Alvesta kommun

GRUNDKARTA ÖVER

DEL AV VÄXJÖJÄRNVÄGEN MM.

ALVESTA SAMHÄLLE

ALVESTA KOMMUN

UPPRÄTTAD 1998-02-04

BETECKNINGSSTANDARD HMK-Kad

KOORDINATSYSTEM: 2,5 gon V 63:14 reg 6

HÖJDSYSTEM: RH 70

GRUNDKARTAN BESTYRKES FÖR AV PLANFÖRSLAGET BEFORT OMRÅDE

ALVESTA KOMMUN

MAGNUS WIGREN
TEKNIKER

Beteckningar:

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Serv — Servitutsområde
- BÅGEN — Kvartersnamn
- 2 — Registernummer för fastighet
- VEGBY 6:14 — Traktnamn och registernummer för fastighet
- S — Samfällighet
- Lr — Ledningsrätt
- ga: 12 — Registernummer för gemensamhetsanläggning
- Byggnader (husliv et)
- Byggnader (takkonturen)
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket
- Stenmur
- Stödmur
- Häck
- Väg
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Järnvägsspår
- Brunn, källa
- Fornlämning
- Elledning ovan mark
- Elledning i mark
- Teleledning
- Avvägd höjd
- Fastställd gatuhöjd enl. detaljplan
- Nivåkurva



SKALA 1:1000

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m

DETALJPLAN FÖR

GC-PORT UNDER VÄXJÖJÄRNVÄGEN

ALVESTA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

UPPRÄTTAD 1998-06-09

BO SVENSSON
PLANERINGSCHEF

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom de områden som har nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela området om inte annat anges. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Gränsline belägen 3 m utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

- LOKALGATA — Gata för lokaltrafik
- NATUR — Naturområde
- GC–VÄG — Gång- och cykelväg

Kvartersmark

- T — Järnvägstrafik

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0,0 — Föreskriven höjd över nollplanet
- 4% → — Största lutning (pilen pekar uppåt)
- hinder — Farthinder (gupp) för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- trappa — Gångtrappa
- plantering — Gatuplantering/gräsyta

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- t — Marken ska vara tillgänglig för allmän gång och cykel-port under järnvägen

MARKENS ANORDNANDE

- Stängsel ska finnas

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vunnit laga kraft

PLANFÖRSLAGET ANTAGET AV KOMMUNFULLMÄKTIGE
I ALVESTA KOMMUN 1998-09-29 § 54

BARBRO HOLM
KOMMUNFULLMÄKTIGES SEKRETERARE

REGERINGSBESLUT 1999-05-20

DETALJPLAN FÖR

GC-PORT UNDER VÄXJÖJÄRNVÄGEN I

ALVESTA TÄTORT
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Planhandlingarna utgörs av denna beskrivning med illustrationer, genomförandebeskrivning, plankarta med bestämmelser och samrådsredogörelse. En enkel konsekvenstablå redovisas även.

Syfte och huvuddrag

Planen upprättas för att möjliggöra att en gång- och cykelport anläggs under Växjöjärnvägen vid Aringsbergsgatan i östra delen av Alvesta tätort. Porten skall ersätta befintlig gångfålla med trappor. Med GC-porten skapas en bekväm och trafiksäker förbindelse mellan bostadsområdena på ömse sidor av järnvägen. GC-passagen kan i viss mån också utgöra en lugn och trafiksäker alternativväg till den hårt belastade Lunnagårdsbacken ca 400 m norr om Aringsbergsgatan.

I huvuddrag innebär planen att en GC-port anläggs under Växjöjärnvägen och förses med bekväma och handikappvänliga anslutningsramper. Vid GC-porten kommer GC-vägen att befinna sig 1.75-2 m lägre än Lilla Vägen. Denna nivåskillnad gör att utrymmeskrävande anslutningsramper erfordras på båda sidor om järnvägen. Porten placeras så att mittdelen av Aringsbergsgatans breda gatuutrymme utnyttjas för den västra rampen. Detta får bland annat till följd att trafikföringen längs Lilla vägen och Aringsbergsgatan måste förändras. På östra sidan medför nivåförhållandena att anslutningsrampen dras mot norr från GC-porten.

Plandata

Planområdet är beläget längs Växjöjärnvägen i Alvestas östra del. Planområdet är ca 2 ha stort. Utöver GC-portens närområde har planen sträckts ut i nord-sydlig riktning, främst för att järnvägsområdet inte är planlagt i denna del, men också för att trafikföringen på Lilla vägen påverkas av planen. Detaljplanen berör så gott som enbart allmän platsmark som ägs av Alvesta kommun och järnvägsområde som ägs av SJ.

Privatägd mark berör dels Skölden 12 och Fanan 15 genom att hörnavskärningen i korsningen Aringsbergsgatan/Lilla vägen ej fullföljts fastighetsrättsligt. I båda fallen används det berörda området redan som gatumark. Även gatumarksfastigheterna Alvesta 19:20 och 19:21 är privatägda.

Tidigare ställningstaganden

Den föreslagna åtgärden har stöd i områdesplanen för Alvesta tätort från 1986 som också utgör fördjupad översiktsplan för tätorten. I denna plan anges att en cykelpassage skall finnas vid Aringsbergsgatan.

Planområdet berörs av detaljplaner fastställda 1947-09-11, 1965-06-29, 1977-08-31och 1978-08-01.

I samband med att Engaholmsbron över Växjöjärnvägen revs 1995 hölls ett samrådsmöte som bl a behandlade behovet av en planskild gång- och cykelpassage över Växjöjärnvägen inom området. På mötet framkom att det är angeläget med en planskild förbindelse söder om Länsmansbacken och att denna bör placeras vid Aringsbergsgatan, dels därför att behovet av en kommunikationsförbindelse tillgodoses bäst här och dels därför att en planskild GC-passage kan ordnas här utan intrång på kvartersmark.

GC-porten vid Aringsbergsgatan tillsammans med den framtida gångförbindelsen över stambanan via kommande resecentrum, klart år 2002, ger goda förutsättningar att successivt bygga en trafiksäker och lugn GC-förbindelse mellan bostadsområdena i sydöstra delen av Alvesta och Alvestas centrum. På så sätt kan på sikt en lugnare förbindelsemöjlighet över södra stambanan erbjudas de oskyddade trafikanterna som alternativ till den hårt trafikerade viadukten över stambanan.

Under november och december månad 1997 har två samrådsmöten i frågan hållits med närboende. På dessa möten, och även i skrivelser, har boende väster om Växjöjärnvägen framfört stark kritik mot förslaget och mot de förändringar i närmiljön, och då främst inverkan på trafikföringen, som förslaget för med sig. Kritik har också riktats mot att GC-porten placeras för lågt, vilket ger upphov till alltför långa ramper väster om järnvägen. Olika lösningar har prövats under planarbetets gång. Som framgår av samrådshandlingen kvarstår den tidigt framförda kritiken från flera närboende i allt väsentligt.

Program och MKB

En enkel konsekvensvärdering redovisas i matrisform. De viktigaste positiva konsekvenserna av den föreslagna GC-porten är att den medför förbättrad kommunikation mellan bostadsområdena på ömse sida av järnvägen och ger en bekväm och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter. Den största negativa konsekvensen är att trafikföringen på Lilla vägen/Aringsbergsgatan ändras vilket kan ge upphov till något längre transporter för de som bor längs detta gatuavsnitt. Störst inverkan av enkelriktningen får planförslaget för boende längs Lilla Vägen söder om GC-porten, kv Fanan, eftersom hela detta gatuavsnitt måste enkelriktas.

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

En geoteknisk undersökning har genomförts vid föreslaget tunnelläge och framtida ramper. Vid denna undersökning påträffades inget berg. GC-port och anslutningsramper kan därför sannolikt anläggas i föreslaget läge utan att sprängning behöver tillgripas.

Väster om järnvägen utgörs planområdet nästan enbart av asfalterade gator. Aringsbergsgatan som ursprungligen är av esplanadkaraktär, men har numera enbart en gräsbevuxen mittdel. Gaturummet kantas av lummiga trädgårdar vilket ger området en karaktär av trädgårdsstad.

Öster om järnvägen utgörs planområdet av ett naturmarksområde som utgör buffert och grönyta mellan järnvägen och bostäderna öster om planområdet. Längs GC-vägen som går i östlig riktning sett från järnvägen/gångfållan finns en kort allé. På kullen ca 80 m söder om planerad GC-port finns ett antal större träd, bl a flera ekar.

Några kända fornlämningar finns inte inom planområdet. Större delen av området har varit utsatt för omgrävningsarbeten i samband med att järnväg dragits fram och att området exploaterats för bebyggelse.

Träd och buskage kommer att planteras vid påfartsramperna i samband med att GC-porten anläggs.

Tillgänglighet

Denna del av Alvesta karaktäriseras av den relativt branta väst-sluttningen ned mot sjön Salen. Nivåskillnaden i öst-västlig riktning är mycket påtaglig, inte minst för cyklister och vid planering av cykelvägar.

Cykelvägen som löper i nordsydlig riktning parallellt med järnvägen omedelbart öster om densamma har dock en flack och cykelvänlig lutning. Den befintliga GC-vägen i östlig riktning sett från planövergången är emellertid mycket brant med lutningar uppemot 10-11%, något som inte förändras av att GC-porten anläggs.

Beträffande nedfartsramperna till GC-porten eftersträvas en bekväm och handikappvänlig utformning. I detaljplanen regleras därför en högsta tillåten lutning på de nya ramperna.

Vid detaljutförandet av ramper och GC-port skall stor hänsyn tas till de synskadades behov för att underlätta ledningen genom passagen.

Gator och trafik

En effekt av detaljplanen är att Lilla Vägen, som går parallellt med järnvägen, delas vid Aringsbergsgatan. Vid samråd med närboende har flera alternativ till lösning väster om järnvägen diskuterats. Nedan redovisas huvudförslaget och en summarisk genomgång av förkastade förslag.

Huvudförslag

Enligt direktiv från kommunstyrelsens arbetsutskott utformas planförslaget efter alternativet som tidigare benämnts **"enkelriktning av Lilla Vägen"** , se illustrationsskiss benämnd **huvudförslag.**

Förslaget får bland annat till följd att Lilla vägen enkelriktas i sydlig riktning från garageinfarten på fastigheten Skölden 12 i norr till Vimpelgatan i söder. Enkelriktningen regleras dock inte i detaljplanen utan fastställs som en trafikregleringsåtgärd i särskild ordning. Skälet till att inte låsa denna fråga i detaljplanen är att även framledes göra det möjligt förändra trafikregleringen utan krav på samtidig ändring av detaljplanen. Eftersom enkelriktningen är en konsekvens av detaljplanen redovisas här konsekvenserna av erforderlig enkelriktning. Sammanlagt berörs 19 fastigheter av enkelriktningen fast i olika grad:

- De åtta fastigheterna i kv Skölden mellan Vikgatan i norr och Aringsbergsgatan i söder och med infart från Lilla Vägen kan genom enkelrikningen endast åka in till sina fastigheten från norr. Däremot ges möjlighet att åka ut i båda riktningarna. Eftersom de flesta resor torde vara riktade norrut mot centrum synes påverkan av trafikregleringen för dessa fastigheter vara begränsad.

- De fyra fastigheterna, Skölden 13 och 14 samt Fanan 13 och 14 som har utfart mot Aringsbergsgatan kan även fortsättningsvis färdas såväl in som ut från sina fastigheter genom att möjlighet till passage över esplanadens mittremsa ordnas. Förändringen i trafikföringen torde därför för dessa fastighetsägare vara marginell.

- De sju fastigheterna i kv Fanan, mellan Aringsbergsgatan i norr och Vimpelgatan i söder och med infart från Lilla Vägen, är de som påverkas mest av en enkelriktning. Infart till tomten kan för dessa fastighetsägare endast ske från norr och utfart sker endast söderut. För de båda hörn-fastigheterna innebär detta en vägförlängning om ca 450 m per resa.

Av trafiksäkerhetsskäl och av omsorg om de oskyddade trafikanterna är det angeläget att hastighetsdämpande åtgärder vidtas i korsningen

mellan Aringsbergsgatan och Engagatan, framförallt gäller det trafik längs Engagatan i nordsydlig riktning.

Alternativförslag 2

(Förslaget har förkastats)

Ett förslag till **gårdsgata** vid GC-rampens mynning vid Aringsbergsgatan har diskuterats vid samrådsmötena. Detta förslag skulle kunna medge fortsatt dubbelriktning av Lilla vägen. **Alternativet har förkastats** och presenteras ej vidare i denna handling.

Alternativförslag 3

(Förslaget har förkastats)

GC-ramp eller ramper parallella med järnvägen med GC-tunneln i samma läge som huvudförslaget. Detta förslag grundas på följande framförda synpunkter framfört såväl muntligt vid samrådsmötena som skriftligt.

1) att ramperna bör ges en sträckning parallell med järnvägen så att trafiken på Lilla vägen ej påverkas.

2) att ramperna kan dessa kortas på västra sidan eftersom CG-tunnelns konstruktionshöjd överdrivits och GC-porten således kan placeras mycket grundare än vad som föreslagits i huvudförslaget.

Beträffande punkt 1 gör dels rampernas längd, ca 35 m och dels närmast tillåtna avstånd från järnväg till en parallell GC-väg att det ej är möjligt ordna en sådan ramp utan att Lilla vägen helt avstängs i någon riktning eller att ett betydande intrång sker på angränsande villafastighet.

Beträffande portens konstruktion är det gängse konstruktionssättet numera att ett betongtråg byggs som fylls med makadam. Slipers och räls placeras i makadamen som har en tjocklek av minst 60 cm. Makadamlagret har till funktion att ta upp och utjämna de dynamiska laster som uppkommer när de tunga tågen passerar. Detta förfaringssätt medför att avståndet från överkant räls till GC-portens tak blir ca 1.2 m. Med en tunnelöppning på 2.7 m hamnar körbanan genom GC-porten på en höjd av ca + 148.6 vilket är ca 2 m under Lilla vägens nuvarande gatunivå. Höjden på tunnelöppningen skulle ur funktionssynpunkt kunna reduceras något men driftsskäl gör att en något högre porthöjd efterfrågas.

Med hänsyn till att alternativ 3 medför ett väsentligt intrång på privatägd mark och ger en trängre och mera komplicerad trafikföring för cyklister och gående **förkastas alternativet**. Alternativet ger också sämre kontakt med bushållplats vid Växjövägen och med framtida GC-väg längs med Salen.

Alternativförslag 4

(Förslaget har förkastats)

GC-porten i ett sydligare läge längs mellan Aringsbergsgatan och Vimpelgatan,

I detta alternativ placeras GC-porten antingen i höjd med norra delen av kv Fanan eller i södra delen av kvarteret där nivåskillnaden mellan järnväg och gata är som störst. Förslaget liknar alternativ 3 med

anslutningsramper som viks av i nordlig riktning tätt intill järnvägen. Förhoppningen var att såväl gata som anslutningsramp skulle rymmas inom Lilla Vägens gatuutrymme. Förslaget är emellertid inte möjligt att förverkliga utan markintrång i kv Fanan.

Med hänsyn till att även alternativ 4 medför ett väsentligt intrång på privatägd mark och ger en trängre och mera komplicerad trafikföring för cyklister så **förkastas alternativet**.

Alternativförslag 5

(Förslaget har förkastats)

GC-porten förlängs så att även Lilla Vägen passerar över GC-porten. Detta är möjligt om Lilla Vägen höjs ca 1 m över nuvarande gatunivå vid GC-porten. Detta medför bl a att Lilla Vägen måste höjas såväl söderut som norrut och även anslutningen mot Aringsbergsgatan. För att gatunivån skall kunna höjas måste ett visst intrång ske på fastigheterna Skölden 12 och Fanan 15 i samband med att stödmurar placeras i tomtgränsen.

Förslaget förkastas eftersom förslaget medför intrång på kvartersmark och att GC-porten blir relativt lång och tunnellik

Störningar

Under byggnadstiden kommer transporter, grävningsarbeten mm ofrånkomligt att medföra vissa störningar. GC-porten kommer dock att byggas av prefabricerade element vilket gör att byggnadstiden förkortas avsevärt jämfört med vad som är vanligt vid denna typ av anläggningar i järnvägsmiljö.

Teknisk försörjning

Vatten- och avloppsledningar finns i Lilla vägen med anslutning till Aringsbergsgatan. Projektet förutsätter en smärre omläggning av några av dessa ledningar.

Telekablar

Två telekablar passerar genom planområdet i öst-västlig riktning. Omskarvning av kablarna kan bli nödvändigt i samband med anläggning av uppfartsrampen öster om järnvägen.

Genomförandetid

Med hänsyn till att planen är direkt projektförberedande ges den en kort genomförandetid om 5 år.

Upprättad 1998-06-09

Bo Svensson
Planeringschef.

Planförslaget antaget av Kommunfullmäktige i Alvesta kommun 1998-09-29, § 54

Barbro Holm
Fullmäktiges sekreterare

Regeringsbeslut 1999-05-20

DETALJPLAN FÖR

GC-PORT UNDER VÄXJÖJÄRNVÄGEN I

ALVESTA TÄTORT
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Banverkets planerar för ett färdigställande av gc-porten under 1998. Planeringsprocessen kan beskrivas enligt följande:

Plansamrådsremiss 1998-03-23--04-07
Utställning 1998-07-10--08-21
Kommunstyrelsen behandlar detaljplanen för antagande 1998-09-15
Därefter följer detaljprojektering och anläggningsarbete.

Planhantering

Avsikten var ursprungligen att hantera detaljplanen med enkelt planförfarande eftersom detaljplanen grundas på, och står i överensstämmelse med översiktsplanen samt att flera samrådsmöten hållits i frågan med berörda. De många kritiska synpunkter som inkommit under samrådsremissen gör dock att detaljplanen hanteras med normalt förfarande som också innefattar ett utställningsskede.

Genomförandetid

Med hänsyn till att planen är direkt projektförberedande ges detaljplanen en kort genomförandetid om 5 år.

Ansvarsfördelning

Banverket och Alvesta kommun är intressenter i att förverkliga genomförandet av detaljplanen. Ett avtal kommer att träffas mellan dessa parter som reglerar ansvarsfördelning vad gäller det tekniska genomförandet, finansiering mm.

Inledningsvis har arbetet fördelats så att Banverket svarar för att visst tekniskt underlag tas fram, t ex att genomföra en grundundersökning för det aktuella området, medan Alvesta kommun svarar för detaljplanearbetet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsmässigt är detaljplanen i huvudsak redan genomförd. Två privatägda fastigheter överensstämmer dock inte med detaljplanen genom att delar av dessa fastigheter går in över allmänplatsmark. I båda fallen är det aktuella markområdet redan ianspråktaget som gata. Genom fastighetsreglering överförs:

ca 5 kvm av Skölden 12 och ca 50 kvm av Fanan 15 till gatumarksfastigheten Aringsås 19:1.

Hela fastigheterna Aringsås 19:20 och 19:21 överförs till Aringsås 19:1.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

I det avtal som nämnts ovan kommer även kostnaderna för projektets genomförande att regleras mellan Banverket och Alvesta kommun.

Markförvärv

Ett avtal kommer att tecknas mellan Alvesta kommun och ägarna till fastigheterna Skölden 12 och Fanan 15 samt med ägarna till Aringsås 19:20 och 19:21.

TEKNISKA FRÅGOR

Detaljsamråd

Den tekniska utformningen detaljstuderas i kommande projekteringsskede. I samband med detaljprojekteringen är det angeläget att samråd om utformningsfrågorna hålls med närliggande fastighetsägare.

Upprättad 1998-06-09

Bo Svensson
Planeringschef

Planförslaget antaget av kommun fullmäktige i Alvesta Kommun 1998-09-29, § 54

Barbro Holm
Kommunfullmäktiges ordförande

Regeringsbeslut 1999-05-20