

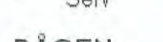



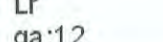








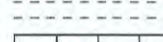


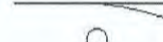

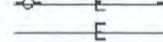








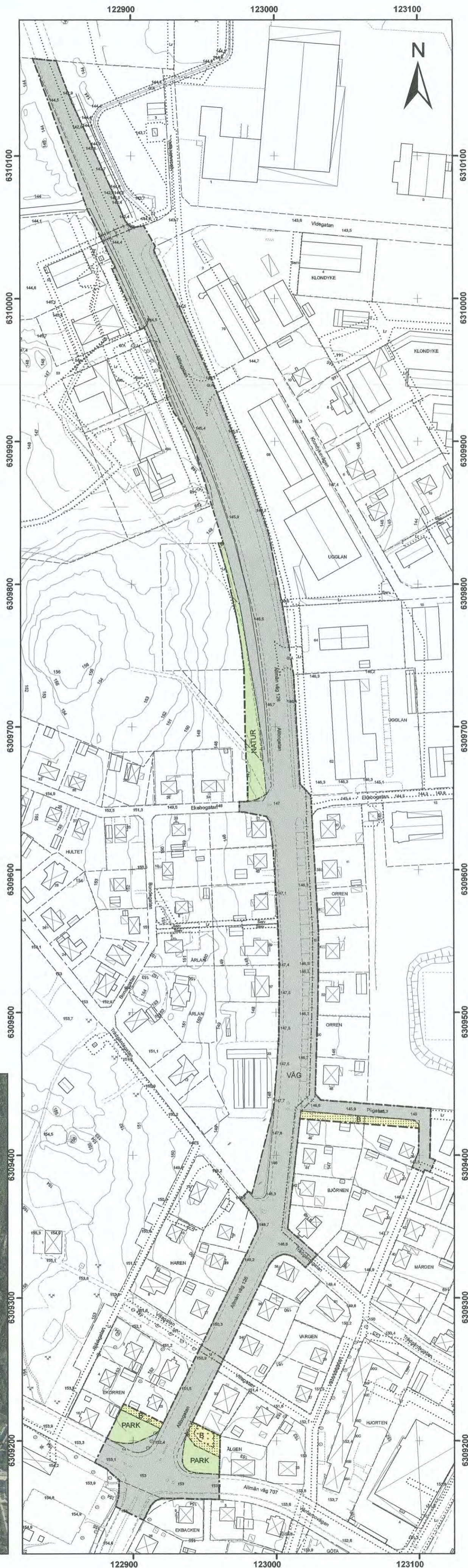


*Magnus Wigren*  
Magnus Wigren  
Bitr. förvaltningschef

Beteckningar

	Traktgräns
	Fastighetsgräns
	Servitutsområde
	Kvarternamn
	Registreringsnummer för fastighet
	Traktnamn och registreringsnummer för fastighet
	Samfällighet
	Ledningsrätt
	Registreringsnummer för gemensamhetsanläggning
	Byggnader (huslivet)
	Byggnader (takkonturen)
	Skärmtak
	Transformatorbyggnad
	Staket
	Stenmur
	Stödmur
	Häck
	Väg
	Slänt
	Dike
	Strandlinje
	Järnvägsspår
	Brunn, källa
	Fomlämning
	Elledning ovan mark
	Elledning i mark
	Avvägd höjd
	Fastställd gatuhöjd
	Nivåkurva

Översiktskarta 0 125 250 500 Meter  
1:10 000



DETALJPLAN FÖR  
**Alvesta 14:44 m.fl.**  
**(Norra infarten)**

Alvesta tätort  
ALVESTA KOMMUN  
KRONOBERGS LÄN  
2016-10-13, rev 2016-11-18



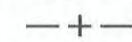

*Magnus Wigren*  
Magnus Wigren  
Bitr. förvaltningschef

*Karolina Bjers*  
Karolina Bjers  
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**

-  Planområdesgräns
-  Användningsgräns
-  Egenskapsgräns
-  Administrativ gräns

**ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN**

**Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap**

Anlagd park, 4 kap 5 § punkt 2 PBL

**PARK**

Naturområde, 4 kap 5 § punkt 2 PBL

**NATUR**

Genomfartstrafik, 4 kap 5 § punkt 2 PBL

**VÄG**

**Kvartersmark**

**B** Bostäder, 4 kap 5 § punkt 3 PBL

**EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK**

**Begränsning av markens utnyttjande**


Marken får inte förses med byggnad, 4 kap 16 § punkt 1 PBL



På marken får endast komplementbyggnad uppföras, 4 kap 16 § punkt 1 PBL



**Stängsel och utfart**

 Utfartsförbud, 4 kap 9 § PBL

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vinner laga kraft, 4 kap 21 § PBL

**U**

Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar, 4 kap 6 § PBL

DETALJPLANEN ANTAGEN AV  
NÄMNDEN FÖR SAMHÄLLSPLANERING  
2017-01-24 §1

*Susanne Frank*  
SUSANNE FRANK  
NÄMNDSEKRETERARE

BESLUTET HAR VUNNIT LAGA KRAFT 2017-02-16.

0 50 100 200 Meter  
1:2 000





## **Detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten) i Alvesta tätort**

**Alvesta kommun, Kronobergs län**

### **PLANBESKRIVNING**

#### **HANDLINGAR:**

Denna planbeskrivning med genomförandebeskrivning

Fastighetsförteckning

Plankarta upprättad på grundkarta

Samrådsredogörelse

Granskningsutlåtande

Minnesanteckningar samrådsmöte

Bilaga 1: Checklista för behovsbedömning

Bilaga 2: Bullerutredning Alvesta tätort

Bilaga 3: Fastighetsreglering

#### **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

<b>INLEDNING</b> .....	<b>2</b>
<b>PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>5</b>
<b>PLANFÖRSLAG</b> .....	<b>12</b>
<b>KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET</b> .....	<b>17</b>
<b>GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>23</b>

## **INLEDNING**

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ombyggnation av norra infarten som ska leda till att ett attraktivt och säkert vägområde skapas för alla trafikanter.

Detaljplanen medger till vägändamål inom den del som består av väg 126. Mindre del av planen medger även till bostadsändamål och naturområde.

Förslag består av avsmalning och tätortsanpassning av väg 126 på sträckan Värnamovägen fram till Videgatan och ny cirkulationsplats i korsningen Allbogatan/Värnamovägen. Gång- och cykelväg möjliggörs på båda sidor av körbanan.

Bakgrunden till detaljplanen är att Trafikverket och Alvesta kommun planerar i ett samfinansierat projekt att förändra norra infarten till Alvesta på väg 126, delen från Värnamovägen/väg 707 i söder till det nya verksamhetsområdet vid Björnstorp vid väg 25 (fram till industrigatans anslutning till väg 126).

Då ombyggnation av vägen inte medför inanspråktagande av ny mark för vägändamål har Trafikverket beslutat att vägplan inte krävs. Ombyggnation sker således i enlighet med denna detaljplan.

Bedömningen är att detaljplanen kommer att upprättas med ett utökat förfarande då detaljplanen har bedömts vara av betydande intresse för allmänheten. Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande av denna. Detaljplanen antas inte medföra betydande miljöpåverkan.

### **PLANDATA**

#### **Lägesbestämning och avgränsning**

Planområdet finns beläget i de norra tätortsdelarna av Alvesta. Detaljplanen omfattar del av vägområdet för den norra infarten till Alvesta som har beteckningen väg 126, samt gatunamnet Allbogatan inom tätorten.

Detaljplanen omfattar markområde från Värnamovägen (väg 707) fram till strax norr om Videgatan. Detaljplanens avgränsning baseras på den del av vägområdet som idag är detaljplanelagt.

Detaljplanen omfattar även mindre områden angränsande norra infarten i öst och väst bestående av kommunala och privatägda fastigheter. Intentionen är att möjliggöra för fastighetsregleringar.

Detaljplanens avgränsning skiljer sig till viss del från avgränsningen för Trafikverkets ombyggnation som omfattar vägområdet mellan korsningen Värnamovägen/Allbogatan fram till verksamhetsområdet vid Björnstorp (fram till industrigatans anslutning till väg 126).

### **Areal**

Planområdet består av ungefär 3,3 hektar mark.

### **Markägoförhållanden**

Inom planområdet finns markområden där Alvesta kommun är fastighetsägare samt fastigheter som är privatägda.

## **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

### **Översiktsplan**

I Alvesta Kommuns Översiktsplan, antagen 2008-10-28, § 90, görs flera ställningstaganden som har koppling till norra infarten. En av dessa är att en vacker infart till Alvesta ska skapas i norr mot riksväg 25. Översiktsplanen pekar även ut möjligheten att skapa en gång- och cykelväg utmed väg 126 mot Moheda samhälle.

Översiktsplanen pekar ut möjlighet att skapa en förbifart och ny sträckningen av väg 126. I samband med detta förs problematiken fram med stor del tung trafik som går genom tätorten.

Angränsande norra infarten finns flera områden utpekade i översiktsplanen. Bland annat finns ett utvecklingsområde för verksamheter, ett "Vattenland", ett område för rekreation/aktiviteter och ett område för utveckling av aktiviteter/verksamheter/boendeservice utpekade i planen.

I den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort (samrådsversion 2016-05-17) står som riktlinje att kommunen ska verka för att en förbifart för väg 126 ska tillskapas utanför tätorten. Dagens problematik med tung trafik genom centrum och höga bullernivåer står till grund för ställningstagandet. Olika möjliga alternativ för förbifartens sträckning föreslås norr och väster om tätorten. Om förbifart tillskapas är förslaget att dagens vägområde för väg 126 övergår till en kommunal gata. Utmed norra infarten finns i den fördjupade översiktsplanen områden föreslagna för bostäder, handel och verksamheter.

Förslag till detaljplan bedöms vara förenlig med översiktsplanens intentioner.



## **Gällande detaljplaner**

Inom planområdet finns 11 gällande detaljplaner. Dessa har beteckningen: A3, A12, A15, A53, A56, A100, A130, A172, A198, A199 och A216. För planen A216 har genomförandetiden inte gått ut. Ändringen som föreslås är nödvändig på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Gällande detaljplaner medger främst väg eller genomfart. Emellertid finns även områden angränsande vägområdet utpekade för park-, natur- och bostadsändamål.

Hela eller delar av de idag gällande detaljplanerna upphör att gälla vid den tidpunkt då en ny detaljplan har vunnit laga kraft. De delar av detaljplanerna som upphör avgränsas av det nya planområdets gränser.

## **Kommunala beslut**

Den 2008-12-09 beslutade Nämnden för Samhällsplanering att en detaljplan kan upprättas och samrådas för norra infarten, rondell för Allbogatan samt att teckna erforderligt avtal om genomförandet med Vägverket.

Nämnden för Samhällsplanering tog den 2015-01-28 ett nytt beslut att förslag till detaljplan för norra infarten och cirkulationsplats Allbogatan/Värnamovägen kan upprättas och samrådas. Ovanstående ärende från 2008 avslutades samtidigt. Det nya beslutet för ärendet baseras på att betydliga förändringar har skett i aktuell lagstiftning (Plan- och bygglagen) sedan det tidigare beslutet, och att upprättande av detaljplan bör ske enligt lagstiftning som idag är aktuell.

## **Planprogram**

Bedömningen är att förslaget inte är av sådan art där ett program hade behövts för att underlätta detaljplanarbetet. Ett planprogram har således inte upprättats.

## **Riksintressen**

Planområdet ligger inom avrinningsområdet för Mörrumsån som är ett vattendrag av riksintresse enligt 4 kap 6 § Miljöbalken.

## **Mellankommunala intressen**

Länsväg 126 är en primär länsväg med sträckning inom Tingsryd, Alvesta och Växjö och är därmed av mellankommunalt intresse. Väg 126 ansluter i norr till Riksväg 25 som likaså är en väg av mellankommunalt intresse.



## BEHOVSBEDÖMNING

Detaljplanen bedöms vara förenlig med 3,4 och 5 kap Miljöbalken. Större delen av planområdet är idag en del av befintligt vägområde. Utifrån ett hushållningsperspektiv är det bättre att utveckla befintliga vägområden, än att ta jungfrulig mark i anspråk. Förslaget bedöms således stämma väl överens med grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 kap MB.

Detaljplanen ligger inom avrinningsområdet för Mörrumsån som är ett vattendrag av riksintresse enligt 4 kap 6 §. Då delar av dagens asfalterade vägområde ersätts med genomsläppligt material så som gräs och planteringar, är bedömningen att avrinningen till vattendrag kommer att minska i samband med detaljplanens genomförande. Bedömningen är därmed att det inte finns risk för att riksintresset kan påtagligt skadas, i enlighet med 4 kap MB.

Miljökvalitetsnormer för luft och vatten bedöms inte överskridas. Enligt genomförda spridningsberäkningar för luftföroreningar överskrids inte miljökvalitetsnormen för luft inom området. Dessutom skapas ökade förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik utmed vägområdet, vilket kan leda till minskad biltrafik och förbättrad luftkvalitet i närområdet. Då inte större hårdgjorda ytor skapas än de idag befintliga är bedömningen att vattenflöden inte kommer att påverkas och att miljökvalitetsnormer för vatten inte kommer att påverkas negativt. Sammanfattningsvis är bedömningen att förslaget stämmer överens med bestämmelserna i 5 kap MB.

Se även bilaga 1: *Checklista för behovsbedömning.*

## PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

### Mark och vegetation

Då planområdet främst innefattar vägområde är marken till stor del hårdbelagd med asfalt. Utmed vägområdet finns områden bestående av gräsytor av olika slag så som slänter, diken och vallar. Intill korsningen Allbogatan/Värnamovägen finns en större gräsyta som tidigare bestått av en bostadsfastighet. Likaså finns en befintlig bostadstomt inom detaljplanens gränser som till större del består av gräsbelagda ytor.

Strax väster om detaljplanen finns Hagaparken belägen där det bland annat finns motionsspår och en större lekplats. Hagaparkens yttre delar består av bland annat en ekbacke som finns belägen strax intill Norra infarten.

Marken inom vägområdet är överlag flack, men har svag neråtgående lutning mot norr. Marknivån inom detaljplanen (meter över nollplanet) är ungefär 153 vid korsningen med Värnamovägen, ungefär 148 vid



korsningen med Trädgårdsgatan, 147 vid korsningen med Ekebogatan och ungefär 144 vid korsningen med Videgatan.

### **Befintlig bebyggelse**

Bebyggelsestrukturen utmed norra infarten är av blandad karaktär. I de mer tätortsnära delarna utgör en stor del av bebyggelsen bostäder i form av friliggande villabebyggelse. I de norra delarna består bebyggelsen främst av handels- och lagerbyggnader i olika former. Det finns även en förskola, belägen väster om väg 126.

Inom planområdet finns en befintlig byggnad, belägen nordväst om korsningen Allbogatan/Värnamovägen. Byggnaden används idag för bostadsändamål samt samlingslokal. Byggnaden är uppförd i två våningar, med platt tak och fasad bestående av ljust tegel.

### **Gator och trafik**

Planområdet innefattar främst asfalterat vägområde bestående av den norra infarten till Alvesta (väg 126/Allbogatan). Vägens karaktär är bred och har en landsvägskaraktär långt in i Alvesta tätort, vilken idag alstrar trafik i höga hastigheter.

Väg 126 (Allbogatan) är 12,5-13 meter bred på större delen av sträckan, men smalnar av närmast korsningen vid väg 707 (Värnamovägen). Korsningen mellan Allbogatan och Värnamovägen är idag en signalreglerad fyrvägs korsning.

Den förstudie för Norra infarten som upprättades år 2007 pekar på att korsningen mellan Allbogatan och Värnamovägen som är signalreglerad idag har dåligt trafikflyt. Förstudien pekar även på problematiken att trafikanterna tas om hand på ett otydligt sätt i korsningen, särskilt gäller detta oskyddade trafikanter som rör sig in/ut i korsningen i nordlig riktning.



*Foto taget mellan Villagatan och Trädgårdsgatan visar vägens karaktär vilken består av en bred körbana och bristfälliga gång- och cykelmöjligheter.*



Söder om Ekebogatan ligger bebyggelsen i väster på ett större avstånd från vägen jämfört med sträckan i övrigt. Mellan bebyggelsen och väg 126 går en parallellgata som åtskiljs från vägen av en 2,5-3 meter bred gräsklädd slänt som tar upp nivåskillnaden på 0,5-1 meter. Detta bidrar till att vägrummet upplevs som än bredare i denna del.

#### *Gång- och cykelvägar*

Utmed norra infarten finns idag gång- och cykelvägar på begränsad del av sträckan. Mellan Värnamovägen och ungefär 100 meter norr om Trädgårdsgatan finns trottoar på båda sidor av körbanan. Därifrån och fram till Ekebogatan finns trottoar enbart på den västra sidan. Mellan Ekebogatan och Videgatan finns en gång- och cykelväg på den östra sidan av körbanan. Norr om Videgatan finns idag ingen gång- eller cykelväg.

#### *Busshållsplatser*

Inom detaljplanens gränser finns två befintliga dubbelsidiga busshållsplatser med beteckningarna *Trädgårdsgatan* och *Videgatan*. Busshållsplatserna är enbart utrustade med hållplatsstolpe och har således ingen bussficka eller väderskydd. Utmed norra infarten, men utanför detaljplaneområdet, finns ytterligare en busshållsplats, *Björnstorp*, belägen i anslutning till det nya verksamhetsområdet med samma namn.

#### *Trafik*

Trafikmätningar har gjorts utmed Trädgårdsgatan, Ekebogatan (östra infarten mot Hjärtenholmsvägen) och Videgatan. Resultatet från mätningen vid Trädgårdsgatan (år 2014) visade att ÅDT (årsmedeldygnstrafik) var 1122, varav andelen tung trafik utgjorde 3 %. Utmed Ekebogatan (år 2014) var ÅDT 900, varav andelen tung trafik utgjorde 9 %. Medelhastigheten utmed båda gator mättes till 35 km/h. Resultatet från mätningen utmed Videgatan (2015) visar att ÅDT var 1182, varav andelen tung trafik utgjorde 25 %. Medelhastigheten utmed gatan mättes till ungefär 30 km/h.

Trafikmätningar har likaså utförts (år 2013) för väg 126 (punkt belägen strax norr om Ekebogatan). Denna visar att ÅDT utmed vägen är ungefär 7200, varav andelen tung trafik utgörs av ungefär 10-11 %.

#### **Service och närmiljö**

Planområdet ligger i norra delen av Alvesta tätort med service så som matbutik, vårdcentral, samt för- och grundskola inom ett avstånd av ungefär 700 meter från planområdets södra gräns.

Detaljplanen ligger ungefär 600 meter från Alvesta tågstation där tåg går till och från destinationer utmed södra stambanan och kust- till kustbanan. Från Alvesta station är det därmed möjligt att utan byte ta



sig till bland annat Stockholm, Malmö/Köpenhamn, Göteborg eller Kalmar.

### **Tillgänglighet**

Detaljplaneområdet består av den norra infarten till Alvesta, vilket medför att planområdet är väl tillgängligt för biltrafik. Gång- och cykelvägar finns idag på en begränsad del av sträckan.

Det finns tre befintliga busshållplatser utmed norra infarten, varav två finns inom planområdet. Busstrafiken går till och från bland annat Växjö, Ljungby, Halmstad och Moheda. Mellan stationerna Björnstorp och Videgatan är avståndet ungefär en kilometer och mellan stationerna Videgatan och Trädgårdsgatan är avståndet ungefär 600 meter.

Norra infarten har få höjdskillnader, därmed finns stora möjligheter att skapa god tillgänglighet för alla, oavsett vilken, eller hur stor, nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga personer har.

### **Teknisk försörjning**

Bebyggelseområden inom planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

### **Strandskydd**

Detaljplanen ligger inte inom område som innefattas av strandskydd.

### **Fornlämningar**

Det finns enligt Riksantikvarieämbetets kartering inga kända fornlämningar inom planområdet. Om man vid utgrävning eller annat arbete i området skulle påträffa fornlämningar som inte tidigare varit kända, ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.



## Geotekniska förhållanden

DHI:s skyfallskartering från år 2014 (se bild till höger) visar de beräknade maximala vattendjupen (m) och hastighetsvektorer (m/s) i samband med ett framtida 100-års regn (skyfall som har en återkomsttid på 100 år). Karteringen visar att det finns områden som riskerar att översvämmas vid kraftiga skyfall. I de norra delarna samlas vatten främst i det dike som finns utmed den västra sidan av vägområdet och därmed finns mindre risk för översvämning. I de södra delarna närmast tätorten finns större risk att vägområdet och angränsande fastigheter svämmas över. Gula och gröna fält i kartan visar områden som beräknas få vattennivåer av ungefär 0,1-0,3 meter. Röda fält visar de områden där vattennivåerna kommer att stiga till ungefär en meter och består främst av vägdikey.

SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) översiktliga jordartskartering visar att jordarter inom planområdet främst består av sandig morän.

Från område strax norr om Videgatan fram till Rv 25 har en geoteknisk undersökning genomförts år 1974. Resultatet från denna visar att markområdena främst består av lera och silt. Därunder finns morän och berg. Det som idag utgör vägområde består enligt undersökningen av fyllning/frikionsmaterial.



## Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsens MIFO-inventering finns misstänkt förorenad mark strax väster och öster om planområdet, däremot finns ingen misstänkt förorenad mark inom planområdets gränser. Väster om planområdet, fastigheten Alvesta 14:12, finns ett område som berör en plantskola (handelsträdgård). Öster om planområdet, fastigheten Klondyke 14, bedrivs verksamhet i form av bensinstation. Där har föroreningar från bland annat petroleumprodukter förekommit. Inom fastigheterna Ugglan 2 och 4 finns uppgift att drivmedelshantering, bilvårdsanläggning, bilverkstad och åkeri har funnits på platsen, vilken kan ha föranlett till förorening inom området.



Den som äger eller brukar en fastighet ska, oavsett om området tidigare ansetts förorenat, genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön, i enlighet med 10 kap. 11 § Miljöbalken.

## Radon

Enligt Alvesta kommuns översiktliga radonriskkartering ligger detaljplanen inom område med förhöjd risk för höga radonhalter i vatten från bergborrade brunnar. Då bebyggelse inom och angränsande planområdet är kopplat till kommunalt vatten och avlopp, och således inte till bergborrade brunnar, är bedömningen att radonrisken inte kommer att innebära ett problem.

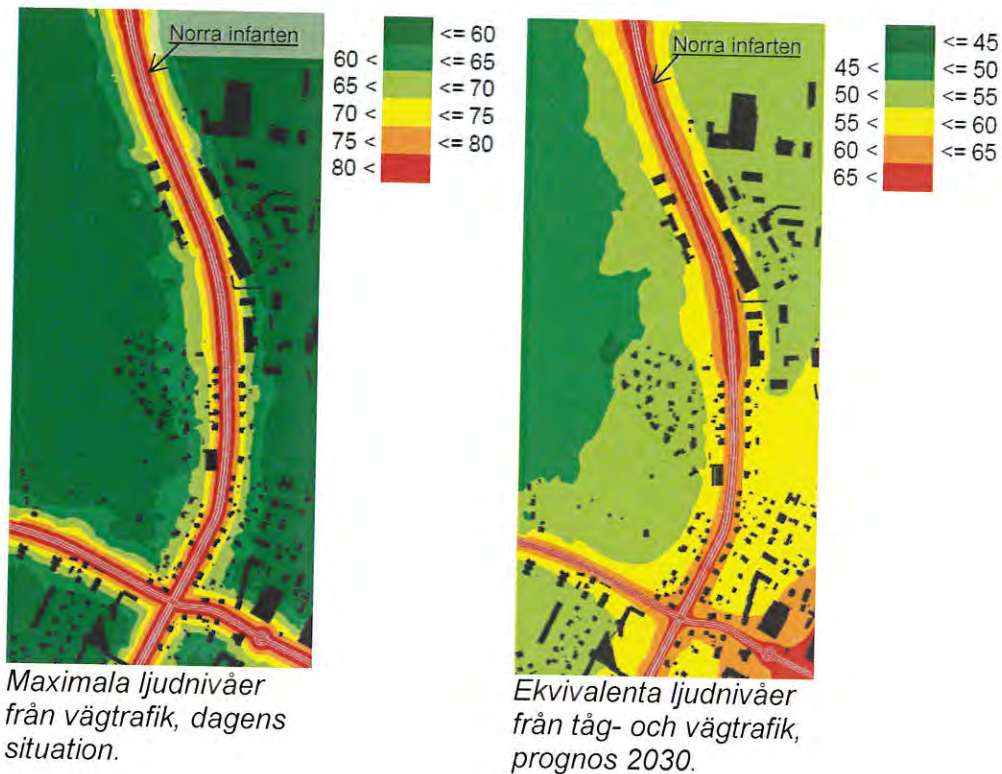
## Störningar

Den norra infarten är ett av huvudtrafikstråken i Alvesta tätort. Detta för med sig att trafikbuller som kan leda till störning för omgivningen kan uppstå. Buller definieras som allt oönskat ljud. I Sverige används främst två olika mått för att beskriva buller. Det första är *ekvivalent ljudnivå* (Leq), vilket är ett mått på medelljudnivån under en viss tidsperiod (exempelvis ett dygn). Det andra är *maximalljudnivån* (Lmax), som är den högsta tillfälliga ljudnivån som förekommer under en viss tidsperiod (exempelvis ett dygn). Trafikbuller redovisas vanligen i enheten decibel A, dB(A).

En ny förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande trädde ikraft den 1 juni år 2015. Bullernivåer får enligt förordningen inte överskrida 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Inte heller får 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå eller 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan anordnas i anslutning till byggnaden överskridas. Om riktvärdena överskrids ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids.

Hösten år 2014 genomförde Sweco på uppdrag en översiktlig bullerutredning för Alvesta tätort. Denna visade att ljudnivåerna utmed norra infarten idag har, och beräknas år 2030 få, en utbredning i enlighet med kartbilderna nedan:





Sammanfattningsvis kan sägas att dagens maximala ljudnivå från vägtrafiken (vänster kartbild) uppgår upp till 70-75 dBA inom ett avstånd av ungefär 35-40 meter från vägområdet mitt. Inom områdena som finns inom ett avstånd av ungefär 40 meter från vägens mitt är ljudnivåerna generellt under 70 dBA.

Vad gäller prognosen för år 2030 för de ekvivalenta ljudnivåerna från tåg- och vägtrafik (höger kartbild) beräknas ljudnivåerna inte understiga 50 dBA inom markområdena belägna ungefär 130-160 meter från vägens mitt på den västra sidan av vägområdet. På den östra sidan av norra infarten finns ett område mellan väg 126 och järnvägsområdet för Södra Stambanan som inte beräknas understiga ljudnivån 60 dBA. Norr om Ekebogatan är ljudnivån något lägre på den östra sidan om väg 126 och ligger mellan 50-55 dBA inom ett avstånd av 70 meter från vägområdet mitt.

Se även bilagan *Bullerutredning Alvesta* för att ta del av den fullständiga rapporten.

Läs mer om buller i samband med förslaget under rubriken *Hälsa och säkerhet* nedan.



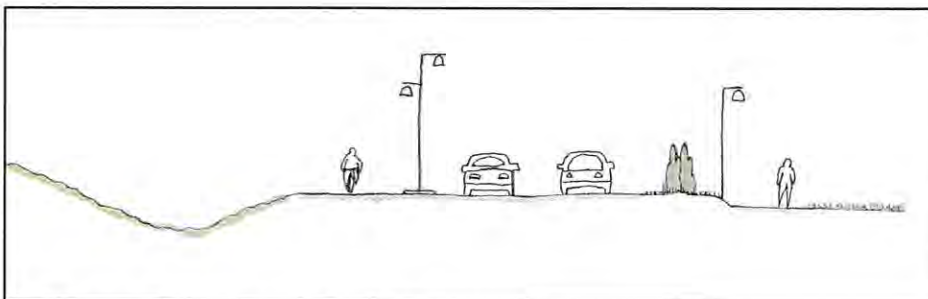
# PLANFÖRSLAG

## GATOR OCH TRAFIK

### Gatunät

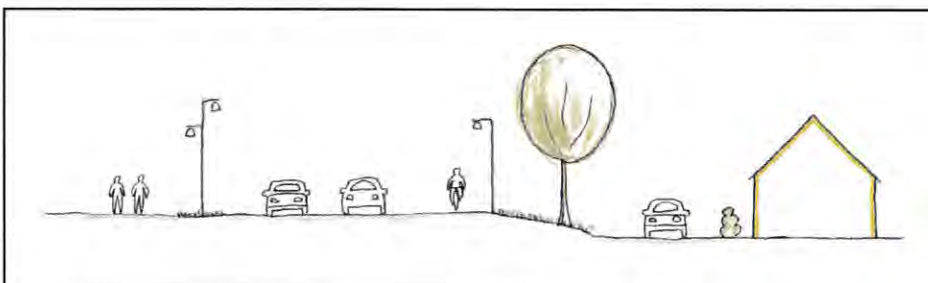
Detaljplanen medger användningsområde för väg (planbestämmelse **VÄG**, genomfartstrafik). Trafikverket tillsammans med Alvesta Kommun planerar ombyggnation av vägområdet, med syfte att smalna av och tätortsanpassa norra infarten. Körfälten smalnas av så mycket som möjligt, men med tillgodosedda framkomlighetskrav för både biltrafik och tung trafik. Körfälten planeras bli 3,5 meter mellan Videgatan och Värnamovägen. Norr om Videgatan planeras körbanan till 3,75 meter. Avsmalningen sker genom att ta en del av gatan i anspråk för att skapa gång- och cykelvägar utmed körbanan.

Mellan Videgatan och Ekebogatan breddas diket beläget väster om vägen. Gång- och cykelväg anläggs på den västra sidan. På den östra sidan planteras buskar i grupper. Buskarna kommer att vara upprättväxande i växtsätt och kommer därmed inte att breda ut sig betydligt.



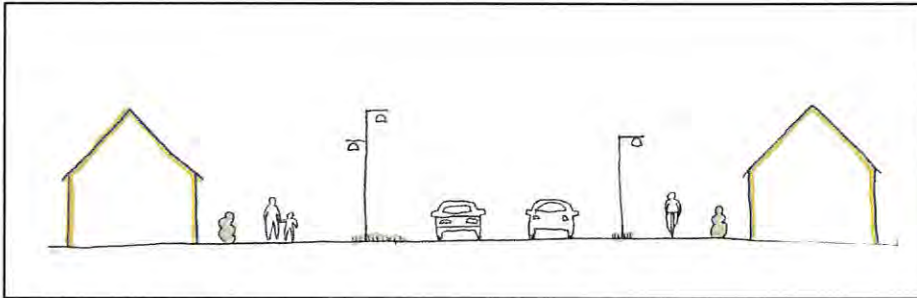
*Sektion mellan Videgatan och Ekebogatan.*

Mellan Ekebogatan och Trädgårdsgatan skapas på den västra sidan en grässådd skiljeremsa mellan gång- och cykelväg och körbanan. I skiljeremsan planeras förutom belysning även buskar (ej illustrerad i sektionen). Öster om körbanan anläggs en gång- och cykelväg. Mellan gång- och cykelvägen och den parallellgata som finns belägen i öster finns en befintlig slänt. I slänten föreslås en trädrad planteras.



*Sektion mellan Ekebogatan och Trädgårdsgatan.*

Mellan Trädgårdsgatan och Värnamovägen skapas en grässådd skiljeremsa på den västra sidan mellan gång- och cykelväg och körbanan. Där utrymme finns skapas förutom belysning även trädplaneteringar (ej illustrerad i sektionen). Skiljeremsan på den östra sidan planeras bli grässådd.



Sektion mellan Trädgårdsgatan och Värnamovägen.

### Vänstersvängfält

I anslutning till Videgatan föreslås ett vänstersvängfält. Utformningen på fältet ska vara anpassat för 60 km/h och ha en nedbromsande effekt för fordon.

### Gång- och cykelvägar

Den västra sidan är prioriterad för gång- och cykeltrafik, men då bedömning har gjorts att många målpunkter även finns på den östra sidan har det ansetts av vikt att gång- och cykelväg även möjliggörs på den östra sidan av väg 126. Mellan Videgatan och verksamhetsområdet Björnstorp planeras ett cykelfält på den västra sidan av körbanan.

Gång- och cykelpassager planeras norr och söder om busshållplatsen Videgatan samt i anslutning till busshållplatsen Trädgårdsgatan.



Illustration cykelvägar, streckade linjer visar nya gång- och cykelvägar. Heldragen linjer visar befintlig gång- och cykelväg.

### Cirkulationsplats

Den idag signalreglerade korsningen mellan Allbogatan och Värnamovägen har bedömts ha dåligt trafikflyt. Detaljplanen möjliggör istället för en cirkulationsplats i korsningen. Cirkulationsplatsen ska



förutom att få trafikanter att sänka hastigheten, uppmärksamma dem på att Alvesta centrum närmar sig och att varsamhet krävs i trafiken. Cirkulationsplatsen bedöms leda till ett mer jämnt flöde av trafik och att bättre framkomlighet ges. Cirkulationsplats har även miljömässiga fördelar då fordon slipper stanna och därefter starta vid signalljus eller väjningsplikt. Slutligen finns fördelen att cirkulationsplatser ökar trafiksäkerheten. Kollision leder sällan till allvarliga olyckor då cirkulationsplatser är konstruerade så fordon oftast inte kör vinkelrätt in i sidan på varandra.



Cirkulationsplatsen som skapas kommer att bli en del av entrén till Alvesta tätort, och därmed är det av stor vikt att rondell och omringliggande ytor utformas väl. Läs mer om parkmiljöer runt korsningen Allbogatan/Värnamovägen under rubriken *Friytor* nedan.

*Illustration över hur cirkulationsplatsen och omringliggande ytor kan komma att se ut.*

### **Parkering**

Inom detaljplanens gränser finns inget reglerat område för parkeringsändamål. För parkering inom och angränsande planområdet är det varje ägares ansvar att parkering sker inom den egna fastigheten.

### **Utfarter**

Befintliga utfarter från privata fastigheter finns mot väg 126/Allbogatan i de delar närmast tätorten. Bedömningen är att utfarter inte kommer att påverkas i samband med detaljplanens genomförande.

Intill den planerade cirkulationsplatsen vid korsningen med Värnamovägen regleras att utfart inte medges inom område med bestämmelse B, bostäder.

Utfarten vid fastigheten Ekbacken 2 som finns belägen vid den sydöstra kanten av korsningen Allbogatan/Värnamovägen kommer att påverkas då cirkulationsplats anläggs. Utfart kommer även i fortsättningen att finnas i befintligt läge, men det kommer enbart att vara möjligt att köra in till fastigheten från västlig riktning och ut från fastigheten i östlig riktning. In/utfart breddas för att förenkla inbackning som krävs till fastigheten.

## Kollektivtrafik

Busshållsplatser placering inom området kommer i samband med ombyggnation av väg 126 att justeras i viss mån. Busshållsplatser utformas med bussficka.

De riktlinjer som finns i Region Kronobergs hållplatshandbok ska vara utgångspunkt vid planerad ombyggnation av väg 126.

## FRIYTOR

### Park

Detaljplanen innefattar mindre områden för parkändamål, med planbestämmelse **PARK**, anlagd park. Områdena finns intill den planerade cirkulationsplatsen, vid korsningen Allbogatan/Värnamovägen. Det är av stor vikt att parkytorna tillsammans med rondell ges god utformning. Korsningen är en betydande del av entrén till tätorten. Ytorna vid cirkulationsplatsen kan med fördel utformas med element som anknyter till Alvesta och dess identitet.

### Natur

Väster om väg 126 finns ett område som i detaljplanen regleras till **NATUR**, naturområde. Området består främst av slaghackad yta, men ansluter i väster till en ekskog som i vissa delar innehåller gamla träd som därmed antas ha höga naturvärden. Planbestämmelsen är inte någon förändring från gällande detaljplan.

### Lek

Det finns inget område utmarkerat för lekändamål i detaljplanen. En större lekplats finns däremot i Hagaparken, belägen strax väster om planområdet. Inom bostadstomter utmed Norra infarten finns även goda möjligheter för lek inom den egna fastigheten.

### Rekreation

Detaljplanens genomförande möjliggör för större möjligheter för privatpersoner att ta sig med cykel eller per fots utmed norra infarten. Därmed är bedömningen att planförslaget kommer att leda till att bättre tillgänglighet ges till rekreationsområden belägna norr om Alvesta tätort.

## BEBYGGELSEOMRÅDEN

### Bostäder

Inom detaljplanen finns mindre områden med bestämmelsen **B**, *Bostäder*. Planförslaget syftar inte till nybyggnation av bostäder, utan ska främst möjliggöra för fastighetsreglering med befintliga



bostadstomter. Inom områdena får marken inte förses med byggnader (prickmarkerade områden). I söder finns en större yta som i detaljplanen regleras till att enbart komplementbyggnad får uppföras (korsmarkerad mark).

### **Service**

Detaljplanen ligger i de norra delarna av Alvesta tätort. Service i form av bland annat bensinstation, mat- och handelsbutiker samt förskola finns inom områdena som angränsar detaljplanen.

## **TEKNISK FÖRSÖRJNING**

### **Dagvattenhantering**

FSP Teknik planerar att anlägga en ny dagvattenledning utmed Norra infarten i syfte att koppla fastigheter belägna väster om vägen till det kommunala dagvattennätet.

Avvattningen av vägen sker via befintlig ledning, vilken är dimensionerad för ett 10-års regn.

Då delar av dagens vägområde övergår till genomsläppliga material så som gräsytor, är bedömningen att den naturliga infiltrationen av vatten kommer att öka och att avrinningen från planområdet kommer att minska jämfört med idag.

### **Vatten och avlopp**

Planområdet innefattas i det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp.

Inom planområdet finns vatten- och avloppsledningar. I samband med ombyggnation av vägområdet planeras även åtgärder utföras för delar av ledningssystemet.

### **Elnät**

I samband med planens genomförande kommer elnätet i vissa delar utmed norra infarten att kompletteras. Det är Alvesta Elnät AB som ansvarar för elnätet i Alvesta tätort.

### **Avfall**

Både de fastigheter som ligger inom, och de som angränsar till planområdet, har idag befintliga avfallssystem vilka bedöms bli opåverkade av detaljplanens genomförande. Det är ARAB (Alvesta renhållnings AB) som ansvarar för avfallshanteringen i kommunen.

## Uppvärmning

Fjärrvärmeledningar finns i de tätortsnära delarna av Allbogatan. Angränsande fastigheter till planområdet har befintliga uppvärmningssystem som inte bedöms bli påverkade av planens genomförande.

# KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

## Miljö kvalitetsnormer

### *Luft*

Spridningsberäkningar för luftföroreningar (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> och Bensen) utfördes år 2013 utmed Allbogatan och andra större trafikstråk i Alvesta tätort. Resultatet visade att Alvesta har, jämfört med det nationella miljömålet, något för höga värden vad gäller partiklarna PM<sub>10</sub>, med 16 µg/m<sup>3</sup> (mikrogram per kubikmeter luft), jämfört med miljömålet 15 µg/m<sup>3</sup>. Det finns däremot inte tecken på att någon norm för luftföroreningar överskrids i kommunen. Detaljplanen och den planerade ombyggnationen av väg 126 bedöms inte leda till påtaglig trafikökning, eller annan anläggning som kan medföra betydligt försämrad luftkvalitet. Bedömningen är således att koncentrationen av PM<sub>10</sub> inte kommer att öka betydligt i samband med planens genomförande.

Planförslaget skapar förbättrade förutsättningar för gång- cykel- och kollektivtrafik jämfört med vad som finns idag. Om medborgare i högre grad avstår från att använda bilen är bedömningen att detta kommer att leda till en positiv påverkan för luftkvaliteten i Alvesta. Den cirkulationsplats som möjliggörs kan påverka körsättet och därmed minska inbromsning och acceleration, vilket i sin tur kan leda till mindre utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar.

### *Vatten*

Planområdet ligger inom avrinningsområdet för Lekarydsån, vilken ingår i huvudavrinningsområdet för Mörrumsån som är ett vattendrag av riksintresse. Lekarydsån har klassats (förslag 2014) till måttlig ekologisk status och att den ej uppnår god kemisk ytvattenstatus. Detta är en förändring från statusen år 2009 då vattendraget klassades till måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus. Identifierade miljöproblem i vattendraget är övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter samt förändrade habitat genom fysisk påverkan. Bland annat har bedömningen gjorts att gränsvärdet för kvicksilver och industrikemikalien PBDE överskrids.

Bedömningen är att genomförande av planförslaget inte kommer att leda till att vattenflöden till ån kommer att öka. Detta då detaljplanen främst innefattar befintliga hårdgjorda ytor. Dessutom kan



genomsläppliga ytor såsom gräsytor utmed vägen bli fler, med naturlig infiltration som följd.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Miljömål**

Ett genomförande av detaljplanen och den planerade ombyggnationen av norra infarten bedöms leda till positiv påverkan på miljömålet för *God bebyggd miljö*. Förslaget bedöms leda till ett säkrare och mer estetiskt tilltalande gaturum, med fordon som färdas i lägre hastigheter jämfört med idag.

Ombyggnation av norra infarten bedöms kunna leda till att mindre andel tunga fordon väljer genomfart genom samhället. Mindre andel tung trafik leder till mindre andel utsläpp av luftföroreningar i Alvesta tätort, vilket i sin tur leder till att miljömålen för *Frisk luft* och *Begränsad klimatpåverkan* kommer att påverkas positivt. Cirkulationsplats medför minskad andel motorstopp och -starter, vilket medför mindre utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar.

Planens genomförande bedöms ha positiv påverkan på miljömålen *Grundvatten av god kvalitet* samt *Levande sjöar och vattendrag* då andelen gröna ytor kommer bli större inom området, med högre grad av naturlig infiltration som följd. Vattenavrinningen kommer därmed inte att bli större, vilket är positivt utifrån de berörda miljömålen.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Riksintressen**

Detaljplanen ligger inom avrinningsområdet för Mörrumsån som är ett vattendrag av riksintresse. Bedömningen är att fler gröna ytor kommer att tillskapas inom området i samband med detaljplanens genomförande. Avrinningen till vattendrag bedöms således inte påverkas negativt. Därmed är bedömningen att riksintresset för Mörrumsån inte kommer att påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Förslaget innebär inga åtgärder som omfattar vattenreglering eller vattenöverledning enligt 11 kap. 5 § Miljöbalken.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Natur- och kulturmiljö**

Planområdet innefattar ingen specifikt utpekad bevarandevärd natur- eller kulturmiljö. Naturområdet Hagaparken finns beläget väster om planområdet. Ökad trafiksäkerhet och förbättrade gång- och cykelmöjligheter utmed norra infarten bedöms leda till ökad tillgänglighet för allmänheten till befintliga natur- och kulturmiljöer som finns i närområdet.

Strax nordost om planområdet finns ett nyckelbiotopsområde bestående av sumpskog. Den hydrologiska typen utgörs av kärrskog där glasbjörk dominerar. Enligt Skogsstyrelsen har området bedömts ha stark generell påverkan och störning. Bedömningen är att nyckelbiotopen inte kommer att påverkas i samband med detaljplanens genomförande och norra infartens ombyggnation. Den planerade ombyggnationen berör främst områden som idag redan är ianspråktaga för vägändamål.

Strax väster om planområdets gräns, utmed Villagatan, finns en biotopskyddad allé. Bedömningen är att allén inte kan komma att ta skada i samband med detaljplanens genomförande. Om verksamhetsutövare planerar åtgärd och bedömer att denna kan leda till att allén tar skada ska dispensansökan inlämnas till Länsstyrelsen Kronoberg.

Vid det sydvästra hörnet av korsningen Allbogatan/Värnamovägen finns en grov och vidkronig alm. Bedömningen är att trädet inte kommer att påverkas då det inte finns planer att ta ytan närmast trädet i anspråk för vägändamål.

Det är viktigt att ha bevaradevärd natur i åtanke under byggnation av väg och cirkulationsplats så träd med rotsystem inte tar skada vilket leder till att miljön inte har möjlighet att klara sig på platsen.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Visuell miljö och landskapsbild**

Förslaget bedöms inte medföra större förändring av landskapsbilden. Den mark som innefattas av detaljplanen är idag till stor del redan ianspråktagen för vägändamål. Däremot kan upplevelsen av den visuella miljön ändras då vägen smalnas av och dagens landsvägskarakteristik övergår till karaktär som stämmer överens med en stadsgata. Bland annat kommer gång- och cykelvägar att få större utrymme och gröna ytor inom området bli fler.

Vid korsningen Allbogatan/Värnamovägen kan den visuella miljön förändras i samband med planens genomförande då dagens signalljus ersätts med en cirkulationsplats. Det är av stor vikt att rondell och omkringliggande ytor får en attraktiv utformning då korsningen är en betydande plats för tätortens entré.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Rekreation**

Planområdet innefattar inga rekreationsområden. Däremot kan ökad trafiksäkerhet och förbättrade gång- och cykelmöjligheter utmed väg 126 skapa ökad tillgänglighet till befintliga rekreationsområden som finns i närmiljöerna, så som Hagaparken och Hjärtanäs.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.



## **Strandskydd**

Detaljplanen innefattas inte av strandskyddat område.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

## **Hälsa och säkerhet**

### *Trafik*

Med grund i de föreslagna åtgärderna vad gäller gatumiljön med bland annat avsmalning av körbanan samt förbättrade gång- och cykelvägar är bedömningen att förslaget generellt kommer att leda till en förbättrad trafikmiljö utmed norra infarten. Gatans nya utformning bedöms leda till att trafikanter blir observanta på att de närmar sig tätorten och att hastigheten utmed vägen överlag blir lägre.

I samband med att cirkulationsplats ersätter dagens trafikljus kommer ett mer jämnare trafikflöde att skapas, vilket i sin tur leder till bättre framkomlighet i korsningen. Att trafikflödena blir jämnare utmed Allbogatan och Värnamovägen kan emellertid leda till att det blir svårare för fordon, och speciellt för lastbilar, att komma ut på de båda vägarna i korsningar vilka är reglerade med väjningsplikt. Bedömningen är emellertid att Alvesta tätort inte har så stora trafikflöden att betydande trafikstörningar kommer att uppstå.

### *Ljus*

Ombyggnationen av korsningen Allbogatan/Värnamovägen kommer att innebära att vägen med trafik till viss del kommer närmare bostadsfastigheterna. Bedömningen är emellertid att avståndet mellan cirkulationsplats och bostadshus är tillräckligt för att störningen inte kommer att bli betydande för boende.

### *Buller*

Med grund i den genomförda bullerkartläggningen (se ovan under rubriken *Platsens förutsättningar- Störningar*) är bedömningen att väg 126 är en av de mer betydande källorna till trafikbuller i norra Alvesta. Flera av fastigheterna utmed väg 126 är idag utsatta för bullernivåer som överskrider riktvärdena för trafikbuller. Detta gäller särskilt några av fastigheterna öster om Allbogatan som påverkas av buller från både väg och järnväg. Enligt bullerberäkningen blir det ytterligare fastigheter som kommer att få förhöjda bullernivåer år 2030.

Förhoppningarna är emellertid att ljudmiljön i närmiljön kan påverkas positivt i samband med detaljplanens och den planerade ombyggnationens genomförande. I samband med att ombyggnation sker av väg 126 och vägområdet smalnas av, är bedömningen att fordonshastigheten överlag kommer att bli lägre jämfört med idag. Fordons hastighetssänkning kan i sin tur leda till att bullernivåerna

utmed vägen blir lägre utmed vägen. Enligt Trafikverkets VGU ger cirkulationsplatser generellt en lägre bullernivå jämfört med signalreglerade korsningar. Detta betyder att om föreslagen cirkulationsplats genomförs kan bullernivån bli lägre i området runt korsningen Allbogatan/Värnamovägen.

I samband med Trafikverkets påbörjade arbete att ta fram en åtgärdsvalstudie (ÅVS) för väg 126, kan möjligheterna att skapa en förbifart för väg 126 bli föremål för utredning. Om tung trafik inte längre går inom tätorten är bedömningen att trafikbuller kommer att bli lägre utmed norra infarten och överlag i Alvesta tätort. Detta medför emellertid att ljudnivåer kan komma att öka i en annan del av kommunen, men i ett område som är mer tåligt för trafikbuller och med färre boende som blir störda.

Det är mycket angeläget att ytterligare åtgärder görs för att minska störningarna för trafikbuller utmed väg 126. Om en förbifart för väg 126 skapas utanför tätorten är bedömningen att trafikbuller från biltrafiken kommer att minska väsentligt. För järnvägstrafiken kan åtgärder så som bullervall eller plank bli aktuellt.

#### *Vibrationer*

Bebyggelsen utmed väg 126 ligger huvudsakligen på moränjordar vilket innebär att risken för att boende nära vägen ska störas av vibrationer är liten.

#### *Olyckor*

I anslutning till väg 126 finns risk för att olyckor kan uppstå i form av utsläpp, brand eller explosion. Dels då det inte är förbjudet att transportera farligt gods utmed sträckan (däremot är väg 126 inte rekommenderat farligt godsled). Dels då det angränsande detaljplanen finns en fastighet med ändamål för bilservice och handel, vilken innefattar drivmedelshantering samt tank- och fatrengöring. Verksamhetens placering utmed vägen gör att vissa farligt godstransporter i någon mån blir nödvändiga på sträckan.

Bedömningen är att särskilda säkerhetsåtgärder inte kommer att krävas inom detaljplaneområdet. Inom närområdet finns en neråtgående lutning mot öster, vilket medför att om läckage sker kommer denna att rinna bort från vägområdet för väg 126 som finns belägen i väster. I öster finns främst industriverksamheter som är mindre känsliga för miljöfarligt utfall. Emellertid finns det även ett mindre område med bostadstomter. Boende och verksamma inom närområdet bör vara medvetna om riskerna och ha beredskap för en eventuell olycka.

#### *Översvämning*

I samband med planens genomförande kommer andelen gröna ytor inom och angränsande vägområdet att bli fler och därmed är bedömningen att den naturliga infiltrationen kommer att öka.



Befintlig dagvattenledning som avvattnar vägområdet är dimensionerad för 10-års regn (skyfall som i genomsnitt återkommer vart 10 år).

Idag saknar kvarteren väster om Allbogatan anslutning till det kommunala dagvattennätet. I samband med detaljplanens genomförande anläggs en ny ledning i syfte att koppla kvarteren till nätet. Risk för översvämning i närområdet bedöms därmed bli mindre.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Resurshushållning**

I samband med detaljplanens genomförande kan det bli aktuellt att riva bebyggelse inom fastigheten Ekorren 4. Detta då föreslagen cirkulationsplats ska kunna genomföras. Att riva befintliga byggnader är negativt utifrån ett resurshushållningsperspektiv.

Cirkulationsplatser har fördelen att de är bättre för miljön med minskat utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar. Detta då fordon inte behöver stanna och därefter starta, vilket krävs vid signalljus eller väjningsplikt.

Då detaljplanens genomförande medför förbättrade möjligheter för gång- cykel- och kollektivtrafik är förhoppningen att förslaget leder till minskad användning av motordrivna fordon, och därmed minskat resursanvändande i ett längre perspektiv.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Socialt perspektiv**

Förslaget möjliggör för ombyggnation av norra infarten, vilken bedöms medföra en säkrare trafikmiljö för gång- och cykeltrafikanter. Likaså kommer tillgängligheten för gående till omkringliggande områden att förbättras.

Det finns goda förutsättningar, så som få nivåskillnader, att skapa en gatumiljö som är tillgänglig för alla, oavsett vilken eller hur stor nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga personer kan ha.

Utmed Allbogatan finns busshållsplatser med trafik till och från Växjö, Moheda, Borshult, Ljungby och Halmstad. Att det är enkelt att ta sig till närområdet med kollektivtrafik är positivt utifrån ett socialt perspektiv. Alvesta tågstation ligger inom gångavstånd från planens gränser, med trafik till och från bland annat Kalmar, Göteborg, Malmö/Köpenhamn eller Stockholm.

Utifrån ett barnperspektiv är bedömningen att ombyggnation av väg 126 kommer att leda till främst positiva konsekvenser. Barn och unga kommer efter ombyggnationen att få förbättrade möjligheter att röra sig utmed väg 126 då gång- och cykelvägar skapas på båda sidor om körbanan. För barn som bor utmed väg 126 blir skolvägar därmed även säkrare. I den norra delen av tätorten, väster om planområdet finns en

förskola. Strax intill förskolan anläggs i samband med ombyggnationen en busshållsplats med bussficka. Lekplatsen Hagaparken finns strax väster om planområdet. Bedömningen är att ombyggnation av väg 126 kommer att leda till att tillgängligheten till lekplatsen förbättras. Likaså kommer tillgängligheten förbättras till den spontanidrottsplats som finns belägen strax söder om planområdet.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Trafikverket är huvudman för väg 126 och är även ansvarig för genomförande samt skötsel av anläggningar inom vägområdet i enlighet med det genomförandeavtal som skrivs.

Alvesta Kommun ansvarar för den rivning av byggnader inom fastigheten Ekorren 4 som kan bli aktuell i samband med planens genomförande och då cirkulationsplats anläggs. Alvesta kommun bekostar utbyggnad av gång- och cykelväg mellan Videgatan och Björnstorp samt eventuell belysning. Alvesta kommun har även ansvar för iordningsställande av grönytor intill vägområdet och eventuell utsmykning i rondell utöver enkel grönyta.

Bedömningen är att ombyggnationen av vägområdet för väg 126 kommer att leda till en säkrare infart till norra Alvesta. Detta bör i sin tur leda till att färre personer skadas i trafiken och att samhällsekonomiska kostnader därmed på sikt minskar. I korsningen Allbogatan/Värnamovägen möjliggörs för en cirkulationsplats. En av fördelarna med cirkulationsplatser är att trafiksäkerheten blir bättre. Trafikolyckor inom cirkulationsplatser leder sällan till allvarliga skador då platserna ofta är konstruerade så att fordon inte kör vinkelrätt in i sidan på varandra.

Bedömning: Ej betydande miljöpåverkan.

## **GENOMFÖRANDE**

### **Tidplan**

Bedömningen är att detaljplanen kommer att upprättas med ett utökat förfarande.

Detaljplanen ställs ut för samråd under oktober till november månad år 2016 och bedöms därefter ställas ut för granskning under december år 2016 till januari år 2017. Om inga större hinder uppstår antas därefter detaljplanen i början av år 2017, och vinner slutligen laga kraft tre veckor senare.



Under hösten år 2016 kommer Alvesta kommun, FSP Teknik, att påbörja ledningsarbeten utmed norra infarten. Trafikverkets entreprenad bedöms påbörjas under våren 2017 och färdigställas innan år 2018.

### **Genomförandetid**

För planen A216 har genomförandetiden för den gällande detaljplanen inte gått ut. Området som berörs av planläggning har en storlek av ungefär 215 kvadratmeter. Ändringen som föreslås är nödvändig på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Området behöver tas i anspråk för anläggande av ett dike som syftar till att avvattna vägen. Bedömningen är att betydlig skada inte uppkommer för berörd fastighetsägare.

För den nu aktuella detaljplanen bestäms en genomförandetid på fem år från och med den tidpunkt då planen vinner laga kraft. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planens bestämmelser att gälla fram till och med den tidpunkt då detaljplanen ändras eller upphävs.

## Ansvarsfördelning

Alvesta kommun	<p>Upprättande av detaljplanen och övrig hantering av ärendet enligt Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.</p> <p>Ansökan om eventuell fastighetsreglering.</p> <p>Erforderlig rivning av bebyggelse inom fastigheten Ekorren 4 för att möjliggöra föreslagen cirkulationsplats.</p> <p>Planteringsytor samt grönytor intill cirkulationsplats.</p> <p>Cykelväg från Videgatan till Björnstorps och eventuell belysning av denna.</p> <p>Är huvudman för allmän platsmark som inte innefattas av väg 126, park- och naturområden samt lokala gator.</p>
Trafikverket	<p>Hanteringen av ärendet enligt Väglagen.</p> <p>Genomförandet av ombyggnationen av norra infarten i enlighet med planens bestämmelser och det genomförandeavtal som skrivs.</p> <p>Är väghållare och ansvarar för skötseln av anläggningar inom vägområdet för väg 126.</p>
Privata fastighetsägare	<p>Ansvarar för skötseln och fortsatt genomförande av detaljplanen inom den egna fastigheten.</p> <p>Ansvarar för att parkering sker inom den egna fastigheten.</p>

## Avtal

En avsiktsförklaring har skrivits mellan Alvesta Kommun och Trafikverket.

Ett genomförandeavtal som reglerar ansvarsfördelning vid den planerade ombyggnationen av norra infarten ska innan förslagets genomförande skrivas mellan Alvesta kommun och Trafikverket.



Det finns ingen avsikt att skriva ett exploateringsavtal mellan Alvesta kommun och någon privat fastighetsägare. Förslagets genomförande sker i enlighet med detaljplanens bestämmelser.

## **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

### **Fastighetsreglering**

Alvesta kommun ansvarar för den fastighetsreglering som krävs för detaljplanens genomförande. Nedan och i bilagan *Fastighetsreglering* redovisas fastighetsrättsliga åtgärder som följer av detaljplanens genomförande. Redovisningen är inte juridiskt bindande och visar översiktligt på vilka fastighetsrättsliga åtgärder som ska genomföras.

Den fastighetsreglering som ska genomföras berör främst anpassning av fastighetsgränser till gällande markförhållanden. Däremot ska även en större yta föras över från fastigheten Älgen 9 till den privatägda fastigheten Älgen 2.

Se även rubriken *Konsekvenser på fastighetsnivå* nedan samt bilagan *Fastighetsreglering* för att läsa vidare om fastighetsreglering i samband med detaljplanens genomförande. I bilagan finns både fastighetsregleringar som direkt påverkar detaljplanen (mark som ligger inom detaljplanens gränser) och fastighetsregleringar som ligger utanför detaljplanens gränser redovisade. De fastighetsregleringar som finns redovisade utanför detaljplanens gränser kan med fördel genomföras i samband med att fastighetsregleringar som är kopplade till detaljplanen genomförs.

### **Ledningsrätt**

Befintliga ledningsrätter inom planområdet bedöms inte påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Områdena regleras med administrativ bestämmelse **u**, *område ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar*.

### **Gemensamhetsanläggning**

Inom planområdet finns tre gemensamhetsanläggningar som syftar till att möjliggöra för gemensam in- och utfart för fastigheter belägna öster och väster om planområdet. Då delar av gemensamhetsanläggningarna finns inom allmän platsmark ska vid planens genomförande omprövas då de ska justeras till ytan.

I den norra delen av planområdet finns Norra Industriområdets invallningssamfällighetsförening belägen. Om vallar eller brunnar ändras eller flyttas i samband med planens genomförande ska detta ske så dagvatten inom invallningsområdet även efter ombyggnation leds till befintliga pumpbrunnar med backventil.

### Konsekvenser på fastighetsnivå

Nedan redovisas organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som uppstår i samband med planens genomförande.

<i>Fastighet</i>	<i>Konsekvenser</i>
Alvesta 14:1	Mark överförs till fastigheten Ekbacken 2 och Alvesta 14:44 och övergår till vägändamål. Fastigheten ökar till yta då mark förs över från Alvesta 14:23.
Alvesta 14:23	Mark ska föras över till fastigheten Alvesta 14:44 och övergå till vägändamål. Mark som utgör natur i planen ska föras över till fastigheten Alvesta 14:1.
Alvesta 14:44 (gatufastighet)	Vägområdet regleras och fastighetsreglering sker med angränsande fastigheter. Trafikverket är väghållare inom vägområdet. Alvesta kommun får kostnader då nya områden med parkändamål tillskapas. Väg smalnas av och gång- och cykelvägar anläggs utmed den östra och västra sidan om körbanan. En cirkulationsplats anläggs i korsningen Allbogatan/Värnamovägen. Ledningsarbeten kommer att genomföras innan ombyggnation. Gemensamhetsanläggningar ska omprövas i samband med planens genomförande.
Alvesta 14:58	En mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Mark ska föras över till fastigheten Alvesta 14:44 och övergå till vägändamål.
Alvesta 14:50	Mindre del mark överförs till fastigheten Alvesta 14:44. Gemensam in/utfart till verksamhetsområde som utgör en gemensamhetsanläggning ska omprövas då den förändras till ytan.
Alvesta 14:51	En mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Mark ska föras över till fastigheten Alvesta 14:44 och övergå till vägändamål.
Alvesta 14:55	En mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Mark ska föras över till fastigheten Alvesta 14:44 och övergå till vägändamål.
Björnen 4	Mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Ingen förändring sker vad gäller områdets planbestämmelser i jämförelse med gällande plan.
Björnen 5	Mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Fastighetsreglering sker i samband med planens genomförande med Alvesta 14:44 för att anpassa fastighetsgränser till befintliga markförhållanden. Marken övergår till vägändamål.



Ekbacken 2	Mark överförs från fastigheten 14:1, vilket medför fastighetsreglering (mark utanför planområdet). Regleringen är en anpassning till befintliga markförhållanden. Fastighetens in/utfart påverkas av planens genomförande då det enbart blir möjligt att köra via Värnamovägen in till fastigheten från väster och ut från fastigheten mot öster. Befintlig in/utfart breddas för förbättrad tillgänglighet.
Ekorren 3	Mindre del av fastigheten innefattas i detaljplanen. Bestämmelsen B, bostäder är inte någon förändring från gällande plan. Mark får inte förses med byggnader.
Ekorren 4	Mark inom fastigheten överförs till gatufastigheten Alvesta 14:44. Mark som är reglerat för bostadsändamål i detaljplan övergår till väg och park. Befintliga byggnader inom fastigheten rivs i samband med planens genomförande.
Älgen 9	Del av fastigheten överförs till fastigheten Älgen 2. Övriga delar överförs till Alvesta 14:44 och övergår till parkändamål i detaljplanen. Parkändamål leder till kostnader för Alvesta kommun i form av anläggande och drift.
Ärlan 9	Fastighetsreglering sker i samband med planens genomförande med Alvesta 14:44 för att anpassa fastighetsgränser till befintliga markförhållanden.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Planekonomi

Alvesta kommun ansvarar för upprättande av detaljplanen och står även för de kostnader som uppkommer i samband med framtagandet av planen.

### Ekonomiska konsekvenser

Då Alvesta kommun har huvudmannaskap för allmän platsmark tillkommer kostnader i form av anläggande och skötsel i samband med att parkytor skapas. Alvesta kommun ansvarar för erforderlig rivning av bebyggelse inom fastigheten Ekorren 4 för att möjliggöra föreslagen cirkulationsplats. Likaså tillkommer kostnader för cykelväg från Videgatan till Björnstorp och eventuell belysning av denna.

## **TEKNISKA FRÅGOR**

### **Vatten och avlopp**

I samband med ombyggnationen av norra infarten ska delar av det befintliga vatten- och avloppssystemet byggas om och/eller bytas ut. Större omläggning av ledningsnätet sker i korsningarna Allbogatan/Värnamovägen och Allbogatan/Villagatan. Mindre punktinsatser kan likaså bli aktuellt utmed övriga delar av vägområdet.

### **El och fjärrvärme**

Vid planens genomförande ska elnätet kompletteras utmed vägområdet. Fjärrvärmenätet påverkas inte. Befintliga servitut bedöms inte påverkas i samband med detaljplanens genomförande.

### **Omledning av trafik**

I samband med detaljplanens genomförande och Trafikverkets ombyggnation av väg 126 krävs att trafik under vissa tider leds om. Information om omledningen ska skyltas väl. Innan planens genomförande bör lämpliga skyltlägen fastställas.

### **Tekniska utredningar**

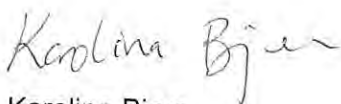
Bedömningen är att inga ytterligare tekniska utredningar kommer att krävas i samband med detaljplanens genomförande.



## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I samband med framtagandet av detaljplanen har planarkitekt Johan Gustavsson, enhetschef teknik Ulf Carlsson, projektör Bo Blomkvist, gatuingenjör Jan-Åke Nygren, trafiktekniker Kerstin Björknert projektledare Alexander Björkegren och markchef Roger Wilsborn medverkat från Alvesta kommun. Från Trafikverket har Magne Holm varit projektledare. ÅF har deltagit som konsult där Kristina Meijer har varit projektledare.

Alvesta 2017-01-17



Karolina Bjers  
Planarkitekt



Magnus Wigren  
Biträdande förvaltningschef

DETALJPLANEN ANTAGEN AV  
NÄMNDEN FÖR SAMHÄLLSPANERING  
2017-01-24 §1





SUSANNE FRANK  
NÄMNDSEKRETERARE

BESLUTET HAR VUNNIT LAGA KRAFT 2017-02-16.

# Bilaga Detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten)

## Fastighetsreglering



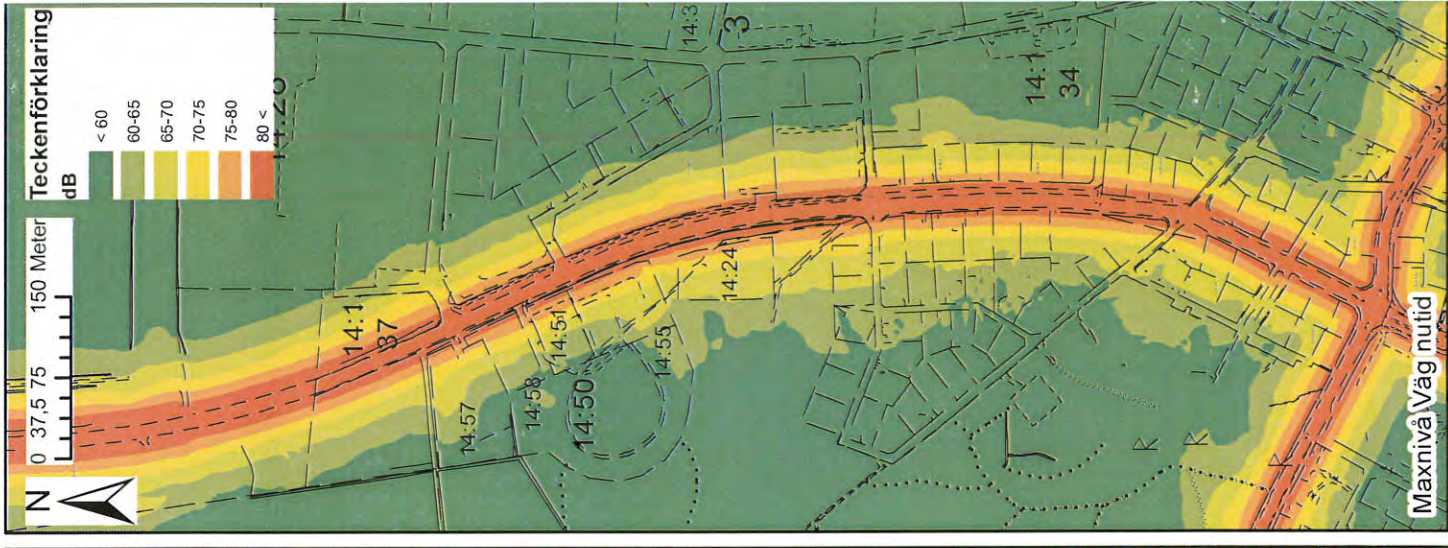
-  Fastighetsreglering inom den aktuella detaljplanens gränser
-  Fastighetsreglering utanför den aktuella detaljplanens gränser

0 50 100 200 Meter

Ca 748 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:1 till Alvesta 14:44
Ca 126 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:58 till Alvesta 14:44
Ca 84 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:50 till Alvesta 14:44
Ca 67 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:51 till Alvesta 14:44
Ca 148 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:55 till Alvesta 14:44
Ca 2037 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:1 till Alvesta 14:44
Ca 675 m <sup>2</sup> överförs från 14:23 till Alvesta 14:1
Ca 18 m <sup>2</sup> överförs från 14:23 till Alvesta 14:44
Ca 23 m <sup>2</sup> överförs från Ärlan 9 till Alvesta 14:44
Ca 9 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:44 till Alvesta 14:12
Ca 347 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:1 till Alvesta 14:44
Ca 8 m <sup>2</sup> överförs från Björnen 5 till Alvesta 14:44
Ca 220 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:44 till Haren 2
Ca 668 m <sup>2</sup> överförs från Ekorren 4 till Alvesta 14:44
Ca 324 m <sup>2</sup> överförs från Älgen 9 till Älgen 2
Ca 525 m <sup>2</sup> överförs från Älgen 9 till Alvesta 14:44
Ca 70 m <sup>2</sup> överförs från Alvesta 14:1 till Ekbacken 2



Utsnitt bullerutredning Alvesta. Bilaga till detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten)





## Checklista för behovsbedömning

Bilaga till granskningshandling för detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten)

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påv.	Berörs ej	Kommentarer
	Stor	Måttlig	Liten	Liten	Måttlig	Stor			
<b>Miljö</b>									
Miljö kvalitetsnormer							X		Enligt genomförda spridningsberäkningar överskrider inte MKN för luft inom planområdet. Då förslaget inte kommer att leda till ytterligare hårdgjorda ytor är bedömningen att vattenavrinningen inte ökar och att MKN för vatten inte överskrider.
Miljömål - nationella och regionala				X					God bebyggd miljö: ett trafiksäkrare och mer estetiskt tilltalande gaturum möjliggörs. Cirkulationsplats och möjligheten att mindre andel tung trafik kör genom orten kan leda till positiv påverkan på miljömålet Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan. Miljömålen Grundvatten av god kvalitet samt Levande sjöar och vattendrag bedöms påverkas positivt med planens genomförande då gröna ytor inom vågområdet blir fler.
Miljömål - lokala				X					
<b>Riksintressen</b>									
Naturvård								X	
Rörligt friluftsliv								X	
Kulturmiljö								X	
Annat							X		Ligger inom avrinningsområdet för Mörrumsån som är ett vattendrag av riksintresse. Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på riksintresset.
<b>Naturmiljö</b>									
Växt- och djurliv, hotade arter								X	
Naturresevat, Natura2000, Biotopskydd							X		Nyckelbiotopsskyddsområde (sumpskog) öster om planområdet bedöms ej påverkas. Biotopsskyddad allé finns utmed Villagatan. Biotopen bedöms ej påverkas.
Spridningskorridorer, grön- och vattensamband								X	
<b>Kulturmiljö</b>									
Fornminnen								X	
Kulturhistorisk miljö, kulturmiljöprogram								X	
<b>Visuell miljö</b>									
Landskapsbild, stadsbild					X				Marken är till stor del redan ianspråktagen för vägändamål. Visuell miljö påverkas med avsmalning av körbanan och högre andel gröna ytor. Landsvägskarakter i tätorten försvinner.
Fysiska ingrepp, nya element				X					Körbanans bredd minskar, gång- och cykelväg breddas och cirkulationsplats möjliggörs i korningen med Värnamovägen.
Skala och sammanhang					X				Vägen anpassas för att stämma överrens med tätortens skala.
Estetik, närmiljö				X					En vacker infart till Alvesta tätort kan skapas. Ytor runt cirkulationsplatsen bör utformas tilltalande för allmänheten.

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påv.	Berörs ej	Kommentarer
	Stor	Måttlig	Liten	Liten	Måttlig	Stor			
<b>Rekreation</b>									
Tillgänglighet, barriärer				X					Ökad trafiksäkerhet och förbättrade GC-möjligheter kan skapa ökad tillgänglighet till rekreationsområden i närområdet.
Aktivitet, lek, friluftsliv				X					
Grönstruktur, parkmiljö, vattenmiljö								X	
Strandskydd								X	
<b>Hälsa, störningsrisker</b>									
Buller, vibrationer				X					Väg 126 är en av de mer betydande källorna till trafikbuller i Alvesta. Ombyggnation av vägen med utbyggnad av cirkulationsplats bedöms leda till en positiv påverkan på ljudnivån i närområdet.
Luftkvalitet, utsläpp, lukt, allergier							X		
Lokalklimat, vindförhållanden								X	
Ljussken, skuggeffekter				X					I korsningen med Värnamovägen kan trafiken komma närmare bostadsfastigheterna vilket medför risk för viss störning i form av strålkastarljus.
Radon							X		Ev. risk vid bergbore brunnar. Bebyggelse i närområdet är kopplade till det kommunala nätet och påverkas därmed inte av risken.
Strålning, elektromagnetiska fält								X	
<b>Säkerhet</b>									
Trafikmiljö, GC-vägar, kollektivtrafik, olycksrisk						X			En säkrare trafikmiljö samt förbättrade gång- och cykelmöjligheter skapas. Busshållplatser finns utmed vägen.
Farligt gods			X						Väg 126/Allbogatan är inte rekommenderat farligt godsled, däremot är farligt gods inte förbjudet på vägen.
Explosionsrisk							X		Verksamhet innefattande drivmedelshandling samt tank- och fatrengöring finns öster om planområdet.
Ras och skred								X	
Översvämning				X					Enligt DHI:s skyfallskartering finns områden som kan översvämmas vid ett 100-årsregn. Fler gröna ytor leder till att avrinningen till vattendrag blir mindre.
<b>Mark och vatten</b>									
Markförhållanden, grundläggning, sättningar								X	Vägområdet består främst av fyllning/friktionsmaterial. Angränsande områden består av lera och silt och därunder finns morän och berg.
Markföroreningar							X		Angränsande planområdet finns områden som innefattat verksamheter som föranlett misstanke om förorening. Bland annat drivmedelshandling, bilverkstad och åkeri.
Grundvatten, ytvatten, avrinningsområden							X		Lekarydsån är recipient. Då inga ytterligare ytor blir hårdgjorda än de idag befintliga är bedömningen att avrinningen till vattendrag inte kommer att påverkas.
Vattendrag, strandlinje								X	
Skyddsområde för vatten								X	
Dagvatten, spillvatten								X	

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påv.	Berörs ej	Kommentarer
	Stor	Måttlig	Liten	Liten	Måttlig	Stor			
<b>Hushållning</b>									
Befintlig infrastruktur				X					Ombyggnation av kommunens ledningsnät sker i samband med planens genomförande.
Markanvändning				X					Detaljplanen omfattar främst mark som redan är ianspråktagen för vägändamål.
Återvinning								X	
Energiförsörjning								X	
Transport				X					Ombyggnation av väg 126 leder till en mer trafiksäker miljö. Tunga fordon kan komma att välja en annan väg.
Byggavfall								X	
Övrigt									
<b>Socialt perspektiv</b>									
Tillgänglighet vid funktionsnedsättning				X					Planområdet är generellt flackt och har således goda förutsättningar att skapa ett väl tillgängligt område.
Segregation/ integration							X		
Barnperspektivet				X					Den ombyggnation som planeras för norra infarten bedöms leda till en säkrare gatumiljö och skolväg. Planområdet ligger nära rekreationsområdet Hagaparken med bland annat lekplats.
Medborgarperspektiv				X					Samråd sker med berörda grannar.
Annat									
<b>Övriga planeringsarbeten</b>									
Framtida exploatering								X	
Översiktsplan				X					Förslag stämmer överens med ÖP.
Gällande planer				X					Detaljplanen innefattar idag flera detaljplaner som upphör att gälla i samband med att planen vinner laga kraft.
Pågående planläggning								X	
Mellankommunala intressen								X	

### Sammanfattande bedömning

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan på natur- eller kulturmiljö. Planen bedöms inte påverka några riksintressen, eller leda till negativa konsekvenser för marken eller närmiljön. Ombyggnation av norra infarten bedöms öka trafiksäkerheten med förbättrade gång- och cykelmöjligheter. Väg 126 är en av de större bullerkällorna i tätorten, ljudnivån bedöms påverkas positivt i samband med detaljplanens genomförande. Gröna ytor inom vägområdet blir med detaljplanens genomförande fler, vilket leder till att avrinningen till vattendrag minskar.

Bedömning	Krav på redovisning
Mycket liten miljöpåverkan.	Miljökonsekvenserna redovisas i planbeskrivningen.
Viss men ej betydande miljöpåverkan	
Betydande miljöpåverkan	Separat miljökonsekvensbeskrivning, MKB, krävs.

Medverkande	
Karolina Bjers, planarkitekt	2016-11-18



## **Detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten) i Alvesta tätort**

### **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

#### **SAMMANFATTNING**

Planen har varit föremål för samråd under tiden 2016-10-17 – 2016-11-06. Under samrådstiden har 4 yttranden utan synpunkter och 11 yttranden med synpunkter inkommit. Efter samrådstiden har 3 yttrande utan synpunkter och 2 yttranden med synpunkter inkommit.

Sammanfattningsvis har inkomna synpunkter berört att ytterligare åtgärder behövs för att minska trafikbuller i närområdet samt att ett utvecklat resonemang kring barnperspektiv bör läggas till i planen. Likaså har synpunkter inkommit som berör de trafiklösningar som föreslås samt om buskplanteringar och snöröjning. Synpunkter har även inkommit som berör trafiksäkerhet vid cirkulationsplats samt framkomlighet i korsningar och in/utfarter.

Inkomna synpunkter har föranlett mindre kompletteringar i planhandlingarna. Främst har planbeskrivningen kompletterats eller förtydligats.

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

#### **Nämnden för samhällsplanering föreslås besluta att:**

- **Planförslag för Alvesta 14:44 (Norra infarten) skall ställas ut för granskning enligt PBL 5 kap § 18.**
- **Detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan.**

#### **PLANENS SYFTE**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ombyggnation av norra infarten som ska leda till att ett attraktivt och säkert vägområde skapas för alla trafikanter.

#### **REDOGÖRELSE FÖR SAMRÅDET**

Planen har varit föremål för samråd under tiden 2016-10-17 – 2016-11-06. Under samrådstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga i Kommunhuset, Centralplan 1, Alvesta, på Biblioteket i Alvesta och på kommunens webbplats [www.alvesta.se/planer](http://www.alvesta.se/planer).

Samrådet annonserades i lokaltidningarna och samtliga sakägare och remissinstanser har fått fullständiga handlingar. Ett samrådsmöte hölls den 2016-10-24, se separata minnesanteckningar.

## **INKOMNA YTTRANDE I ÄRENDET**

### **Yttranden utan erinran:**

E.ON Elnät Sverige AB  
Värends Räddningstjänst  
Fastighetsägare Orren 12, Eva Berger  
Fastighetsägare Vargen 1, Anna Lindqvist

### **Yttranden med erinran:**

Länsstyrelsen Kronoberg  
Region Kronoberg  
Lantmäterimyndigheten  
Fastighetsägare Björnen 1, Ingemar Haglund och Christina Anzelius Haglund  
Fastighetsägare Ekbacken 6, Stig-Olof Berg  
Fastighetsägare Väpnaren 1, Jan Franzén  
Fastighetsägare Alvesta 14:57 Peter Kämpe, Kämpes Husvagnsservice  
Fastighetsägare Ekorren 3, Catharina Fechter  
Fastighetsägare Björnen 5, Lisbeth Malmström  
Fastighetsägare Ugglan 8, Mats Gustafsson, XL-Bygg Alvesta AB, Oljeshejkerna Johnsson AB, Alvesta Bildelar AB och SB-Rör AB  
Fastighetsägare Ekorren 5, Arne Widén

### **Yttranden utan erinran, inkomna efter samrådstiden:**

Nämnden för myndighetsutövning  
Polismyndigheten  
Fastighetsägare Björnen 3, Johan Lennartsson

### **Yttranden med erinran, inkomna efter samrådstiden:**

Alvestabo, Daniel Torstensson  
Butikschef, Trädgården, Maria Edvinsson

*De inkomna synpunkterna redovisas här i sammanfattad form.*

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att de ser positivt på planförslaget och anser att det bidrar till hållbar utveckling och miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Tillgänglighet, minskat buller, mer grönytor, bättre avrinning och ökad säkerhet är några av de viktiga aspekter som berörs av förslaget. Detaljplanen omfattar främst mark som redan är ianspråktagen för vägändamål. Ett genomförande bedöms inte påverka de frågor som är överprövningsgrundande skriver Länsstyrelsen.

### Bebyggelse

Länsstyrelsen har inga synpunkter på kommunens redovisning på plankartan.

### Trafik och kommunikation

Länsstyrelsen är positiv till att körbanans bredd minskas, gång- och cykelväg breddas och att en cirkulationsplats möjliggörs i korsningen med Värnamovägen. Ett genomförande bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrade GC-möjligheter att kunna ta sig till målpunkter i närområdet.

### Grönstruktur och landskapsbild

Länsstyrelsen ser positivt på att grönytorna i anslutning till vägen ökar så att infarten blir ett attraktivt och estetiskt inslag i landskapsbilden. Planområdet ligger nära rekreationsområdet Hagaparken med bland annat lekplats. Inga skyddade naturvärden påverkas.

### Buller

Länsstyrelsen uppmärksammar i yttrandet att enligt planbeskrivningen utsätts flera av fastigheterna redan idag för bullernivåer som överskrider riktvärdena för trafikbuller. Det gäller särskilt några av fastigheterna öster om Allbogatan som påverkas av buller från både väg och järnväg. Enligt bullerberäkningen blir det ytterligare fastigheter som kommer att få förhöjda bullernivåer år 2030.

Länsstyrelsen håller med kommunen om att en ombyggnation av vägen med utbyggnad av cirkulationsplats bedöms leda till en positiv påverkan på ljudnivån i närområdet. Dock kommer det fortfarande att vara ett relativt stort antal fastigheter som kommer att utsättas för buller som överskrider riktvärdena för trafikbuller.

Länsstyrelsen anser därför att kommunen i planbeskrivningen behöver påtala vikten av att ytterligare åtgärder behövs för att minska störningarna från trafikbuller.

### VA, Dagvattenhantering

Länsstyrelsens bedömning är att den naturliga infiltrationen av vatten kommer att öka och att avrinningen från planområdet kommer att minska jämfört med idag.



#### Betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ miljöbalken

Länsstyrelsen skriver i yttrandet att de har inget att erinra mot omfattning och innehåll i behovsbedömningen som tagits fram.

#### Förorenade områden enligt 10 kap miljöbalken

Länsstyrelsen uppmärksammar att det i planbeskrivningen redovisas att det angränsande till planområdet finns områden där det funnits verksamheter som kan ha gett upphov till föroreningar. De verksamheter som redovisas är bland annat handelsträdgård, drivmedelshantering, bilverkstad och åkeri.

Enligt 10 kap 11 § MB ska den som äger eller brukar en fastighet, oavsett om området tidigare ansetts förorenat, genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

#### Fornminnen enligt 2 kap kulturmiljölagen

Länsstyrelsen skriver i yttrandet att inga kända fornlämningar finns inom planområdet enligt fornminnesregistret (FMIS). Särskild arkeologisk utredning (KML 2 kap 11 §) erfordras inte men om fornlämningar påträffas i samband med schaktningar o d skall arbetet avbrytas omedelbart och Länsstyrelsen meddelas utan dröjsmål.

#### Överprövningsgrundande frågor

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att inga riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken eller mellankommunala intressen påverkas av planförslaget.

Länsstyrelsen uppmärksammar att det i planhandlingarna framgår hur gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. Miljöbalken följs t.ex. kommenteras det i planbeskrivningen. I planbeskrivningen anges att "enligt genomförda spridningsberäkningar överskrids inte MKN för luft inom planområdet och "då förslaget inte kommer att leda till ytterligare hårdgjorda ytor är bedömningen att vattenavrinningen inte ökar och att MKN för vatten inte överskrids." Lekarydsån är recipient. Då inga ytterligare ytor blir hårdgjorda än de idag befintliga är bedömningen att avrinningen till vattendrag inte kommer att påverkas.

Gällande hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion skriver Länsstyrelsen att de vill fästa uppmärksamhet på att denna del av väg 126/Allbogatan inte är förbjuden väg för transport av farligt gods, men inte heller rekommenderad transportled för farligt gods. Förbud mot transport av farligt gods gäller dock på Allbogatan genom centrala Alvesta. Vägsträckan är en avfart från väg 25 som är en rekommenderad väg för farligt godstransporter. Länsstyrelsen menar att detta gör att farligt godstransporter i viss omfattning kan utnyttja denna sträcka för att passera Alvesta, även om den Västra infarten bör utgöra huvudalternativet för att passera Alvesta söder ut på väg 126. På angränsande detaljplan finns en fastighet med ändamål för bilservice och handel, vilken innefattar drivmedelshantering samt tank- och fatrengöring. Detta gör att vissa farligt godstransporter i någon mån blir nödvändiga på denna sträcka menar Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen uppmärksammar även att kommunen noterat vikten av att boende och verksamma inom närområdet informeras om risken för ev. olyckor vilket generellt sett är skäligt i alla områden där risker är förhöjda, men inte alldeles uppenbara.

Gällande översvämning och klimatanpassning skriver Länsstyrelsen i sitt yttrande att det enligt DHI:s skyfallskartering finns områden som kan översvämmas vid ett 100-årsregn. Fler gröna ytor leder till att avrinningen till vattendrag blir mindre. Länsstyrelsen är positiv till att grönytorna ökar.

**Kommentar:**

*Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande om vikten av att ytterligare åtgärder behövs för att minska störningarna från trafikbuller utmed väg 126 samt att vissa farliga godstransporter sker utmed sträckan, se rubriken Konsekvenser av planförslaget - Hälsa och säkerhet. För övrigt har yttrandet inte föranlett förändringar i planförslaget.*

**Region Kronoberg**

Region Kronoberg framför i sitt yttrande att de ställer sig positiva till förslaget till ny detaljplan för Norra infarten och instämmer i att planen bidrar till trygghet, förbättrad folkhälsa och attraktivitet för Alvesta tätort.

Region Kronoberg skriver i sitt yttrande att enligt förslaget kommer förutsättningarna för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik att förbättras vilket är positivt då detta bidrar till att nå klimatmålen i den regionala utvecklingsstrategin, Gröna Kronoberg 2025.

Region Kronoberg anser att resonemanget kring barnperspektiv hade kunnat utvecklas och tydliggöras i förslaget.

Region Kronoberg vill betona att vid ombyggnation av hållplatserna bör arbetet följa Region Kronobergs hållplatshandbok. Exempelvis när det gäller väderskydd, tillgänglighetsaspekter och cykelparkeringsmöjligheter vilket många bussresenärer uppskattar.

**Kommentar**

*Förslag kompletteras med ett utvecklat resonemang kring barnperspektiv, se rubriken Konsekvenser av planförslaget – Socialt perspektiv.*

*I den utsträckning som det har varit möjligt med hänsyn till utrymme i vägområdet har Region Kronobergs hållplatshandbok varit utgångspunkten vid planerad ombyggnation av väg 126. Planbeskrivningen kompletteras med information om hållplatshandboken, se under rubriken Planförslag - Gator och trafik - Kollektivtrafik.*

### **Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten framför i sitt yttrande att fastighetsbeteckningen bör kontrolleras i rubriken i plankartan. Vidare framförs att gemensamhetsanläggningarna påverkas då ansvaret för väghållning blir kommunalt. Därmed ska de enligt lantmäterimyndigheten omprövas då de ej ska omfatta allmänplatsmark. Vidare framförs i yttrandet att konsekvenserna för varje fastighet bör ses över då det ibland saknas vissa åtgärder.

### **Kommentar**

*Förslag justeras enligt framförda synpunkter. Vad gäller väghållning efter ombyggnationen så kommer Trafikverket att vara väghållare för de delar som de idag är väghållare för.*

### **Fastighetsägare Björnen 1, Ingemar Haglund och Christina Anzelius Haglund**

Fastighetsägaren framför att tidigare har det funnits en trafikdelare i korsningen Allbogatan/Trädgårdsgatan, men som togs bort i samband med att Trädgårdsgatan asfalterades om för några år sedan. Fastighetsägaren undrar om det kommer att byggas en trafikdelare nu. Konsekvensen av att trafikdelaren togs bort har enligt fastighetsägaren blivit att trafik som kommer norr ifrån på Allbogatan och ska svänga vänster till Trädgårdsgatan i många fall skär kurvan och håller hög hastighet. Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande att de har själva sett många olyckstillbud. Fastighetsägaren menar att de har påpekat detta vid många tillfällen och undrar var trafiksäkerhetstanken har tagit vägen. Motiveringen till att den togs bort sågs vara att snöröjningen skulle bli enklare menar fastighetsägaren. Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande att detta är en synnerligen dålig motivering med tanke på att det finns en trafikdelare på motsatta sida av vägen.

### **Kommentar**

*I samband med ombyggnation av Norra infarten finns inte planer på att bygga en ny trafikdelare på den kommunala gatan Trädgårdsgatan. Bedömningen är däremot att ombyggnaden av Allbogatan/väg 126 med avsmalning av körbanan kommer medföra att korsningen blir tydligare och risken för att fordon genar i korsningen minskar.*

### **Fastighetsägare Ekbacken 6, Stig-Olof Berg**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att vid fastighetens utfart har vid nuvarande snöröjning alltid skapats breda och höga, isiga vallar från både gata och cykel/gångbana. Fastighetsägaren frågar i sitt yttrande om framtida cirkulationsbygge kommer att innebära ännu större vallar utanför fastighetens utfart. Även fråga om vallarna kommer att köras undan snabbare än tidigare är framförs i yttrandet. Vidare framför fastighetsägaren att det finns två vägbrunnar i gatuplan snett nedanför fastighetens uppfart. Fastighetsägaren menar att på uppmaning



av snöröjare så är fastighetsägaren skyldig att försöka hålla dessa brunnar öppna för avrinning, vilket fastighetsägaren menar ibland är svårt. Fastighetsägaren måste befinna sig på gatan, vilket med ett mer kontinuerligt flöde av fordon som en rondell innebär, utgör en större risk än med en signalreglerad korsning. Fastighetsägaren skriver att med större och bredare vallar blir denna uppgift ännu svårare.

### **Kommentar**

*Sannolikheten är stor att framtida rondell inte kommer att påverka snöröjningen betydligt. Gällande vallar mot fastigheten så har Alvesta kommun ansvar att hålla nere den vall som skapas mellan körbana och gång- och cykelväg. Vallen uppstår eftersom det är olika fordon som röjer olika ytor. Den skall hållas undan av den maskin som röjer gång- och cykelvägen. Vallen som blir mellan cykelvägen och fastigheten är fastighetsägarens ansvar att röja. Gällande gatubrunnarna utanför fastigheten så är fastighetsägare inte skyldiga att hålla dessa rena från snö/löv. Det är Alvesta Kommuns ansvar att sköta om dessa.*

### **Fastighetsägare Väpnaren 1, Jan Franzén**

Yttrandet utgör en skrivelse från Enhetsrådet vid Stenlyckeskolan till Alvesta kommun, daterad 15 maj 2000. I skrivelsen framförs att en handlingsplan bör tas fram på hur situationen för Stenlyckeskolan, men också för gymnasieskolan ska lösas i ett långsiktigt perspektiv. Utvecklingen mot den förväntade ökningen i trafikvolym ska kunna vändas så säkerheten för skolbarn från 6-årsskolan och uppåt garanteras och den yttre miljön för skolbarnen kunna förbättras både beträffande luft och buller menar Enhetsrådet. Enhetsrådet undrar om Alvesta kommun har utvärderat vad en volymökning av trafiken innebär ut hälsosynpunkt för barn och ungdomar som ska vistas minst 6 timmar per dag i en närmiljö som redan har ett starkt inslag av buller och avgaser.

Vidare framförs i yttrandet att Enhetsrådet anser att för varje skola i Alvesta kommun bör maximal ansträngning göras för att miljön i och kring skolan ska bara hälsosam, samt att skolvägarna ska innebära minimala risker för barn och ungdomar. Dessutom ska barn och ungdomar kunna vistas i miljön i Alvesta på fritiden utan att behöva utsättas för stora risker i trafiken eller exponeras för stora mängder avgaser eller buller. Enhetsrådet framför i skrivelsen att de förordnar en begränsning av trafiken för tunga fordon som en del i att lösa de ökade hälsorisikerna för skolbarn.

I skrivesen framför Enhetsrådet att en cirkulationsplats i skolans absoluta närområde inte utgör en säker del för barns skolväg. Detta gäller enligt enhetsrådet både barn som går och cyklar till skolan. Vidare framförs att en cirkulationsplats förövrigt utgör en stor risk för alla gående eller cyklande människor oberoende av ålder, detta speciellt om en cirkulationsplats skulle placeras vid en genomfartsled. Även om Trafikverkets statistik utvisar att antalet olyckor är mindre för en cirkulationsplats än en korsning med trafikljus, så säger sunda förnuftet och våra

egna erfarenheter av trafiken i rondellerna i Växjö att cirkulationsplatser inte är en trafikmiljö för yngre skolbarn skriver Enhetsrådet.

### **Kommentar**

*Hagaskolan, tidigare Stenlyckeskolan, är idag en högstadieskola vilket betyder att låg- och mellanstadieskola idag finns belägna i andra delar av tätorten. I lokalerna finns idag inte någon gymnasieverksamhet. Däremot har en spontanidrottsplats tillkommit inom området. Bedömningen är att ombyggnationen kommer att leda till att barns och ungas skolväg blir säkrare utmed väg 126. Gång- och cykelväg skapas på båda sidor om körbanan. Då körbanan dessutom blir smalare är bedömningen att hastigheten för motortrafiken bli lägre och att fordon i högre grad än idag kommer att följa den skyltade hastigheten.*

*Alvesta kommun är väl medvetna om problematiken rörande störningar utmed vägen såsom buller, avgaser och trafikmiljö som uppstår då tung trafik leds inom Alvesta tätort. I samrådsversion av den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort föreslås en förbifart för väg 126 strax väster om tätorten för att lösa dagens problematik att tung trafik kör genom centrum. Diskussion mellan Trafikverket och Alvesta kommun pågår och en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har inletts där olika alternativ undersöks. Om en förbifart skapas kommer Allbogatan att övergå i kommunalt huvudmannaskap och störningar utmed vägen kommer att minska.*

*Cirkulationsplatsen som planeras kommer att utformas i enhetligt med andra cirkulationsplatser som finns inom Alvesta tätort. Detta betyder att gående kommer passera på övergångsställen och att trafiken ska stanna för gående. Cyklister kommer passera på eget fält intill övergångsstället och har därmed inte företräde.*

### **Fastighetsägare Alvesta 14:57 Peter Kämpe, Kämpes Husvagnsservice**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att det vänstersvängsfält som planeras vid Videgatan och som ska ha nedbromsande effekt kan öka risken för olyckor när man ska svänga höger till fastigheter belägna väster om väg 126. Detta då bakomliggande fordon försöker köra förbi högersvängande fordon och då det ska vara trångt kan de missa att fordonet framför ska svänga höger. Vidare framför fastighetsägaren att vid de tillfällen då det inte finns något vänstersvängande fordon så är risken att fordon kommer att köra snabbare än 60 km/h då detta är situationen idag. Fastighetsägaren menar att om fordon försöker köra om när det finns ett fordon framför som ska svänga höger in till fastigheten finns risk för olyckor. Fastighetsägaren föreslår istället att en cirkulationsplats skapas med en infart till fastighetsägaren för att få ner hastigheten hela dygnet.

Slutligen framför fastighetsägaren en fråga angående hur cykelbanan kommer att avskiljas ifrån vägen. Då det är en ganska trång infart vill fastighetsägaren inte att det blir någon hög kant. Husvagnarna och husbilarna blir större o större så måste man kunna komma in med ett 24 meter ekipage utan att köra sönder cykelbana eller fordon.

### **Kommentar**

*Ombyggnation av väg 126 kommer att innebära att en stensatt refug innan vänstersvängfält anläggs för att tydliggöra för trafikanter övergången mellan landsväg och tätort. Refugen tillsammans utformningen av sidoområdet ska skapa en trafikmiljö som motsvarar den skyltade hastigheten. Refugen tydliggörs med linjemålning och kommer även att belysas. Det kommer därmed inte vara möjligt att köra om framföriggande fordon vid refugen. Genomgående trafik på väg 126 norrifrån kommer passera väntande fordon som står i vänstersvängfältet på höger sida. Högersvängande fordon på väg 126 kan på grund av en smalare vägbana inte passeras. Därmed får bakomliggande fordon invänta tills framföriggande fordon har lämnat väg 126.*

*Bedömningen har gjorts att trafikmängden i korsningspunkten inte motiverar en ny cirkulationsplats i korningen mellan väg 126 Allbogatan och Videgatan. Den gemensamma infarten för fastigheterna belägna i väster kommer inte att påverkas. Infart till fastigheten dimensioneras för 24-meters fordon.*

### **Fastighetsägare Ekorren 3, Catharina Fechter**

Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande en önskan att påverka dennes utfart i samband med byggnationerna. Den befintliga uppfarten till fastighetsägarens tomt är mycket smal och fastighetsägaren menar att den med fördel kan vidgas söderut. Däremot står där idag en gatlamppa som hindrar utvidgningen. Fastighetsägaren frågar i yttrandet om det skulle vara möjligt att flytta lampan i samband med byggnationerna.

### **Kommentar**

*Önskemålet att gatubelysning flyttas så det blir möjligt att utvidga fastighetens utfart söderut framförs till Trafikverkets konsult som projekterar belysning.*

### **Fastighetsägare Björnen 5, Lisbeth Malmström**

Fastighetsägaren motsätter sig den fastighetsreglering som redovisas i planhandlingarna. I yttrandet framförs att gränsen fastslogs redan år 1945 enligt de papper som fastighetsägaren har. Tomten är på 1050 kvadratmeter och är godkända av Alvesta kommun.

### **Kommentar**

*Enligt Alvesta kommuns fastighetskarta utgör fastigheten den yta som är redovisad i planhandlingarna. Tomten och fastigheten är i detta fall inte den samma till ytan. Syftet med fastighetsregleringen är att justera fastighetsgränsen så den stämmer med befintliga förhållanden och därmed går i samma gräns som villatomten.*



*Fastighetsregleringen som redovisas i planhandlingarna kommer alltså inte att påverka fastighetsägarens befintliga bostadstomt eller betyda någon ekonomisk påverkan för fastigheten.*

**Fastighetsägare Ugglan 8, Mats Gustafsson, XL-Bygg Alvesta AB, Oljeshejkerna Johnsson AB, Alvesta Bildelar AB och SB-Rör AB**

Företagarna framför i sitt yttrande att underlaget ser väldigt väl genomarbetat ut och stor vikt har lagts vid trafiksäkerhet, miljö och buller vilket är enligt företagen bra. Vidare framförs att förslaget ser intressant ut och att de ser positivt på projektet som helhet.

Företagarna belyser vägavsnittet mellan Videgatan och Ekebogatan och den tänkta högre buskplanteringen som föreslås mellan körbanan och gång/cykelbana. Företagarna framför att om det finns möjlighet bör planteringen undvikas framför butiksfastigheterna då det skulle skymma/hindra insyn mot butiker/företag. Vidare framförs att företagen är beroende av att synas och är lätta att komma till. Om det måste finnas buskage mellan körfälten kan företagen istället tänka sig något lägre växande buskage/häck som ger fri sikt in mot butiker/företag. Företagarna menar att de en gång i tiden valt att etablera verksamheterna utmed vägen för att vara synliga och lättillgängliga, vilket också är viktigt för deras fortlevnad.

Företagarna skriver i yttrande att det även är av största vikt hur avstängningar sker som kommer att genomföras under byggtiden och att det inte kommer att påverka tillgängligheten till verksamheterna på ett negativt sätt. Därmed önskar företagen få mer ingående information om hur detta planeras och i god tid innan det genomförs. Företagarna framför att de gärna ställer upp på ett möte för att nå en tillfredsställande lösning för alla parter.

**Kommentar**

*De planteringar som illustreras i sektionerna i planbeskrivningen ska inte uppfattas som buskage mellan verksamhetsområde och vägen. Föreslagen plantering har som funktion att visuellt skapa ett smalare vägområde och på så sätt få ned verklig hastighet till skyltat hastighet. I formen kommer planteringarna som illustreras mellan Videgatan och Ekebogatan att vara upprättväxande, vilket betyder de inte kommer att sprida ut sig så mycket. Planteringarna kommer även att planteras glest, med ett avstånd av ungefär 10-15 meter. Detta innebär att det kommer att vara god insyn mellan planteringarna till intilliggande verksamheter.*

*Synpunkter rörande avstängningar av väg 126 vidarebefordras till Trafikverket och FSP Teknik som kommer att genomföra ombyggnationen. Mer information om eventuella avstängningar kommer i samband med att arbetet kommer närmare i tiden och när det står klart vilka avstängningar som kommer att bli aktuella.*

**Fastighetsägare Ekorren 5, Arne Widén**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att med hänsyn till rivningen av Ekorren 4 och faktumet att Allbogatans trafik kommer närmare fastigheten så bör ett bullerskyddande plank mellan blivande grönområde och tomten byggas. Fastighetsägaren menar att bullernivån som redan är avsevärd på grund av Värnamovägen lär öka en hel del både inomhus och i trädgården.

**Kommentar**

*Den förändring som rivning av byggnad och anläggande av cirkulationsplats medför bedöms inte bli betydande vad gäller ljudnivån för fastigheten. Jämfört med signalreglerade korsningar har cirkulationsplatser fördelen att bullernivån inte blir lika hög då fordon inte behöver stanna och starta i samma utsträckning i korsningen.*

*Bullerstörning är en fråga som berör i stort alla fastigheter utmed väg 126 då ljudnivåer generellt är högre än gällande riktlinjer. I samrådsversion av fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort föreslås en förbifart för väg 126 i syfte att minska störningar kopplade till tung trafik genom tätorten. Diskussion mellan Trafikverket och Alvesta kommun pågår och en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har inletts där olika alternativ undersöks. Om en förbifart tillskapas kommer Allbogatan att övergå i kommunalt huvudmannaskap och bedömningen är att störningar utmed vägen kommer att minska.*

*Hos Trafikverket finns bidrag att söka om bullerskydd i befintliga miljöer. För att Trafikverket ska göra en åtgärd krävs att huset uppfyller åtminstone något av följande kriterier; att ekvivalent ljudnivå är över 40 dBA inomhus, att de maximala ljudnivåerna är högre än 55 dBA inomhus fler än fem gånger per natt, eller att ekvivalent ljudnivå är över 65 dBA vid alla befintliga uteplatser. Eventuell ansökan sker via Trafikverkets webbplats.*

**Alvestabo, Daniel Torstensson**

I yttrandet framförs att Alvesta kommun har byggt Björnstorp och har planer att utöka området i framtiden. Alvestabon skriver att han har läst i lokalbladet att det jobbar cirka 200 personer i området. Alvestabon skriver i sitt yttrande att han inte ser något förslag om gång/cykelbana i detaljplanen från Oljeshejkerna ut till Björnstorp. Alvestabon skriver att han och fler som jobbar i Björnstorpsområdet anser att det är under all kritik att Alvesta kommun inte satsar på en säker trafikmiljö för de som väljer promenad eller cykel till arbetet.

**Kommentar**

*Mellan Videgatan och Björnstorp kommer Trafikverket i samband med ombyggnation av Norra infarten anlägga ett cykelfält på den västra sidan av vägen. Det betyder att det kommer att finnas cykelbana hela vägen från korsningen Allbogatan/Värnamovägen fram till Björnstorp. Planerade cykelvägar finns redovisade i planbeskrivningen, se rubriken Planförslag - Gator och trafik - Gång- och cykel-*

*vägar. Däremot innefattar vägområdet norr om Videgatan inte detaljplaneområdet då detaljplanen enbart sträcker sig inom det område som idag är detaljplanelagt.*

### **Butikschef Trädgården, Maria Edvinsson**

I yttrandet framförs att butikschefen är väl medveten om hög hastighet och hur mycket tung trafik som passerar dagligen. Det går enligt butikschefen inte en dag utan att utryckningsfordon såsom ambulans, brand- och polisbilar passerar och då ofta flera gånger per dag. Bussar i linjetrafik ej att förglömma.

I yttrandet framförs att upplevelsen är att det många gånger är svårt att både svänga in (om man kommer från Vislandahället) och ut (då man ska mot Moheda). Vid vänstersväng mot Moheda måste man enligt butikschefen köra ut på trottoaren för att få tillräcklig sikt på grund av att vägen svänger något.

Fråga framförs i yttrandet angående om det kommer att finnas plats för utryckningsfordon då vägen görs "smalare". Butikschefen menar att vägrenen idag används för att hålla sig ur vägen för utryckningsfordon samt när besökare till Trädgården väntar på att kunna svänga (främst från Vislandahället). Idag används även vägrenen av långsamtgående fordon som exempelvis truckar.

I yttrandet framförs att det idag inte är så många gångtrafikanter och cyklister som passerar förutom på fredagar.

Butikschefen skriver i yttrandet att verksamheten har dagliga varuleveranser av främst mindre lastbilar (12 ton) men även stor lastbil och lastbil med släp. När det gäller lossning av lastbil med släp måste detta ske i grindöppningen det vill säga trottoar samt vägren (jordleverans 45-48 pallar). Vid många tillfällen måste även de mindre lastbilarna backa in. Det är enligt butikschefen extra viktigt för bilarna att komma nära lossningsstället under den "kalla" perioden då växterna inte klarar för mycket kyla.

Fråga framförs i yttrandet om det finns möjlighet med en avfart från Allbogatan in mot Trädgården, liknande de som finns längre ner på Allbogatan. Argument som framförs är att öka säkerheten från Vislandahället. Butikschefen menar i yttrandet att om vägen ska smalnas av så blir det en propp med stor risk för olyckor.

Butikschefen skriver i sitt yttrande att under högsäsong har verksamheten över 100 besökare/dag (95 % med bil). Verksamheten har även många tunga varor i sortimentet såsom jord och gödning, därav behovet av bil. Under maj-juni hade verksamheten cirka 1800 besökare/månad. December 2015 1300 besökare. Under lågsäsongen i september månad hade verksamheten cirka 800 besökare. Varuleverans ej inräknade.

### **Kommentar**

*I samband med ombyggnationen av väg 126 kommer körbanan att smalnas av och utformas så fordons hastighet i högre grad än idag sänks till skyltad hastig-*



*het. Svängande fordon på väg 126 kan på grund av en smalare vägbana inte passeras. Därmed får bakomliggande fordon invänta tills framförliggande fordon har lämnat väg 126. Oavsett körbanebredd ska plats alltid ges för räddningstjänstens fordon.*

*Alvesta kommun har samrått med Trafikverket i frågan om varuleveranser och de framför att det inte är lämpligt att verksamheter hanterar varuleveranser inom det statliga vägområdet som väg 126 utgör en del av. Lastning och lossning av varor bör ske inom den egna fastigheten. Det bör även finnas utrymme att hantera lastbilar inom fastigheten så fordon undviker att backa ut på väg 126.*

*Korsningar och utfarter dimensioneras bland annat av beräknad trafikmängd på väg 126 samt antal in- och utfarter till verksamheten. Med hänsyn till framkomlighet är bedömningen att det inte finns behov av särskilda vänstersvängfält utmed vägen förutom vid Videgatan.*

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

2016-11-18

Karolina Bjers  
Planarkitekt

## Detaljplan för Alvesta 14:44 m.fl. (Norra infarten) i Alvesta tätort

### GRANSKNINGSUTLÅTANDE

#### SAMMANFATTNING

Planen har varit utställd för granskning under tiden 2016-12-09 – 2017-01-09. Under granskningstiden har 3 yttranden utan synpunkter och 9 yttranden med synpunkter inkommit.

Inkomna synpunkter berör sammanfattningsvis ombyggnationens påverkan på in/utfarter för fastigheter, busshållplatsers placering, buskplanteringar och frågor om fastighetsregleringar. Likaså har synpunkter rörande en eventuell framtida förbifarts påverkan på trafikflöden och frågor om trafiksäkerhet vid gång- och cykelpassager inkommit. Synpunkter som inkommit har inte föranlett betydande förändringar i planförslaget.

Inkomna synpunkter har närmare redovisats nedan samt här kommenterats och bemötts. Samtliga inkomna yttranden redovisas i sin helhet inför beslut om antagande.

- **Nämnden för samhällsplanering föreslår att, med stöd av plan- och bygglagen 5 kap 27 §, anta detaljplanen upprättad 2016-10-13, reviderad 2016-11-18.**

#### PLANENS SYFTE

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ombyggnation av norra infarten som ska leda till att ett attraktivt och säkert vägområde skapas för alla trafikanter.

#### REDOGÖRELSE FÖR GRANSKNINGEN

Planen har varit utställd för granskning tiden 2016-12-09 – 2017-01-09. Under granskningstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga i kommunhuset, Centralplan 1, Alvesta, på Alvesta Bibliotek, Allbogatan 17 samt på kommunens webbplats [www.alvesta.se/planer](http://www.alvesta.se/planer).

Samtliga sakägare och remissinstanser har fått fullständiga handlingar.

## INKOMNA YTTRANDE I ÄRENDET

### Yttranden utan erinran:

Värends räddningstjänst

Polismyndigheten

Fastighetsägare Alvesta 14:50 och Alvesta 14:58, Lennart Franzén

### Yttranden med erinran:

Länsstyrelsen Kronoberg

Trafikverket

Fastighetsägare Haren 1, Ernad Husic

Fastighetsägare Ekorren 3, Catharina Fechter

Fastighetsägare Alvesta 14:12, Orren 10 och Ärlan 14, Öjaby Wårdshus AB

Hyresgäst Alvesta 14:12, Trädgården i Alvesta AB

Fastighetsägare Björnen 5, Lisbet Malmöström

Fastighetsägare Ugglan 4, Ola Jönsson

Fastighetsägare Jan Franzén, Väpnaren 1

## REDOVISNING AV SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER

De inkomna synpunkterna redovisas här i sammanfattad form.

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen konstaterar i yttrandet att kommunen i granskningen har bemött de synpunkter som lämnades avseende buller och farligt gods.

Länsstyrelsen skriver i yttrandet att de inte har några invändningar avseende de frågor som kan vara överprövningsgrundande enligt 11 kap 10 § PBL.

### Kommentar

*Yttrandet har inte föranlett några förändringar i planförslaget.*

### Trafikverket

Trafikverket framför i sitt yttrande att detaljplanen upprättas som ett led i Alvesta kommuns och Trafikverkets gemensamma projekt att modernisera och tätortsanpassa Alvestas norra infart. Planens utformning är väl anpassad för genomföran-



det av det gemensamma ombyggnadsprojektet. Trafikverket skriver i yttrandet att de därmed enbart har några marginella synpunkter att framföra.

Trafikverket framför i sitt yttrande att med anledning till kopplingen som görs till ambitionerna i pågående fördjupade översiktsplan för Alvesta tätort rörande en utflyttad väg 126 förbi Alvesta vill Trafikverket påtala att en förutsättning för att en sådan förbifart ska kunna komma till stånd är att erforderliga medel för en förbifart kan anslås i den regionala infrastrukturplanen för Kronobergs län som upprättas av Region Kronoberg.

Vidare framför Trafikverket att det antyds i planhandlingarna att trafiksituationen utmed väg 126 blir väsentligt annorlunda om en framtida förbifart förverkligas. Trafikverket uttrycker stor tveksamhet om effekten blir så stor som antas längs norra infarten då denna torde komma att utgöra en viktig huvudinfart till Alvesta med betydande trafikströmmar även om en förbifart byggs.

Trafikverket skriver i yttrandet att gällande frågan om buller kopplat till den nu planerade ombyggnaden av väg 126 är trafikverkets bedömning att denna är av begränsad omfattning. Ombyggnationen syftar till att anpassa nuvarande trafik till tätortsförhållandena. Förändringen i sig kommer enligt Trafikverket att bidra till en lugnare trafikrytm och lägre hastighet, vilket är positivt ur bullersynpunkt. Trafikverket gör bedömningen att ombyggnaden inte utgör väsentlig ombyggnad och någon vägplan har inte bedömts erforderlig. Några särskilda bullerskyddsåtgärder planeras således inte med anledning av denna begränsade vägombyggnad menar Trafikverket.

Vidare framför Trafikverket att på plankartan har utfartsförbud angivits för byggnadskvarteret på östra sidan av väg 126 (kvarter Älgen) men inte på motsvarande kvartersdel på västra sidan (kvarter Ekorren). Det kan enligt trafikverket övervägas om inte utfartsförbud också borde gälla för den del som berör kvarter Ekorren.

Slutligen framför Trafikverket att riksväg 25 anges som ett mellankommunalt intresse i planhandlingarna. Eftersom länsväg 126 är en primär länsväg med sträckning inom Tingsryd, Alvesta och Växjö så borde även väg 126 vara av sådant intresse menar Trafikverket.

### **Kommentar**

*Alvesta kommun är medvetna om att kommunen till stor del inte har rådighet över huruvida en förbifart ska komma till stånd och att det är infrastrukturplanen som fördelar vilka projekt som ska få medel. Den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort (samrådsversion) visar kommunens viljeinriktning och pekar ut markanspråket för eventuell förbifart.*

*Den stora skillnaden i trafiksituationen som Alvesta kommun vill uppnå med förbifarten är att större del av genomfartstrafiken genom tätorten försvinner och att den tunga trafiken minskar. Om en förbifart kommer till stånd kommer främst den interna trafiken inom tätorten att använda det som idag utgör väg 126. Självklart förutsätter detta att förbifarten blir gen så trafikanter inte mister tid om de använ-*

der förbifarten, jämfört med om de kör på det som idag utgör väg 126. Ett tätortsnära läge för förbifarten skulle öka möjligheten för södra och västra Alvesta att få en gen väg till väg 25, vilket då avlastar Allbogatan. Med lägre hastighet och mer stadsmässig karaktär på Allbogatan ökar incitamenten för västra Alvesta (boende och transporter) att välja en tätortsnära förbifart. Konsekvenserna skulle då bli ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet längs Allbogatan samt mindre utsläpp i centrum. Fortsatt diskussion om förbifart för väg 126 sker i samband med den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort och den åtgärdsvalsstudie som pågår för tätorten.

Gällande buller instämmer Alvesta kommun med Trafikverkets hållning att en lugnare trafikrytm och lägre hastighet kommer att leda till positiv påverkan på bullernivåerna.

Gällande utfartsförbud så finns viss skillnad mellan den västra och den östra sidan av vägen. Anledningen till att den västra sidan innefattas i planområdet är att släcka ut en äldre detaljplan i planmosaiken. Planbestämmelserna i förslaget är därför desamma som i den idag gällande planen som inte reglerar utfartsförbud. Däremot är förutsättningarna annorlunda på den östra sidan då mark ska föras över till en fastighet som redan har en befintlig utfart och då detaljplanen reglerar att det inte finns någon byggrätt för bostadshus på den aktuella marken.

Planbeskrivningen kompletteras med att beskriva att väg 126 är av mellankommunalt intresse.

### **Fastighetsägare Haren 1, Ernad Husic**

I yttrandet framförs att om busshållsplats placeras utanför infart till fastigheten skulle detta påverka möjligheten till in/utfart till fastigheten och insynen skulle öka. Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande att han gärna vill ha mer information angående placeringen av framtida busshållsplatser.

#### **Kommentar**

I samband med ombyggnationen av norra infarten placeras busshållsplatser i stort där befintliga busshållsplatser finns belägna. Närmaste busshållsplats från den aktuella fastigheten finns belägen på den västra sidan om vägen och har beteckningen Trädgårdsgatan. Busshållsplatsen med bussficka är planerad norr om Trädgårdsgatan, ungefär 75 meter från fastigheten. Bedömningen är därmed att busshållsplatsernas placering inte kommer att påverka fastighetens möjlighet till in/utfart eller skapa olägenhet i form av insyn till fastigheten.

### **Fastighetsägare Ekorren 3, Catharina Fechter**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att förflyttning av gatuljus framför fastigheten ska övervägas för att kunna vidga infarten på tomten.

### **Kommentar**

*Inkommen synpunkt har framförts till Trafikverkets konsult som projekterar belysning. Planerad cirkulationsplats strax söder om den aktuella fastigheten begränsar var det är möjligt att placera ljusstolpar.*

### **Fastighetägare Alvesta 14:12, Orren 10 och Ärlan 14, Öjaby Wärdshus AB**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att för att verksamheter på fastigheterna ska fungera nu och i framtiden krävs åtanke och planering för in- och utfarter till fastigheterna. Detta gäller framförallt Alvesta 14:12 som enligt fastighetsägaren i genomsnitt under högsäsong har över 100 besökare/dag (95 % med bil). Detta är enligt fastighetsägaren en betydande aspekt som måste tas med i kommunens planering. Fastighetsägaren menar att deras hyresgäst inte på något sätt ska drabbas av att kommunen gör om en detaljplan. Även för ytterligare framtida verksamheter på fastigheten måste hänsyn tas. En så central fastighet borde kommunen enligt fastighetsägaren vara angelägen om att göra de bästa förutsättningarna för både för nuvarande och framtida verksamhet. I yttrandet står att fastighetsägaren anser att en riktig avfart mot fastigheten är nödvändig för att trafik in mot nuvarande samt kommande verksamheter ska fungera på ett säkert sätt.

### **Kommentar**

*Frågan om fastighetens infart påverkar i stort inte detaljplanens bestämmelser. Idag finns inte utfartsförbud i gällande plan och detta förändras inte heller med planförslaget. Detta betyder att befintlig in- och utfart kan finnas kvar i befintligt läge.*

*Det är trafikverket som har huvudmannaskap för väg 126 och har även huvudansvar för den planerade ombyggnationen. Med detta som grund har trafikverket deltagit i att besvara yttrandet. Trafikverket menar att val av utformning av gatu- och fastighetsanslutningar har studerats i projektet inledande skede. Då har hänsyn tagits till bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet och trafiktekniska krav. En kapacitetsberäkning på väg 126 har gjorts med en övergripande trafikanalys som underlag där hänsyn tagits till framtida trafikökning. Kapacitetsberäkningen visar att infart till verksamheter och korsningar med lokala kommunala gator inte kräver separata vänstersvängfält på sträckan mellan Videgatan och Värnamovägen. Trafikverket anser att föreslagen utformning är anpassat till verksamhetens trafik.*

*Trafikverket anser även att det inte är lämpligt av trafiksäkerhet- eller framkomlighetssynpunkt att utföra lastning och lossning samt transporter av varuleveranser inom väg 126's vägområde.*



**Hyresgäst Alvesta 14:12, Trädgården i Alvesta AB**

Verksamheten framför i sitt yttrande att de är väl medvetna om hög hastighet och hur mycket tung trafik som passerar dagligen. Verksamheten menar att hastigheten på vägen inte har sänkt under tiden som nya vattenledningar grävs ner.

Verksamheten framför i yttrandet att de upplever att det många gånger är svårt att svänga in (om man kommer från Vislandahället) och ut (då man ska mot Moheda). Vid vänstersväng mot Moheda menar verksamheten att man måste köra ut på gatan för att få tillräcklig sikt då vägen svänger något.

Verksamheten menar att det så sent som några dagar innan jul kom in en kund som var lite omskakad. Kunden kom från Vislandahället och höll på att bli påkörd bakifrån när hon skulle svänga in till fastigheten. Verksamheten framför att de hoppas att det finns en möjlighet att tänka om så det skapas en avfart för vänstersväng från Vislandahället.

Verksamheten skriver i yttrandet att det idag inte är många gångtrafikanter och cyklister som passerar förutom på fredagar.

Vidare framförs att en förutsättning till att de ska kunna bedriva verksamheten är en bra och säker tillgänglighet för alla besökare samt att besökare enkelt ska kunna lasta tunga varor så som jord och större växter. Verksamheten framför att de idag enbart har möjlighet att använda befintlig infart som funnits sedan början av 1900-talet. Verksamheten hyr inte någon mark i anslutning till Trädgårdsgatan.

I yttrandet framförs att verksamheten har dagliga varuleveranser av främst mindre lastbil (12 ton) men även stor lastbil och lastbil med släp. När det gäller lossning av lastbil med släp måste detta idag ske i grindöppning det vill säga på trottoar samt vägren (jordleveranser 45-48 pallar). Verksamheten menar att många tillfällen måste även de mindre lastbilarna backa in. Det är enligt verksamheten extra viktigt att bilarna kommer nära lossningsstället under den kalla perioden då växterna inte klarar för mycket kyla.

Verksamheten skriver i yttrandet att de under högsäsong ibland har över 100 besökare/dag (95 % med bil). Verksamheten har även många tunga varor i sortimentet så som jord och gödning, därav behovet av bil. Under maj-juni uppges i yttrandet att verksamheten hade ca 1800 besökare/månad. December 2015 1300 besökare, varuleverans ej inräknade.

**Kommentar**

*Se kommentar till yttrande från fastighetägare Alvesta 14:12, Orren 10 och Ärlan 14, Öjaby Wårdshus AB ovan.*

**Fastighetsägare Björnen 5, Lisbeth Malmström**

Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att fastighetsgränsen är bestämd sedan 1942. Tomten är på 1050 kvadratmeter och är godkänd av Alvesta kommun.

Fastighetsägaren skriver att de ämnar bygga en altan på fastighetens norra gavel. Om kommunen reglerar tomtgränsen skriver fastighetsägaren att de kommer att få trafiken mycket nära uteplatsen med trafikbuller och bilgaser som följd. Fastighetsägaren framför i sitt yttrande att det inte finns möjlighet att bygga en uteplats på något annat håll än just åt norr. Fastighetsägaren framför att det inte kommer att finnas mycket kvar av den gräsmatta som finns på fastigheten om kommunen genomför föreslagen fastighetsreglering. I yttrandet hänvisas till att Alvesta kommun ämnar använda ytan för vägändamål. Fastighetsägaren frågar varför en breddning ska ske av Pilgatan om Allbogatan ska smalnas av. Om Pilgatan ska breddas kan Alvesta kommun istället använda sig av det grönområde som finns norr om gatan menar fastighetsägaren. Fastighetsägaren skriver vidare att de inte förstår varför privata småhusägare ska bistå med mark. Fastighetsägaren skriver att fastighetsregleringen kommer att göra fastigheten oattraktiv och kommer att minska fastighetens värde. I yttrandet framförs att fastighetsägaren motsätter sig fastighetsregleringen som föreslås i planhandlingarna. Slutligen framför fastighetsägaren att kommunen under 1990-talet lovade att gräva upp vatten- och avloppsledningar som går genom fastigheten och som inte har ledningsrätt. När kommunen ska gräva i området menar fastighetsägaren att ledningarna kan tas upp.

#### **Kommentar**

*Fastighetsregleringen som föreslås i planhandlingarna syftar till att anpassa fastighetsgränser till gällande markförhållanden. Den del av bostadstomten som idag utgör gräsmatta och som innefattas i detaljplanen regleras i förslaget till bostadsändamål. Marken som föreslås överförs till Alvesta kommuns fastighet består idag redan av gata och är asfalterad. Att Pilgatan ska breddas och att en stor del av fastigheten ska tas i anspråk för gatuutbyggnad är alltså en missuppfattning. Det som idag är gräsmatta och en del av fastighetsägarens bostadstomt kommer inte att påverkas av planens genomförande. Fastighetsgränsen kommer fortsatt att gå i samma gräns som det staket som idag avgränsar fastigheten mot gatan.*

*Rörande ledningar inom fastigheten har frågan vidarebefordrats till FSP Teknik. Ledningen är en huvudledning och bedömningen är att den inte är möjlig att flytta.*

#### **Fastighetsägare Ugglan 4, Ola Jönsson**

Fastighetsägaren hänvisar till tidigare yttrande där fastighetsägaren tillsammans med andra företagare utmed väg 126 skriver att underlaget ser väldigt väl genomarbetat ut och stor vikt har lagts vid trafiksäkerhet, miljö och buller vilket är enligt företagarna bra. Vidare framförs att förslaget ser intressant ut och att de ser positivt på projektet som helhet.

Företagarna belyser i yttrandet vägvägnittet mellan Videgatan och Ekebogatan och den tänkta högre buskplanteringen som föreslås mellan körbanan och

gång/cykelbana. Företagarna framför att om det finns möjlighet bör planteringen undvikas framför butiksfastigheterna då det skulle skymma/hindra insyn mot butiker/företag. Vidare framförs att företagen är beroende av att synas och är lätta att komma till. Om det måste finnas buskage mellan körfälten kan företagarna istället tänka sig något lägre växande buskage/häck som ger fri sikt in mot butiker/företag. Företagarna menar att de en gång i tiden valt att etablera verksamheterna utmed vägen för att vara synliga och lättillgängliga, vilket också är viktigt för deras fortlevnad.

Företagarna skriver i yttrande att det även är av största vikt hur avstängningar sker som kommer att genomföras under byggtiden och att det inte kommer att påverka tillgängligheten till verksamheterna på ett negativt sätt. Därmed önskar företagarna få mer ingående information om hur detta planeras och i god tid innan det genomförs. Företagarna framför att de gärna ställer upp på ett möte för att nå en tillfredsställande lösning för alla parter.

#### **Kommentar**

*Rörande buskplanteringar har Trafikverket justerat förslaget i viss del efter granskningen. Planteringarna mellan Ekebogatan och Trädgårdgatan förslås bestå av mindre grupper av en något lägre buske (cirka 2,5 meter hög) jämfört med vad som tidigare föreslagits (3-5 meter hög). Avståndet mellan planteringsgrupperna planeras till 15 meter. Bedömningen är att avståndet mellan planteringsgrupperna är tillräckligt för att skapa god genomsikt från vägen in till verksamhetsområdena.*

*Synpunkter rörande avstängningar av väg 126 vidarebefordras till Trafikverket och FSP Teknik som kommer att genomföra ombyggnationen. Mer information om eventuella avstängningar kommer i samband med att arbetet kommer närmare i tiden och när det står klart vilka avstängningar som kommer att bli aktuella.*

#### **Fastighetsägare Jan Franzén, Väpnaren 1**

Fastighetsägaren skriver i sitt yttrande att det är svårt att vara gående och cyklist i en cirkulationsplats. Fastighetsägaren ställer i yttrandet frågan om cyklister ska ha företräde i cirkulationsplatsen. Fastighetsägaren menar att det inte är någon självklarhet huruvida cyklister har företräde eller inte i en cirkulationsplats. Detta beror till stor del på cirkulationsplatsens utformning. Svängande fordon skall lämna företräde för andra fordon och gångtrafikanter (detta inkluderar också cykeln som fordon). En lämna företrädeskytt finns vid infarten av cirkulationsplatsen, men detta gäller även vid utfart ur cirkulationsplatsen, menar fastighetsägaren. Fråga ställs i yttrandet huruvida all cykeltrafik i cirkulationsplatsen kommer att ske i motsols riktning eller om det kommer att vara möjligt cykla medsols ett visst avsnitt. Detta med hänsyn till barriäreffekt och trafiksäkerhet.

Rörande det cykelfält som Trafikverket planerar i samband med ombyggnationen av Norra infarten undrar fastighetsägaren hur säkerheten kommer att vara för



gående och cyklister från Videgatan till Björnstorp. Fråga ställs huruvida cykelfält och cykelbana är samma sak och om den är åtskild från biltrafiken.

Fastighetsägaren frågar även hur man tar sig över till västra sidan av vägen för att fortsätta mot Björnstorp om någon cyklar eller går på den östra sidan. Det finns enligt fastighetsägaren ingen beskrivning i planförslaget hur övergångsställe och cykelpassage ska arrangeras. I samma korsning kommer även att finnas ett särskilt körfält för vänstersvägande trafik in på Videgatan. Fastighetsägaren undrar i sitt yttrande om övergångsstället kommer att vara trafiksäkert för oskyddade trafikanter.

Angående att plats ska ges för räddningstjänstens fordon oavsett körbanebredd menar fastighetsägaren att detta betyder att utryckningsfordon kommer att tvingas vänta ut fritt körfält.

### **Kommentar**

*De trafikregler som gäller generellt i cirkulationsplatser rörande vem som har företräde i en cirkulationsplats kommer att gälla även i den som planeras i korsningen Allbogatan/Värnamovägen. Läs mer om trafikregler i cirkulationsplatser på transportstyrelsens webbplats, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se). Cyklister kommer passera på eget fält intill övergångsstället och kan beroende på färdriktning köra med- och motsols vid cirkulationsplatsen.*

*Skillnaden mellan cykelbana och -fält är att cykelbanan delas av från vägen i större utsträckning jämfört med ett cykelfält. Gång- och cykelbanor kommer efter ombyggnation att vara avskilda körbanan med skiljeremsa, medan ett räcke avskiljer cykelfältet mot körbanan. Med hänsyn till det räcke som kommer att finnas är bedömningen att trafiksäkerheten för gående och cyklister mellan Videgatan och Björnstorp kommer att vara god.*

*Gällande hur cyklister och gående tar sig över från den östra till den västra sidan planerar Trafikverket att skapa cykelpassage belägen strax söder om Videgatan. Då vänstersvängsfält kommer att finnas beläget norr om Videgatan kommer konflikt med passagen inte att uppstå. Ytterligare en gång- och cykelpassage planeras intill busshållplatsen Videgatan. För gång- och cykelpassager gäller att gående och cyklister har väjningsplikt mot bilförarna. Passagen är utformat med en mittrefug mellan körbanorna där gående och cyklister kan stanna upp för att invänta att körfält blir fritt. Vad gäller trafiksäkerhet är gång- och cykelpassager ofta mer trafiksäkra än övergångsställen då gående ibland kan känna en falsk trygghet vid övergångsställen och blir på så vis mindre uppmärksamma jämfört med om de passerar vägen vid en passage.*

*Enligt Trafikförordningen ska en trafikant lämna fri väg för utryckningsfordon som avger signal med föreskriven larmanordning. Förare som skall lämna fri väg skall stanna om det är nödvändigt. Däremot är det inte föreskrivet hur förare ska lämna fri väg utan är upp till var och en beroende på situationen. Regeln gäller alltså oavsett om det finns en vägren eller inte.*

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

2017-01-17

Karolina Bjers  
Planarkitekt

## Minnesanteckningar Samrådsmöte DP Norra infarten 2016-10-24

Busshållsplatsen Trädgården är idag farlig och trafiken har hög hastighet.

- *Idag är busshållsplatsen en kantstenshållplats, vilket innebär att bussen stannar intill trottoaren. Ombyggnationen innebär att en bussficka och platå skapas med effekt att väntande resenärer kommer längre från trafiken. Ombyggnationen i stort kommer med stor sannolikhet även att leda till att bilar håller skyltad hastighet i större utsträckning jämfört med idag och att trafiksäkerheten därmed ökar.*

Finns det något kommunalt beslut om att man ska bygga cirkulationsplats?

- *Detta är ett gemensamt projekt mellan Trafikverket och Alvesta kommun. I en avsiktsförklaring har grunderna för projektet fastställts, där cirkulationsplats har varit en av utgångspunkterna.*

Ska en gång- och cykelväg skapas utmed Värnamovägen, väster om cirkulationsplatsen?

Idag är det många cyklisterna som färdas på den breda trottoaren.

- *Det finns inte planer att skapa en cykelväg väster om cirkulationsplatsen i dagsläget. Den främsta anledningen är att det inte finns många målpunkter utmed sträckan.*

När man först började prata om cirkulationsplats för ca 16 år sedan var den främsta anledningen till att skapa cirkulationsplats att öka framkomligheten för trafiken och för trafiköknningen som förväntades. Att få bort den tunga trafiken genom tätorten var då inte en aktuell fråga. Att skapa en cirkulationsplats innebär en stor kostnad. Pengarna bör istället användas till att skapa en trafikled utanför tätorten. Vad kostar projektet? Ombyggnationen får inte leda till en lösning som permanentar väg 126 genom Alvesta tätort.

- *Väg 126 är en primär länsväg vilket innebär att det ska finnas god tillgänglighet för alla trafikanter. Samtidigt är ett av målen i projektet att skapa en god infart till tätorten. Det är därmed flera olika intressen som finns och en kompromiss dem emellan måste göras. En cirkulationsplats har bedömts som det bästa alternativet. Att vi idag bygger om Norra infarten utesluter inte möjlighet till en förbifart när detta alternativ har utretts. Cirkulationsplats bör komma till för att förbättra trafiksituationen även om Norra infarten framöver blir en kommunal gata. Vad projektet kostar är idag inte helt klart då alla handlingar inte är färdigställda. Trafikverket har den större kostnaden i projektet. Alvesta kommun ansvarar för bland annat viss belysning och utsmyckning av rondell. I avsiktsförklaringen som skrivits har ansvarsfördelningen mellan kommunen och Trafikverket reglerats. Vidare kommer ett genomförandeavtal skrivas som preciserar kostadsfördelningen mellan parterna.*

Det är svårt att förhålla sig till Alvesta kommuns förslag om förbifart när vi inte vet hur Trafikverket ser på frågan.

- *I samband med FÖP Alvesta har en förbifart för väg 126 föreslagits. FÖP:en är nu utställd för samråd och det är möjligt för allmänhet och myndigheter att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet sammanställs alla synpunkter som kommit in*



*i en samrådsredogörelse som bifogas under nästa steg, utställning av planförslaget. Under utställningen finns ytterligare tillfälle att lämna synpunkter.*

Det är svårt att vara gående och cyklist i en cirkulationsplats. Många bilister håller hög hastighet. Ska cyklister ha företräde i cirkulationsplatsen?

- *Trafikverket har goda erfarenheter av cirkulationsplatser på andra platser och anser att cirkulationsplatser ökar trafiksäkerheten för alla trafikanter. Vid övergångsställen har gående företräde.*

Välkomstskyltar vid infarterna till Alvesta tätort bör bytas ut eller renoveras.

- *Detta är en fråga som inte berör detaljplan eller projektet för Norra infarten. Frågan är aktuell inom kommunen och olika lösningar är under diskussion.*

Trafikljus är en fördel för boende i närheten då det idag är enklare att komma ut från fastigheterna. När cirkulationsplatsen kommer till blir trafikflödena mer jämna och det kan bli svårt att komma ut med bilen.

- *Även om trafikflöden blir mer jämna kommer vissa stopp i flödet alltid att finnas, exempelvis då bilister ska lämna företräde för gående. Förhoppningarna är att trafikhastigheten kommer att minska i samband med att vägen smalnas av. Lägre hastigheter kommer att leda till att fastighetsägare får enklare att köra ut från sina utfarter.*

När en byggnad rivs intill cirkulationsplatsen kommer det att bullra mer väster om cirkulationsplatsen. Huset fungerar idag som ett bullerskydd. Framförallt är det timberbilar som bullrar som har ökat efter stormen Gudrun. Är det möjligt att få bidrag för att isolera fönster? Tidigare har fastighetsägare utmed väg 126 fått möjlighet till detta.

- *Det går att ansöka om att få del av ett allmänt bidrag för bulleråtgärder hos Trafikverket. Inom detta projekt är vi inom befintlig miljö och då är kraven på bullernivåer inte lika höga som vid nybyggnation.*

Anteckningar skrivna av Karolina Bjers