar Carlén,
Walter Larsson, Ulla Kjellman, Lennart Lundborg).
Ingen erinran mot att göra hela utrymmet söder om
kv Björnen till gatumark med illustration av kör-
bana, gång- och cykelvägar, gatuplantering etc.

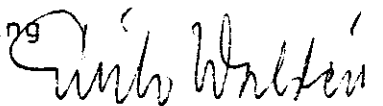
Halmstad den 14 augusti 1985

K-KONSULT
Planavdelningen


Lars-Erik Larzenius
Planingenjör

Stadsarkitektkontorets planavdelning


Olle Palm
Planarkitekt


Erik Waldén
Stadsplaneingenjör

Till Byggnadsnämnden

Ang förslag till ändring och upphävande av stadsplanen för
TIMMERMANSLEDEN, S:t Nikolai, Halmstad

Byggnadsnämnden beslutade den 14 augusti 1985 att översända förslaget till ett antal myndigheter för yttrande samt att låta hålla detsamma tillgängligt för granskning.

Alla yttranden har inkommit.

Kommunstyrelsens arbetsutskott på kommunstyrelsens vägnar, energiverken, socialnämnden, landsantikvarien, televerket och Hallands Länstrafik AB har förklarat sig inte ha något att erinra mot förslaget.

Brandmyndigheten har inte något att erinra mot förslaget under förutsättning att vad som tidigare framförts i förhandsyttrande beaktas av berörda instanser.

- De av brandmyndigheten i förhandsyttrande framförda synpunkterna har bemötts i skrivelse till byggnadsnämnden den 14 augusti 1985. Citat:

"Brandmyndigheten har förklarat sig inte ha något att erinra under förutsättning

att den delen av Torsgatan som ligger i direkt anslutning till höghuset vid Karl XI väg 19 utföres enligt normerna för brandväg i SBN 80 kap 37:511 eftersom brandförsvaret kan behöva komma åt detta hus med stegfordon,

att det kommer att finnas möjlighet att nå den del av Torsgatan som ligger väster om Timmermansleden,

att Timmermansgatan förses med tillnamn t ex västra resp. östra Timmermansgatan, eftersom tillfartsvägarna till dessa olika delar är helt avskiljda.

- Första och tredje attsatsen berör frågor för vilka föreskrifter ej kan ges i stadsplaneförslaget. Kopia av brandmyndighetens skrivelse föreslås översändas för kännedom till gatukontoret, vägprojektören och stadsingenjörskontoret.
- Av plankartan framgår att någon omständighet som skule hindra brandfordon att nå den västra delen av Torsgatan ej föreligger."

Miljö- och hälsoskyddsnämnden säger i sitt yttrande:

"Planförslaget omfattar den planerade Timmermansleden och de kvarter som direkt berörs av leden. Timmermansleden kommer att sammanbinda Järnvägsledens rondell vid Karlsrovägen med rondellen vid Karl XI:s väg/Slottsgatan.

Timmermansleden ingick i handlingsprogrammet "Trafikplan 78" antagen av kommunfullmäktige 1979-06-28. I förslaget till ändring av stadsplanen för Järnvägsleden (sept 1984) medtogs endast den del av Timmermansleden som sträcker sig över Fridhemsparken. Provisorisk anslutning skulle göras till Brogatan. Trafiken från Karlsrovägen skulle sedan ledas på befintligt gatunät via Skepparegatan-Torsgatan till rondellen vid Karl XI:s väg. Återstoden av Timmermansleden avsågs bli utbyggd vid ett senare tillfälle.

Under det fortsatta utredningsarbetet för Järnvägsleden har det visat sig att korsningen Brogatan-Skepparegatan ej kan utformas med tillfredsställande standard. Stora svängande biltrafikströmmar samt behov av gång- och cykeltrafik i alla riktningar medför att en signalreglerad korsning ej kan fås att fungera utan mycket långa köbildningar. Därutöver medför denna anslutning svåra parkeringsproblem för affärer, postkontor m m. På Torsgatan skulle allvarliga miljöstörningsproblem uppstå för omgivande flerbostadshus. Enligt beräkningar kommer c:a 320 boende utmed denna gata få en ekvivalent bullernivå inomhus överstigande 40 dB (A). Motsvarande för Timmermansleden är c:a 60 boende. Utredningen om bilavgaser utmed Timmermansleden och Torsgatan visar att Timmermansleden är betydligt gynnsammare även ur avgassynpunkt än Skepparegatan-Torsgatan.

Nämnda omständigheter har föranlett kommunen att förnya prövningen av utbyggnaden av Timmermansleden.

Byggandet av Timmermansleden avses ske samtidigt som byggandet av Järnvägsleden. Gällande kostnadsfördelningsplan medger inte en permanent utbyggnad av hela leden. I ett första skede kan därför Timmermansleden komma att endast bli provisoriskt utbyggd. En sådan utbyggnad kan ske enligt två olika alternativ.

Maximalalternativet innebär en permanent utbyggnad av Timmermansleden fram till och med Skepparegatan och därifrån en provisorisk anslutning till Timmermansgatan som breddas från c:a 5 m till 7 m samt förses med en c:a 1,5 m bred gångbana på ena sidan. Anslutningen mot Torsgatan kan utformas på två olika sätt beroende på om fastigheten Bollen 1 kan rivas eller ej.

Minimalalternativet innebär en permanent utbyggnad av Timmermansleden fram till Torsgatan. Därifrån leds trafik österut i Timmermansgatan som enkelriktas. Trafik västerut leds i Torsgatan som föreslås bli enkelriktad på delen Hvitfeldts-gatan-Skepparegatan. Trafiksignaler anordnas i Skepparegatan-Torsgatan korsningar mot Torsgatan och Timmermansgatan. Dubbelriktad GC-bana anordnas på Torsgatan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förhandsytttrade sig över förslaget 1985-06-11, § 121. Nämnden tillstyrkte förslaget under förutsättning

att antaga riktvärden 40 dB (A) inomhus och 70 dB (A) utomhus ej överskrides,

att avståndet mellan gata och gång/cykel-bana ökas där markutrymmet medger detta och

att förslaget utökas att även omfatta obebyggd del av kvarteret Björnen.

Stadsarkitektkontoret har kommenterat nämndens yttrande enligt följande:

- För befintliga fastigheter kan enligt bullerutredningen inomhusnivån förväntas överstiga 40 dB (A). Då de flesta fastigheterna beräknats få utomhusvärden understigande 70 dB (A), varav några 65 dB (A), torde en acceptabel inomhusnivå (40 dB (A) eller lägre) kunna ernås genom byte av tätningslistor/fönster. Erforderliga åtgärder är dock i hög grad beroende av de enskilda byggnadernas tekniska utformning och kondition. Underlag för bedömning av vilka åtgärder som erfordras för varje byggnad kan inte erhållas förrän leden byggts och bullermätningar utförts.
- Läget för GC-banan har ej bestämts i stadsplanen. Möjlighet att öka avståndet mellan körbana och GC-bana finnes. Kopia av miljö- och hälsoskyddsnämndens skrivelse föreslås översändas till gatukontoret och vägprojektören för kännedom.
- Nytt planförslag för kvarteret Björnen avses att framläggas sedan markanvändningen ytterligare har studerats. Med anledning härav och av planärendets brådskande natur har för tids vinnande kvarteret ej medtagits i förslaget.

Flera skäl talar för Timmermansleden jämfört med anslutningen till Brogatan-Skepparegatan. Trafiken kommer att löpa smidigare, det blir färre stopp och köbildning samt gaturummet kommer att bli öppnare. Detta medför en ökad trafiksäkerhet, bättre framkomlighet för busstrafiken, bättre boendemiljö för de boende vid Skepparegatan-Torsgatan samt förbättrad luftmiljö för cyklister som får separat körbana en bit ifrån bilarna.

För befintliga hus utmed Timmermansleden bör mätningar göras när leden är färdigställd. Med ledning av mätresultaten får övervägas vilka åtgärder som behöver vidtagas för att antagna riktvärden för trafikbuller ej skall överskridas.

Förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar tillstyrka föreslagen ändring av stadsplanen för Timmermansleden. Inom ett år efter det att leden färdigställts skall väghållaren redovisa de verkliga bullerförhållandena för befintliga fastigheter utmed leden.

Dessutom ska väghållaren, inom samma tid, upprätta förslag för vilka åtgärder som ska vidtas så att riktlinjer för vägtrafikbuller inte överskrids. Detta åtgärdsförslag bör upprättas i samråd med miljö- och hälsoskyddsnämnden."

- Kopia av miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande föreslås översändas till gatukontoret för handläggning.

Lokaltrafiken meddelar att, utöver vad lokaltrafikstyrelsen framhållit i sitt förhandsyttrande, inga ytterligare synpunkter har framkommit.

- De av lokaltrafikstyrelsen i förhandsyttrande framförda synpunkterna har bemötts i skrivelse till byggnadsnämnden den 14 augusti 1985. Citat:

"Lokaltrafikstyrelsen har inget att erinra mot planen och dess konsekvenser utan tillstyrker lösningen och förutsätter att berörd signalanläggning utföres med god bussprioritering.

- Påpekandet om bussprioritering i signalanläggning berör ej planärendet. Kopia av lokaltrafikens yttrande föreslås översändas för kännedom till gatukontoret och vägprojektören."

Skolstyrelsen har inte något att erinra under förutsättning att trafiksäkra gång- och cykelvägar anordnas för färd till och från Brunnsåkers-, Slottsjords- och Kattegattskolorna.

- I förhandsyttrande tillstyrkte skolstyrelsen förslaget och underströk angelägenheten av att trafiksäkra gång- och cykelvägar anordnas för eleverna vid Brunnsåkers-, Slottsjords- och Kattegattskolorna.
- Skolstyrelsens påpekande bemöttes i skrivelse till byggnadsnämnden den 14 augusti 1985. Citat:
"Genom anordnandet av den föreslagna GC-förbindelsen i Brogatan med planskild korsning vid Timmermansleden och de planskilda korsningar för GC-trafiken som ingår i projektet Järnvägsleden vid Saltsjövägen, Söndrumsvägen, Karlsrovägen och Vapnövägen torde bästa möjliga förutsättningar skapas för trafiksäkra gång- och cykelvägar."

Trafiknämnden stöder förslaget men framhåller att förslaget bör kompletteras så att GCM-banan på norra sidan kan förlängas från Skepparegatan mot Järnvägsleden.

- I förhandsyttrandet uttalade trafiknämnden att den tillstyrkte förslaget utan ändring.

- En komplettering med GCM-bana på norra sidan av Timmermansleden på sträckan mellan Skepparegatan och Järnvägsleden har diskuterats under utredningsarbetet men bedömts ej böra komma till utförande av flera skäl. Järnvägsleden får ingen GC-bana på södra sidan varför GC-trafiken bör inriktas mot GC-tunnlarna vid Söndrumsvägen och Fridhemsgatan via GC-banan på Timmermansledens södra sida resp Torsgatan - Skepparegatan. Dessutom bör nämnas att anslutningen av en GC-bana på Timmermansledens norra sida till GC-banan i Brogatan blir komplicerad på grund av nivåskillnaden mellan banorna.
- Trafiknämndens yttrande bör ej föranleda någon ändring av planförslaget.

Polismyndigheten har inte något att erinra mot förslaget men påpekar:

"Ur polisiär synpunkt torde dock en slutlig utbyggnad av leden vara att föredra och det torde även vara önskvärt att gång- och cykelbanan i sin helhet förläggs på ledens södra/sydvästra sida."

- I sitt förhandsyttrande meddelade polismyndigheten att det inte fanns något att erinra mot förslaget.
- Vilket utbyggnadsalternativ som kan komma till utförande regleras ej genom stadsplanen. Detta gäller även för GC-banan vid etapputbyggnad av leden.

Vägförvaltningen framför i sitt yttrande:

"Som vi har framhållit i tidigare yttrande anser vi att föreslagen avfart från Timmermansleden in till Torsgatan inte är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. I princip bör denna typ av anslutningar mellan huvudnät och lokalvägnät inte få finnas. Avfarten innebär risk för konflikter med korsande GC-trafik och risk för störningar i rondellens frångång."

I planhandlingarna uppges avfarten vara värdefull från andra synpunkter, såsom att tillgängligheten till området ökar, att trafikarbetet inom området minskar och att belastningen på korsningen vid Skepparegatan minskar. Vi anser att tillgängligheten är tillräckligt tillgodosedd från Skepparegatan. Vidare kommer Torsgatan att belastas av ett trafikarbete som i första hand istället borde ske på Timmermansleden och fördelas från Skepparegatan till anslutande gator. Ökad belastning på korsningen vid Skepparegatan avser endast högeravsvängning in på Skepparegatan norrut. Detta påverkar korsningens kapacitet i förhållandevis liten grad då högeravsvängningen sker samtidigt med den rakt framgående trafikströmmen som är klart dominerande. I annat fall bör planförslaget ändras så att utrymme finns för separat högeravsvängningsfält.

Planförslaget bör inte redovisa avfarten mot Torsgatan.

I övrigt har vi inte något att erinra mot principutformningen av Timmermansleden, alternativ 4.

Planförslaget avses bli genomfört avseende utbyggnad av Timmermansleden i princip fram till Skepparegatan.

Denna del byggs med stadsbidrag i samband med järnvägsledens utbyggnad. Från trafiksynpunkt är det önskvärt att även resterande del fram till rondellen kunde utbyggas samtidigt."

- Principutformningsplan enligt alternativ 4 (ritn T3) har av gatukontoret inlämnats till vägförvaltningen för principgodkännande. Vägförvaltningen har godkänt den principiella utformningen den 13 september 1985.
- Någon ändring av förslaget med anledning av vägförvaltningens yttrande föreslås ej.

Förslaget har hållits tillgängligt för granskning under tiden 9 september - 4 oktober 1985. Under utställningstiden har tio anmärkningsskrivelser inkommit. Efter utställningstidens utgång har en anmärkningsskrivelse inkommit.

Innan anmärkningsskrivelserna bemöts torde det vara av vikt att framhålla vad kommunfullmäktige beslutat den 29 augusti 1985, § 199, beträffande dels Timmermansledens principiella utformning och dels etapputbyggnad. Vidare erinras om kommunfullmäktiges behandling av motion om Timmermansleden den 26 september 1985, § 249.

1. Kjell och Margot Ericsson (ägare Buketten 2) anför:

"Vi har i brev av den 3 september 1985 uppmanats inkomma med ev. anmärkningar mot den s.k. Timmermansleden.

Vi vill först och främst påtala att vi finner hela idén felaktig och onödig, men eftersom vi har förstått att ni inte är mottagliga för argument i den riktningen avstår vi från sådana i detta brev. Vi vill istället framföra några förslag som vi tror kan mildra skadeverkningarna:

1/ Förskjut "leden" ca 10-20 meter österut/norrut. Ni behöver väl ingen "matargata" till ödetomter vid Timmermansgatans norrsida. (Och de kommer säkerligen att förbli ödetomter för vem väljer väl frivilligt att bosätta sig invid en sådan led.) Använd istället den nuv. Timmermansgatan som ledens södra körfält. Med denna vägplacering kan ni

bulleravskärma på båda sidorna om leden med planteringar, bullerplank etc. De boende i kvarteret Beväringen slipper att få vägen precis i tomtgränsen. Korsningen med Skeppargatan kommer att bli trafiksäkrare då den inte längre "smyger" precis i kanten av tomten Bjälklaget 8.

2/ Väljer ni att bygga Timmermansleden måste ni också se till att göra hela jobbet klart, inte sluta halvägs som det ryktas om. Vägiden har länge nog skadat och förfulat det aktuella området.

3/ Måste verkligen korsningen med Skeppargatan vara så överdimensionerad, med tre filer österut t ex?

4/ Vi som bor vid Hallandsgatans västra del (med bl a två fritidshem) är oroliga för en ökad trafikbelastning då Flygaregatan avstänges, att vår smala gata skall bli en "genväg" ner på stan. Sätt upp skyltar som stänger vägen för obehörig trafik.

5/ Vi förutsätter givetvis att övergångsställe för fotgängare anordnas ungefär vid nuvarande Matrosgatan så att man kan nå resterna av Fridhemsparken, affärerna i kv Byggmästaren etc.

6/ Bebygg snarast ödetomterna vid Blekingegatan/Timmermansgatan med några trevliga bostadshus (att t ex erbjuda dem som förlorar sina hem där leden byggs!) Vårt område behöver nämligen även människor, inte bara stora trafikleder."

- Skrivelsen berör i flera punkter (1,2, 3 och 5) frågor som hänför sig till ledens principiella utformning och till etapputbyggnad varom kommunfullmäktige fattat beslut den 29 augusti 1985.
- Trafikföreskrifter av det slag som föreslås i punkt 4 meddelas av trafiknämnden om och när den bedömer sådana vara nödvändiga.
- Tidpunkten för bebyggande av ödetomterna bestäms ej i stadsplanen.
- Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av förslaget.

2. Paul Kuchler (ägare Bjälklaget 8) anför:

"Vi har varit och tittat på planen över nämnda led på stadsingenjörskontoret, och funnit att en bit av vår tomt är borta! Detta ogillar vi å det bestämdaste och yrkar därför på att få vägen (leden) flyttad en bit norröver.

Dessutom har vi några anspråk för vår fastighet:

1/ En bullerdämpande mur åt Timmermansleden.

2/ Bullerdämpande, isolerande treglasfönster i hela fastigheten. (Allra viktigast att sådana installeras mot leden till, eftersom alla i fastigheten har kök och sovrum som vetter åt norr.)

3/ Då vi troligtvis kommer att bli besvärade av stora mängder avgaser från både Timmermansleden och Skepparegatan där det skall installeras trafiksignaler, vore vi tacksamma om någon form av avskärmning kunde komma i fråga.

4/ Skador som uppstår på fastigheten bör ersättas av Er.

5/ Dessa punkter bör beaktas då husvärdet sjunker avsevärt, i och med byggandet av Timmermansleden."

- Planförslaget föreslås revideras så att något in-
trång på fastigheterna Bjälklaget 8 och Beväringen
15 ej behöver göras. Som grund härför föreligger en
av vägprojektören uppgjord ritning över korsningen
vid Skepparegatan. Vidare föreslås att viss del av
gatumarken för leden läggs ut som parkmark.
- Beträffande punkterna 1 - 3 får nämnas att miljö-
och hälsoskyddsnämnden har föreslagit att väg-
hållaren, sedan leden byggts, skall redovisa de
verkliga bullerförhållandena för befintliga fastig-
heter och i samråd med nämnden upprätta förslag
till åtgärder som ska vidtas så att riktlinjerna
för vägtrafikbuller ej överskrids.
- Kopia av skrivelsen föreslås översändas till gatu-
kontoret för handläggning.
- De anspråk som tas upp i punkten 4 är ej hänförliga
till planärendet.

3. Rune Ekström (boende Bjälklaget 8) framför i skrivelse
argument för flyttning av Timmermansleden norrut. Till skri-
velsen har fogats skissritning.

"Om man bygger Timmermansleden längre norrut kan man söder
om denna (se ritn) bygga radhus med trädgårdar åt söder, och
på så vis undgå störning från vägen i trädgårdarna.

Dessutom skulle man kunna njuta av sol hela dagen i detta
läge. Värde på dessa lägenheter kommer att höjas avsevärt
eftersom de på detta vis kommer att gränsa till nuvarande
trädgårdar i kv Beväringen. Det kommer förutom detta, att
finnas gott om mark tillgänglig för radhusbygge på andra
sidan Timmermansleden också, vilket var påtänkt redan.

På detta vis slipper man också att lägga ut pengar på att få
nuvarande Timmermansgatan att fungera som matningsgata,
eftersom man har möjlighet att komma till sina lägenheter
från Torsgatan. Lägenheter söder om Timmermansleden kommer
man till från P-platsen öster om dessa. (se ritn)

Använder man nuvarande Torsgatan som infart till Torsgatan
(se ritn) slipper man göra så stora ingrepp som planerat.
Billigare skulle det också bli!

Flyttar man vägen norrut behöver man heller inte bekosta
rivning av fastigheterna 363 A, 363 B samt fastighet nr 5
i kv Bjälklaget.

Genom ett så enkelt ingrepp i stadsplanen som att flytta Timmermansleden norrut skulle man kunna bevara en bra boendemiljö samt den speciella atmosfär och karaktär detta område har.

Stadsbilden blir inte så drastiskt förändrad, och detta kan vara en kompromiss som alla parter kan tänkas godta. Man utnyttjar de möjligheter som finns på ett både förnuftigt och ekonomiskt rationellt vis, som förhoppningsvis fungerar på ett bra trafikmässigt sätt också."

- Utan att närmare gå in på vare sig den tekniska utformningen av trafikleden eller utformningen av bebyggelsen kan sägas att en förläggning av leden i det läge som föreslås i skrivelsen starkt avviker från de kommunala beslut som fattats beträffande principutformningen och som utgör underlag för planförslaget. Det föreslagna läget för leden skulle också medföra en minskning av den framtida bebyggelsen i kv Björnen som inte motsvaras av den föreslagna radhusbebyggelsen.
- Planförslaget föreslås som tidigare nämnts revideras så att något intrång på fastigheterna Bjälklaget 8 och Beväringen 15 ej behöver göras. Vidare föreslås att viss del av gatumarken för leden läggs ut som parkmark.

4. Svenska Esso AB (ägare Bollen 2) hänvisar till samrådsyttrande den 6 juni 1985 vari bolaget tillstyrker förslaget under vissa förutsättningar.

"Vår anläggning, vid Karl XI:s väg i kv Bollen tomt nr 2, måste flyttas till ett nytt trafikorienterat läge.

Enighet i inlösenfrågorna.

Förpliktelserna gentemot stationsåterförsäljaren och hans personal måste respekteras, vilket bl a innebär att nuvarande servicestation skall kunna fungera fram till den dag den nya anläggningen står färdig."

- I samrådsyttrandet framfördes följande synpunkter:
"Vid besök på kommunens planavdelning den 4 ds har vi fått taga del av ifrågavarande förslag. Förslaget innebär att Timmermansleden raderar ut rubr fastighet. Vi har förståelse för åtgärderna och tillstyrker förslaget under förutsättning att vi dels kan enas om inlösenfrågorna och dels få ett nytt läge för ifrågavarande verksamhet. Vi har under hand senaste året diskuterat problemet med kommunledningen, och framhållit vikten av att icke få något avbrott i verksamheten i samband med ev flyttning. Det innebär att den nya anläggningen måste stå färdig att tagas i bruk innan vi lägger ner verksamheten vid Karl XI:s väg. Vår anläggning är som bekant utarrenderad, varför våra förpliktelser mot innehavare och personal måste respekteras."

- Det s k maximalalternativet (ritn T3), som enligt kommunfullmäktiges beslut har inlämnats till vägförvaltningen för principgodkännande och som har godkänts av vägförvaltningen den 13 september 1985, visar på sträckan mellan Skepparegatan och Torsgatan en provisorisk sträckning i nuvarande Timmermansgatan med anslutning till Torsgatan som innebär att endast en mindre del av bensinstationstomten behöver tas i anspråk. Tillfarten till bensinstationen kommer att ske via Barnhemsgatan från Timmermansleden. Härför behöver mark på kommunens fastighet Bollen 1 tas i anspråk. Såvitt nu kan bedömas borde Essos anläggning kunna ligga kvar tills bolaget hunnit upprätta en ny station på annan plats.

5. Kläd-City HB, Flygaregatan 8 anför:

"Som detaljist och företagare å Flygaregatan 8, protesterar vi mot den föreslagna sträckningen å Timmermansleden, enär vi tror att affärsläget blir sämre för vår del."

- Företagets protest föreslås ej föranleda någon ändring av förslaget.

6. Kyrkonämnden i Halmstads kyrkliga samfällighet framför:

"Sedan kyrkoförvaltningen i Halmstad fått ta del av förslag till ändring och upphävande av stadsplanen för Timmermansleden, S:t Nikolai Halmstad, uppgjort i augusti 1985, får den kyrkliga samfälligheten som ekonomiskt stödjer den i fastigheten Timmermansgatan 3 bedrivna RIA-verksamheten, framföra synpunkten, att det är angeläget att RIA-verksamheten beredes tillfälle nyttja annan centralt belägen fastighet inom centralorten med hänsyn till att fastigheten Timmermansgatan 3 kommer att rivas. Denna framställning har tillkommit efter samråd med kyrkoherde Gunnar Hammarström, som är ordförande i RIA-hemmets styrelse."

- Kopia av kyrkoförvaltningens skrivelse föreslås översändas till fastighetskontoret för handläggning.

7. Erik Nevsten (ägare Byggmästaren 20) anför följande:

"Bostadsfastigheten Byggmästaren nr 20 rymmande 27 st bostäder beröres tyvärr väsentligt och negativt av det ytterligare stadsplaneförslag, som nu (augusti 1985) tillkommit utöver det tidigare, som förelagts oss år 1984.

Vår boendemiljö försämras radikalt enär den nuvarande natursköna omgivningen (stillsam idyll med småhus i grönska och med hälsosam luft till nytta för hela stadsområdet) nu med det nya förslaget avses förvandlas till en starkt trafikerad huvudled med tillhörande ned- och uppfarter, som för vår fastighet kommer att innebära en oupphörligt störande motortrafik (såväl syn- som ljudmässigt). Härtill kommer de ohälsosamma avgasutsläpp, som också direkt påträngas vårt bostadshus.

I stället för en tyst och naturskön omgivning får vi det oupphörliga ljudet av passerande motortrafik, i stället för hälsosam luft en direkt hälsovådlig sådan. En kontroll av utsikten från våra lägenheter torde ge syn för saken. Dagens vackra anblick kommer att förvandlas till en nedstämmande trafikled stormande emot och ifrån våra dagligrum och sovrum.

En busshållplats är redan nu anlagd direkt framför vår gatu- fasad, Flygaregatan 5. Ovanför busstaket finns utsläpp för avgasutblåsning. Hittills har vi härigenom åsamkats bl a en fet hinna på fönsterglasen med följd att vid blåst smuts fastnar å denna hinna varvid fönsterputsningarna försvåras. Vi har emellertid skäl se långt allvarligare på den buss- trafik, som genom Flygaregatan föreslås leda under den nya huvudleden upp till Brogatan. Lutningarna å dessa under- farter förorsakar ökat motorväsen från de tunga bussarna plus ytterst ohälsosam avgasutsprutning.

Vår fastighet kommer sålunda att med förslaget beklagligast utsättas för en trafikapparats alla avigsidor. Åberopande det anförda kunna vi inte godtaga detta för vår fastighet mycket olyckliga planförslag."

- Den klagande anför miljösynpunkter som skäl för att inte kunna godta förslaget; dels befarade buller- och avgasproblem för den framtida boendemiljön och dels olägenheter med nuvarande busshållplats på Flygaregatan vid fastigheten.
- Beträffande de befarade miljöstörningarna i framtiden får framhållas att miljö- och hälsoskydds- nämnden föreslagit att väghållaren, sedan leden byggts, skall redovisa de verkliga bullerförhållan- dena för befintliga fastigheter och i samråd med nämnden upprätta förslag till åtgärder som ska vid- tas så att riktlinjerna för vägtrafikbuller ej överskrids.
- Kopia av skrivelsen föreslås översändas till gatu- kontoret för handläggning.
- Beträffande olägenheterna vid nuvarande busshåll- plats föreslås att kopia av skrivelsen översändes till lokaltrafiken och miljö- och hälsoskyddskon- toret för kännedom.
- Skrivelsen föreslås ej föranleda någon ändring av förslaget.

8. Björn Jansson, Jansson Mark AB, (ägare Barometern 1), anför i skrivelse med tillhörande karta visande förslag till avfarter, tillfarter och parkeringsplatser:

"I frågavarande förslag påverkar kundtillströmningen på Brogatan som är en av Halmstads viktigaste affärsgator.

På Brogatan mellan Skepparegatan/Fridhemsgatan och Karl XI:s väg som är den aktuella delen för påverkan har ett flertal fastigheter nybyggts enligt gällande stadsplaner, därtill är ytterligare nybyggen beslutade samt renoveringar och ombyggnader planerade.

Samtliga fastigheter såväl de nybyggda som de äldre är utformade med affärslokaler i gatuplanet.

För affärsidkarna och Brogatan som affärsgata är det av väsentlig betydelse att trafikplaneringen utformas så att kundtillströmningen till affärerna stimuleras.

Affärskunderna utgöres dels av gångtrafikanter men i stor omfattning av bilburna kunder. För affärsidkarna på Brogatan utgör Karl XI:s väg en "kunddelare", fram till Karl XI:s väg upplevs som lagom gångavstånd från Stora torg och för den bilburne kunden från Torggaraget.

För att stimulera kundtillströmningen till delen Brogatan väster om Karl XI:s väg skall utfartsmöjligheter från Timmermansleden och väl tilltagna markparkeringar anordnas i anslutning till Brogatans avstängning och vändplan.

Avfarter och parkeringsanläggningar skulle stimulera kundtillströmningen till Brogatans västra del på samma sätt som Torggaraget stimulerar kundtillströmningen på Brogatans östra del.

Som förslaget nu är utformat avskäres Flygaregatan, Rotorpsvägen och Fridhemsgatan från direkt biltrafikkontakt med Brogatan och därvid även de bilburna kunder som färdas på dessa gator.

En omformning av t ex rondellen Timmermansleden, Järnvägsleden medelst en avfart till en markparkeringsanläggning där nu vändplanen på Brogatan är inritad synes som om logisk vidareutveckling av det presenterade förslaget.

Jansson Mark AB anhåller om att förslaget till Timmermansleden vidareutvecklas med hänsyn till Brogatan som affärsgata. Stora kostnader har nyligen nedlagts i affärslokaler och affärsinredningar på Brogatan i detta avsnitt det finnes därför all anledning att i planeringen i högre grad än vad nuvarande förslag anger planera för en stimulerad kundtillströmning till Brogatans affärslokaler."

- I skrivelsen framförs förslag som syftar till att stimulera kundtillströmningen till butikerna vid Brogatan.

- De föreslagna åtgärderna innebär att fordonstrafik föreslås på de delar av Flygaregatan, Brogatan och Fridhemsgatan som i planförslagen för både Järnvägsleden och Timmermansleden avses att användas endast för busstrafik samt gång- och cykeltrafik. Vidare föreslås att parkeringsplatser anordnas dels i Fridhemsparken och dels i kv Byggmästaren.
- De åtgärder som föreslås är av så genomgripande natur och skiljer sig så starkt från de principer om bl a miljö och säkerhet, som legat till grund för de kommunala beslut som fattats beträffande utformningen av Järnvägsleden och Timmermansleden, att de inte rimligen kan genomföras.
- Skrivelsen bör ej föranleda någon ändring av förslaget.

9. Birgit Nordström och Erik Österberg (ägare Beväringen 7), Karl Andersson (ägare Beväringen 8), Asta och Per Arne Bryntesson (ägare Beväringen 9), Wiola Nilsson (ägare Beväringen 10), Eliza Frilander (ägare Beväringen 11), Mildred och Kjell Otterdahl (ägare Beväringen 12), Sven-Åke Svenäng (ägare Beväringen 13) framför följande anmärkningar:

"Genom framdragningen av den nya leden kommer vi att utsättas för en oerhörd miljöförsämring med störande trafik, avgaser och bullerstörningar. Ingen bullervall eller bullerupptagningsstaket finnes angivna på förslagen.

Vi motsätter oss därför helt utförandet enligt principutformningsplanen med ritningsnummer T 2.

Vi kan godtaga utförandet enligt principutformningsplanen med ritningsnummer T 3 där leden har samma sträckning som nuvarande Timmermansgatan. Detta förslag bli ju också betydligt billigare och sparar åtskilliga tusen kronor till skattebetalarna."

- De klagande motsätter sig helt ett utförande av Timmermansleden enligt principutformningsplanen, ritning T 2, och anför miljöförsämring som skäl härför men säger sig däremot kunna godta ett utförande enligt ritning T 3.

Ritning T 2 visar utformning av leden vid full utbyggnad medan ritning T 3 visar utformningen vid en etapputbyggnad av leden. Planförslaget har utformats för att möjliggöra full utbyggnad av leden.

- Som nämnts i beskrivningen av planförslaget avses byggandet av Timmermansleden ske samtidigt med byggandet av Järnvägsleden. Vägverket är berett att godta en sådan utbyggnad av Timmermansleden att den kan anslutas till Skepparegatan och därifrån till det lokala gatunätet. (Utformning enligt ritning T3). Kostnaderna härför får inräknas i det bidragsberättigade beloppet för Järnvägsleden.

- Beträffande de befarade miljöstörningarna får framhållas att miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslagit att väghållaren, sedan leden byggts, skall redovisa de verkliga bullerförhållandena för befintliga fastigheter och i samråd med nämnden upprätta förslag till åtgärder som ska vidtas så att riktlinjerna för vägtrafikbuller ej överskrids.
- Kopia av skrivelsen föreslås översändas till gatukontoret för handläggning.
- Som tidigare nämnts föreslås planförslaget revideras så att något intrång ej behöver göras på fastigheterna Bjälklaget 8 och Beväringen 15 och så att viss del av gatumarken för leden läggs ut som parkmark.

10. Paul Kuchler (ägare Bjälklaget 8), Snefrid Kuchler (boende Bjälklaget 8), Brita Tobias (ägare Beväringen 14), Margareta Bengtsson (boende Beväringen 15), Vivi Svenäng (boende Beväringen 13), Bo Nyström (boende Beväringen 12), Ulrika Nilsson (boende Beväringen 12), Wiola Nilsson (ägare Beväringen 10), Maria Glevestad (boende Beväringen 10), Bertil Isaksson (ägare Baneret 7), Maj-Lis Meiland (boende Baneret 6), Willy Meiland (ägare Baneret 6), Emmy Svensson (ägaren Baneret 5), Ingrid Söderberg (boende Baneret 4), Gusti Johansson (boende Baneret 4), Sonny Söderberg (boende Baneret 4), Axel Davidsson (boende 663 B, Bjälklaget), Ann Davidsson (boende 663 B, Bjälklaget), Ester Boman (boende 663 B, Bjälklaget), Richard Englund (boende 663 B, Bjälklaget), Helena Johansson (boende 663 B, Bjälklaget), Ewa Ingmanner (boende 663 A, Bjälklaget), Ronni Isaksson (ägare Bjälklaget 4), Asta Petersson (boende Bjälklaget 4), Siri Lorensen (boende Bjälklaget 4), Birgitta Svensson (boende Bjälklaget 4), Roger Isaksson (ägare Bjälklaget 4), Ilse Olson (boende Bjälklaget 5), Michael Larsson (boende Bjälklaget 5), Margit Jacobsson (ägare Bjälklaget 11), Ella Jacobsson (ägare Bjälklaget 11), ? Persson (boende Bjälklaget 10), Lennart Persson (ägare Bjälklaget 9), Maj Persson (ägare Bjälklaget 9), Roger Persson (boende Bjälklaget 9), Wäna Thorsén (boende Timmermansgatan), Rune Ekström (boende Bjälklaget 8), Marie Kuchler (boende Bjälklaget 8), Emy Andersson (boende Beväringen 8), Mildred Otterdahl (ägaren Beväringen 12), Karl Andersson (ägare Beväringen 8), Asta Bryntesson (ägare Beväringen 9), Per-Arne Bryntesson (ägare Beväringen 9), Anna-Stina Ek (ägare Baneret 1 och 17), Inga Persson (boende Bajonetten 8), Bert Persson (ägare Bajonetten 8), Vera Hjelm (boende Bjälklaget 8), Tage Hjelm (boende Bjälklaget 8), Krister Ek (ägare Baneret 1 och 17), Roger Pettersson (boende Bajonetten 7), Marie Louise Johansson (boende Bajonetten 7), Maja Paulsson (boende Bajonetten 7), Folke Larsson (ägare Bajonetten 6) och Anna Larsson (boende Bajonetten 6), anför följande angående Timmermansleden:

"Som ni vet anser vi boende kring Timmermansgatan att byggandet av Timmermansleden enligt maximalalternativet är ett onödigt stort ingrepp. Vi kan istället tänka oss att acceptera minimalalternativet som en permanent lösning. Ett annat

för oss tänkbart förslag är att leden byggs längre norrut på den obebyggda marken i kvarteren Bärnstenen och Björnen. Vi anför nedanstående synpunkter mot byggandet av Timmermansleden enligt maximialternativet.

- Informationen har varit mycket bristfällig. Vi som är berörda hade önskat få fungera som remissinstans på ett tidigt stadium i planeringen av Timmermansleden.
- Ingen har bett om leden, det tycks inte vara någon som vill ha den.
- Det fungerar bra som det är i dag utan trafikstockningar och leden skulle ge en mycket obetydlig tidsvinst om någon alls.
- Leden kommer att förstöra trevnaden, miljön och hela stadsbilden.
- Det berörda bostadsområdet är ovanligt välfungerande och problemfritt sålunda bör det bevaras i nuvarande skick. Ett mycket eftertraktat område där alla trivs. Ett riktigt skol-exempel på hur ett bostadsområde skall fungera. Det går inte att bygga upp lika välfungerande och trivsamma områden trots treglasfönster, ljudisolering m m.
- I området finns flera skolor, pensionärshem, institutioner, m m. Det är skäl nog till att inte dra en stor trafikled tvärs igenom området. Föräldrar kommer att bli rädda för att släppa ut sina barn och pensionärerna för att gå ut.
- Efterfrågan på centralt belägen tomtmark är stor. Varför då asfaltera upp mer mark än nödvändigt?
- Bilismen kan väntas minska, bensinpriserna stiger, lagstiftningen om avgasrening kommer att fördyra för bilisterna så underlag för nya stora trafikleder finns inte.
- Satsa hellre på god kollektivtrafik och bra cykelleder. Då fler och fler väljer eller tvingas att välja, på grund av kostnaderna, att inte köra bil.
- Miljön kommer att avsevärt försämrats. Bullret kommer att öka till förmodligen över tillåtna gränsvärden likaså föroreningshalten i luften. Det drar med sig dyra kostnader för bullerbekämpning.
- Större och bredare vägar inbjuder till att överskrida hastighetsbestämmelserna. Det kommer måhända att föra med sig fler trafikolyckor.
- Om maximialternativet byggs halvfärdigt som tänkt är i en första etapp så leds trafiken ut på Skepparegagatan. Håller marken under Skepparegatan för så stor trafikbelastning?

- Vi tror att om Timmerlansleden byggs enligt maximalalternativet så kommer bilisterna att köra den genom centrum, i stället för Hamnleden. Som i många fall blir en längre sträcka att köra.

- Bygg minimalalternativet och förbjud genomfart för tung trafik på den. De kan köra Hamnleden.

- Låt bli att bygga fler förorenande P-hus i city. En stor Timmermansled och ett P-hus drar ju trafiken med sig ändå längre in i city.

- Vid minimalalternativet skulle i stället parkeringen vid Torsgatan, Skepparegatan och Timmermansgatan kunna ställas bättre i ordning. Det är redan i dag en mycket populär plats att ställa bilen på och promenera in till city. Det förbättrar också läget för köpmännen på Brogatan som är rädda för sviktande kundunderlag och vad det kan föra med sig i förlängningen.

- Leden är också en kostnadsfråga. Bygg därför det minsta och billigaste alternativet. Vi skattebetalare vill att våra pengar används till nödvändigare och vettigare ändamål än stora, vräkiga och onödiga trafikleder.

- Belastningen på rondellen och slottsbron lär inte minska med Timmermansleden. Då det blir raka spåret från kustvägen till rondellen. Så man vinner ingenting med att bygga Timmermansleden. Resultatet blir en förstörd stadsdel. Det bästa alternativet är att inte bygga någon Timmermansled alls.

- Vi som är berörda av vägbygget önskar i fortsättningen att bli väl informerade om vad som beslutas i frågan om Timmermansleden."

- De klagande anser att byggandet av Timmermansleden enligt maximalalternativet innebär ett onödigt stort ingrepp. De kan emellertid istället tänka sig att acceptera minimalalternativet som en permanent lösning. Ett annat för dem tänkbart förslag är att leden byggs längre norrut på den obebyggda marken i kvarteren Bärnstenen och Björnen. De anför en mängd skäl mot byggandet av leden enligt maximalalternativet.

- Minimalalternativet, som är en provisorisk utbyggnad, innebär att leden söder om Brogatan ansluts till befintliga gator i Torsgatan och Timmermansgatan. Maximalalternativet (enligt ritning T 3) visar en etapputbyggnad av leden. Ritning T 2 visar utformning av leden vid full utbyggnad. Planförslaget har utformats för att möjliggöra full utbyggnad av leden enligt ritning T 2.

- Som nämnts i beskrivningen av planförslaget avses byggandet av Timmermansleden ske samtidigt med byggandet av Järnvägsleden. Vägverket är berett att godta en sådan utbyggnad av Timmermansleden att den kan slutas till Skepparegatan och därifrån till det lokala gatunätet. (Utformning enligt ritning T 3). Kostnaderna härför får inräknas i det bidragsberättigade beloppet för Järnvägsleden.
- Här får också erinras om kommunfullmäktiges beslut den 29 augusti 1985:

1 Kommunfullmäktige beslutar

att till vägverket inge framställning om statsbidrag i enlighet med det här redovisade maximalalternativet samt

att därest stadsbidrag enligt detta alternativ inte beviljas så skall Timmermansleden byggas i enlighet med det s k minimalalternativet.

2 Kommunstyrelsen beslutar

att under förutsättning av att fullmäktige beslutar enligt här framlagt förslag, bifalla vad gatukontoret föreslagit ifråga om etapputbyggnaden.

- Mot bakgrund av kommunfullmäktiges beslut finns ej skäl att ändra planen så att leden får en principiellt annan sträckning. Däremot föreslås att planen revideras så att något intrång på fastigheterna Bjälklaget 8 och Beväringen 15 ej behöver göras. Vidare föreslås att viss del av gatumarken för leden läggs ut som parkmark.
- Då upprättande av stadsplan, som planmässigt skall möjliggöra byggande av Timmermansleden, endast är ett led i planeringsprocessen för Timmermansleden, kan byggnadsnämnden inte åta sig att informera om vad som härnäst beslutas i frågan om Timmermansleden.

11. Roger och Ronnie Isaksson (ägare Bjälklaget 4) anför:

"Vi Roger och Ronnie Isaksson ägare till fastigheten Bjälklaget 4, Timmermansgatan 19, förutsätter att om Timmermansleden byggs, att garagenedfarten ej blir blockerad och att vi ej blir ekonomiskt lidande för insyn och bullerskyddande åtgärder."

- Planförslaget har uppgjorts med förutsättningen att fastighetens garagenedfart även i fortsättningen skall ha anslutning till Timmermansgatan.

- Miljö- och hälsoskyddsnämnden har föreslagit att väghållaren, sedan leden byggts, skall redovisa de verkliga bullerförhållandena för befintliga fastigheter och i samråd med nämnden upprätta förslag till åtgärder som ska vidtas så att riktlinjerna för vägtrafikbuller ej överskrids. Eventuella åtgärder skall därvid bekostas av väghållaren.
- Kopia av skrivelsen föreslås översändas till gaturkontoret för handläggning.

Med hänvisning till vad som anförts i bemötande av inkomna skrivelser samt i miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande och vad som sägs i planbeskrivningen under rubriken PLAN-FÖRSLAG på sidan 4 föreslås byggnadsnämnden besluta

att låta revidera förslaget så att något intrång på fastigheterna Bjälklaget 8 och Beväringen 15 ej behöver göras och att viss del av gatumarken för leden läggs ut som parkmark

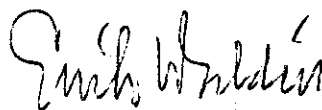
att låta meddela berörda markägare att planen reviderats samt

att föreslå kommunfullmäktige att antaga förslaget och att uppdra åt byggnadsnämnden att därefter översända förslaget till länsstyrelsen med anhållan om fastställelseprövning.

I tjänsten



Olle Palm
planarkitekt



Erik Waldén
stadsplaneingenjör

LÄNSSTYRELSENHallands län
Planeringsavdelningen
Planenheten

BOSTADSDEPARTEMENTET

Registratör

Ink. 1986-05-15

Dnr.

Skilj

BESLUT

1 (5)

1986-04-23

11.082-16-86

Rek

Översändes till *Timmermansleden*

Med anhängan om laga kraftbevis

Beslutet har anslagits *86-05-22*

Sista delgivningsdag

Halmstad i Länsstyrelsen *86-05-15*

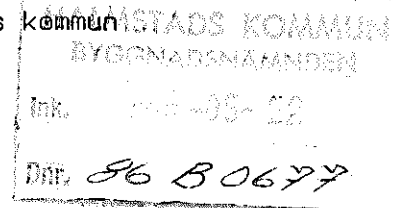
Enligt uppdrag

Byggnadsnämnden i Halmstads kommun

Box 153

301 03 HALMSTAD

STADSARKITEKTKONTORET

INK. *86-05-26*NR. *P 84/87 56*Enligt bostads-
departementets diarium
har *besvär* inte anförts
över detta beslut.Datum *1986-05-15*
Registratör/Sign. *AZ*

Ansökan om fastställelse av förslag till ändring och upphävande
av stadsplan för Timmermansleden, S:t Nikolai, Halmstads stadsregister-
område och kommun

Kommunfullmäktige i Halmstads kommun har den 19 december 1985 antagit ett
förslag till ändring och upphävande av stadsplan för Timmermansleden
i kommunen. Förslaget är upprättat av planingenjör Lars-Erik Larzenius,
K-konsult, Halmstad, samt planarkitekt Olle Palm och stadsplaneingenjör
Erik Waldén, stadsarkitektkontoret, Halmstad, den 14 augusti 1985 och
har reviderats den 6 november 1985.

Till planförslaget hör bestämmelser som lyder:

Stadsplanebestämmelser etc.....

Planförslaget åtföljs av en beskrivning som lyder:

Beskrivning etc.....

Förslag till ändring av stadsplan för Järnvägsleden fastställdes av
länsstyrelsen (verksstyrelsen) den 22 november 1985. Fastställelsen
har vunnit laga kraft. I förslaget finns medtaget endast den del av
Timmermansleden som sträcker sig över Fridhemsparken och med provisorisk
anslutning till Brogatan. Trafiken skall med den nämnda lösningen ledas
från Brogatan över Skepparegatan-Torsgatan till cirkulationsplatsen i
Slottsgatan. Vid det fortsatta utredningsarbetet för Järnvägsleden visade
det sig att ett stort antal olägenheter skulle föranledas av den nämnda
provisoriska trafiklösningen. Dessa olägenheter har närmare skildrats i
beskrivningen till det nu föreliggande planförslaget för Timmermansleden.
De nämnda omständigheterna har utgjort skäl för kommunen att uppta till
förnyad prövning en utbyggnad av Timmermansleden. De nya övervägandena
samt samråd med vägverket ligger till grund för det nu aktuella förslaget.
Som underlag för planförslaget redovisas en principutformningsplan,
upprättad av K-Konsult, Stockholm, den 12 augusti 1985. Enligt beskriv-
ningen avses byggandet av Timmermansleden ske samtidigt som byggandet
av Järnvägsleden. I ett första skede kan dock av ekonomiska skäl Timmer-
mansleden bli endast provisoriskt utbyggd. En sådan utbyggnad kan ske
enligt olika alternativ.

I samband med upprättande av principutformningsplanen för Timmermans-
leden har bullerförhållandena och förhållandena med luftföroreningar
från fordonstrafik utretts separat. Dessa utredningar benämns "Trafik-
bullerutredning Timmermansleden alternativt Torsgatan" och "Utredning
om bilavgaser utmed Timmermansleden och Torsgatan" samt är båda upprättade
av K-Konsult och dagtecknade den 25 april resp den 26 april 1985.

Kop t.
planenheten, lantmäterienheten,
Vfn, FBM o BN/Uj

Anmärkningar mot planförslaget har kommit in från 1) Kjell och Margot Ericsson (Buketten 2), 2) Paul Kuchler (Bjälklaget 8), 3) Rune Ekström, (boende Bjälklaget 8), 4) Svenska Esso AB (Bollen 2), 5) Kläd-City HB (Flygaregatan 8), 6) Kyrkonämnden, Halmstads kyrkoförvaltning, 7) Erik Nevsten (Byggmästaren 20), 8) Björn Jansson, Jansson Mark AB, (Barometern 1), 9) Birgit Nordström m fl (Beväringen 7,8,9, 10,11,12 och 13; skrivelse med 10 namnunderskrifter), 10) Paul Kuchler m fl (skrivelse med 55 namnunderskrifter av markägare eller hyresgäster) och 11) Roger och Ronnie Isaksson (Bjälklaget 4). Stadsarkitektkontorets planavdelning har den 6 november 1985 avgivit utlåtande över anmärkningarna och vissa andra i ärendet inkomna skrivelser och yttranden. De som framställt anmärkningar har av länsstyrelsen lämnats tillfälle att yttra sig över utlåtandet samt byggnadsnämndens beslut den 6 november 1985 och kommunfullmäktiges beslut den 19 december 1985. Länsstyrelsen har därvid översänt kopior av utlåtandet och de nämnda kommunala besluten. Härefter har sex sådana yttranden inkommit. Dessa ansluter till de ovannämnda anmärkningarna 2, 6, 8 och 10. Vidare har till länsstyrelsen ingetts en skrivelse från "Medborgaropinionen mot Timmermansleden", i vilken av anförda skäl yrkas att Hamnleden skall prioriteras och utbyggas före Timmermansleden.

Länsstyrelsen instämmer i vad som från kommunalt håll anförts som skäl för att i stället för den provisoriska anslutningen mellan Järnvägsleden och Brogatan-Skepparegatan bygga Timmermansleden, även om sådan utbyggnad av ekonomiska skäl till att börja med kan ske endast med delvis förenklad standard.

Vid revideringen av förslaget den 6 november 1985 markerades viss del av gatumarken för leden i stället som parkmark. Vidare ändrades ledens avgränsning på så sätt att något intrång på Bjälklaget 8 och Beväringen 15 inte behöver göras.

Den mark inom planområdet som erfordras för leden ägs till väsentlig del av kommunen. Förvärv måste emellertid ske även av Byggmästaren 15 och Bollen 2. Beträffande Byggmästaren 15 har kommunen begärt expropriations-tillstånd och fastighetens ägare har medgett att sådant tillstånd lämnas. Förvärv av Bollen 2 erfordras först vid full utbyggnad av leden. Förhandlingar om förvärv av denna fastighet pågår och ägaren har medgett förvärv på vissa villkor (bl a att på fastigheten befintlig bilserviceanläggning kan flyttas till ett nytt trafikorienterat läge). I detta sammanhang kan nämnas att de bebyggda fastigheterna Beväringen 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 och 15 samt Bjälklaget 4 och 8 jämte Byggmästaren 26 är i enskild ägo och att enligt trafikbulerutredningen detta fastighetsbestånd efter full utbyggnad av leden och med trafikflöde enligt prognos för år 2000 kan förväntas få en ljudnivå inomhus som överstiger 40 dB (A).

Beträffande anmärkningarna 4-8 kan länsstyrelsen ansluta sig till de bemötanden som planförfattarna gjort. Övriga anmärkningar avser väsentligen trafikbuller och avgasföroreningar samt innehåller yrkanden att trafikleden på grund härav och av andra skäl inte skall komma till stånd eller att leden skall ges ett nordligare läge. Trafikbullerfrågan har behandlats mycket ingående av miljö- och hälsoskyddsnämnden. I planförfattarnas utlåtande, vilket legat till grund för kommunala ställningstaganden till anmärkningarna, har hänvisningar gjorts bl a till miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande. I detta föreslås visserligen att ett åtgärdsförslag bör upprättas inom ett år efter det att leden färdigställts och sedan väghållaren redovisat de verkliga bullerförhållandena för befintliga fastigheter utmed leden. Åtgärderna skall syfta till att bullerskydd anordnas i den utsträckning att riktlinjerna för vägtrafikbuller inte överskrids. Länsstyrelsen har likväl vid granskning av planförslaget funnit att planutformningen på delen Skepparegatan-Karl XI:s väg är tveksam på grund av vad som redovisats angående plangenomförandet och då leden blir belägen nära den befintliga bebyggelsen i enskild ägo utmed Hallandsgatan. Länsstyrelsens kritik har meddelats företrädare för kommunstyrelsen, byggnadsnämnden, gatukontoret och stadsarkitektkontoret vid sammanträde hos länsstyrelsen den 10 mars 1986. Härefter har byggnadsnämnden, genom beslut den 26 mars 1986, hos länsstyrelsen anhållit att den del av förslaget som är belägen öster om Skepparegatan och som markerats med röd kantfärg på en bifogad kopia av plankartan måtte undantagas från fastställelse. Byggnadsnämnden har därvid hänvisat till en redogörelse upprättad av stadsarkitektkontoret och som innehåller bl a följande:

"Under beredningen av ärendet på länsstyrelsen har det framkommit att planförslaget bör omarbetas i vissa hänseenden bl a för att ytterligare sänka befarat och beräknat trafikbuller. Av den anledningen har samråd skett med företrädare för länsstyrelsen, kommunstyrelsen, byggnadsnämnden och gatukontoret den 10 mars 1986. Därvid träffades överenskommelse om att kommunen gör en översyn av den del av planförslaget som länsstyrelsen haft invändningar mot och efter sedvanlig behandling av nytt förslag återkommer med begäran om fastställelse.

Det nämnda förhållandet har rapporterats på kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträde den 11 mars 1986 varvid arbetsutskottet förklarade sig inte ha något att erinra."

I yttrande i ärendet den 22 oktober 1985 har vägförvaltningen anfört bl a följande:

"Timmermansleden avses ingå i det statskommunala vägnätet.

Som vi har framhållit i tidigare yttrande anser vi att föreslagen avfart från Timmermansleden in till Torsgatan inte är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. I princip bör denna typ av anslutningar mellan huvudnät och lokalvägnät inte få finnas. Avfarten innebär risk för konflikter med korsande GC-trafik och risk för störningar i rondellens frångång.

I planhandlingarna uppges avfarten vara värdefull från andra synpunkter, såsom att tillgängligheten till området ökar, att trafikarbetet inom området minskar och att belastningen på korsningen vid Skepparegatan minskar. Vi anser att tillgängligheten är tillräckligt tillgodosedd från Skepparegatan. Vidare kommer Torsgatan att belastas av ett trafikarbete som i första hand i stället borde ske på Timmermansleden och fördelas från Skepparegatan till anslutande gator. Ökad belastning på korsningen vid Skepparegatan avser endast högeravsvängning in på Skepparegatan norrut. Detta påverkar korsningens kapacitet i förhållandevis liten grad då högeravsvängningen sker samtidigt med den rakt framgående trafikströmmen som är klart dominerande. I annat fall bör planförslaget ändras så att utrymme finns för separat högeravsvängningsfält.

Planförslaget bör inte redovisa avfarten mot Torsgatan."

Länsstyrelsen instämmer i de av vägförvaltningen framförda synpunkterna. Vad vägförvaltningen anfört bör beaktas vid det fortsatta planarbetet.

De anförda anmärkningarna bör inte utgöra hinder för fastställelse av förslaget med det av byggnadsnämnden begärda undantaget. Länsstyrelsen fastställer planförslaget med stöd av 26 § byggnadslagen, dock att från fastställelsen undantages ett på plankartan särskilt markerat område, omfattande den del av planförslaget som är belägen öster om Skepparegatan. Till följd härav undantages såsom obehövliga även 1 § 2 mom a) och b) samt 5 § 2 mom b) planbestämmelserna från fastställelsen. Det undantagna området har markerats även på ett till A4-format förminskat exemplar av plankartan, vilket biläggs detta beslut.

./.

Länsstyrelsen förutsätter att erforderliga skyddsåtgärder vad gäller trafikbuller kommer att vidtagas genom försorg av väghållaren och på dennes bekostnad beträffande Bjälklaget 4 och 8 samt Byggmästaren 26 snarast i samband med trafikledens utbyggnad på delen Fridhem-Skepparegatan.

Den som vill klaga över detta beslut skall göra det skriftligen genom besvär hos regeringen.

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.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit biträdande länsarkitekt Jan Stenklint, beslutande, avdelningsdirektör Nils Hegheim, föredragande, tf förste länsassessor Per Widell, överlantmätare S Ove Borgström och byrådirektör Gustav Olausson.


Jan Stenklint


Nils Hegheim

SÄNDLISTA

Beslutsdagen

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

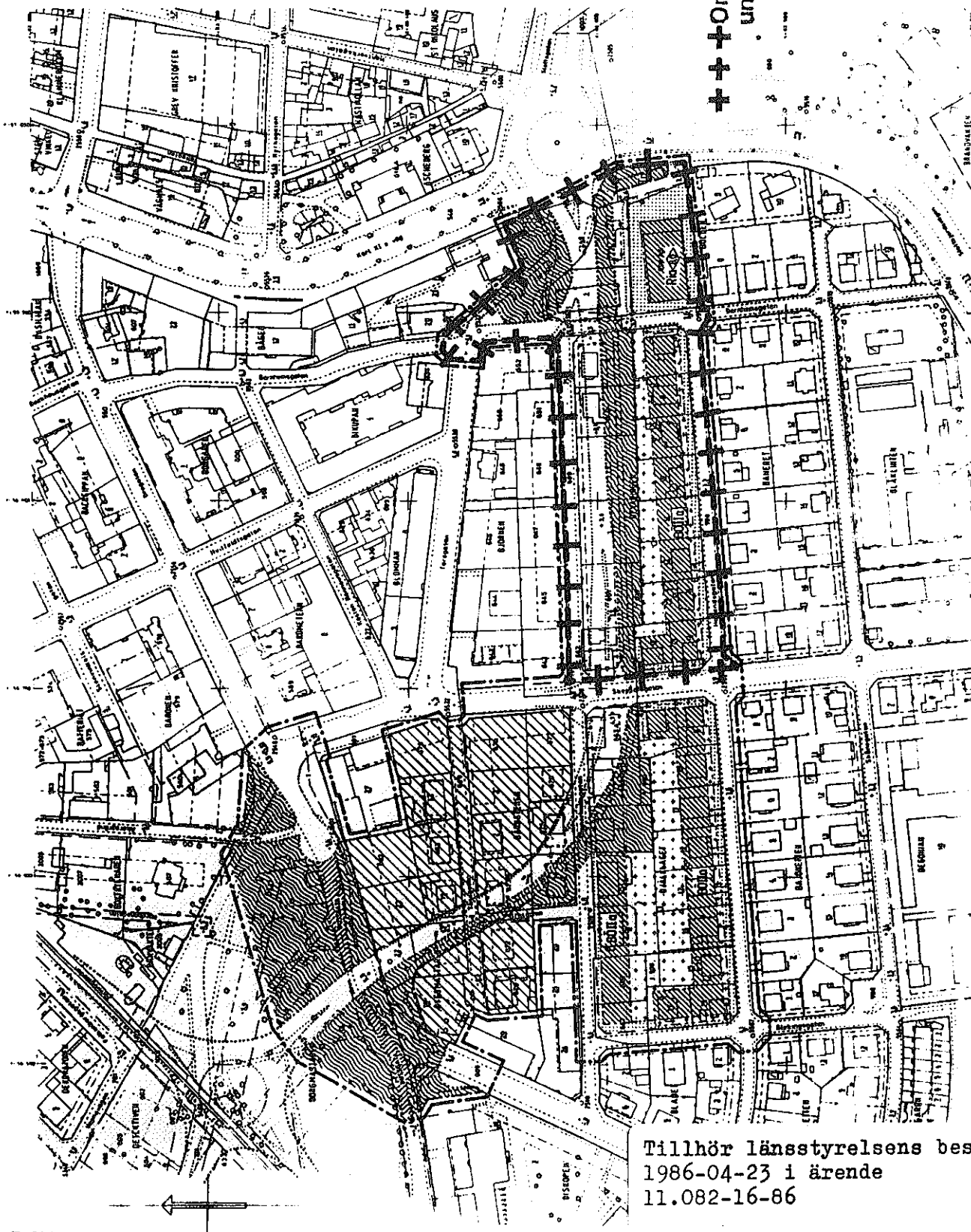
Rek enligt särskild utsändningslista
(jämte förminskad kopia av plankartan)

Bilagor: plankarta, -bestämmelser, -beskrivning

Statens planverk
Stadsingenjörskontoret, Halmstad
Lantmäterienheten
Planenheten

Kopia för lagakraftbevis

Anslaget 1986-04-22

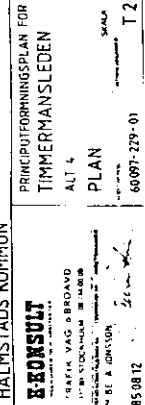


Tillhör länsstyrelsens beslut
1986-04-23 i ärende
11.082-16-86

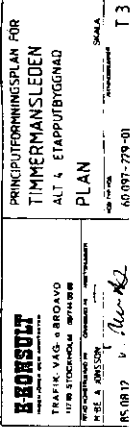
†††††Område som av länsstyrelsen undantagits från fastställande

Grundskolan upprättad den 6 april 1985 av
Ewa Palmqvist
Ewa Palmqvist
Stadsingenjör

Koordinatensystem: Helicosted
Wegsystem: Am 70
MQ-Fluss: III
Betreibungssystem: TFA 4.6 B.2



4C = 1:2000



Grundskolan upprättad den 16 augusti 1987 av

Sven Palmkvist
Sven Palmkvist
Stadsingenjör

koordinatensystem Halmstad
haldsystem Rh 70
Haldoss II
Beleuchtungssystem Ifa 46

Scale: 2000