

# PM Kulturarvsanalys Halmstad C Bangårdsombyggnad Halmstad kommun, Hallands län

Samrådshandling 2025-05-02

Ärendenummer: TÄHS-2024-000153



**Trafikverket**

Postadress: 405 33, Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Kulturarvsanalys

Författare: Mikael Hammerman, Norconsult AB

Dokumentdatum: 2025-05-02

Ärendenummer: TÄHS-2024-000153

Uppdragsnummer: 1088460

Objektsnummer: JVA1801

Filnamn: 178151-01-025-004

Version: 1.0

Kontaktperson: Per Serrander, Trafikverket



# Innehåll

|        |                                                                        |    |
|--------|------------------------------------------------------------------------|----|
| 1      | Inledning                                                              | 6  |
| 1.1.   | Bakgrund                                                               | 6  |
| 1.2.   | Syfte                                                                  | 6  |
| 1.3.   | Avgränsning                                                            | 7  |
| 1.4.   | Metoder och källmaterial                                               | 8  |
| 2      | Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering                            | 9  |
| 2.1.   | Historisk landskapsutveckling                                          | 9  |
| 2.1.1. | Förhistorisk tid                                                       | 9  |
| 2.1.2. | Historisk tid                                                          | 10 |
| 2.2.   | Järnvägen kommer till Halmstad                                         | 11 |
| 2.3.   | Stationsmiljön vid Halmstad C                                          | 18 |
| 3      | Lagskyddade kulturmiljöer                                              | 19 |
| 3.1.   | Kulturmiljölagen                                                       | 19 |
| 3.1.1. | Kända fornlämningar                                                    | 19 |
| 3.1.2. | Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen                               | 19 |
| 3.2.   | Miljöbalken                                                            | 19 |
| 3.2.1. | Riksintresse för kulturmiljövården                                     | 19 |
| 3.3.   | Plan- och bygglagen                                                    | 20 |
| 3.4.   | Uttekade värden                                                        | 20 |
| 3.4.1. | Kulturmiljöprogram för Halmstads stad                                  | 20 |
| 3.4.2. | Bebyggelseinventeringen i Halland                                      | 21 |
| 3.4.3. | Hallands järnvägsmiljöer                                               | 22 |
| 4      | Kulturhistoriska sammanhang och karaktärsdrag                          | 23 |
| 4.1.   | De privata järnvägarnas brokiga stationsmiljöer                        | 23 |
| 4.2.   | Förstatligande och elektrifiering                                      | 23 |
| 4.3.   | 2000-talets stationsmiljö                                              | 23 |
| 5      | Effekt- och konsekvensbedömning                                        | 24 |
| 5.1.   | Bedömningsgrunder                                                      | 24 |
| 5.2.   | Effekter och konsekvenser                                              | 24 |
| 5.2.1. | Begrepp                                                                | 24 |
| 5.2.2. | Effekter och konsekvenser av järnvägsplanen                            | 25 |
| 5.3.   | Skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minska negativa effekter | 26 |



|        |                                                |    |
|--------|------------------------------------------------|----|
| 5.3.1. | Kulturmiljöstärkande åtgärder                  | 27 |
| 6      | Källor                                         | 28 |
| 6.1.   | Skriftliga källor                              | 28 |
| 6.2.   | Arkiv                                          | 28 |
| 6.3.   | Digitala källor                                | 28 |
|        | Bilaga – Fördjupad kulturhistorisk inventering | 29 |
|        | Stationshusområde A                            | 30 |
|        | Stationshuset                                  | 30 |
|        | Ilgodsbyggnaden                                | 32 |
|        | Pressbyråkiosk                                 | 33 |
|        | Stationshusområde B                            | 34 |
|        | Utemiljö A                                     | 35 |
|        | Utemiljö B                                     | 36 |
|        | Utemiljö C                                     | 39 |
|        | Verkstadsområde A                              | 39 |
|        | Verkstadsområde B                              | 41 |
|        | Passage över- och under spårområdet            | 47 |
|        | Teknik- och spårområde                         | 49 |
|        | Plattformer & perrongtak                       | 49 |
|        | Spårområdet                                    | 50 |
|        | Anslutningsområde A                            | 58 |
|        | Anslutningsområde B                            | 59 |
|        | Anslutningsområde C                            | 60 |
|        | Övrigt                                         | 60 |
|        | Inventerade objekt                             | 62 |

# 1 Inledning

## 1.1. Bakgrund

Genom centrala Halmstad passerar Västkustbanan, vilken är en dubbelspårig järnväg som förbinder Lund med Göteborg. För persontrafiken är Halmstad ett viktigt mål i sig, men även en viktig knutpunkt i både buss- och järnvägssystemet. Antalet på- och avstigande från tåg uppgår till ungefär 5000 vardera per dygn. För godstrafiken utgör hamnen i Halmstad en viktig målpunkt, vilken förbinds med ett industrispår till Halmstads rangerbangård. Halmstads personbangård har kapacitetsproblem och med dagens utformning går det inte att utföra Trafikverkets prognosticerade och Region Hallands planerade tågtrafik. Halmstads kommun vill arbeta för en förtätning i centrala och kollektivtrafikhäna områden för att stöda en ökad användning av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare vill Trafikverket och Halmstads kommun minska järnvägens barriäreffekt i området.

Åtgärderna innebär en ombyggnation av Halmstad C till en modern TSD-anpassad driftplats. Syftet är att skapa ytterligare kapacitet, flexibilitet, ökad robusthet och säkerhet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta.

Detta innebär bland annat att nya längre och tillgänglighetsanpassade plattformar ska byggas. Järnvägens barriäreffekt i staden ska brytas med en ny järnvägsbro över gång- och cykelväg söder om stationsbyggnaden och en ny gångbro över spåren i norra delen av plattformarna.

Den nya järnvägsbron söder om stationsbyggnaden möjliggör en planskild gång- och cykelpassage under järnvägen. Mellan passagen och gatunivå/plattformar byggs ramper, trappor och hissar. För gångbron norr om stationsbyggnaden, möjliggörs en planskild gångpassage över järnvägen med trappor och hissar för tillgänglighet till plattformarna.

De planerade åtgärderna medför också en justering och omläggning av järnvägsspår och spårområde.

I samband med ombyggnationen planeras även bullerskyddsåtgärder med bullerskyddsskärmar att anläggas.

Föreliggande kulturarvsanalys är framtagen i skede samrådshandling.

## 1.2. Syfte

Kulturarvsanalysen utgör en del av samrådshandlingen. Kulturarvsanalysen syftar till att ge en översiktlig redovisning av kulturhistoriska värden inom utredningsområdet. Analysen ska omfatta en första inventering av befintlig kunskap, bidra till att skapa en kunskapsplattform inför det fortsatta planläggningsarbetet och utgöra ett tillräckligt underlag för Länsstyrelsens bedömning av betydande miljöpåverkan. Resultatet av Kulturarvsanalysen ska tillsammans med andra förutsättningar bidra till att projektet finner den mest långsiktigt hållbara utformningen.

I PM Kulturarvsanalys ingår följande:

- Redovisning av lagskyddade värden, t.ex. riksintresseområden för kulturmiljö, kulturresevat, byggnadsminnen och fornlämningar.
- Redovisning av områdets kända kulturhistoriska värden på nationell, regional och lokal nivå. I de fall någon av dessa är kända utflyktsmål/målpunkter ska detta anges.
- Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering som lyfter fram områdets väsentliga karaktärsdrag och speglar influensområdets tidsdjup.
- Översiktlig beskrivning av läsbara kulturhistoriska sammanhang och karaktärsdrag.

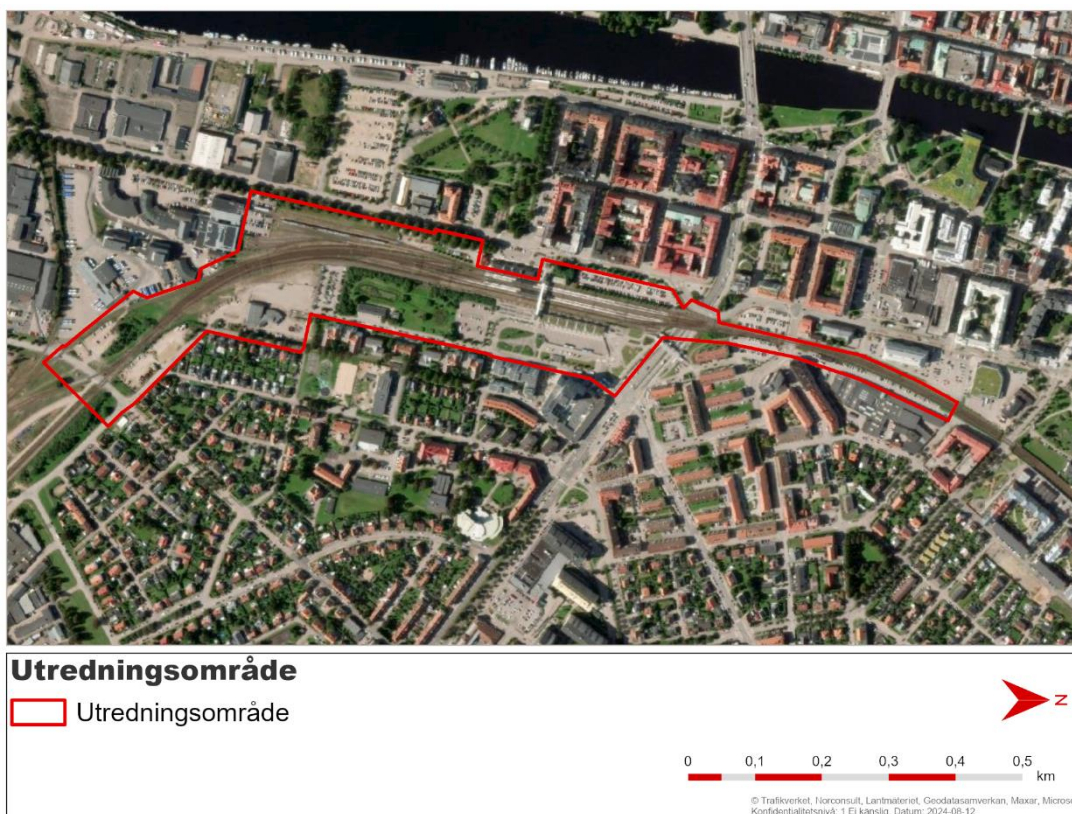
Kulturarvsanalysen ska också

- Identifiera den ur kulturmiljös synvinkel mest lämpliga och genomförbara utformningen av järnväg/väg.
- Redovisa effekter och konsekvenser för de kulturhistoriska strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som direkt eller indirekt berörs av exploateringen
- Identifiera skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minimera intrång och/eller bibehålla kulturmiljöer.
- Identifiera kulturmiljöer som är lämpliga för kulturmiljöstärkande åtgärder.

Stationsmiljön vid Halmstad C är sedan tidigare inventerad på övergripande nivå enligt Trafikverkets metodik Inventering av järnvägens kulturmiljöer (publikationsnummer 2017:214). I arbetet med kulturarvsanalysen ingår att utföra en fördjupad inventering av stationsmiljön med utgångspunkt i metodikens kap. 2.3. Inventeringen avgränsas geografiskt till de områden som påverkas i projektet.

### 1.3. Avgränsning

Kulturarvsanalysens geografiska avgränsning följer utredningsområdet. Inom detta område redovisas kulturmiljöaspekterna i detalj. För att sätta in de studerade kulturmiljöaspekterna i sitt sammanhang redovisas den övergripande kulturhistoriska utvecklingen för ett större omland. Åtgärder inom utredningsområdet kan också påverka kulturmiljön utanför detsamma, där till exempel bullerpåverkan och grundvattenpåverkan ofta sker även utanför utredningsområdet. Så väl buller som grundvattenförändringar kan ge också upphov till direkt eller indirekt påverkan på äldre bebyggelse.



Figur 1 Karta som visar järnvägsplanens utredningsområde.

Trafikverkets riktlinjer för kulturarvsanalysers omfattning och innehåll utgör ramen för studiens tematiska avgränsning. Dagens landskap är utgångspunkten, och analysens syfte är att lyfta fram och ge den historiska förklaringen till sådana särdrag och fysiska uttryck som präglar dagens landskap. Analysen ska även innehålla en redovisning av miljöer och objekt som har lagskydd och är utpekade på nationell, regional eller lokal nivå. Det omfattar fornlämningar enligt 2 kap Kulturmiljölagen (KML) och byggnadsminnen och kyrkliga kulturmiljöer enligt 3 och 4 kap KML. Det omfattar även riksintressen och kulturresevat som regleras genom miljöbalkens 3 respektive 7 kapitel. Även byggnader som omfattas av skydd eller andra typer av utpekande inom ramen för Plan- och bygglagen, så som kommunala kulturmiljöprogram omfattas.

## 1.4. Metoder och källmaterial

Analysen baseras på fältstudier samt befintliga underlagsmaterial i form av tidigare framtagna kulturmiljöanalyser och utredningar, material från arkeologiska utredningar, relevant litteratur, inventeringar och kartunderlag såsom Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister och regionala underlag.



## 2 Översiktlig kulturhistorisk karaktärisering

Utredningsområdet är beläget i centrala Halmstad, öster om Nissan, strax utanför den historiska stadskärnan. Större delen av utredningsområdet ligger på postglacial sand, och en mindre del på utfylld mark. Stationsmiljön med stationshus, ilgodsbyggnad och plattformar utgör tillsammans med spårområdet, Stationsparken och det större verkstadsområdet söder om stationen en sammanhållen stationsmiljö. Väster om stationen ansluter stadsdelen Östra förstaden, präglad av det sena 1800-talets stenstadsbebyggelse i slutna kvarter. Öster om utredningsområdet avgränsas stationsmiljön av Studentparken, medan utredningsområdets norra delar omgärdas av stadsbebyggelse. På den östra sidan av Studentparken är även det f.d. stationshuset för Halmstad-Bolmens järnväg beläget.

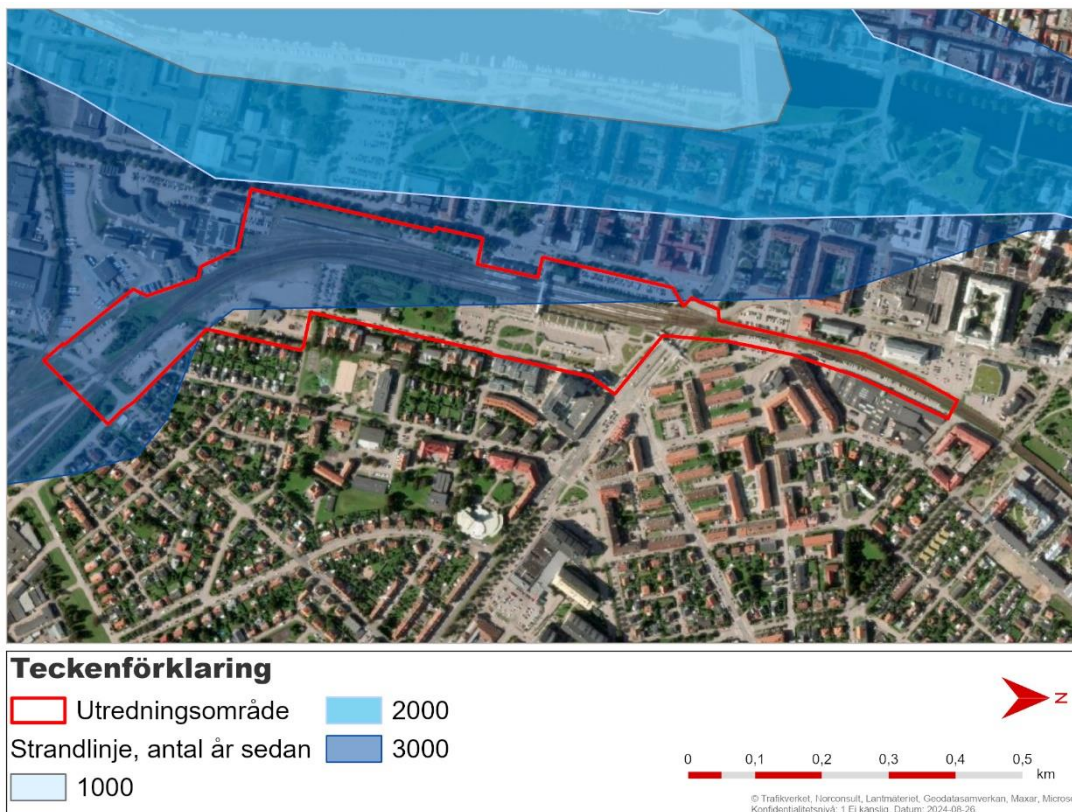


Figur 2 Halmstad station, med det f.d. stationshuset från HBJ i bakgrunden. Foto: Norconsult.

### 2.1. Historisk landskapsutveckling

#### 2.1.1. Förhistorisk tid

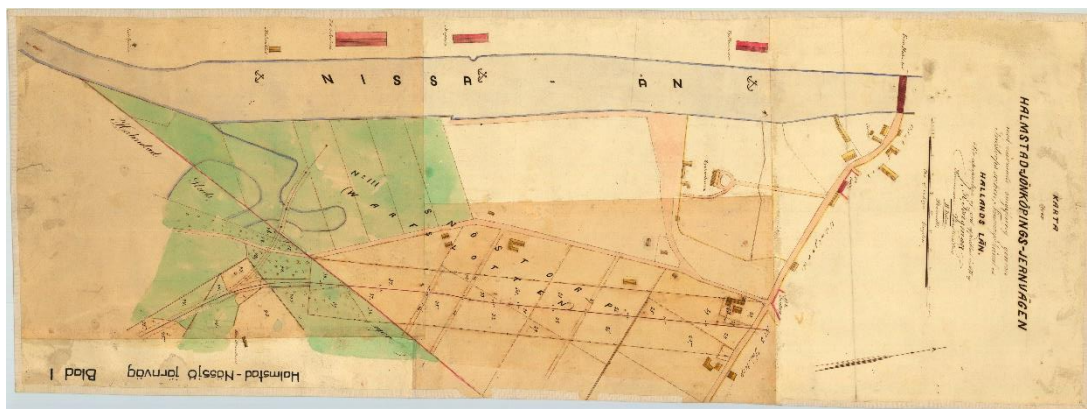
Utredningsområdet, likväl som hela området kring Nissans mynning, låg under havsnivån och utgjordes av en havsvik fram till omkring 3000 år sedan. Landhöjningen gjorde att delar av utredningsområdet då utgjorde Nissans östra strand. Det finns idag inga kända förhistoriska lämningar på den östra sidan om Nissans mynning. Längre norrut vid Slottsmöllan finns lämningar i form av skålgropar som vanligtvis brukar indikera att platsen nyttjats under bronsåldern.



Figur 3 Karta som schematiskt visar strandlinjen för 3000, 2000, respektive 1000 år sedan.

#### 2.1.2. Historisk tid

Sedan åtminstone 1600-talets slut har området längs Nissans östra strand utgjort betesmark. På en karta från 1695 anges att marken utgör Snöstorps fäladsmark, underlydandes säteriet Sperlingsholm. Allt sedan staden Halmstad flyttades till sin nuvarande plats på motsatt sida Nissan under 1300-talet har landsvägen österut från staden passerat genom planområdet.



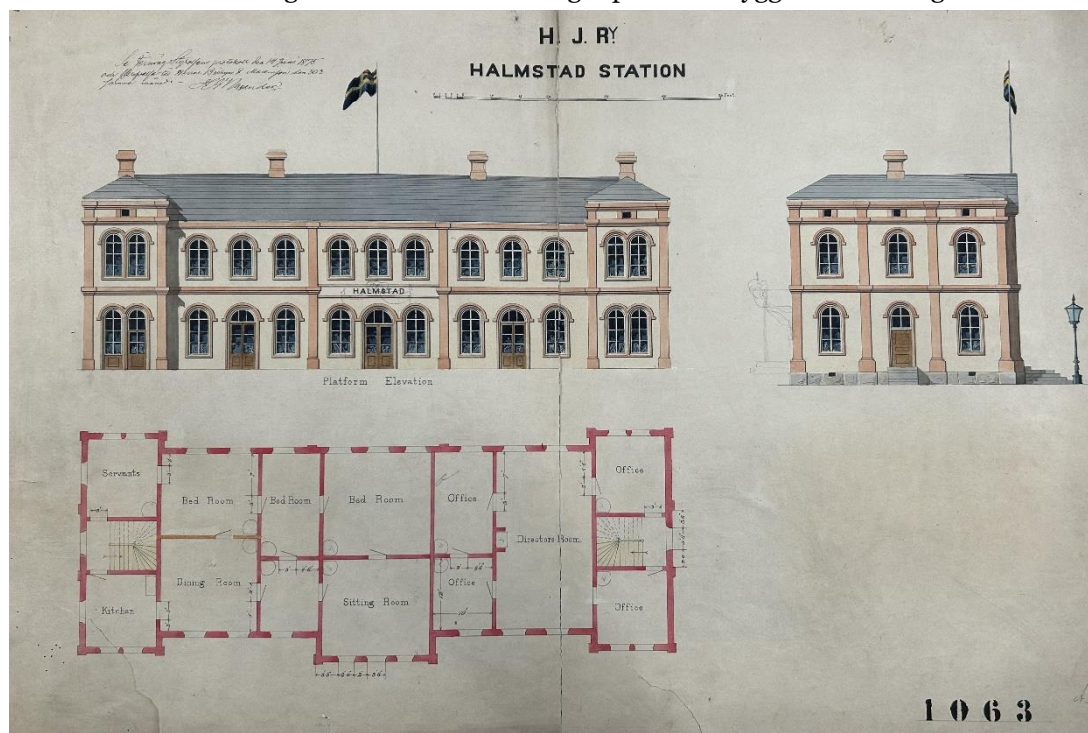
Figur 4 Karta inför expropriering av mark för järnvägens anläggande 1875. Karta från Lantmäteriet.

Under 1800-talet utgör marken inom planområdet fortsatt jordbruksmark, tillhörandes Snöstorps by. Fortfarande 1875, när marken exproprieras inför uppförandet av Halmstad-Jönköpings järnväg så utgör området Snöstorps bys jordbruksmark. Först i samband med uppförandet av stationen så införlivas marken i stadens mark.



## 2.2. Järnvägen kommer till Halmstad

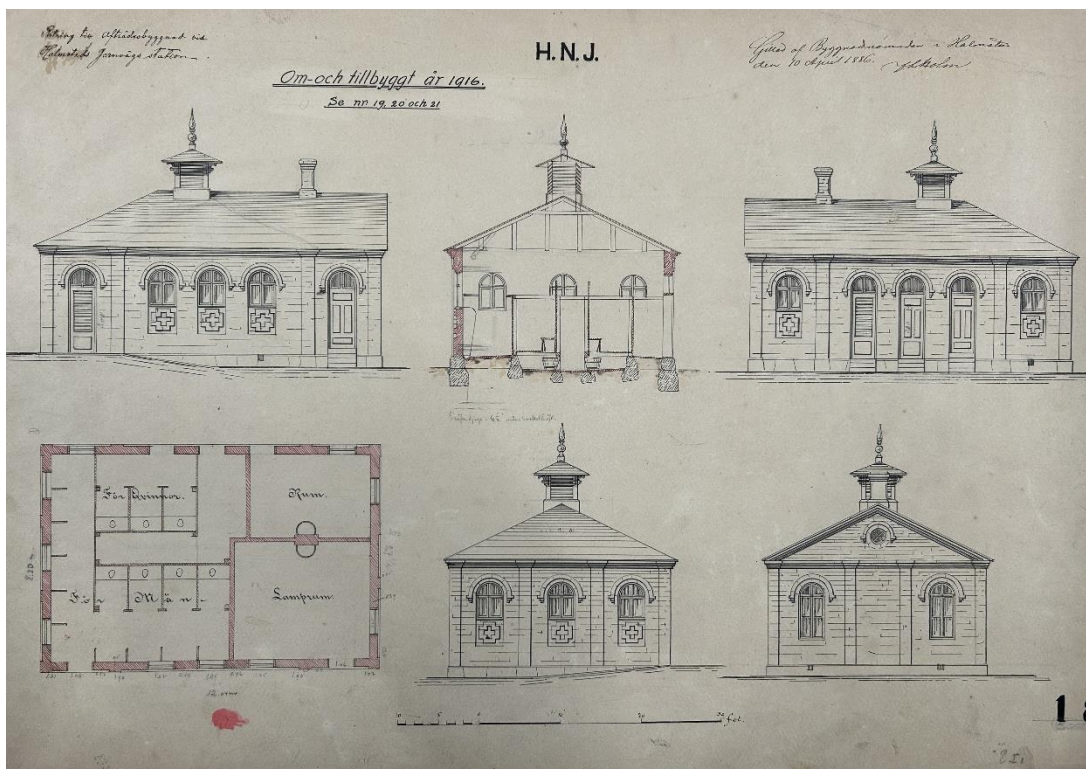
1877 öppnades Halmstad-Jönköpings järnväg (sedermera Halmstad-Nässjö järnvägar, HNJ) för trafik på sträckan Halmstad-Värnamo. Enligt vissa källor uppfördes först en enklare stationsbyggnad av trä, som kort därefter ersatts av en ny stationsbyggnad i rött och gult tegel, den byggnad som utgör mittendelen av dagens stationshus. Uppgifterna om det första stationshuset i trä är vaga och bilder eller ritningar på denna byggnad har inte gått att finna.



Figur 5 Ritning daterad juni 1875. På ritningen finns blyertsskisser som visar att slutgiltigt utförande ännu inte var helt fastställt. Avfotograferad ritning, Riksarkivet. Beskuren.

De första ritningarna på nuvarande stationshus är från 1875. Ritningsmaterial från den engelska firman Wilkinson & Smith finns för flera olika förslag på stationshus i Halmstad, daterade 1874. Ritningarna för det som kom att bli dagens stationshus i tegel ritades även det troligtvis av den engelska firman Wilkinson & Smith då ritningen är på engelska. Exakt årtal när byggnaden stod klar har inte gått att slå fast. Men stationshuset fanns alltså på ritningsstadiet redan två år innan trafikstarten. Om det också byggdes ett stationshus i trä var detta antagligen högst provisoriskt i väntan på att stationshuset i tegel skulle bli klart.

Dagens ilgodsbyggnad som står söder om stationshuset uppfördes ursprungligen som avtråde. Den del som står närmast bangården är den ursprungliga och stod klar 1886. 1916 görs en om- och tillbyggnad av magasinet efter ritningar av Halmstads dåvarande stadsarkitekt Sven Gratz och ilgodshanteringen flyttar in i byggnaden.



Figur 6 Ritning på avträdet som uppfördes 1886 – 1887 som visar hur byggnaden såg ut innan den byggdes om till ilgodsexpediton 1916. Överst i högra hörnet står det ”Gillad af Byggnadsnämnden i Halmstad den 10 April 1886”. Avfotograferad ritning, Riksarkivet.



Figur 7 Halmstad station fotograferad 1886 vid invigningen av MHJ. Såväl svenska som norska flaggor med unionsmärket är hissade. I bakgrunden skymtar stationens avträdeshus som senare byggdes om till ilgodsbyggnad. Foto: Järnvägmuseet.

Stationsområdet i Halmstad kom under de kommande åren att präglas av den explosionsartade utbyggnad av mindre privata järnvägssträckor som skedde i södra Sverige

under 1800-talets slut. 1885 invigdes Skåne-Hallands Järnväg (SHJ) mellan Halmstad och Helsingborg. Året därefter, 1886 öppnades sedan Mellersta Hallands järnväg (MHJ) mellan Halmstad och Falkenberg och tre år senare, 1889 öppnades den smalspåriga Halmstad-Bolmens järnväg (HBJ).

HBJ uppförde ett eget stationshus öster om Halmstads station, tillsammans med lokstallar och smalspårig bangård, medan de övriga bolagen samsades vid den äldre stationsbyggnaden. Samtliga privata bolag uppförde också en mängd byggnader så som lokstallar, verkstäder och andra funktionsbyggnader kopplade till järnvägen.

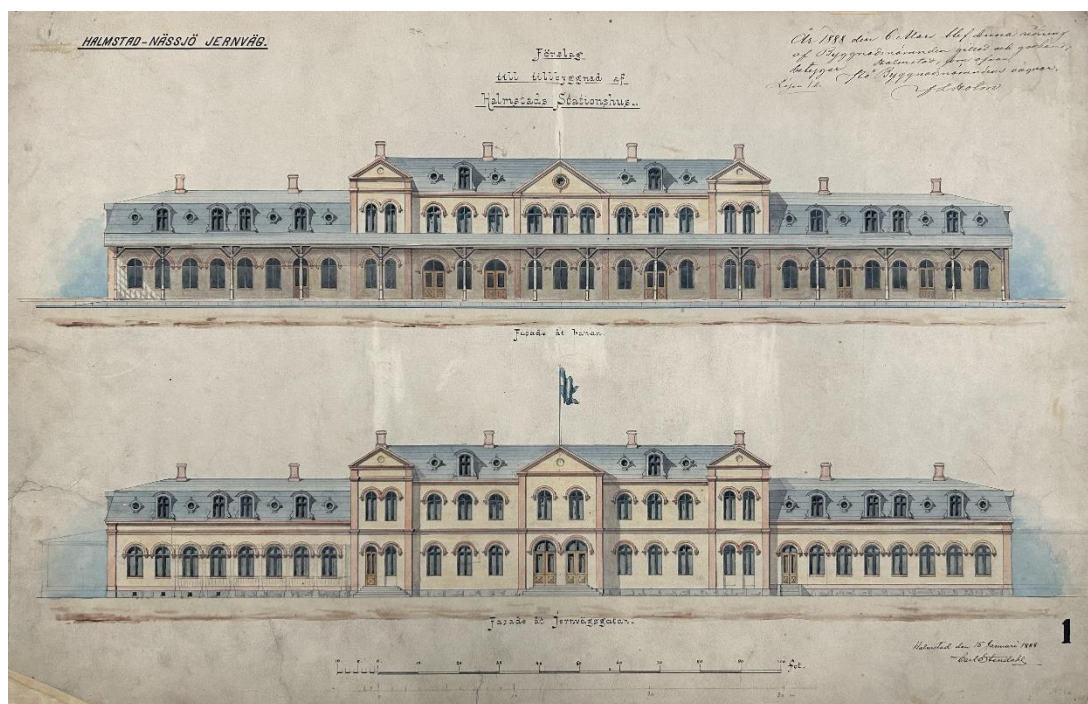
Lokstallar och verkstad för HNJ uppfördes troligtvis på 1870- eller 80-talet, för SHJ uppfördes lokstallar 1891-1892 och lokstall för HBJ efter 1889. Ytterligare lokstallar uppfördes under det sena 1800-talet. Järnvägen kopplades även samman med Halmstads hamn, och en mängd gods- och hamnspår kom att anläggas för att kunna transportera gods till och från hamnen och vidare ut på järnvägen.



Figur 8 Lokstallar för HNJ, fotograferade 1895. Foto: Järnvägmuseet.

Som en konsekvens av de anslutande banorna och den alltmer intensiva trafiken byggdes stationshuset ut i två etapper. 1888 byggdes den norra flygeln och 1890 tillkom den södra flygeln mot ilgodsmagasinet. Fasadritningen för tillbyggnaden är signerad Carl Stendahl, som under åren 1886 till 1893 hade anställning som baningenjör på HNJ. Norra flygeln innehöll bland annat en restauranglokal medan södra flygeln innehöll expeditionslokaler. Det utförande stationen fick efter denna ombyggnad är det samma som byggnaden har idag. Endast mindre förändringar och tillägg har gjorts sedan dess.





Figur 9 Ritning från 1888 som togs fram inför tillbyggnaden av de två flyglarna. Även om utbyggnaden skedde i två etapper var planen redan från början att bygga båda flyglarna. Ritningen är signerad av Carl Stendahl som hade anställning som baningenjör vid HNJ mellan 1886 och 1893. Avfotograferad ritning, Riksarkivet.



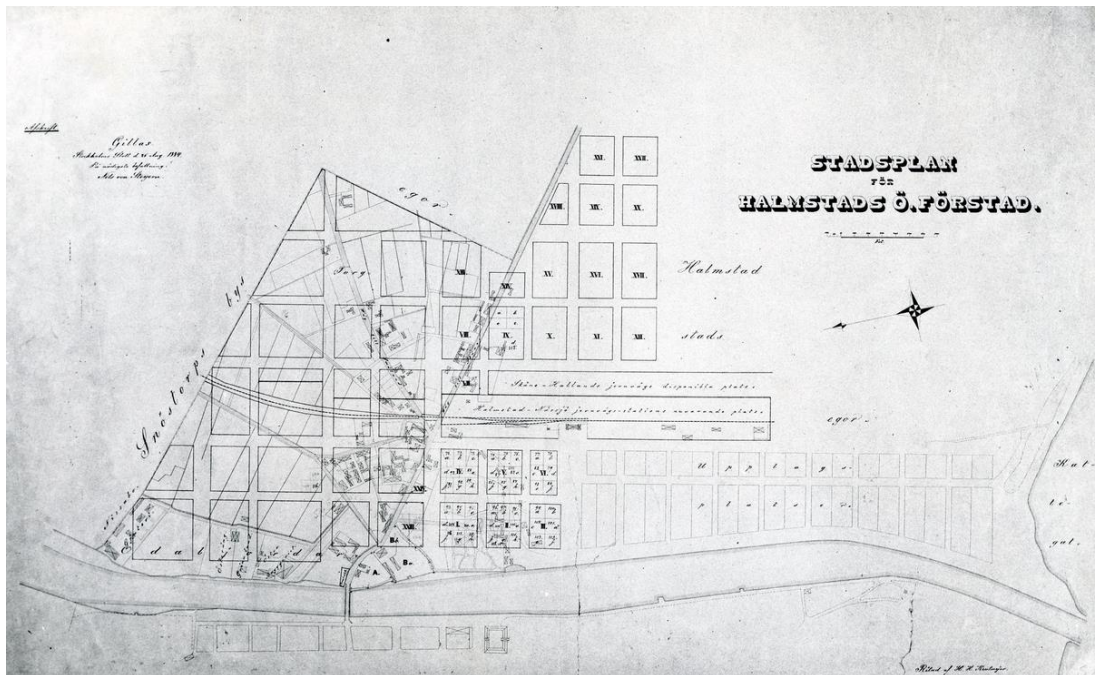
Figur 10 Halmstad station i förgrunden och Halmstad-Bolmens stationshus i bakgrunden. Fotot är taget cirka 1920, med säkerhet efter 1916 eftersom ilgodsmagsinets tillbyggnad är gjord. Foto: Järnvägs museet.

En av de förändringar som gjordes på stationsbyggnaden var en tillbyggd paviljong på norra flygeln mot staden. Paviljongen fungerade som uteservering för stationsrestaurangen. Exakt byggår är oklart, sannolikt tillkom den under tidigt 1900-tal. Paviljongen byggdes senare om och isolerades så att den kunde användas året om. Exakt rivningsdatum är inte klarlagt.





Figur 11 Foto från 1930-talet. Den idag rivna restaurangpaviljongen skymtar under träden. I dörren in till restaurangen står två vitklädda kvinnor, sannolikt en del av serveringspersonalen. Bilden är beskuren. Foto: Järnvägmuseet.



Figur 12 Stadsplan för Östra förstaden 1884. Norr till vänster i bild. Karta från Hallands konstmuseum. Vid tiden för uppförandet av stationen fanns en del oreglerad bebyggelse då stationsområdet kom att uppföras strax utanför det som då utgjorde Halmstads stadsgräns. 1884 togs en ny stadsplan fram för det som kom att bli Östra förstaden, en helt ny stadsdel med stenstadsbebyggelse som kopplade samman järnvägsstationen och stadskärnan väster om Nissan.

1889 Uppfördes ytterligare en station – Halmstad Norra, strax norr om stadskärnan. Stationen flyttades till nytt läge väster om stadskärnan 1935, och stationen nyttjades fram till 1985 då Väst kustbanan fick sin nuvarande sträckning norr om Halmstad. Halmstad-Bolmens järnväg lades ned redan 1966, men fram till dess hade Halmstad tre olika järnvägsstationer.

Redan 1895 förstatligades Skåne-Hallands järnväg och Mellersta Hallands järnväg, och kom därefter att kallas Väst kustbanan.

I samband med förstatligandet anläggs också Halmstads stationspark och allén längs med Stationsgatan strax före sekelskiftet 1900.



Figur 13 Stationsparken fotograferad från stationen, tidigt 1900-tal. Foto: Hallands konstmuseum.

Väst kustbanan elektrifierades mellan åren 1933–1936, med sträckan Halmstad-Ängelholm i drift från och med 2 juli 1935. Sträckan Halmstad-Nässjö kom däremot inte att elektrifieras. I samband med elektrifieringen sker också en ombyggnad av plattformar och spårområdet vid stationen. Plattformen närmast stationsbyggnaden upphör troligtvis att nyttjas för av- och påstigning i samband med de ombyggnader som görs, och plattformarna förses med tak. Utförandet med två plattformar som tillkom under denna tid är det som funnits kvar fram till idag.



*Figur 14 Foto från 1938 några år efter elektrifieringen av stationen genomförts. Ångloket på spår 2 tillhör HNJ och är bara några år gammalt, byggt av Nohab 1931. Sträckan Halmstad - Nässjö är än idag inte elektrifierad varför ångloken fortsatte att rulla genom Halmstad även efter elektrifieringen. På spår 5, mitt i bild till vänster, står ett ellok med ett kort persontåg och väntar på nya uppdrag.*

Under 1900-talet fortsätter byggnader uppföras, och byggas till i anslutning till stationen, spårområdet och verkstadsområdet. Godsmagasin fanns strax norr om stationen fram till 1960- eller 70-talet. Det ersattes sedan av ett större godsmagasin som uppfördes på motsatt sida järnvägen, vilket sedan revs sedan i samband med uppförandet av den nya bussterminalen i början av 2010-talet.



*Figur 15 Stationen med plattformar och spårområde omkring 1950. Foto: Järnvägsmuseet.*



### 2.3. Stationsmiljön vid Halmstad C

Vid en övergripande kulturhistorisk inventering av stationsmiljön vid Halmstad C enligt Trafikverkets metodik *Inventering av järnvägens kulturmiljö – Metodik och manual 2017:214* har stationen bedömts ha "Högt värde", den näst högsta graderingen på en femgradig skala.

Parallellt med arbetet med PM Kulturarvsanalys har en fördjupad inventering av de funktionsområden som ligger inom det aktuella utredningsområdet tagits fram. Enligt metodiken ska en särskild fördjupning göras inom de funktionsområden som ligger inom Trafikverkets fastighet. För Halmstads del innebär det i första hand teknik- och spårområdet inklusive plattformar och perrongtak. Även en kontorsbyggnad står på Trafikverkets fastighet.

Den fördjupade inventeringen redovisas i sin helhet som en bilaga till PM Kulturarvsanalys.



Figur 16 Halmstad station i juli 1969. Foto: Järnvägmuseet

## 3 Lagskyddade kulturmiljöer

### 3.1. Kulturmiljölagen

#### 3.1.1. Kända fornlämningar

Inga kända fornlämningar är belägna inom utredningsområdet. Omkring 300 m väster om utredningsområdet är fornlämningen L1997:3939 belägen, som består av äldre stadslager från 1500- och 1600-tal. Länsstyrelsen har meddelat att någon arkeologisk utredning inom ramen för järnvägsplanen inte behövs.

#### 3.1.2. Byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen

Inga byggnader som skyddas som byggnadsminnen eller kyrkliga kulturminnen är belägna inom utredningsområdet. På västra sidan av Nissan, i centrala Halmstad finns dock ett flertal byggnader som omfattas av sådant skydd.

### 3.2. Miljöbalken

#### 3.2.1. Riksintresse för kulturmiljövården

Riksintressen för kulturmiljövården regleras enligt 3 kap 6§ Miljöbalken. Ett område som pekats ut som riksintresse bedöms ha så stora kulturhistoriska värden att det är av vikt för hela landet. I den fysiska planeringen ska utpekade riksintressen ges en särskilt tyngd gentemot andra allmänna intressen. Riksintressen ska skyddas mot påtaglig skada. Om en åtgärd innebär påtaglig skada på de värden som ligger till grund för utpekandet är åtgärden inte tillåtlig enligt Miljöbalken. Även om skadan inte kan anses som påtaglig ska särskild hänsyn till de riksintressanta värdena visas.

En mindre del av utredningsområdet, omkring stationsbyggnaden, ingår i området Halmstad [N 35] som är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksintressets motiv och uttryck är följande:

**Motivering:**

*Residens- och fästningsstad* av medeltida ursprung, präglad av det tidiga 1600-talets planförnyelse och det expansiva skedet vid 1800-talets slut då den tidstypiska Östra Förstaden tillkom.

**Uttryck för riksintresset:**

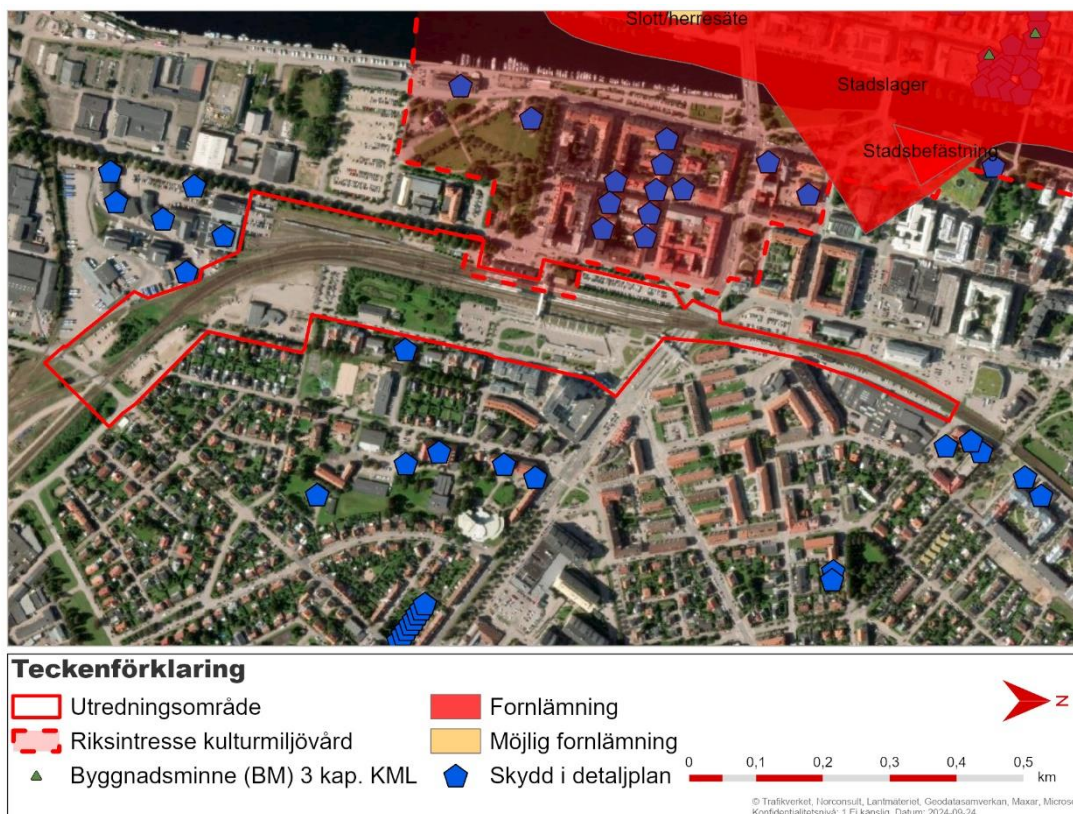
Spår av ursprungligen medeltida befästningssystem bestående av stadskärnans halvrunda form, slottet, bevarade delar av befästningarna samt parker och breda huvudgator utanför de gamla vallarna. Andra lämningar från medeltidens stad är den stora stadskyrkan från 1400-talets förra hälft och vissa gatusträckningar och tomtfigurer. Byggnader i tegel- och korsvirkeskonstruktion vilka är representativa för den sydiskandinaviska byggnadstraditionen under förindustriell tid och som speglar stadens verksamheter och sociala skiktning. Inslag av större stenhus från 1800-talets slut. Residensstadens karaktärsbyggnader samt kajer och hamnanläggningar i stadens centrala parti. Östra Förstaden med rutnätsplan från 1884, storstadsmässig stenhusbebyggelse, järnvägsstation och framförliggande park.

Så väl järnvägsstationen som stationsparken utgör uttryck för riksintresset, och ska skyddas mot påtaglig skada. Lindallén mellan Stationsparken och stationsområdet bedöms utgöra en del av parkmiljön och därmed som ett uttryck för riksintresset. Spårområdet med

plattformar och tekniska anläggningar bedöms ej utgöra uttryck för riksintresset då de inte utgör del av stadsmiljön som utgör riksintresseanspråket. Spårområdets anläggningar och teknikobjekt är också av nyare karaktär än 1800-talet som står i fokus för riksintressets uttryck och värden.

### 3.3. Plan- och bygglagen

Utredningsområdet berörs inte av någon detalj- eller stadsplan som innefattar skydds- eller varsamhetsbestämmelser avseende kulturmiljön. Ett flertal byggnader i verkstadsområdet direkt söder om stationen omfattas av både skyddsbestämmelser och rivningsförbud i gällande detaljplan. Även Halmstad-Bolmens f.d. stationshus och ett flertal byggnader i Östra förstaden omfattas av skyddsbestämmelser i gällande planer.



Figur 17 Lagskyddade områden och objekt i och omkring planområdet.

### 3.4. Utpekade värden

#### 3.4.1. Kulturmiljöprogram för Halmstads stad

Delar av två områden som ingår i Halmstads kulturmiljöprogram är belägna inom utredningsområdet. De två områden som berörs är *3.2 Stationsområdet och Tullkammarkajen* samt *3.3 Industriområde vid järnvägen*. Bägge områdena pekas ut som kulturmiljöer av särskilt värde. Område 3.2 omfattar större delen av stations- och verkstadsområdet samt Stationsparken medan område 3.13 berör bebyggelsen längs järnvägen norr om Fredsgatan.



### 3.4.2. Bebyggelseinventeringen i Halland

Länsstyrelsen i Hallands län har genomfört en totalinventering av all kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom länet. Arbetet har utförts som en del i länets miljöarbete utifrån miljömålet God bebyggd miljö.

Samtliga byggnader som bedömts som värdefulla har registrerats i en databas tillsammans med grunduppgifter och foton. Inventeringen fungerar som ett kunskapsunderlag för kommunens arbete med samhällsplanering och bygglovsfrågor.

Den inventerade bebyggelsen klassificeras enligt följande system:

#### Klass A

Objektsvärde

Nationellt intresse

Omistlig

Bör skyddas genom PBL 8:13-14 §§ och 4:16 § (förvanskningförbud, underhållskrav, rivningsförbud) eller som byggnadsminne enligt KML

#### Klass B

Objektsvärde

Regionalt intresse

Omistlig

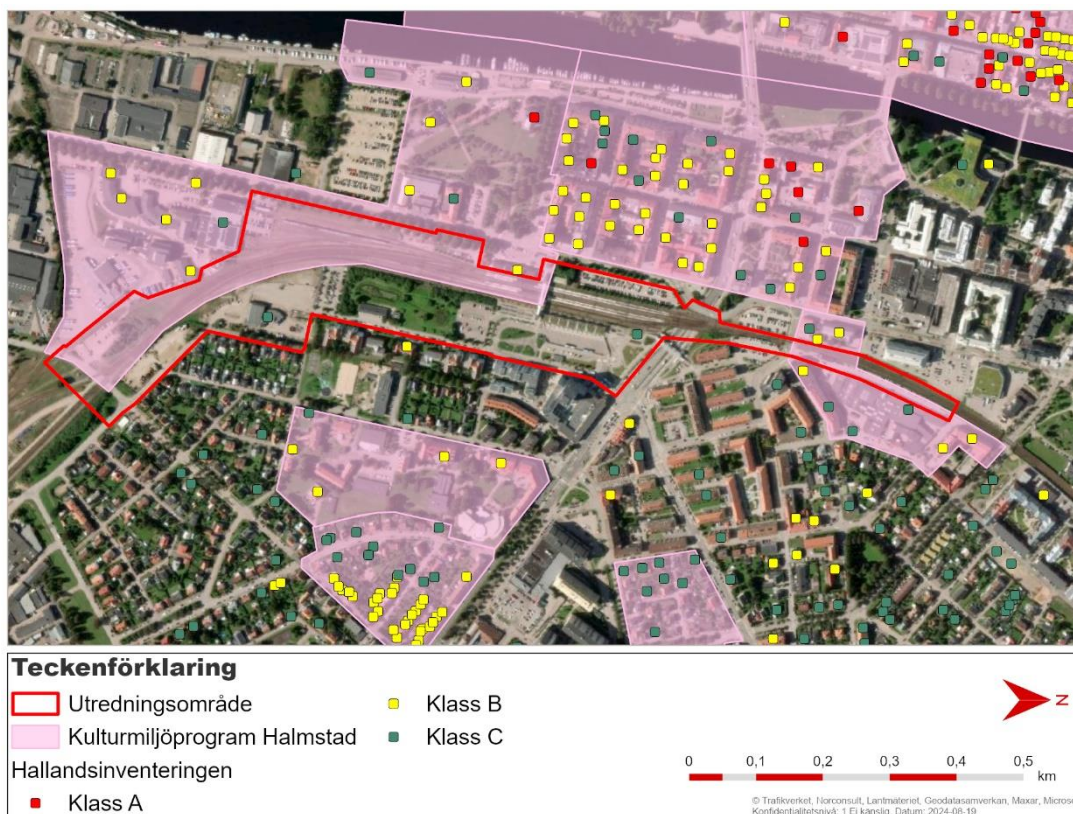
Bör skyddas genom PBL 8:13-14 §§ och 4:16 § (förvanskningförbud, underhållskrav, rivningsförbud)

#### Klass C

Miljövärde

Lokalt intresse

Skyddas genom PBL 8:14 och 8:17 § (underhållskrav, varsamhetskrav)



Figur 18 Karta som visar Halmstads kulturmiljöprogram, samt bebyggelse inventerad av Länsstyrelsen i Hallands län.

### 3.4.3. Hallands järnvägsmiljöer

Hela stationsmiljön har inventerats och värderats enligt Trafikverkets metodik för övergripande inventering enligt "Inventering av järnvägens kulturmiljö, metodik och manual" TRV-publikation 2017:214, i rapporten *Hallands järnvägsmiljöer - Inventering av kulturmiljöer, nulägesanalys och åtgärdsförslag* (Trafikverket 2022). Området har därefter värderats i en skala mellan 0–5, där helhetsmiljön klassats som 2. - Högt värde.

## 4 Kulturhistoriska sammanhang och karaktärsdrag

Stationsmiljön i sin helhet, till stora delar belägen utanför utredningsområdet, är en sammanhållen kulturmiljö med höga kulturhistoriska värden. Delar av miljön utgör dessutom ett riksintressant uttryck, och har bedömts ha höga kulturhistoriska värden så väl i kommunens kulturmiljöprogram samt genom de inventeringar som tidigare utförts på uppdrag av Trafikverket.

De övergripande skeenden och uttryck som går att uppleva kring stationsmiljön går något schematiskt att placera in i följande tre kulturhistoriska sammanhang.

### 4.1. De privata järnvägarnas brokiga stationsmiljöer

Stationsmiljön i Halmstad utgör ett mycket tydligt exempel på det sena 1800-talets stora etablering av en mängd privatägda järnvägssträckningar i södra Sverige.

Den stora mängden bevarade byggnader inom och i direkt anslutning till planområdet (två stationshus, ett flertal lokstallar, motorvagnsgarage, verkstadsbyggnader m.fl.) utgör sammantaget en mycket ovanligt välbevarad helhetsmiljö av den här typen. Just den stora mängden bevarade byggnader kopplade till järnvägen, utöver de bägge stationshusen, utgör en viktig del för förståelsen och upplevelsen av det kulturhistoriska sammanhanget. Även den geografiska närheten mellan många av byggnaderna, och den fortsatta närheten till järnvägen, utgör ett mycket karaktäristiskt inslag.

### 4.2. Förstatligande och elektrifiering

Även om en stor mängd byggnader som uppfördes före förstatligandet av järnvägen i Halmstad är bevarade, har den enhetlighet som kom med förstatligandet kommit att prägla stationsområdet. Men det som präglat stationsområdet mest, och som är fortsatt tydligt idag, är elektrifieringen av Västkustbanan på 1930-talet.

Stora delar av områdets karaktär med högre plattformar och plattformstak tillkommer i samband med elektrifieringen. Även en stor del av den ursprungliga anläggningen med kontaktledningsstolpar och kontaktledningsbryggor samt belysningsstolpar är kvar, och nyttjas fortsatt. Elektrifieringen av stora delar av järnvägsnätet skedde framför allt under 1920- och 30-talen, och utgör en tydlig årsring i de flesta stationsmiljöer runt om i landet.

### 4.3. 2000-talets stationsmiljö

Stationsområdet förändrades ytterligare genom omfattande förändringar under 2000-talet, i samband med att befintlig bussterminal samt gångbro över spårområdet uppfördes 2012. Det föregicks av rivning av det stora godsmagasin från 1960-talet som låg på platsen tidigare, tillsammans med ytterligare järnvägsanknutna byggnader.



## 5 Effekt- och konsekvensbedömning

### 5.1. Bedömningsgrunder

Konsekvensbedömningen utgår ifrån vilken typ av effekter den föreslagna åtgärden får i relation till lagskyddade och identifierade kulturhistoriska värden. De kulturhistoriska värden som beskrivs i föreliggande PM utgör utgångspunkt för bedömningen.

### 5.2. Effekter och konsekvenser

#### 5.2.1. Begrepp

Med effekt menas den förändring i miljön som påverkan medför. En effekt kan vara både direkt och indirekt och kan bestå i såväl en utträdning av en kulturhistoriskt värdefull lämning eller del av miljö, som förändrade samband eller en förändrad karaktär. En indirekt effekt av en åtgärd kan också vara att förutsättningarna för förvaltning och underhåll eller användning på sikt förändras. Effekter kan vara både positiva och negativa, gemensamt för effekter på kulturmiljö är att de påverkar läsbarheten av miljöns kulturhistoriska värde.

I föreliggande konsekvensbedömning har följande bedömningsskala använts.

*Stor negativ effekt:* Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden går förlorade och den historiska läsbarheten försvåras kraftigt eller upphör helt.

*Måttlig negativ effekt:* Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden fragmentiseras eller skadas. Värden går delvis förlorade så att helheten inte kan uppfattas och den historiska läsbarheten reduceras.

*Liten negativ effekt:* Uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden som inte är betydelsebärande för kulturmiljöns helhet och historiska samband/strukturer skadas eller tas bort. Den historiska läsbarheten kan även fortsättningsvis uppfattas.

*Försumbar eller ingen negativ effekt:* Uppstår när föreslagen åtgärd inte påverkar identifierade kulturmiljövärden i någon märkbar omfattning. Den historiska läsbarheten är lika god som innan genomförd åtgärd.

*Stort värde:* Särskilt välbevarade och värdefulla kulturmiljöer eller objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett kulturhistoriskt sammanhang, med en hög grad av historisk läsbarhet. Miljöerna och objekten ingår i ett tydligt sammanhang. Omfattar även avgränsade miljöer som är särskilt betydelsebärande för ett förlopp eller en tid där sammanhanget är otydligt eller har brutits.

*Måttligt värde:* Kulturmiljöer eller objekt som berättar om en viss historisk funktion, ett förlopp eller ett kulturhistoriskt sammanhang. Miljöerna eller objekten är värdefulla men det övergripande sammanhanget kan vara otydligt eller brutet. Miljöerna och objekten är vanligt förekommande men viktiga för den historiska läsbarheten.

*Lågt värde:* Avgränsade kulturmiljöer eller objekt där det kulturhistoriska sammanhanget är otydligt eller har brutits. För dessa miljöer och objekt är graden av historisk läsbarhet låg.

| Intressets värde / känslighet | Högt     | Stora negativa konsekvenser |                                |                           |                |                                | Stora positiva konsekvenser |
|-------------------------------|----------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------|--------------------------------|-----------------------------|
|                               | Måttligt |                             | Måttliga negativa konsekvenser |                           |                | Måttliga positiva konsekvenser |                             |
|                               | Lågt     |                             |                                | Små negativa konsekvenser |                | Små positiva konsekvenser      |                             |
|                               |          | Stor negativ                | Måttlig negativ                | Liten negativ             | Ingen störning | Liten positiv                  | Måttlig positiv             |

Störningens omfattning (storlek på effekter)

Figur 19 Figur som visar gradering av konsekvenser. Hämtad från Trafikverkets vägledning för Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt.

### 5.2.2. Effekter och konsekvenser av järnvägsplanen

#### *Fornlämningar, byggnadsminnen och skydd enligt kulturmiljölagen*

Järnvägsplanen innebär ingen påverkan, och således inga negativa effekter på några kända fornlämningar. Inte heller några byggnadsminnen som omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen påverkas av järnvägsplanen.

#### *Riksintresse för kulturmiljövården*

De föreslagna åtgärderna orsakar ingen direkt påverkan på de riksintressanta uttrycken järnvägsstationen eller Stationsparken och åtgärder sker främst inom spårområdet som inte omfattas av riksintresseanspråket. Lindallén som binder samman stationsområdet med Östra förstaden och Stationsparken påverkas inte heller. Den planerade gång- och cykeltunnelns västra uppfart kommer däremot ge en indirekt påverkan genom att den blir ett synligt och avvikande inslag i den sammanhållna stationsmiljön. Då tunneln främst kommer att framträda från söder, och inte i någon större utsträckning från väster och längs Bredgatans raka siktlinje mot stationen bedöms detta endast ge en liten negativ effekt. Då riksintresset har ett högt värde ger det små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

#### *Skyddad och utpekad bebyggelse enligt Plan- och bygglagen*

Ett tiotal byggnader som omfattas av skydd i gällande plan, och som pekats ut i Halmstads kommuns kulturmiljöprogram eller klassats i Länsstyrelsens bebyggelseinventering, påverkas då fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kan behöva utföras. Samtliga byggnader har inventerats i *PM Bebyggelseantikvarisk inventering inför fastighetsnära bullerskyddsåtgärder* (Norconsult 2025), byggnadernas kulturhistoriska värden och karaktärsdrag avses sedan vara utgångspunkt för valet av bullerskyddsåtgärder. Genom att bullerskyddsåtgärder anpassas till byggnadernas kulturvärden bedöms inga negativa effekter uppstå, och således inte heller några negativa konsekvenser.

#### *Utpekade objekt inom stationsområdet*

Järnvägsplanen innebär att en stor del av de objekt som pekats ut i den fördjupade inventeringen försvinner. Av de fyra objekt som bedömts fungera karaktärsskapande för hela stationsmiljön försvinner tre (*Äldre fruktträd, Äldre gatstensbeläggning samt kontaktledningsstolpar och bryggor*) medan *Perrongkant vid f.d. spår 1* fortsatt kommer

vara kvar. I samband med att övriga plattformar rivs och tillgång till de nya plattformarna ej sker i plan kommer ytterligare staket/stängsel tillkomma längs den äldre perrongkanten.

Befintliga plattformar samt plattformstak rivs, befintliga plattformstak utgörs dock av tak från 1930- eller 40-talet och ombyggda någon gång efter 1970 för att efterlikna s.k. ”Törebodatak”. Rivningen av taken påverkar stationsområdets karaktär, men påverkar inte dess kulturhistoriska värde i någon större utsträckning då plattformar och plattformstak är ombyggda i senare tid. De enskilda objekten har var för sig bedömts ha ett lågt värde.

Tillkommande bullerplank invid stationsmiljön kan komma att påverka den visuella kopplingen mellan stationshuset och HBJ-stationshuset öster om spårområdet.

Då flera av de karaktärsskapande elementen försvinner tillsammans med plattformstaken påverkas kulturmiljön negativt. Samtliga objekt präglas dock av en stor grad av förändringar, och har ett lågt värde, vilket gör att effekterna för kulturmiljön bedöms bli små negativa.

#### *Samlad bedömning kulturmiljön*

Den sammantagna bedömningen är att järnvägsplanen medför små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Detta beror på att delar av de karaktärsskapande objekt som identifierats inom stationsmiljön försvinner. De inventerade objekten har var för sig ett lågt kulturhistoriskt värde, då spårområdet i sin helhet har en brokig karaktär där många objekt och funktioner förändrats över tid.

### **5.3. Skyddsåtgärder samt lämpliga åtgärder för att minska negativa effekter**

Längs med Stationsgatan står en allé med äldre lindar, allén hänger samman med Stationsparken och utgör på så sätt en viktig del i riksintressets uttryck och verkar karaktärsskapande för kulturmiljön i sin helhet. Alléträden omfattas också av miljöbalkens generella biotopskydd. Inga alléträd kommer att fällas inom ramen för järnvägsplanens genomförande, och de träd som är placerade nära där genomfart med arbetsfordon ska ske kommer förses med stamskydd och i öppningen kommer körplåt att placeras. De nämnda skyddsinsatserna har bedömts tillräckliga för att undvika skada på träden.

Gestaltningen av den södra GC-passagens entré mot väster behöver göras på ett varsamt sätt, där nedgång och entré underordnas befintlig ilgodsbyggnad och stationshus för att inte riskera att påverka riksintressets uttryck negativt. Då större arbete kommer att ske i direkt anslutning till byggnaderna är det viktigt att erforderliga skyddsåtgärder sker under byggskedet så att byggnaderna ej skadas.

Ett tiotal byggnader med utpekade kulturhistoriska värden som kommer beröras av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder har identifierats i *PM Bebyggelseantikvarisk inventering inför fastighetsnära bullerskyddsåtgärder* (Norconsult, 2025). Åtgärder avseende fastighetsnära skyddsåtgärder som påverkar byggnader som identifierats som kulturhistoriskt värdefulla och/eller som omfattas av lagskydd avseende kulturmiljön anpassas och utgår från respektive byggnads identifierade värde eller lagskydd.

När passagen i plan till plattformarna rivs är det av stor vikt att befintlig perrongkant invid stationshuset bibehålls. Nytt staket mot spårområdet bör utformas så att det är genomskiktligt och att möjligheten att uppleva och förstå den kulturhistoriskt värdefulla stationsmiljön fortsatt är möjlig. Perrongen invid stationshuset bör därför fortsatt vara tillgänglig.

Då befintliga plattformar och plattformstak rivs är det av stor vikt att de nya plattformstaken ges en utformning som harmonierar med stationsområdet och stationshuset. De befintliga plattformstaken har haft olika utseende över tid, där takformen utgjorts både av ett flackt motfallstak som nästan var platt till dagens sadeltaksform.

#### 5.3.1. Kulturmiljöstärkande åtgärder

I samband med att den nya planskilda passagen under järnvägen söder om stationshuset uppförs blir det möjligt att röra sig mellan stationshuset vid Halmstad C och det f.d. stationshuset för Halmstad-Bolmens järnväg. Potentialen för att tillgängliggöra stationsområdets historia genom informationsskyltar eller dylikt i anslutning till gc-passagens bågge ändar är stor.

De partier av äldre gatsten i olika storlekar som ligger i anslutning till gc-tunnelns västra entré bör tas till vara och återbrukas i gestaltningen av det tillkommande området invid ilgodsmagasinet.



## 6 Källor

### 6.1. Skriftliga källor

Antikvarisk förundersökning – Halmstads centralstation, Tyréns, 2019

Hallands järnvägsmiljöer - Inventering av kulturmiljöer, nulägesanalys och åtgärdsförslag, Trafikverket, 2022

Halmstad – kulturmiljö av riksintresse, Fördjupat kunskapsunderlag för riksintresse kulturmiljö, Olga Schlyter kulturmiljökonsult, 2023

Halmstad centralstation – Färgutredning, Kulturmiljö Halland, 2020

Inventering av Järnvägens kulturmiljö, metodik och manual, Trafikverket, 2017

Kulturmiljöprogram för Halmstads kommun, Halmstads kommun, 2014

Kulturmiljöutredning – Österskans 1, underlag till MKB, KMV forum, 2021

Minnen från en tid när tågen stannade i stan, Hallandsposten, 2017-09-09

Riksintressen för kulturmiljövården – Hallands län (N), Riksantikvarieämbetet, 2013-09-11

Stationsstaden – Kulturmiljöutredning, Kulturmiljö Halland, 2023

William-Olsson, William & Fries, Per, Halmstad Nässjö järnvägar och näringslivet i deras trafikområde, 1950

### 6.2. Arkiv

Riksarkivet i Stockholm/Täby (depå: Arninge), Statens järnvägar med föregångare Enskilda järnvägar - Halmstad - Nässjö jv AB 1872 – 1945, SE/RA/420333/034. Ritningar mm.

### 6.3. Digitala källor

Länsstyrelsen i Hallands län, geodata

- LstN Kulturmiljöprogram (uppdaterat 2024-04-04)
- LstN Räkna Q (uppdaterat 2020-08-25)

Riksantikvarieämbetet, geodata

- Bebyggelseregistret (utdrag 2024-06-12)

## Bilaga – Fördjupad kulturhistorisk inventering

Vid en övergripande kulturhistorisk inventering av stationsmiljön vid Halmstad C enligt Trafikverkets metodik "Inventering av järnvägens kulturmiljö 2017:214" har stationen bedömts ha "Högt värde", den näst högsta graderingen på en femgradig skala.

I samband med den översiktliga inventeringen delades stationsmiljön in i funktionsområden enligt metodikens arbetsmetod. Nedan redovisas en fördjupad inventering av de funktionsområden som ligger inom det aktuella utredningsområdet. Enligt metodiken ska en särskild fördjupning göras inom de funktionsområden som ligger inom Trafikverkets fastighet. För Halmstads del innebär det i första hand teknik- och spårområdet inklusive plattformar och perrongtak. Även en kontorsbyggnad står på Trafikverkets fastighet.

Av stationens funktionsområden är det endast teknik- och spårområdet och "Övrigt 1", ett tidigare överliggningshus som idag används som kontor av infrastrukturentreprenören, som ligger till sin helhet inom utredningsområdet. Stationshusområde, utemiljö, verkstadsområde, passage och anslutningsområde ligger till stora delar inom utredningsområdet eller är berörda av utredningsområdet.

Funktionsområdena redovisas nedan i den ordning som används i metodiken.



Figur 20 Översiktskarta över inventerade områden.

## Stationshusområde A

Inom området finns dagens stationshus samt söder om detta den gamla ilgodsbyggnaden samt en pressbyråkiosk.



*Figur B1. Stationshuset i stationshusområde A sett från södra delen av plattformen mellan spår 3 och 4. Den ursprungliga högre delen av stationshuset syns mitt i bild flankerad av de senare tillbyggda lägre delarna mot norr och söder. Notera staketet som spärrar av plattformen närmast stationshuset mot spår 1. Det enkla Gunnebstängslet är som sina föregångare mycket genomskiktligt vilket gör att stationshusets fasad är enkel att se och uppleva för väntande och förbipasserande resenärer. Stationshuset upplevs som en del av stationsområdet.*

### Stationshuset

Stationshuset uppfördes för Halmstad-Jönköpings järnväg men det är oklart om stationsbyggnaden stod klar när stationen öppnade för trafik 1877. Eventuellt fanns en provisorisk träbyggnad som tjänade som stationshus under en tid. Den ursprungliga stationsbyggnaden i tegel bestod av den högre mittendelen i dagens byggnad uppförd i två våningar med 12 fönsteraxlar och tre gavelfasader åt respektive långsida. 1888 gjordes en tillbyggnad mot söder och 1890 en lika stor tillbyggnad åt norr med vardera 8 fönsteraxlar.

Såväl den ursprungliga delen som de två tillbyggnaderna är uppförda i gult tegel med pilastrar, gesimser, valvbågar och fasaddekor i rött tegel. Taket är lagt med svartmålad slätplåt. Utbyggnadernas avvalmade nedre takfall har takplåt lagd i shingelmönster medan takkuporna har dekorativt utformade fönsteromfattningar i slät plåt.

Stationshusets väntsal är öppen för resenärer och här finns även Hallandstrafikens kundservice samt ett kafé som sammantaget gör att en stor del av stationshusets bottenvåning är tillgängligt för allmänheten och fyller sin ursprungliga funktion.

Sedan länge nås spår 1 inte från perrongen i anslutning till stationshusets fasad utan endast från plattformen mellan spår 1 och spår 2. Ett Gunnebstängsel avgränsar av den äldre perrongen mot spårområdet.





Figur B2. Stationshusets väntsal ligger i nära anslutning till spåren och har god sikt mot plattformarna trots stängslet som finns på plattformen närmast stationshuset mot spår 1. Väntsalens inredning är modern med nya skyltar och bänkar. I det äldre stengolvet har taktila vita stråk frästs in.



Figur B3. Stationshusets fasad mot Stationsgatan sedd från sydväst. Den södra tillbyggnaden är närmast i bild. Precis utanför bild till höger ligger plankorsningen för gående till plattformarna för spår 1 till 4. Bakom ryggen på fotografen ligger Ilgodsbyggnaden och Pressbyråkiosken. Se figur B5 nedan.





Figur B4. Stationshusets entréparti från Stationsgatan.

### Ilgodsbyggnaden

Söder om stationshuset ligger en byggnad med gavlarna vända mot spårområdet respektive staden som tidigare hanterat ilgods. Den äldsta delen av byggnaden, närmast spårområdet uppfördes ursprungligen 1886, -men då som avtråde. 1916 byggdes den om och till för att kunna användas som ilgodsexpedition. Byggnadens fasadmateriäl och utformning är mycket lik stationshusets. Byggnaden är uppförd i ett och halvt plan med takkupor i det valmade takets nedre takfall. Takkuporna har samma dekorativa fönsteromfattning i plåt som stationshusets takkupor. Taket är lagt med rött enkupigt tegel medan fasaden är i gult tegel med pilastrar, gesimser och valvbågar i rött tegel precis som stationshuset. På långsidan mot stationshuset finns en rund trapphusutbyggnad och en mindre envånings utbyggnad.





Figur B5. Ilgodsbyggnadens fasad mot söder. Stationens plattformar ligger precis utanför bild åt höger.

### Pressbyråkiosk

I anslutning till Ilgodsbyggnaden står en relativt modern kioskbyggnad med Pressbyrån som hyresgäst. Byggnaden är uppförd med fasader i gult och rött tegel med välvda fönster och dörrar samt valmat grönmålat plåttak som en anpassning till stationshuset och ilgodsbyggnaden. Kioskbyggnaden uppfördes 1989 och ritades av FO Arkitekter i Göteborg.



Figur B6. Pressbyråkioskens fasad och tak efterliknar såväl ilgodsbyggnaden som stationshuset med liknande fasaduttryck och takutformning. En postmodernistisk anpassning för att smälta in bland den äldre bebyggelsen.



## Stationshusområde B

Inom området ligger ett stationshus uppfört för Halmstad-Bolmens järnväg 1889. Byggnaden står idag en bit från spårområdet och används som kontor men har i stort sett kvar sitt ursprungliga utseende bortsett från att fönster och dörrar är bytta. Personutbyte skedde på stationshusets östra sida där det gamla skärmtaket i trä är bevarat. Även en plattformskant i huggen sten är kvar på stationshusets västra sida. Det gamla spårområdet är delvis bebyggt med flerbostadshus men används också som grönyta.

Byggnaden har en tydlig stationskaraktär och är synlig från dagens stationsområde.



*Figur B7. Halmstad – Bolmen järnvägs stationshus har kvar sin ursprungliga volym och en välbevarad tegel- och putsfasad. Det gamla skärmtaket mot spårområdet finns fortfarande kvar på den östra fasaden.*



*Figur B8. Byggnadens östra fasad som vetter mot dagens spårområde och Bolmensgatan.*

## Utemiljö A

Området ligger norr om stationshusområde A, väster om spårområdet. Inom området finns idag en grönyta med en konstgjord kulle som rymmer ett underjordiskt teknikrum, ett äldre gatukök samt några mindre rabatter. Kullens vegetation upplevs vildvuxen. Mot Stationsgatan står ett par större lönnar på varsin sida gatuköket.

Området ligger på en yta som ursprungligen låg mellan stationshuset och ett godsmagasin som idag är rivet. På äldre flygbilder syns att det funnits stora lövträd, planteringar och grusgångar även närmare spårområdet samt en plantering i vinkel framför stationshusets nordvästra fasad.





*Figur B9. Norr om stationshuset finns en grönyta som bland annat består av denna kulle med nedgång till ett underjordiskt teknikrum.*

## Utemiljö B

Området ligger väster och söder om stationshusområde A, väster om spårområdet.

Framför stationshuset finns rabatter med buskar och låga träd. Gångstråk markeras med vita taktila plattor. Ytan är i övrigt asfalterad och används som anslutningsområde med parkeringsplatser och en busshållplatsrefug.

På Västra sidan av Stationsgatan ligger Stationsparken, en större stadspark vars yta upptar flera kvarter. Parallellt med Bredgatan går en gångbana genom parken rakt fram mot Stationshusets entréparti.

Söder om ilgodsmagasinet finns en smal grönyta med formklippta träd närmast spårområdet. Ytan söder om ilgodsmagasinet utgörs i övrigt av en delvis asfalterad och delvis grusad parkeringsyta som avgränsas av en äldre lindallé i väster som följer Stationsgatan söderut förbi verkstadsområdet och lokstallarna.

Såväl stationsparken som allén längs Stationsgatan tillkom under tidigt 1900-tal och utgör tillsammans med stationsbyggnaderna en väl sammanhållen miljö från tiden runt sekelskiftet 1900.



*Figur B10. Stationsparken fotograferad mot öster. I fonden syns stationshusets fasad mot Stationsgatan. Stationsparkens gångstråk leder rakt fram till stationshusets entréparti. Till vänster om stationshuset skymtar gångbron över spåren och till höger syns pressbyråkiosken mellan träden.*





*Figur B11. I anslutning till parkeringen söder om stationshuset står en rad med formklippta träd intill spårområdet.*



*Figur B12. En lång lindallé följer stationsgatan åt söder. På bangårdsområdet närmast stationshuset växer gräs och sly.*



## Utemiljö C

Området ligger öster om spårområdet och sträcker sig från gångbron över spåren till strax söder om Trafikverkets kontorsbyggnad och ansluter också till stationshusområde B med Halmstad-Bolmens järnvägs stationshus från 1889.

Området består till stor del av en öppen yta med gräsmatta samt mindre buskar och träd. I höjd med Trafikverkets kontorsbyggnad och det gamla överliggningshuset (se "Övrigt" nedan) finns en konstgjord damm.

Inom området finns ett antal äldre träd som varit del av de gamla stationsmiljöerna. Söder om Halmstad Bolmens järnvägs gamla stationshus står en stor lönn. Öster om Trafikverkets kontorsbyggnad, mot Bolmensgatan står fyra större träd (bok) och söder om det gamla överliggningshuset finns ännu en lönn.



*Figur B13. Mellan den gamla överliggningsbyggnaden tillhörande Trafikverket (se "övrigt" nedan) och spårområdet finns en grönyta med en damm. Till höger om byggnadens hörn syns en äldre lönn. En jordvall har lagts närmast spårområdet till höger i bild. Kontaktledningen skimtar bakom buskarna.*

## Verkstadsområde A

Området ligger söder om Trafikverkets kontorsbyggnad, öster om spårområdet.

Inom området finns ett rundstall som tillhört Halmstad Bolmens Järnväg, samt en asfalterad yta, delvis använd som upplag. Byggnaden är uppförd i rödbrunt tegel med röda portar och fönsterluckor i trä. Taket är lagt med svart takpapp. Byggnaden används idag av Infranord som verkstad och lager.

Rundstallet hade ursprungligen fem platser men har sedan utökats med en plats. Det har dessutom byggts till med verkstadsutrymmen i två omgångar, en byggnadskropp med sadeltak söderut och sedan en större utbyggnad mot väster. Den senare utbyggnaden hade ursprungligen ett sågtak. Tre äldre, men inte ursprungliga, portar är bevarade. Övriga portar och de gamla rundbågiga fönstren är igensatta. En ursprunglig gångdörr finns bevarad.





Figur B14. Halmstad Bolmen järnvägars lokstall sett från nordost. Rundeln vänder sig mot det tidigare spårområdet som gick öster om HBJ:s stationshus.



Figur B15. HBJ:s lokstall från sydväst. Lokstallet är tillbyggt i två omgångar. Först utfördes den mindre tillbyggnaden med sadeltak till höger i bild, därefter den större byggnadskroppen närmast i bild.



## Verkstadsområde B

Området ligger en bit söder om stationshusområde A, sydväst om spårområdet.

Inom området finns bland annat tre rundlokstallar samt lok- och vagnsverkstäder och ett motorvagnsstall uppförda av de olika järnvägsföretag som trafikerat Halmstad. Gemensamt för byggnaderna är att de är uppförda i tegel. Flera av byggnaderna har olika tillbyggnader och en del är sammanbyggda. Det är därför svårt att uttala sig om byggnadsår då det finns ett flertal motstridiga uppgifter. Jämfört med äldre stationsplaner från första halvan av 1900-talet känns området igen idag i och med att de största byggnaderna står kvar nu som då. Av de större byggnaderna är det endast ett fjärde rundstall som fanns i anslutning till det östra av de tre bevarade som saknas idag.

Av de äldre stationsplanerna framgår också att det inom området även funnits ett flertal mindre byggnader och bodar med olika funktioner kopplade till järnvägsdriften som upplagsbod, järnbod, smedja, vedbod och badhus. Trots att de många mindre och enklare byggnaderna saknas är Halmstads lokstall- och verkstadsområde unikt sett till det stora antalet bevarade byggnader. Även om byggnaderna idag rymmer andra verksamheter är deras ursprung och koppling till järnvägen tydligt avläsbar.

Ett av rundstallen som har sju platser är sammanbyggt med en större verkstadsbyggnad. Intill det finns söderut ett andra stall med tio platser utbyggt i omgångar. Dessa två har tidigare hört till HNJ. De båda stallen är i sin helhet ombyggda till kontor eller affärslokaler. Portarna har bytts ut och endast ett par fönster är bevarade från ursprunget, i övrigt är exteriören bevarad.



*Figur B16. Ett av HNJ:s gamla lokstall med sju portar är sammanbyggt med en större verkstadsbyggnad som knappt syns i bild. Verkstadsbyggnaden ligger bakom kontorsbyggnaden med två våningar som syns till vänster i bild. Även kontorsbyggnaden är sammanbyggd med verkstadsbyggnaden.*





*Figur B17. Strax intill lokstallet med 7 portar ligger det andra HNJ-lokstallet med 10 portar. Ovanför 6 av portarna finns äldre bågformade fönster med gjutjärnsspröjs. I övrigt är portar och fönster bytta på båda HNJ-lokstallen.*

Det tredje rundstallet med fem platser står på "SJ-mark" enligt en av de äldre spårplanerna. Enligt uppgift i den övergripande inventeringen av stationen ska lokstallet ursprungligen ha tillhört MHJ och vara uppfört 1886. Kombinationen att rundstallet står på "SJ-mark" samt har utsmyckningar med "Tre kronor" i anslutning till portarna tyder snarare på att lokstallet uppförts av SJ, sannolikt efter att Västkustbanan förstatligades 1896. Alternativt har lokstallet övertagits av SJ i samband med detta. Lokstallet har äldre träportar bevarade varav två står öppna med glaspartier i de ursprungliga öppningarna. Övriga tre fungerar fortfarande som portar. Framför lokstallets portar är den gamla vändskivan markerad med en rundel i asfalten.



Figur B18. Lokstallet närmast nuvarande spårområde är enligt en bangårdsritning från första halvan av 1900-talet placerat på SJ-mark. Det kan dock ha uppförts av MHJ så tidigt som 1886. Dagens spår skymtar vänster om lokstallet. Vid den blå bilen syns rundeln som markerar platsen för den tidigare vändskivan.



Figur B19. Av de tre bevarade rundstallen är detta det som är bäst bevarat sett till att de äldre portarna fortfarande finns kvar. Bakom de två högra portarna har dock en modern glasad fasad satts in varför portarna står permanent öppna. Ovanför portarna sitter rundlar med förgyllda tre kronor i relief.



På motsatta sidan av rundeln står en låg långsträckt byggnad som på ett foto från 1928 omnämns som manskapshus. Huset är idag helt klätt med röd plåt och det är oklart om det finns något bevarat av den gamla fasaden bakom. Intill denna byggnad finns en äldre oljecistern eller liknande som bärs upp av grönmålade fackverksstolpar samt en äldre kontaktledningsstolpe som idag enbart fungerar som belysningsstolpe.



*Figur B20. En äldre oljecistern eller liknande står på fackverksstolpar i anslutning till lokstallet närmast nuvarande spårrområde. Det plåtinklädda huset till höger kan i grunden vara ett äldre manskapshus från tidigt 1900-tal.*

Verkstäderna består i huvudsak av två äldre byggnadskomplex som i sen tid byggts samman och tillbyggt. De fungerar som kontor. Den södra delen som är sammanbyggd med lokstallet kallas "Översynsverkstad" eller "Plåtslagare- eller Uppsättningsverkstad" på de äldre spårplanerna. De äldre fasaderna är bevarade till stora delar och de gamla port- och fönsteröppningarna syns vid sidan av den moderna tillbyggnaden på östra sidan. Här finns även basen till en högre skorsten bevarad. I västra änden finns en kontorsbyggnad i två våningar.

Den norra verkstadsbyggnaden är på en äldre bangårdsritning omnämnd som "snickare- och vagnsverkstad". Byggnaden med portar som vetter ut mot spåren norrut hade tidigare ett sågtak men har sannolikt byggts om i flera omgångar. De tidigare portarna har på norra fasaden ersatts av stora glaspardier.





Figur B21. Del av norra fasaden på den södra verkstadsbyggnaden som i söder är sammanbyggd med ett av rundloksställen. Portarna har bytts ut mot glasade fasader.



Figur B22. Mitt i bilden skymtar den norra verkstadsbyggnadens norra fasad. Byggnaden är tillbyggd mot väster. Spåret som förbinder stationsområdet med den stora rangerbangården i söder skymtar bakom de parkerade bilarna.



Ett parallellstall med sågtak som på äldre spårplaner benämns "motorvagnsstall" står närmast Järnvägsgatan i områdets södra del. Enligt en skylt på byggnadens fasad ska byggnaden även ha inrymt en måleriverkstad. Sannolikt har byggnadens användning förändrats över åren. Byggnaden är uppförd i början av 1900-talet. Tegelfasaden med putsade ljusa fält och en ursprunglig dörr är bevarad sedan uppförandet, men i övrigt är portar och fönster utbytta.

Längre söderut längs järnvägsgatan finns också en mindre villalikhande tegelbyggnad som på äldre spårplaner benämns "förrådsbyggnad". Enligt den övergripande inventeringen har den också haft funktion som verkstadsbyggnad.



*Figur B23. Ett parallellstall står närmast Järnvägsgatan i södra delen av området. Det tillsynes platta taket består av sågtak bakom de dekorativa putsade fälten överst på tegelfasaden. Byggnaden ska ha fungerat som både motorvagnsstall och måleriverkstad. Till vänster i bild, delvis dold av allén skymtar förrådsbyggnaden.*



Figur B24. Längs allén som går söder ut från stationshuset längs Stationsvägen ligger denna friliggande tegelbyggnad i höjd med verkstadsbyggnaderna. Den benämns dels "förrådsbyggnad", dels "verkstadsbyggnad".

## Passage över- och under spårområdet

Området ligger i anslutning till stationshusområde A och går över spårområdet i väst - östlig riktning.

Inom utredningsområdet finns två passager över spårområdet. En plankorsning för gående ut till plattformarna och en gångbro som förbinder järnvägsstationen med busstationen på östra sidan spårområdet.

Plankorsningen ligger precis söder om stationshuset och har funnits på samma plats minst sedan 1935 när stationen elektrifierades. Korsningen skyddas av två bommanläggningar, en för spår 1 och en för spår 2 och 3. Anläggningarna består av gula bommar med röd markering samt gult blinkande signaler med texten "STOPP" samt digital ljudvarning. Anläggningen är med andra ord relativt modern.

Gångbron uppfördes samtidigt som bussterminalen (Anslutningsområde A) år 2012 och ritades av ABAKO arkitekter. Gångbron har ett trapphus- och hisstorn på vardera sida spårområdet och utgörs där i mellan av en fackverkskonstruktion i stål med delvis glasade väggar. Tornens grå fasad har ett horisontellt mönster i betongen. Gångbron har ingen förbindelse med plattformarna.





Figur B25. Bomanläggning vid plankorsningen som leder till plattformarna vid spår 1 till 4. Spår 1 till höger.



Figur B26. Gångbron över spåren från 2012 sedd från väster. Busstationens vita pelare skymtar under gångbron på andra sidan spåren.

## Teknik- och spårområde

Området sträcker sig från viadukten över Viktoriagatan/Laholmsvägen i norr till utredningsområdets gräns i söder. Området omfattar såväl bangård som plattformar.

### Plattformar & perrongtak

Mittför stationshuset, stationshusområde A, finns två plattformar för passagerarutbyte, en mellan spår 1 och 2, och en mellan spår 3 och 4. Spår 5 är genomgående men saknar plattform.

Plattformarna har kanter av äldre L-stöd och asfalterad yta. Moderna vita taktila plattor med räfflor och punkter finns på större delen av plattformarna. Övriga element i miljön som stationsklockor, skyltar, plattformsskyltar, bänkar och papperskorgar är av nutida utförande.

På respektive plattform finns ett plattformstak med pelare av stålbalkar men med bågar och takåsar i limträ. En balk har företagsnamnet "Domnarfvet" ingraverat. Det är oklart hur länge företaget stavade företagsnamnet med "fv" men sannolikt är plattformstaken från 1960/1970-tal och är exempel på en modernare variant av de traditionella Törebodataken som funnits på sånär alla större järnvägsstationer i landet. På de traditionella Törebodataken brukar dock hela den bärande konstruktionen vara utförd i limträ.



Figur B27. Halmstad station i juni 1945. Till höger i bild syns platta perrongtak med ett helt annat utförande än dagens som har sadeltak och böjda limträbalkar. Foto: Järnvägmuseet.

På äldre bilder från stationen, från mitten av 1900-talet, syns att plattformstaken då har platta tak i stället för dagens svagt sluttande sadeltak. Om det enbart är själva taket som bytts ut eller om även den bärande konstruktionen tillkom samtidigt som taken fick ny form har inte gått att säkert fastslå. Sannolikt har plattformen fått sin nuvarande utformning som en anpassning till den äldre stationsmiljön och för att ge stationen "det klassiska svenska stationsutseendet" med Törebodatak. Dess värde ligger främst i att de utgör en modern variant av den klassiska takmodellen som utgör en anpassning till den äldre stationsmiljön.

Av de äldre bilderna av stationen framgår även att plattformen mellan stationshuset och spår 1 under lång tid inte använts. Plattformen har idag ett enkelt gunnebostängsel mot spår



1. På ett fotografi taget 1943 är perrongen på samma sätt avspärrad mot spår 1 med ett enkelt rörstaket. På ett ännu äldre foto från 1920-talet syns att plattformen mot spår 1 används. Den var då den enda stensatta plattformen, de övriga två var betydligt smalare än idag och helt i trä. Gemensamt för de tidigare staket som funnits på platsen är att de varit lågmälda och inte skymt stationshusets fasad för väntande och förbipasserande resenärer.

Såväl plattformstak samt övriga element inom denna del av funktionsområdet var vid inventeringstillfället i gott skick. De två plattformstaken verkade relativt nymålade och var i mycket gott skick.



*Figur B28. Plattformstaket vid spår 3 och 4 sett mot norr. Taken bärs upp av en limträkonstruktion monterad på stålbalkar. Plattformarna har moderna taktila stråk med vita plattor. Även bänkar, skyltar, avgångstavlor och papperskorgar är moderna. Plattformområdet är generellt fattigt på äldre attribut.*

## Spårområdet

Halmstad C har ett omfattande spårområde som utöver de fem spåren i höjd med stationshuset även omfattar uppställningsspår söder om stationshuset och en stor rangerbangård ännu längre söderut. Den senare ligger utanför utredningsområdet varför objekt som finns där inte redovisas nedan. Dagens spårlayout känns i stora drag igen på bangårdsritningar från 1934. Jämfört med då har dock flera uppställningsspår och spåren till de många verkstads- och lokstallsbyggnaderna försvunnit. Likaså kopplingen till flera industrispår och de privata banorna är idag borta. En ombyggnad har även gjorts i samband med att huvudlinjen blivit dubbelspårig.

Av de äldre bangårdsritningarna framgår även att det inom spårområdet funnits flera lastkajer, vattenhästar (för påfyllning av vatten i ånglok), vagnvåg och bodar för förvaring av olika slag som idag är borta.

#### *Spår och övrigt*

Större delen av områdets spår är lagda på träslipers med Hey-Back-befästning. Närmast utfarterna från stationen är spåret lagt på betongslipers med Pandrol-befästning. Denna typ finns även i anslutning till en del växlar. Enstaka spårmeter finns med klassisk rälsspik genom underlagsplatta i anslutning till stoppbockar.

#### Element inom spårområdet:

- Inom spårområdet finns cirka 16 stoppbockar av olika utförande. De flesta är relativt moderna i gulmålad metall men utan dämpade buffertar. En stoppbock i betong med gummibuffertar finns i nordöstra delen av spårområdet. Det finns även ett fåtal enklare stoppbockar av räler med träbjälke som buffert.
- Tågvärmepost med äldre nitad ställning för kabelupphängning.
- Ett antal äldre fruktträd finns mellan spåren mot rangerbangården i utredningsområdets södra del strax nordväst om Margaretatagatans plankorsningar. På äldre flygfoton ser området ut att ha använts som koloniområde. I anslutning till koloniområdet låg även en banvaktsstuga som idag är riven.
- En välbevarad banvaktstelefon av märke Ericsson med snurrskiva sitter på en avkapad kontaktledningsstolpe mellan huvudlinjen och uppställningsspåren norr om verkstadsområdet.
- Vid stickspåren strax norr om verkstadsområdet finns en avvecklade tankstation. Kvar finns betongfundament som burit upp en cylinderformad bränsletank.
- Strax söder om stationshuset finns en temporär tankstation. I anslutning till denna finns äldre gatstensbeläggning med smågatsten, ”knott”, och större rektangulära stenar. Den stensatta ytan ligger i en kil mellan en yta som idag är parkering men som tidigare haft uppställningsspår och dagens spårområde. Ytan med stenläggning verkar ha varit orörd sedan minst 1934 varför stenläggningen skulle kunna vara minst så gammal. Möjligtvis har ytan använts för att lasta och transportera gods till uppställda vagnar men detta är inte belagt.
- Inom området finns mellan 15 och 20 klotväxlar och klotreglerade spårspärrar på uppställnings- och stickspår. Dessa är svåra att åldersbestämma eftersom utförandet varit snarlikt under en lång tidsperiod.





*Figur B29. Stoppbock i betong med gummibuffertar.*



*Figur B30. Nitad tågvärmepost.*





*Figur B31. Ett antal äldre fruktträd allra längst söderut i utredningsområdet. Huvudlinjens utfart mot söder skymtar till vänster i bild.*



Figur B32. Bangårdstelefon på kapad kontaktledningsstolpe. Genom stolpen skymtar det östra av de tre rundlokstallen.





*Figur B33. Stenläggning med mindre "knott", kvadratiske gatstenar och lite större rektangulära stenar.*





Figur B34. En av stationens mellan 15 och 20 klotväxlar och klotreglerade spårspärrar.

#### *Kontaktledning och signaler*

Västkustbanan förbi Halmstad elektrifierades i två etapper. 2 juli 1935 var det premiär för elektrisk drift mellan Halmstad och Ängelholm och ett drygt år senare, 6 oktober 1936 invigdes elektrisk drift mellan Halmstad och Göteborg. Delar av den ursprungliga kontaktledningsanläggningen finns kvar inom stationsområdet. Främst är det kontaktledningsstolpar och bryggor samt en del porslinsisolatorer som är ursprungliga medan belysningsarmaturer, utliggare och mindre delar har bytts ut allt eftersom. Sannolikt finns inte en enda stolpe eller kontaktledningsbrygga på stationen som är komplett med helt ursprungliga delar. Såväl stolpar som bryggor är grönmålade som de var under större delen av 1900-talet. Enstaka nyare omålade stolpar finns.

Av stationens signaler verkar de flesta vara från senare delen av 1900-talet. Inga tydligt äldre signaler har påträffats. Möjligtvis kan några av dvärgsignalerna vara från mitten av 1900-talet men ingen verkar höra till de allra äldsta generationerna.





*Figur B35. Exempel på stationens kontaktledningsinstallationer. Grönmalad brygga som sannolikt är ursprunglig sedan 1935 när stationen elektrifierades. Enstaka delar som utliggare och armaturer är nyare. Stationen har tidigare haft de klassiska lyabyglarna för bangårdsbelysning.*

## Anslutningsområde A

Området ligger öster om spårområdet i höjd med stationshusområde A. Området utgörs av en bussterminal samt bil- och cykelparkeringar.

Regionbussterminalen öster om spårområdet ritades av ABAKO arkitektkontor och invigdes 2012. Terminalen består av ett långsträckt skärmtak som bärs upp av pelare, allt i vitt men med ett undertak där ytan är uppbruten i olika trianglar med olika grå och beige nyanser. På sidan mot spåren finns tre vindsydd i glas med sittplatser och på andra sidan ligger anföringsplatserna för bussarna med små skärmtak och informationstavlor. Ovanför bänkarna i vindsyddden hänger specialritade belysningsarmaturer i metall med formen av veckade tygskärmar.

Ut mot Bolmensgatan finns bilparkeringar. Söder om gångbron över spåren finns ett område för cykelparkeringar och ytterligare ett antal busshållplatser. Fler bilparkeringar ligger söder därom mot parken framför HBJ:s gamla stationshus.



Figur B36. Busstationen. Till vänster syns en av stationens unika lamparmaturer. Bilden har retuscherats.

### Anslutningsområde B

Området ligger norr om stationshusområde A, väster om spårområdet. Området utgörs av en stor asfalterad bilparkering norr om stationen. Bilparkeringar finns även söder om stationen men här är inte parkeringarna lika omfattande och de är inte lika väl anlagda med variation i underlag och markeringar.





Figur B37. Anslutningsområde C ligger väster om stationshuset.

### Anslutningsområde C

Området ligger i direkt anslutning till stationshusområdet A, väster om stationshuset. Inom området finns cykelparkeringar, samt av/på-stigningsmöjlighet för bilpassagerare.

### Övrigt

Området ligger öster om stationsområdet något söder om anslutningsområde A. Och består av två byggnader som båda ligger inom Trafikverkets fastighet.

Den mindre av de två byggnaderna utgörs tillsynes av två sammanbyggda byggbaracker med påbyggt tak. Byggnaden har stående träpanel målad i ljus oljefärg och trafikverksröda fönsterkarmar. Byggnaden används av Trafikverket.

Den andra något större byggnaden som idag inrymmer kontor för Infra-Nord är ursprungligen ett överliggningshus som stått på platsen sedan tidigt 1920-tal. Byggnaden är idag kraftigt ombyggd med ett betydligt modernare utseende. Den har även förlängts åt söder. Byggnaden har sadeltak lagt med mörka betongpannor, ljusmålad locklistpanel och trafikverksröda rektangulära enlufts-fönster.

I anslutning till byggnaden finns en större skylt gjord av en delvis slätsågad trädstam och ett gammalt spårkryss med texten "BANVERKET" ristat i trädelen. Texten har varit ifylld med orange-rött. Spårkryss och träskylt bärs upp av järnvägsräls, den ena med året 1886. På skylten sitter även en metallplakett fastsatt med rälsspik. Plaketten är svårt rotskadad men följande text är synlig:

#### [...] korsning

*Typen tillverkades 1864-1930. Den här låg i Vallberga till 1997. Tillverkad 1910 vid Domnarvet. Väger 320 kg och kostade då 300 kr.*

Vallberga station, en bit söder om Halmstad, ligger längs en sträcka av Västkustbanan som lades om 1996. Stationen har därmed inte lägre någon förbindelse med järnvägsnätet.



Skylten är i behov av underhållsinsatser som förlänger livslängden på såväl trä som metall.



*Figur B38. Banverks-skylt tillverkad av del av en trädstam samt ett spårkryss från 1910. I bakgrunden syns överliggningshuset som ursprungligen är från 1920 och idag inrymmer ett kontor.*



*Figur B39. Trafikverkets kontorsbyggnad.*



## Inventerade objekt

I tabellen nedan redogörs samlat för de objekt som under den fördjupade inventeringen bedömts ha några kulturhistoriska värden och/eller är av sådant slag att de fungerar karaktärsskapande för hela stationsmiljön. Tabellen utgår från Trafikverkets *Inventering av järnvägens kulturmiljö – Metodik och manual* 2017:214, men har anpassats utifrån uppdragets förutsättningar.

Endast objekt inom Trafikverkets fastighet har inventerats i enlighet med metodiken.

Tabell 1 Lista över inventerade objekt.

| Objekt                    | Tidsaspekt (epok)                                | Beskrivning                                                                                                                                                                                                                                   | Karaktärsbärare övergripande epok | Tillstånd /Skick                                     | Antal           |
|---------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------|
| Stoppbockar               | 1930-1949<br>1950-1959<br>1960-1979<br>1980-1989 | De flesta är relativt moderna i gulmålad metall men utan dämpade buffertar. En stoppbock i betong med gummibuffertar finns i nordöstra delen av spårområdet. Det finns även ett fåtal enklare stoppbockar av rälér med träbjälke som buffert. | Nej                               | Träbuffertar i sämre skick, Rostskador på de i stål. | 16              |
| Tågvärmepost              | 1930-1949<br>1950-1959                           | Äldre nitad ställning för kabelupphängning                                                                                                                                                                                                    | Nej                               | Rostskador, ej i drift.                              | 1               |
| Äldre fruktträd           | 1855-1929                                        | Ett antal äldre fruktträd på platsen för tidigare koloniområde samt banvaktstuga.                                                                                                                                                             | Ja                                | Sämre skick.                                         | 3-4             |
| Banvaktstelefon           | 1930-1949<br>1950-1959                           | Välbevarad banvaktstelefon av märke Ericsson med snurrskiva sitter på en avkapad kontaktledningsstolpe mellan huvudlinjen och uppställningsspåren norr om verkstadsområdet.                                                                   | Nej                               | I Gott skick, komplett.                              | 1               |
| Avvecklad tankstation     | 1950-1959<br>1960-1979                           | Vid stickspåren strax norr om verkstadsområdet finns en avvecklad tankstation. Kvar finns betongfundament som burit upp en cylinderformad bränsletank.                                                                                        | Nej                               | Endast fundament kvar.                               | 1               |
| Äldre gatstensbeläggning. | 1855-1929                                        | Äldre gatstensbeläggning med smågatsten, "knott", och större rektangulära stenar. Den stensatta ytan ligger i en kil mellan en yta som idag är parkering men som tidigare haft                                                                | Ja                                | I gott skick där stenläggningen är bevarad.          | Ca 40 – 50 kvm. |

|                                     |                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |                                            |                                |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------|--------------------------------|
|                                     |                                     | uppställningsspår och dagens spårområde. Ytan med stenläggning verkar ha varit orörd sedan minst 1934 varför stenläggningen skulle kunna vara minst så gammal. Möjligtvis har ytan använts för att lasta och transportera gods till uppställda vagnar men detta är inte belagt.                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |                                            |                                |
| Klotväxlar och spårspärrar          | 1930-1949<br>1950-1959<br>1960-1979 | Inom området finns ett flertal klotväxlar och klotreglerade spårspärrar på uppställnings- och stickspår. Dessa är svåra att åldersbestämma eftersom utförandet varit snarlikt under en lång tidsperiod.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Nej | I drift.                                   | 15-20                          |
| Kontaktlednings stolpar och bryggor | 1930-1949<br>(enstaka nyare)        | Delar av den ursprungliga kontaktledningsanläggningen från mitten av 1930-talet finns kvar inom stationsområdet. Främst är det kontaktledningsstolpar och bryggor samt en del porslinsisolatorer som är ursprungliga medan belysningsarmaturer, utliggare och mindre delar har bytts ut allt eftersom. Sannolikt finns inte en enda stolpe eller kontaktledningsrygga på stationen som är komplett med helt ursprungliga delar. Såväl stolpar som bryggor är grönmålade som de var under större delen av 1900-talet. Enstaka nyare omålade stolpar finns. | Ja  | I drift. Begynnande rost på många stolpar. | Ca 100 stolpar. 13-15 bryggor. |
| Plattformstak                       | 1930-1949<br>1950-1959<br>1960-1979 | Dagens plattformstak har sannolikt fått sin nuvarande utformning som en anpassning till den äldre stationsmiljön och för att ge stationen ett karaktäristiskt utseende med ett tak som liknar Törebodatakets form. Dess värde ligger främst i att de utgör en modern variant av den klassiska takmodellen som utgör en anpassning till den äldre                                                                                                                                                                                                          | Nej | Mycket gott skick. Vål- underhållna.       | 2                              |



|                         |                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |                                                        |   |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------------------|---|
|                         |                        | stationsmiljön. De kan till viss del anses vara karaktärsbärare utan att vara en del av den övergripande epoken.                                                                                                                                                                                                                                        |    |                                                        |   |
| Perrongkant f.d. spår 1 | 1930-1949<br>1950-1959 | Plattformen närmast stationshuset har under lång tid inte använts utan som idag varit avstängd med ett lågt staket mot spåret. Plattformen är lägre med ett äldre utförande än övriga plattformar inom stationsområdet och består av äldre gjutna delar. Det låga genomsiktliga staketet gör att stationshuset behållit sin koppling med plattformarna. | Ja | Gott skick. Påväxt av lavar/mossa på plattformskanten. | 1 |







Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)