Alvesta kommun

GRUNDKARTA ÖVER

ARINGSÅS 19:1 m.fl.

ALVESTA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN

UPPRÄTTAD 2005-04-29

BETECKNINGSSTANDARD HMK-KaD

KOORDINATSYSTEM: 2.5 gon V 63:14 reg 6

HÖJDSYSTEM: RH 70

GRUNDKARTAN BESTYRKES FÖR AV PLANFÖRSLAGET BERÖRT OMRÅDE

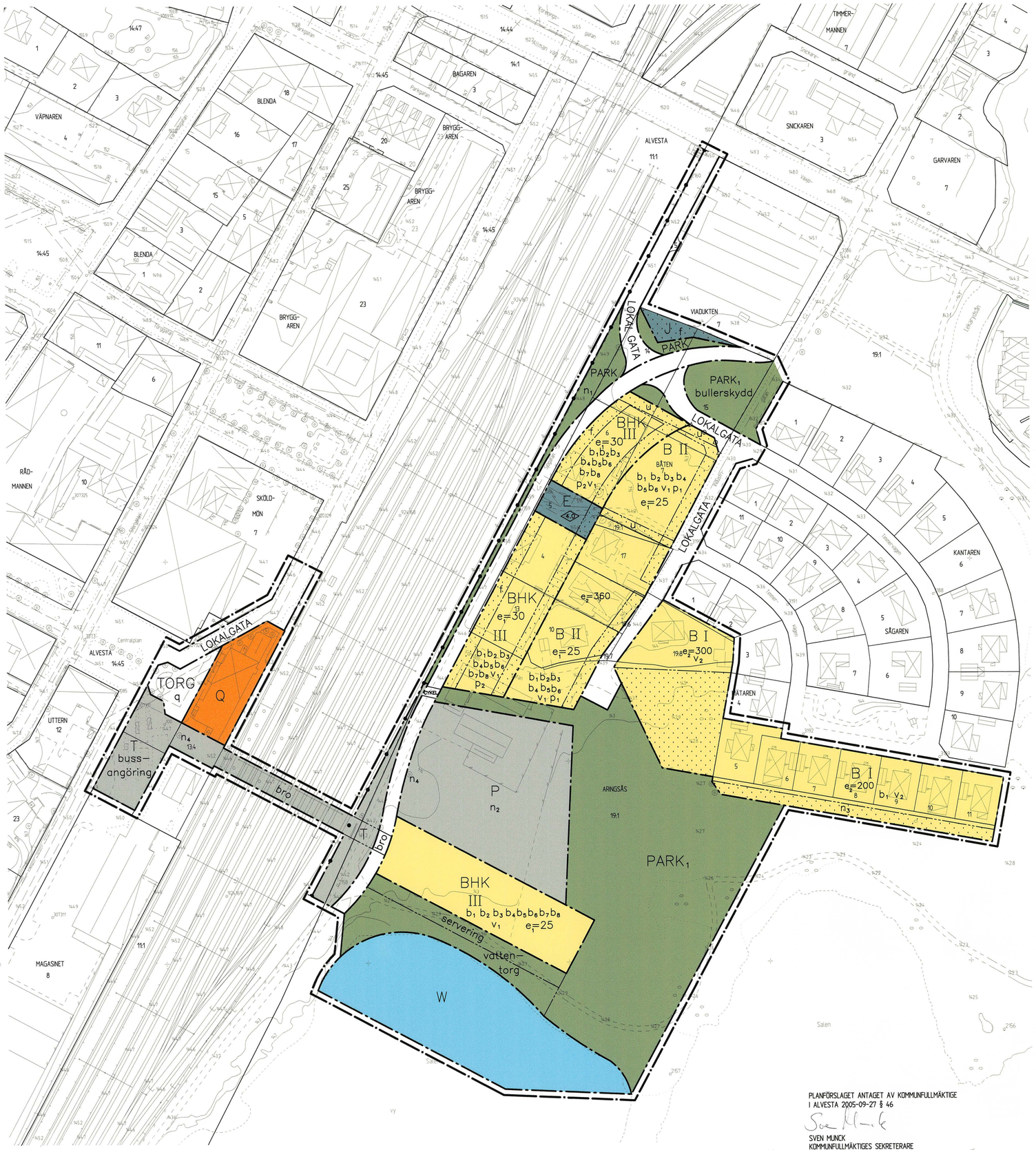
ALVESTA KOMMUN

MAGNUS WIGREN
MÄTNINGSCHEF

Beteckningar:

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Servitutsområde
- Kvartersnamn
- Registernummer för fastighet
- Traktnamn och registernummer för fastighet
- Samfällighet
- Ledningsrätt
- Registernummer för gemensamhetsanläggning
- Byggnader (husliv/ett)
- Byggnader (takkontur/en)
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket
- Stenmur
- Stödmur
- Häck
- Vägg
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Järnvägsspår
- Brunn, källa
- Fornlämning
- Elledning ovan mark
- Elledning i mark
- Teleledning
- Avvägd höjd
- Fastställd gatuhöjd enl. detaljplan
- Nivåkurva

BÅGEN 2
VEGBY 6:14
s
Lr
ga: 12



SKALA 1:1000

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

PLANFÖRSLAGET ANTAGET AV KOMMUNFULLMÄKTIGE I ALVESTA 2005-09-27 § 46

SVEN MUNCK
KOMMUNFULLMÄKTIGES SEKRETERARE

BESLUTET HAR VUNNIT LAGA KRAFT 2005-10-27

DETALJPLAN FÖR
RESECENTRUM

ALVESTA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

UPPRÄTTAD 2005-04-12

OLOF THEDIN
ARKITEKT MSA

INGEGERD ANDERSSON
PLANERINGSCHEF

MAGNUS WIGREN
MÄTNINGSCHEF

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

- Linje belägen 3 m utanför planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

- LOKALGATA — Lokaltrafik
- INFART — Infartstrafik
- PARK — Park
- PARK₁ — Parkmark med gång- och cykelbana

Kvartersmark

- B — Bostäder
- E — Tekniska anläggningar
- HK — Hantverk, handel och kontor
- T — Trafik
- P — Parkering
- Q — Byggnadsminne. Användning anpassas till byggnadens kulturvärde. Huset får inte genomgå yttre eller inre förändringar utan länsantikvariens godkännande

Vattenområde

- W — Öppet vattenområde där brygga får anläggas

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- CYKEL — Cykelöverfart med hastighetsdämpande utformning
- bro — Gångbro
- q — Användning skall anpassas till stationsbyggnadens kulturhistoriska värde
- n_1 — Träd i grupper eller i rader som ger allé-karaktär skall placeras nära gatan. Val av träd görs med hänsyn till starkströmsledningars placering
- n_2 — Trädplantering och dagvattenfördröjning skall anordnas
- n_3 — Häck eller staket skall finnas
- n_4 — Trädet får inte fällas
- bullerskydd — Bullerskydd skall anordnas
- servering — Uteservering får anordnas
- vattentorg — Vattentorg får anordnas

UTNYTTJANDEGRAD

- e_1 =00 — Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea
- e_2 =200 — Största byggnadsarea i m²

BEGRÄNSNINGAR I MARKENS BEBYGGANDE

- Mark som ej får bebyggas
- u — Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE

- buss–angöring — Plats för bussangöring
- Körbar utfart får inte anordnas
- Stängsel ska anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- 4,0 — Högsta byggnadshöjd i meter
- III — Högsta antal våningar
- f — Vid utformning av nya byggnader och tomtens planering skall hänsyn tas till att järnvägen och Sjögatan utgör viktiga entréer till tätorten. Upplag får ej finnas
- v_1 — Vind får inte inredas
- v_2 — Vind får inredas
- b_1 — Endast källarlösa hus
- b_2 — Innan bygglov ges skall geoteknisk utredning göras. Se planbeskrivning, geotekniska förhållanden
- b_3 — Uppvärmning får ej ske med direktverkande el
- b_4 — Fasader ska uppfylla Naturvårdsverkets och Banverkets norm för bullerdämpning
- b_5 — Dagvatten skall infiltreras
- b_6 — Nivån på färdigt golv får ej understiga +143,8 (RH 70)
- b_7 — Fasader får inte vara av trä
- b_8 — Ventilationsanläggning skall kunna stängas
- p_1 — Huvudbyggnad skall placeras minst 4,0 m från tomtgräns. Uthus/garage minst 1,5 m från tomtgräns
- p_2 — Byggnader får sammanbyggas i tomtgräns

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft

Den tomtindelning som fastställdes 1950-08-05 för del av Aringsås 19:1 upphör att gälla

Industri

Kommunhuset

Centralplan

Stationshuset

Gång och cykelväg

Gångbro över spårområdet

Cykelparkering

Parkeringsplatser med mycket träd och grönytor

Närbutik, särskild detaljplan upprättas för detta område

Bullervall

Gång och cykelväg

Lekarydsån

Pulkabacke

Fördröjningssänka för dagvatten

Sjöparken

Vattentorg

Plats för uteservering

Stenlagd trappa till vattnet

Promenadslinga

Brygga för flanörer, metare eller för båtar med besökande till centrum

Salen

Arkitekt Bolaget

KRONOBERGSGATAN 5 352 33 VÄXJÖ TEL. 0470-135 10
info@arkitektbolaget.se FAX. 0470-135 25

CAD-VERSION | RITAD KONSTRUERAD | HANDLÄGGARE

DATUM 2004-04-18 | ANSVARIG

RESECENTRUM
ÄLVESTA SAMHÄLLE
ILLUSTRATIONSPLAN

SKALA 1:1000 | RITNINGSNUMMER | ANDR BET

Detaljplan för
RESECENTRUM
i Alvesta kommun

PLANBESKRIVNING



HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning.
- Trafikstudie.
- Genomförandebeskrivning.
- Konsekvensbeskrivning
- Plankarta
- Illustrationskarta
- Samrådsredogörelse

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens huvudsyfte är att möjliggöra förverkligandet av ett nytt resecentrum i Alvesta och kunna ge en säker tillgänglighet till tågen och i samband med detta kunna ordna en parkeringsanläggning som skall ge service åt detsamma.

Avsikten är att stationshuset, som är byggnadsminne, skall fortsätta att vara en byggnad för resande och en byggnad med en funktion även i den lokala stadsmiljön.

För att åstadkomma detta krävs en tillbyggnad till den befintliga stationsbyggnaden, samt en passage över spårområdet till perrongerna och till den nya parkeringsanläggning som planeras öster om spårområdet. Gångbron över spårområdet kommer att länka ihop Alvestas västra och östra delar och skapa ett mycket starkare samband mellan bostadsområdena i öster och centrum.

Området mellan Sjögatan och Industrigatan planeras för bostäder i öster och kontor/verksamheter i väster, närmast järnvägen. Dessutom ges utrymme för byggnader för kontor och i någon mån bostäder i anslutning till gångbron över järnvägen.

Industrigatan stängs för genomfart och kommer att bli en ren bostadsgata. Timmervägen förlängs västerut och därigenom blir det möjligt att göra ett bullerskydd mellan infartsgatan och bostäderna. Den befintliga industrin i norra delen av planområdet får en delvis ändrad tillfart.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i centrala Alvesta. Området är uppdelat i två delar, en väster om spårområdet och en öster därom.
Det västra området gränsar i väster till Centralplan och i öster till spårområdet.
Det östra området gränsar i väster till spårområdet, i norr till kvarteret Viadukten, i öster till kvarteren Kantaren, Sågaren och Mätaren, samt i söder till sjön Salen.

Areal

Planområdet har en areal av ca 6 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Båten 4, 5, 6, 7, 10, 13, 14, 15 och 17, samt Aringsås 19:1 ägs av Alvesta kommun. Stationsbyggnaden (13:4) ägs av Jernhusen och spårområdet, Alvesta 11:1 ägs av Banverket. Båten 9, Aringsås 19:6, 19:7 och 19:8 är privatägda.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan och detaljplan

Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen för Alvesta samhälle som antogs av kommunfullmäktige 1994-10-25.

Inom planområdet gäller detaljplaner fastställda 1948-08-27, 1961-04-15 samt 1977-07-05, 1987-04-29, 1969-10-02 och 1965-06-09.

Miljökonsekvensbeskrivning

Uppdrag om detaljplanen fattades första gången 1994. Den fullföljdes inte och ett nytt uppdragsbeslut togs 2003. I den första arbetsperioden togs ställning till olika alternativa lösningar både vad gäller bro alternativt tunnel och om läget skulle vara norr eller söder om stationshuset.
Med hänsyn till vattenproblematiken och störningar i befintlig miljö och skydd av byggnadsminne, beslutades att alternativet med en bro över spåren, söder om stationen är den lösning som stämmer bäst med de uppställda kraven.

Särskild miljökonsekvensbeskrivning MKB görs inte till denna plan. Enligt 5 kap.18§, PBL skall en MKB upprättas för planer vars genomförande innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med vatten och andra resurser.
Vid en begränsad påverkan skall en konsekvensbedömning göras.
Planförfattaren bedömer att genomförande av denna plan inte innebär någon betydande påverkan som avses i PBL. MKB görs därför inte.
Däremot görs en konsekvensbeskrivning som är en del av planen.

Kommunala beslut

I samband med undertecknandet av ett genomförandeavtal 1994 beslutades också att kommunen skulle upprätta en ny detaljplan. Avtalet har justerats 2004 för att stämma överens med befintliga organisationer. Kommunens skyldighet att upprätta en detaljplan kvarstår.

Tidigt samråd
2004-04-21 genomfördes ett första samråd med de som bor i området.

Grannarna önskade att stor hänsyn skall tas till tryggande av gång- och cykelvägar för de boende.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

I norra delen av planområdet inom kv. Båten 7, 14, 15, finns ett område som delvis kan upplevas som naturmark. Detta är obebyggd kvartersmark avsett för industriändamål. Det är bevuxet med större lövträd.

Diagonalt genom detta område läggs en ny väg som skall förbinda infarten från Växjövägen med tillfarten till parkeringen. På norra sidan av vägen bibehålls naturmarken och läggs ut som parkmark. Öster om Sjögatan läggs byggrätter för hantverk, handel och kontor i tre våningar.

I söder, på ömse sidor om kommunens förrådsbyggnad, finns också ett område som har en viss naturmarksanknytning. Denna del består av en stor outnyttjad, delvis grusad yta, omsluten av en vändslinga för större lastbilar.

Mellan biluppställningsraderna inom parkeringsytan kommer det att planteras träd på ett sådant sätt att det upplevs som om den angränsande Sjöparken får en förlängning in mot järnvägen.

Friytor
Aringsås 19:1 i den del som gränsar till befintliga förrådsbyggnader ligger idag som en öppen parkyta nere vid vattnet. Genom parken går ett gångstråk som förbinder strandpromenaden ner mot reningsverket med bostadsområdena i östra Alvesta. I detaljplaneförslaget förstärks parkens betydelse genom att gångstråket nu, via bron över spårområdet, får förbindelse med Alvesta centrum och stationen.

Vattenområden
Längst i söder finns idag en vassbevuxen strand. I detaljplanen omgestaltas en del av detta till ett stadsmässigt torg, med tillhörande vattentrappa.

Strandskydd
Vattenområdet omfattas av strandskydd som sträcker sig 100 meter från land ut i vattnet. Ansökan om upphävande av strandskyddet för det område som kan bebyggas med en brygga kommer att inlämnas till länsstyrelsen.

Geotekniska förhållanden

De geotekniska förhållandena har inte undersökts särskilt i samband med planförfarandet. Det är därför viktigt att geoteknisk undersökning genomförs innan man börjar bygga i området. Detta har lagts till på plankartan med särskild planbeteckning, b2.

Källare är inte tillåtet.

Sjön Salens medelvattennivå är 141.9, men vid de höga flödena i juli 2004 var nivån 142.96. Den högsta uppmätta nivån var 1943 då Salen nådde 143,11. Golvnivån i nya byggnader får inte understiga +143,8.

En detaljerad utredning om översvämningsrisker håller på att tas fram i samarbete med SMHI. Innan detta underlag finns tillgängligt kommer inget bygglov att beviljas.

Vid val av grundläggningssätt skall hänsyn tas till närheten till järnvägen så att vibrationer inte uppkommer.

Då stora sammanhängande hårdgjorda ytor tillskapas i området är det viktigt att dagvattnat tas omhand på ett miljömässigt bra sätt. Av denna anledning föreslås ett fördröjningsmagasin öster om parkeringsplatsen. De grönstråk som planeras inom parkeringsytorna kan också tjäna som en mottagare av regnvatten. Lutningarna inom området måste då anpassas till detta så att avrinningen blir rätt.

Fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte inom planområdet.

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

Längs Sjögatans östra sida finns idag en blandad bebyggelse av bostäder och verksamhetslokaler. Båten 6, är bebyggd med ett äldre litet bostadshus i trä. En våning med inredd vind.
Båten 4, är bebyggd med trevånings trähus avsett för bostäder.

Båten 13 är bebyggd med en sliten putsad byggnad i ett plan, innehållande plåtslageri och miljöverkstad.
Aringsås 19:1 är bebyggd med en tvåvånings verkstadsbyggnad, kompletterad med mindre plåtskjul.

Ny bebyggelse

Norr om byggnaderna planeras en angöringsplats och en större parkeringsplats. Korttidsparkering i väster och en inhägnad långtidsparkering i öster. Parkeringsplatsen rymmer c:a 100 vanliga parkeringsplatser, 20 angöringsplatser samt 35 inhägnade långtidsparkeringsplatser. Parkeringsplatsen är utformad så att trädplanteringar och grönytor skall dela upp de stora parkeringsytorna. Det kommer också att finnas utrymme för cykelparkering som kan betjäna resande som skall med tågen och ortsbor som skall besöka centrum

I planen föreslås att tillkommande bebyggelse i tre våningar närmast järnvägen. Dessa byggnader kan inrymma hantverk, handel och kontor och ligga som en buffert mellan järnvägsområdet och bostadsområdet i öster.

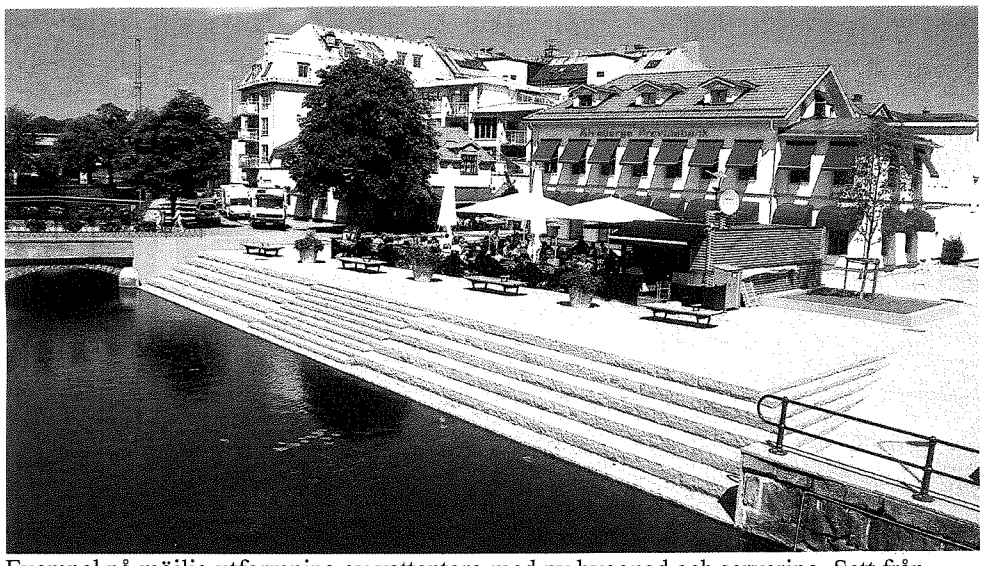
I samma kvarter men öster om hantverksbyggnaderna föreslås att det tillskapas tre - fyra nya bostadstomter som kan bebyggas med bostäder i två våningar.

I anslutning till det östra brofästet föreslås bebyggelse i tre plan innehållande bostäder, kontor, utbildningslokaler, kafé/restaurang och liknande verksamhet.

Samtliga byggnader måste uppföras med fasader och fönster som dämpar bullret från järnvägen så att det uppfyller Naturvårdsverkets och Banverkets normer. Detta har angetts med en planbestämmelse, b4 och skall redovisas i bygglovhandlingarna.

Närmast vattnet kommer marken att omdanas till en torgyta ner mot vattnet. Det är avsett att vara en allmänt lätt tillgänglig plats där vattnet tydliggörs i stadsbilden genom att en trappa byggs mot vattnet.

Marken närmast vattentorget föreslås utformas så att det kan användas som uteservering för kafé- eller restaurangverksamhet som dock inte får hindra allmänheten från att använda strandområdet eller nå vattnet.



Exempel på möjlig utformning av vattentorg med ny byggnad och servering. Sett från Salen.

Bilden är från Borås och hämtad ur Sten nr 3 - 04. Foto: Nils Bengtsson

Kulturskydd

Stationshuset

Huset uppfördes 1905 som en ersättning för det gamla stationshuset som låg något hundratal meter norr om det nuvarande.
Arkitekt var Folke Zettervall som var chefsarkitekt vid SJ. Huset har tydliga drag av jugendarkitektur.

I Riksantikakvarieämbetets skyddsföreskrifter kan man läsa att forna tiders stationsmiljöer kännetecknades av att antal komplementbyggnader som behövdes för att klara person- och godstransporterna. Det var stationshus med personalbostäder, hotell- och restauranger, godsmagasin, avträdeshus, lokstall, vattentorn, ställverk m.m.

Stationshuset är statligt byggnadsminne sedan 1986. Därefter förklarades byggnaden för byggnadsminne av Länsstyrelsen 2003. Till beslutet hör särskilda skyddsföreskrifter som innebär att huset ej får rivas eller ombyggas och ej heller förändras till sin exteriör. Runt stationshuset bör finnas ett visst skyddsområde så att fasaderna på byggnaden syns i den mån det är möjligt. Detta ha markerats med q på plankartan.

I det pågående arbetet med att funktionsanpassa stationshuset till allmänna krav på säkerhet och tillgänglighet har ett principgodkännande från länsstyrelsen lämnats för en anpassning till en ny gångbro över spårområdet. All byggnation skall ske med antikvarisk kontroll, vilket innebär att huset inte får genomgå någon yttre eller inre förändring utan att det först godkänts av länsantikvarien.

Även perrongernas skärmtak av limträ är värda att skyddas. De avses finnas kvar men flyttas söderut tillett läge där de inte hamnar i konflikt med de nya trappor som måste byggas mellan gångbron och perrongerna.

Avsikten är att stationshuset skall fortsätta att vara en byggnad för resande och en byggnad med en tydlig funktion även i den lokala stadsmiljön.

Offentlig och kommersiell service

Eftersom området utgör en del av centrummiljön finns kommersiell service inom gångavstånd.

Lek och rekreation

Lek

I Sjöparken finns i dag möjlighet för bollspel i parkområdet. Där finns också en anlagd lekplats. Under vintern kan skridskoåkning förekomma, antingen på sjön Salen eller också på den vattenyta som brukar bildas under hösten som en liten översvämning inom det område som kommer att tas i anspråk för parkering. I samband med iordningställandet av parkeringsytorna skall en damm/sänka anläggas som fördröjningsmagasin för överskottsvatten. Detta fördröjningsmagasin kan då ersätta den ovan nämnda ytan.

Sjön i stadsmiljön

I förslaget till vattenplan finns en målsättning att Salen skall kunna bibehållas som en sjö med bra vattenkvalitet och vara en attraktiv plats för friluftsliv. Detaljplanens genomförande bedöms stämma överens med intentionerna i vattenplanen. Detta beskrivs på följande sätt:
"Utan tvekan utgör sjöns norra del en viktig tillgång i Alvestas tätortsmiljö, en tillgång som idag inte tagits tillvara fullt ut. Här finns en utvecklingspotential för en attraktiv stadsmiljö, där närheten till vattnet ger kontrasverkan mot den rena stadsbebyggelsen samtidigt som promenadstråk i direkt anslutning till stränderna erbjuder rekreations- och skönhetsupplevelser mitt inne i centrum"

Gator och trafik

Gatunät

Planens huvudsyfte är att åstadkomma en enkel och tydlig väg till resecentrats parkering öster om spårområdet. För att dessutom få en bättre trafikmiljö för de boende gränsande till planförslaget föreslås en ny trafikföring i området.
Sjögatans och Industrigatans sträckning ändras i den norra delen.
Sjögatan byggs om så att den får en diagonal sträckning söder om kvarteret Viadukten. Den nya vägdragningen ger en gen och lättfattlig angöring till resecentrums parkeringsplats direkt från Växjövägen. Industrigatan får i norr en ny anslutning till Timmervägen som förlängs västerut. I söder förses Industrigatan med en vändplats och blir på detta sätt en renodlad bostadsgata.
Sjögatans sträckning ändras i den södra delen för att ge plats för det trapp- och hisstorn, som ansluter till brons östra ände.

Sjögatan är den enda väg som går fram till reningsverket i söder. Det är alltså av största vikt att förbindelsen mellan Växjövägen i norr och resecentrums parkeringsplats, samt reningsverket i söder kan trafikeras av stora utrymmeskrävande fordon. Då den fria höjden under viadukten (Växjövägen) endast är 3,6 meter är denna passage inte möjlig att nyttja.

Gång-och cykelvägar
Befintlig gång- och cykelväg utmed Salens norra strand ansluter till bebyggelsen och brofästet i detaljplanen. En ny cykelväg anläggs från Växjövägen på östra sidan av Industrigatan fram till kvarteret Kantaren 1. Därifrån går cykeltrafiken på Industrigatan som är återvändsgata i söder och därför inte blir så hårt trafikerad. Från vändplanen i söder fortsätter cykelvägen västerut söder om Kantaren 13 och vidare till cykelparkering i omedelbar anslutning till trapp- och hisstorn till gångbron över spårområdet. Där cykelvägen korsar Sjögatan görs en överfart som utformas så att den även fungerar som hastighetsdämpare för biltrafiken. På detta sätt kopplas cykelvägen längs Växjövägen på ett naturligt sätt till cykelparkeringsplatsen vid det nya trapp- och hisstornet.

Parkeringar
Ett av planens huvudsyften är att säkerställa en rymlig parkeringsplats vid Alvesta resecentrum.
Parkeringsplatsen består av tre delar. Korttidsparkering i väster och en inhägnad långtidsparkering i öster. Parkeringsplatsen rymmer c:a 100 vanliga parkeringsplatser, 20 angöringsplatser samt 35 inhägnade långtidsparkeringsplatser. Parkeringsplatsen är utformad så att trädplanteringar och grönytor skall dela upp de parkeringsytorna i mindre delar.

Störningar

Hälsa och säkerhet

Störningar från järnvägen förekommer och det är godstågen som bullrar mest. De nu gällande riktlinjerna för skydd mot buller och vibrationer kan komma att ändras innan detaljplanen är helt genomförd. Därför föreskrivs ingen exakt bullernivå för vad som skall gälla. Utformningen skall uppfylla Banverkets och Naturvårdsverkets riktvärde för buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, eller om dessa ersatts, skall de riktvärden som är gällande i genomförandeskedet tillämpas. Detta har angetts med en planbestämmelse, b4. Planbestämmelsen innebär att det är Naturvårds-verkets och Banverkets norm för bullerdämpning vid tiden för genom-förandet som skall gälla

Byggnader i närheten av järnvägen skall förses med ventilationssystem som går att stänga i händelse av olyckor orsakade av järnvägstransporter. Detta har angetts som en planbestämmelse.

Se även under rubriken Konsekvensbeskrivning.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp Kommunala va-ledningar finns inom området.

Värme När fjärrvärme byggs ut i området kan den nya bebyggelsen anslutas till denna. Anslutningspunkt till fjärrvärmen finns i detaljplaneområdets nordvästra del. Direktverkande el får ej användas för uppvärmning. Detta har angetts med en planbestämmelse. Om det visar sig att något utrymme inte kan värmas på något annat sätt än med direktverkande el, kan det i undantagsfall få förekomma om syftet är att tillgodose frostfritt klimat för att vissa tekniska anläggningar skall fungera.

El El finns framdraget.

Tele Telenätet är utbyggt.

Avfall Alvesta Renhållnings AB hämtar avfall.

Administrativa frågor

Upphävande av tomtindelning Gällande tomtindelning för del av Aringsås 19:1 (kv. Pumpen) fastställd 1950-08-05 akt 07-ALV-188 upphävs.

Genomförandetid Genomförandetiden för planen är 5 år, räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Konsekvenser av planens genomförande Se konsekvensbeskrivning.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Planförslaget har utarbetats i samarbete med Arkitektbolaget Kronobergs AB med arkitekt MSA Olof Thedin som huvudansvarig samt Elsmarie Gustafsson, plantekniker.

Från kommunens sida har mätningschef Magnus Wigren, markchef Bertil Petersson och utredningsingenjör Ulf Carlsson medverkat.

Alvesta 2005-04-12

Ingegerd Andersson
Planeringschef

Planförslaget antaget av kommunfullmäktige i Alvesta kommun 2005-09-27 § 46.

Sven Munck
Kommunfullmäktiges sekreterare

Beslutet har vunnit laga kraft 2005-10-27

Detaljplan för
RESECENTRUM
i Alvesta kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplanen handlägges som normalt planförfarande enligt PBL 5 kap 20§.

Tidplan

Samråd över planförslaget beräknas ske under november/december 2004 och utställning under maj/juni 2005. Därefter antas detaljplanen av kommunstyrelsen om inga hinder uppstår.

Genomförandetid

Genomförandetiden skall vara 10 år räknat från den dag detaljplanen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

Avtal

Kommunen kommer att ansvara för att gatu- och cykelvägnätet samt parkeringsområdet, i anslutning till gångbron över spårområdet, byggs ut. Detta enligt det genomförandeavtal som tecknats mellan kommunen, Banverket, Länstrafiken, Länsstyrelsen och Jernhusen 2004-08-05.

Om Jernhusen så påfordrar skall kommunen med servitut upplåta 60 p-platser till Alvesta stations resenärer, utan ersättning. Särskilt avtal skall tecknas när behov uppstår.

Alvesta 14:45 får rätt att nyttja mark över Magasinet 8 för infart för bussar till busstationen. Detta får inskrivas.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning m m

För detaljplanens genomförande behöver följande fastighetsbildning genomföras:

- Fastighetsbildning beträffande stationshus, gångbro och busstorg finns reglerat i genomförandeavtal daterat 2004-08-05. Ägande, byggnation, drift och underhåll och upplåtelse av gångbron skall ske enligt gällande genomförandeavtal. Förrättningsformen väljs i samråd med lantmäterimyndigheten mot bakgrund av parternas avsikt i avtalet.
- Viadukten 7 erhåller ca 300 m² av Båten 14 och 15.
- Aringsås 19:8 avstår ca 260 m² till gatumarksfastigheten
- Aringsås 19:8 erhåller 2250 m² av Aringsås 19:1
- Aringsås 19:6 regleras till gatumarksfastigheten
- Aringsås 19:7 regleras till gatumarksfastigheten resp. ingår i kvartersmark.
- Mätaren 5 erhåller ca 155 kvadratmeter av Aringsås 19:1 och
- Mätaren 6-11 erhåller ca 165 kvadratmeter vardera av Aringsås 19:1.
- Övriga fastigheter som detaljplanen berör är kommunen ägare till och fastighetsbildning sker i takt med att detaljplanen genomförs.

Fastighetsplan

Inom detaljplaneförslaget finns en gällande tomtindelning för del av Aringsås 19:1(kv. Pumpen), fastställd 1950-08-05 akt 07-ALV-188. Det nu upprättade detaljplaneförslaget medför en ändrad utformning av fastigheten. Fastighetsbildning kan ske utan stöd av ny fastighetsplan, gällande tomtindelning upphävs i sin helhet.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planen bekostas av kommunen.

Aringsås 19:6, 19:7 och 19:8 avstår mark till gata. Aringsås 19:8 erhåller mark från Aringsås 19:1. Ersättning sker enligt gängse ersättningsregler eller enligt överenskommelse mellan parterna.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten- och avlopp finns utbyggt.
El och fjärrvärme finns i området

Kommunen ansvarar för byggande av de gator, gång- och cykelvägar som är allmänt tillgängliga.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Genomförandebeskrivningen har upprättats i samarbete med planeringschef Ingegerd Andersson och markchef Bertil Pettersson.

ALVESTA KOMMUN
Kommunledningskontoret 2005-04-12

Magnus Wigren
Mätningschef

Planförslaget antaget av kommunfullmäktige i Alvesta kommun 2005-09-27 § 46.

Sven Munck
Kommunfullmäktiges sekreterare

Beslutet har vunnit laga kraft 2005-10-27

Detaljplan för
RESECENTRUM
i Alvesta kommun

TRAFIKSTUDIE

Till studien hör kartbilaga 1 – 9

Avgränsning av trafikstudien
Trafikstudien utgår från befintliga förhållanden och de förutsättningar som de planerade ombyggnaderna kommer att medföra. Till grund för studien finns en trafiknätsanalys för hela tätorten upprättad 2000. Den innehåller sammanställningar av gjorda inventeringar och kvalitetsbedömningar. Den innehåller också analyser samt förslag till förändringar. Banverkets utredning i förstudieskede för Alvesta resecentrum har också utgjort ett viktigt underlag.
Vi har i planutredningen utgått från att tågresandet kommer att öka. Flera omstigningar kommer att ske. Det är troligt att dessa fördelar sig proportionellt vad gäller byte mellan tåg och bil och mellan tåg och buss och tåg och tåg. Det sistnämnde kräver inget fysiskt utrymme utanför stationen.

Flera förändringar har genomförts medan andra kommer att genomföras framgent.
I detta material har vi valt de delar som berör tillgängligheten i stationsområdet avseende, ***biltrafik, busstrafik, gång- och cykeltrafik, samt utryckningsfordon.***

Tillgänglighet till Alvesta tätort
Tillfart till Alvesta sker huvudsakligen från riksväg 25 och väg 126. Rv 25passerar norr om tätorten i öst-västlig riktning. Därifrån finns tre möjliga vägar in mot centrum. I nord-sydlig rikting sträcker sig väg 126 rakt genom centrum i Alvesta. I de centrala delarna är väg 126 en del av det lokala gatunätet och heter Allbogatan. Vägverket är huvudman för den i hela sin sträckning.
Avsikten är att denna väg skall få en ny sträckning väster om tätorten. Planeringen för detta har pågått under många år men genomförande är ännu inte beslutat.

Biltrafik *Kartbilaga 1 och 2.*
Väg 126/Allbogatan har en trafikmängd som i den mest trafikerade delen omfattar över 8000 fordon/dygn (Årsmedelvardagsdygn). Vägverket har gjort stora ombyggnadsarbeten i syfte att främja boendekvalitéerna. Detta upplevs ibland som ett hinder för den tunga trafiken och även för bussarna. När det blir en ny förbifart kan den tunga trafiken passera utan konflikter med centrummiljön men till dess måste trafiken kunna samsas boende. Alla förändringar måste studeras noga utifrån olika intressen.

I kommunens trafiknätsanalys har framkomligheten klassats i en tregradig skala; God framkomlighet, Mindre god framkomlighet och Låg framkomlighet. Delar av

Allbogatan har bedömts ha låg framkomlighet omedelbart söder om trafiksignalerna. Detta kommer att avhjälpas när trafiksignalerna ersatts med en cirkulationsplats. Planarbete pågår och kommunen har löst in berörda fastigheter som måste rivas för att cirkulationsplatsen skall få plats.

Busstrafik *Kartbilaga 3 och 4 samt 9*

Enligt trafiknätsanalysen är framkomligheten God för busstrafiken i stort sett hela Alvesta tätort utom på delen mellan busstationen och trafiksignalerna där den klassas som Mindre god och med Låg framkomlighet i själva korsningen. Detta kommer att avhjälpas genom ovan nämnda ombyggnad till cirkulationsplats. För anslutningen mellan Allbogatan och busstationen pågår planering för en ombyggnad i syfte att underlätta för busstrafiken.

Busstrafik som ersättning för tåg - erfarenheter från stormen, januari 2005

I händelse av hinder i tågtrafiken på Södra stambanan och Kust- till kustbanan, som kräver att tågresenärerna skall transporteras med landsvägsbussar finns det utrymme även för sådant.

Grundförutsättningen i planeringen är att järnvägstrafiken alltid skall fungera. Under stormen den 8 januari 2005 stoppades dock all tågtrafik på såväl Södra stambanan som på Kust till kustbanan och passagerarna transporterades med landsvägsbussar. Alla bussar som ersatte tågen från båda banorna angjorde Alvesta station. Tågtrafiken på Södra Stambanan stod helt stilla i ca två veckor och på Kust- till kustbanan i ca fyra veckor. Bussarna kom från alla håll i Sverige men allt löpte på ett smidigt sätt. SJ:s personal lotsade passagerare fram och tillbaka mellan olika bussar och senare mellan bussar och tåg. Vid vissa tidpunkter fanns 10 – 12 bussar, utöver länstrafikens ordinarie bussar, parkerade samtidigt i nära anslutning till stationen.

Den planering som görs i det lokala trafiknätet utgår från att det skall finnas en beredskap och ett utrymme för extraordinära händelser av liknande slag.

Gång- och cykeltrafik *Kartbilaga 5 och 6 samt 9*

Gångvägsnätet har hög kvalitet och tillgänglighet. Genom det påbörjade omdaningen av Storgatan till gårdsgata höjs kvalitén ytterligare. Cykelvägnätet behöver förbättras. Genom de arbeten som planen ger möjligheter för, kommer vägnätet och angöringsmöjligheter till den östra hiss- och trapphallen att bli mycket god.
På den västra sidan behövs kvalitetshöjande åtgärder i första hand för att förbättra framkomligheten mellan Allbogatan, som har God framkomlighet, till stationsområdet som i nuvarande skick har Låg framkomlighet. Förbättringar är avsett att ske i samband med ombyggnaden av Centralplan samt Centralgatans närområde.

Utryckningsnätet. *Kartbilaga 7 och 8*

Kvalitén på utryckningsnätet är mestadels God utom för delen av Allbogatan strax söder om trafiksignalerna och i de två punkter där vägarna korsar Kust- till Kustbanan i plan, i de östra delarna av Alvesta tätort.

Efter ombyggnaden till resecentrum kommer en delvis ny anslutning att finnas till den östra sidan av järnvägen. Genom den planerade cirkulationsplatsen vid dess infart från Växjövägen, ökas framkomligheten. I anslutning till stationsområdet öster om järnvägen, är framkomligheten God i de fall all in- och utfart sker via viadukten över Södra stambanan. För att få bättre framkomlighet för hela orten behövs planskilda korsningar på de ställen där Kust- till kustbanan möter lokalgatorna.

Parkeringsplatser och omstigningsmöjligheter. *Kartbilaga 9.*

SJ:s riksparkering

De 25 p-platser som finns för resande idag, ökas med 35 platser till 60 platser som anläggs öster om järnvägen. Skulle det visa sig att det finns behov av en utökning, finns det utrymme för flera platser på den östra sidan av järnvägen. Kommunen kommer att ansvara för att all hänvisning och skyltning till p-platserna blir mycket tydlig och enkel att förstå.

Från Rv 25 kommer hänvisning till långtidsparkering att göras vid den planerade cirkulationsplatsen (nuv. trafikljus) i centrum. Det är den mellersta och den västra infarten till Alvesta centrum som kommer att vara huvudinfarter till centrum på samma sätt som förhållandena är idag. Den mellersta infarten sammanfaller med väg 126 och betjänar därmed även norr ifrån kommande trafik. För trafik som kommer söderifrån skyltas på liknande sätt fram till samma cirkulationsplats. Därifrån sammanfaller trafiken över viadukten till den östra sidan av järnvägen, varifrån en ny hänvisning görs mot söder och den anlagda parkeringsplatsen.

Tillgänglighet till stationen

Framför stationshuset, väster om järnvägen, utökas antalet tillkommer korttidsplatser för hämtning eller lämning av rörelsehindrade med minst 5 st. Utöver detta kommer det att finnas angöringsmöjlighet med korttidsparkering för ytterligare 8 – 10 bilar.
På östra sidan av järnvägen kommer det att finnas möjligheter med plats för ca 5 korttidsplatser för hämtning och lämning av rörelsehindrade personer samt 8-10 handikapparkeringar.

Angöring för taxibilar till stationen avses ske i omedelbar närhet till det västra trapphuset.

Cykelparkering kommer att anläggas på båda sidor om järnvägsområdet.
Busstationen kommer att vara kvar i sitt nuvarande läge och Centralplan framför busstationen och järnvägsstationen kommer att byggas om för att öka framkomligheten.

Besökare till stationen

Ambitionen att stationshuset skall vara en del av ett aktivt centrum medför att det inne i huset kan finnas verksamheter som lockar besökare som inte primärt är resande. Dessa har möjligheter att parkera på de befintliga parkeringsplatserna i centrum. Idag används flera av dessa parkeringsplatser av resande som inte hyrt plats inom SJ:s parkering. Med en utbyggd parkeringsplats på östra sidan kan dessa platser lösgöras för parkering av

andra besökare till centrum. Däribland även de som är besökare till stationshusets verksamheter. Inom 200 meter från stationen finns ett hundratal parkeringsplatser.

Medverkande tjänstemän

Trafikstudien har utarbetats i samråd med utredningsingenjör Ulf Carlsson, tekniska förvaltningen.

Sammanfattning

Med planerade åtgärder finns möjlighet till en smidig trafikföring med plats för en ökad trafik.

- De delar av gatunätet eller de punkter som har svagheter är identifierade och skall åtgärdas.

- Tillgängligheten till stationen och omstigningsmöjligheterna mellan olika trafikslag kommer att öka.

- Där kommunen är huvudman sker ombyggnad enligt särskild åtgärdsplanering och utgår från att tillgängligheten till stationen skall öka.

- I den del där Vägverket är huvudman sker planering och genomförande i deras regi men i samarbete med kommunen. Det gäller framför allt ombyggnaden vid trafiksignalerna där dessa skall ersättas med en cirkulationsplats. Samtal pågår med Vägverket och ett underlag till en ny detaljplan håller på att utarbetas.

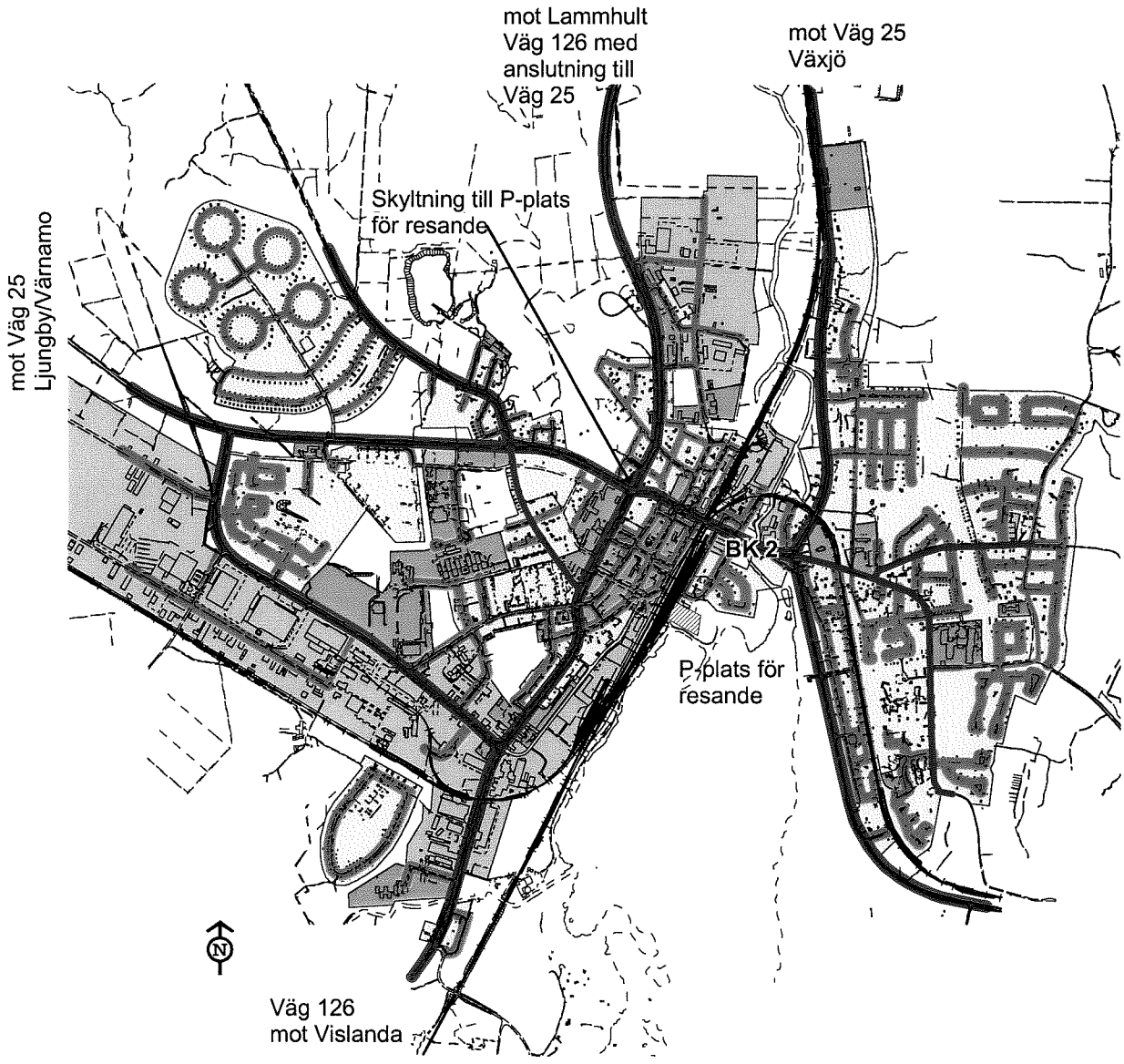
- Vad gäller plankorsningarna på Kust- till kustbanan är det Banverket som är huvudansvarig för en ombyggnad. Eventuell förändring kan diskuteras i samband med ändringen av översiktsplanen.

Alvesta Kommun 2005-04-12

Ingegerd Andersson
Planeringschef

Bilnät: Funktionsindelning

Kartbil. 1



Genomfart / Infart

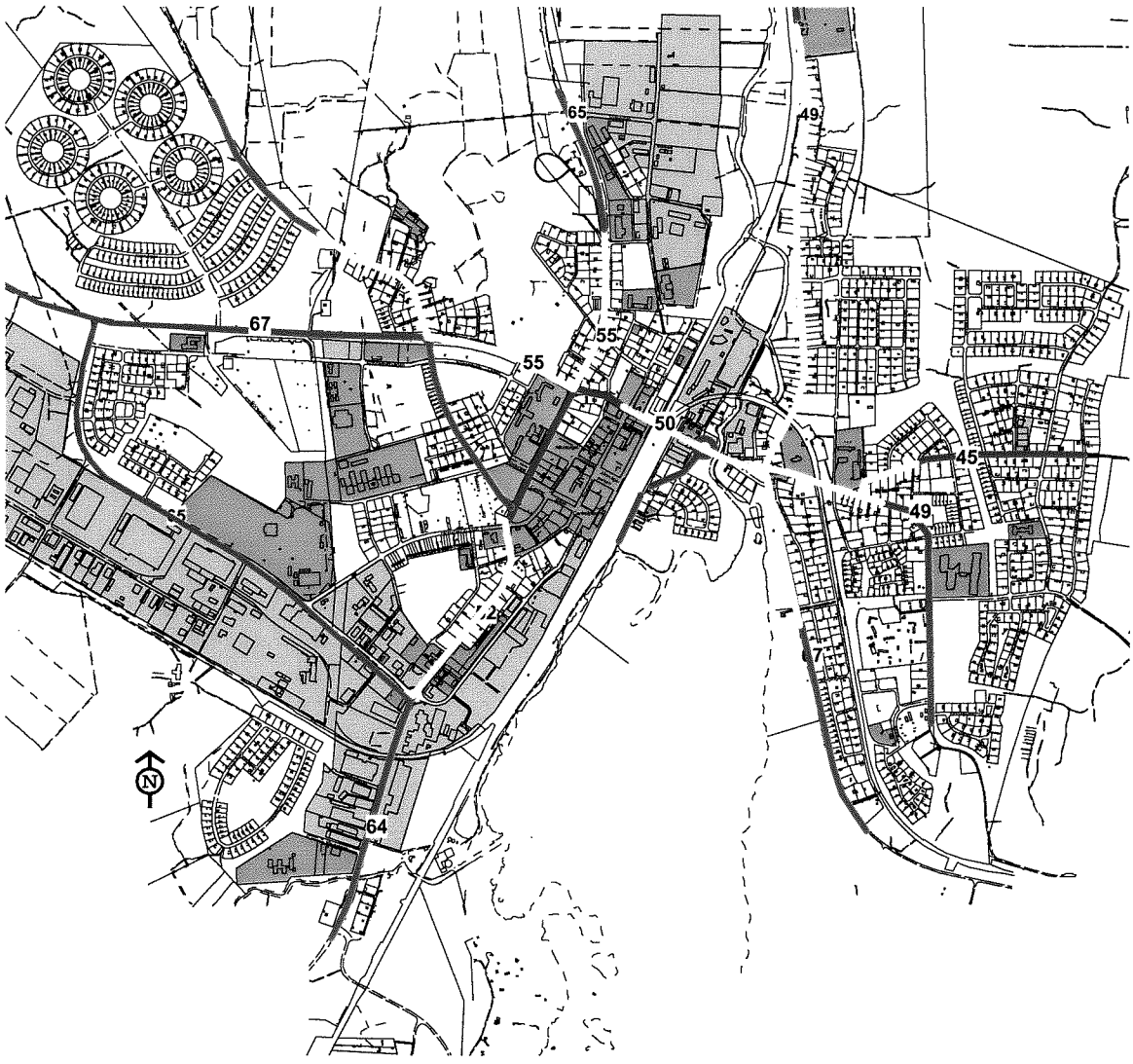
Huvudgata

Lokalgata

BK 2 **Begränsad bärighet, bro över Lekarydsån**

Kvalitet på bilnätet

Kartbil. 2



God framkomlighet

Mindre god framkomlighet

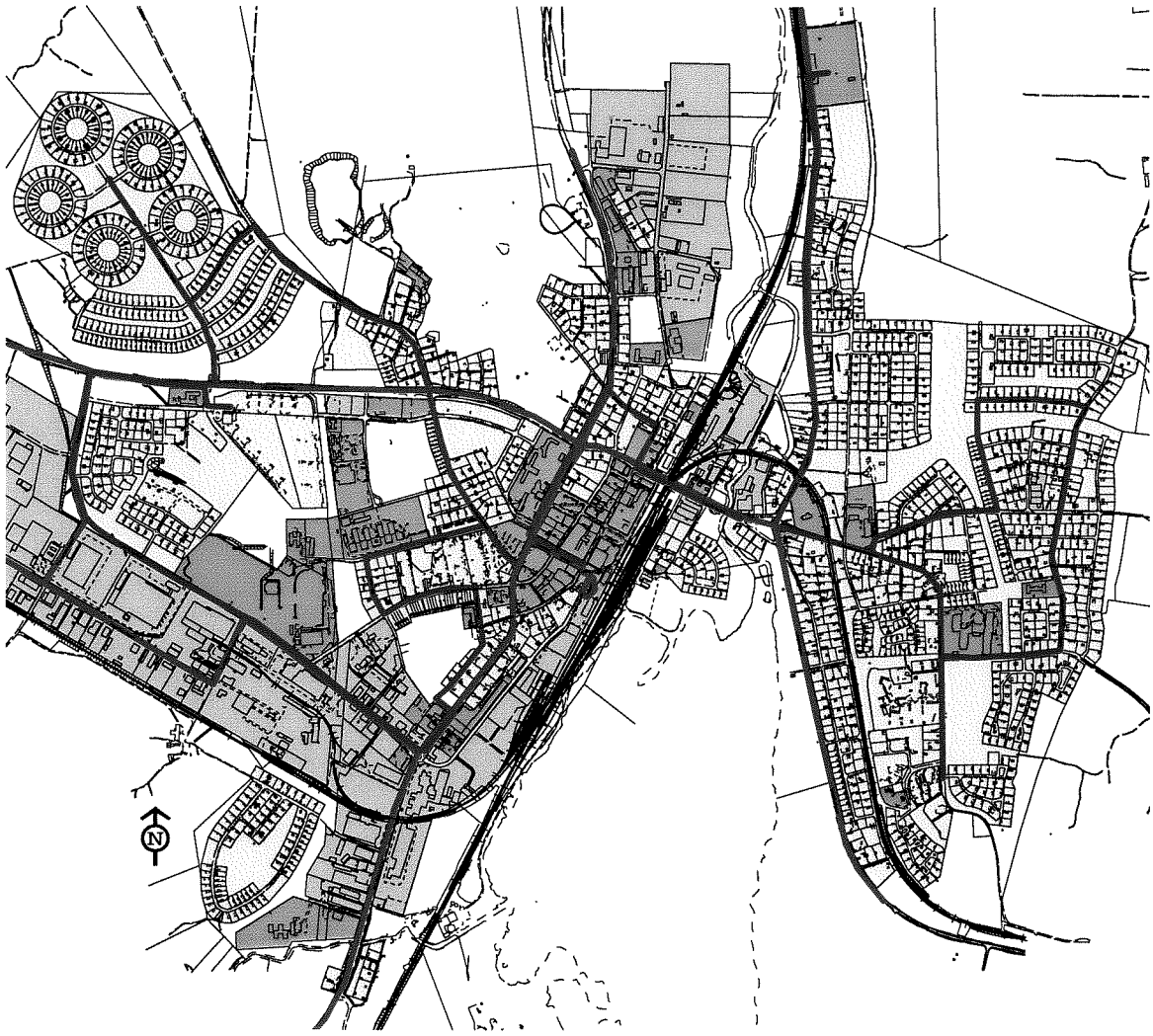
Låg framkomlighet

50 **Medelhastighet**

Framtida väg

Bussnät: Funktionsindelning

Kartbil. 3

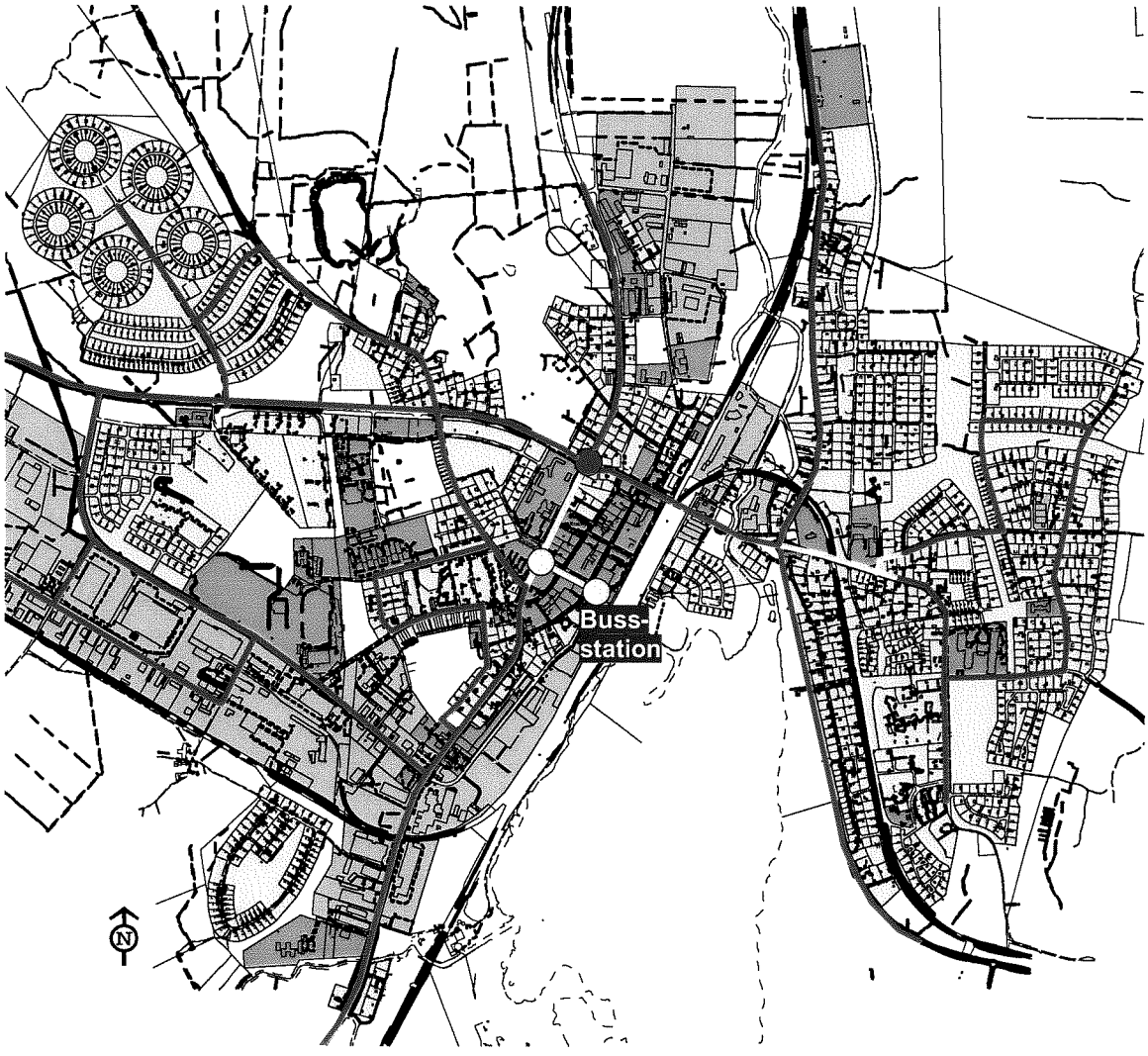


Basnät (Länstrafiken)

Lågtrafiknät

Kvalitet på bussnätet

Kartbil. 4



God framkomlighet

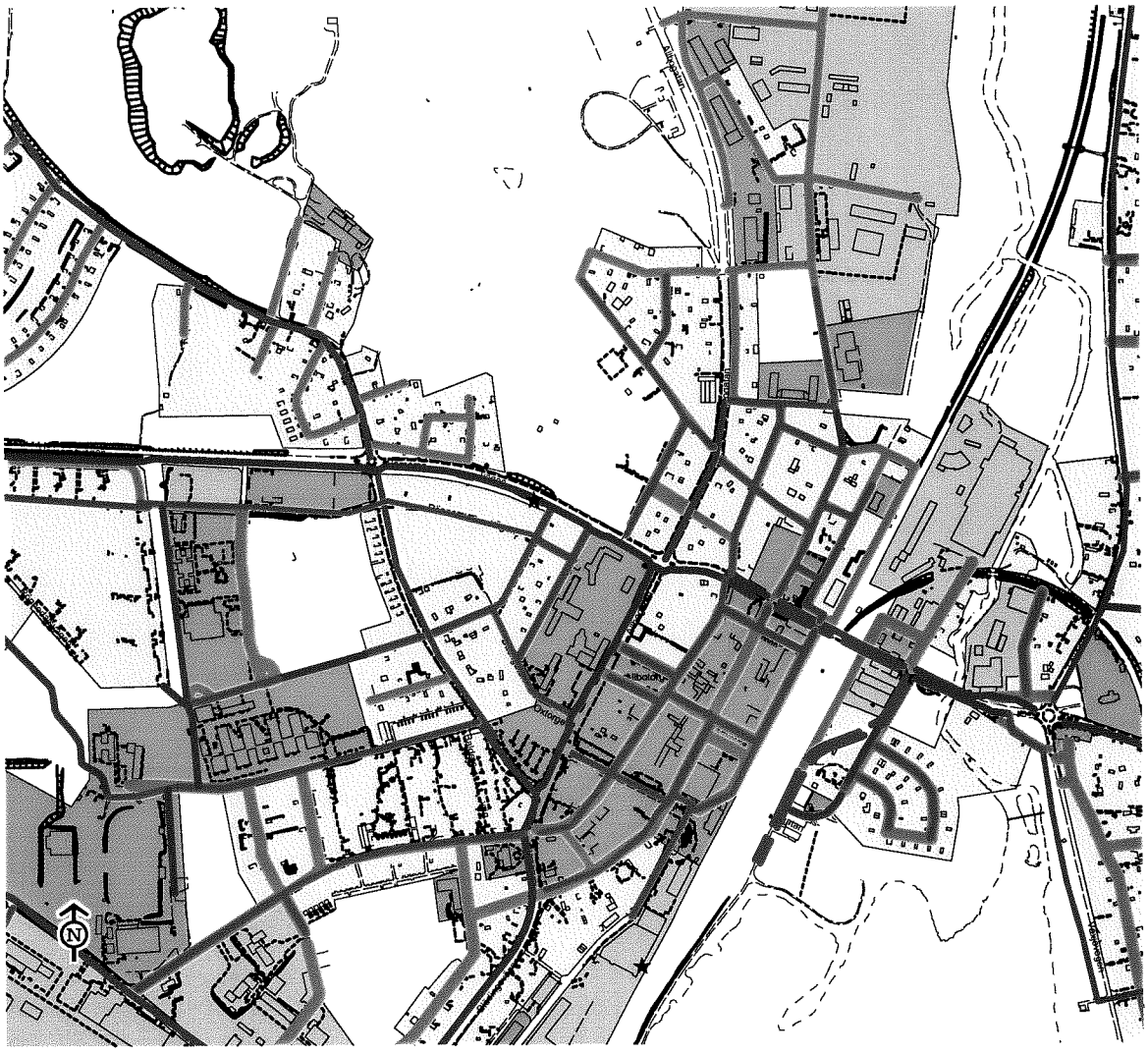
Mindre god framkomlighet

Mindre god i korsning

Låg i korsning

Cykelnät: Funktionsindelning

Kartbil. 5



Övergripande cykelnät

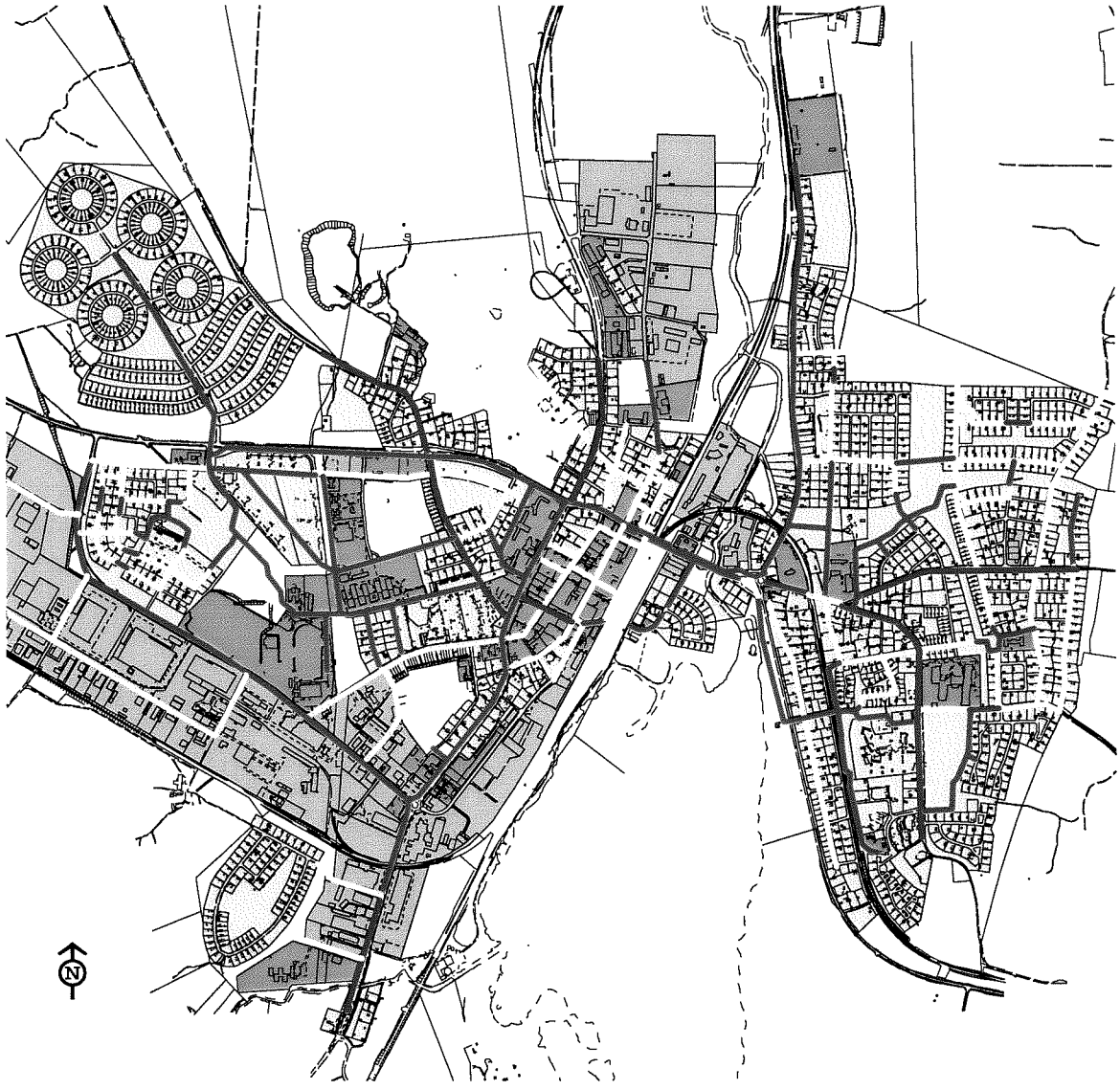
Lokaltrafik

Biltrafikens huvudnät

Framtida gatusträckning

Kvalitet på övergripande cykelnätet

Kartbil. 6



God

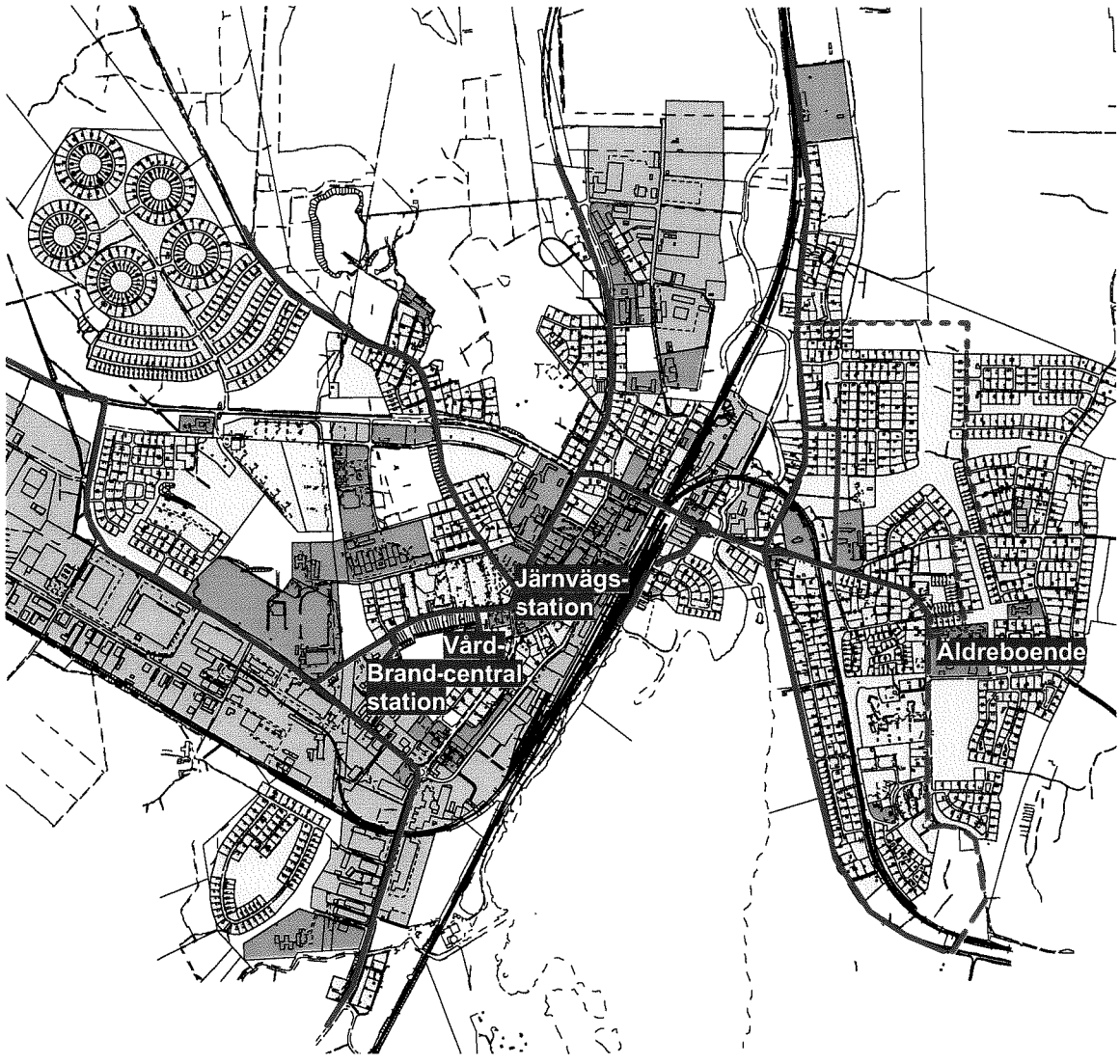
Mindre god

Låg

Framtida cykelväg

Utryckningsnät

Kartbil. 7



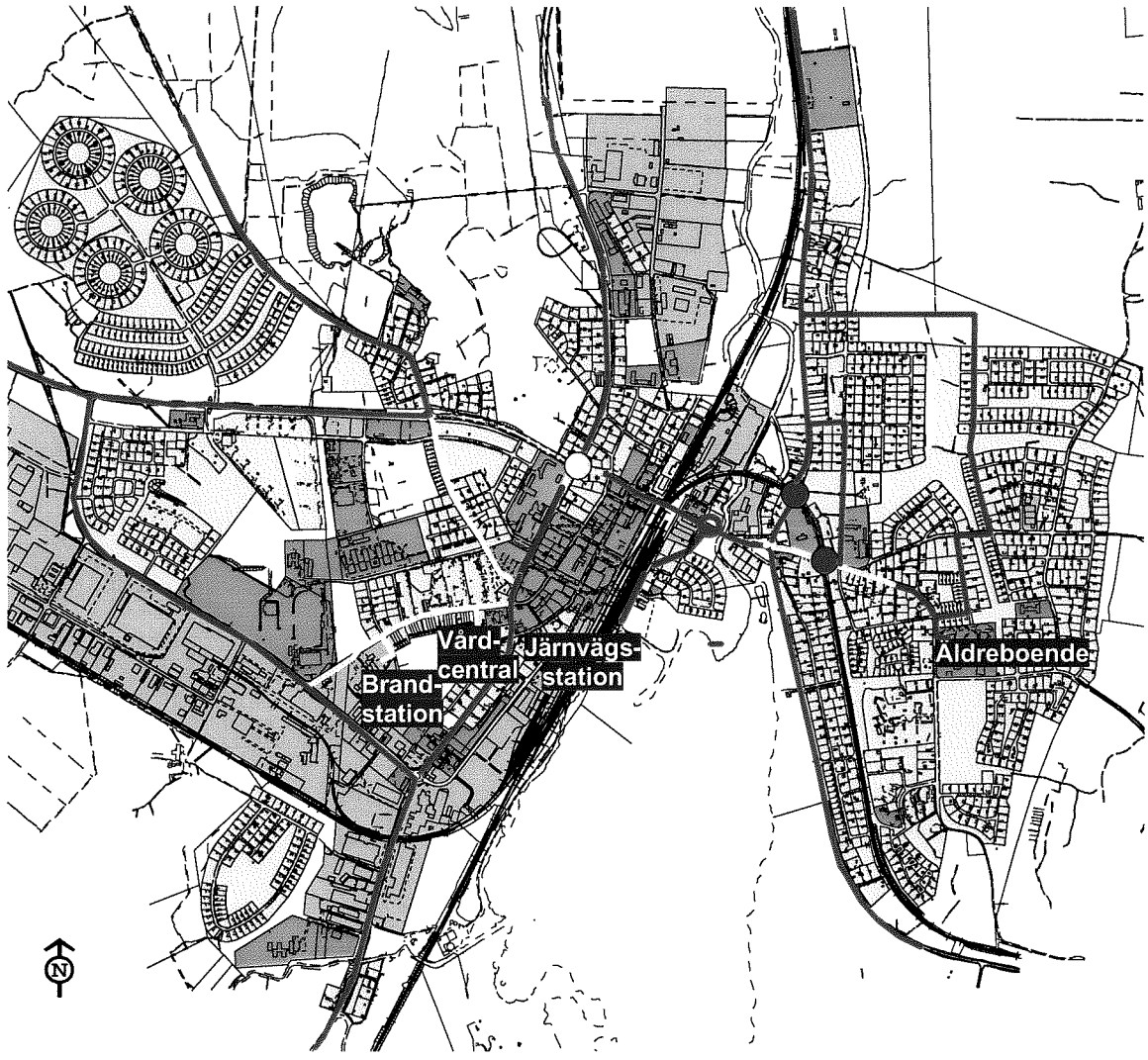
Primär utryckningsväg

Sekundär utryckningsväg

Framtida utryckningsväg

Kvalitet på utryckningsnätet

Kartbil. 8



God

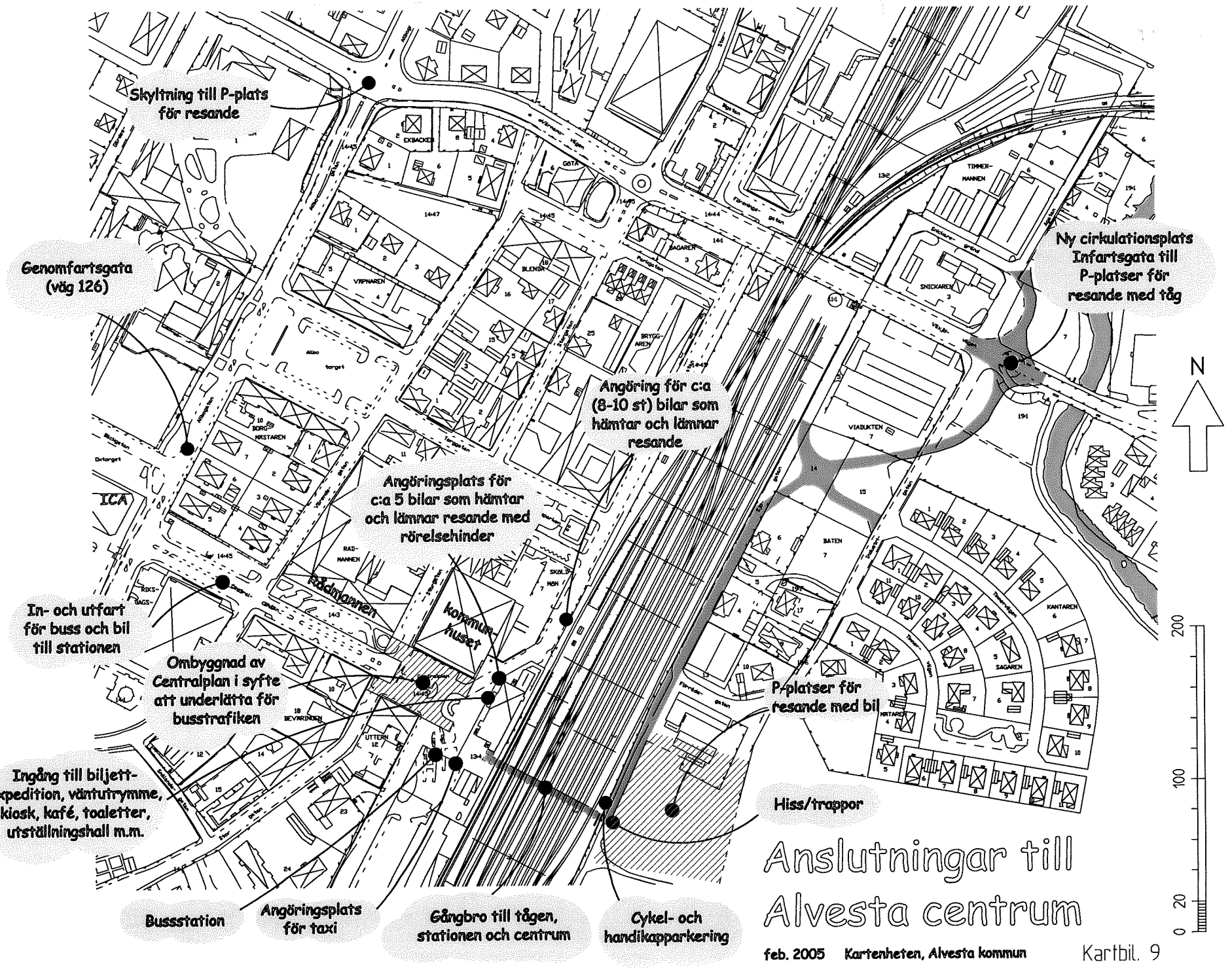
Mindre god

Låg

Mindre god i punkt

Låg i punkt

Framtida väg



Anslutningar till Alvesta centrum

feb. 2005 Kartenheten, Alvesta kommun

Kartbil. 9