

Trafiksituationen

Trafiken med kommunikationsleder i Halmstad har stor betydelse för Tullkammarkajen. Det finns därför anledning att belysa detta mera ingående. Generellt sett är det biltrafikens tillväxt som utgör hotet mot värden i miljö och kultur vilket inte bara är specifikt för Halmstad utan för hela landet. För att upprätthålla en god livsmiljö tänker Halmstad kommun förändra och förbättra stadens trafiksystem. Detta framhävs inte minst i Halmstads översiktsplan 2000. Det finns enligt översiktsplanen uppenbarligen också starka ambitioner att omprioritera till förmån för kollektivtrafik och gc-stråk.

Från E6-an kommer man in till staden via tre avfarter och så långt flyter trafiken bra. Men när trafiken når Nissan öster ifrån uppstår problemen som bl.a. yttrar sig i alltför stor trafikbelastning på Slottsbron och brister i trafikmiljön för cyklister och fotgängare. Slottsbron hade en trafikbelastning på hela 29240 fordon per dygn 1996 vilket kan jämföras med 22240 för de två andra broarna över Nissan tillsammans. För Tullkammarkajen innebär detta ingen större belastning eftersom området inte ligger i direkt anslutning till trafikleden över Slottsbron.

Kommunen har uppmärksammat problemet och diskuterar nu en ny trafikled över Nissan, den s.k. Söderleden som vid byggande kommer att ligga strax söder om planområdet. I nuläget är projektet lagt på is men finns ändå som ett reservat i översiktsplanen. Söderleden kommer att tas upp i ett djupare perspektiv i avsnittet efter detta.



Laholmsvägens förlängning i Slottsbron.

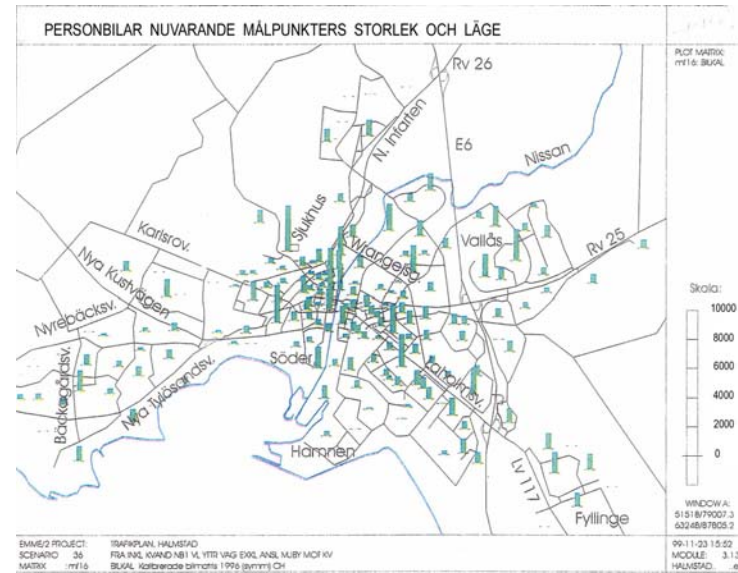
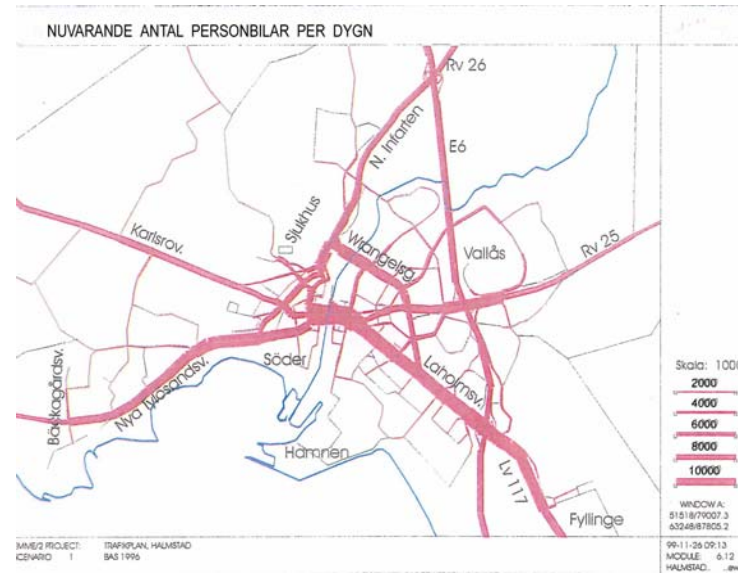
Stationsvägen som servar Tullkammarkajen är idag till stor del en industrigata där viss trafik passerar förbi i riktning mot industriområdena i söder. En betydande del av den tunga trafiken till industrin kommer dock från Laholmsvägen/Stålverksgatan. De största målpunkterna för godstransporter ligger alltså söder om Tullkammarkajen och det innebär att Stationsvägen är en genomfartsled för godstrafiken, emellertid ingen stor sådan. Som tidigare nämnts är gång- och cykelbanorna dåligt utformade i Halmstad. I planområdet och i dess närmaste periferi finns avskild cykelbana längs en del av Stationsvägen och Strandgatan men dessa är emellertid inte sammanknutna vilket är till cyklisternas nackdel.

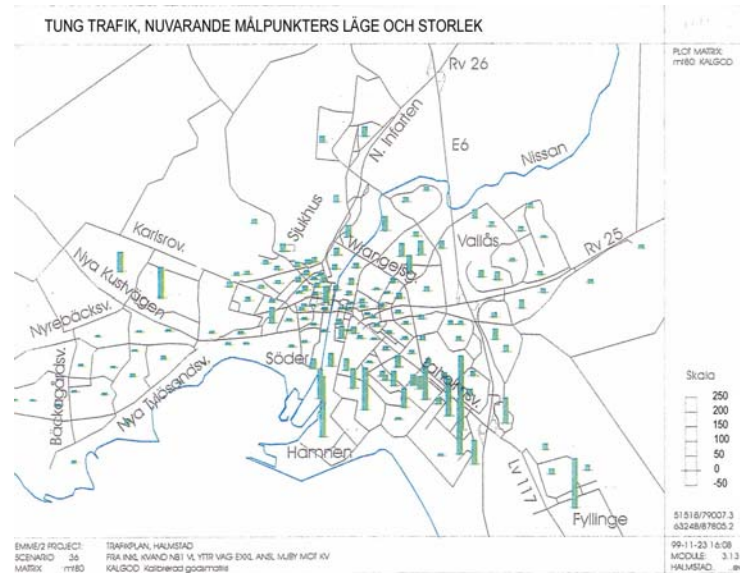
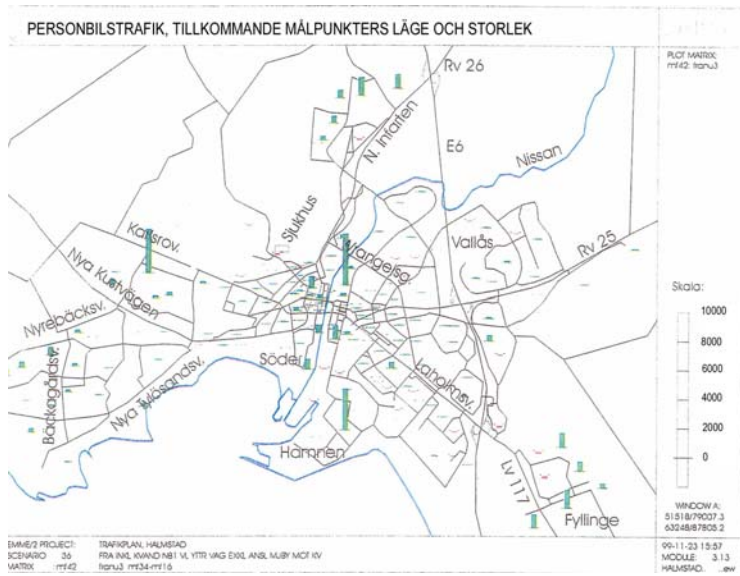
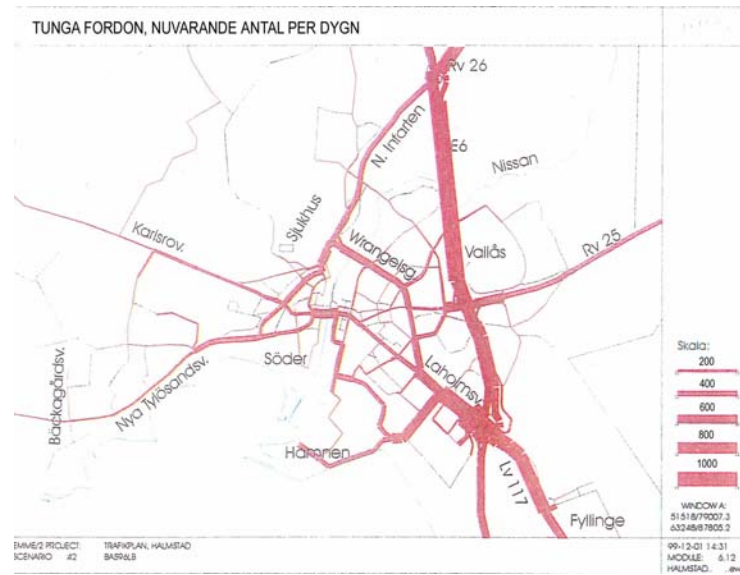
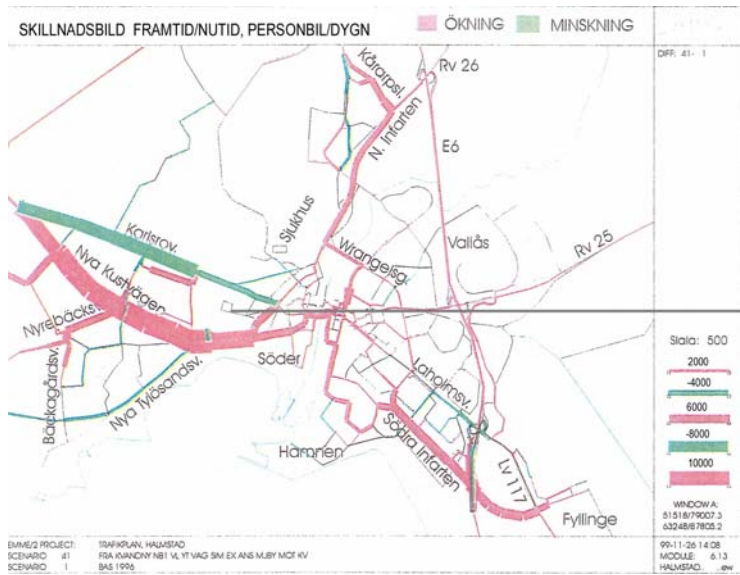


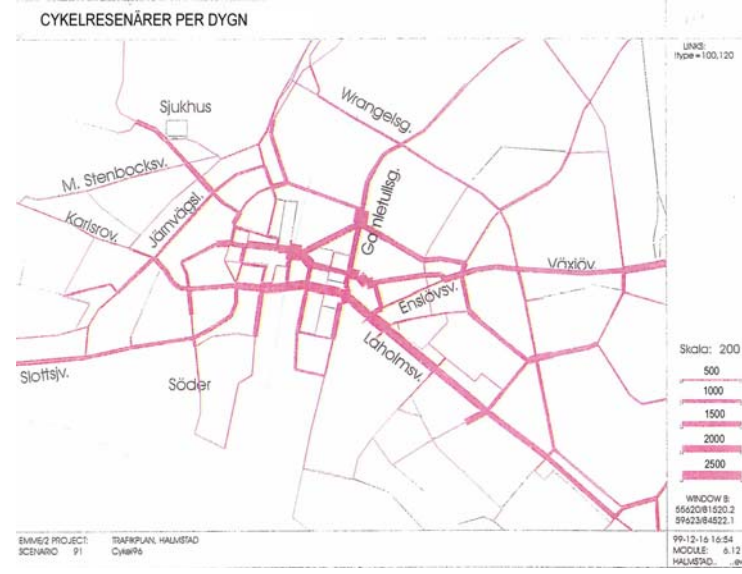
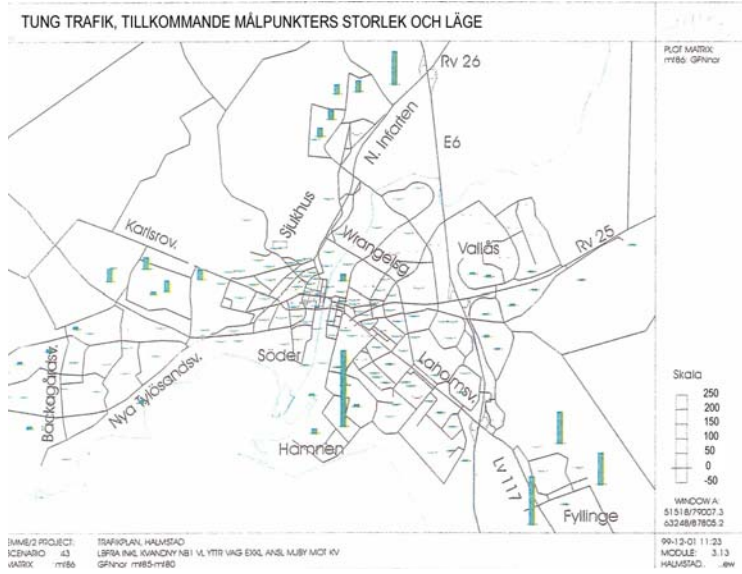
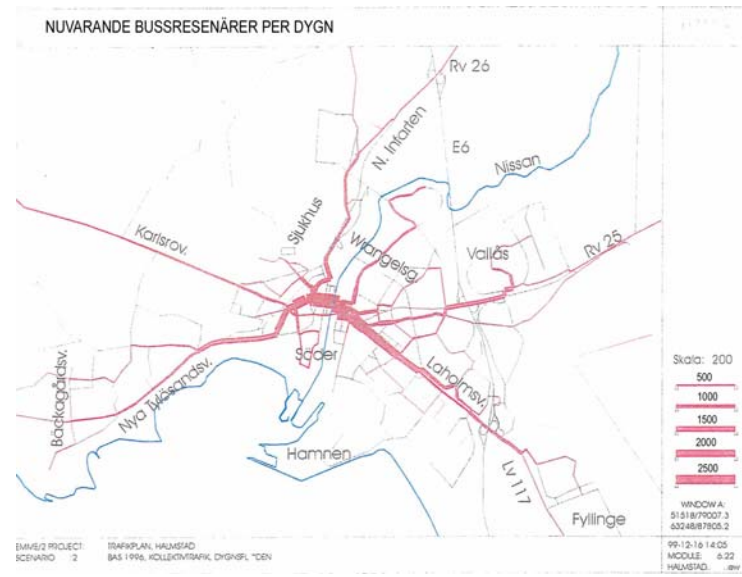
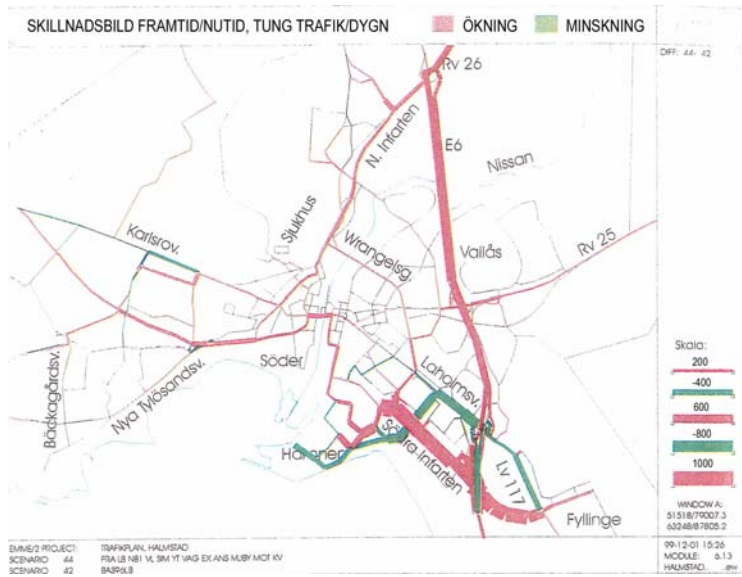
Stationsvägen med järnvägsstationen till höger och Tullparken till vänster.



Stationsvägens slut i söder har en industriell karaktär.







”Söderleden” en tillgång eller ett hot?

Hur kan en ny större trafikled över Nissan påverka planområdet och den planerade bebyggelsen? Till det bättre eller till det sämre? Dessa frågor ska redas ut och försöka besvaras i följande avsnitt. En kort beskrivning av ”Söderledsprojektet” följs av en konsekvensanalys och en jämförelse med nuläget plus ev. alternativ.

Problemet med den hårt trafikbelastade miljön kring Viktoriagatan, Slottsbron och Slottsgatan är en följd av den ökade bilismen. Detta har varit ett stort problem under en längre tid. Redan 1987 arbetades det fram en utredning rörande en ev. ny hamnled söder om Slottsbron. Skälet var då liksom nu att avlasta de befintliga lederna över Nissan. I den utredningen föreslogs en sträckning med en bro något längre norrut än den som diskuteras idag.

Men det är inte bara en bro som kan vara aktuell utan också en tunnel. En tunnel skulle enligt en stor del av förespråkarna vara att föredra framför en bro eftersom inloppet då blir fritt för segelbåtar och större fartyg. En följd av det är också att man slipper flytta gästhamnen längre söderut. Andra fördelar som nämns med en tunnel är att utsikten och miljön ovan mark blir bättre. Det som talar för en bro är dock att kostnaden är betydligt lägre än för en tunnel. Det är dessutom tekniskt mindre komplicerat att bygga en bro.

En annan intressant del i en framtida hamnled med tunnel är huruvida man ska lyckas få längden på nedfarten till tunneln att räcka så att inte ingrepp måste göras på korsningen Stationsvägen/Stålverksgatan. Antagligen måste tunneln läggas en bit över Nissans botten vilket gör

att vattendjupet inte blir lika högt där som i övrigt. Det skulle då ordnas så att segelbåtar och andra mindre båtar kan gå över en tunnel utan problem. Det svåra blir hur större fartyg ska kunna trafikera. Framförallt måste Halmstads stora stolthet Najaden, som har sitt nuvarande läge vid Slottsbron, kunna tas söderut för att servas. För att lösa det kan man ju faktiskt serva skutan när vattenståndet är som högst.

De utredningar som gjorts på ny hamnled är svåra att få tag i. Det finns inte precis några planer på att bygga hamnleden idag då politikerna lagt locket på men enligt trafikplanerare i kommunen är en ny led oundviklig i framtiden. Det intressanta i sammanhanget är ju då hur en sådan ny hamnled skulle påverka Tullkammarkajen.

Scenario I – Nollalternativet

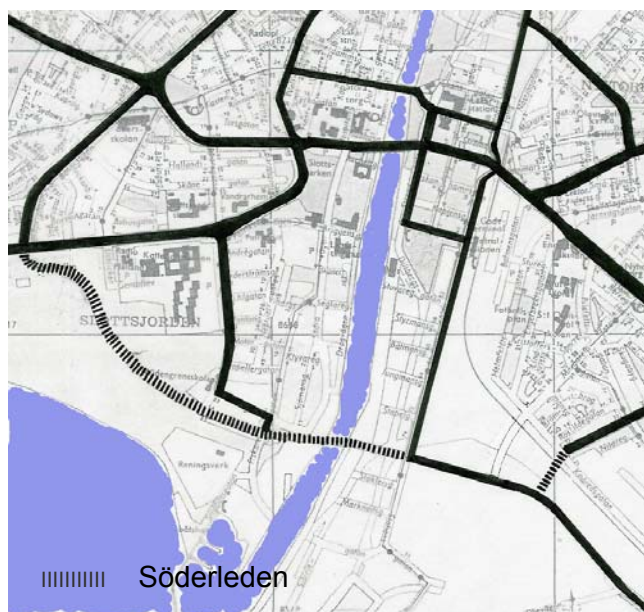
Nollalternativet innebär att ingen ny hamnled byggs och Tullkammarkajen får den påverkan den har i dagsläget. Viktoriagatan och Slottsbron fortsätter att vara en hårt belastad trafikled och efter de beräkningar som gjorts kommer trafikflödet att öka där i framtiden. Området ligger ca 300 meter från Slottsbron vilket gör att det påverkas negativt genom bullerstörningar och utsläpp. Men detta är knappast oväntat eftersom Tullkammarkajen ligger i en tät stadsmiljö.

Stationsvägen slutar i söder i industriområden och blir inte någon större genomfartsled för personbilstrafik då ingen ny led byggs. Den vackra utsikten mot Nissans utlopp hålls intakt och den på sommarhalvåret livliga båttrafiken bibehålls. Det blir kanske svårare att motivera en sanering av Stationsvägen p.g.a. det abrupta slutet men samtidigt

kommer den nya bebyggelsen alstra så mycket trafik att det förmodligen är nödvändigt med en viss upprustning. För gång- och cykeltrafik som kommer från Tullkammarkajen och ska över Nissan blir Slottsbron den närmaste vägen och det är ett otryggt alternativ.

Med nollalternativet skapas möjligheter för de boende på Tullkammarkajen att kunna ta segelbåten ut mot havet utan någon barriär i vägen. Kontakten med andra sidan Nissan söder om stan förblir som idag d.v.s. ganska dålig samtidigt som Tullkammarkajen inte blir inestängd mellan två större trafikleder över ån.

Scenario II - Ny hamnled med tunnel eller bro



En ny trafikled med tunnel byggs i höjd med Stålverksgatan. Vägen breddas för ökad trafik och blir samtidigt ramp till tunneln. Korsningen Stationsvägen/Stålverksgatan blir en viktig trafikplats och en ev. cirkulationsplats kan komma i fråga. Kajen blir i söder granne med denna nya led och den nya bebyggelsen ligger med ett skyddsavstånd på minst 100 meter. Den ökade trafiken innebär ökat buller på området men dämpas något av en tunnel i jämförelse med en bro. Stationsvägen blir genomfartsled för de sydöstra stadsdelarna. Men trafikbelastningen underlättas av att många istället tar Slottsbron och dessutom kommer den stora andelen lastbilstrafik längre söderifrån och trafikerar därmed inte Stationsvägen.

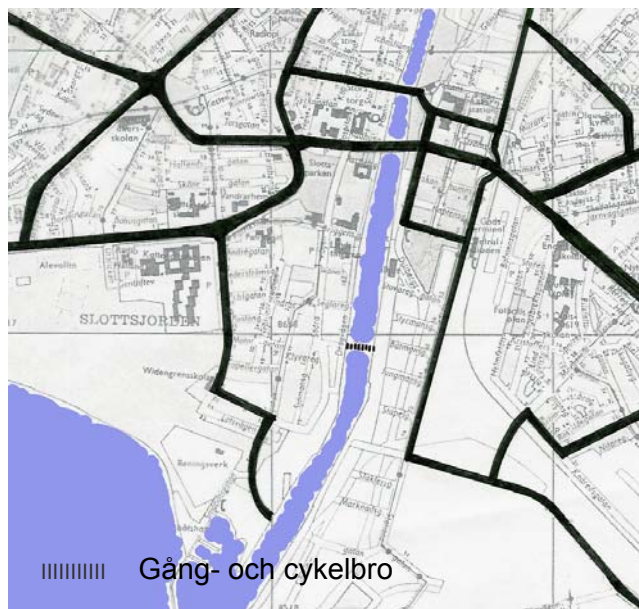
Attraktiviteten ökar i området eftersom det nu blir mera tillgängligt men den kan också minska p.g.a. buller och avgaser. Motor i Halland AB har sina lokaler kvar och läget blir knappast sämre med en ny led i verksamhetens närhet. Utsikten mot vattnet består och Nissan som vattenburen trafikled likaså men med en tunnel följer som tidigare nämnts att vattendjupet just över tunneln troligen blir lägre. Gång- och cykeltrafikanter kommer inte att ha någon nytta av en tunnelförbindelse. Det går alltså inte för promenerande på Tullkammarkajen att komma över till andra sidan vilket får betecknas som en nackdel. En del fotgängare från andra sidan kanske har gått över Slottsbron för att vidare spatsera längs kajen och sedan komma över igen längre söderut men får då gå tillbaka.

Den nya hamnleden gör att Tullkammarkajen får fler ögon på sig eftersom mer trafik passerar i dess närhet och detta kan öka områdets attraktivitet på sikt. Hamnleden hamnar på sätt och vis i ett gynnsamt läge för de boende på

Tullkammarkajen. Man kan nämligen lätt ta sig ut ur stan på de större trafiklederna.

Liksom när det gäller ett tunnelbygge innebär en bro att Stålverksgatan blir en större led med en svag lutning upp mot bron. Trafiken över bron påverkar sin omgivning negativt i form av buller och utsläpp dessutom blir bron en barriär för den vattenburna trafiken. En annan synpunkt är att bron förstör utsikten. Byggandet av en ny hamnled innebär ingrepp på båda sidor om Stålverksgatan oavsett det är en bro eller tunnel. En framtida bebyggelse på Tullkammarkajen måste således placeras med ett visst skyddsavstånd från leden.

Scenario III - Ny gång- och cykelbro över Nissan



Istället för en stor hamnled strax söder om Tullkammarkajen byggs en bro för gång- och cykeltrafik. Bron får sin placering centralt i området eftersom en stor andel av dem som använder den kommer att vara de som bor där. Med detta scenario undviks en del av de negativa effekterna med en bilburen bro samtidigt som man ökar kontakten med andra sidan. Bron för med sig mer liv och rörelse på kajen och blir också ett naturligt sätt för promenerande att fortsätta sin vandring på andra sidan ån.

En förutsättning för att bibehålla båthamnen är att bron är öppningsbar. Ska man investera i och satsa på en bro över Nissan är det förmodligen väl värt att göra den öppningsbar för sjöfartens skull. För barnfamiljerna i området och dess omnejd blir gång- och cykelbron en tillgång. Utbudet av service i form av skolor, dagis etc. är bättre på den västra sidan. Kommunen har för avsikt att låta bebyggelsen på den västra sidan växa och bron blir då en viktig länk mellan två bostadsområden. Många gång- och cykeltrafikanter kommer nu att välja den nya bron istället för Slottsbron eftersom den erbjuder en bilfri zon och därmed en tryggare miljö.

En gång- och cykelbro löser dock inte de trafikproblem staden har. Med en ny bilburen bro skulle trafikflödena över Nissan jämnas ut något och inte bli koncentrerat just till Slottsbron. En stor avgörande faktor för en ev. ny gång- och cykelbro kan bli rent ekonomisk. En del skulle sannolikt tycka att ett brobygge måste omfatta även motorfordon.