

Detaljplan för

Del av Madesjö 3:250, Hagnebo 1:4 mfl, (Västra Förbifarten) i Nybro

Planbeskrivning

Bakgrund

Projektet som i olika former varit föremål för flera utredningar under lång tid har aktualiserats i sin nuvarande form av tre huvudsakliga skäl:

- Bron över Lindåsabäcken på nuvarande infartsväg har nedsatt bärighet p.g.a. skador och måste förnyas, förslagsvis genom en ny bro.
- Järnvägs korsningarna vid Villagatan och Riddaretorp utgör säkerhetsrisker och hinder för minskad restid genom hastighetshöjningar på kust-till-kustbanan.
- Trafiken invid Madesjö kyrka och Madesjöskolan skapar otrygghet och risker och bullerproblem för närboende.

Nybro kommun har därför tillsammans med Vägverket och Banverket tillsammans försökt finna lösningar på hur projektet ska kunna genomföras för att kunna uppnå samordningsvinster och en gemensam lösning på gemensamma frågor.

Utöver huvudskälen finns en rad ytterligare aspekter som vägts in i projektarbetet. Vägverket och kommunen har önskemål om förbättringar av trafiksäkerheten vid trafikplats Riddaretorp, dessutom önskar kommunen viss exploatering invid trafikplatsen.

Planens syfte

Syftet med projektet och planen är att:

- Möjliggöra en västlig förbifart till Nybro som knyter samman väg 25 och väg 31 med en trafiksäker trafikplats vid väg 25 som kan anpassas till framtida förändringar av väg 25, t.ex. ombyggnad till mötesfri väg.
- Möjliggöra slopande av två plankorsningar på kust-till-kustbanan.
- Skapa en trafiksäker miljö vid Madesjö kyrka och Madesjöskolan.
- Möjliggöra en fortsatt detaljplanering som medger viss exploatering vid trafikplatsnära läge.

Planens huvuddrag

Planen omfattar Madesjövägen från en punkt strax norr om korsningen med Emmabodavägen i norr till ny trafikplats invid väg 25. Befintlig plankorsning med järnvägen vid Villagatan ersätts med en planskild korsning. Gång- och cykelväg tillkommer mellan Madesjö och Södra Nybro. Ett område för verksamheter tillkommer på det tidigare tippområdet sydväst om korsningen med järnvägen. Invid väg 25 tillkommer ett mindre etableringsområde. Flera naturområden bevaras i planen för att säkerställa frizoner mot befintlig bebyggelse. Parallellt med detaljplanen utarbetar Vägverket en arbetsplan som innefattar ny trafikplats vid väg 25 samt stängning av befintlig anslutning vid Riddaretorp.

Planbeskrivning

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Planen berör intressen enligt 3 kap Miljöbalken, se riksintressen nedan. Planen berör ej områden enligt 4 kap Miljöbalken. Projektet bedöms inte medföra att någon miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap Miljöbalken överskrids.

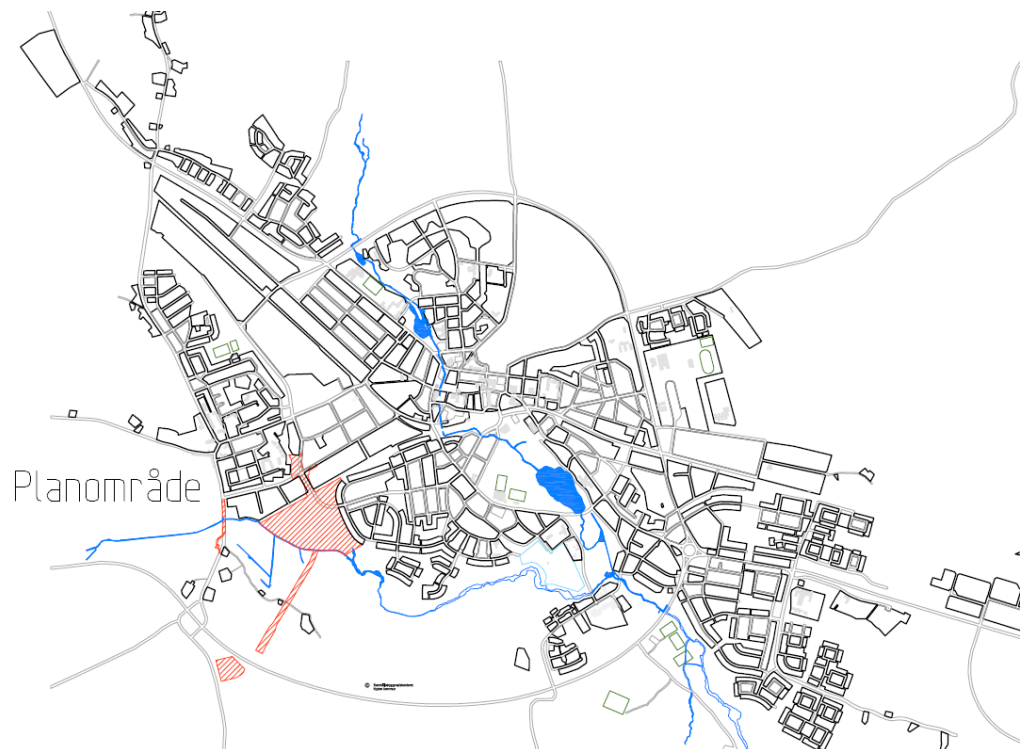
Riksintressen

Järnvägen Alvesta-Kalmar, Kust-till-kustbanan, är av riksintresse för kommunikationer och ingår i planen. Väg 25 är av riksintresse för kommunikationer och påverkas indirekt av planen.

Plandata

Läge

Planområdet är beläget i Nybros västra delar och innefattar de delar som berörs av föreslagna förändringar för en ny Västra förbifart från en ny trafikplats vid väg 25 i söder och till Madesjövägen i norr. Utöver vägområdet ingår två områden för verksamheter samt naturmark för att säkerställa frizoner mot intilliggande områden. Planområdets avgränsning har anpassats efter äldre plangränser.



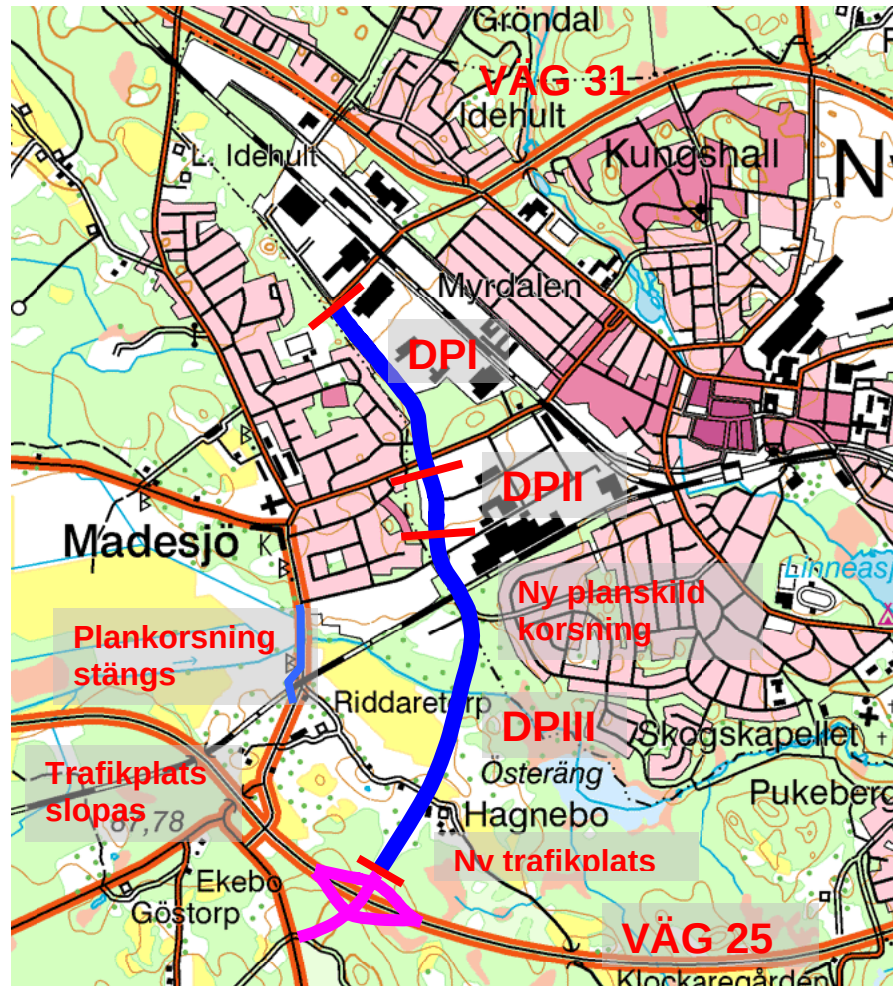
Figur 1 Planområdets läge.

Detaljplanen ingår som en del i kommunens arbete med att tillskapa en ny Västra infart till Nybro. Projektet omfattar flera olika delar där kommunen, Vägverket och Banverket samverkar för en helhetslösning. Totalt omfattas 2,7 km väg (varav 1,5 km ny väg) från länsväg 552 (Nybro-Alsjöholm) i söder via en ny trafikplats vid väg 25, Hagneboområdet, Villagatan vid järnvägen och vidare utmed Madesjövägen till Norra vägen i norr. Korsningen med järnvägen vid Villagatan utförs planskild. I anslutning till vägsystemet genomförs bl.a. kompletteringar av gång- och cykelvägnätet, förbättrad dagvattenhantering

Planbeskrivning

liksom översyn av befintliga detaljplaner.

Hela projektet med Västra förbifarten är indelat i tre detaljplaner (kommunen huvudman) samt en arbetsplan (Vägverket huvudman). Indelningen framgår av figur 2.



— Ny väg, detaljplan. Huvudman: Nybro kommun

— Ny trafikplats, arbetsplan. Huvudman: Vägverket

Figur 2 Ny väg med indelning i detaljplaner samt arbetsplan. Slutlig utformning av trafikplatsen med dess ramper bestäms i arbetsplanen.

Areal

Planen omfattar ca 26 hektar, varav 0,2 hektar utgör vattenområde (Lindåsabäcken).

Markägo- förhållanden

Huvuddelen av mark inom planområdet som föreslås som allmän platsmark och nya etableringsområden ägs av Nybro kommun eller Växjö stift. Mindre områden i planens norra delar är i privat ägo.

Tidigare ställningstaganden

Översiktliga planer

I kommunens fördjupning av översiktsplanen för Nybro stad (antagen av kommunfullmäktige 2004-01-26) har alternativ 3 (det alternativ som denna detaljplan utarbetats för) för den nya Västra förbifarten fastställts som huvudalternativ.

Detaljplaner

Följande nu gällande detaljplaner berörs av den nya planen:

Beteckning	Namn	Laga kraft/ fastställd
B35	Byggnadsplan för södra delen av Madesjö kyrkby (området söder om ålderdomshemmet) fastigheten Madesjö 3:250	1966-06-29
B80	Byggnadsplan för del av Madesjö kyrkby (fast 3:244 mfl)	1982-01-14
S50	Stadsplan för kv Wellen och Lampan m.fl. i Nybro stad	1961-06-05
S52	Stadsplan för Södra Nybroområdet	1962-01-27
S81	Stadsplan för kv. Kuvertet m.m.	1966-09-16
S102	Stadsplan för kv. Hyveln, Kuvertet m.fl.	1970-03-23
D117	Detaljplan för Madesjö 3:336 och Madesjö kyrka 1:2 m.fl.	2004-01-08

Ytterligare delar av berört planområde har tidigare varit planlagt för bl.a. småindustri och bostäder. Dessa planer har senare upphävts och saknar idag juridisk betydelse.

Äldre utredningar

År 1979 upprättades Arbetsplan för Västra vägen i Nybro. Arbetsplanen reviderades under 1980. Arbetsplanen behandlar en vägsträckning för Västra vägen från väg 25, väster om trafikplats Riddaretorp och järnvägen mellan Alvesta och Kalmar, fram till korsningen med Norra vägen och Madesjövägen.

En alternativstudie med miljökonsekvensbeskrivning för Västra vägen i Nybro upprättades i mars 1990. I studien utreds tre alternativa sträckningar A, B och C som samtliga ansluter till väg 25 väster om trafikplats Riddaretorp och järnvägen mellan Alvesta och Kalmar. Vägalternativ B motsvarar den vägsträckning som tidigare projekterats i arbetsplanen 1979-1980.

I december 1990 togs en kompletterande utredning fram med ytterligare ett vägförslag, benämnt alternativ E. Alternativet går i en sträckning från trafikplats Riddaretorp söder om järnvägen och ansluter till Madesjövägen via en planskild korsning med järnvägen. Därefter följer vägen den befintliga Madesjövägen fram till korsningen med Norra vägen. Vidare föreslås Madesjövägen förlängas fram till Stallvägen och med ny anslutning till väg 31, Orreforsvägen.

Under 1992 gjordes en översiktlig geoteknisk utredning, med provgropar i tre

punkter, för en planskild korsning med järnvägen enligt alternativ E. Utredningen redovisar geotekniska och geohydrologiska förutsättningar för alternativ med bro över och vägport under järnvägen.

Under 1993 genomfördes en enkel bygghandlingsprojektering i konceptform för Västra vägen enligt alternativ E, på delen från trafikplats Riddaretorp fram till Madesjövägen.

Tekniska nämnden i Nybro har i beslut, daterat 2002-06-06, förkastat det vägalternativ (alt 4) som projekterades i arbetsplan år 1979-1980 samt utgjorde alternativ B i alternativstudie med miljökonsekvensbeskrivning från år 1990. Vägalternativet motsvaras av den vägsträckning som är angiven i Översiktsplan för Nybro kommun och som antogs av kommunfullmäktige 1990-06-25.

Nybro kommun har 2002-06-14 upprättat en förstudie för Västra förbifarten.

Länsstyrelsen i Kalmar län tog 2002-07-09 beslut att föreliggande verksamhet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Program

Ett program för utbyggnaden av Västra förbifarten har utarbetats tillsammans med en miljökonsekvensbeskrivning och en särskild kulturhistorisk utredning. Med utgångspunkt från planprogrammet beslutade Kommunfullmäktige 2003-06-23 att bygga ut Västra förbifarten enligt alternativ 3 och att ge Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en detaljplan för Västra förbifarten omfattande alternativ 3 delen riksväg 25 - Norra vägen. I programskedet utarbetades en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande programmet utifrån då kända förhållanden.

Fördjupad översiktsplan

I den fördjupade översiktsplanen för Nybro stad som antogs av kommunfullmäktige den 26 januari 2004 har aktuell vägsträckning (alternativ 3) fastställts som huvudalternativ för västra förbifarten.

Dispens enligt miljöbalken

Tidigt samråd (Miljöbalken 6 kap § 4) med Länsstyrelsen genomfördes 2004-03-30. Enligt beslut av Länsstyrelsen 2004-06-24 antas planen medföra betydande miljöpåverkan vilket bl.a. medför att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas för planområdet.

För bedömning och dispens från biotopskyddsbestämmelserna (Miljöbalken 6 kap § 23), dispens från markavvattningsförbudet och tillstånd för markavvattning samt samråd (Miljöbalken 12 kap § 6) har en särskild miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Utökat samråd (Miljöbalken 6 kap § 5) genomfördes under perioden 1-21 november 2004.

Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen för miljöbalksprövningen och beviljat dispenser enligt beslut daterade 2005-07-06 respektive 2005-07-08.

Planbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning

Till denna detaljplan har en särskild miljökonsekvensbeskrivning upprättats med miljökonsekvensbeskrivningen för miljöbalksprövningen som grund

En sammanfattning av denna detaljplans miljökonsekvenser redovisas nedan:

Ny infart bedöms få stor negativ påverkan för helhetsupplevelsen i landskapsbilden kring Riddaretorp – Hagnebo såväl dag som natt. Stor väg och dess trafik bryter okänsligt tvärs igenom det småskaliga landskapet och överflyglar såväl den mindre grusvägen som stor del av omgivningen.

Ny infart passerar värdefull odlings- och betesmark vid Hagnebo. Vägen innebär ett intrång så att arealen minskar vilket är negativt. Området kan dock fortsätta att brukas bl a tack vare att en koport anläggs under ny väg. En lokal med Revig blodrot påverkas av ny infart men beståndet bedöms kunna bestå genom flytt och återplantering av kraftiga plantor.

En våtmark genomkorsas av ny infartsväg men den hydrologiska balansen upprätthålls med genomsläppligt grundläggningsmaterial och korsande trumma.

Detaljplanen medför att trafik längs nuvarande Jutarnas väg lyfts över till den nya förbifarten. Naturmiljö och boendemiljö vid Madesjö avlastas från trafik och buller vilket är positivt. Två plankorsningar med järnvägen kan stängas och ersättas av en ny planskild korsning vid Villagatan samt en mindre planskild korsning för gång-, cykel- och ägovägstrafik vid Riddaretorp vilket är positivt ur säkerhetssynpunkt. Detaljplanen möjliggör även att en trafiksäker trafikplats vid väg 25 (Södra vägen) kan skapas.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består i dagsläget av flera olika områdestyper. I planens norra delar utgörs planområdet av tidigare planlagd mark för småindustri samt allmän platsmark för gata och park.

I planens mellersta delar (mellan Lindåsabäcken och järnvägen) utgörs marken i huvudsak av ett utfyllt f.d. tippområde samt en tätare, yngre lövskog. Området har tidigare varit planlagt för bostäder och verksamheter men dessa planer har upphävts som ett led i att skapa ett reservat för en ny infartsväg.

I planens södra delar planläggs delar av Hagnebo gård. Marken utgörs av ängs- och hagmark.

Planen berör Hagneboområdet som har betydelse som rekreations- och friluftsområde. I inventeringsarbetet konstateras även att skogspartiet mellan befintliga verksamheter och bostäder har betydelse främst för visuell avskärmning mot störningar.

Naturområdena samt dess värden beskrivs mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen.

I detaljplanen har den nya vägens profil i landskapet fastställts med höjdangivelser för att säkerställa att påverkan på det öppna landskapet minimeras i så stor utsträckning som möjligt.

Planbeskrivning**Geotekniska
förhållanden**

Inom planområdet har geotekniska undersökningar utförts för den nya väglinjen samt för det föreslagna bebyggelseområdet på det tidigare tippområdet. Ytterligare geotekniska undersökningar kommer att genomföras vid järnvägen vid Banverkets projektering av järnvägsbron.

För bebyggelseområdet på det tidigare tippområdet har miljöundersökning och undersökning för att klargöra jordlagerföljd har utförts. Sondering och provtagning visar på mellan ca 1 – 2,5 m utfyllda tippmassor av varierande slag, med en lagringsfasthet från mycket löst till fast. Provtagning i naturligt lagrad, underliggande jord, visar på upp till ca 0,2 m lera och torv på sand och silt. Leran och torven utgör troligen naturliga markens överyta, före utfyllnad av tippmassor. Grundvatten har uppmätts ca 2 m under markytan på nivåer mellan ca +81,1 - +82,6.

På grund av variationen i relativ fasthet och innehåll av organiskt material i de utfyllda massorna kan man inte generellt säga vilka åtgärder som krävs för exploatering av området. Beroende på typ av byggnader och anläggningar kommer detaljundersökningar att krävas. Åtgärder som kan komma att erfordras är packning och/eller bortschaktning av tippmassor inom vissa delområden. Dessa undersökningar föreslås ske i samband med detaljprojektering av delområdet.

För vägområdet har de geotekniska undersökningarna visat följande:

Sträcka km 0/280 – 0/600 (från väg 25 till mitt för Hagnebo gård)

Banksträcka med en högsta bankhöjd på ca 7 m. Under ett vegetationstäck på 0,2 m består jorden av fast lagrad, stenig, grusig siltig sand. Vägbanken kan grundläggas utan grundförstärkningsåtgärder och utan avtagning av vegetationslager, där bankhöjden överstiger 2 m.

Sträcka km 0/600 – 1/400 (från mitt för Hagnebo gård till ny korsning med Villagatan)

Huvudsakligen låg bank med upp till ca 2 m bankhöjd, samt korta skärningspartier med ett största skärningsdjup på ca 0,5 m. Under mulljord/vegetationslager på ca 0,2 m består de ytliga jordlagren av sand och silt med medelhög till hög relativ fasthet. Ytlaget är ställvis försumpat på grund av höga vattenflöden vid snösmältning och kraftiga regn. Sten och block förekommer i ytan. På banksträckor bortschaktas ytlig organisk och/eller mulljord. I skärning krävs blockrensning på terrassen och geotextil på blöt siltig terrass. För övrigt kan vägen grundläggas utan förstärkningsåtgärder.

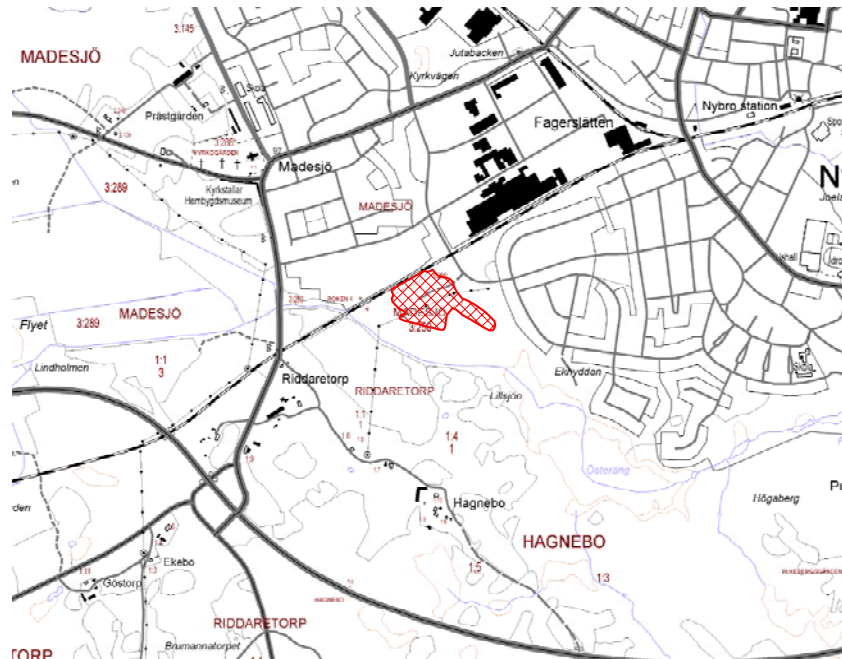
Sträcka km 1/400 – (från ny korsning med Villagatan till järnvägen)

Början på en skärning med upp till ca 6 m skärningsdjup under järnvägen. På sträckan kommer sonderingar för att klargöra bergets överyta, jordprovtagning och grundvattenobservation att krävas för att klargöra förutsättningarna för grundläggning.

De geotekniska förutsättningarna beskrivs ytterligare i PM Geoteknik.

Planbeskrivning

Förorenad mark



Figur 3 Utbredning av äldre tippområde.

Inom planområdet finns en tidigare byggtipp. Deponin tillkom under 1960-talet då de sydvästra delarna av Nybro exploaterades med bl.a. Smålandsgatan och Hallandsgatan. Någon dokumentation över vad som tippats finns inte. Enligt den tidigare gatuingenjören Henning Thorelius som medverkade vid exploateringen användes deponin för överskottsmassor (vegetation, jord, grus och liknande). Något avfall från hushåll eller industri ska ej ha deponerats. Numera används området som upplag för ris som ska flisas, asfalt samt som snötipp.

Under våren 2004 utfördes en undersökning av området (Miljöteknisk markundersökning av deponiområde vid Villagatan, Nybro kommun av Vägverket Konsult, daterad 2004-03-25).

Med denna översiktliga miljötekniska markundersökning samt den historiska informationen om området som grund finns som inget tyder på att området skulle vara förorenat.

Planbeskrivning

Fornlämningar

En arkeologisk förstudie, utförd av Kalmar läns museum, har genomförts under 2003 och kompletterats under 2004. Förstudien visar på flera lämningar inom planområdet. Enligt förstudien finns två områden som bedöms utgöra fast fornlämning. Dessa områden (område 1 och 17 i Figur 4) utgörs av röjningsröseområde resp by/gårdstomt. Område 1 planläggs inom naturmark omedelbart norr om Villagatan och gränsar mot en befintlig transformatorstation. Område nr 17 riskerar att påverkas av trafikplatsens ramper dess omfattning och konsekvenser redovisas därför i arbetsplanen som Vägverket utarbetar.

Länsmuseets förstudie visar även på ett flertal kulturhistoriska lämningar i området söder om Lindåsabäcken.

Länsmuseet skriver i förstudien: *"Kulturlämningarna i området representerar sammantaget ett utdraget händelseförlopp som väl illustrerar jordbrukets utveckling under de senaste 200 åren. Från 1800-talets omfattande utdikningsföretag med uppodling av tidigare ängsmarker och ett åkerbruk som tar utmarkerna i besittning till 1900-talets krympande odlingsarealer. De steniga och blockiga fossila åkrarna visar, med en mångfald av formelement som diken, röjningsrösen och terrasskanter, hur åkerbruk bedrevs före det hårt rationaliserade jordbrukets intåg på 1950-talet. En stor väg genom området skulle få följande konsekvenser för kulturmiljöerna:*

- *Det historiska och funktionella sambandet mellan åker och äng i Hagnebo försvinner delvis då åkermarken (och bebyggelsen) skiljs från viktiga delar av ängsmarken och stora delar blir vägbana.*
- *Förutsättningarna att förstå och förmedla jordbrukets utveckling i Hagnebo under de senaste 200 åren försvinner. Detta åskådliggörs idag på ett tydligt sätt genom samspelet mellan existerande lämningar/miljöer och dagens markanvändning genom betesdrift.*
- *En mycket pedagogisk, upplevelsemässig och tätortsnära kulturmiljö som illustrerar hur jordbruk bedrevs före det hårt rationaliserade jordbrukets intåg spolieras.*
- *Två bebyggelselägen försvinner (lägenhetsbebyggelse) vilket medför minskade möjligheter att förstå bebyggelseutvecklingen.*
- *Det kommunikativa sambandet mellan Hagnebo och sockencentrum (Madesjö kyrka) bryts då den äldre vägsträckningen övertörs av den planerade vägen. Denna äldre vägsträckning har sannolikt medeltida anor.*

Områdets vetenskapliga värde bedöms vara mindre då mycket går att studera i det äldre kartmaterialet och det är sannolikt att det finns ganska många liknande kulturmiljöer med motsvarande innehåll. Av stor betydelse är dock att området bedöms vara en av få (eller den enda) tätortsnära kulturmiljöer med motsvarande upplevelsemässiga och pedagogiska kulturhistoriska värde. Viktigt i detta sammanhang att området betas med ett bibehållet öppet landskap.

Planbeskrivning

Med anledning av ovanstående anser Kalmar läns museum att den planerade vägsträckningen är olämplig och förordar att en ny väg förläggs till ett område som är mindre känsligt från kulturmiljösynpunkt.”



Figur 4 Sammanställning av arkeologisk förstudie utförd av Kalmar Läns Museum 2003 & 2004. Nya fasta fornlämningar bedöms utgöras av område nr 1 och 17.

Den politiska bedömningen är att de positiva effekterna av detaljplanens genomförande överväger de negativa konsekvenser som projektet får på kulturmiljön i området.

Planbeskrivning

**Bebyggelse-
områden**

Planen medger byggrätt för handel, bilservice, småindustri och kontor inom område GHJ₁K (Verksamheter) söder om järnvägen. Högsta byggnadshöjd är begränsad till 8,0 m och maximalt 40 % av fastighetsarean får bebyggas. Byggnaderna får endast uppföras källarlösa. Ytterkanterna av verksamhetsområdet omfattas av prickmark. Inom prickmark mot ny infartsväg, som utökas till 12 meter, får ej förekomma skyltar, upplag eller parkering.

Planen medger byggrätt för handel, bilservice, småindustri, kontor och parkering inom område GHJ₁KP (Verksamheter) söder om riksväg 25. Högsta byggnadshöjd är begränsad till 8,0 m och maximalt 40 % av fastighetsarean får bebyggas. Ytterkanterna av verksamhetsområdet omfattas av prickmark och närmast ny trafikplats har ett naturområde lagts in för att underlätta skötsel vid trafikplatsen.

Begränsning och eventuella tillstånd för själva verksamheterna provas enligt annan lagstiftning varvid särskilda villkor och bestämmelser utelämnats i detaljplanen. Vid tillståndsprövning och bygglovgivning ska risker för störningar för omgivningen särskilt beaktas. Vid bygglovprövning ska de geotekniska aspekterna särskilt beaktas, se även rubriken Geotekniska förhållanden.

Inom område E₁ (Teknisk anläggning, transformatorstation) medges byggrätt för transformatoranläggning. Anläggningen vid Villagatan är befintlig medan anläggningen i det södra verksamhetsområdet söder om väg 25 är nyanläggning.

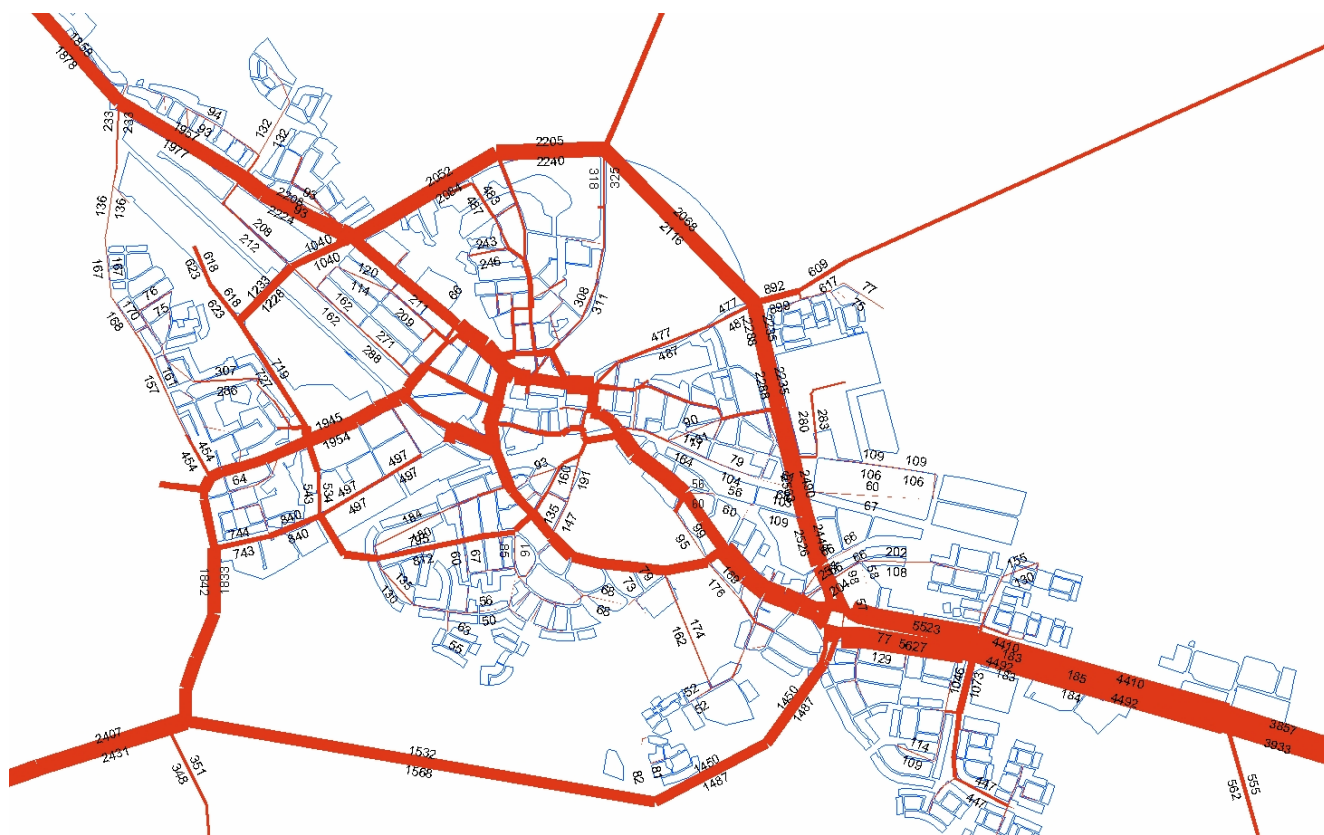
Gator och trafik
**Övergripande
struktur**

Effekterna på trafiksituationen i Nybro har analyserats i en särskild trafikutredning (Trafikutredning Nybro stad, Vägverket Konsult 2004-02-16). I planbeskrivningen återges ett sammandrag av effekterna av Västra förbifarten.

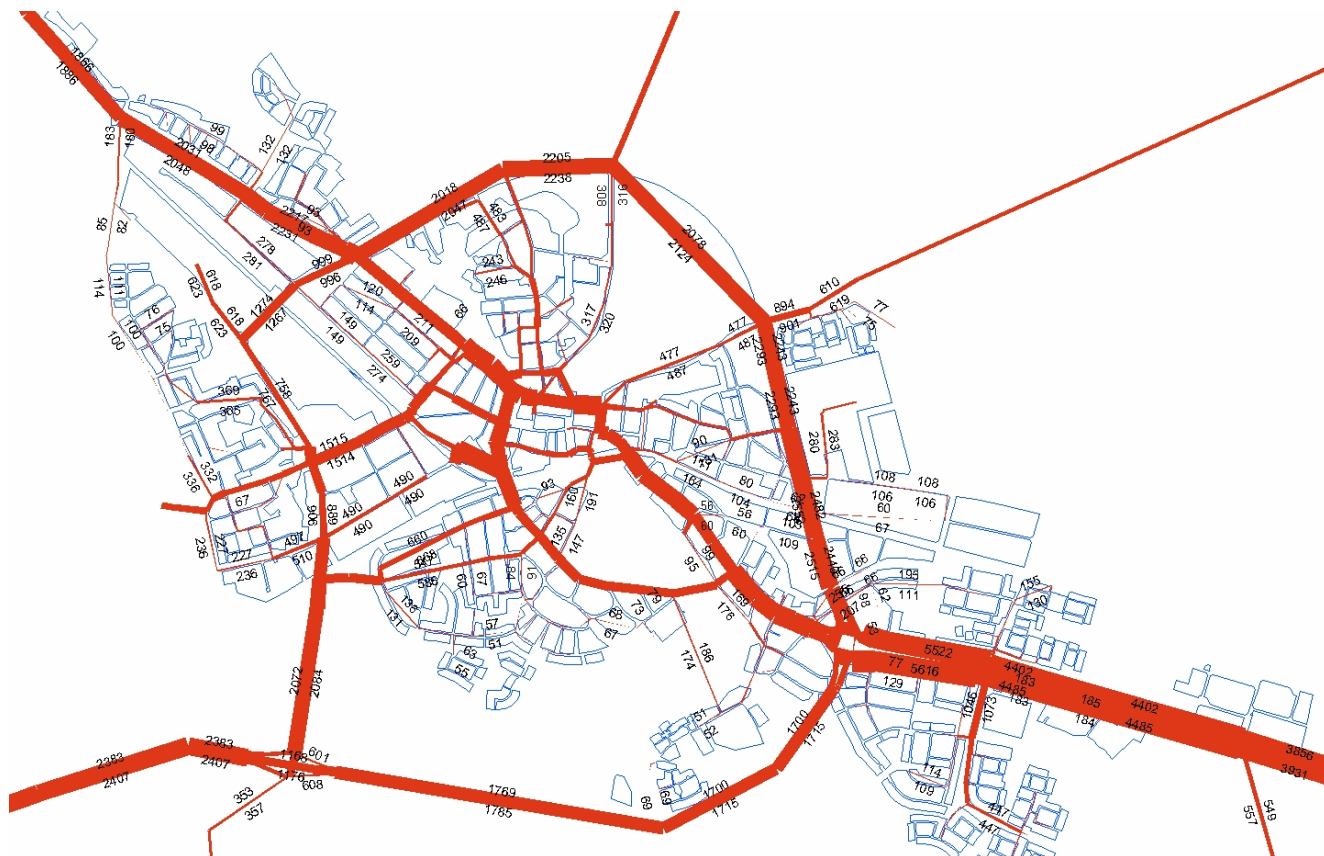
Trafikflöden efter en utbyggnad av Västra förbifarten jämförs mot trafikflöden före åtgärd i ovanstående figurer.

Av jämförelsen framgår att en något större andel av trafiken kommer att söka sig in mot centrum via Villagatan/Smålandsgatan när den nya infarten och anslutningen till Villagatan byggs. Trafikökningen prediceras till omkring 500 fordon, vilket motsvarar en ökning på nästan 25 procent. Eftersom det idag ter sig naturligt att köra Villagatan, framför Smålandsgatan, är det ett rimligt antagande att den tillväxt som i ovanstående figur läggs ut på Smålandsgatan, i verkligheten skulle komma att hamna på Villagatan. Vidare studier visar att hastighetsdämpande åtgärder på Villagatan och Smålandsgatan kan minska den beräknade trafikökningen med ca 300 fordon till en ökning med ca 200 fordon jämfört med dagens situation. Åtgärderna medför även att fordonens medelhastighet minskar vilket är positivt både ur trafiksäkerhets- och störningssynpunkt.

Planbeskrivning



Figur 5 Trafikflöden i Nybro tätort före förändringar.



Figur 6 Trafikflöden i Nybro tätort efter förändringar.

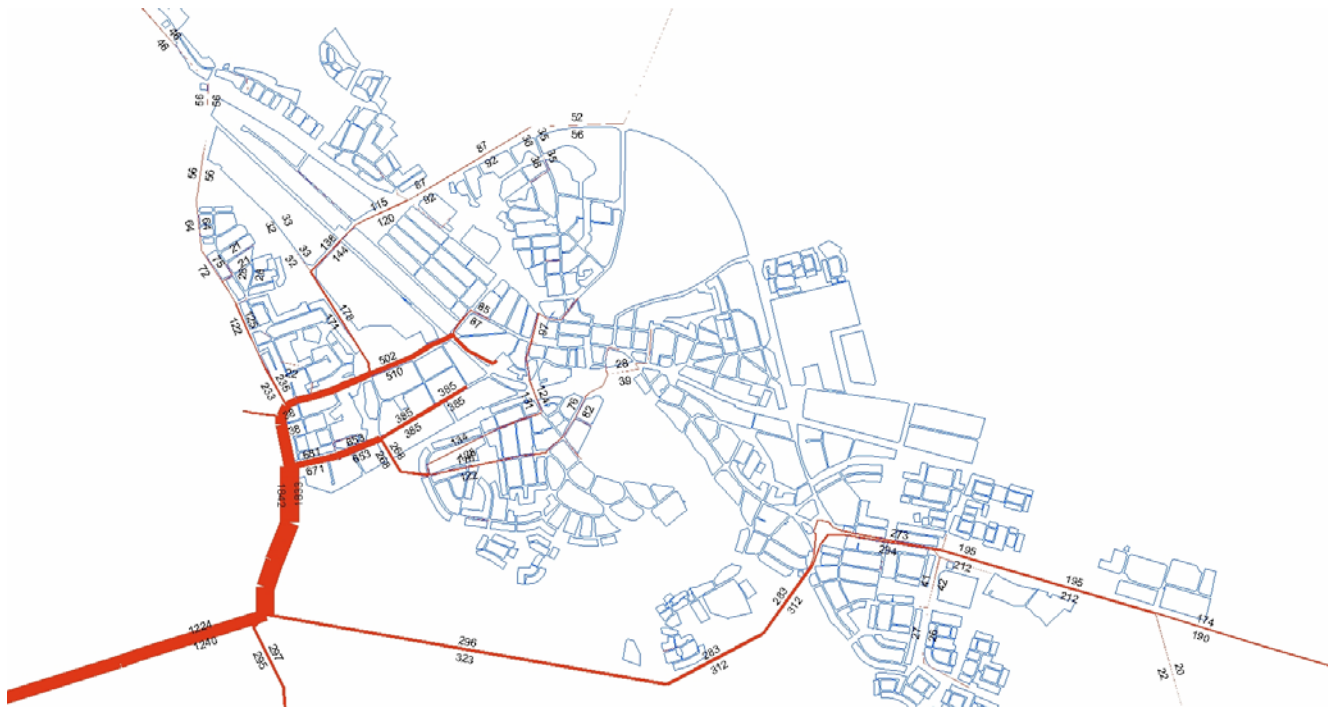
Planbeskrivning

En relativt kraftig trafikökning (beräknad till ca 700 fordon) förväntas även på Madesjövägen, medan trafiken på Jutarnas väg, av förklarliga skäl, minskar avsevärt. Vidare går det att se hur den nya infarten genererar viss överflyttning (ca 500 fordon) av trafik från Storgatan/Grönvägen till Rv 25 och den nya infarten. I övrigt är de predicerade trafikförändringarna relativt små. En analys av vilka trafikanter det är som i första hand berörs av förändringarna visar att väldigt få av de fordon som kommer in mot Nybro på den södra infarten passerar genom tätorten vidare norrut. I princip samtliga fordon som använder den södra infarten idag och i framtiden tycks med andra ord ha sin start- eller målpunkt inne i tätorten. Skillnaderna mellan bilderna är dock överlag små, vilket bör tolkas som att den nya infarten inte kommer att påverka ruttvalen i någon större omfattning. Den enda påtagliga skillnaden är den ökning i antalet fordon som är på väg österut från Nybro, eller kommer därifrån, och som väljer att köra via Riksväg 25 och den nya infarten.

Ny detaljplan samt arbetsplan som upprättas av Vägverket medför att befintlig anslutning till väg 25 vid Riddaretorp stängs. Befintlig vägport under väg 25 kommer dock att vara kvar som ägoväg och gc-väg. Dock är höjden begränsad till 3,5 meter vilket gör att högre fordon istället måste köra via den befintliga grusvägen som går mellan Hagnebo och Riddaretorp.

De båda verksamheter som har behov av höga transporter påverkas svagt negativt eftersom befintlig anslutning vid väg 25 stängs. Åtkomst för höga fordon kommer istället att ordnas via befintlig grusväg som går mellan Hagnebo och Riddaretorp vilken ansluts till ny infart genom en plankorsning. Samma grusväg kommer att användas för åtkomst till boende i Hagnebo, öster om ny infart.

Planbeskrivning



Figur 7. Trafikens ursprung och destination på befintlig infart i västra Nybro.



Figur 8. Trafikens ursprung och destination efter att Västra förbifarten öppnats för trafik.

Planbeskrivning

Västra förbifarten	Trafikplatsens utformning fastställs i särskild arbetsplan enligt Väglagen. Denna process bedrivs av Vägverket parallellt och samordnad med detaljplaneprocessen. Arbetsplanen omfattar förutom ny trafikplats även stängning av befintlig anslutning till väg 25 vid Riddaretorp. Västra förbifarten utformas med hög standard från väg 25 till Emmabodavägen. Inom området (INFART) planeras vägen utformas med en körbanebredd av 7,0 m och hastighetsstandard 70 km/h förutom norr om Lindåsabäcken där hastigheten föreslås bli 50 km/h.
Smålandsgatan och Villagatan	Med trafikutredningen som grund har ett skissförslag på möjliga åtgärder på Smålandsgatan och Villagatan utarbetats för att minska gatornas attraktivitet för genomfartstrafik och för att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafik. Åtgärderna finns medtagna i kommunens investeringsbudget för år 2007.
Gång- och cykelvägar	Detaljplanen innefattar delar av ett utökat huvudnät för gång- och cykeltrafik som en del i en nordsydlig förbindelse mellan södra Nybro och de norra delarna av Madesjöområdet. I planen har utrymme för gång- och cykelväg liksom planskild korsning med järnvägen reserverats inom trafikområde liksom naturmark. Området för gc-väg görs även tillgängligt för jordbrukstransporter.
Parkering, utfarter	Utfartsförbud från fastigheterna i angränsande kvarter mot Madesjövägen föreslås av trafiksäkerhetsskäl. Parkeringsbehov för verksamheterna inom planområdet förutsätts ske inom kvartersmark. Vid trafikplatsen invid väg 25 möjliggörs en allmän pendlarparkering samt uppställningsplats för större fordon. Möjlighet att skapa en informationsplats finns inom parkeringsområdet.
Störningar	Intilliggande bostadsbebyggelse har enligt beräkningar ej bedömts utsättas för störningar som innebär behov av särskilda åtgärder. Ny infart anläggs i skärning under järnvägen vilket gör att en naturlig "bullerskärm" erhålls av infartens slänter.
Teknisk försörjning	Befintliga kommunala vatten- och avloppsledningar är lokaliserade direkt norr om och parallellt med Lindåsabäcken.
Vatten- och avlopp	Det norra verksamhetsområdet avses anslutas till befintliga kommunala vatten- och avloppsledningar vid Lindåsabäcken ca 150 meter från verksamhetsområdet. Ledningarna avses läggas i allmänplatsmark (NATUR och LOKALGATA). Även det södra verksamhetsområdet avses anslutas till befintliga kommunala vatten- och avloppsledningar vid Lindåsabäcken ca 1 km från verksamhetsområdet.

Planbeskrivning

Dagvatten- hantering	Huvudgatan kommer i huvudsak att avvattnas via öppna diken söder om järnvägen. Vägdagvattnet avses via separata vägdiken via ett fördröjningsmagasin ledas ut i Lindåsabäcken. Norr om järnvägen avses dagvattnet ledas via brunnar i befintligt dagvattensystem. Vid järnvägsbron uppstår en lågpunkt som föreslås avvattnas genom en pumpstation som leder vattnet via ett dike till ett översilningsområde ut i Lindåsabäcken (NATUR₃). Dagvattenhanteringen beskrivs mer utförligt i planens miljökonsekvensbeskrivning.
Fjärrvärme	Den planskilda korsningen med järnvägen påverkar befintligt fjärrvärmenät som förvaltas av Nybro energi. Befintliga fjärrvärmeledningar korsar järnvägen i rör vid det planerade broläget. Vid byggnation av brokonstruktionen måste fjärrvärmeledningarna brytas. Ledningarna utgör huvudledningen för fjärrvärmeförsörjningen av Madesjöområdet. Detta medför att avstängningen av fjärrvärmeledningarna måste ske under sommarperioden. Återläggning planeras kunna ske under järnvägen i den nya brokonstruktionen. Åtgärderna beskrivs mer utförligt i genomförandebeskrivningen.
El	Befintliga elledningar påverkas främst vid det planerade broläget. Omläggning av ledningar krävs. Ny matning krävs även till de planerade verksamhetsområdena. Befintlig transformatorstation vid Villagatan bibehålls som (E₁) Teknisk anläggning, transformatorstation. En ny transformatorstation anläggs inom verksamhetsområdet söder om väg 25 som (E₁) Teknisk anläggning, transformatorstation.
Tele	Befintliga teleledningar påverkas främst vid det planerade broläget. Omläggning av ledningar krävs.
Administrativa frågor	
Huvudmannaskap	Kommunen är huvudman för allmän plats.
Genomförandetid	Planens genomförandetid är fem år från den dag planen vinner laga kraft.

Medverkande tjänstemän

Planen har upprättats av Vägverket Konsult, Kalmarkontoret, på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret och Tekniska kontoret i Nybro kommun. Ansvariga för planarbetet hos Vägverket Konsult har varit Daniel Niklasson (fysisk planering) samt Mats Gidmark (miljö och MKB). Hos Nybro kommun har Lise Svensson (planarkitekt) samt Ulf Ohlsson (avdelningschef gata-park) varit ansvariga.

Nybro dag som ovan

Kerstin Ainouz
Stadsarkitekt

Daniel Niklasson
Fysisk planerare, Vägverket Konsult

Lise Svensson
Planarkitekt

Mats Gidmark
Miljöprojektör, Vägverket Konsult

Antagen av KF 2006-05-29

Laga kraft 2006-06-23