

Öster till Östra stranden

Förslag till utveckling av attraktiva gång- och cykelstråk



2015-06-01

Förord

Östra stranden är en attraktiv plats i Halmstad men ligger idag ganska avgränsat från övriga Halmstad, framför allt från de östra delarna. Närheten mellan Östra stranden och övriga staden bryts av många barriärer som Laholmsvägen, järnvägen, industriområden och Fylleån.

I samband med Södra infarten-projektet lyftes frågan om hur man kan öka och skapa attraktiva stråk från öster men även från centrum mot Östra stranden genom att utveckla dels de befintliga stråken som finns idag och göra dess mer attraktiva men även genom att skapa nya stråk. Målet är att öka andelen grönytor i området och utnyttja dessa för fördröjning av dagvatten.

Befintlig situation presenteras och förslag på åtgärder koncentreras till följande överordnade stråk: Larsfridsvägen, Pilefeltsgatan, Västervallvägen, Ryttarevägen samt det som här kallas Fyllingestråket.

Teknik- och fritidsförvaltningen
2015-06-01

Landskapsarkitekt
Maria Bergström

Innehållsförteckning

Förord	2
Bakgrund	4
Mål och syfte	5
Analys och förslag	5
Principer för gestaltning av gång- och cykelstråk	6
De överordnade stråken öster till Östra stranden	7
Larsfridsvägen	7
Pilefeltsgatan	9
Västervallvägen	11
Ryttarevägen	14
Fyllingestråket	19
Övriga viktiga leder	21
Fylleåleden	21
Kattegattleden	21
Dagvatten som en tillgång	212

Bilaga: Översiktlig analyskarta ”Attraktiva gc-stråk öster – Östra stranden”

Bakgrund

Östra stranden är en attraktiv plats i Halmstad men ligger idag ganska avgränsat och svårtillgängligt från övriga Halmstad. Närheten till framför allt de östra delarna av Halmstad såsom Andersberg, Linehed, Snöstorp och Fyllinge bryts av många barriärer som Laholmsvägen, järnvägen, industriområden och Fylleån.

I samband med Södra infarten-projektet ser man ett stort behov av att lyfta frågan om hur man kan öka och skapa attraktiva stråk från öster men även från centrum mot Östra stranden.

Som ett första led i att uppnå en bättre koppling mellan öster, centrum, Fyllinge och övriga Halmstad till Östra stranden skapas inom Södra infarten-projektet två nya passager under Västkustbanan, en i förlängningen Larsfridsvägen och en i Fyllingestråket, till de redan befintliga passagerna i Västervallvägen och Ryttarevägen. Även nya planskilda korsningar för Laholmsvägen planeras, hur många och var dessa ska finnas håller dock på att utredas i nuläget.

Detta dokument tar fokus på hur man kan förbättra tillgängligheten på gång- och cykelstråk från framför allt de östra delarna av Halmstad och Fyllinge, men även från högskoleområdet och centrum till Östra stranden genom att utveckla dels de befintliga stråken som finns idag och göra dessa mer attraktiva men även genom att skapa nya stråk. Barriärerna kommer i framtiden delvis att finnas kvar men förslagna åtgärder visar hur barriärerna kan minskas genom att bryta ner de storskaliga miljöerna till förmån för gång- och cykeltrafikanter genom att grönstrukturen får en viktig roll.



Östra stranden – nära men ändå inte.

Mål och syfte

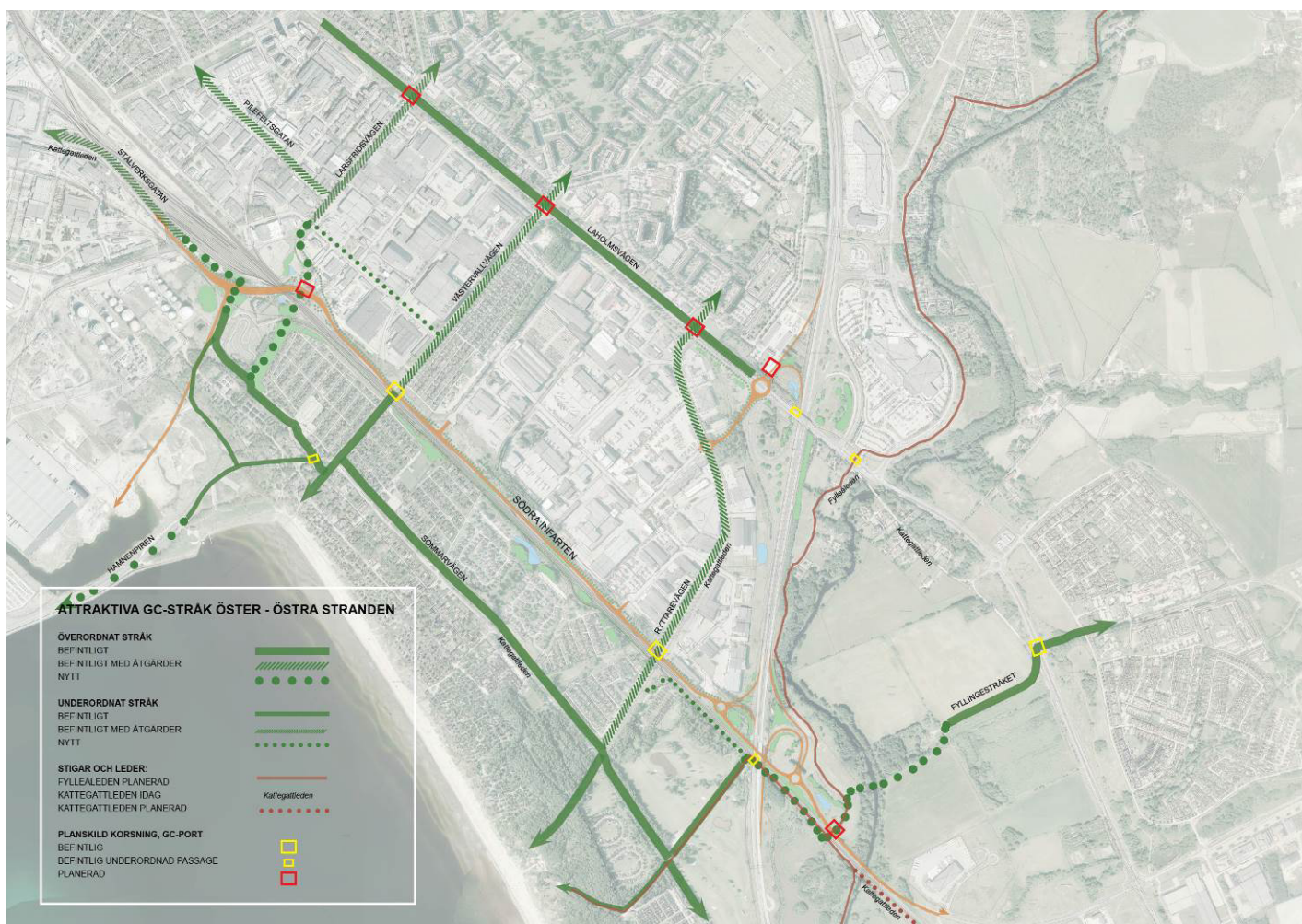
Målet med utredningen är att förbättra kopplingen mellan framför allt de östra delarna av Halmstad och Fyllinge men även från centrum, till Östra stranden genom att skapa attraktiva stråk till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Målet är också att öka andelen grönytor i området och utnyttja dessa för fördröjning av dagvatten. Genom att skapa väl tilltagna grönstråk tonar man även ner den storskaliga bebyggelsen i verksamhets/industri-området. Trygghet och grönstruktur med dagvattenlösningar blir väsentliga faktorer för att öka attraktionen i dessa stråk.

Förslag på åtgärder koncentreras till följande överordnade stråk: Larsfridsvägen, Pilefeltsgatan, Västervallvägen, Ryttevägen samt det som här kallas Fyllingestråket.

Analys och förslag

En översiktlig analyskarta har tagits fram i samband med planering av Södra infarten för att visa dels var överordnade men även underordnade stråk finns idag och planeras mellan öster och Östra stranden. Kartan visar också vilka barriärer som finns, underfarter och var förbättringar kan göras.

De överordnade stråken, Larsfridsvägen, Pilefeltsgatan, Västervallvägen, Ryttevägen och slutligen Fyllingestråket, presenteras separat. Dokumentet belyser hur de upplevs idag och hur de kan utvecklas i framtiden



Principer för gestaltning av gång- och cykelstråk

Utformningen av framför allt de befintliga gaturummen Pilefeltsgatan, Västervallvägen och Ryttarevägen men även del av nya Fyllingestråket bygger på att visa principlösningar. Förslaget måste vidare projekteras och utredas i detalj för att djupare titta på frågor som anslutning till befintlig miljö, trafiksäkerhet, lämpliga bredder, höjdsättning, befintligt va och andra ledningar, belysning, trädsorter, markmaterial mm. Körbanans förslagna bredd på 7 meter baseras på vad som föreskrivs i dokumentet *TF standard* som minimimått för industrigator, men kan anpassas efter vad som är lämpligt på respektive plats.

Grundläggande för utformningen av Pilefeltsgatan, Västervallvägen och Ryttarevägen är att skapa väl tilltagna grönytor som också kan fungera som ytor för dagvattenfördröjning. Exempel på dagvattenlösningar från nämnda projekt i rapporten *Grågröna systemlösningar för hållbara städer* (se rubrik nedan Dagvatten som en tillgång) bör kunna tillämpas. Målet är att tona ner storskaligheten i området. Bilisters och lastbilars gaturum minskas till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Stråken från öster till Östra stranden ska upplevas gröna, attraktiva och trygga.

Fyllingestråket handlar om att skapa ett nytt stråk för gång- och cykeltrafikanter för främst fyllingeborna. Delar av sträckan är befintlig väg och delar av sträckan blir helt ny. Befintlig bro över Fylleån rustas upp för att ge bra förutsättningar för det nya Fyllingestråket. Här färdas man främst i naturmiljö.

Larsfridsvägen ingår i detaljplanen och där finns redan framtaget förslag till utformning av det nya gaturummet. Larsfridsvägen ingår därför inte i uppdraget, mer än att visa att det ingår som ett viktigt stråk för att koppla öster till Östra stranden.

De överordnade stråken öster till Östra stranden

Larsfridsvägen

Befintligt utseende:

Larsfridsvägen har med sitt geografiska läge idag en stark koppling till högskoleområdet. Idag avgränsas Larsfridsvägen på östra sidan av en al-allé vilken inramar en gång- och cykelväg. Alarna i allén är inte i så god kondition. På västra sidan övergår de hårdgjorda asfaltytorna i förgårdsmarken utan tydlig gräns. Bakom förgårdsmarken ligger bebyggelse i en till två våningar. Kvarteret är väl sammanhållet byggnadsmässigt där husfasaderna livar. Gaturummet däremot saknar kontur och stadga.



Larsfridsgatan – vy över gaturummet idag

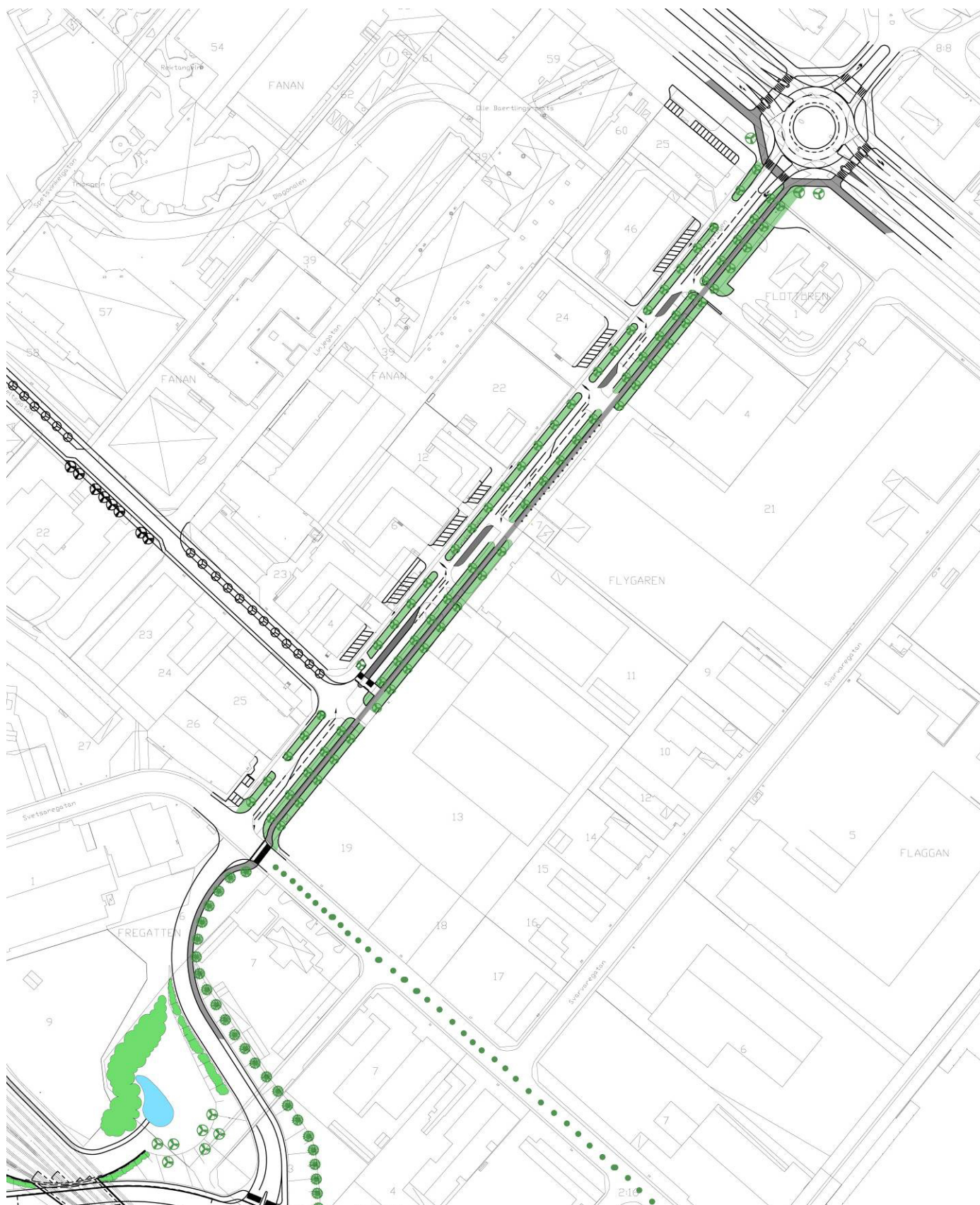
Föreslagen utformning:

I förslaget, som ingår i detaljplanen för Södra infarten, kopplas Larsfridsvägen med den nya Södra infarten och kommer att få en ny roll i stadens gatustruktur tillsammans med Wrangelsgatan, Järnvägsleden och på sikt den eventuella förbindelsen över Nissan. I projektet ingår även en cirkulationsplats i korsningen med Laholmsvägen, vilket minskar Laholmsvägens barriäreffekt och skapar tillgänglighet för gående och cyklister till stadsdelarna norrut och österut. Gatan delas upp i en huvudkörbana för genomfartstrafik och en lokalkörbana närmast fastigheterna på västra sidan. All parkering sker inne på fastigheterna så att ingen backning sker ut i huvudkörbanan. Förslaget bygger på att huvudvägen flyttas österut. Den befintliga allén tas bort, och ersätts med nya träd i tre rader.

Kopplingen från Larsfridsvägen mot Östra stranden kommer att ske via en gång- och cykelport under järnvägen. Utformning avseende järnvägspassagen utreds och är ej fastställd i nuläget. Gång- och cykelstråk planeras också från Larsfridsvägen mot Västervallvägen via Svetsaregatan.



Larsfridsgatan – perspektiv föreslagen utformning



Larsfridsgatan – planritning med föreslagen utformning enligt detaljplan för Södra infarten.

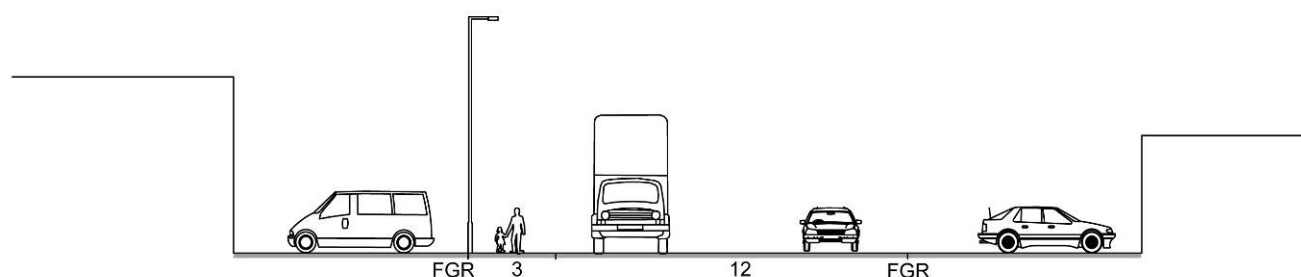
Pilefeltsgatan

Befintligt utseende:

Pilefeltsgatan är belägen mellan Kristian IV:s väg och Larsfridsgatan. Längs gaturummet finns mindre industriverksamheter. Gatan utgör en koppling mellan högskolan och centrum mot Östra stranden men där fokus idag ligger mer på verksamheterna längs gatan och mindre fokus på stråk för gång- och cykeltrafikanter. Gatan saknar separat gång- och cykelväg. Verksamheterna har ofta angöring och parkering mot gatan och gränsen mellan kvartersmark och gatumark är otydlig och diffus. Gatan upplevs idag otrygg att cykla på. Totala gatubredden är cirka 15 meter, men bredare i vissa passager. I gaturummet ingår körbana på cirka 12 meter samt gångväg på cirka 3 meter på norra sidan. På södra sidan av gatan finns en del befintliga träd i grupper som kan sparas vid framtida förändringar.



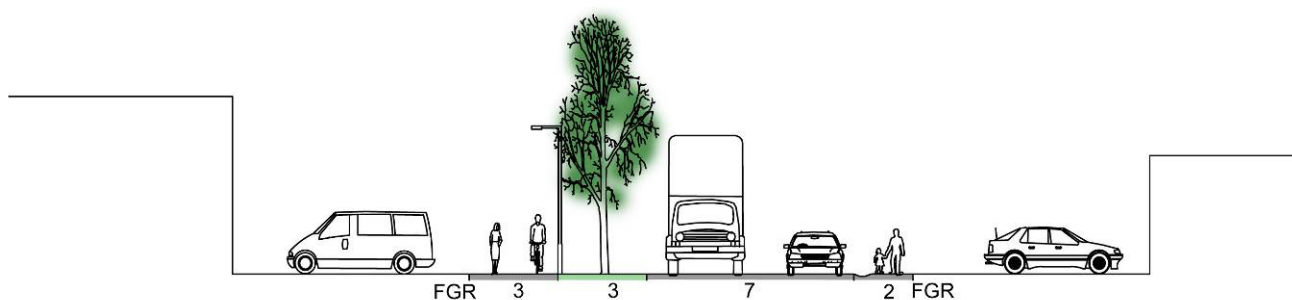
Pilefeltsgatan – vy över gaturummet idag



Pilefeltsgatan – sektion nuläge

Föreslagen utformning:

För att få en tydligare avgränsning mellan kvartersmark och gatumark föreslås avvikande markmaterial däremellan vilket också bidrar till att skapa ett tydligare gaturum. Förslaget bygger på att körbanan är cirka 7 meter. Gatans utformning utgår från befintliga träd på södra sidan. Genom att behålla träden på södra sidan anpassas gatans sträckning och på det viset får man en sidoförflyttning av bilister, lastbilar och andra fordon vilket är positivt ur trafiksäkerhetsaspekt och ger också en variation i gaturummet. På norra sidan av gatan föreslås en 3 meter bred gång- och cykelväg. Belysning bör ses över. En lägre belysning längs gång- och cykelväg bör prioriteras för att öka trygghet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Träd föreslås på norra sidan i planteringsyta om 3 meter. På södra sidan föreslås 2 meter bred gångbana. Gångbanan kan avgränsas mot kvartersmark med avvikande material för att förtydliga det allmänna gaturummet. Ytvattenrännor alternativt rännstenar kan vara ytterligare ett sätt att avskilja ytorna och kan avleda ytvatten till infiltrationsytor i form av befintliga gräsytor med träd på södra sidan.



Pilefeltsgatan – sektion med föreslagen utformning



Pilefeltsgatan – planritning med föreslagen utformning

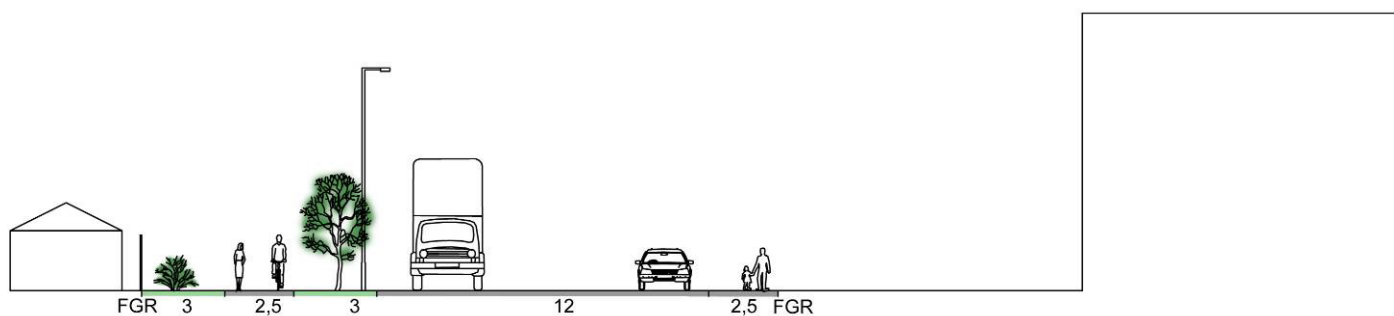
Västervallvägen

Befintligt utseende:

Området längs Västervallvägen utgörs på norra sidan av stora verksamheter med industri- och lagerbyggnader i stor skala med stängda fasader ut mot vägen. Det offentliga gaturummet är cirka 23 meter brett men upplevs som större tillsammans med de stora hårdgjorda ytorna på kvartersmark. På södra sidan om Västervallvägen finns ett koloniområde. Koloniområdet är inhägnat med stängsel. Utanför stängslet sträcker sig en 3 meter bred planteringsyta med buskar längs gång- och cykelbanan ända till järnvägsviadukten. Buskaget utgör skydd för insyn mot koloniområde och bidrar till nuvarande grönstruktur längs den cirka 2,5 meter breda gång- och cykelvägen. Mellan gång- och cykelväg och körbana finns en gräsyta med mindre träd bestående av oxlar. Körbanan är cirka 12 meter bred och på norra sidan finns en gångbana.



Västervallvägen – vy över gaturummet idag



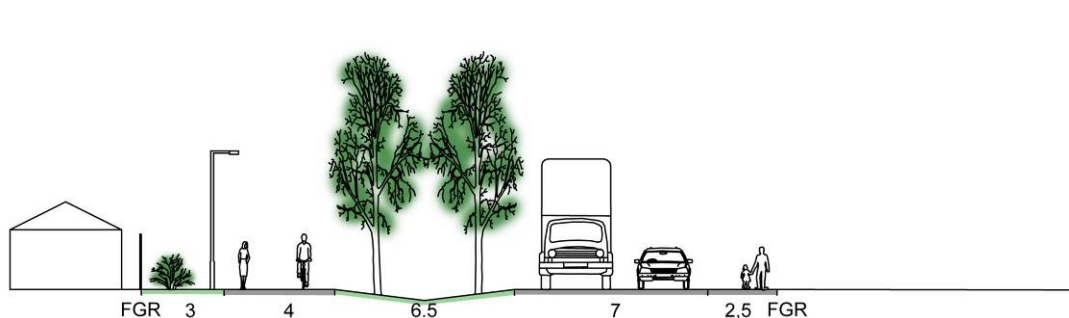
Västervallvägen – sektion nuläge

Föreslagen utformning:

För att Västervallvägen ska få en bra och trygg koppling till öster förutsätter förslaget att åtgärder görs i Laholmsvägens korsning i form av cirkulationsplats, gång- och cykelport eller gång- och cykelbro för att minska barriäreffekten av denna. Vilken form av åtgärder för att minska barriären som korsningen vid Västervallvägen Laholmsvägen utgör får utredas vidare.

Buskplantering behålls som insynskydd mot koloniområde och bidrar till en sammanhållen grönstruktur längs Västervallvägen. Gång- och cykelväg breddas till 4 meter. Grönstråket som idag är 3 meter breddas till 6-7 meter och kan utföras som ett grönt svackdike med plantering i form av träd och gräsytor. Träden som står i ytan idag kan stå kvar om de är av god kvalitet och kompletteras med nya träd av olika arter. På detta sätt kan en dubbelsidig blandallé skapas som ger stor variation i utformningen. De breda planteringsytorna saknar kantsten och är utformade med en svacka som medför fördröjning av dagvatten som infiltrerar i marken.

Körbanan förslås minska från 12 meter till 7 meter, som är ett minimimått för industrigata enligt dokumentet *TF standard* men kan anpassas och justeras efter behov. Gångytan på norra sidan behåller sin bredd på 2,5 meter.



Västervallvägen – sektion förslag



Västervallvägen – planritning med föreslagen utformning

Ryttarevägen

Befintligt utseende:

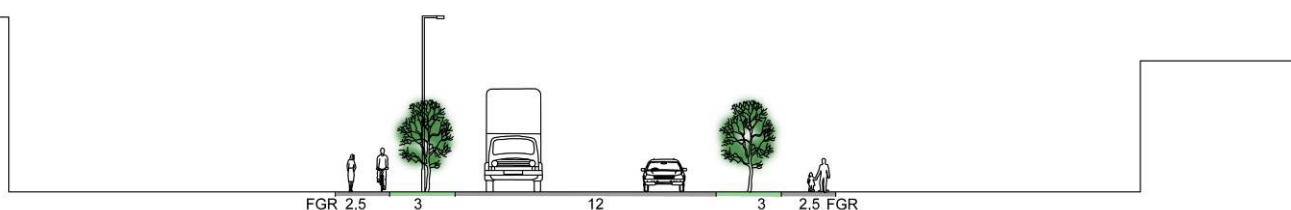
Området upplevs som storskaligt, öppet, odefinierat och domineras av bilar och tung trafik. Även korsningar och utfarter längs Ryttarevägen är otydliga och osäkra. Kopplingen till Andersberg är dålig.

Ryttarevägen delas in i väg norr om järnvägsviadukt och väg söder om järnvägsviadukt.

Totala gatubredden av Ryttarevägen norr om järnvägsviadukt är cirka 23 meter. Det långa gång- och cykelstråket längs Ryttarevägen kantas idag på båda sidor av trädrader med oxel av mindre god kvalitet. Planteringsytorna har en bredd av 3 meter vardera. Längs båda sidor om Ryttarevägen sträcker sig gång- och cykelvägar med bredder på cirka 2,5 meter. Körbanan är 12 meter.



Ryttarevägen norra delen nuläge – vy över gaturummet idag

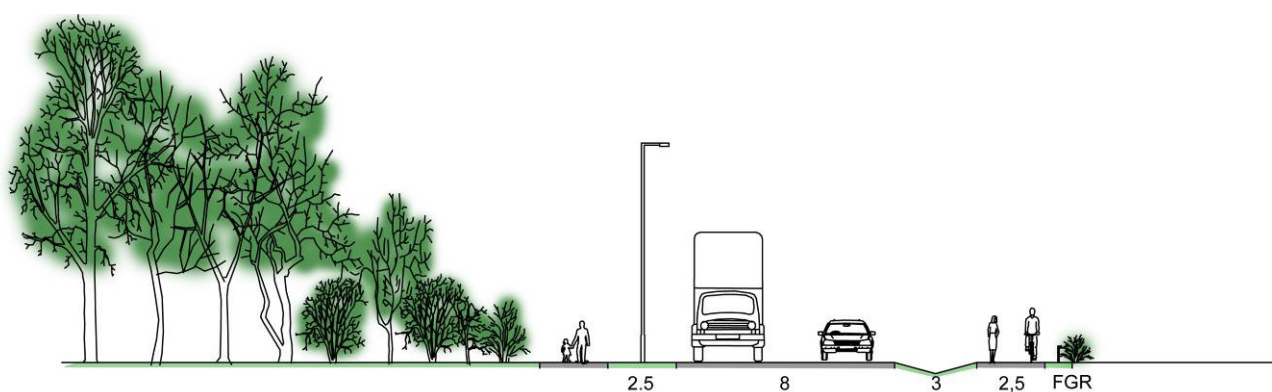


Ryttarevägen norra delen nuläge – sektion över gaturummet idag

Söder om järnvägsviadukten är gaturummet smalare, cirka 19 meter, och här övergår Ryttarevägen från storskalig industrigata till lokalgata med mer naturinslag och stugområde längs västra sidan. Bredd på gång- cykelvägarna är 2 meter på västra sidan och något bredare, 2,5 meter, på östra sidan. Körbanan är här 8 meter bred.



Ryttarevägen södra delen nuläge – vy över gaturummet idag



Ryttarevägen nuläge – sektion tagen på sträckan från viadukt till Sommarvägen

Föreslagen utformning:

Den norra delen av Ryttarevägen, anslutningen mot Laholmsvägen med ny cirkulationsplats, ingår i detaljplanen för Södra infarten. I nya detaljplanen för Södra infarten förslås ytan mellan Verkstadsgatan och Laholmsvägen som parkmark och Ryttarevägen stängs och får här ingen genomfartstrafik. Detta ger bra förutsättning för att skapa ett attraktivt stråk vidare ner mot Östra stranden via Ryttarevägen. Ny gatuanslutning från Laholmsvägen mot Ryttarevägen sker från cirkulationsplats vid ny på- och avfart från E6.

På sträckan från Verkstadsgatan till järnvägsviadukt breddas gång- och cykelväg till 3 meter på östra sidan av Ryttarevägen. Grönstråket som idag är 3 meter breddas till 6-7 meter och föreslås placeras på östra sidan av Ryttarevägen och kan utföras som ett grönt svackdike med plantering i form av träd och gräsytor. Träden som står i ytan idag kan stå kvar om de är av god kvalitet och kompletteras med nya träd av olika arter. På detta sätt kan en dubbelsidig blandallé skapas som ger stor variation i utformningen. De breda planteringsytorna saknar kantsten och är utformade med en svacka som medför fördröjning av dagvatten som infiltrerar i marken. Körbanan föreslås minskas från 12 meter till 7 meter, som är ett minimimått för industrigata enligt dokumentet *TF standard* men kan anpassas och justeras efter behov. Gångytan på norra sidan behåller sin bredd på 2,5 meter.

P.g.a. att det ligger va-ledningar på delar av Ryttarevägen får det avgöras i framtida utredning på vilken sida av Ryttarevägen som är mest lämplig att lägga det nya breda grönstråket.

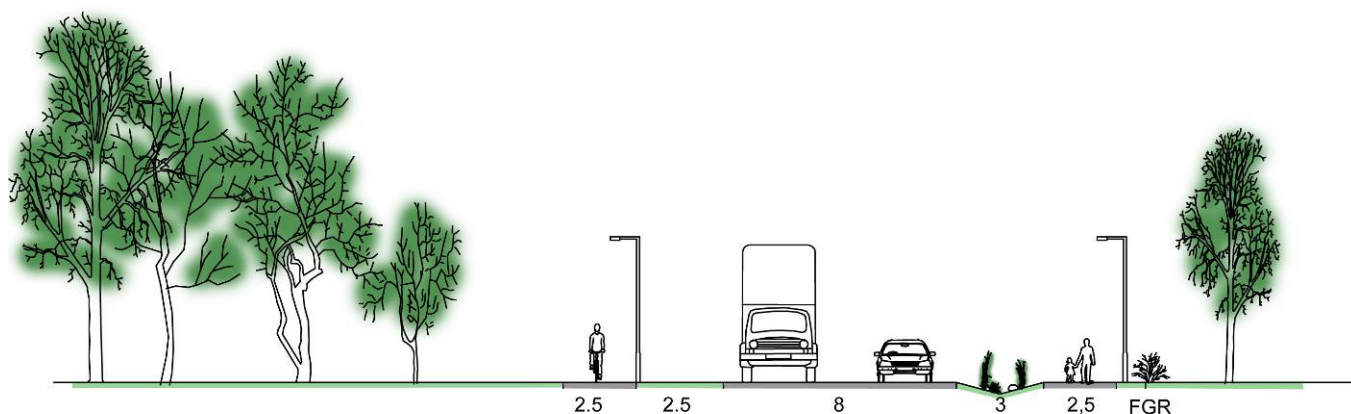


Föreslagen cykelunderfart vid Laholmsvägen mot grönstråk längs Ryttarevägen.

På sträckan från järnvägsviadukt till Sommarvägen förändras inte gatustrukturen, befintliga bredder på gång- och cykelvägar, körbana och grönstråk behålls. Skogsvegetationen på östra sidan gallras ur och gång- och cykelvägen kan försees med lägre belysning för att öka känslan av trygghet och säkerhet. Befintligt svackdike kan försees med växtlighet med strandkaraktär. Lägre staket mot stugområde tas bort för enklare skötsel och trädplantering kan ske på kvartersmark, i samråd med fastighetsägare för stugområde.



Ryttarevägen förslag – sektion tagen på sträckan från Verkstadsgatan till järnvägsviadukt.



Ryttarevägen förslag – sektion tagen på sträckan från järnvägsviadukt till Sommarvägen.



Ryttaresvägen – planritning med föreslagen utformning

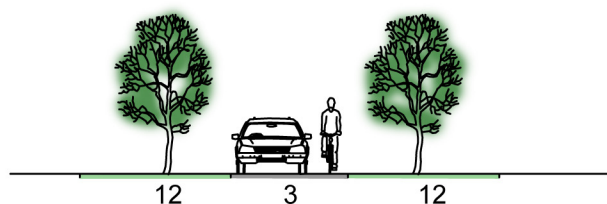
Fyllingestråket

Befintligt utseende:

Fyllingestråket skiljer sig från övriga stråk inom projektet eftersom det här inte finns befintliga vägar och verksamheter att ta hänsyn till. Idag sker gång- och cykeltrafik från Fyllinge via underfart väg 15 via befintlig landsväg kantad med trädallé fram till enskild fastighet. Därifrån till och över Fylleån saknas gång- och cykelstråk. Sträckan däremellan ligger i åkerlandskap och kantas med skogsvegetation på ena sidan.



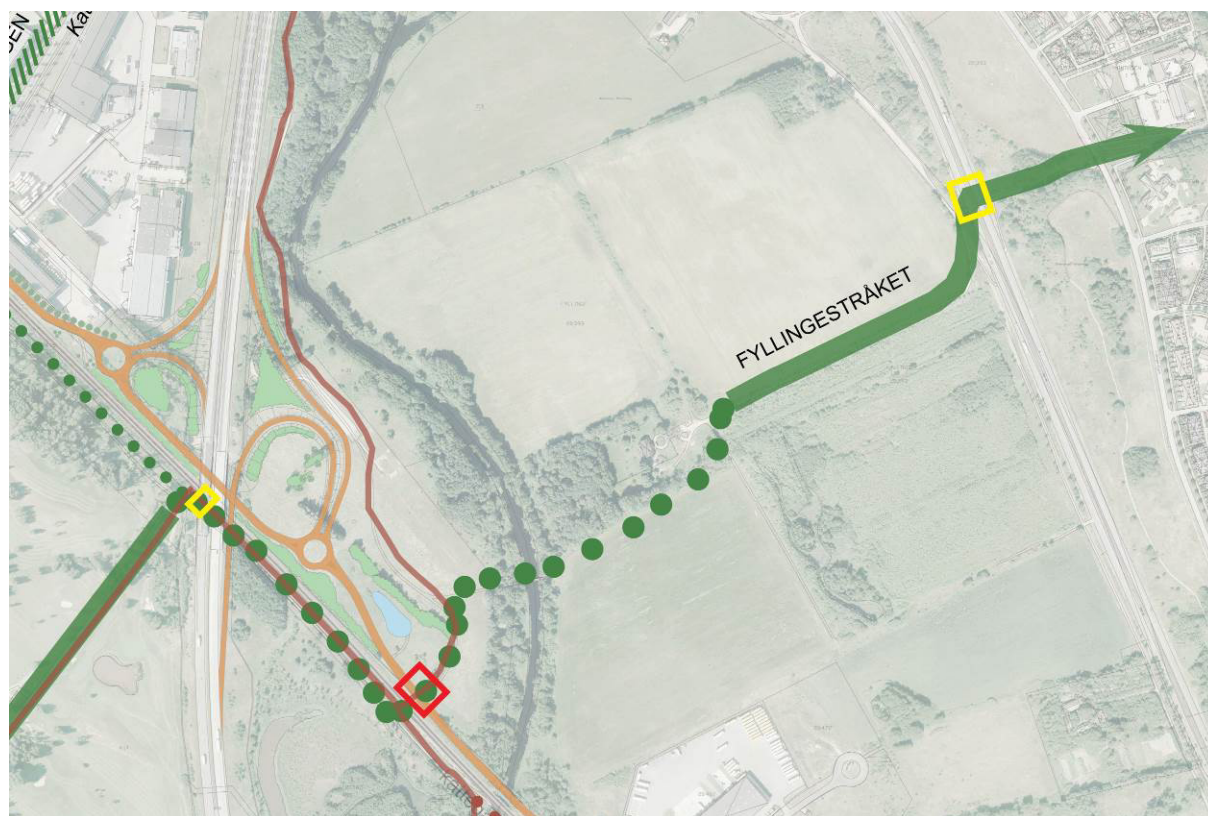
Fyllingestråket – vy över befintlig väg med allé och åkerlandskap.



Fyllingestråket – sektion vid befintlig väg som bibehålles.

Föreslagen utformning:

Befintlig landsväg med allé från underfart vid väg 15 förändras inte. Gång- och cykeltrafik kommer även i framtiden att ske på befintlig landsväg. Ny sträckning av gång- och cykelväg föreslås från allé via jordbrukslandskap, via befintlig upprustad bro över Fylleån och vidare enligt utsnitt från karta nedan. Bredden på ny gång- och cykelväg föreslås till 3 meter och bestå av asfalt för att hålla hög nivå och underlätta för drift. Prickad linje är ny sträckning.



Fyllingestråket – utsnitt från analyskarta som visar bl a ny sträckning.



Fyllingestråket – utsnitt från analyskarta som visar bl a ny sträckning.

Övriga viktiga leder

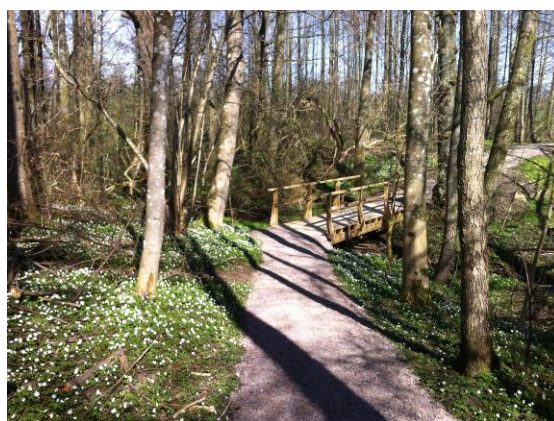
Fylleåleden

Fylleåleden började byggas 2014 och är ett resultat av det framtagna utvecklingsprogrammet för vandringsleder och slingor i Halmstad, där behovet av ett rekreationsstråk längs Fylleåns dalgång lyfts. En vandringsled längs Fylleån ökar möjligheten till rekreation för boende i närliggande områden och ger samtidigt ett mervärde för såväl kommuninvånare som besökare.

Leden har delats in i tre etapper med ett antal delsträckor. Etapp ett är utbyggd 2014 och sträcker sig mellan Fyllebro och Brogård, medan etapp två som planeras att börja anläggas 2015 går vidare nordöst till Norteforsen. Etapp tre planeras förläggas söderut mot Östra stranden.



Fylleåleden – vy över utbyggd sträcka etapp 1



Kattegattleden

Kattegattleden är Sveriges första nationella cykelled som sträcker sig mellan Helsingborg och Göteborg. Den havsnära cykelleden är 7 mil lång och indelad i 8 delsträckor och är i stort sett bilfri.

Idag stäcker sig Kattegattleden i blandade miljöer genom Halmstad, mestadels via befintliga cykelvägar söderut längs väg 15 till Trönninge. Inom Södra infarten projektet finns planer att bygga bro över Fylleån i anslutning till Väst kustbanans korsning över ån. Denna bro tillsammans med utbyggd gång- och cykelbana längs järnvägen ger tillfälligt en möjlighet till en attraktiv och genare sträckning än dagens.

På sikt finns planer på att förbättra sträckan mellan Östra stranden och Påarp genom att bygga ny bro över Fylleån nära utloppet, så att det blir en koppling från Hagön ner till Påarp. Detta skulle innebära att Kattegattleden håller sig väster om E6.



Fylleåleden – vy över utbyggd sträcka etapp 1



Dagvatten som en tillgång

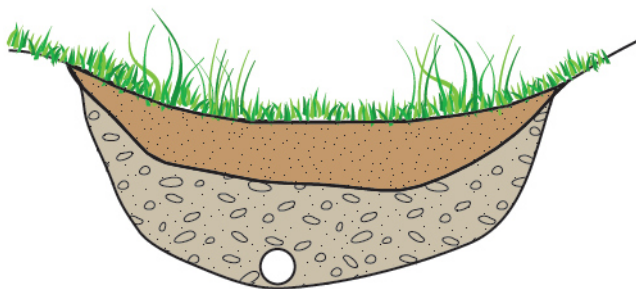
I ett nyligen avslutat Vinnovaprojekt, benämnd *Grågröna systemlösningar för hållbara städer*, har forskare, representanter för industri och teknikkonsultföretag samt kommunala företrädare samverkat kring åtgärdsförslag för att skapa städer som står bättre rustade inför ökad urbanisering och ett mer nederbördsrikt klimat. Med en bättre integration mellan det gråa (byggnation i gata och under mark) och det gröna (vegetation) strävade projektet mot nya lösningar där det gråa och gröna också samverkar med det blåa (dagvattnet). Syftet med rapporten som togs fram är således att presentera grå-gröna lösningar för dagvattenhantering.

Det är huvudsakligen fyra olika anläggningstyper som har studerats inom projektet: biofilter, genomsläpplig markbeläggning, filter och utjämningsmagasin. Biofilter är ett samlingsnamn för dagvattenanläggningar där växtlighet används för att rena dagvatten. Genomsläppligt markunderlag tillåter dagvatten att infiltrera direkt i marken. Filter kan installeras i anslutning till rännstensbrunnar för att rena dagvatten lokalt utan att ta upp yta i anspråk. Utjämningsmagasin är lösningar som kan installeras under mark.

Nedan visas exempel och inspiration från rapporten på grågröna lösningar för dagvattenhantering som skulle kunna vara tillämpligt inom projektet *Öster till Östra stranden, förslag till utveckling av attraktiva gång- och cykelstråk*.



Exempel på miljöer med grå-gröna lösningar för dagvattenhantering.

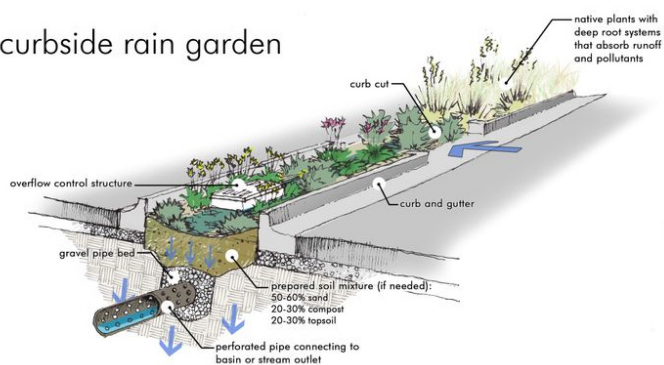


Exempel på biofilterdike med perforerande dräneringsrör i gruslager.



Plantering i svacka där dagvatten infiltrerar i marken.

curbside rain garden



Dagvatten infiltreras och renas i sk regnbäddar.



Exempel på kanstenslösning