Alvesta kommun

GRUNDKARTA ÖVER
del av Vislanda centrum - områden kring Vislanda tågstopp

Vislanda samhälle
ALVESTA KOMMUN
UPPRÄTTAD 2014-11-24
BETECKNINGSSTANDARD HMK-Ka.D
KOORDINATSYSTEM: SWEREF 99 15 00
HÖJDSYSTEM: RH2000

GRUNDKARTAN BESTYRKES FÖR AV PLANFÖRSLAGET BERÖRT OMRÅDE

Magnus Wigren
Planenhetschef

Beteckningar

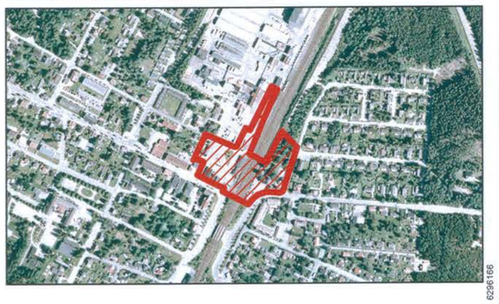
- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Serv — Servitutsområde
- BÅGEN — Kvartersnamn
- 2 — Registernummer för fastighet
- VEGBY 6:14 — Traktnamn och registernummer för fastighet
- s — Samfällighet
- Lr — Ledningsrätt
- ga:12 — Registernummer för gemensamhetsanläggning
- Byggnader (huslivet)
- Byggnader (takkonturen)
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket
- Stenmur
- Stödmur
- Häck
- Väg
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Järnvägsspår
- Brunn, källa
- Fornlämning
- E — Elledning ovan mark
- E — Elledning i mark
- 0,0 — Avvägd höjd
- + 0,0 — Fastställd gatuhöjd
- Nivåkurva

DETALJPLANEN ANTAGEN AV
NÄMNDEN FÖR SAMHÄLLSPLANERING
2014-09-09, § 61

SUSANNE FRANK
NÄMNDSEKRETERARE

BESLUTET HAR VUNNIT LAGA KRAFT 2014-10-06

Översiktskarta, skala 1:10 000
0 100 200 300 400 500 600 Meter





0 15 30 60 Meter

DETALJPLAN FÖR
del av Vislanda centrum - områden kring tågstoppet

Vislanda samhälle
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN
2014-06-16, rev. 2014-08-25

Magnus Wigren
Planenhetschef

Elinor Bjärnborg
Planarkitekt

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

ANGÖRINGSTORG	Angöringstorg med parkering
HUVUDGATA	Huvudgata med miljöprioritering
NATUR	Naturområde
PARK	Anlagd park
P-PLATS	Parkering
$P\text{-PLATS}_1$	Parkering, tekniska anläggningar får uppföras. Se planbeskrivning s. 11 och 13.
BUSSTORG	Torg för angröring av bussar

Kvartersmark

B	Bostäder
G_1HK_1	Garage, hantverk, handel. Kontor i ett plan. Se planbeskrivning s.10.
HK	Restaurang, hotell och kontor
J	Industri
J_1	Industri som inte får vara störande för omgivningen och som inte kräver skyddsavstånd till bostäder. Endast till industri hörande lager eller kontor.
T	Järnvägstrafik

UTNYTTJANDEGRAD

e_1 0,0	Högsta exploateringsgrad i procent, bruttoarea per fastighetsarea
e_2 00	Största byggnadsarea i procent av fastighetsarea

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	Byggnad får inte uppföras
u_1	Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar
u_2	Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströms-anläggningar.
x	Tunnel ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik

MARKENS ANORDNANDE

Utfart, Stängsel

- Plank/stänsel skall finnas

Mark och vegetation

n_1	Dagvatten ska fördröjas
n_2	Parkering ska förses med inslag av växtlighet
n_3	Busstorg ska förses med inslag av växtlighet

PLACERING; UTFORMNING; UTFÖRANDE

Utformning

II	Högsta antal våningar
bro	Gångbro med tillhörande trappor och hissar får anordnas
cykel	Cykelparkering ska finnas
plank	Plank får uppföras i tomtgräns till en höjd av max 2,1 m. Se planbeskrivning s. 9.
tunnel	Gångtunnel med tillhörande trappor får anordnas
0,0	Högsta totalhöjd i meter

Utförande

f_1	Upplag ska avskärmas
f_2	Plank ska utformas med hänsyn till centrummiljön, se planbeskrivning s. 10.

STÖRNINGSSKYDD

$skydd_1$	Visuellt skydd ska finnas mot söder och väster. Se planbeskrivning s. 9. Placering av fundament ska ske i samråd med berörda ledningsägare.
$skydd_2$	Bullerskydd ska finnas

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är fem år från det planen vinner laga kraft

a	Innan bygglov och marklov ges ska eventuella markföroreningar ha avhjälpts

Alvesta kommun

Detaljplan för del av Vislanda centrum – områden kring tågstoppet

Vislanda samhälle

Alvesta kommun, Kronobergs län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR:

Denna planbeskrivning med genomförandebeskrivning

Fastighetsförteckning

Plankarta upprättad på grundkarta

Bilagor: Checklista för bedömning av miljöpåverkan, Illustration, Fotomontage, Karta med fastighetskonsekvenser

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING 2

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR 4

PLANFÖRSLAG 9

KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET 13

GENOMFÖRANDE 17

INLEDNING

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att anpassa markanvändningen efter de behov som det nya tågstoppet medför. Planen medför att parkeringsmöjlighet skapas i anslutning till tågstoppet, att utvidgat område för industri möjliggörs och att busshållplats ordnas nära tågstoppet. Även befintlig restaurang- och hotellverksamhet, samt befintlig bostadstomt omfattas av planen.

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande enligt 5 kap 6§ Plan- och bygglagen.

FÖRENLIGHET MED 3, 4 OCH 5 KAPITLET MILJÖBALKEN

Planen bedöms vara förenlig med bestämmelser för hushållning av mark och vatten enligt 3 kap Miljöbalken då planförslagets markanvändning bedöms vara den mest lämpade för platsen utifrån de behov som föreligger. Planen möjliggör även för att skapa bättre tillgång till Södra Stambanan som är av riksintresse för kommunikationer. Planen berörs av 4 kap Miljöbalken då det ligger inom avrinningsområde för Mörrumsån som är av riksintresse men påverkar det inte. Planområdet berörs inte av 5 kap Miljöbalken.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i centrum av Vislanda, på båda sidor om järnvägsområdet. På västra sidan av järnvägsområdet gränsar planområdet till bostadsbebyggelse och äldre byggnad innehållande garage vid Västergatan, i norr av VIDAs verksamhet och i söder av Storgatan. På östra sidan av järnvägsområdet gränsar planområdet till bostadsbebyggelse längs Husebyvägen och Stålgatan samt till skogsdunge i norr.

Areal

Planområdet omfattar 2,6 hektar mark.

Markägoförhållanden

Mark inom planområdet ägs huvudsakligen av Alvesta Kommun, Trafikverket, VIDA Vislanda AB. Några delar ägs av privatpersoner.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Översiktsplanen för Alvesta Kommun, antagen 2008, belyser att Vislanda präglas av en aktiv företagsamhet och pekar ut VIDA Timber AB (nuv. VIDA Vislanda AB) som en av de äldsta och största arbetsplatserna i orten. Enligt Översiktsplanen är det angeläget att företaget kan fortsätta att utvecklas och att nya bostäder därför inte ska placeras i dess närmiljö. Översiktsplanen belyser att det finns möjlighet till nytt tågstopp i Vislanda men behandlar inte frågan till fullo.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner.

Gällande detaljplaner

Gällande detaljplaner som påverkas av förslaget är:

VA 1 lagakraftvunnen 1952
VA 9 lagakraftvunnen 1966
VA 37 lagakraftvunnen 1994
VA 52 lagakraftvunnen 2012 (genomförandetid fram till 2022)

När ny plan vunnit laga kraft upphör de gamla planerna med dess bestämmelser att gälla inom det nya planområdets gränser.

Kommunala beslut

Kommunfullmäktige godkände den 23 mars 2010 ett genomförande- och finanseringsavtal avseende EU-projektet Pågatåg Nordost.

Nämnden för Samhällsplanering beslutade 17 juni 2013 att upprätta en ny detaljplan för del av Vislanda Centrum.

Planprogram

Då planförslaget inte går emot översiktsplanens intentioner har inte ett planprogram upprättats.

Riksintressen

Genom planförslaget går järnvägslinjen Södra Stambanan som är av riksintresse för kommunikation av internationell betydelse. Riksintresset ska enligt Miljöbalken 3 kap 7§ skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av det.

Området ligger inom avrinningsområde för Mörrumsån som är av riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap 6§.

Mellankommunala intressen

Södra Stambanan och Mörrumsån är även mellankommunala intressen.

BEHOVSBEDÖMNING

Planen föreslår förändringar från dagens förhållanden främst vad gäller ökad yta för industriändamål, ändrat läge för bushållplats samt kompletterande område för parkering. I övriga delar anpassas planen till pågående verksamheter. Industrianvändningen begränsas till kontor och lagerverksamhet och i planen sätts skyddsbestämmelser i syfte att begränsa visuell påverkan. Planen medför delvis förändrad vy intill Stålgatan med parkering som dock ska utformas med inslag av växtlighet. Nytt busstorg luckrar upp Storgatans gaturum. Planförslaget medför att byte mellan olika transportslag kan ske eftersom parkering finns nära tågstoppet.

Planförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan. En separat miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behövas. Miljöpåverkan och åtgärder redovisas i denna planbeskrivning. Se även Bilaga: *Checklista för bedömning av miljöpåverkan.*

PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

Infrastrukturprojektet Pågatåg Nordost och dess följdverkan

Genom planområdet går Södra stambanan som har tågtrafiklinjer mellan Malmö och Stockholm. Vislanda tågstopp invigdes 14 december 2013. Detta planförslag överensstämmer med Trafikverkets disposition av anläggningarna.

Tågstoppet ingår i EU-projektet *Pågatåg Nordost – södra Småland.* Projektet omfattar tågstopp i Gemla, Diö och Markaryd samt Växjö bangård och syftar till att förstärka den regionala tågtrafiken i nordöstra Skåne och Kronobergs län. Tågstoppet i Vislanda består av en mellanplattform och en sidoplattform för på- och avstigning, en gångbro, samt väderskydd och biljettautomat vid plattformerna. Byggandet av mellanplattformen har medfört att ett befintligt spår som användes av VIDA Vislanda AB (nedan kallat VIDA) har tagits bort. Spåret har kompenserats med nytt spår som sträcker sig längre söderut utmed industrifastigheten. Detta har medfört att VIDA behöver använda nuvarande gata intill och söder om busstorget för lasting av färdigsågade trävaror. VIDA har även intresse av att använda platsen för nuvarande busstorg för lagring av färdigt virke i väntan på uttransport.

Mark, vegetation och bebyggelse

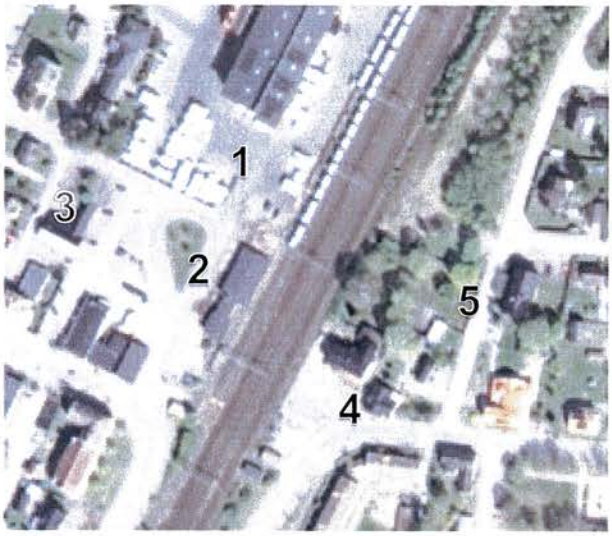
Bebyggelsen inom och kring planområdet är av en varierande karaktär.

Inom planområdet består marken på den västra sidan av järnvägen till stor del av asfalterade ytor med busstorg, parkering och gator. Större asfaltbelagda ytor finns även inom VIDAs fastighet. Inom planområdet finns även en fastighet där det tidigare funnits en livsmedelsbutik. VIDA som äger fastigheten planerar att riva byggnaden, i förberedelse för förändringarna som planeras för området. I norr har VIDA sitt verksamhetsområde med tillhörande byggnader. En äldre lagerbyggnad finns också i väster och inrymmer garage och verkstad.

I planområdets östra del ligger Vislanda Wärdshus med plats för uteservering samt förrådsbyggnad, scen och dansgolv. Värdshuset byggdes under samma period som

järnvägen och har anor från år 1867. Under 1900-talets mitt var värdshuset välkänt med slagorden: Låt mor vila, till Vislanda ila. Idag är värdshuset välbesökt och förutom övernattning och lunchbuffé finns möjlighet att anordna bröllop och andra fester. Öster om värdshuset finns ett bostadshus i två plan samt förrådsbyggnad. Inom planområdets östra del finns intill värdshuset en parkering som är asfalterad och delvis gatstenbelagd samt norr om värdshuset ett smalt skogsparti utmed järnvägen.

Planområdet gränsar i övrigt till centrumbebyggelse och bostadsbebyggelse i två till tre våningar.





1. VIDA Vislanda AB
2. Busstorget och livsmedelsbutik
3. Lagerbyggnad
4. Vislanda Wärdshus och bostadshus
5. Vislanda Wärdshus innergård









Järnvägsområde för Södra Stambanan går genom planområdet. Området har nyligen byggts om vid anläggandet av tågstoppet. Det har bland annat inneburit rivning av den gamla stationsbyggnaden. Perronger och gångbro har byggts.

Befintlig vegetation består till stor del av trädplanteringar. De finns främst i anslutning till befintligt busstorg och vid entréerna till järnvägsundergången. Mellan VIDA och busstorget finns några hängalmar utmed det plank som gränsar mellan

fastigheterna. På busstorgets vändrefug finns tre lindar på en gräsyta. Även planområdets östra del rymmer trädplanteringar. På kommunal mark finns i anslutning till befintlig parkering småvuxna lönnar. Inom privatägd mark finns gräsytor och trädbestånd av bland annat äppelträd, alm, björk, lind, lönn samt storvuxna barrträd. Värdshusets trädgård utgör en grön oas intill järnvägen. Innergården är omsluten med plank men lövvolymerna upplevs även utanför värdshustomten. Den befintliga vegetationen som finns inom planområdet skapar mervärden i tätorten men bedöms inte vara av sådant slag att det behöver skyddas genom planbestämmelser. Däremot är det viktigt att beakta att rikligt med gröna inslag avsätts även vid ett genomförande av planen.

Planområdet ligger runt 160 meter över havet och sluttar svagt i ostlig riktning, med en nivåskillnad på ungefär tre meter mellan planområdets västra och östra gräns.

Inom planområdets gränser finns inga större friytor. I Vislanda finns idag lekplatser vid Vinkelgatan, Kvarnbacken, Östra Torget och Västra Torget. Skolskogen som är ett 34 hektar skogsområde med motionsspår finns inom gångavstånd från planområdet.

Gator och trafik

Befintliga gator inom planområdets västra del består av Västra Järnvägsgatan med busstorg och Glasmästaregatan. Angränsande gator söder om planområdet är Storgatan och Husebyvägen. I östra delen gränsar planområdet till Husebyvägen och Stålgatan.

Inom planområdet finns en befintlig järnvägsundergång för gångtrafik mellan östra och västra Vislanda.

Service och närmiljö

Planförslaget ligger centralt i Vislanda tätort. Planen angränsar till Storgatan som är Vislandas centrumgata. Inom en radie av 200 meter från planområdet finns samhällservice som livsmedelsbutik, vårdcentral och folktandvård m.m.

I Vislanda finns Kvarngårdens och Tallbackens förskola. Grundskolan Vislandaskolan med årsklasser F-9 finns beläget 400 meter från planområdet.

Från tågstoppet kan man åka Krösatåget mot Alvesta-Växjö och Älmhult-Hässleholm. Med ett tågbyte på närmaste järnvägsstation finns möjlighet att resa vidare till bland annat Köpenhamn, Stockholm och Göteborg. Busslinje 144 mot Ljungby-Halmstad och mot Alvesta-Växjö, samt busslinje 106 mot Alvesta och Lönashult avgår från närområdet.

Tillgänglighet

Planområdet är lättillgängligt med bil och cykel då det finns ett väl utbyggt gatunät. För gående är planområdet enkelt att nå med trottoarer på båda sidor av Storgatan, Västra järnvägsgatan och Husebyvägen. Det finns förutsättningar för god tillgänglighet inom planområdet eftersom det finns få höjdskillnader.

Gångbron inom tågstoppet har trappor och hiss. Tågstoppet nås endast från östra sidan järnvägen, det finns inte någon gångförbindelse till mellanperrongen från

väster. Kommer man från väster måste man passera under järnvägen för att komma till gångbron. Det finns en gångtunnel sedan tidigare och som är byggd med en äldre standard. För personer med funktionsnedsättning som inte har möjlighet att använda denna gångtunnel finns en alternativ väg vilket är att följa Storgatans trottoarer under viadukten där lutningsförhållandena är bättre, om än ej optimala.

Fornlämningar

Det finns enligt Riksantikvarieämbetets kartering inga kända fornlämningar inom planområdet. Om man vid utgrävning eller annat arbete skulle påträffa fornlämningar som inte tidigare varit kända, finns anmälningsplikt enligt fornminneslagen.

Geotekniska förhållanden

Trafikverket har i samband med byggnation av ny tågstation gjort markundersökningar i järnvägsområdet. Resultatet av undersökningen visar att torv eller gyttja förekommer som naturliga jordarter. Större delen överlagras av fyllnadsmassor med olika ursprung och beskaffenhet.

Enligt SGUs sårbarhetskartering ligger planområdet inom högriskzon då marken har hög genomsläpplighet. Läs mer om sårbarhet i planförslaget under rubriken *Hälsa och säkerhet* nedan.

Förorenad mark

Vid Trafikverkets markundersökning upptäcktes markföroreningar av PAH-halter (polycykliska aromatiska kolväten) vid två provpunkter. Nämnden för Myndighetutövning angav som försiktighetsmått inför Trafikverkets schaktarbeten att underballast som ryms inom en radie av 10 meter från punkterna ska deponeras.

Någon misstänkt förorening finns inte på övriga berörda fastigheter enligt länsstyrelsens MIFO-inventering. VIDA hade verksamhet på ytan för nuvarande busstorg innan busstorget anlades på 1990-talet. Efter att ytan mellan f.d. Konsum och Glasmästaregatan varit potatisåker byggdes i slutet av 1950-talet eller i början av 1960-talet en enklare timmersortering på ytan. Sorteringen sträckte sig fram till där det nya hyvleriet ligger idag. Sorteringen var helt mekanisk och inga kemikalier användes enligt VIDA. Denna verksamhet upphörde 1973 när timmersorteringen flyttade till norra delen av VIDAs industriområde. Platsen har även använts för mellanlagring av sågade trävaror. Med hänsyn till den verksamhet som bedrivits är eventuella föroreningar som kan finnas troligen bensin, diesel eller oljor.

En provtagning utförd av SWECO 2010, visade låga halter av dioxin på VIDAS fastighet, dock utanför och nedströms planområdet.

Ett PM från miljöprovtagning på grundvatten för industrin VIDA Vislanda AB, utförd av SWECO 2012, visade halter av dioxin över haltkriterierna för skydd av grundvatten, varav en av punkterna ligger inom planområdet. Jordprover togs inte kring provpunkten men tidigare uttagna jordprover i övriga provtagningspunkter har inte kunnat påvisa någon förekomst av dioxiner i de ytliga jordlagren. I PM:et görs bedömningen att det har förekommit en diffus spridning av preparat innehållande

dioxin utanför fastigheten. Källan till dioxinet i den aktuella punkten kunde inte fastslås och källan kan finnas uppströms utanför fastigheten.

Ytterligare provtagningar behöver ske för att bedömning ska kunna göras om åtgärd krävs. Innan bygglov eller marklov ges ska eventuella markföroreningar avhjälpas. Detta gäller i första hand markföroreningar då grundvattnets föroreningskälla även kan ligga utanför planområdet. I de fall markprover inom planområdet visar på föroreningskälla till grundvattnet ska även behov av eventuell sanering av grundvattnet övervägas.

Radon

Planförslaget gränsar till två områden med grovkornigt isälvsmaterial med normal radonhalt. För hus utan radonskydd är dessa två områden högriskområde. Eftersom karteringens gränser är grovt generaliserade är det möjligt att dessa förhållanden även råder inom planområdet.

Störningar

Farligt gods

Södra stambanan går igenom planområdet och trafikeras av persontåg och godståg varav en del med farligt gods.

Ljud

VIDA genomför årligen en besiktning av buller och vibrationer från sin verksamhet.

Buller från järnväg uppkommer främst från de tåg som endast passerar orten i hög hastighet.

I angränsning till järnvägen finns idag en bullervall mot Vislanda Wärdshus och bostadsbebyggelse.

PLANFÖRSLAG

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Trafik

Centralt i planområdet ligger järnvägsområde med tågstopp och tillhörande perronger och gångbro. Planen innebär en anpassning till rådande förhållanden och syftar till att möjliggöra anpassning av fastighetsgränser till nuvarande funktioner.

Egenskapsbestämmelsen bro medger gångbro och tillhörande trappor i befintligt läge med marginal. Egenskapsbestämmelsen tunnel medger gångtunnel i befintligt läge. Då tunneln är viktig länk mellan östra och västra delen förses den med planbestämmelsen **x**, tunnel ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik.

Bostäder, kontor och handel öster om järnvägen

Planförslaget innefattar öster om järnvägen ett mindre område som medger bostadsbebyggelse samt ett som medger restaurang- och hotellverksamhet i samma omfattning som finns idag, med viss marginal för viss byggnation.

Krav på stängsel/plank vid parkeringen syftar till att förebygga smitvägar över tomtmark till tågstoppet. Stängslet/planket ska vara försett med grind på något ställe för brandgata.

Runt värdshuset får plank eller liknande uppföras till en höjd av max 2,1 meter. Värdshuset är beroende av fysisk avgränsning för sin serveringsverksamhet. Planket ska utformas tilltalande med hänsyn till närliggande bostadsområden.

Med hänsyn till radonrisken krävs hänsyn vid bostadsbyggande.

I västra delen av planområdet finns en några meter bred markremsa för bostadsändmål som inte får bebyggas. Syftet med denna är att avgränsa befintlig planlagd mark för bostadsändmål mot ny användning i norr samt tillskapa u-område för befintlig fjärrvärmeledning.

Industri

Befintligt ianspråktagen industrimark ges planbestämmelsen **J** industri och är en anpassning till befintlig verksamhet.

Inom tillkommande område $\mathbf{J_1}$ medges markanvändning för industri som inte får vara störande för omgivningen och som inte kräver skyddsavstånd till bostäder. Avsikten är att färdigsågade trävaror ska kunna lagras på ytan. Skydd mot centrum ska uppföras i form av plank eller i vissa delar byggnadsvägg som skärmar av industriområdet visuellt och ljudmässigt. Detta regleras med bestämmelserna $\mathbf{f_1}$ - upplag ska avskärmas, samt $\mathbf{skydd_1}$ – visuellt skydd ska uppföras. Planket ska i huvudsak uppföras till en höjd av minst 2/3 av de staplade virkesparketens totala höjd. Mot västra fastighetsgränsen utmed lagerbyggnaden behöver inte avskärmning uppföras så länge befintlig lagerbyggnad finns kvar. Skulle lagerbyggnaden försvinna inträder kravet på att uppföra skärm inom industrifastigheten även åt detta håll.

Då det finns ledningar i marken nära det planerade planket ska placering av fundament ske i samråd med berörda ledningsägare.

Genom utformningsbestämmelsen $\mathbf{f_2}$ ställs krav på gestaltning och utformning eftersom planket ramar in park i centrummiljö. Fasad eller plank ska ges en medveten utformning vad gäller material och färgsättning samt utformas så att ytans storskalighet delas av till mindre proportioner horisontellt och vertikalt. Det kan handla om linjer med avvikande färg för att bryta av en lång plankvägg eller inslag av fönster eller andra element som bryter av. Utöver det som går att granska i bygglovet kan klätterväxter m.m. ytterligare tillföra kvalitéer.

Planen medger byggnader med maximal totalhöjd om 8 meter. Detta kan handla om skärmbyggnader för det sågade virket eller om kontor.

Mot järnvägsområde ska framkomlighet finnas för räddningsfordon. Mellan befintlig industribyggnad och järnvägsområdet får byggnad därför inte uppföras inom en zon om ca 20 meter från närmaste spår. Likaså får plank, stängsel eller liknande inte uppföras i området närmast järnvägen, förutom i gräns mot busstorg. Läs mer under rubriken *Hälsa och säkerhet* i avsnitt *Konsekvenser av planförslaget* nedan. Dialog kring lämpliga avstånd och säkerhetstänk kring upplag, samt insatsvägar, bör ske mellan industrin och räddningstjänsten.

Innan bygglov eller marklov ges ska eventuella markföroreningar avhjälpas.

Garage, verkstad, handel och kontor väster om järnvägen

Väster om den utvidgade industrimarken planläggs för pågående användning som är garage och mindre verkstad. Denna användning i kombination med hantverk och kontor utgör en skyddszon mellan industrin och bostäder. Verksamheterna får inte vara störande för omgivnigen. Kontor får endast finnas i ett plan med hänsyn till persontäthet vid järnvägen.

Med hänsyn till närheten till bostäder regleras även med planbestämmelse att upplag ska avskärmas, $\mathbf{f_1}$.

Allmän platsmark

Park

En smal parkremsa söder om gångtunnelns västra uppgång är en anpassning av planen efter verkliga förhållanden.

Natur

Norr om värdshuset finns en befintlig bullervall mot järnvägen. Marken är i gällande plan planlagd för bostäder. Denna mark anpassas efter rådande förhållanden och planläggs för natur med egenskapsbestämmelsen **skydd2**.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Vid detaljplanens genomförande sker förändringar i det befintliga gatunätet. Nuvarande busstorg tillsammans med del av Västra järnvägsgatan som ligger i direkt anslutning till busstorget överförs till industrifastighet. Även del av Glasmästaregatan, som mister sin funktion för biltrafik mellan busstorg med parkering och Västergatan, överförs till industrifastighet. Läs mer under rubriken *Fastighetsbildning.*

Nya busshållsplatser anläggs dels söder om nuvarande plats inom planområdet, dels längs Husebyvägen i höjd med Östra torget.

Från föreslagen parkering öster om Vislanda Wärdshus nås tågstoppet till fots via trottoar som anläggs utmed Stålgatan och vidare via befintlig gång- och cykelväg utmed Husebyvägen.

Parkering och angöringstorg

Mellan industrin och Storgatan anläggs en busslinga med hållplats, bestämmelsen **Busstorg**. Busstorget ska även tillsammans med planket mot industrin fungera som en avskärmning och buffertszon mellan industrin och centrum. Därför är träd och lägre växter en viktig del av utformningen. Detta regleras delvis genom **n3**. Busstorget ska utformas med rumslighet som vänder sig bort från industrifastigheten och som istället har stark koppling till Storgatan och järnvägsområdet med järnvägsundergång. Det är viktigt att beakta trygghetsaspekter, så som god belysning och möjlighet till översikt över omgivningarna.

I och med det nya tågstoppet bedöms behovet av parkeringsplatser öka i anslutning till järnvägsområdet. Även Vislanda Wärdshus är i stort behov av parkeringsplatser för besökare till värdhuset och tillhörande restaurang. Parkering inom allmän platsmark möjliggörs i planen i anslutning till gångbron på den östra sidan om järnvägsområdet inom bestämmelsen **Angöringstorg**.

Det befintliga området för parkering kompletteras i planen med en ny parkeringsplats vid Stålgatan öster och nordost om Vislanda Wärdshus tomt, **Parkering**. Planen möjliggör även för ytterligare parkering rakt norr om värdshusets tomt, **Parkering$_1$**, som också medger teknisk anläggning samt kan användas som vändplan och parkering för bussar. Befintlig jordramp upp till vallen tas bort.

Planområdet uppskattas rymma totalt omkring 40 platser efter genomförandet av angöringstorget och parkeringen öster om värdstomten. Ytterligare ca 30 platser kan tillkomma på **parkering$_1$** norr om värdshuset om behov finns.

Parkeringsanläggningarna ska förses med dagvattenfördröjning **n$_1$**, och inslag av växtlighet **n$_2$**. Från parkeringarna anläggs en trottoar längs västra sidan av Stålgatan till befintlig gång- och cykelväg vid Husebyvägen.

Inom område för industriändamål samt för bostadsändamål ska parkering lösas inom den egna fastigheten.

Cykelparkering ska finnas i anslutning till gångbron, på busstorget och järnvägsundergången.

Utfarter

I detaljplanens östra del skapas in- och utfart mellan den föreslagna parkeringen och Stålgatan.

In- och utfarten som finns till den befintliga parkeringen söder om värdshuset kommer också att finnas kvar efter planens genomförande men ges genom nya planteringsytor en smalare utformning.

Värdshusets varumottagning sker som tidigare väster om huset via angöringstorget.

I planområdets västra del stängs Västra järnvägsgatan från korsningen med Storgatan. Den södra delen omvandlas till busstorg med möjlighet för servicefordon att nå järnvägsområdet.

VIDA har sina huvudinfarter utanför planområdet. Det finns dock möjlighet att ta in persontrafik till industriområdet via nuvarande Glasmästaregatan som i höjd med befintlig fastighetsgräns kommer att bli industrimark.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Planområdet är anslutet till kommunalt vatten och avlopp. Inom område för industri finns befintliga kommunala ledningar som skyddas med u-bestämmelse för att säkra tillgängligheten till dem. Inom u-område får byggnad inte uppföras.

I samband med att industrin tar område i anspråk ska fördröjning ordnas. Dagvattnet får kopplas till kommunens ledningar efter att det har passerat fördröjning. VIDA planerar dock att ta omhand dagvattnet i sitt egna befintliga system på fastigheten, vilken innehåller en dagvattendamm.

Befintligt område för parkering framför värdshuset är kopplat till kommunal dagvattenbrunn.

De nya parkeringsytorna i nordöstra hörnet av planområdet förses med fördröjningsyta/volym för dagvatten.

Elnät

Strax söder om planområdet finns en transformatorstation kopplad till järnvägsverksamhet. Planförslaget hindrar inte framkomligheten till transformatorstationen. Elledningar finns inom planområdet och skyddas.

Fiberkabel

Wexnet har ledningar inom planområdet. Dessa ligger inom u-områden.

Fjärrvärme

Inom område för industri samt trafik finns befintliga allmännyttiga fjärrvärmeledningar som skyddas i planen genom u-område.

Område markerat u_2 innefattar även skyddade elledningar.

Avfall

Planområdet är kopplat till det befintliga systemet för avfallshantering och återvinning som Alvesta Renhållning (ARAB) ansvarar för.

Befintlig plats för återvinningsstation intill busstorg flyttas till annan plats vid planens genomförande.

Uppvärmning

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar som säkras genom u-markerat område.

Alvesta Energi har behov av en plats för uppställning av transportabel reservpanna för värmeförsörjning av fjärrvärmenätet för östra delen av Vislanda. Idag finns det endast en fjärrvärmekulvert under järnvägen vilket innebär stopp av värmeförsörjningen vid problem eller reparationer av denna ledning. Inom det norra parkeringsområdet **Parkering$_1$** ges därför möjlighet att uppföra teknisk anläggning. Det ger möjlighet att ställa upp en flyttbar reservpanna under begränsad tid. Reservpannan står på flak och kopplas till fjärrvärmeledningarna. En mindre skyddsbyggnad runt ledningarnas kopplingspunkt ovan markytan får uppföras.

KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Planens genomförande bedöms inte medföra att MKN för luft överskrids. Spridningsberäkningar för luftföroreningar gjordes 2006 på gator i Alvesta som är mer trafikerade än de inom planens gränser. Ingen av dessa gator överskred miljökvalitetsnormerna. Vid normal järnvägstrafik finns heller inte problem med höga halter av partiklar (PM10) från järnvägstrafik i utomhusluft.

Vislanda ansluter till Alvestaåsen och ligger inom avrinningsområdet för Mörrumsån. Åsen har klassificerats till god kemisk status exklusive kvicksilver. Planförslaget bedöms inte påverka avrinningsområdet betydligt. Inom de delar av planförslaget som kommer att hårdgöras för parkering ska dagvatten fördröjas vilket begränsar tillförsel av föroreningar från dessa ytor. Inom föreslaget område för industri och busstorg bedöms den förändrade markanvändningen inte påverka befintligt dagvattenflöde då ytan till stor del redan är bebyggd eller asfaltsbelagd.

Inom industrin ska dagvattnet ska fördröjas. Växtlighet på busstorget minskar dagvattenmängderna.

Miljömål

Planen bedöms inte medföra negativa effekter på något av miljömålen. Med planens genomförande anläggs busstorg med växtlighet där det tidigare funnits en livsmedelsbutik som stått tom en tid. Växtligheten innebär visuella kvaliteter och skapar en skyddszon mellan VIDAs verksamhet och Vislanda centrum trots att industrin närmar sig centrum, vilket ger en positiv effekt på miljömålet *God bebyggd miljö.*

Planförslaget berör även miljömålen *Frisk luft*, *Bara naturlig försurning* och *Begränsad klimatpåverkan*. Planförslaget medger parkering avsedd delvis för pendlarbruk som tillsammans med det nya tågstoppet ger förutsättningar att få fler att välja tåget framför bilen. Minskad biltrafik leder till mindre koldioxidutsläpp som i det långa loppet kan minska kommunens klimatpåverkan, skapa friskare luft och minska försurningar i vattendrag.

Riksintressen

Planområdet ligger inom avrinningsområde för Mörrumsån som är av riksintresse enligt Miljöbalken 4 kap 6§. Planen bedöms inte få negativ påverkan på riksintresset och åtgärder omfattar inte vattenreglering eller vattenöverledning enligt Miljöbalken 11 kap 5§.

Södra Stambanan som är av riksintresse för kommunikation av internationell betydelse går genom planområdet. Planförslaget anpassas till rådande förhållanden då ombyggnation och anläggande av tågstopp har skett. Trafikverkets arbete har möjliggjort för enklare och säkrare allmän tillgång till järnvägsområdet samt förbättrande av järnvägsnätet med ny linje. Planförslaget underlättar byten mellan transportmedel. Förändringarna som har skett i järnvägsområdet och de förändringar i dess närmiljö i samband med planens genomförande skapar inte hinder för dagens eller framtida järnvägstransporter.

Mellankommunala intressen

Södra Stambanan som är ett mellankommunalt intresse påverkas positivt av planförslaget då kringanläggningar till tågstoppet skapar större möjlighet att resa och pendla med järnvägstrafik i regionen.

Natur- och kulturmiljö

Planförslaget bedöms inte påverka någon natur- eller kulturmiljö. Detaljplanen tar hänsyn till omgivningen genom gestaltning och skala. Industritomtens innehåll och utformning begränsas för att passa in med centrummiljö.

Visuell miljö och landskapsbild

Planområdet medger busstorg med växtlighet i anslutning till järnvägsområdet och Storgatan vilket ger goda förutsättningar för att skapa en attraktiv centrummiljö. Slutet av Storgatan öppnas rumsmässigt upp på grund av att befintlig

butiksbyggnad rivs. Det kan upplevas som att det byggda centrum blir mindre men samtidigt ger den nya gröna miljön i viss mån ett tillskott och nytt avslut av centrummiljön. Plank eller byggnadsvägg ska avskärma centrum och industrimarken från varandra. Höjden kan innebära en storskalighet men med rätt utformning och detaljer kan skalan brytas ned och avgränsningen försköna området.

Nya parkeringsytor medför förändrad vy från bostäder längs Stålgatan. Planen reglerar att det ska finnas inslag av växtlighet vilket medför en trevligare parkeringsmiljö både för den som vistas där och för de närbelägna bostäderna.

Rekreation

Planförslaget påverkar inga befintliga rekreationsområden då det ligger inom Vislanda centrum.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibration

Det utökade området för industri begränsas till industri som inte får vara störande för omgivningen och som inte kräver skyddsavstånd till bostäder, endast lager eller kontor får uppföras. Lagringsverksamhet innebär körning med truck och stapling av virkespaket vilket kan innebära visst buller. Gränsvärden för buller regleras i VIDAs miljötillstånd. Det innebär att industrin är ansvarig för att vidta åtgärder för att hålla gränsvärdena. Inför pågående prövning av VIDAs ändringstillstånd har VIDA tagit fram en bullerberäkning som visar att gränsvärden innehålls om virkespaketen placeras mellan truckvägen och fastighetsgränsen.

Trafikverket ansvarar för att buller och vibrationer tillhörande järnvägsområdet inte överskrider gällande riktvärden.

Befintlig butiksbyggnad ersätts med park vilket innebär att en byggnadsvolym försvinner. Den förändrade markanvändningen bedöms medföra en marginellt förändrad bullerutbredning från järnvägen i östra delen av centrum eftersom byggnaden är låg och ligger långt från bullerkällan samt att plank kommer att uppföras i åtminstone en riktning på ungefär samma avstånd.

På östra sidan av järnvägen finns bullerskydd i form av vall i angränsning mot Vislanda Wärdshus.

Den del av planförslaget som medger bostäder består endast av en redan bebyggd fastighet. Planförslaget medger alltså inte några nya byggrätter. Då industrins verksamhet anpassas till platsen, bedöms närliggande bostadsbebyggelse inte få ökad bullernivå i jämförelse med dagsläget.

En marginell trafikökning kan väntas på Stålgatan till den nya parkeringsplatsen, dock inte mer än ett vanligt villaområde.

Risk för olyckor

Vid Vislanda stationsområde finns, som på stationer generellt, viss risk för att folk genar över spåren vilket är förenat med livsfara. För att minska olycksrisken har Trafikverket vid byggnationen av tågstoppet valt en lösning med gångbro mellan

mellanplattform och planförslagets östra sida. Gångbron, tillsammans med den befintliga järnvägsundergången och viadukten, minskar risken för att människor genar över järnvägsspåren, vilket minskar risken för personolyckor. Plank och stängsel kommer finnas mellan järnvägsområdet och parkområdet.

Södra stambanan trafikeras av tåg med farligt gods. Enligt Länsstyrelsens *Zonindelning för riskpolicyns riskhanteringsavstånd* ska zonen närmast järnvägsspår användas för exempelvis trafikområden, parkering och industri. Lägre bostadsbebyggelse kan enligt policyn uppföras zonen därutanför. Planförslaget stämmer väl in på policyn i och med att befintlig bostadsbebyggelse ligger på ett avstånd på ca 50 meter från järnvägsspåren.

Området för handel och kontor öster om järnvägen ligger närmare järnvägen än det rekommenderade avståndet i ovan nämnda policy. Eftersom det är befintlig verksamhet bör denna kunna fortgå trots planläggning. För att inte öka riskerna med ökad persontäthet sätts begränsningar i planen som gör att en exploateringsgrad om 30 % medges, vilket innebär befintliga byggnader och viss marginal för tillbyggnader. Ett område inom 30 meter från järnvägen som idag är obebyggd förses med prickmark och får inte bebyggas. Mellan järnvägen och värdshuset finns en vall som bedöms ge visst skydd vid olyckor. Värdshuset har nödutgång i öster som vetter bort från järnvägsområdet vilket är positivt ur risksynpunkt.

Området för garage, verkstad, handel och kontor ligger på ett avstånd från järnvägen som är förenligt med tidigare nämnd zonindelning.

Busstorget i västra delen av planområdet ligger rätt i förhållande till förhärskande vindriktning vid olycka på järnvägsområdet. Någon större folksamling bedöms inte vistas där samtidigt. Avståndet till de genomgående spåren där farligt gods passerar överstiger 30 meter. Vid jämförelse med nyligen utförd riskbedömning i Alvesta 2012[1] där Södra Stambanan också passerar bör därför individrisken kunna bedömas hamna lågt inom ALARP-området.

Inom område för industri finns i planförslaget förbud mot uppförande av byggnader (prickmarkerat) inom område närmast järnvägsområdet, eftersom räddningsfordon ska få plats mellan industribyggnad och spår. Av samma orsak ska staket, stängsel eller liknande inte uppföras inom ett område närmast järnvägen.

Planområdet ligger inom högriskområde inom SGUs sårbarhetskarta då markens genomsläpplighet är hög. Sårbarhetskartan används som underlag för räddningstjänsten. Jordarten och hydrologiska förhållanden inom planområdet gör att infiltration till grundvattnet går snabbt och därför bör snabb sanering övervägas vid förorening. Verksamma och boende i området bör känna till situationen och vara uppmärksamma på eventuellt läckage.

---

[1] Detaljerad riskbedömning för detaljplan, steg 2 – Farligt gods på järnväg och Alvesta rangerbangård, Sjöparken Alvesta. WSP Brand & Risk 2012-03-20

Resurshushållning

Planen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan ur resurshushållningssynpunkt. Genom att utveckla tätorten intill befintlig infrastruktur och i stor del på redan ianspråktagen mark bidrar planen till en hållbar hushållning av mark. Ny parkeringsplats på samma sida järnvägen som tågstoppets angöring möjliggör för enklare resande och pendlande med tågtrafik.

Socialt perspektiv

Det finns förutsättningar för god tillgänglighet till allmänna platser inom planområdet eftersom det finns få höjdskillnader och gång- och cykelvägar ansluter till området.

Busstorgets läge vid tågstoppet och Storgatan med både bostäder och verksamheter innebär att människor rör sig i området under alla tider på dygnet, vilket är positivt ur ett trygghetsperspektiv. Parkeringsplatser ligger med synbarhet från bostäder vilket också kan var trygghetsskapande för den som vistas på parkeringen. Trygghetsaspekter avseende utformning av allmänna platser beaktas vidare vid ett genomförande av planen.

Ekonomiska konsekvenser

Planen medför markaffärer samt för kommunen anläggnings- och driftskostnader för allmänna platser.

Om en attraktiv centrummiljö skapas i Vislanda samt pendlingstrafiken fungerar bra kan detta locka fler till att flytta till orten och kommunen får då fler invånare.

GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande. Samråd genomfördes i mars-april 2014 och därefter kan granskning äga rum sommaren 2014. Om inga större hinder kan detaljplanen därefter antagagas.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är fem år från det tillfälle den vinner laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla fram tills detaljplanen ändras eller upphävs.

En del av planområdet ligger inom lagakraftvunnen plan med genomförandetid fram till 2022. Den genomförandetiden har därmed inte gått ut. Planändringen är nödvändig till följd av nya förhållanden som är av stor allmän vikt då planen är en anpassning till det nybyggda tågstoppet.

Ansvarsfördelning

Inom kvartersmark ansvarar respektive fastighetsägare för exploateringens genomförande enligt planens bestämmelser samt för fortsatt skötsel. Inom allmän platsmark är kommunen huvudman och har därmed ansvar för genomförande och skötsel av område för busstorg, natur, parkering och angöringstorg förutom vissa anläggningar som Trafikverket ansvarar för.

Trafikverket har huvudansvar för järnvägsområdet. Trafikverket är enligt avtal som skrivits med Alvesta kommun skyldig att stå för gångtunnelns underhåll. Gångtunneln ska hållas öppen för allmänheten fram tills dess annan överenskommelse har träffats mellan kommunen och Trafikverket.

Skötsel av ramp till östra perrongen, belysning vid perrongerna m.m. regleras i avtal mellan Alvesta kommun och trafikverket.

Vid planens genomförande har VIDA ansvar att upprätta visuellt avskärmande skydd i fastighetsgräns mot planerat busstorg samt mot bebyggelse i sydväst. Utformning ska ske i samråd med Alvesta kommun planering och teknik.

Ansvarsfördelning

Här redovisas ansvarsfördelningen som följer av detaljplanens genomförande. Redovisningen är inte juridiskt bindande och visar översiktligt på vilka åtgärder som ska göras och av vem. Med ansvar följer normalt även ett ekonomiskt ansvar.

Ansvarig	Åtgärder och konsekvenser
Kommunen	- Upprättande av detaljplan - Ansöker om fastighetsreglering - Ansöker om ledningsrätt och ansvarar för att säkra tillgängligheten till dagvatten-, spill- och fjärrvärmeledningar inom planområdet - Anläggande och skötsel av busshållplats, park, natur och parkering - Anläggande och skötsel av kringanläggningar till tågstoppet inom angöringstorg enligt avtal - Uppföra plank vid parkering mot Värdshuset och bostadshus i söder enligt överenskommelse med dessa fastighetsägare - Övriga ersättningsåtgärder inom Vislanda 51:2 enligt avtal. - Begäran och kostnader av eventuell flytt av E.ON Elnäts anläggningar om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning
VIDA	- Genomförande enligt planens bestämmelser samt för

	fortsatt skötsel inom industrimark - Ansvarar för att dagvatten fördröjs på tomten. - Begäran och kostnader av eventuell flytt av E.ON Elnäts anläggningar om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning - Uppförande av plank/byggnad mot busstorget.
Trafikverket	- Genomförande inom område järnvägstrafik enligt planens bestämmelser samt för fortsatt skötsel - Skötsel av Trafikverkets anläggningar - Skötsel av kringanläggningar till tågstoppet enligt avtal - Begäran och kostnader av eventuell flytt av E.ON Elnäts anläggningar om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning
Vislanda Wärdshus	- Genomförande enligt planens bestämmelser samt för fortsatt skötsel inom HK
Ägare till Vislanda 51:1	- Genomförande enligt planens bestämmelser samt för fortsatt skötsel inom B
Ägare till Vislanda 21:32	- Genomförande enligt planens bestämmelser samt för fortsatt skötsel inom G_1HK_1
Alvesta Energi	- Ansvarar för att erforderliga tillstånd och lov som krävs för reservpanna och dess kringanläggningar söks samt att nyttjanderättsavtal skrivs med Alvesta kommun.

Avtal

Innan utbyggnad påbörjas ska genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och VIDA. I avtalet ska genomförande av visuellt skydd inom planområdet regleras.

Avtal tecknas mellan Trafikverket, kommunen och Regionförbundet Södra Småland (länstrafiken) avseende skötsel av och kring tågstoppet.

Avtal om fastighetsreglering tecknas även med övriga fastighetsägare inom planområdet och kommunen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Här redovisas fastighetsrättsliga åtgärder som följer av detaljplanens genomförande. Redovisningen är inte juridiskt bindande och visar översiktligt på vilka fastighetsrättsliga åtgärder som ska genomföras.

Den gemensamhetsanläggning som finns i gällande plan tas bort.

Fastighet	Åtgärder och konsekvenser
Vislanda 3:1	- Del av Vislanda 3:1 överförs till Vislanda 21:26 - Det finns flera u-områden inom Vislanda 3:1 vilket innebär att det finns ledningar i marken som ska skyddas. - Del av Vislanda 3:1 övergår till Vislanda 4:1 - Del av Vislanda 4:1 övergår till Vislanda 3:1 - Servitut till förmån för trappanläggning för Vislanda 3:1 bildas på Vislanda 4:1.
Vislanda 4:1	- Del av Vislanda 3:1 övergår till Vislanda 4:1 - Del av Vislanda 4:1 övergår till Vislanda 3:1 - Servitut till förmån för trappanläggning för Vislanda 3:1 bildas på Vislanda 4:1.
Vislanda 4:3	- Del av Vislanda 4:3 överförs till Vislanda 21:26 - Del av Vislanda 4:3 överförs till Vislanda 21:32 - Det finns flera u-områden inom Vislanda 4:3 vilket innebär att det finns ledningar i marken som ska skyddas. - Vislanda 21:25 överförs till Vislanda 4:3.
Vislanda 21:25	- Del av Vislanda 21:25 överförs till Vislanda 4:3. - Del av Vislanda 21:25 överförs till Vislanda 21:26. - Vislanda 21:25 upphör därmed.
Vislanda 21:26	- Del av Vislanda 4:3 överförs till Vislanda 21:26 - Del av Vislanda 3:1 överförs till Vislanda 21:26 - Del av Vislanda 21:25 överförs till Vislanda 21:26.
Vislanda 21:32	- Del av Vislanda 4:3 överförs till Vislanda 21:32
Vislanda 51:1	- Del av Vislanda 4:1 övergår till Vislanda 51:1
Vislanda 51:2	- Del av Vislanda 3:1 övergår till Vislanda 51:2 - Del av Vislanda 4:1 övergår till Vislanda 51:2 - Del av Vislanda 51:2 övergår till Vislanda 4:1

Förklaring till tabellen:

Mark som idag används av värdshuset för plats till uteservering på Vislanda 4:1 överförs från allmän platsmark till kvartersmark, Vislanda 51:2. Mindre reglering sker även i den norra fastighetsgränsen för att den ska stämma överens med sträckningen av befintligt plank.

Ett markområde från östra delen av Vislanda 51:2 som ska rymma parkering överförs till den kommunala gatufastigheten Vislanda 4:1.

Ett område väster om Vislanda 51:2 är idag Trafikverkets mark men används idag av Vislanda Wärdshus för varutransporter. Efter tågstoppets genomförande behöver marken utöver varutransporter även vara tillgänglig för skötsel av häck intill en ramp till östra perrongen, vilket kommunen kommer att ansvara för. I fastighetsregleringen ska därför ett område överföras till kommunens fastighet Vislanda 4:1 och ett område till Vislanda 52:2.

Intill bostadshuset, Vislanda 51:1, överförs en remsa av kommunens fastighet Vislanda 4:1 för att skapa en hänsynszon mellan bostad och parkering samt för att anpassa fastigheten efter projekterade markarbeten.

Utmed tågstoppet regleras marken så att perrong, väderskydd och brokonstruktion inklusive hissar ligger på Trafikverkets mark, Vislanda 3:1, medan ramper och trappanläggningen till gångbron ligger på kommunens mark, Vislanda 4:1.

Även väster om järnvägen ska fastighetsreglering ske. Mark överförs från den kommunala gatufastigheten Vislanda 4:3 som idag innefattar bland annat busstorg, till VIDAs fastighet Vislanda 21:26. Marköverföringar till fastigheten ska även ske utanför denna plans gränser i samband med genomförande av detaljplanen *Vislanda 21:26, VIDA AB:s verksamhetsområde,* lagakraftvunnen 2012. Den planen innebär marköverföringar som inte har genomförts än.

Reglering av fastighetsgränser sker i enlighet med pågående markköp mellan VIDA och Trafikverket. Område ska föras över från Trafikverkets Vislanda 3:1 till VIDAs fastighet Vislanda 21:26.

VIDA har köpt fastigheten Vislanda 21:25 av annan privat markägare. Större delen av denna ska övergå till busstorg och därmed föras över till kommunens fastighet. Den kvarvarande mindre delen av fastigheten förs över till Vislanda 21:26, med konsekvensen att fastighet Vislanda 21:25 upphör vid detaljplanens genomförande.

Gräns mellan Vislanda 21:32 och 4:3 justeras så att befintlig byggnad ligger helt inom fastigheten. Det medför även att gränsen mot 21:25 flyttas.

Kommunen har ansvar att avtala om fastighetsreglering och ansöka om lantmäteriförrättning. Se även bilaga "Fastighetskonsekvenser" till planen.

Gemensamhetsanläggning

Den gemensamhetsanläggning som gällande detaljplan 2012 medger, tas bort i denna plan.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Alvesta kommun ansvarar för och bekostar framtagande av detaljplan. Kostaden för fastighetsreglering betalar Alvesta kommun till 50 % och den resterande kostnaden svarar VIDA för.

TEKNISKA FRÅGOR

Vatten och avlopp

Området är anslutet till kommunalt vatten och avlopp. Inom planområdet finns befintliga allmännyttiga dag- och spillvattenledningar. För fortsatt tillgänglighet till ledningarna skyddas de genom ledningsrätt, u-markerat område.

Eventuellt kan förstärkning av marken kring ledningen behövas med hänsyn till de laster som kan tillkomma från truck och lagring av varor.

Dagvatten

Ytan Parkering$_1$ ligger utanför kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. I samband med planens antagande behöver beslut tas om utökning av verksamhetsområdet enligt parkeringsytans utbredning.

El

En transformatorstation finns inom användningsområde för järnvägstrafik och är kopplad till järnvägsverksamhet. Planförslaget hindrar inte framkomligheten till transformatorstationen. Eon har befintliga högspänningsledningar som går till kundägd station inom planområdet som skyddas genom u-område.

Fjärrvärme

Planområdet innefattar även u-område för befintliga fjärrvärmeledningar som går genom område för industri samt järnvägstrafik. Eventuellt kan förstärkning av marken kring ledningen behövas med hänsyn till de laster som kan tillkomma från truck och lagring av varor. Fundament för plank kommer även att behöva finnas på del av u-området. Placering av dessa ska ske i samråd med ledningsägaren. Alvesta Energi har angett 50 cm med sandfyllning som ett minimimått mellan kulvert och fundamentsida eller grövre material.

Uppförande av plank

Vid projektering och uppförande av plank är det viktigt att ta hänsyn till de ledningar inom u-områden eller med servitut/ledningsrätt som finns inom planområdet.

Tekniska utredningar

Geoteknik	Trafikverkets markundersökning har visat att större delen av aktuellt område överlagras av fyllnadsmassor av olika ursprung och beskaffenhet. Med hänsyn till detta är det mycket viktigt att om schaktarbete behövs ska detta ske med yttersta vaksamhet för eventuella föroreningar.
Markföroreningar	Rapport VIDA Vislanda AB, Miljöprovtagning MIFO2, SWECO 2010-06-01 PM Resultat från kompletterande miljöprovtagning i grundvatten inom industrin VIDA Vislanda AB, SWECO 2012-01-10 Nämnden för Myndighetsutövning, 2013-06-27, Dnr 2013-000754
Buller	VIDA har utfört bullerberäkning inför ändringstillstånd enligt miljöbalken: Beräkning av bulleremissionen vid näraliggande bostäder från planerad lageryta/utlastning till Jvg och bil vid VIDA Vislanda AB, Bo Sanfridsson, 2014-02-07

Övriga frågor

Här följer övriga konsekvenser som följer med detaljplanens genomförande.

Fastighet	Åtgärder och konsekvenser
Vislanda 21:32	- Fastigheten kommer innehålla två olika markändamål. Det går då att avstycka ena delen. - Fastighetens bostadsdel får busstorg som närmsta granne. - Fastighetens garageverksamhet får industri som närmsta granne.
Vislanda 25:1	- Fastigheten får mot Storgatan utsikt mot busstorg.
Vislanda 25:2	- Fastigheten får mot Storgatan utsikt mot busstorg.
Vislanda 49:1	- I gatuplan får fastigheten utsikt mot parkeringsplats med växtlighet istället för plank mot Stålgatan. På högre höjd kvarstår utsikt mot Värdshusets innergård. Viss ökning av trafik på Stålgatan.
Vislanda 49:21	- I gatuplan får fastigheten utsikt mot parkeringsplats med växtlighet istället för plank mot Stålgatan. På högre höjd kvarstår utsikt mot Värdshusets innergård. Viss ökning av trafik på Stålgatan.
Vislanda 47:20	- Utsikt mot trädridå mot järnvägen förändras i delen närmast Stålgatan till yta för parkering med växtlighet och mindre teknisk anläggning. Viss ökning av trafik på Stålgatan.
Vislanda 49:2	- Utsikt mot trädridå mot järnvägen förändras i delen närmast Stålgatan till yta för parkering med växtlighet och mindre teknisk anläggning. Viss ökning av trafik på Stålgatan.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Upprättande av planbeskrivningen har skett i samarbete med Karolina Bjers, planassistent, Eivor Oskarsson, miljöinspektör, Ulf Carlsson teknikchef, Magnus Wigren, planchef, Roger Wilsborn, markchef samt Bo Blomkvist, landskapsarkitekt

Alvesta 2014-06-16, rev. 2014-08-25

Elinor Bjärnborg

Elinor Bjärnborg
Planarkitekt

Planförslaget har antagits av Nämnden för Samhällsplanering 2014-09-09 § 61

Susanne Frank

Susanne Frank
Nämndsekreterare

Beslutet har vunnit laga kraft 2014-10-06

Västergatan

Västergatan

Stålgata

VÄNTPLATS BUSS (VÄRDSHUSET)

PLATS FÖR TILLFÄLLIG PARKERING

FÄRDIGGRÄVT VIKE

CYKEL-P

BUSSHÅLLPLATS

Stålgatan

Storgatan

Lr

CYKEL-P

Serv

Serv

Grönagatan

nvägsgatan

ILLUSTRATION

Tillhörande
detaljplan för del av Vislanda centrum
- områden kring tågstoppet
2014-06-15 Elinor Björnborg. Alvesta kommun.

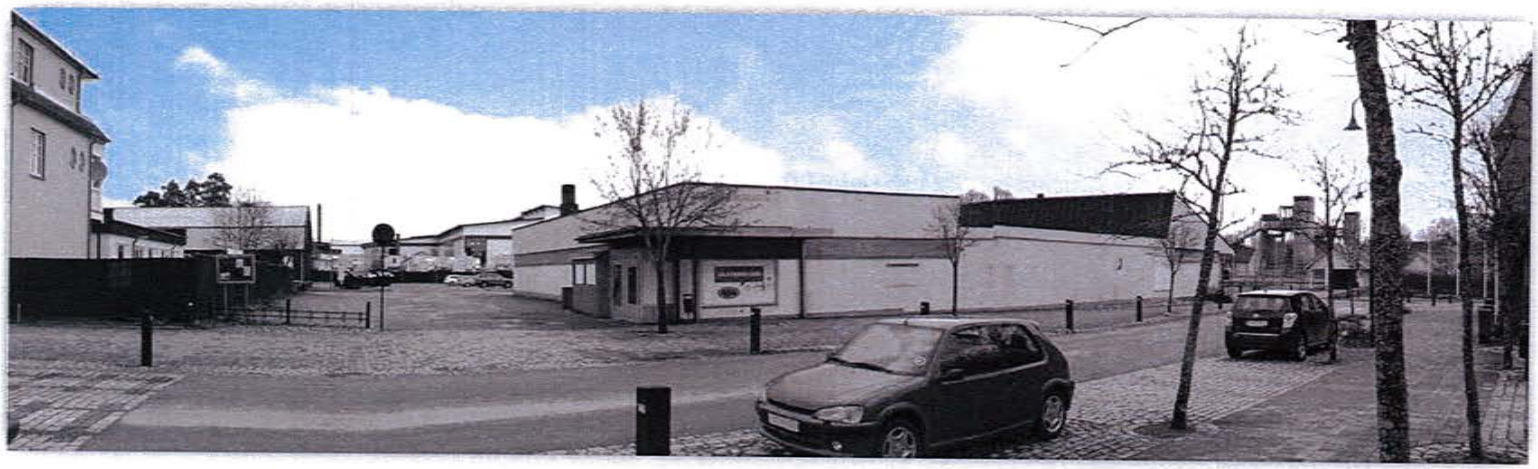
N

0 5 10 20 30 Meter

Fotomontage

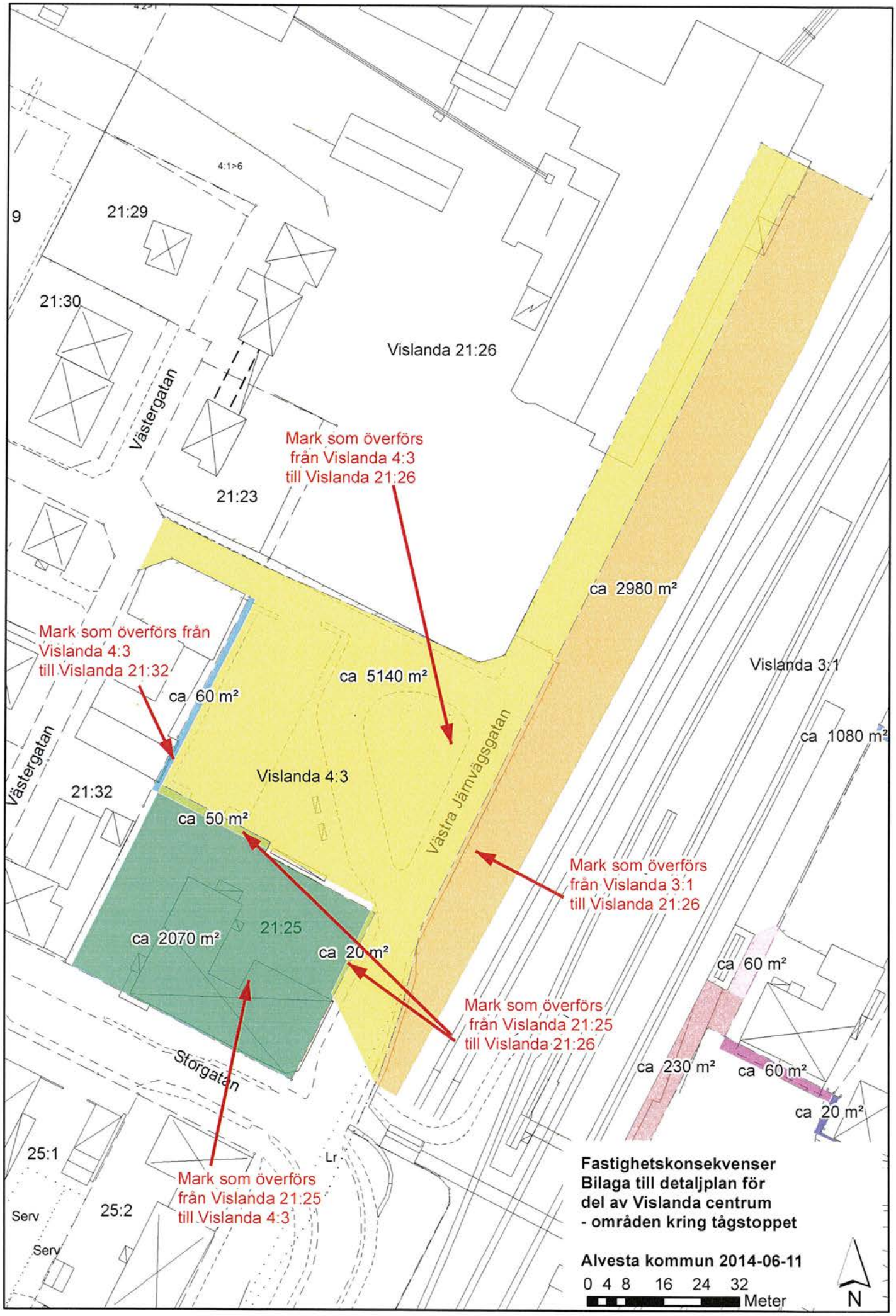
Tillhörande detaljplan för del av Vislanda centrum – områden kring tågstoppet

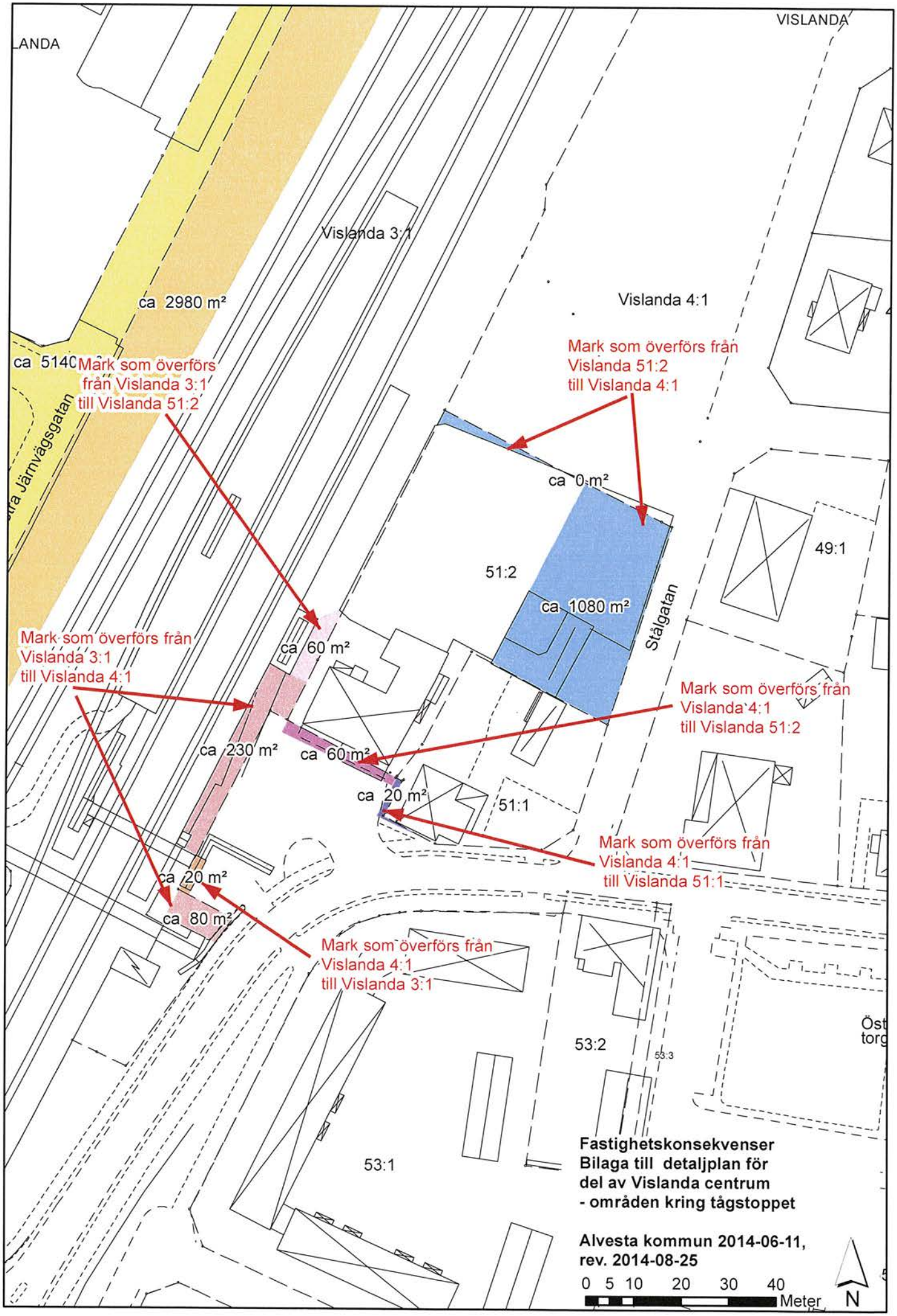
Vy från Storgatan nu och sedan.





2014-06-13 Elinor Bjärnborg, Alvesta kommun


4:1>6
9
21:29
21:30
Vislanda 21:26
Västergatan
21:23
Mark som överförs
från Vislanda 4:3
till Vislanda 21:26
ca 2980 m²
Mark som överförs från
Vislanda 4:3
till Vislanda 21:32
ca 60 m²
ca 5140 m²
Vislanda 3:1
ca 1080 m²
Västergatan
Vislanda 4:3
21:32
Västra Järnvägsgatan
ca 50 m²
Mark som överförs
från Vislanda 3:1
till Vislanda 21:26
21:25
ca 2070 m²
ca 20 m²
ca 60 m²
Mark som överförs
från Vislanda 21:25
till Vislanda 21:26
Storgatan
ca 230 m²
ca 60 m²
ca 20 m²
25:1
Lr
Mark som överförs
från Vislanda 21:25
till Vislanda 4:3
Serv
25:2
Serv
Fastighetskonsekvenser
Bilaga till detaljplan för
del av Vislanda centrum
- områden kring tågstoppet
Alvesta kommun 2014-06-11
0 4 8 16 24 32
Meter
N


LANDA
VISLANDA
Vislanda 3:1
Vislanda 4:1
ca 2980 m²
ca 5140
Mark som överförs från Vislanda 3:1 till Vislanda 51:2
Mark som överförs från Vislanda 51:2 till Vislanda 4:1
ca 0 m²
51:2
ca 1080 m²
49:1
Stålgatan
Mark som överförs från Vislanda 3:1 till Vislanda 4:1
ca 60 m²
Mark som överförs från Vislanda 4:1 till Vislanda 51:2
ca 230 m²
ca 60 m²
ca 20 m²
51:1
Mark som överförs från Vislanda 4:1 till Vislanda 51:1
ca 20 m²
ca 80 m²
Mark som överförs från Vislanda 4:1 till Vislanda 3:1
53:2
53:3
53:1
Fastighetskonsekvenser
Bilaga till detaljplan för
del av Vislanda centrum
- områden kring tågstoppet
Alvesta kommun 2014-06-11,
rev. 2014-08-25
0 5 10 20 30 40
Meter
N

Detaljplan för del av Vislanda centrum – områden kring tågstoppet,

i Vislanda samhälle

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMMANFATTNING

Planen har varit föremål för samråd under tiden 2014-03-10 – 2014-04-07. På förfrågan från trafikverket gavs de möjlighet att inkomma med yttrande under ytterligare några dagar. Under samrådstiden har 5 yttranden utan synpunkter och 18 yttranden med synpunkter inkommit.

Sammanfattningsvis har synpunkter från flera Vislandabor inkommit kring att en busshållplats bör planeras intill tågstoppet istället för parkyta. Andra synpunkter som har inkommit från olika instanser berör kulturvärde i stationsmiljöer, hantering av dagvatten, förekomst av eventuella markföroreningar, bestämmelser om plank, hantering av risk för brandspridning, insatsvägar, bärighet och fundament inom på u-område, parkering norr om värdshuset samt ny plats för återvinningsstation.

Till följd av inkomna synpunkter anpassas planförslaget till önskat läge för busshållplats genom att hållplatserna förläggs närmare tågstoppet. Olika lägen har bedömts utifrån flera aspekter.

I övrigt görs mindre justeringar i plankarta och planbeskrivning.

Inkomna synpunkter har närmare redovisats nedan samt här kommenterats och bemötts.

Nämnden för samhällsplanering föreslås besluta att:

- **Planförslaget skall hållas tillgängligt för granskning enligt PBL 5 kap §18.**
- **Detaljplanen inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan.**

PLANENS SYFTE

Detaljplanen syftar till att anpassa markanvändningen efter de behov som det nya tågstoppet medför. Planen medför att parkeringsmöjlighet skapas i anslutning till tågstoppet, att utvidgat område för industri möjliggörs och att nytt allmänt parkområde skapas och berikar Vislandas centrummiljö. Även befintlig restaurang- och hotellverksamhet, samt befintlig bostadstomt omfattas av planen.

REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET

Planen har varit föremål för samråd under tiden 2014-03-10 – 2014-04-07. Under samrådstiden har planhandlingarna samt miljökonsekvensbeskrivning funnits tillgängliga på:

Kommunhuset, Centralplan 1, Alvesta

Biblioteket i Vislanda

Samrådet annonserades i lokaltidningen och samtliga sakägare och remissinstanser har fått fullständiga handlingar. Informationsbrev har lagts i brevlådor till närboende hyresgäster och verksamhetsutövare. Planförslaget har också funnits på kommunens webbplats www.alvesta.se

INKOMNA YTTRANDEN I ÄRENDET

Yttranden utan erinran:

Lantmäteriet

Trafikverket

Polismyndigheten i Kronobergs län

Skanova

Carine Svensson, Vislanda 49:21

Yttranden med erinran:

Länsstyrelsen

Värends räddningstjänst

NMY

Centerpartiet i Alvesta

VIDA Vislanda AB

E.ON Elnät Sverige AB

Wexnet

Alvesta Energi AB

ARAB

Per Nyström, Mörhult 9

Peter Bogren, Storgatan 31

Iòn Dinu, Gårdsvägen 1

Annika Jansson, Storgatan 31

Rolf Karlsson, Gårdsvägen 4

Viveca och Jörgen Jensen, Husebyvägen 7

Kjell Svensson, Storgatan 38

Jan-Olof Magnusson, Storgatan 6

Sten-Åke Carlsson, Kungsgatan 36

De inkomna synpunkterna redovisas här i sammanfattad form.

Trafikverket (utan erinran men med kommentar)

Genom planändringen anpassas fastigheterna efter utveckling av tågstoppet och den fördelning av ansvar för skötsel mm för de olika markområdena som är tänkt. En del är reglerat i avtal och annat utgör en tolkning av den process som förevarit. Trafikverket anser att planförslaget utgör en rimlig anpassning och tolkning av det nya läget.

Planförslaget utgör ingen negativ påverkan på riksintresset södra stambanan.

Ett mindre område för bostäder på fastigheten Vislanda 51:1 kan bedömas som bullerutsatt. Eftersom det redan är planlagt och bebyggt innebär planen i sak inte någon förändring.

Länsstyrelsen

Länsstyrselsen anser att kommunens redovisning av detaljplanen ger en tydlig bild av de föreslagna förändringarna som till stor del innebär en anpassning till den ombyggnad som redan gjorts i samband med tågstoppet. Det är positivt att nu delvis äldre detaljplaner ses över så att de stämmer överens med befintliga förhållanden, liksom nu pågående samt planerade förändringar i Vislanda centrum. Planförslaget bör bidra till hållbar utveckling samt regional utveckling.

Detaljplanens koppling till översiktsplan samt tidigare planläggning

Det föreslagna området är förenligt med intentionerna i översiktsplanen genom att ett nytt tågstopp belyses och att befintlig verksamhet (VIDA Timber AB) lyfts fram som en viktig arbetsplats i Vislanda.

Genomförandetid

Då planområdet omfattar del av gällande plan från 2012 med genomförandetid till 2022 erinrar länsstyrelsen om att en detaljplan inte får ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång, om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Detta gäller inte om ändringen eller upphävandet behövs

1. På grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid planläggningen, eller
2. 2. För införande av bestämmelser enligt 4 kap 18 § första stycket avseende fastighetsindelning mm.

Länsstyrelsen kan här se att det möjligen kan hänvisas till punkt 1 att planförslaget är av allmän vikt som inte har kunnat förutses vid planläggningen.

Redovisning av detaljplanens konsekvenser

Länsstyrelsen konstaterar att konsekvenserna på fastighetsnivå har på ett tydligt sätt redovisats i planhandlingarna.

Allmänna intressen enligt 2 kap PBL

Skydd mot bostäder och parkmiljö: Länsstyrelsen är positiv till kommunens vilja att skapa ett visuellt skydd mellan industrin och omgivningen. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma om att det enligt PBL inte kan ställas krav på att ett plank ska uppföras. Det kan endast medges att det får uppföras.

Park och natur: Det nya parkområdet ska enligt planförslaget utgöra ett positivt inslag i centrummiljön. Länsstyrelsen är positiv till detta då det inte finns så mycket gröna inslag i närområdet. Dock är det viktigt att utformning och gestaltning av parken anpassas till en genomtänkt användning.

Kulturvärden: Länsstyrelsen beskriver i yttrandet att Vislanda stationssamhälle växte fram ett par kilometer nordöst om kyrkbyn i samband med södra stambanans sträckning vilken invigdes 1864 samt beskriver de stationsbyggnader som funnits genom åren. Länsstyrelsen vill här påtala vikten av att stor vaksamhet bör

iakttas för de stationsmiljöer som finns kvar. Planförslaget innebär att stora delar av Vislandas stationsområde i anslutning till Västra järnvägsgatan kommer att inordnas i VIDAs område och avgränsas med plank från övriga samhället. Järnvägen utgör ett viktigt karaktärsdrag för förståelsen av Vislanda samhälles uppkomst och utveckling.

På plankartan finns hänsynsbestämmelserna f_1 och f_2 för utförande av plank och avskärmade av upplag. Som meddelats innan kan det inte i detaljplanen ställas krav på att plank ska finnas.

Dagvattenhantering: Länsstyrelsen är positiv till planbestämmelserna n_1 och n_2 om dagvatten. Dock bör det i planbeskrivningen finnas en tydligare redovisning av hur fördröjningen av dagvatten kommer att ske.

Krav/anspråk enligt annan lagstiftning

Betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ Miljöbalken: Kommunen har i en behovsbedömning kommit fram till att ett genomförande av detaljplanen kan ge viss men ej betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har inget att erinra mot omfattning och innehåll i behovsbedömningen.

Förorenade områden enligt 10 kap Miljöbalken: I planbeskrivningen redovisar kommunen att det inom användning industri upptäckts markföroreningar av PAH-halter vid två provpunkter och vid an provpunkt visades halter av dioxin över gällande kriterier för skydd av grundvattnet. Länsstyrelsen konstaterar att det på plankartan finns en planbestämmelse som anger att innan bygg- och marklov ges ska eventuella markföroreningar ha avhjälpts. Föroreningens spridning bör kartläggas i ett tidigt skede eftersom den troligtvis inte har samma avgränsning som planområdet. Provtagning och sanering kan därför även behöva göras utanför planområdet för att t ex förhindra att ett område som efterbehandlas efter en tid återförorenas.

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10§ PBL

Riksintressen enligt 3 o 4 kap Miljöbalken: Södra stambanan som utgör en del av planområdet är av riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen har hört Trafikverket i ärendet. Länsstyrelsen kan liksom Trafikverket inte se att ett genomförande av planförslaget skulle få negativa konsekvenser för riksintresset.

Länsstyrelsen återger utan kommentar vad planhandlingarna säger om miljökvalitetsnorm för vatten samt hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion.

Buller: Länsstyrelsen anser inte att ett genomförande av detaljplanen kommer att öka bullerolägenheten mycket mer än vad den är redan idag. Med anledning av industriområdets utökning är det dock viktigt att de förebyggande bulleråtgärderna vidtas. Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att då den föreslagna kvartersmarken redan är bebyggd med en bostadsfastighet innebär planen i sak inte någon förändring.

Kommentar:

Resonemang kring genomförandetiden överensstämmer med länsstyrelsens och finns redovisat i genomförandebeskrivningen.

Kommunen vidhåller trots att det inte är juridiskt hållbart bestämmelsen att plank ska uppföras eftersom det visar kommunens avsikt och det kommer att vara vägledande i kommande avtal med VIDA. Dock kommer inte höjden regleras i planbestämmelsen.

För kommentar angående parken, se samlad kommentar i slutet av dokumentet.

Avseende kulturvärdet av stationsmiljö anser kommunen att det nya tågstoppet med perronger och gångbro trots något ändrat läge ger en förankring av järnvägens betydelse från dåtid till nutid. Stationsbyggnaden finns inte kvar och nuvarande busshållplats har inte en självklar koppling till stationsområdet. Det nya bussläget ger en tydligare koppling till dagens stationsområde både visuellt och funktionellt. Möjligheter finns att på den nya parkytan/busstorget införa inslag som leder tankarna till järnvägen.

Planbeskrivningen ges en tydligare redovisning av hur fördröjningen av dagvatten ska ske.

Kommunen håller med om att det är lämplig att kartlägga på den eventuella föroreningens spridning så tidigt som möjligt, dock främst inom planerad industriyta då det är på denna plats som verksamhet tidigare har förekommit. Planbestämmelsen vidhålls om att innan bygglov eller marklov ges ska eventuella markföroreningar ha avhjälpts. Exploatören (VIDA) informeras om detta och exploatören har då möjlighet att påbörja en undersökning, men planprocessen fortsätter oavsett tidpunkt då exploatören utför undersökningen.

Gränsvärden för buller från industrin kommer att regleras i VIDAs ändringstillstånd.

Värends räddningstjänst

Upplaget i västra kanten av området tycks gränsa direkt mot byggnad. Verksamhetsutövaren behöver därför visa hur brandspridning från upplag och intilliggande byggnader (inom och utanför fastigheten) begränsas.

Räddningstjänsten anser att insatsväg till området ska finnas vid Glasmästaregatan eftersom infart från söder tycks försvinna.

Kommentar:

Detaljplanen ändras så att en yta på industrimarken närmast befintlig byggnad på intilliggande fastighet prickas och får därmed inte bebyggas. Prickmarken kan dock inte hindra upplag. Att säkerställa brandsäkerheten avseende upplag är en skötselfråga för VIDA. Synpunkterna överlämnas till VIDA.

Synpunkt om insatsväg överlämnas till VIDA som har för avsikt att sätta upp en grind som är öppningsbar för räddningstjänsten.

NMY

NMY undrar om den grundläggning som krävs för 6 meter högt plank är förenlig med u_1, att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. NMY undrar även vad som menas att fasad och plank ska utformas så det ges intryck av en väl avvägd mänsklig skala, samt om brandskyddet påverkas på befintlig byggnad åt väster när trävaror lagras så nära.

NMY kommenterar skrivning i planbeskrivningen om tillgänglighet och menar att det inte är helt lätt för funktionshindrade med lutningen under viadukten och undrar om människor med funktionsnedsättning får ett underlättat byte mellan transportslag.

NMY informerar om att provtagningen på VIDAs fastighet 2010 visade på halter av dioxin i marken, dock låga halter. Proverna låg utanför planområdet.

NMY undrar vad som händer med den planerade parkmarken om busshållplatser flyttas dit samt ifrågasätter en skrivning om att ytan till viss del är asfaltsbelagd på föreslaget område för industri.

Kommentar:

Fundamenten kommer att delvis ligga på u-området men bör kunna utformas och placeras så att de inte kommer i konflikt med fjärrvärmeledningen.

Avsnittet om utformning av planket förtydligas. Se även svar till länsstyrelsen.

Avseende brandskydd, se svar till räddningstjänsten.

Planen påverkar inte de förutsättningar som redan finns avseende lutning på gångvägen under viadukten. De tillkommande miljöerna inom planområdet utformas för att vara tillgängliga för människor med och utan funktionshinder.

Avseende förorening kompletteras planbeskrivning med den information som NMY framför. Se i övrigt svar till länsstyrelsen.

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Det stämmer att större delen av ytan som tillförs industrimark är asfaltbelagd. Dock finns en gräsyta inom nuvarande busstorg som är anledningen till skrivningen. Skrivningen förtydligas på denna punkt.

Centerpartiet i Alvesta

Centerpartiet anser att detaljplanen i grunden är bra utförd och berör viktiga samhällsfunktioner. Detta område utgör nu efter byggnation och investering av tågstopp ett viktigt område för Vislandas utveckling.

Centerpariet ser det som positivt att Konsumfastigheten rivs och ger utrymme för annat.

Busshållplatserna bör istället för utanför ICA förläggas till området kring Konsumfastigheten där även borde finnas utrymme för ett mindre grönområde och några handikapparkeringar.

Eftersom detaljplanen påverkar hotellets näringsverksamhet är det viktigt att stationsområdet parkeringsplatserna utformas och utförs i nära samarbete med dem. Det är också viktigt att det finns bussparkeringar för hotellgäster. I planen finns bussparkeringar planerade, men i ett senare skede.

Gångtunneln under järnvägen är en viktig passage till tåget från den västra sidan och ska underhållas på ett bra sätt. Det är Trafikverkets ansvar men kommunen bör följa upp underhållet.

Övriga synpunkter: Alvesta kommun bör på ett aktivare sätt marknadsföra Vislanda som bostadsort med fantastiskt pendlingsläge.

Vid Östra torget borde en "bussficka" anläggas för trafik i östlig riktning.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Dialog har förts med värdshuset under planprocessen och i arbetet med de åtgärder som görs kring tågstoppet.

Enklare bussparkeringar för värdshusets gäster kan inrymmas inom parkeringsytor norr om värdshuset i planen men någon närmare studie har inte inletts kring detta och det är inte aktuellt att anlägga sådana i nuläget. Bussar till värdshuset bedöms kunna ställa sig längs gata i villaområdet, exempelvis Stålgatan, eftersom det handlar om ett fåtal tillfällen per år.

Gångtunneln underhålls som Centerpartiet skriver av Trafikverket. När kommunen får in synpunkter om gångtunneln vidarebefordras dessa till Trafikverket.

Att marknadsföra Vislanda kan inte hanteras genom detaljplanen.

VIDA Vislanda AB

VIDA menar att ett plank på 6 meter mellan industrin och parken med största sannolikhet kommer att förstärka intrycket av en närliggande industri till centrum och föreslår instället 3 meter högt plank. Detta skulle tillsammans med virkespaketen ge en mjukare övergång till industrin. Det är inte heller försvarbart ekonomiskt då det blir en merkostnad för uppskattningsvis 300 000 kr för VIDA.

VIDA menar även att de planerade busshållplatserna vid ICA kommer att medföra ökad olycksrisk för både fordon och fotgängare då busshållplatserna trängs in på en redan trång yta. De väl utnyttjade korttidsparkeringarna tas i anspråk vilket är till nackdel för affärer och restauranger i området. En busshållsplats i

den så kallade parken skulle innebära att säkerheten kring på- och avstigning skulle öka, bussar kan vänta in varandra i lugn och ro och busstoppet kommer närmare resecentrat.

Kommentar:

Ett högt plank är viktigt för att centrummiljön ska få en tydlig och prydlig avgränsning mot industrin. Virkespaketen har samma höjd och torde inte i det avseendet utgöra en mjukare övergång utan snarare bli ett dominerande inslag i miljön. Bestämmelse om plankets höjd tas dock bort och beskrivs istället i planbeskrivningen.

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

E.ON Elnät Sverige AB

Inom området har E.ON både hög- och lågspänningskablar, kabelskåp samt serviskablar in till byggnader. E.ON är tacksamma för u-område med bestämmelse om markkablar har lagts in i plankartan. E.ON har inget att erinra mot planförslaget under förutsättning att befintliga ledingar kan vara kvar i nuvarande läge och att E.ON inte drabbas av några kostnader i samband med planens genomförande och att eventuella flyttningar eller ändringar bekostas av exploatören.

Kommentar:

Genomförandebeskrivningen kompletteras med att eventuell flytt av E.ONs ledningar bekostas av exploatören.

Wexnet

Wexnet bifogar en karta över Wexnets ledningsstråk i området. Ledningarna ligger till största delen samförlagt med fjärrvärme.

Kommentar:

Ledningsstråket ser ut att följa de planlagda u-områdena.

Alvesta Energi AB

Hänsyn måste tas till Alvesta Energis behov av yta för mobil reservpanna. Den föreslagna platsen i plankartan fungerar. I samband med genomförande av projektet måste Alvesta Energi få ett förhandsbesked senast 12 månader innan projektstart då projektet är budgetpåverkande. Ombyggnaden i fjärrvärmenätet kan endast ske under låglastsäsongen (april-oktober) 2015 eller 2016.

En undersökning av bärigheten i marken kring ledningen på Vislanda 21:25 ska göras och bör samordnas med övriga markarbeten på fastigheterna.

Alvesta Energi behöver från den fastighetsägare som ska bekosta rivningen få in en flyttningsbegäran för att ta bort servisledningen till gamla Konsum. Uppdatering av ledningsrätten behöver ske.

Kommentar:

Kontakt har tagits med Alvesta Energi efter samrådet. Planprocessen inväntar inte Alvesta Energis beslut och tidplan men möjligheterna för mobil reservpanna i detaljplanen behålls.

Detaljplanen reglerar inte bärigheten i marken men genomförandebeskrivningen kompletteras med att en undersökning av bärigheten behöver göras.

Informationen om flyttningsbegäran för servisledning för fjärrvärme förmedlas till fastighetsägaren. Fjärrvärmeledningen ligger inte på parkmark utan på industrimark inom u-område, d.v.s. marken ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar. Om ledningen ska ligga kvar bör ledningsrätt bildas.

ARAB

Återvinningsstationen inom planområdet drivs av FTI (Förpacknings och Tidningsinsamlingen AB).

ARAB vill framföra att det är viktigt att en ny långsiktig permanent plats ordnas för återvinningsstationen innan planförslaget genomförs för att ge de boende i Vislanda bra förutsättning för att kunna lämna sina utsorterade förpackningar till återvinning.

Kommentar:

Parallellt med denna detaljplan håller ett förslag till detaljplan för ny plats för återvinningsstation tas fram. Platsen som utreds är på Brända tomten vid ICA. Planen har dock inte varit på samråd ännu.

Per Nyström, Mörhult 9

Vislandabon anser att VIDA, järnvägen, värdshuset samt parkering på östra sidan är okej.

Vislandabon menar att det endast räcker med busshållplats vid ICA då bussen kan vända i rondellen. Men bygg ännu hellre en busshållplats med ficka vid gamla konsum och ha lite mindre parkyta. På så vis behålls parkeringarna för snabbärenden vid ICA. Pengarna som sparas på ena bussfickan vid ICA kan användas för att göra angöringsficka för bussar på Husebyvägen i östlig riktning.

Parkremsan behöver inte vara mer än 2-3 meter bred för att få plats med klängväxter. En park på gamla Konsumtomten kommer inte användas som park utan något som betraktas från ett bilfönster eller när man går förbi.

Vislandabon framför även synpunkter på eventuell flytt av återvinningsstationen till framför ICA och ifrågasätter varför man inte har fått information om detta. Det är märkligt att plansamråden är frikopplade då de hänger ihop. Synpunkter framförs även på infarten till ICA.

Exempelbilder på underjordiska containrar och murar med klätterväxter bifogades yttrandet.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Parallellt med denna detaljplan håller ett förslag till detaljplan för ny plats för återvinningsstation tas fram. Platsen som utreds är på Brända tomten vid ICA. Planen har dock inte varit på samråd än vilket normalt är det första allmänna informationstillfället i planprocessen. Det finns vinster med att samordna de båda planprocesserna men det gick inte att samordna vid detta tillfälle. Synpunkter kring återvinningsstationen hanteras i processen tillhörande den planen.

Peter Bogren, Storgatan 31

Vislandabon menar att busshållplatserna vid ICA är olyckligt placerade då det är den mest trafikerade platsen i samhället, parkering för kortare ärenden försvinner och trafiksituationen är rörig med risk för olyckor. Före detta Konsumtomten bör istället användas för busshållplatser där bussarna kan vända i olika ritningar, vänta in tid och det är nära till byte med tåg för Ljungbybussen. Det ger en mer samlad kollektivtrafik- och pendlarlösning. Busshållplatser som finns vid Östra torget bör också flyttas till Konsumtomten.

Konsumytan kan även få en mindre grönyta och planket kan dekoreras med träd eller buskar. En del av de gamla parkeringarna vid Konsum kan användas av pendlare. Väderskydd kan flyttas och cykelparkering finns.

Vislandabon menar att med busshållplats kan utnyttjas året runt för något som praktiskt måste fungera medan en parkyta endast kommer användas under sommarhalvåret. Vislanda har redan två parkytor och nära till natur. Mindre gröningar eller mötesplatser kan ändå finnas vid ICA och vid busshållplats på gamla Konsumtomten. Underhåll och skötsel blir förmodligen mindre om ytan används för busshållplats.

Till yttrandet bifogades skisser på busshållplats.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Iòn Dinu, Gårdsvägen 1

Den till planområdet närboende fastighetsägaren vill inte ha en parkering framför sitt hus utan att det ska fortsätta vara skog där. Fastighetsägaren befarar att den medför damm, rök, smuts, buller samt fara för barnen när de spelar och går i gatumiljön. Parkeringen som finns för stationen är alltid tom, det kommer endast bilar vid lunchtid till värdshuset.

Bygg parkering bland den befintliga asfalten och betongen och lägg parken i skogen.

Fastighetsägaren ifrågasätter även nyttan med byggnationen av tågstoppet.

Kommentar:

Bedömningen har gjorts att det behövs parkeringar i anslutning till det nya tågstoppet. Störningar i form av buller och avgaser som uppstår från bilarna kommer när bilarna kör till och från parkeringen bedöms vara små.

Trafiksäkerheten bedöms inte bli sämre eftersom backning inte sker mot gatan utan bilarna kör ut på gatan med god sikt. Det kommer också anläggas en trottoar utmed parkeringen vid Stålgatan vilket ökar säkerheten ytterligare. Gatan är med eller utan parkering inte någon lekmiljö. Barn och vuxna ska kunna ta sig fram på ett trafiksäkert sätt.

Då tågstoppet redan har byggts enligt gällande plan kan inte denna detaljplan hantera frågor kring dess uppförande. De möjligheter till resor och pendling som tågstoppet medför anser kommunen vara positivt för Vislanda.

Annika Jansson, Storgatan 31

Vislandabon anser att den planerade parken vid före detta Konsumtomten istället bör användas som busshållplats och med en mindre grönyta. Busshållplatserna vid ICA och även vid Östra torget bör flyttas hit. All kollektivtrafik blir då mer sammanhållen. En park används inte i någon större utsträckning och aldrig på vinterhalvåret men kollektivtrafik och övrig trafik måste vara funktionell året om menar Vislandabon.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Rolf Karlsson, Gårdsvägen 4

Den till planområdet närboende fastigetsägaren menar att dubbelfilig busshållplats bör byggas på före detta Konsumtomten då denna yta är helt skild från övrig trafik. Busshållplatserna vid ICA bör inte permanenteras då det är dålig sikt. Bussficka blir billigare att bygga och underhålla än park menar fastighetsägaren.

Fastighetsägaren framför även förslag på att busshållplats vid Östra torget flyttas till västra delen av Östra torget så att inte gång- och cykelvägen längs Husebyvägen behöver tas i anspråk för ståytor. Där får väderskydd plats. Offentlig toalett önskas i anslutningen till väderskyddet.

Fastighetsägaren framför även att genomfartstrafiken med tung trafik har ökat markant på Gårdsvägen sedan förskolan byggdes vid Östra Esplanaden och föreslår att man begränsar vikten på genomfartstrafiken på Gårdsvägen.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Synpunkterna kring Gårdsvägen kan inte hanteras i denna detaljplan men förmedlas till förvaltiningen för samhällsplanering – teknik, som hanterar trafikfrågor.

Viveca och Jörgen Jensen, Husebyvägen 7

Fastighetsägarna menar att busshållsplatserna vid ICA och Östra torget inte bör permanenteras då de är bristfälliga. Oskyddade trafikanter påverkas då befintliga gång- och cykelvägar har tagits i anspråk, det upplevs trängsel för biltrafik med hinder för utryckningsfordon och busschaufförernas arbetssituation påverkas negativt då de letar andra platser att vänta på för att inte vara i vägen. Vem bär ansvaret om något händer?

Bygg istället ett busstopp på den yta som föreslagits som park på före detta Konsumfastigheten. Det skulle komplettera känslan av ett resecentrum mitt i byn och effektivt skilja resenärerna från biltrafiken. En stensatt yta i stil med övriga centrum kompletterat med krukor efter säsong kräver inte så mycket underhåll som en parkyta. Planket kan kompletteras med vintergrön häck eller mur med vintergrön klätterväxt.

Till yttrandet var bifogat en skiss på busshållsplats.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Kjell Svensson, Storgatan 38

Vislandabon menar att planens delar för området kring värdshuset är mycket bra, fler parkeringsplatser behövs verkligen. Möjligen skulle det beredas plats för att parkera en buss eller två för matgäster till värdshuset.

VIDAs ökade möjlighet för lagring och lossning/lastning är bra.

Den nya parkytan vid före detta Konsum menar dock Vislandabon är att misshushålla med ytor. Parker och grönområden är inget fel i sig men det är slöseri med användbar mark och fel placering.

Vid ICA är det problem med att samla genomfartstrafik, gående, parkeringsplatser, återvinningscentral, busshållsplatser m.m. på en begränsad yta. Gör istället en busslinga på Konsumtomten där också väderskydd får plats. Då kan man även ta bort busshållplatsen vid Östra torget. Det blir mer logiskt var man stiger på bussar i olika linjer än idag och avståndet blir kortare vid byte mellan tåg och buss mot Ljungby.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Avseende bussparkering för värdshuset, se svar till centerpartiet.

Jan-Olof Magnusson, Storgatan 6

Fastighetsägaren vill att planket mot VIDA ska vara högt såsom visas i fotomontaget i planhandlingarna samt att planket mellan Vislanda 21:32 och parken ska vara ca 1,8 - 2 meter högt.

Kommentar:

Ett högt plank är viktigt för att centrummiljön ska få en tydlig och prydlig avgränsning mot industrin. Bestämmelse om plankets höjd mellan VIDA och centrum tas dock bort och beskrivs istället i planbeskrivningen som en kompromiss efter VIDAs önskemål. Detta innebär att höjden inte är bestämd på förhand.

En planbestämmelse tillförs om att plank får uppföras till en höjd av 2,1 meter mellan Vislanda 21:32 och Vislanda 21:25. Exakt höjd regleras sedan i överenskommelse mellan kommunen och fastighetsägaren av 21:32.

Sten-Åke Carlsson, Kungsgatan 36

Vislandabon föreslår två alternativ för busshållsplats istället för vid ICA. Det ena förslaget är bussfickor längs Storgatan framför gamla Konsum och det andra är en från gatan avskild busslinga på Konsumtomten där även parkeringsplatser föreslås. Vid Östra torget föreslås att busshållsplatsen läggs vid Östergatan och att denna del eventuellt stängs av för allmän trafik. Kommunen bör överväga att, om tomten där gammalt hus idag finns väster om Östra torget blir ledig, bygga parkering och busshållplats där.

Vislandabon menar även att det vore bra med en gångväg mellan den nya parkeringen norr om hotellet och stationen genom passage mellan hotellet och järnvägsspåret. Vislandabon vill även att det ska underökas möjlighet att öppna upp gångtunneln till den nya perrongen.

Till yttrandet bifogades skisser på utformning av busshållplatserna.

Kommentar:

Då det inkommit flera synpunkter kring busshållplatser och parkyta finns en samlad kommentar om detta i slutet av dokumentet.

Gångväg mellan den nya parkeringen och tågstoppet kommer att utföras som en trottoar längs Stålgatan.

Anslutning till perronger undersöktes inför byggnation av tågstoppet och är inte aktuellt nu.

Samrådsmöte

Ett samrådsmöte hölls den 26 mars 2014 i Vislandaskolans lokaler. Synpunkter inkom främst kring läge för busshållplatser, tågstoppets anslutning till västra sidan samt trafik på Västergatan.

Samlad kommentar om busshållplatser och parkyta

Efter de synpunkter som har inkommit har tre lägen för busshållplats i Vislanda centrum bedömts av tjänstemän från plan och teknik efter bekvämlighet och tillgänglighet, hushållning av mark och ekonomiska resurser, gestaltning, trafik, miljö och hälsa samt önskemål i inkomna synpunkter under samrådet. De tre lägena är 1: bussfickor på båda sidor av Storgatan vid ICA, 2: bussfickor på båda sidor av Storgatan vid gamla Konsumtomten och 3: busslinga på gamla Konsumtomen. För att undvika missförstånd är ett läge vid Storgatan vid ICA inte den tillfälliga lösning som finns idag utan en ombyggd bussficka med trafiksäkert avstånd till övergångsstället. Även vid läge 2 blir bussfickorna annorlunda mot hur parkeringsfickorna är idag.

Detaljplanen omfattar inte utformningen av hållplatserna vid Östra torget.

Alla tre alternativen har sina för- och nackdelar.

Att snabbparkeringarna vid ICA försvinner samt att gång- och cykelbana tas i anspråk av väntande resenärer vid alternativ 1 gör att detta alternativ faller ur, trots att det ur trygghetsperspektiv torde vara ett bättre läge då det är mycket folk i rörelse även kvällstid.

I alternativ 2 och 3 finns gott om plats för resenärerna att invänta bussen utan att gång- och cykelväg tas i anspråk. Läget nära tågstoppet är logiskt som del i samlad kollektivtrafikmiljö som påpekades i några yttranden.

Gestaltningsmässigt innebär busshållplats utmed gatan ett logiskt sammanhang då bussarna tillhör trafikmiljön och gaturummet medan parkytan utgör en annan rumslighet och blir ett blickfång samt avskärmning mot industrin. På parkytan kan finnas plats för några parkeringar, exempelvis genom att ha kvar de som redan finns i tomtens västra del. En ny busslinga på gamla Konsumtomten innebär en stor hårgjord yta som står tom under långa tider och som inte tillför stadsbilden några rumsskapande kvalitéer. Det går att få in mindre grönytor eller växtöar men funktionen av en sammanhållen parkyta med upplevelsemässiga aspekter för såväl den som vistas i eller utanför parken kan inte uppnås.

Hushållningsmässigt innebär en busslinga på Konsumtomten att en större yta än nödvändigt tas i anspråk samt dyrare anläggning. Dock skulle det finnas samordningsvinster om busshållplatserna vid Östra torget och ICA byts ut till en gemensam anläggning.

Alla alternativen bedöms jämnvärdiga vad gäller tillgänglighet på platsen samt miljö. Skillnader i störning bedöms som marginell. Avseende trafiksäkerhet är alternativen jämnvärdiga i det avseendet att väntande resenärer är avskilda från

biltrafiken. Det är dock som tidigare nämnt en nackdel med förslaget vid ICA att det uppstår en konfliktpunkt mellan cyklister och de som väntar på bussen. Med busslinga på gamla Konsumtomten finns inte denna konfliktpunkt men istället andra konfliktpunkter då bussens körslinga korsar gång- och cykelvägen på två ställen. Med förslaget med bussfickor utmed Storgatan framför gamla Konsumtomten korsar inte bussen gång- och cykelvägar och utrymme finns för avstigningsplattform mellan bussficka och cykelväg.

Alternativ 2, bussfickor vid båda sidor av Storgatan vid gamla konsumtomten, förordas. I huvudsak medför inte anläggandet av bussfickorna någon ändring i planförslaget eftersom de ligger på gatumark utanför planområdet. En smal kant av parkytan i planförslaget ändras dock till gatumark eftersom cykelvägen en kort sträcka behöver flyttas några meter i sidled.

En bestämmelse läggs även till på parkytan med syfte att parkeringsplatser får anordnas på del av ytan.

Övrigt:

Ytan för parkeringsplats där teknisk anläggning får uppföras avgränsas till västra delen av parkeringen norr om värdshuset, så att utrymmet närmast Stålgatan kan utnyttjas bättre för parkering och så att den transportabla pannan ställs längre ifrån bostadshusen i de fall den behöver användas.

På industriytan tillförs en planbestämmelse om exploateringsgrad som överensstämmer med industrimarken norr om planområdet.

Sammanfattning och förslag till beslut: **Se inledningen.**

2014-05-06

Elinor Bjärnborg

Planarkitekt

Kompletterande kommentar om busshållplatser och parkyta 2014-05-07:

Nämnden för Samhällsplanering beslutade 2014-05-06 att istället för alternativ 2, så ska alternativ 3, busslinga på gamla Konsumtomten föras in i planen. Motiven som angavs för detta var att delar av nämnden gjorde en annan bedömning av trafiksäkerheten och att det är ett tydligt önskemål från Vislandaborna med busslinga. Beslutet medför att parkytan i samrådsförslaget helt eller till största delen tas bort och området planläggs istället för gatumark med användningsbestämmelse för angöringstorg, busstorg eller liknande. Syftesbeskrivningen av planen måste också justeras i överensstämmelse med beslutet.

Kompletterande kommentar om fjärrvärmeledning 2014-05-19:

Enligt överenskommelse med VIDA och Alvesta Energi AB utökas den allmänna platsmarken så att den omfattar området kring fjärrvärmeledningen (u-området) på Vislanda 21:25. U-området kan därför tas bort i denna del.

Detaljplan för del av Vislanda centrum – områden kring tågstoppet i Vislanda samhället

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

SAMMANFATTNING

Planen har varit utställd för granskning under tiden 2014-06-18 – 2014-08-08. Under samrådstiden har 4 yttranden utan synpunkter och 7 yttranden med synpunkter inkommit.

Sammanfattningsvis har endast en synpunkt från Trafikverket inkommit som föranleder anser en liten justering av planförslaget, då Trafikverket anser att brostöd och trapphus till gångbron helt bör ligga inom trafikändamål. E.ON framför försiktighetsåtgärder som bör göras kring elkablar i trottoaren söder om det planerade busstorget, vilket är en genomförandefråga. Länsstyrelsen anser att platsen har fått en mer genomtänkt användning och har inga invändningar. Värends räddningstjänst kommer att följa upp skyddsavstånd vid tillsyn vilket inte påverkar planens utformning. Tre personer boende i Vislanda framför synpunkter på en busshållsplats belägen utanför planområdet vilket därför inte behandlas vidare inom detta planärende. En närboende framför synpunkter om plank mot omgivande verksamheter vilka bedöms beaktas redan inom förslaget.

Inkomna synpunkter har närmare redovisats nedan samt här kommenterats och bemötts.

- **Nämnden för samhällsplanering föreslås att, med stöd av plan- och bygglagen 5 kap 27 §, anta detaljplanen upprättad 2014-06-16, reviderad 2014-08-25.**

PLANENS SYFTE

Detaljplanen syftar till att anpassa markanvändningen efter de behov som det nya tågstoppet medför. Planen medför att parkeringsmöjlighet skapas i anslutning till tågstoppet, att utvidgat område för industri möjliggörs och att busshållplats ordnas nära tågstoppet. Även befintlig restaurang- och hotellverksamhet, samt befintlig bostadstomt omfattas av planen.

REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN

Planen har varit utställd för granskning tiden 2014-06-18 – 2014-08-08. Under utställningstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga på:

Kommunhuset, Centralplan 1, Alvesta

Vislanda bibliotek, Västra torget (skolan) Vislanda

Utställningen kungjordes i lokaltidningen och samtliga sakägare och remissinstanser har fått fullständiga handlingar. Hyresgäster i fastigheter angränsande till planområdet har enligt fått informationsbrev enligt sändlista.

Planförslaget har också funnits på kommunens webbplats www.alvesta.se

INKOMNA YTTRANDEN I ÄRENDET

Yttranden utan erinran:

Länsstyrelsen (men med kommentar)

Lantmäteriet

Nämnden för myndighetsutövning

Polismyndigheten

Yttranden med erinran:

Trafikverket

Värends Räddningstjänst

E.ON Elnät Sverige AB

Peter Bogren, Storgatan 31

Jan-Olof Magnusson, Storgatan 6

Viveca och Jörgen Jensen, Husebyvägen 7

Rolf Karlsson, Gårdsvägen 4

REDOVISNING AV SYNPUNKTER OCH KOMENTARER

De inkomna synpunkterna redovisas här i sammanfattad form.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen är positiv till att platsen nu har fått en mer genomtänkt användning där tillgänglighet och trygghetsaspekter framhävs. Hänsyn har härmed på ett bra sätt tagits till de i samrådsredogörelsen flertalet redovisade synpunkterna.

Länsstyrelsen har inga invändningar avseende frågor som kan vara överprövningsgrundande enligt 11 kap 10 § PBL.

Kommentar

Förvaltningen för samhällsplanering noterar svaret. Synpunkterna föranleder inte någon åtgärd.

Trafikverket

Trafikverket önskar att en smärre justering görs över gränsdragningen av trafikområdet. Brokonstruktionen från östra sidan till mellanplattformen är en betydande anläggning som till sin helhet skall ägas av Trafikverket. Trafikverket anser därför också att det östra brostödet med de östra hissarna skall ingå i trafikområdet och vara belägna på Trafikverkets fastighet.

Trapporna på östra sidan är också Trafikverkets ansvarsområde, men eftersom de är öppna och det går att passera under dem har Trafikverket inget emot att de är belägna inom torgytan och att servitut bildas för dessa.

Kommentar

Trafikverkets synpunkter bedöms som relevanta och plankartan justeras efter Trafikverkets önskemål. I genomförandebeskrivningen läggs till att servitut ska bildas för trapporna. Den förändrade gränsdragningen är marginell och berör endast kommunen i egenskap av markägare och Trafikverket och föranleder därför inte någon ny granskning av det ändrade planförslaget.

Värends räddningstjänst

Räddningstjänsten hänvisar till svaret från samrådet. Skyddsavstånd mellan upplag och byggnad på annan fastighet krävs. Räddningstjänsten har för avsikt att följa upp frågan vid tillsyn inom fastigheten.

Kommentar

Synpunkterna har förmedlats till VIDA Vislanda AB som kommer att vara verksamhetsutövare. Synpunkterna föranleder inte någon ändring i planhandlingarna.

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON har i tidigare yttrande redovisat sitt befintliga elnät inom planområdet. De lågspänningsjordkablar som går i trottoarmark förbi nya busstationen bör förläggas i rör vid in- och utfart som extra skydd då förutsättningarna för användningen har ändrats. Det är viktigt att kontakt tas med E.ON i god tid före projektstart för

samordning och för att gå igenom eventuella åtgärder som behöver göras. Under förutsättning att man tar hänsyn till dessa synpunkter och tidigare yttranden har E.ON inget ytterligare att erinra i ärendet.

Kommentar

Synpunkterna tillhör ett genomförandeskede och har överlämnats till kommunens projektör för området.

Peter Bogren, Storgatan 31

Vislandabon föreslår att busshållsplats vid Östra torget slopas då det har beslutats att anlägga busstorg på Konsumtomten. Det bör vara tillräckligt med den busshållsplats som finns längre österut på Husebyvägen vid Ö. Esplanaden som vislandabon menar är mer säkert utformad. Vislandabon hänvisar även till ett stycke i samrådsredogörelsen om samordningsvinster med att förlägga Östra torgets hållplats till Konsumtomten.

Kommentar

Synpunkterna berör inte detaljplanen eftersom busshållplatsen vid Östra torget inte ligger inom det aktuella planområdet. Därför föranleder inte heller synpunkterna någon ändring i detaljplanen. Synpunkterna har förmedlats och tagits emot av Förvaltningen för Samhällsplanering – teknik.

Jan-Olof Magnusson, Storgatan 6

Fastighetsägaren menar att det behövs 4-6 meter högt plank mot VIDA. Det behövs även staket/plank mellan fastighetsägarens tomt och busstorget.

Kommentar

Planen ger möjlighet till plank mellan tomten och busstorget. Utformning av detta sker vid projektering av busstorget.

Av planbeskrivningen framgår att plank mot industrin i huvudsak bör vara minst 2/3 av virkespaketens höjd. En liten justering till "ska" görs i texten för att göra detta tydligare, även om dokumentet inte blir formellt bindande. VIDA och kommunen har muntligen kommit överens om ca 4 meter högt plank. Om virkespaketen läggs på varandra till 6 meters höjd som VIDA räknar med, och som är max för truckarna att klara, innebär det ett 4 meter högt plank.

Viveca och Jörgen Jensen, Husebyvägen 7

Vislandaborna tycker att det är trevligt att se engagemanget från Vislandabor och att det känns bra att de lyckats övertyga om busslinga på den gamla Konsumtomten.

Fastighetsägarna framför även synpunkter på busshållplatsen utmed Husebyvägen, som ligger utanför planområdet. De anser att den ska tas ur bruk så snart busslingan i centrum är färdig. Väntande bussar stoppar upp trafiken och fastighetsägarna är oroliga för hinder på Räddningstjänstens utryckningsvägar. Gång- och cykelvägen kolliderar med busshållsplatsen och resenärerna står mitt i gång-

och cykeltrafiken. Det finns redan en busshållsplats på Östra sidan, längre ner på Husebyvägen, som täcker behovet när busslingan tas i burk.

Kommentar

Synpunkterna berör inte detaljplanen eftersom busshållplatsen vid Östra torget inte ligger inom det aktuella planområdet. Därför föranleder inte heller synpunkterna någon ändring i detaljplanen. Synpunkterna har förmedlats och tagits emot av Förvaltningen för Samhällsplanering – teknik.

Rolf Karlsson, Gårdsvägen 4

Vislandabon finner förslaget tilltalande och hoppas att allt det skissade blir genomfört samtidigt, då området utmed Stålgatan behöver snyggas upp.

Vislandabon framför även synpunkter på busshållplatsen utmed Husebyvägen, som ligger utanför planområdet. Vislandbon beskriver hur bilar påbörjar omkörning av buss i västgående riktning redan i höjd med Elnarydsvägen och på så sätt ligger i mötande körbana vid korsningen vilket innebär olycksrisk. Vislandabon undrar även vem som är juridiskt ansvarig om en olycka inträffar mellan en cyklist och de som väntar på bussen. Vislandabon berättar även om ett tillfälle då hela Husebyvägen var blockerad med bussar på grund omledningstrafik vid en incident i tågtrafiken, och menar att det bara var lyckliga omständigheter som gjorde att något utryckningsfordon inte behövde passera. Vislandabon vidhåller sitt förslag att lägga hållplatsen helt skild från annan trafik i västra delen av Östra torget.

Kommentar

Synpunkterna berör inte detaljplanen eftersom busshållplatsen vid Östra torget inte ligger inom det aktuella planområdet. Därför föranleder inte heller synpunkterna någon ändring i detaljplanen. Synpunkterna har förmedlats och tagits emot av Förvaltningen för Samhällsplanering – teknik.

ÖVRIGT

Kvarstående synpunkter sedan samrådet finns från en närboende som motsätter sig parkeringsplats norr om Värdshuset.

Sammanfattning och förslag till beslut: **Se inledningen.**

2014-08-25

Elinor Bjärnborg

Elinor Bjärnborg

Planarkitekt