

BESKRIVNING tillhörande
förslag till byggnadsplan för
HULTS stationssamhälle i
Hults socken, Jönköpings län.

För området gälla utomplansbestämmelser som fastställdes av KB den 17.5 1941 och omfatta såväl stationssamhället som trakten kring Hults kyrka c:a 1 km sydväst därom. År 1941 utfärdades byggnadsförbud för ett område omfattande själva stationssamhället i avvaktan på byggnadsplan för detsamma.

Föreliggande förslag till byggnadsplan grundar sig i sin huvudsak på följande förutsättningar.

Med sin järnvägsstation i centrum och de därifrån mot norr och söder utgående vägarna bildar Hults stationssamhälle en enkel, stjärnformad plan på alla sidor omgiven av skog. I samband med korsningen mellan väglänshuvudvägen mellan Eksjö och Vimmerby- och järnväg ligga samhällets butiker samt järnvägsstation med upplags- och lastningsplatsen för timmer och virke. Det centrala läge och dominerande inslag i den centrala samhällsbilden som intages av denna upplags- och lastningsplats är ett uttryck för att sammanhanget mellan skog och järnväg konstituerar Hults existens. På var sin sida om järnvägen ligga så de båda viktigaste företagen - en såg med c:a 50 mans arbetsstyrka och en såg med 25 man.

Ungefär hälften av i Hult sysselsatta personer arbetade 1940 i industri och hantverk, en femtedel inom handel och samfärdsel och 1/7 inom jordbruket. Folkmängden utgjordes 1940 av 276 och 1945 av 249 personer.

Utefter de fyra vägarna som utstråla från järnvägsöver-

2.

gången och den omedelbart söder därom liggande bron över Smedhemsån ligger bostadsbebyggelsen med uteslutande en- och tvåfamiljshus av trä med mellan 10 och 20 m avstånd från vägmitt. Övervägande antalet är av "medelgod" kvalitet och fem fastigheter söder om ån ha gemensamt avlopp.

Intill förutnämnda Hults kyrka ligger även ålderdomshem, hembygdsgård och skola. Skolan användes för de kommunala organens sammanträden och är förutom två kaféer och två frikyrkokapell ortens viktigaste fritids- och samlingslokal.

Såsom stationssamhälle i Hults och Edshults kommuner med träbearbetning som främsta sysselsättning synes Hult utgöra en god bild för sina funktioner, dock med den störning som passerandet av länshuvudvägens genomgående trafik på en icke fullgod väg innebär. Sedan orten befriats härifrån genom länshuvudvägens förläggning till en planerad sträckning längre österut med planfri korsning över Nässjö-Oskarshamns järnväg, torde uppgiften för en byggnadsplan vara att vårda den ursprungliga planformen genom komplettering av befintlig bebyggelse till en sammanhängande och enhetlig samhällsbildning med god plats för utvidgning av arbetsplatsernas areal.

På grundval av nu nämnda förutsättningar har föreliggande förslag till byggnadsplan uppgjorts, vartill som beskrivning kan anföras följande.

Då någon tätbebyggelse utanför planlagt område genom avstyckningsförfarande numera ej kan ske och då någon vård av endast för parkmark avsedda områden av ekonomiska skäl ej torde kunna påräknas, har byggnadsplaneområdet blott föreslagits omfatta direkt för bebyggelse och vägar erforderliga områden. Genom att låta ett, undantagsvis två, tomtdjup utefter befintliga

vägar begränsa byggnadsplaneområdets yta på djupet och befintlig bebyggelse jämte möjlighet till avlopp begränsa dess yta i vägnas längdriktning, har den av länsstyrelsen angivna begränsningen för byggnadsplaneområdet ej tillämpats. Denna gräns omslöt ett mera slutet område, vilket till sin areal med omkring 4 ha understiger det föreslagna.

Förslaget innebär att antalet befintliga bostadshus ökas från 61 till 122 st, vilket skulle motsvara en möjlighet till att samhällets folkmängd fördubblas. Industriarealen ökar från nuvarande 3,5 ha till c:a 8 ha. En ytterligare tillväxt av samhället kan ske dels mot norr, dels mot sydväst från järnvägsövergången räknat och härför erforderliga väganlutningar ha utlagts till park.

Parkmark har i övrigt blott redovisats som smala stråk, dels för gångvägar, dels för kringliggande åker- och skogsbruk erforderliga fältvägar, vilka ej äro att anse som gator. Ett i väster föreslaget område för idrotts- och fritidsändamål har förlagts kring en befintlig fotbollsplats och ett c:a 40 m brett område för industriändamål har utlagts till "industripark" som brandskydd kring det större industriområdet.

Genom att utlägga ett nytt område för industriändamål beläget mellan de båda sågarna norr och söder om ån, har ett sammanhängande område för industri och upplag kring järnvägen erhållits. Ett område för allmänt ändamål avses för en planerad brandstation.

Befintlig väglängd av 2500 m inom planområdet ökas med c:a 300 m nyanlagd väg. Skulle järnvägen för den lokala vägtrafiken kräva planfri korsning kan en sådan, efter verkställd ändring av planen, utföras med viadukt såsom illustrationsvis å förslag

4.

utvisats. Byggnadsområdena ha utformats så att denna ändring kan genomföras utan alltför stora ingrepp i befintlig bebyggelse med undantag av fastigheten Bogård 1⁶.

Slutligen är att nämna att det med hänsyn till befintliga förhållanden befunnits lämpligt att i bestämmelserna ange relativt elastiska föreskrifter beträffande uppförande av uthus.

Stockholm den 1 september 1948.

Å EGLERS STADSPLANEBYRÅ

Harry Egler
Arkitekt SAR

Erik Olof Holmberg
Arkitekt SAR

Tillhör länsstyrelsens beslut
den 25/7 1957. E.D. år 1948
pag 16 nr 34

Rätt avskrivet, betygar:
STATENS REPRODUKTIONSANSTALT

