

Antagandehandling

Värnamo kommun
Detaljplan för
GÅNG- OCH CYKELTUNNEL
UNDER JÄRNVÄGEN VID
KLEVALIDEN
i Värnamo stad

Dnr 9500897
L 211

PLANBESKRIVNING

Handlingar

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

Planens bakgrund och syfte

Underlaget till detaljplanen finns i den utredning som Värnamo kommun och Banverket gjort angående planskilda korsningar i Värnamo stad. Utgångspunkten för detta arbete var att slopa alla plankorsningar och ersätta dem med befintliga och nya planskilda korsningar.

Planförslaget syftar till att en tunnel under järnvägen skall byggas strax norr om Viadukten. Tunneln blir endast för gång- och cykeltrafik. Samtidigt stängs Sågareliden och Klevalidens passage av järnvägen för all trafik. Det medför att Backegårdsgatans anslutning till Västbovägen kommer att förbättras, så att även tyngre trafik kan passera.

Plandata

Planområdet är beläget i de centrala delarna av Värnamo stad, och sträcker sig utmed järnvägen norr och söder om Viadukten.

Marken ägs till huvuddelen av Värnamo kommun. Fickan 3 är dock i privat ägo.

Tidigare ställningstagande

I antagen översiktsplan för Värnamo stad "Värnamo 2000" finns inte stängningen av övergångarna med, och inte heller den nya sträckningen av gång- och cykeltrafiken. Detta är förklarligt med tanke på att utbyggnadsplanerna för järnvägstrafiken kommit först på senare år. Däremot finns ovan nämnd utredning, som efter bred remiss och viss justering, antogs av kommunfullmäktige som programunderlag för utbyggnad av planskilda korsningar i Värnamo stad.

Inom planområdet berörs följande detaljplaner: (fastställersedatum)
Nr 265, 1992-04-29 Nr 231, 1987-06-26 Nr 216, 1983-12-16
Nr 164, 1969-10-09 Nr 46, 1945-06-01 Nr 20, 1934-10-10
Nr 3, 1928-06-14

Förutsättningar och förändringar

Mark och vegetation

Planområdet består dels av järnvägsområde utan några speciella kvaliteter. Dels av parkeringsområden öster om järnvägen med tillhörande tillfarter. På denna sida järnvägen finns även en del vegetation/träd som är värda att bevara.

På västra sidan om järnvägen ligger en brant natur-/parkslänt som sträcker sig från norr till söder. Slänten innehåller en mängd vackra träd och annan vegetation och utgör därmed ett viktigt inslag i stadsbilden.

Gång- och cykeltunneln innebär stora ingrepp i stadsbilden med tanke på de slänter som blir på ömse sidor om järnvägen. Slänterna blir brantast på västra sidan där gång- och cykelvägen gör en skarp sväng söderut. Det är mycket viktigt för miljön att resurser satsas på utformning av såväl tunnel som slänter. Detta behandlas vidare i avsnittet "Miljökonsekvensbeskrivning".

Geoteknik

En geoteknisk undersökning är gjord under 1995. Resultaten av undersökningen är dock något svårtolkade, varför en noggrannare undersökning kan krävas vid exploateringen.

Fornlämningar

Inom planområdet eller i dess närhet finns inga registrerade fornlämningar.

Bebyggelse

Inom planområdet ligger två befintliga bostadshus, som är tidstypiska för Klevalidenområdet, och därför är bevaransvärda ur kulturmiljösynpunkt. Byggnaderna ges en bestämmelse som innebär att de inte får rivas och att underhåll skall ske med befintliga material och färger.

Trafik

Biltrafik

Klevaliden och Sågareliden används för att nå området mellan Götavägen och järnvägen från centrum. Korsningarna har dessutom en betydande genomfartstrafik, eftersom de används som en genväg mellan centrum och området uppe vid sjukhuset.

Inom det aktuella området finns huvudsakligen bostäder men även några mindre industrier, Libanongården med samlingslokaler och fritidshem samt en barnstuga. Förutom via de aktuella järnvägs-korsningarna kan området nås från Götavägen via Västbovägen och Uddebovägen.

Förslaget innebär att båda korsningarna stängs. Huvuddelen av trafiken kommer att välja Viadukten och en mindre del kommer att välja Södra Övergången - Uddebovägen. För att förbättra tillgängligheten för större fordon föreslås att Backegårdsgatans anslutning till Västbovägen förbättras.

Nuvarande olägenheter med genomfartstrafik på Backegårdsgatan och Västbovägen, som har påtalats av de boende, kommer att minska kraftigt. Förslaget kommer sannolikt även att minska problemen med genomfartstrafik på Västbovägens fortsättning mellan Götavägen och Silkesvägen.

In- och utfartsväg till bostadshuset strax norr om Viadukten finns i form av en enkel grusväg som ansluter till Västbovägen. Utfarten sker alltså idag över parkmark, vilket även blir fallet i fortsättningen.

Trafikökningen på Viadukten blir relativt måttlig, från dagens 10 700 till 13 300 fordon/dygn. Som jämförelse kan nämnas att trafiken över Viadukten minskat med 7-8 000 fordon/dygn sedan södra förbifarten öppnades.

Trafikökningen nere vid Centralplan kan förväntas bli ännu mindre eftersom många som kör över de båda korsningarna som stängs redan idag passerar över Centralplan och även eftersom en del av trafikökningen över Viadukten kommer att gå via Luddögatan eller Myntgatan.

Trafikföringen vid Folkets Hus och parkeringarna runt om förändras också eftersom Järnvägsgatan stängs norr om Viadukten. Entren till Folkets Hus kan nu endast nå söderifrån, och den stora parkeringen kan endast nås via en infart i norr.

Parkeringsytan norr om Folkets Hus kommer att förändras men antalet platser kommer att bibehållas. Dessutom möjliggörs för en utökning söderut, av den parkering som ligger utmed järnvägen, med ca 40 p-platser.

Gång- och cykeltrafik

I området runt Viadukten är gång- och cykeltrafiken mycket omfattande. Till korsningen vid Klevaliden kommer, väster ifrån, trafik från tre olika håll. Från Solbacksgatan och Högalidsgatan via Undergången, från Klevaliden och från Västbovägen. Enligt de räkningar som är gjorda är de tre delströmmarna ungefär lika stora. Därifrån fördelar sig trafiken till största delen antingen rakt ner förbi Folkets Hus mot centrum eller norr ut mot Stationen.

Dessa strömmar kommer i fortsättningen att vara relativt oförändrade. Delströmmarna väster om järnvägen sammanförs och leds ned i en tunnel under järnvägen. Därifrån kan man välja att åka till Folkets Hus, mot centrum via Boagatan eller norr ut mot stationen. Det är viktigt att gång- och cykeltrafiken får kontakt med stationen på ett smidigt sätt. Detta får även beaktas vid kommande planering av stationsområdet.

Till korsningen vid Sågareliden kommer trafik från Backegårdsgatan, Hagagatan och Västbovägen. När Sågareliden stängs kommer en del trafikanter att korsa järnvägen redan vid Södra Övergången. Resten får ta sig via Västbovägen till den nya tunneln. En möjlighet finns också att anlägga en enklare gång- och cykelväg strax väster om järnvägen. Denna skulle förbinda Backegårdsgatan/Hagagatan med tunneln.

Förändringen för gång- och cykeltrafiken blir främst i form av de höjdskillnader som en planskildhet medför. Dessa behandlas i ett särskilt avsnitt. ("Lutningar")

Lutningar/tillgänglighet

Höjdskillnaden mellan centralplan och Sveaplan är ca 36 m. Detta är på en sträcka av ungefär 610 m och det ger en genomsnittslutning på 59 ‰. Eftersom höjdskillnaden inte tas upp jämt hela vägen, då vi har en del relativt plana partier, får vi lutningar som ligger över 59 ‰. Idag t ex har vi Klevaliden som ligger på en lutning mellan 100-140 ‰.

Den nya tunneln innebär att vi förlorar ca 3 m i höjdskillnad eftersom det blir "bakfall" då man gräver ner gc-vägen.

På östra sidan om tunneln blir lutningen måttlig, bortsett från sträckan bort mot stationen som får en lutning om 58 ‰. Väster om tunneln får man en lutning på som mest 60 ‰ upp mot Klevaliden. Den nya gc-vägen ansluter i Klevalidens nedre del, där lutningen är 100 ‰.

Miljökonsekvenser

Stängningen av plankorsningarna medför en avsevärd ökning av trafiksäkerheten i området, vilket också är den främsta orsaken till projektet.

För att förhindra smitvägar över järnvägen skall träd och buskvegetation planteras utmed järnvägen på västra sidan längs med hela grönstråket. Detta får delvis kompletteras med stängsel.

Miljön för Klevaliden och området runt Västbovägen blir avsevärt lugnare då all genomfartstrafik försvinner. Den del av Västbovägen som ligger nedanför den nya anslutningen till Backegårdsgatan kommer i fortsättningen enbart att trafikeras av bilar som har sitt mål vid Västbovägen-Klevaliden. Området "Klevaliden" torde därmed bli attraktivare för såväl boende som gång- och cykeltrafikanter.

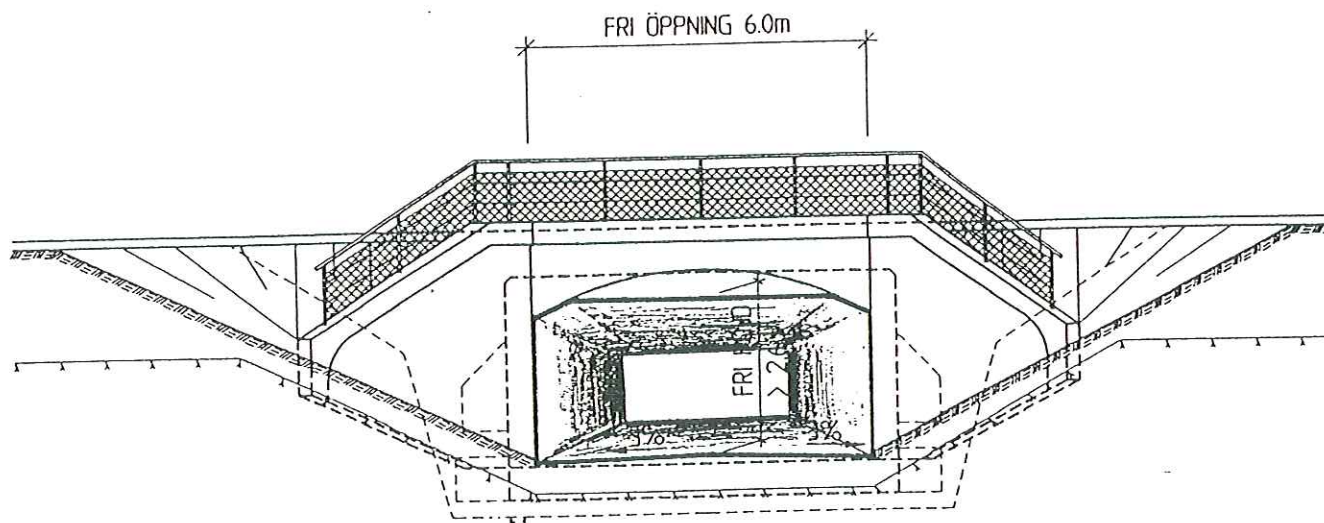
Området runt biblioteket och Folkets Hus får i framtiden också en lugnare omgivning eftersom Järnvägsgatan här blir en återvändsgata.

En planskild korsning innebär givetvis alltid en förändring av stadsbilden. En tunnel vid Klevaliden är inget undantag, utan här kommer vi att få ganska stora förändringar i form av nya gång- och cykelvägar och framför allt flera branta och långa slänter med tillhörande stödmurar. På västra sidan om tunneln, där det redan idag sluttar upp mot Bangårdsgatan, får vi rejäla slänter eventuellt också med stödmurar. Även på östra sidan om järnvägen blir det en hel del slänter och nya gc-vägar. Här försvinner dock en del asfaltsytor som istället blir park.

Runt om tunneln med tillhörande gång- och cykelvägar kommer det att bli en hel del gröna ytor. Dessa borde gynna möjligheterna att trola bort "såret" i stadsbilden, genom olika former av planteringar.

Tunneln kommer att bli ca 22 m lång och 6 m bred, d v s någon meter bredare än i normalfallet, vilket kan bidra till att tunneln inte känns mörk och trång. Porten får utformas med olika mönster i betongen samt färgsättning av räcke m m. Utmed tunnelväggarna får illustrationer markeras/utformas. Eftersom tunneln kommer att ingå i ett av Värnamos huvudstråk för gång- och cykeltrafik och på en ganska lång sträcka bli den enda förbindelseleden mellan centrum och området ovanför järnvägen är det viktigt att den upplevs som en trevlig promenad/ cykelväg.

Det är också så att den leder upp till Klevaliden, och ett av Värnamos äldsta och vackraste kvarter. Detta bidrar till vikten av att den nya stadsbilden präglas av befintliga miljöer.



Ledningar

Byggnationen av tunneln kräver omläggning av ledningar och kablar. Bland annat berörs en större dagvattenledning väster om järnvägen.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden slutar fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

För den del av kvarteret Fickan, som ligger inom planområdet upphör tomtindelningen från 1947 att gälla.

Värnamo i januari 1996

STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen

Olle Vesterberg
Olle Vesterberg
planarkitekt

Annacarin Holm
Annacarin Holm
planingenjör

UTSTÄLLNINGSHANDLING

Värnamo kommun
Detaljplan för
Gång och cykeltunnel under järnvägen vid Klevaliden
i Värnamo stad
Upprättad i april 1996.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDSPLAN

Detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige under 1996.
Byggnationen beräknas påbörjas tidigast hösten 1996.

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 ombyggnad av gator och GC-vägar i enlighet med detaljplaneförslaget. Kommunen svarar också för ombyggnad av VA-ledningar. Banverket svarar för byggnation av GC-port. Anläggningsarbetena innebär också att vissa el- och teleledningar måste läggas om.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

AVTAL OCH FASTIGHETSBILDNING

Ett avtal som reglerar kommunen och banverkets inbördes ansvar och åtaganden finns redan träffat. I detta avtal regleras även de mark-överlåtelser och servitutsupplåtelser som föranleds av detaljplanen.

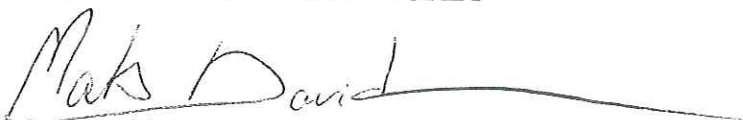
Avtalet som godkänts av KF (§165, 94-10-27), innebär att plankorsningar vid Sågareliden och Klevaliden stängs för all trafik, och att planskild GC-förbindelse skall anläggas vid Klevaliden. Endast mark som ägs av kommunen och SJ Fastigheter berörs av ombyggnaden.

EKONOMISKA FRÅGOR

EKONOMI

Kommunens kostnad för att bygga GC-väg, gata, ombyggnad av P-plats under Viadukten, Va-ledningar, marklösen m m har beräknats till ca 1,9 Mkr. Medel har avsatts under 1997 i investeringsprogrammet. Banverkets kostnad för GC-port har uppskattats till ca 5,6 Mkr.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET


Mats Davidsson

25