

PLANBESTÄMMELSER

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

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

GENOMFARTSGATA	GENOMFARTSTRAFIK
LOKAL GATA	LOKAL TRAFIK
NATUR	NATUROMRÅDE
PARK	ANLÄGD PARK
GC-VÄG	GÅNG- OCH CYKELVÄG

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

B ₁	BOSTÄDER OCH ÄVEN DÄR SÅ PRÖVAS LÄMPLIGT, HANTVERK ELLER KONTOR
B	BOSTÄDER
T	JÄRNVÄGSTRAFIK
J ₁	SMÅINDUSTRI, HANTVERK

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.0	FÖRESKRIVEN HÖJD ÖVER NOLLPLANET
GÅNG	GÅNGVÄG

UTNYTTJANDEGRAD

e ₁	HÖGST EN FJÄRDEDEL AV TOMTYTAN FÄR BEBYGGAS
e ₂	HÖGST EN TREDJEDEL AV TOMTYTAN FÄR BEBYGGAS

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	MARKEN FÄR INTE BEBYGGAS
	MARKEN FÄR ENDAST BEBYGGAS MED UTHUS OCH GARAGE
t	MARKEN SKALL VARA TILLGÄNGLIG FÖR EN TUNNEL MED ALLMÄN GATUTRAFIK (TILL EN FRI HÖJD AV 4.70 M)

MARKENS ANORDNANDE

	UTFART FÄR INTE ANORDNAS
p	HUVUDBYGGNADER SKALL PLACERAS MINST 4 M FRÅN TOMTGRÄNS

UTFORMNING

I	HÖGSTA ANTAL VÅNINGAR. UTHUS OCH GARAGE FÄR HA EN TOTALHÖJD OM MAX 3.0 M
fril	ENDAST FRILIGGANDE BOSTADSHUS
0.0	BYGGNADSHÖJD

STÖRNINGSSKYDD

m	VERKSAMHETEN FÄR INTE VARA STÖRANDE ELLER FARLIG FÖR OMGIVNINGEN
s	BULLERPLÅN OCH/ELLER EN BULLERDÄMPANDE FASAD SKALL ANORDNAS MOT VÄSTHORJAVÄGEN

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- GENOMFÖRANDETIDEN SLUTAR FEM /5/ ÅR EFTER DET ATT PLANEN VUNNIT LAGA KRAFT

GRÄNSBETECKNINGAR

---	LINJE RITAD 3 M UTANFÖR PLANOMRÅDETS GRÄNS
---	ANVÄNDNINGSGRÄNS
---	EGENSKAPSGRÄNS
---	ILLUSTRATIONSLINJE
infart	ILLUSTRATIONSTEXT
---	UTGÅENDE ANVÄNDNINGS- OCH EGENSKAPSGRÄNS

VÄRNAME KOMMUN

DETALJPLAN FÖR

NORRA ÖVERGÅNGEN

I VÄRNAME STAD

UPPRÄTTAD I FEBRUARI 1995
STADSBYGGNADSKONTORET
PLANAVDELNINGEN

Olle Vesterberg
OLLE VESTERBERG
PLANARKITEKT

DNR 9400530
L 211
ANTAGEN AV KF: 1995-04-27
LAGA KRAFT: 1995-07-25

SKALA 1:1000

10 0 10 20 30 40 50 100 150 M

GRUNDKARTAN

---	GÄLLANDE ANVÄNDNINGS- OCH EGENSKAPSGRÄNS
---	FASTIGHETSGRÄNS
VÄRNAME	TRAKTNAMN
0:00	BLOCK- OCH ENHETSNUMMER
KNEKTEN	KVARTERSNAMN
00	TOMTNUMMER
Bangårdsgatan	GATUNAMN
	BEFINTLIGA BYGGNADER (HUS/IV)
	MARKKONTURER
R	FÖRNLÄMNING
	STAKET
	HÄCK
	STÖDMUR
	MUR
	JÄRNVÄGSSPÅR
	SLÄNT
	LEDNING
	LEDNING I JORD
x	LYKTTSTOLPE
*	TRÄD
o 0000	POLYGONPUNKT
o 0000	HÖJDPUNKT
+	RUTNÄTSPUNKT
000.0	BEFINTLIG MARKHÖJD
000	NIVÅKURVOR

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD GENOM UTDRAG UR VÄRNAME KOMMUNS
PRIMÄRKARTVERK UPPRÄTTAT ÅREN 1961-1995, MÄTKLASS 11.
VÄRNAME KOORDINATSYSTEM, NOLLPLAN RH70 +0.379 M.
FASTIGHETSPREDIVISIONEN AKTUELL 1995-01-10
VÄRNAME KOMMUNS STADSBYGGNADSKONTOR

Ulf Östberg
ULF ÖSTBERG
MÄTNINGSCHIEF

ANTAGANDEHANDLING

Värnamo kommun
Detaljplan för
NORRA ÖVERGÅNGEN M M
i Värnamo stad

PLANBESKRIVNING

Handlingar

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör också planbeskrivning, genomförandebeskrivning, fastighetsägareförteckning och illustration. Dessutom tillkommer efter samrådet en samrådsredogörelse och efter utställningen ett utlåtande.

Planens syfte

Planen innebär att Norra Övergången kan byggas om till en planskild korsning med järnvägen. Det medför att Bangårdsgatan flyttas öster om nuvarande läge och sänks så att Norra Övergången från Jönköpingsvägen kan anslutas via en vägport. Västhorjavägen förlängs och ansluts söder om korsningen. Västra delen av Norra Övergången och den avskurna delen av Bangårdsgatan reduceras till lokalgator. Inom det kvarter som bildas av Västhorjavägens förlängning samt befintliga Bangårdsgatan och Norra Övergången tillkommer ett mindre bostadsområde m m. I övrigt bibehålles befintlig bebyggelse och användningssätt.

Plandata

Planområdet är beläget i norra delen av Värnamo stad. Norra Övergången är en förbindelse mellan Jönköpingsvägen och Bangårdsgatan.

Marken i planområdet ägs i första hand av SJ. Dessutom finns privat och kommunägd mark.

Tidigare ställningstagande

I antagen översiktsplan för Värnamo stad "Värnamo 2000" är Norra Övergångens korsning med järnvägen ej markerad som planskild. Läget förändras emellertid inte och därmed förändras ej heller trafikledssystemet. Västhorjavägens nya sträckning är helt enligt översiktsplanen. De detaljplaner som berörs är fastställda 1928-06-14, 1945-06-01, 1945-09-01, 1970-06-30 och 1975-11-06.

Underlaget för detaljplanen ingår i en särskild utredning angående planskilda korsningar med järnvägen i Värnamo stad. Efter remissbehandling av utredningen har kommunfullmäktige 1994-10-27 beslutat att bl a förslaget för Norra Övergången skall utgöra underlag för detaljplan. De erinringar som framkom i remissen tillgodoses nu i detaljplanen, som dock i huvudsak överensstämmer med utredningsförslaget.

Förutsättningar och förändringar

- Mark och vegetation m m

Marken inom planområdet utgörs till största delen av befintligt bangårdsområde, som ej uppvisar några särskilda kvaliteter. Förslaget innebär en kraftig förändring av stadsbilden i form av nedsänkta gator och stora slänter. Det är därför viktigt att slänterna får rikligt med tilltalande och variationsrik plantering. Slänten mellan den befintliga och nya Bangårdsgatan får en bredd på ca 18 meter och en största höjdskillnad på ca 8 meter. Här är det särskilt viktigt att slänten får en genomtänkt plantering. Mitt emot bostäderna bör planteringen bli så hög och tät att den får en avskärmande effekt mot järnvägen. Övriga slänter bör ha parkliknande plantering.

Det är också viktigt att vägporten med räcke får en tilltalande färgsättning och struktur på betongytorna.

- Geoteknik

Grundundersökning har utförts som visar att marken består till ca 5 meters djup av mellansand och därefter till ca 9 meters djup av hårt packad grusig/stenig morän. Därefter vidtar berget. Grundvattenytan ligger på ca 12 meters djup. Grundläggningsförhållandena är således goda och grundvattnet berörs ej av vägporten eller gatuanslutningarna.

- Fornlämningar

Efter besiktning har länsstyrelsen meddelat att arkeologisk utredning ej bedöms vara nödvändig.

Bebyggelse

Mellan den nya sträckningen av Västhorjavägen och Bangårdsgatan bildas inom kv Banmästaren en triangelformad yta som får bebyggas med bostäder, och där så provas lämpligt får också inredas lokaler för kontor, service eller hantverk. I övrigt bibehålles tre befintliga villor och ett mindre bilserviceföretag inom kvarteret. För bostadsfastigheterna Värnamo 14:19, 14:20 och 14:21 bekräftas nuvarande användningssätt. Den gemensamma utfarten till Bangårdsgatan för dessa fastigheter får flyttas till Västhorjavägen. Av trafiksäkerhetsskäl skulle fortsatt utfart till Bangårdsgatan bli mycket olämplig.

Bangårdsgatans nya sträckning medför att en äldre byggnad strax norr om vägporten får rivas eller flyttas. Byggnaden var Värnamos första stationshus och byggdes troligen 1877. När dagens stationshus stod färdigt år 1902 flyttades byggnaden till Norra Övergången och byggdes om till bostäder. Huset har idag ingen ursprunglighet kvar och anses inte ha något bevarandevärde. En lagerbyggnad som tillhör SCA får flyttas. Överenskommelse har träffats mellan berörda om att lagret flyttas till ett läge strax utanför den nya Bangårdsgatan.

Trafik

- Översikt

Norra Övergången bildar tillsammans med gatorna och korsningarna upp till Hillerstorp svägen/Gröndalsleden ett trafiksammanhang. Enligt utredningen för plan skilda korsningar stängs två förbindelser över Kusttill kustbanan. Det är dels Åkaregatans passage av banan samt förbindelsen mellan Kävsjövägen/Jönköpingsvägen och Bangårdsgatan. Trafiken över dessa passager flyttas dels till Gröndalsleden och dels till Norra Övergången. Sistnämnda korsning får väsentligt större betydelse och trafikmängden per dygn ökar från 4500 till 7000 bilar.

I vissa transportriktningar ökar väglängden. Det kompenseras emellertid av att korsningarna blir plan skilda och väntetider kan undvikas. Bangårdsgatan blir också en viktigare gata. Framkomligheten bör i fortsättningen prioriteras på denna gata. För gång- och cykeltrafik bibehålles alla nuvarande möjligheter att passera järnvägen inom den norra stadsdelen, men korsningarna ändras till plan skilda korsningar.

- Norra Övergången

I nedfarterna till Norra Övergångens vägport eftersträvas så måttliga lutningar som möjligt, särskilt för gång- och cykelvägarna. Dessa vägar kan ha mindre frihöjd och blir därför upphöjda i porten ca 1,5 meter. Lutningarna blir därmed rimliga för cyklister m fl.

I slänten mellan nya och gamla Bangårdsgatan anläggs en gångväg med trappor, som gör det möjligt att passera i öst/västlig riktning liksom idag. På västra sidan om järnvägen mynnar GC-vägarna i Bangårdsgatan. I dessa punkter anknyter GC-vägarna också till lokalgatunätet. Öster om järnvägen kopplas vägarna till befintligt GC-nät utmed Jönköpingsvägen. Värnamo Gummi och bangården får ny infart från Norra Övergången via Knekten 15. Även infarten till Svelast flyttas närmare Jönköpingsvägen.

Västhörjavägens nya sträckning med en sidoförflyttning i förhållande till järnvägsundergången kan medföra ändrad trafikmängd på vägen. I utredningen för planskilda korsningar utpekats stängning av västra delen av Västhörjavägen i kombination med utbyggnad av den s k Serpentinvägen som en framtida möjlighet. Trafikutvecklingen får visa hur snabbt och i vilken omfattning förändringarna i detta trafikavsnitt behöver ske.

Från Sveavägen har Västhörjavägen en kraftig lutning som kan medföra förhöjd hastighet för olika trafikant. Dessutom är det många personer i rörelse omkring Folkhögskolan. En hastighetsdämpande förträngning av vägen har därför markerats vid korsningen i söder.

Miljökonsekvenser

Trots en betydande trafikökning visar beräkningar att avgasutsläppen minskar med 60 - 70 % vid en utbyggnad. Avgasberäkningarna redovisas nedan.

Uppskattade fordonsavgashalter vid Norra Övergången (Bangårdsgatan 21) efter utbyggnad

Kvävedioxid NO₂ 48 ug/m³ (SNVs gränsvärde 110 ug/m³)

Kolmonoxid CO 1 mg/m³ (SNVs gränsvärde 6 mg/m³)

Uppskattade emissioner från trafiken på Norra övergången före och efter föreslagna utbyggnad

	Före	Efter
Kvävedioxid NO ₂	0,345 kg/dygn	0,138 kg/dygn
Kolmonoxid CO	75 kg/dygn	22 kg/dygn

Förutom att planskildheten i sig medför en avsevärd förbättring ur trafiksäkerhetssynpunkt, innebär det nya läget för del av Bangårdsgatan att en fyrvägs korsning försvinner.

Norra övergången är en korsning som innebär stora ingrepp i stadsbilden. Den blir ca 18 m bred och kräver långa, branta slänter upp mot nuvarande Bangårdsgatan. De bostadshus som ligger närmast är belägna på ovanstående av slänterna och borde inte få någon nackdel ur upplevelsesynpunkt. Förändringen till lokalgata utmed dessa bostäder medför också lugnare och säkrare förhållanden för de boende.

Beräknade bullervärden hamnar under gränsvärdena för både bostäder och arbetsplatser.

Vid Västhorjavägens förlängning blir det dock något förhöjda bullervärden, som bör åtgärdas med förstärkta fasader m m.

Ledningar

Vägombyggnaden kräver omläggning av vatten-, avlopps-, dagvatten-, el- och teleledningar. Dagvatten får pumpas från vägporten.

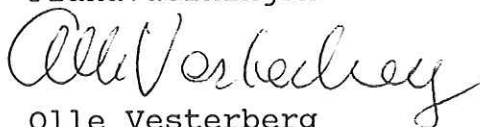
Korsningen ligger inom skyddsområde för mejeriets grundvattentäkt, vilket får beaktas vid ledningsomläggningen.

Radon

Enligt en särskild radonundersökning för Värnamo skall radonskyddat byggande tillämpas i området.

Värnamo i februari 1995

STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen



Olle Vesterberg
planarkitekt

ANTAGANDEHANDLING

Värnamo kommun
Detaljplan för
NORRA ÖVERGÅNGEN M M
i Värnamo stad
upprättad i januari 1995

G E N O M F Ö R A N D E B E S K R I V N I N G

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige under våren 1995.

Ombyggnad av järnvägs korsningen och gatorna beräknas påbörjas under mitten av 1995.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden föreslås till fem år, räknat från den tidpunkt då planen vinner laga kraft.

ANSVARSFÖRDELNING OCH HUVUDMANNA- SKAP

Kommunen är huvudman för allmänna platser och svarar därmed för ombyggnaden av gator i enlighet med detaljplaneförslaget. Kommunen ansvarar också för ombyggnaden av VA-ledningar.

Banverket ansvarar för ombyggnaden av järnvägs korsningen.

Ombyggnaderna innebär också att vissa el- och teleledningar måste läggas om i nya sträckningar. För elnätet ansvarar Värnamo Energi.

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

AVTAL OCH FASTIGHETS- BILDNING

Ett avtal som reglerar kommunen och Banverkets inbördes ansvar och åtaganden finns redan träffat. I detta avtal regleras även de marköverlåtelse och servitutsupplåtelse som föranleds av detaljplanen. Enligt avtalet skall all SJ-ägd mark som avsätts som allmän plats, överlåtas till kommunen.

För avtalets genomförande krävs också att kommunen förvärvar den mark av fastigheterna Värnamo 14:16, 14:17, 14:18 och Knekten 15 som avsätts till gator och parkmark.

Detaljplaneförslaget medför att Värnamo 15:1 måste få en ny utfart över Knekten 15. Banverket har ansvaret för att iordningsställa den nya utfarten.

Ändrade utfart krävs också för fastigheterna Värnamo 14:19-21. Den nya utfarten för dessa fastigheter skall anläggas av Värnamo kommun på Värnamo 14:18.

EKONOMISKA FRÅGOR

EKONOMI

Kommunens kostnader för att bygga om gator, VA-ledningar mm har uppskattats till drygt 8 Mkr. Medel har avsatts under 1995 och 1996 i investeringsprogrammet.

Banverkets kostnader för ombyggnad av järnvägs-korsningen har uppskattats till 9,8 Mkr.

För kommunens del innebär planförslaget att delar av kv Banmästaren kan försäljas. Om marken överlåts som 3 tomter innebär det en intäkt med dagens tomtpriser på 290 000 kronor. Ersättning för anslutning av tomterna till kommunens allmänna VA-anläggning uppgår till ca 200 000 kr.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET


Britt Andersson