GRUNDKARTA ÖVER
BILTUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN mm
I VISLANDA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
UPPRÄTTAD 1994-04-14

MÄTKLASS: III
KOORDINATSYSTEM: 2,5 gon V 62:14 reg 6
HÖJDSYSTEM: RH 70
GRUNDKARTAN BESTYRKES FÖR AV
PLANFÖRSLAGET BERÖRT OMRÅDE
ALVESTA KOMMUN

BERTIL PETTERSSON
MÄTNINGSCHEF

Beteckningar

- Fastighetsgräns
- Serv — Servitutsområde
- BÅGEN — Kvartersnamn
- 2 — Registernummer för fastighet
- 1434 — Stadsäga
- VEGBY 6:14 — Namn och registernummer för fastighet
- s — Samfällighet
- Lr — Ledningsrätt
- ga: 12 — Registernummer för gemensamhetsanläggning
- Byggnader (hustivet)
- Byggnader (takkonturen)
- Skärmtak
- Transformatorbyggnad
- Staket
- Stenmur
- Stödmur
- Häck
- Väg
- Slänt
- Dike
- Strandlinje
- Järnvägsspår
- Brunn, källa
- Fornlämning
- Elledning ovan mark
- Elledning i mark
- Teleledning
- 0.0 — Avvägd höjd
- +0.0 — Fastställd gatuhöjd enl detaljplan
- 178 / 177 — Nivåkurva
- Kvarters- eller annag användningsgräns
- Egenskapsgräns



KARTBLAD 1

DETALJPLAN FÖR

BILTUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN M.M.

VISLANDA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

UPPRÄTTAD 1994-06-07

BO SVENSSON
PLANERARE

BIRGITTA KARLSSON
KARTTEKNIKER

FÖLJANDE GÄLLER INOM OMRÅDEN MED NEDANSTÅENDE BETECKNINGAR.
DÄR BETECKNING SAKNAS GÄLLER BESTÄMMELSEN INOM HELA PLANOMRÅDET.
ENDAST ANGIVEN ANVÄNDNING OCH UTFORMNING ÄR TILLÅTEN.

PLANBESTÄMMELSER

- GRÄNS FÖR PLANOMRÅDET BELÄGEN 3 M UTANFÖR OMRÅDET
- ANVÄNDNINGSGRÄNS
- EGENSKAPSGRÄNS

MARKANVÄNDNING

ALLMÄNNA PLATSER

H-GATA	GATA SOM INGÅR I HUVUDNÄTET
L-GATA	GATA SOM INGÅR I LOKALNÄTET
GC-VÄG	GÅNG- OCH CYKELVÄG
BUSSGATA	BUSSTRAFIK
CENTRUMGATA	GATA FÖR CENTRUMTRAFIK
P-PLATS	PARKERING

KVARTERSMARK

BH	BOSTÄDER OCH HANDEL
T	JÄRNVÄGSTRAFIK

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

+0.0	GATUHÖJD
plantering	GATUPLANTERING

UTNYTTJANDEGRAD

e=50 STÖRSTA BYGGNADSAREA I PROCENT AV FASTIGHETSAREA

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- MARKEN FÅR INTE BEBYGGAS
- MARKEN SKALL VARA TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN TUNNEL

UTFORMNING

II HÖGSTA ANTAL VÅNINGAR

STÖRNINGSSKYDD

plank 2.0m PLANK SKALL ANORDNAS TILL EN HÖJD AV 2.0 M

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

ÄNDRAD LOVPLIKT

BYGGLOV KRÄVS INTE FÖR PUMPSTATIONSBYGGNAD I ANSLUTNING TILL TUNNEL.

GENOMFÖRANDETID

PLANEN GES EN GENOMFÖRANDETID OM FEM ÅR FRÅN LAGAKRAFTDATUM

PLANFÖRSLAGET ANTAGET AV
KOMMUNSTYRELSEN I ALVESTA KOMMUN
1994-08-23, § 76

BARBRO HOLM
KOMMUNSTYRELSENS SEKR

BESLUTET HAR VUNNIT LAGA KRAFT
1994-09-21.

Alvesta kommun

GRUNDKARTA ÖVER

ALVESTA KOMMUN

UPPRÄTTAD

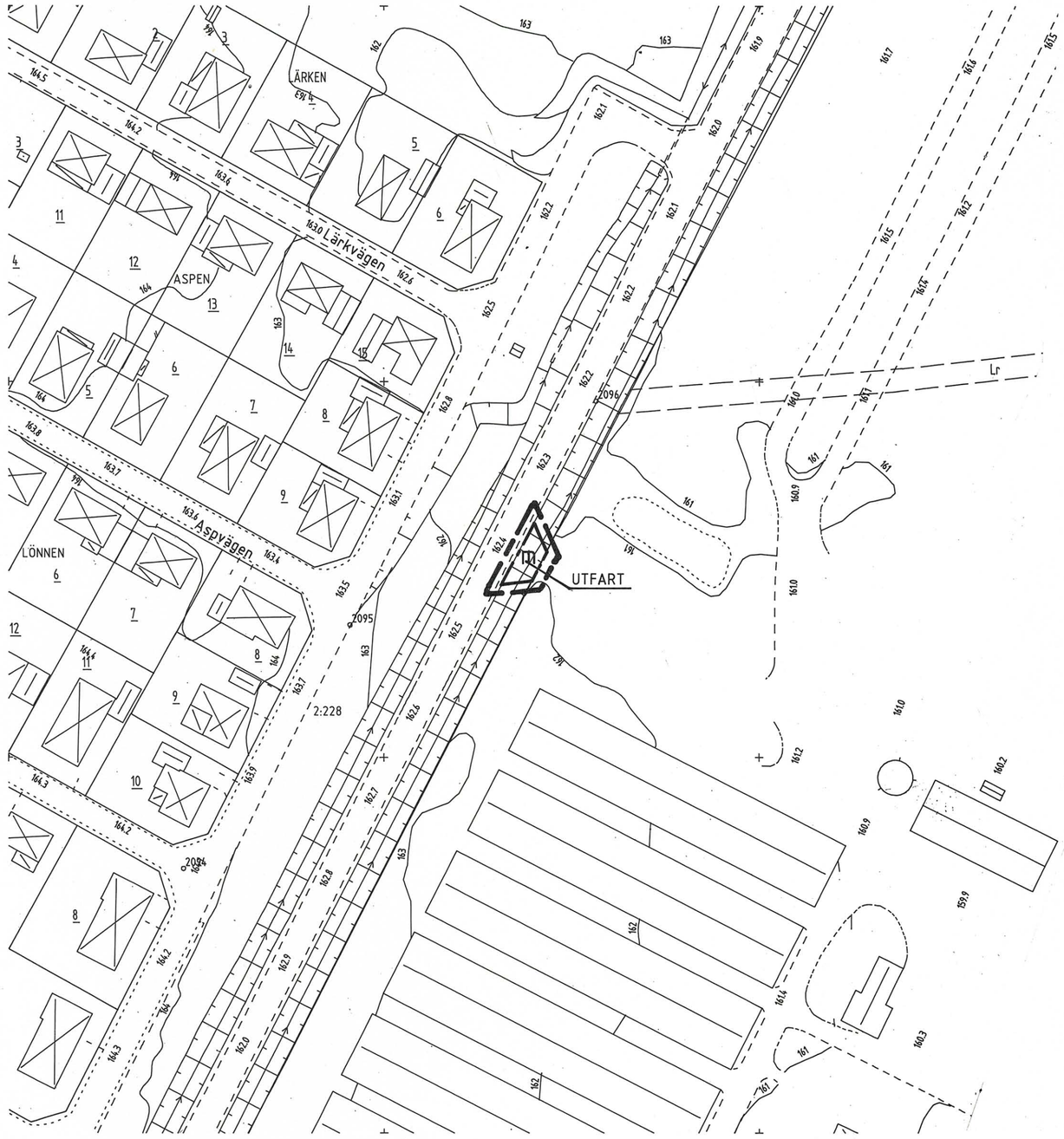
MÄTKLASS: III
KOORDINATSYSTEM:
HÖJDSYSTEM:

GRUNDKARTAN BESTYRKES FÖR AV
PLANFÖRSLAGET BERÖRT OMRÅDE
ALVESTA KOMMUN

BERTIL PETTERSSON
MÄTNINGSCHEF

Beteckningar

- Fastighetsgräns
- Serv — Servitutsområde
- BÅGEN — Kvartersnamn
- 2 — Registernummer för fastighet
- 1434 — Stadsäga
- VEGBY 6:14 — Namn 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
- T — Teleledning
- 0.0 — Avvägd höjd
- + 0.0 — Fastställd gatuhöjd enl detaljplan
- 178 / 177 — Nivåkurva
- Kvarters- eller annan användningsgräns
- Egenskapsgräns



SKALA 1:1000
0 10 20 30 40 50 100 M

KARTBLAD 2

DETALJPLAN FÖR

BILTUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN M.M.

VISLANDA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

UPPRÄTTAD 1994-06-07

FÖLJANDE GÄLLER INOM OMRÅDEN MED NEDANSTÅENDE BETECKNINGAR.
DÄR BETECKNING SAKNAS GÄLLER BESTÄMMELSEN INOM HELA PLANOMRÅDET.
ENDAST ANGIVEN ANVÄNDNING OCH UTFORMNING ÄR TILLÅTEN.

PLANBESTÄMMELSER

GRÄNS FÖR PLANOMRÅDET BELÄGEN 3 M UTANFÖR OMRÅDET

ANVÄNDNINGSGRÄNS

MARKANVÄNDNING

ALLMÄNNA PLATSER

UTFART — IN- OCH UTFARTSTRAFIK TILL INDUSTRI

STÖRNINGSSKYDD

m — UTTRANSPORTER FÅR EJ VARA STÖRANDE PÅ HELGER OCH NATTETID. UTFARTEN FÅR EJ ANVÄNDAS FÖR INDUSTRI-TRANSPORTER LÖRDAGAR OCH HELGDAGAR SAMT VARDAGAR FRÅN KL 20.00 TILL KL 06.00

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

PLANEN GES EN GENOMFÖRANDETID OM FEM ÅR FRÅN LAGAKRAFTDATUM.

DETALJPLAN FÖR
BILTUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN MM
VISLANDA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

PLANBESKRIVNING

Planhandlingar

Planhandlingarna utgörs av plankartor(del 1 och 2), genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning samrådsredogörelse samt denna planbeskrivning med illustrationer.

Planens syfte och huvuddrag

Planen upprättas för att göra det möjligt bygga en planskild vägpassage under järnvägen i centrala Vislanda. I samband med detta skapas även utrymme för bussuppställningsplatser och fler parkeringsplatser, vilket sker genom en förskjutning av sågverksområdet bort från centrum.

Planförslaget är direkt projektförberedande och innebär i huvudsak:

- att nuvarande plankorsning stängs
- att ny tunnel byggs under järnvägen och placeras ungefär mitt emellan nuvarande järnvägsöverfart och den befintliga gångtunneln. Tunneln ges en begränsad fri höjd till 3.50 m.
- att befintlig gatumark och det övergivna spårområdet i centrala Vislanda används för uppfartsramper från tunneln mot Storgatan, Husebyvägen, Kungsgatan och Snedgatan.
- att cykeltrafiken inom planområdet separeras från biltrafiken.
- att tillgängligheten till Idrottsgatan och Gröna gatan begränsas från spårsidan. En enkelriktad gatuanslutning till dessa gator bibehålls dock.
- att Glasmästargatan återigen ansluts till Västra Järnvägsgatan. Detta innebär att Vida Timbers sågverksområde på fastigheten Älgen 26 förskjuts ca 50 m norrut, bort från centrum.
- att ny utfart anordnas från Vida Timbers sågverksområde direkt ut till Fabriksgatan.
- att en allmän parkeringsplats och vändplats för bussar med bussuppställningsplatser anläggs norr om Konsum.

- att fastigheterna Cavallius 1, Älgen 26, Hönetorp 2:28 och Hönetorp 2:108 blir berörda av inlösen av allmänplatsmark.

Omfattning och avgränsning

Planområdet omfattar utöver tunnelområdet med anslutningsvägar mm även de sydöstra delarna av kvarteret Älgen. Här anläggs en allmän parkeringsplats samt ordnas för bussuppställning. Dessutom ingår ett från det övriga planområdet fristående utfartsområde mellan Vida Timbers sågverksanläggning och länsväg 608.

Tunnelprojektet utgör en del i ett stort och omfattande gatubyggnadsprojekt som innebär en väsentlig omdaning av Vislandas centrala delar. Parallellt med tunnelprojektet planeras också för gatuombyggnads-åtgärder på Storgatan, Kyrkogatan och Husebyvägen. Dessa förändringar drivs som ett särskilt projekt med annan huvudman. Ombyggnaden av Husebyvägen och Kyrkogatan sker inom nuvarande gatuutrymme medan Storgatans förändringar, som bl a innebär ett delavsnitt av gatan utformas som en miljöprioriterad gata, behandlas i en separat detaljplan. Båda dessa planer handläggs parallellt.

Planområdets areal uppgår till ca 3.1 hektar.

PLAN- OCH PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR

Plan-förhållanden

Inom området finns gällande detaljplaner fastställda 1954-06-30, 1962-02-24, 1968-01-18, 1971-03-24 och 1978-03-23. Planområdet berör ej tomtindelning eller fastighetsplan.

Huvuddelen av planområdet utgör för närvarande gatumark samt järnvägs- och spårområden i centrala Vislanda. I planområdets nordvästra och nordöstra del berörs även kvartersmark avsedd för industri- och bostadsändamål.

Ägoförhållanden

Bostads- och industrimarken i planområdets nordvästra del är privatägd. All övrig mark inom planområdet ägs av Alvesta kommun eller SJ/Banverket med undantag av en smal remsa i kv Cavallius tillhörig Stiftelsen Hjorthagen.

Allmän väg

Genomfartsleden Storgatan-Västra och Östra Järnvägs-gatan-Husebyvägen utgör idag allmän väg. Den formella hanteringen av vägomläggningen sker genom denna detaljplan, vilket gör att vägplan ej erfordras.

Mark och vegetation

Huvuddelen av planområdet består av gatumark och järnvägsområde. Genomfartsgatan utgörs av en styvt 50 år gammal sliten betongbeläggning med stort behov av upprustning.

Järnvägsområdet väster om spårområdet används idag som uppställnings- och upplagsplats. Området ger ett mycket ödsligt och beklämmande intryck som starkt inverkar på intrycket av Vislanda som helhet. På det överblivna järnvägsområdet på östra sidan har en gräsyta etablerats.

I planområdets norra delar används sågområdet idag för upplag av virke. Virkesupplaget ligger i omedelbar anslutning till Vislandas centrala delar.

Behovet av uppstädning och att anpassa markanvändningen till områdets centrala läge är mycket stort inom hela planområdet.

Tidigare ställnings-taganden

För Vislanda finns en generalplan från 1968. Denna är inaktuell och ger ingen ledning i denna fråga.

I den kommuntäckande översiktsplanen som inom kort behandlas för antagande, anges att möjligheterna få till stånd en vägtunnel under järnvägen i centrala Vislanda håller på att utredas. Av planen framgår också att uppsnyggning av Vislandas centrala delar är en mycket angelägen planerings- och utvecklingsfråga samt att konfliktrisken mellan industri och bostäder i Vislandas centrala delar måste beaktas särskilt.

Under hösten 1993 var en utredningsplan ute på en bred remissrunda. I denna presenterades sex olika alternativ över hur en planskild korsning kan ordnas i Vislanda. Remissvaren gav en nästintill total enighet om att det centrala tunnelalternativet bör väljas. Arbetet har därefter inriktats på att få till stånd denna lösning.

Parallellt med utredningsplanen redovisades en förstudie till en kommande fördjupad översiktsplan för Vislanda som behandlade utformningen av det övergripande trafiksystemet. Jämfört med vad som redovisades i utredningsplanen och i förstudien innehåller det nu redovisade förslaget bättre tillgänglighet till Gröna gatan och Idrottsgatan. En enkelriktad anslutning till dessa gator har tillkommit från tunnelsidan.

STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PLANFÖRSLAG

Mark och vegetation

Planområdet kommer till stor del att utgöras av kommunikationsytor. Det är emellertid av oerhört stor vikt att slänter och andra ytor som inte blir hårdgjorda utformas på ett mjukt sätt med hjälp av gräsytor, planteringar, träd mm. I vissa lägen kommer nivåskillnader att tas upp med hjälp av stödmurar. Området kommer att utgöra en betydligt mera ombonad miljö än idag och kan därför sägas vara ett steg i den efterlängtade uppsnyggningen av Vislanda centrum.

Gator och trafik

På ömse sidor om tunneln anläggs trafikkorsningar för att leda trafiken såväl norr ut som söder ut. Lutningen i ramperna blir som mest ca 5%. Tunneln kommer att utföras som en trespannskonstruktion med en separat bro för varje spår. Detta innebär att konstruktionen blir lättare och ljusare än vad som redovisades i utredningsplanen.

Cykelvägstrafiken separeras från biltrafiken genom att GC-vägar byggs på gatans båda sidor. Avsikten är att cykelstråken förlängs utanför planområdet, längs såväl Husebyvägen mot öster som Storgatan mot väster. Utgångspunkten för GC-systemets utformning har varit att undvika korsande GC-trafik på huvudvägen i anslutning till tunnelläget. Detta innebär att några av cykelvägarna dimensioneras för dubbelriktad cykel-trafik.

Den befintliga gångtunneln utanför planområdet blir kvar oförändrad.

Glasmästaregatan förlängs mot öster och ansluter till Järnvägsgatan som i forna dagar. Gatan bildar samtidigt gräns mellan centrum och Sågverksområdet. Detta innebär att sågverksområdet flyttas ca 50 m bort från centrum. Parkeringsplatsen och Glasmästargatan kommer då att fungera som en skyddszon mellan bostadsbebyggelse i centrum och industri- och lastområdet.

Bensinmacken på fastigheten Hönetorp 2:177 utgör idag Vislandas enda försäljningsställe av drivmedel. Planförslaget möjliggör såväl ut- som infart mot Kungsgatan från macken.

Nivå-förändringar

Den planerade ombyggnaden innebär en betydande nivåförändring av området. Som mest kommer markytan mittför tunneln att sänkas ca 4,5 meter. Nivåsänkningen sker främst nära spårområdet och endast i undantagsfall sänks gatunivån i direkt anslutning till kvartersmark.

På Storgatan påbörjas gatusänkningen vid plangränsen ca 10 meter in på gatan. Nivåförändringen i anslutning till kvartersmarken blir dock marginell.

Vid kv Garveriets sydöstra hörn påbörjas nivåsänkningen ett 20-tal meter in på Kungsgatan och ett 30-tal meter in på Västra Järnvägsgatan. Stödmur måste anbringas mot fastigheten Garveriet 22. Den nuvarande utfarten från fastigheten påverkas dock inte.

Utfarter

Utfart från Gröna gatan öster ut samt Idrottsgatan väster ut begränsas genom att anslutningen till Västra respektive Östra Järnvägsgatan görs enkelriktad. Utfart från bensinstationen möjliggörs direkt till Kungsgatan. Förslaget innebär därför inte minskad tillgänglighet till bensinstationen.

Konsums utfart till Västra Järnvägsgatan flyttas mot söder. Vid nuvarande utfart över sågområdet kommer uppställningsplatser för bussar att anläggas.

Parkering

För att kompensera bortfallet av parkeringsplatser på Storgatan till följd av planerad miljöprioritering av gatan och till följd av försämrad tillgänglighet till P-platserna längs Gröna gatan anläggs en ny allmän parkeringsplats norr om Konsum.

Kollektivtrafik

Området nära stationen utgör av tradition knutpunkt för kollektivtrafiken i centrala Vislanda. Inom området markerat som bussgata planeras för en vändplats. Här finns också utrymme för uppställning av två bussar, vilket möjliggör omstigning. Väderskydd och cykeluppställning planeras också inom detta område.

Spårområde

Banverket planerar för betydande spårförändringar inom bangårdsområdet. Vid tunnelläget kommer i framtiden tre spår att passera. Ett av dessa utgör ett sidospår där långsamgående tåg kan gå åt sidan för att släppa fram snabbare tåg. Omedelbart norr om planområdet återfinns ytterligare två spår för uppställning och för lastning.

Störningar

Av konsekvensbeskrivningen framgår viktiga miljöeffekter av planförslaget.

Sammanfattningsvis kan nämnas att buller från biltrafiken inom planområdet minskar genom att tung trafik leds annan väg samt att ljudfenomen vid korsning av järnvägsspåren försvinner. Bullret från järnvägsområdet påverkas ej av planförändringen.

Industriavgränsning

Planförslaget innebär en tydligare avgränsning mellan industrin och centrum med bostäder. Planförslaget innebär att sågindustrin med sin upplagsverksamhet förflyttas ett 50-tal meter mot norr. Avgränsningen av industri- och lastkajsområdet förstärks genom att ett plank uppförs, som också utgör ett visst störningsskydd. Planket utgör också en inramning av centrumområdet.

Sammantaget medför förändringen betydande miljöfördelar jämfört med nuvarande förhållanden. Detta gäller såväl störningsmässigt som stadsbildsmässigt.

Industri-transporter

Uttransporten av färdigsågade trävaror från Vida Timber har i stor utsträckning skett söderut från fabriksområdet och vidare antingen österut via Husebyvägen eller västerut via Storgatan. Tunnelns begränsade höjd omöjliggör framöver dessa transporter österut. Det är ej heller önskvärt att dessa stora volymer på tunga fordon fortsättningsvis transporteras via Storgatan. Detta både med hänsyn till centrumläget och på grund av den planerade utformningen av Storgatan som så kallad miljöprioriterad gata. Av detta skäl anläggs en utfart direkt ut till länsväg 608. Denna utfart får dock ej nyttjas för industritransporter under helger och nattetid.

Transporter till och från lastkajsområdet norr om den gamla stationsbyggnaden liksom till Vislanda maskin vid Snedgatan kommer även i fortsättningen gå via Storgatan. En betydande del av transporterna som går via järnvägen och lastkajsområdet utgörs idag av trävarutransporter till och från sågen.

Geoteknik och hydrologi

En omfattande geoteknisk undersökning inklusive provpumpning har genomförts inom området. Sammanfattningsvis kan sägas att tunnelområdet placeras på en plats med fast grund.

Grundvattennivån i Vislanda ligger på en hög nivå. Inom närområdet finns en del enskilda brunnar som används för trädgårdsbevattning och i något fall även som hushållsvatten. Dagvatten och grundvatten från tunnelområdet kommer att avledas genom pumpning. Dagvattnet respektive grundvattnet kommer att hanteras i två separata pumpsystem. Särskilda åtgärder kommer att vidtas för att i stort upprätthålla grundvattennivån utanför planområdet. Se konsekvensbeskrivningen med grundvattenstudie.

Säkerhet

Tunnelns begränsning i höjd innebär i viss mån att farliga transporter med stora fordon leds utanför Vislandas centrala delar. Förskjutningen av virkesupplaget bort från centrum innebär även detta en säkerhetsvinst.

Den planskilda korsningen innebär att brandfordonen framöver under utryckning kan ta närmsta vägen till östra sidan och slippa omvägen via Fabriksgatan.

Kultur-
miljö

Inom området finns inga kända fornlämningar. Gatusystemet i sig innehåller kulturella inslag. Den nuvarande plankorsningen över järnvägen har varit lokaliserad till denna plats alltsedan stambanan kom till.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden skall vara fem år. Den korta genomförandetiden motiveras av att detaljplanen är direkt projektförberedande.

Bygglov erfordras ej för pumpstation och tunnel.

Alvesta 1994-06-07

Bo Svensson
Planerare

Birgitta Karlsson
Karttekniker

Planförslaget antaget av kommunstyrelsen
i Alvesta kommun 1994-08-23, § 76

Barbro Holm
Kommunstyrelsens sekr

Beslutet har vunnit laga kraft 1994-09-21.

Planförslaget antaget av kommunstyrelsen
i Alvesta kommun 1994-08-23, §76

Barbro Holm
Kommunstyrelsens sekr

Beslutet har vunnit
laga kraft 1994-09-21.

DETALJPLAN FÖR
BILTUNNEL UNDER JÄRNVÄGEN MM
VISLANDA SAMHÄLLE
ALVESTA KOMMUN
KRONOBERGS LÄN

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Finansiering och organisatoriska frågor

Organisatoriskt har gatubyggnaderna inom planområdet indelats i två delprojekt med två olika byggherrar. Ytterligare ett gatubyggnadsprojekt utanför planområdet ingår som en viktig del i den förändring som planeras av Vislandas centrala delar.

Kostnaderna för att genomföra hela det planerade projektet som utgörs av delprojekten tunnel, parkerings- och bussuppställningsplats samt miljöprioriterad gata med omläggning av Storgatan/ Husebyvägen har bedömts uppgå till ca 27 miljoner kronor.

En överenskommelse har träffats mellan Banverket, Vägverket och Alvesta kommun som reglerar kostnads- och ansvarsfördelningen. Denna överenskommelse utgör grund för genomförandet av detaljplanen.

Delprojekt I omfattar anläggning av tunnel samt erforderliga gatuanläggnings- och planteringsarbeten till en färdig stadsmiljö inom planområdets södra del upp till i höjd med befintlig gångtunnel.

Anläggningskostnaden för delprojektet har kostnadsbedöms till ca 20 miljoner kr. Banverket blir byggherre och ansvarig för hela anläggningsetappen medan Vägverket och Alvesta kommun bidrar till projektets finansiering.

Väghållningsansvaret för den allmänna vägen Storgatan - Husebyvägen åvilar idag Vägverket. Efter ombyggnaden är avsikten att vägen övergår till kommunal väg. Detta sker enligt särskilt beslut. Avsikten är alltså att drift- och underhållsansvaret på den allmänna vägen genom planområdet skall överföras till Alvesta kommun. Detta inkluderar även väg genom tunneln och dräneringsanordningar för väg och tunnel.

Tunneln skall efter uppförandet vara Banverkets egendom. Den av Banverket disponerade SJ-marken som skall utgöra gatumark inom planområdet upplåts utan ersättning.

Anläggningsarbetena för detta delprojekt förväntas påbörjas under hösten 1994.

Delprojekt II består av anordning av parkeringsplats, bussuppställningsplatser samt förlängning av Glasmästaregatan i planområdets nordvästra del.

Anläggningskostnaden för denna del bedöms uppgå till högst 0,8 milj. kr. Alvesta kommun svarar för såväl genomförande som finansiering av delprojektet.

Delprojektet avses genomföras under 1995 efter det att den planskilda korsningen färdigställts.

Huvudmannaskap

Alvesta kommun är huvudman för allmänplatsmark inom planområdet.

Genomförandetid

Detaljplanen ges en genomförandetid av fem år. Den korta genomförandetiden motiveras av att detalplanen är direkt projektförberedande.

Fastighetsrättsliga frågor

För detaljplanens genomförande erfordras att Alvesta kommun förvärvar all mark avsedd för allmänna platser. Detta innebär att Alvesta kommun förvärvar mark enligt följande:

- av Älgen 26 ca 3 000 m^2
- av Hönetorp 2:108 ca 70 m^2 (ev hela fastigheten)
- av Hönetorp 2:28 ca 55 m^2
- av Hönetorp 2:11 ca 210 m^2
- av Vislanda 3:1 ca 5 000 m^2
- av Cavallius 1 ca 70 m^2.

Markområdena överförs genom fastighetsreglering till kommunens gatumarksfastighet.

Tekniska frågor

Projektet kommer att innebära en grundvattensänkning i anslutning till tunneln. Åtgärder kommer att vidtas för att upprätthålla grundvattenytan utanför planområdet. Grundvattenobservationer skall fortlöpande ske för kontroll av grundvattnnivåns utveckling.

Under byggtiden kan viss trafikomläggning komma att ske såväl på östra som västra sidan av järnvägen så att huvudtrafik tidvis leds via Elnarydsvägen, Kungsgatan och Fabriksgatan.

Alvesta 1994-06-07

Bo Svensson
Planerare

Birgitta Karlsson
Karttekniker