

LAGA KRAFTBEVIS

Datum
2010-12-07

Dnr
2007-BN1225

Byggnadsnämnden antog 2009-09-23 § 177 detaljplan för
VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Beslutet överklagades till Länsstyrelsen.
Länsstyrelsen avslag överklagandena 2010-03-10.
Länsstyrelsens beslut överklagades till Miljödepartementet.
Miljödepartementet avslag överklagandena 2010-11-18.

Beslutet har vunnit laga kraft 2010-11-18.

Agneta Jonasson
Byggnadsnämndens sekr.

För kännedom till:

Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun
Länsstyrelsen, samhällsutvecklingsenheten

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Byggnadsnämnden
2009-09-23

§ 177

**VÄXJÖ 13:35, (VIKAHOLM), TELEBORG, Växjö
kommun. Detaljplan för bostäder, Antagande**

Dnr 2007/BN1225 Dpl 214

Beslut

Byggnadsnämnden beslutar enligt arbetsutskottets förslag.

Med hänvisning till utlåtande 2009-09-01 ska framförda synpunkter inte föranleda någon ändring av planförslaget.

Byggnadsnämnden antar detaljplaneförslag upprättat 2009-05-26 enligt 5 kapitlet 29§ plan- och bygglagen.

Reservation

Margaretha Löwing (C) reserverar sig skriftligen.

Beslutet kan överklagas hos länsstyrelsen. Dock endast av den som senast under utställningen framfört skriftliga synpunkter som inte blivit tillgodosedda.

Bilaga CC

Bakgrund

Syftet med planläggningen av området är att möjliggöra en utbyggnad av Vikaholm i form av bostäder med blandade boendeformer med tillhörande service. Vikaholm skall ha en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt. Områdets miljöer, byggnader och användning skall utmärkas av mångfald och variation. Tillgänglighet skall vara ett ledord för såväl barnens möjlighet till lek i sin närmiljö och allas rätt till framkomlighet och upplevelser. Kollektivtrafik och cykeltrafiken ges en hög prioritet. Dessa skall vara attraktiva för att vara ett självklart val för transporter mellan området och centrum. Inom området skall ekologiskt hållbara lösningar provas genom kommunen själv och dess många byggherrar. Utformningar och lösningar ska underlätta för boende och verka inom området att leva med minimal miljöpåverkan.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Byggnadsnämnden
2009-09-23

§ 177

Planförslaget daterat 090526 har varit utställt för granskning 090703-090821.

Beslutsunderlag

Antagandehandling 090526

MKB 090526

Utlåtande 090901

Arbetsutskottets förslag till byggnadsnämnden 2009-09-09 §156

Yrkanden

1. Margaretha Löwing (C)

Byggnadsnämnden antar inte detaljplaneförslaget för Växjö 13:35 eftersom utbyggnaden innebär en väsentlig miljöpåverkan och en infrastrukturutbyggnad som inte står i proportion till antalet nya bostäder.

2. Tony Lundstedt (S) med instämmande av Nils Fransson (FP), Gullvi Strååt (S), Gustaf Bergström (KD), Anna Hultstein (M) och Gullvi Andersson (MP)

Bifall till arbetsutskottets förslag.

Beslutsordning

Ordföranden ställer yrkandena mot varandra och finner Tony Lundstedts yrkande antaget.

Beslutsexpediering

Länsstyrelsen

Sökande, kommunstyrelsen

Sakägare enligt utlåtande

2 (2)

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

UTLÅTANDE

Dnr 2007BN1225 Dpl 214

DETALJPLAN

VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Syftet med planläggningen av området är att möjliggöra en utbyggnad av Vikaholm i form av bostäder med blandade boendeformer med tillhörande service. Vikaholm skall ha en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt. Områdets miljöer, byggnader och användning skall utmärkas av mångfald och variation. Tillgänglighet skall vara ett ledord för såväl barnens möjlighet till lek i sin närmiljö och allas rätt till framkomlighet och upplevelser. Kollektivtrafik och cykeltrafiken ges en hög prioritet. Dessa skall vara attraktiva för att vara ett självklart val för transporter mellan området och centrum. Inom området skall ekologiskt hållbara lösningar provas genom kommunen själv och dess många byggherrar. Utformningar och lösningar ska underlätta för boende och verksamma inom området att leva med minimal miljöpåverkan.

Eftersom det inte kan uteslutas att planens genomförande medför betydande miljöpåverkan när det gäller buller och luft har en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, upprättats. Då synpunkterna på detaljplan och MKB är svåra att särskilja i inkomna yttranden har båda redovisats och kommenterats tillsammans i detta utlåtande.

Planförslaget daterat 090526 har varit utställt för granskning 090703-090821.

UTAN SYNPUNKTER

Kommunstyrelsen
Polismyndigheten
Vöfab

MED SYNPUNKTER

Länsstyrelsen

”Ovannämnda planförslag har översänts till Länsstyrelsen för yttrande enligt 5 kap 24 § PBL. Länsstyrelsen har 2009-02-20 lämnat samrådsyttrande i ärendet.

Länsstyrelsen finner att kommunen på ett ambitiöst och omsorgsfullt sätt har tillmötesgått synpunkterna i samrådsyttrandet.

En samordnad utställning med detaljplanen för Södra Länken etapp 1, redovisningen av en ny vägenslutning för kopplingen mellan Torparvägen och Södra Länken, liksom framtagandet av kompletterande utredningar har stärkt detaljplanens syften.

I det till detaljplanen hörande Gestaltungsprogram Vikaholm, tidigare benämnt Utemiljöprogram, betonas vikten av att dessa båda dokument ska läsas tillsammans.

Länsstyrelsen är positiv till de ytterligare ambitioner som redovisats för att styra utformningen av Vikaholm så att en hållbar utveckling kan uppnås.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Kommunen har i enlighet med länsstyrelsens samrådsyttrande utifrån en ny behovsbedömning bedömt att ett genomförande av detaljplanen skulle kunna medföra betydande miljöpåverkan.

En MKB har därmed upprättats och tillfogats planhandlingarna. MKB:n har avgränsats till frågorna miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och buller. Länsstyrelsen vill betona vikten av att en kontinuerlig uppföljning görs av Växjö kommun så att gällande riktvärden och miljömål inte överskrids.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet

Enligt de beräkningar av luftkvaliteten som redovisas i MKB:n kommer inte miljö kvalitetsnormerna för luft att överskridas. Däremot finns det risk för att miljömålet för PM 10 kan komma att överskridas längs Teleborgsvägen. De åtgärder som föreslås i detalj planen handlar om hastigheter, rutiner och metoder för gatustädning och halkbekämpning, reglering av tung trafik mm.

Buller

Utifrån bullerberäkningar grundade på trafikprognoser för 2025 bedöms att fastigheter längs Teleborgsvägen, Torparvägen och Allmogevägen berörs av bullervärden som överstiger 55 dBA, Några av fastigheterna kan utsättas för maxvärdet 70 dBA. I MKB:n redovisas förslag till bullerdämpade åtgärder.

Kvarvarande synpunkter

Natur

I länsstyrelsens samrådsyttrande angavs följande:

”Länsstyrelsen anser att man särskilt bör studera vad vägdragningen i den västra delen av etapp 1 kommer att innebära i sin förlängning med avseende på dragning genom ängsmarkerna”.

Länsstyrelsen kan inte se att kommunen i utställningshandlingen har uppmärksammat detta.

Det innebär att länsstyrelsen med nuvarande material inte kan ha någon fullständig åsikt om den västra vägen.

Kommentar: Kommunen har studerat anslutningen västerut och placerat denna med hänsyn till befintliga grusvägar, fornlämningar och passage av ängsmarken på lämpligaste plats. Dess sträckning västerut har studerats översiktligt och även visats på kartorna i utställningshandlingen som visar utbyggnadsetapper inom Vikaholm. Sträckningen som har studerats följer i stort södra kanten på ängsmarkerna.

Vägverket

”Planutformningen med småskalighet och ”knixigt” gatusystem med korta raksträckor och korta siktsträckor inbjuder till låga hastigheter inom området där boendemiljön prioriteras. Detta ger goda grundförutsättningar för en lugn trafikmiljö i området.

Flyttningen av områdets anslutning till Södra länken påverkar trafikförsörjningen av området. Framförallt påverkar det den västra framtida etappen och dess anslutning mot Södra länken.

Trafiken från detta område skall ju gå genom den inledande centrala utbyggnadsetappen. Hastighetsstandarden inom området kommer att bli låg och anpassad till villkoren för oskyddade trafikanter. För närvarande har biltrafikanter ofta svårt att acceptera lågtrafikområden längre

än 600-800 meter. I planförslaget är den tänkta tillfartsvägen genom etapp 1 ca 1 km + vägen inom den egna västra senare deletappen, vilket gör att angöringen till denna del riskerar att upplevas besvärlig och området därmed svårtillgängligt.

Planområdet ligger förhållandevis långt från centrum i ett län med stark bilkultur, vilket gör att sannolikheten är relativt stor för att bilberoendet blir betydande i området. För att de gröna intentioner som planförslaget bygger på skall infrias är det angeläget att parkeringsfrågan! bilutrymmesfrågan inte blir för dominerande och att biltätheten inte blir för stor. Utbyggd kollektivtrafik redan när området bebyggs och goda cykelförbindelser som också är färdigställda vid inflyttning i området, vilket anges i planen, är naturligtvis viktigt i detta sammanhang. Det finns dock en risk för att detta inte är tillräckligt, och att planens intentioner att hålla nere bilanvändningen, biltätheten och parkeringsytorna inom området inte kommer att infrias. Om biltätheten i området blir större än beräknat finns då stor risk för att en svårhanterlig P-situation uppkommer.

Det bör därför övervägas om inte ett mer utvecklat mobilitetsprogram också bör tas fram för området, eller åtminstone fördjupa mobilitetsdiskussionen. I ett sådant program/diskussion kan lämpliga aktiviteter identifieras som stödjer den utveckling som önskas. Vägverket deltar gärna i en sådan diskussion för området. Särskilt där kommunen är fastighetsägare finns starka möjligheter att komplettera detaljplanens regleringar med mobilitetskrav ut ex exploateringsavtal och vid markupplåtelse. Detta är ett tillvägagångssätt där det finns goda internationella exempel på hur mobilitetsfrågor kan implementeras med gott resultat i bebyggelseområden. Ett exempel på en verksam åtgärd som påverkar parkeringsutrymmet och bilanvändningen i området kan t ex vara att i exploateringsavtalen ställa krav på att exploatören inrättar bilpooler tillgängliga för de som bor i området i samband med exploateringen.”

Kommentar: Tidiga diskussioner har förts med länstrafiken för att få bästa lösningen för kollektivtrafiken. Både kommunens och länstrafikens ambition är att området trafikeras med buss när första boende i området flyttar in.

Kommunen diskuterar nu ett kvalitetsprogram tillsammans med områdets byggherrar och här finns det möjlighet att föra en diskussion angående exempelvis bilpooler och andra gemensamma lösningar. Att anslutningsvägen placerats i östra delen är för att undvika onödig smittrafik mellan Södra Länken och södra delen av Teleborg.

Miljö och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) är väl utförd och att avgränsningen är relevant. MKB:n beskriver på ett bra sätt de risker för människors hälsa som kan bli följden av en utbyggnad av Vikaholm. De föreslagna åtgärderna kan sammantaget förhindra att betydande miljöpåverkan uppstår. Förutsättningen för att en utbyggnad av Vikaholm ska kunna anses som hållbar är emellertid att samtliga föreslagna åtgärder genomförs.

Nämnden ifrågasätter uppgiften om att kommunen har valt att jobba med ”tyst sida” när det gäller omvandlingen av Teleborgsvägen till en stadsgata. I miljökonsekvensbeskrivningen fastslås att det bästa sättet att slippa bullerstörningar är att förhindra att de uppstår och att långsiktig fysisk planering är betydligt mindre kostsamt än att rätta till bullerproblemen senare. Denna uppfattning delas helt och hållet av Miljö- och hälsoskyddsnämnden. Det har inte kommit till nämndens kännedom att kommunen har tagit ett övergripande beslut om att acceptera att nya bostäder byggs i lägen där de boende riskerar att utsättas för både buller och luftföroreningar. Nämnden anser att det vore i högsta grad motiverat att besluta att Växjös nya större bostadsområden, t ex längs med Teleborgsvägen uppförs så att man inte riskerar att framtida störningar uppstår och så att uppfyllandet av miljömålen inte försvåras.

Det finns redan med dagens trafikmängd fastigheter utmed Teleborgsvägen som beräknas ha fasadvärden som tangerar eller överstiger 65 dBA och antalet berörda fastigheter beräknas öka med ökade trafikmängder. Detta kan innebära att Miljö- och hälsoskyddsnämnden tvingas förelägga väghållaren om åtgärder.

Kommentar: Beslut om hur andra nya bostadsområden skall byggas ut är inget som regleras eller kan regleras i aktuell detaljplan för Vikaholm.

Växjö Energi AB

Transformatorstationer

Elförsörjningen av det område som nu är utställt kräver 4 st transformatorstationer.

Transformatorstationernas planerade placering har markerats på bilagd karta. Runt varje station skall finnas ett fritt utrymme med min. 1, 5 m bredd.

Ledningsnät

Ledningsnät för mellanspänning (10 kV), lågspänning (0,4 kV) och signalöverföring planeras att förläggas i huvudsak inom gatumark. Förläggning inom även natur-, park- och torgmark kan också bli nödvändig.

Samordning

För att uppnå så rationell ledningsförläggning som möjligt önskar vi information om utbyggnad fortlöpande.

Kommentar: Samråd har skett och kommer att ske med Växjö Energi Elnät AB och övriga aktörer för samordning allteftersom planeringen och utbyggnaden av Vikaholmsområdet fortskrider.

E-ON Elnät Sverige AB

”EON Elnät har noterat att man har ändrat i planhandlingarna och tagit bort den södra delen av etapp 1 och därmed så berörs inte den delen av planen.

Vi vill dock göra er uppmärksammad på att eftersom 50 kV regionledningen gränsar till planområdet så gäller särskilda bestämmelser av arbete invid och under kraftledningar. Innan arbete i ledningsområdet påbörjas skall kontakt tas med Stefan Lundin, E.ON ES, Växjö, tfn 070-673 48 00 eller Göran Andersson, E.ON Elnät Sverige AB, Karlskrona, tfn 070-519 55 13 för utväxling av Elsäkerhetsföreskrifter (ESA).

Då 50 kV regionledningens sydöstra blir berörd så gäller vårt tidigare svar daterat 2009-02-11. Det vill säga att ledningen är utförd i klass B, vilket innebär att den enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK 2008:1, inte är tillåten inom detaljplanerat område och måste då byggas om i samband med genomförandet av detaljplanen.

I samrådsredogörelsen kommenteras med att möjligheten finns kvar att gräva ned ledningen.

Vi vill än en gång poängtera att överenskommelse måste upprättas mellan exploitören och E.ON var av framgår de åtgärder som måste vidtas samt att dessa skall bekostas av exploitören. Sådana kostnader kan förutom rena ombyggnadskostnader vara kostnader som hänför sig till ny koncessionsansökan osv.

Om kommunen avser att gå vidare med planarbetet är det nödvändigt att både luftledningen och den planerade kabelföringen har stöd i planen. E.ON hemställer därför att ett ledningsområde, 1-område, för befintlig 50 kV ledning avsätts i den kommande detaljplanen. Enligt gällande starkströmsföreskrifter anges att bebyggelse får ej ske närmre än 5 meter från yttersta faslinan varför 1-områdets bredd minst bör vara 30 meter med ledning i mitten.

Samt hemställer E.ON att ett 7 meter brett u-område för planerad kabel mitten läggs ut i plankartan. I övrigt hänvisar vi till tidigare svar daterat 2009-02-11”

Kommentar: Efter kontakt med E-ON konstateras att ett ledningsområde i det som planläggs inom naturmark inte är nödvändigt. Dock kan kostnader i samband med viss ombyggnad av

ledningen uppstå. En kablifiering är inte aktuell inom planområdet utan kommer i så fall att följa Södra Länkens sträckning.

Staketet 6

”Den något reviderade planskissen tycker vi ser bättre ut avseende en större grönremsa mot cykelvägen men vi tycker att det inte är nog med grönt mellan det nya och gamla området. Vi skulle vilja se en betydligt större grön yta mellan nytt och gammalt. Vi skulle vilja ha en motsvarande grönremsa som man lämnade när området som gränsar mot Skeppsvägen byggdes. Det skulle också betyda att det finns mera skog kvar för fågellivet och att skogen med sin temperaturutjämnande förmåga skapar ett bättre klimat för både ny och gammal bebyggelse. Samtidigt så tycker vi att det är lite oklart hur mycket skog som skall fällas i ytterkanterna av det nya området vi tycker att tallarna som växer närmast cykelvägen är ståtliga och bör lämnas orörda som de står. Vi tycker också att det är tråkigt att promenadvägen genom skogen från cykelvägen som slingrar sig fint och naturligt genom skogen (den som finns kvar efter Gudrun) är hotad av de nya husen bör behålla som den är. Den kan skapa en lite lantlig känsla det nya Vikaholm.

Vi önskar Er lycka till med det fortsatta planeringsarbetet av det nya Vikaholm som vi hoppas blir ett grönt område samklang med övriga boende och att ni beaktar våra synpunkter som en hjälp på vägen!”

Staketet 7

”Vi har studerat de förändringarna som ni har gjort från den ursprungliga planen.

Vi är nöjda med att ni har ändrat så att de nya husen är av samma typ som de befintliga husen, utmed hela området.

Det som vi tycker känns fel är att det nya området kommer så nära inpå det gamla.

Det finns flera exempel på Teleborg där man har valt att lämna en bit skog eller ett grönområde mellan nytt och gammalt.

Vi tror på upplägget med Europas grönaste stad, men vi tycker att det gamla området är lika viktigt som det nya.”

Staketet 8

”Vi är tacksamma för de ändringar som har gjorts baserat på det yttrande som vi lämnade. Det som inte beaktades är att vi önskar ett smalt grönområde mellan vårt område och det nya området. Det bör finnas utrymme för en luftig trädridå, Om Växjö ska kunna leva upp till målet Europas grönaste stad så tycker vi att de olika stadsdelarna ska vara inbäddade i grönska. En tydlig vision förpliktigar.”

Staketet 9

”Undertecknad skickade i våras en skrivelse ang. byggnation på Vikaholm. Vi som bor utmed cykelvägen vid skogen önskar att grönområdet mellan den nya och den gamla bebyggelsen utökas. Även gles villabebyggelse för en mjuk övergång var något som har presenterats och som vi verkligen skulle vilja se.”

Magasinet 6

”I samrådsredogörelsen går att läsa att ”Vikaholm skall ha en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt”. Även i avsnittet Gestaltningssystem för Vikaholm går att läsa att ”Ordnade stadsrum i kombination med sparad naturmark erbjuder olika sorters miljöer för lek och rekreation. Kontakten mellan bostadskvarteren och omgivande parker och naturområden är en kvalitet som ska tas tillvara i området”.

Stadsdelen Teleborg byggdes under 1960- och 1970-talen och har således fått sin utseende präglad från denna tid med framförallt enfamiljshus med villor. I planförslagets norra del,

längs med cykelvägen från Spiltan 1 och österut, beskrivs att 7 bostäder med tomtgräns endast ett fåtal meter från cykelvägen ska uppföras. Detta är mycket olyckligt och ger inte alls den naturliga övergång av hus från olika tidsåldrar som byggnadsnämnden och stadsbyggnadskontoret borde eftersträva i sitt planarbete. Vårt förslag är att naturområdet i öster förlängs in längs med cykelvägen i en 30-40 meter bred naturzon fram till fastigheten Spiltan 1. Genom det skapas en övergångszon mellan de nya och äldre byggnaderna som förstärker intrycket från både den nya och det gamla området. Vi vill även tillägga att vid planläggningen av området för Magasinet, Boden och Visthuset 1976 fanns en sådan zon inritad. Vi bifogar en kopia på illustrationsplanen.

En logisk följd av vårt förslag innebär att den nordliga bostadsraden från Spiltan 1 och österut helt stryks ur planen. Det kan tilläggas att dessa bostäder endast utgör 1,2 % av etapp 1 och 0,6 % av det totala husbeståndet i hela utbyggnaden av etapp 1-3. Den nordliga lokalgatan bör även den tas bort då det är fullt möjligt att ge den återstående norra husraden åtkomlighet genom att låta norrgående mittgata förlängas och sluta i ett T. Det är inte nödvändigt att tomterna behöver vara helt kvadratiska utan de kan givetvis med fördel ges ett annat utseende. Med hänvisning till ovanstående yrkar vi att byggnadsnämnden omarbetar detaljplaneförslaget så att det gamla och nya Teleborgs kännetecken och särprägel bevaras.”

Boden 7

”Vi tycker det är helt oacceptabelt att Torparvägen och Allmogevägen ska användas som infartsvägar till Vikaholm både under byggnadstiden med tunga fordon och även senare som matarvägar in till det nya området. Vi anser det helt självklart att Södra länken byggs ut först för att användas som infart till det nya området.

När det gäller vår egen tomt i förhållande till det nya området har vi följande synpunkter: Den nya bebyggelsen anser vi kommer alldeles för nära befintlig bebyggelse. Inte någon annanstans kan vi finna att ni lägger de nya tomterna så nära. Det gäller sex tomter som kommer att ligga i direkt anslutning till gångvägen. Det är väldigt få tomter på Teleborg som har cykelvägen i direkt anslutning till tomtgränsen och där så är fallet, finns det en bit grönområde på andra sidan. Det är fyra tomter som speciellt berörs, två längst ut på Vetevägen och två längst ut på Timotejvägen, eftersom våra tomter är ganska grunda i förhållande till de som ligger längre bort längs cykelvägen. Dessutom förstår vi att de nya husen kommer att ligga så nära norra tomtgränsen som möjligt eftersom alla eftersträvar så mycket sol som möjligt på sin tomt. Det kommer att bli väldigt lite luft mellan nytt och gammalt.

Vi anser att ett område ska sparas mellan nuvarande bebyggelse och den nya. Detta är till gagn både för oss gamla ”teleborgare” och de nya ”Vikaholmarna”. Ni skriver i er kungörelse som vi fick i slutet av juni att ”närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt”, Vi tycker att detta böra gälla även oss som redan bor här. Inne på det nya området finns det många tomter som gränsar till grönområden och vi anser att denna förmån inte bara ska gälla de nya invånarna. Vi var nere och gick i Biskopshagen. Inte ens där, där ledordet har varit förtätning, har den nya bebyggelsen kommit i direkt anslutning till den gamla, utan ett ”gap” på ca 20 m finns mellan tomterna. Dessutom ligger husen där i ytterkanterna av respektive tomt så att det blir en acceptabel rymd mellan husen och knappt någon insyn till varandra.

Vi hoppas ni beaktar våra synpunkter och tar hänsyn till oss som redan bor på trevliga Teleborg. Ta gärna kontakt med oss eller välkomna på ett besök på Vetevägen 11 för att bilda er en egen uppfattning om grunden för våra synpunkter.”

Boende Allmogevägen 98

”1. Vi motsätter oss tillfart till den nya området via Allmogevägen. Låt den nya väg som planeras från Torpavägen längre österut bli tillfart i stället. Skapa denna tillfart först så att byggtrafiken kan köra in och ut åt från det hållet, På Allmogevägen bör endast buss, gång- och cykeltrafik tillåtas till och från det nya området.

2. Mellan det gamla och det nya området vid Allmogevägen måste ni spara mer natur. Vi som bor i det gamla området vill också ha del av det gröna. Därför kan till exempel en grön korridor med träd sparas mellan bostadsområdena Trillan 10 och 12 och de planerade nya kvarteren väster om Allmogevägens förlängning. I dag finns på Allmogevägen en remsa (cirka 7-8 meter) med träd mellan Allmogevägen och villorna där. En korridor i liknande stil skulle ge oss känslan av att fortfarande bo nära det gröna.

3. De planerade, gröna partierna i Vikaholmsområdet i Allmogevägens förlängning borde skapas så att det blir sammanhängande skoglig förbindelse mellan den skog som inte berörs av byggnationen och träd vid den nuvarande bebyggelsen.

4. Den underbara miljön utmed torpen Berlin, Petersburg och Sallhagen präglar i dag hela området som leder in mot skogsområdet bakom Allmogevägen. Grusvägen och beteshagarna är väl värda att bevara så som de är i dag. Känslan av närheten till lantmiljö och skog är unik och det vore mycket olyckligt om detta går förlorat vid byggandet av Vikaholmsstadsdelen.”

Kommentar till Staketet 6, 7, 8, Magasinet 6, Boden 7 och Boende på Allmogevägen 98: Under sommaren har en samordnad utställning för detaljplanerna för Vikaholm och Södra Länken skett. Utbyggnaden av Södra Länken kommer att starta så fort detaljplan, markfrågor och finansiering rörande denna är klara. Det är dock nödvändigt att använda Allmogevägen för byggtrafik under utbyggnaden av första etappen. Om gränsvärden för buller och luftkvalitet överskrids kommer temporära åtgärder att vidtas för att minska störningarna under denna tid. Allmogevägen har alltsedan den planerades och byggdes varit avsedd att trafikförsörja ytterligare bebyggelse söderut. Den västra anslutningen av området kommer att leda trafik både till ett västligare läge på Torparvägen samt till Södra Länken.

Inom Vikaholmsområdet kommer en stor satsning att göras på de gröna ytorna och därför anses inte ytterligare en grönremsa längs gång- och cykelvägen vara berättigad. I kvarteret söder om gång- och cykelvägen planeras för villabebyggelse på enskilda tomter som möter gång- och cykelvägen precis som det i dag är på norra sidan.

Särskild omsorg kommer att ges till området kring de nuvarande ängarna och området kring torpet Sallhagen för att skapa en gemensam större grön mötesplats för både nu boende och tillkommande i området. Kommunen avser inte att fälla mer skog än nödvändigt för att exploatera området.

Ambitionen är att till största delen bevara de grus- och gångvägar som finns inom området. Nya promenadvägar kommer att skapas för att ersätta och komplettera grusvägarna inom vissa delar. Inom zonen som fanns inritad som grönområde på detaljplan från 1975, skulle lekplats har uppförts. Ingen lekplats planeras i detta läge utan en satsning kommer att göras på lekplatsen öster om Staketet/Hägnaden.

Trillan 2

”Trafiklösning:

Vi motsätter oss den trafiklösning som detaljplaneförslaget ger för Vikaholmsområdet, Den kommer att medföra en avsevärt högre bullerbelastning för de boende i vår bostadsrättsförening och dessutom utsätta våra boende för en större trafikfara eftersom fler bilister/kollektivtrafik tillkommer på vägar. I övrigt anser vi detta också vara en dålig trafiklösning eftersom den kommer att förvärra den redan dåliga trafiksituationen på Torparvägen.

Vi föreslår istället två alternativa trafiklösningar. Alternativ ett bygger på idén från Arkitektbolaget om en “huvudgata i östvästlig riktning” som presenterades i Planprogram Vikaholm. Korrekt utfört skulle detta kunna ge en i stora delar bilfri miljö åt de boende på Vikaholm, en god idé från 70-talet. Där barn och ungdomar kan ta sig till och från skolan, kompisar mm

utan att behöva passera ett flertal bilvägar. Detta skulle dessutom bespara kommunen behovet av att bygga Södra länken, Samtidigt föreslår vi att Allmogevägens förlängning används som buss, cykel och gångväg. Vi förordar detta alternativ.

Ett andra alternativ till trafiklösning är att trafiken sektioneras så att den västliga sidan av Vikaholm använder Allmogevägen som tillfartsväg emedan östliga delen av Vikaholm använder den nya väg som planeras ansluta till Torparvägen öster om befintlig bebyggelse vid blad och trädvägarna. Vi föreslår då att fysiska hinder byggs in i trafikplanering på den gata som i detaljplaneförslaget kallas LOKALGATA allé så att det inte blir valfritt vilken väg som väljs utan tvingande, t ex genom att vissa delar av den nämnda gatan enbart kan trafikeras av buss. Vi kräver att det skrivs in i detaljplanen att den östliga delen inte får byggas förrän denna nya förbindelse till Torparvägen fysiskt existerar. Detta skulle minska den sammanlagda bullerstörning trafiken har på enskilda tillfartsgator.

Buller/trafikmätning:

Vi ifrågasätter den utförda buller- och trafikberäkningen. Den mängd fordon som uppskattas tillkomma är sannolikt alldeles för låg. Vilka fordon är det som använts för bedömning av uppkomna bullernivåer? Kollektivtrafiken skall köra bussar på dessa vägar, vi kräver att dessa används för beräkningarna. Har hänsyn tagits till användning av vinterdäck på vinterhalvåret. Vi ifrågasätter också varför det enbart behandlas uteplatsers bullernivåer. Det finns tydligen riktmärken, även för inomhusmiljöer. Vår bostadsrättsförening har många medlemmar vars sovrumsfönster är riktade mot Allmogevägen, deras bullernivåer måste utredas.

Vi föreslår återigen en omarbetning av förslaget i likhet med Arkitektbolagets förslag. Om detta inte beaktas kräver vi en korrigerande bullerberäkningarna. Vi kräver också att bullerskyddande åtgärder vidtas längs hela nuvarande Allmogevägens sträckning. Dessa borde vara stenmur längs vägen, ljuddämpande asfalt och planteringar mm.

Lokalgata direkt söder om vår tomtgräns:

Om en sådan lokalgata blir verklighet delar vi synpunkten att tillfarten till Trillan 2 och Trillan 3 parkeringar borde anslutas till denna. Detta är dock en ekonomisk fråga. Trillan 2 har inget eget intresse av denna nya lösning i sig själv. Vi har en fungerande infartsväg till vår parkering. Vi accepterar enbart lösningen att ansluta till den nya lokalgatan under förutsättning att kommunen bekostar denna nya anslutning samt den markberedning som krävs för att ta bort gammal anslutningsväg. I övriga fall är vi nöjda med situationen som den ser ut nu. Lokalgatan bör flyttas några meter söderut för att ge plats åt en kombinerad gång och cykelväg, denna har potential att bli många vägar ner mot Bergundasjöarna. Vi förutsätter att kommunen inte ritar in vägen närmre vår tomt än vad Plan och Bygglagslagen medger.

Tillåten höjd på bebyggelse:

Eftersom vår bostadsrättsförening uteslutande består av tvåplanshus med entréer i markplan för alla lägenheter ser vi det ur arkitektonisk synvinkel som vackert om det orangefärgade område som finns i direkt anslutning söder om vår fastighet består av liknande byggnader. Vi föreslår därför att beteckningen på området ändras till B II.

Övriga synpunkter:

Idag fungerar Allmogevägen för många som parkeringsplats. Vi kräver att det i detaljplanen beaktas hur framtida parkeringssituation skall lösas.

När markberedning/byggnation sätts igång kräver vi att entreprenörer åläggs att med hjälp av täckande plank alternativt växtlighet inhägnat sina arbetsplatser så att vi grannar kan slippa byggdamm, buller och andra olägenheter i högsta möjliga utsträckning.

Av estetiska skäl vore det angenämt om kommunen lämnade en bit skog mellan den befintliga bebyggelsen och ny bebyggelse.”

Boende Allmogevägen

Rekreation:

Området i detaljplaneförslaget utgör många människors rekreationsområde. Området borde lämnas ifred för just detta ändamål. Samtidigt som det finns gott om mark längre österut mot

Teleborgsvägen som inte används, detta område skulle mer lämpa sig för exploatering. Jag kräver att planen förändras och stora ytor av nuvarande skog får vara kvar. Att ett brett fält av träd får vara kvar mellan nuvarande bebyggelse och Vikaholm ritas in i planen. Att planen utformas så att bebyggelsen blir utspridd i skogen istället för att all skog jämnas med marken.

Naturvärden:

Detaljplaneförslaget innehåller ingen utredning om hur de naturvärden som finns i planområdet påverkas. Den lövskog som växer sig frodig efter stormen Gudruns framfart ger ett nytt inslag till växtfloran, Ingen hänsyn har tagits till det djurliv som finns inom området, t ex grodor och hackspettar eller hur hästhållningen inom området påverkas. Ej heller har hänsyn tagits till att stora mängder dagvatten som finns i dessa marker, vad händer med grundvattennivån och vilken påverkan har detta på djurliv och sjöar. Jag kräver att en studie av fauna, växter och djur, genomförs innan vidare behandling av detaljplanen sker.

Trafiklösning:

Trafiklösningen för Vikaholm leder till flera problem. Redan tungt belastade Torparvägen får ytterligare ett antal tusen fordonstransporter per dag. All tillfart till nya området centreras till Allmogevägen, hur kan man planera ett område med över tusen bostäder där enbart en villagata används som tillfart. Det rutnäts mönster av gator som planeras inom området innebär att det inte finns några lugna återvändsgator alls, Var skall barnen leka? Skall alla samsas på gatan. Är inte detta en reell fara för människors liv, Vem vill egentligen ha genomfartstrafik utanför husknuten. Skall kollektivtrafiken verkligen trafikera samma gator där folks barn leker? Trafiklösning ger också enkel tillgång till att använda bilen. Förskola/skola nås enkelt med bilen, när vi kör till jobbet kan vi lika gärna släppa av barnen vid Skiftesvägen. Alla bostäder får enkel access till bilen i och med rutnätet. Är detta verkligen i överensstämmelse med Växjö kommuns program om att bli fossilbränslefritt, I detaljplaneförslaget står det att cykel och gångtrafikanter skall prioriteras, hur menar ni att detta framgår av detaljplaneförslaget. Det blir ju enklast att ta bilen, den står utanför husknuten och gatunätet ger smidig färd till förskola/skola och centrum.

Trafiklösningen kommer dessutom att generera ytterligare bullerproblem för de boende längs Torparvägen och Allmogevägens boende kommer nu att utsättas för samma lidande som de boende längs Torparvägen.

Jag föreslår istället att ni väljer den trafiklösning som Arkitektbolaget presenterades i Planprogram Vikaholm med en "huvudgata i öst-västlig riktning". Detta löser flera av problemen ovan. Torparvägen behöver inte belastas med ytterligare trafik. Allmogevägen kan få behålla sitt lugn.

Om ni istället gör återvändsgator utifrån denna huvudgata kan barn och andra boende få avsevärt lugnare gatumiljöer att vistas kring, eftersom enbart de som bor där kommer att använda dessa. Samtidigt skulle det bli "lönsamt", tidsmässigt och ekonomiskt/utsläppsmässigt, att istället gå eller cykla till förskola/skola/centrum mm eftersom det faktiskt går fortare att göra så än att ta bilen och köra runt, Korrekt utförd planeringsmässigt skulle ni här kunna skapa en miljö där t ex de flesta barn skulle kunna gå till Torparskolan utan att passera några mer trafikerade vägar. En detaljplan som faktiskt gynnar gång och cykeltrafik.

En trevlig ekonomisk effekt av denna trafiklösning är att behovet av att bygga Södra länken för tillfart till Vikaholm upphör.

Buller/trafikmätning:

Jag ifrågasätter den utförda buller och trafikberäkningen. Den mängd fordon som uppskattas tillkomma är sannolikt alldeles för låg. Vilka fordon är det som använts för bedömning av uppkomna bullernivåer? Kollektivtrafiken skall köra bussar på dessa vägar, är det dessa som använt vid beräkningarna. Har hänsyn tagits till användning av vinterdäck på vinterhalvåret, Jag föreslår återigen en omarbetning av förslaget i likhet med Arkitektbolagets förslag. Om detta inte beaktas kräver jag en korrigerande bullerberäkning. Jag kräver också att bullerskyddande åtgärder vidtas längs hela Torparvägen samt nuvarande Allmogevägens sträckning. Dessa borde vara stenmur längs vägen, ljuddämpande asfalt och planteringar mm.

Övrigt:

Ert val av tidpunkt för denna detaljplaneutställning är synnerligen olämpligt eftersom det skett mitt i semestern. Jag föreslår därför att ni av anständighetsskäl gör om förfarandet med detaljplaneutställningen och därmed också förlänger tiden att lämna in synpunkter.

Det kan heller inte vara i enlighet med den lag som stipulerar kungörelser/offentliggörande att detaljplaneförslaget inte finns tillgängligt på papper. De människor som saknar tillgång till Internet eller ej har möjlighet att besöka kommunhus/bibliotek kan då ej tillgodogöra sig innehållet i detaljplaneförslaget.

Kommentar till Trillan 2 och Boende på Allmogvägen: Inom Vikaholmsområdet kommer en stor satsning att göras på de gröna ytorna och därför anses inte ytterligare en grönremsa mellan tidigare och ny bebyggelse vara berättigad. Särskild omsorg kommer att ges till området kring de nuvarande ängarna och området kring torpet Sallhagen för att skapa en gemensam större grön mötesplats för både nu boende och tillkommande i området.

Inför programarbetet gjordes en naturinventering av området vilket även framgår av planbeskrivningen.

I planarbetet har medvetet gjorts ett val att behålla befintliga grusvägar inom området samt att komplettera dessa så Teleborg väl utbyggda gång- och cykelnät nås på ett naturligt sätt. Gator som kan komma att trafikeras med buss har försetts med gångbana. Ambitionen har varit att skapa ett gatunät där återvändsgator undviks för att ge möjlighet att fördela trafiken på olika vägar. Allmogevägen har aldrig varit avsedd som parkeringsplats. Parkeringsbehovet skall tillgodoses inom respektive fastighet.

Trafikprognosen för 2025 har gjorts av Tyréns och kommunen ser ingen anledning att betvivla riktigheten i denna. Bullerberäkningarna med denna som grund har gjorts av Miljö- och hälsoskyddskontoret. Dessa har redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen för planen.

I enlighet med plan och bygglagen har utställningen kungjorts i ortstidningar och även genom utskick av kungörelse. Utställningen gavs en väl tilltagen tid, 090703-090821 för att alla skulle ha möjlighet att yttra sig.

Boende i Skir

”Vi som bor utmed enskilda vägen genom Skir, vilken förbinder rv 27 med lv 682 söder Teleborg, är mycket bekymrade över trafiksituationen på enskilda vägen.

Vi kan inte i planförslaget se att Växjö kommun gjort några ansträngningar för att lösa våra problem, mer än att ”Södra länken” planeras någon gång i framtiden.

Södra länken löser dock inte trafiksituationen på vår väg, som redan idag har ca 1 500 f/åmd, Utbyggnaden av Vikaholmsområdet kommer att öka problemen ytterligare eftersom 2/3 av trafiken idag vänder sig mot Växjö i korsningen med rv 27. Det är således trafik som kommer från södra Teleborg och byarna söder om Växjö och som skall mot Kalmar, Lenhovda, Sandsbro, Braås, Högstorp och Växjö norra industriområde som utgör den stora trafiken och för dessa trafikanter är Södra länken inget alternativ.

Att trafiken söder-norr är så stor hade vi inte kunskap om då översiktsplanen var utställd.

För varje rondell som färdigställts på Teleborg så har vi sett hur trafiken ökar på ”vår väg”.

Vi känner oss mycket styvmoderligt behandlade av Växjö kommun och Länsstyrelsens tjänstemän som inte visar någon vilja att lösa trafikproblemen. Vi har 4 ggr hos länsstyrelsen begärt att få hastigheten sänkt till 50 km/h men fått avslag med motivering att trafikanterna skall anpassa hastigheten efter rådande förhållanden. Hastigheter på 110 km/h som uppmätts vid trafikräkning tyder på att detta är önsketänkande från Länsstyrelsens tjänstemän.

Boende i byn som har lämnat medborgarförslag om väg vid sjön Trummen har fått löfte av kommunalrådet Bo Frank att han skulle medverka till sänkt hastighet på enskilda vägen men inget har hänt.

Vägsamfälligheten har i skrivelse till Växjö kommun framfört önskingar om en enkel gång och cykelväg till Teleborg, eftersom vägen är skolväg för byns barn och ridväg för ca 40 hästar som finns i byn, men fått avslag.

Förra hösten skrev vägsamfälligheten till Växjö kommun och begärde att kommunen skulle överta ansvaret för drift och underhåll på vägen eftersom man ansåg detta alltför betungande med så mycket trafik. Svaret blev nej trots att kommunen, då en sådan fråga uppkommer, är skyldig att utreda om en väg med så mycket trafik istället borde vara allmän väg och ej skötas av en vägsamfällighetsförening.

Vi kräver att man stoppar utbyggnadsplanerna för Vikaholmsområdet tills trafiksituationen på den enskilda vägen har fått en lösning.”

Kommentar: Ambitionen är att Södra Länken skall få så pass hög standard att den kommer att vara ett förstahandsalternativ för dem som skall vidare ut på Rv 27. Utbyggnaden kommer att starta så fort detaljplan, markfrågor och finansiering rörande denna är klara. Utbyggnaden kommer att ske etappvis, vilket redovisas i förslag till detaljplan för Södra Länken. Under sommaren har en samordnad utställning med Vikaholm skett. Frågor om hastighet och huvudmannaskap på enskilda vägar utanför planområdet är inget som kan behandlas i detaljplaneprocessen för Vikaholm.

Kvarstående synpunkter

Kvarstående synpunkter från samråd och utställning, vilka ej tillgodosetts, finns från ett flertal fastighetsägare inom området.

Förslag till beslut

Detaljplaneförslaget upprättat 2009-05-26 antas enligt 5 kap 29 § PBL.

STADSBYGGNADSKONTORET

2009-09-01

Peter Rydell
Stadsbyggnadschef

Patrik Karlsson
Planarkitekt

Antagen av byggnadsnämnden
2009-09-23 § 177
Byggnadsnämndens sekr.....

Dnr
2007BN1225

Dpl 214

DETALJPLAN / Beskrivning

VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Syfte och huvuddrag

Syftet med planläggningen av området är att möjliggöra en utbyggnad av Vikaholm i form av bostäder med blandade boendeformer med tillhörande service. Vikaholm skall ha en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt. Områdets miljöer, byggnader och användning skall utmärkas av mångfald och variation. Tillgänglighet skall vara ett ledord för såväl barnens möjlighet till lek i sin närmiljö och allas rätt till framkomlighet och upplevelser. Kollektivtrafik och cykeltrafiken ges en hög prioritet. Dessa skall vara attraktiva för att vara ett självklart val för transporter mellan området och centrum. Inom området skall ekologiskt hållbara lösningar provas genom kommunen själv och dess många byggherrar. Utformningar och lösningar ska underlätta för boende och verksamma inom området att leva med minimal miljöpåverkan.

Handlingar

Planhandlingarna består av denna beskrivning, genomförandebeskrivning, behovsbedömning, plankarta med tillhörande bestämmelser, illustration samt gestaltningsprogram.

Gjorda utredningar

Naturinventering	Tobias Ivarsson	2002
	komplettering	2007
Arkeologisk utredning	Arkeologacentrum AB	2007
Översiktlig geoteknisk undersökning	SWECO VBB AB	2008-03-20.
	komplettering	2008-06-16.
Dagvattenutredning	SWECO	2009-06-03
Trafikprognos	Tyréns	2009-03-12
Bullerberäkning	MoH	2009-05-29
Luftkvalitetsutredning	MoH	2009-06-04

Plandata

Läge och areal

Vikaholmsområdet är beläget söder om stadsdelen Teleborg, ca 5 km från Växjö centrum. Området avgränsas av stadsdelen Teleborg i norr, en höjdrygg i öster, den föreslagna Södra länken i söder och befintlig grusväg i väster. Planområdet för etapp1 är ca 62 hektar stort.

Markägoförhållanden

Växjö kommun äger större delen av planområdet.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan antagen av Kommunfullmäktige 2005-10-20 pekas Vikaholm ut som ett av tre utbyggnadsområden mellan stadsdelen Teleborg och den föreslagna Södra Länken. I översiktsplanen finns ett utpekad vägreservat för Södra Länken.

Planprogram

Planprogram för området antogs av Kommunstyrelsen 2007-09-04 § 237. Se karta.

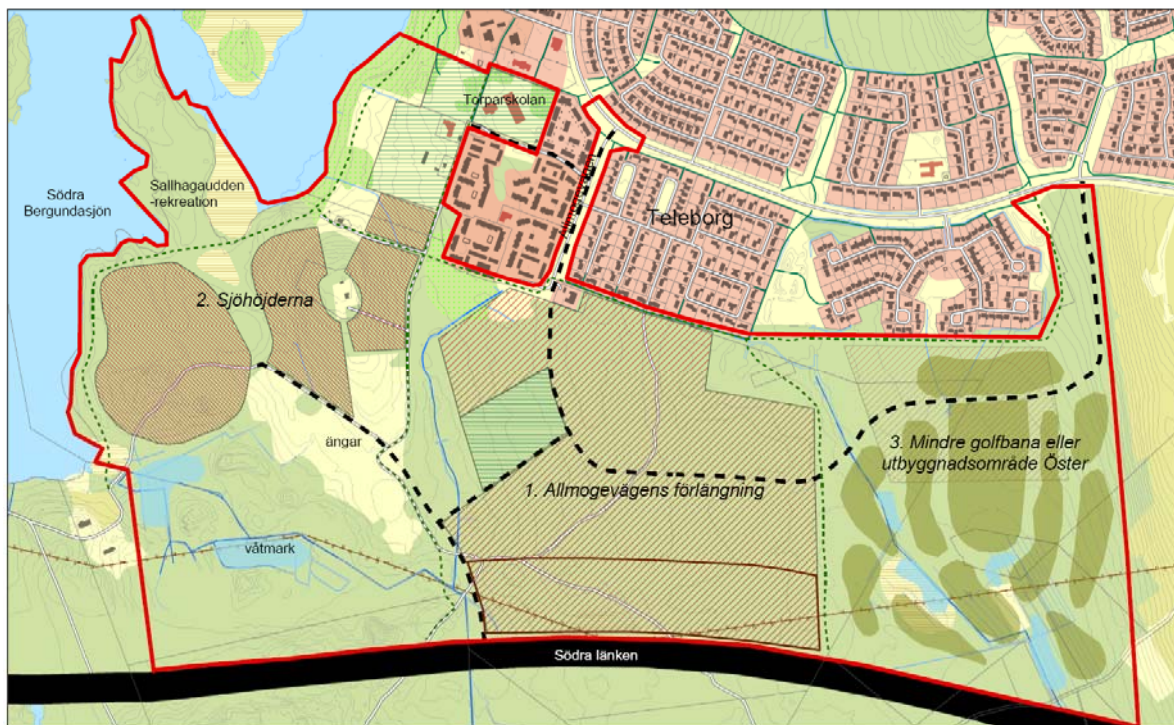


Illustration tillhörande program för Vikaholm, KS 2007-09-04 § 237

Detaljplaneförslaget följer programmets intentioner.

Programmet i sin helhet finns tillgängligt på stadsbyggnadskontoret samt på kommunens hemsida www.vaxjo.se/detaljplaner.

Detaljplaner

Inom planområdet

0708K-07-18	Odalmannen mm	1973-07-18
0780K-649	Stättan mm	1975-08-28
0780K-78/38	Torparen mm	1978-09-04
0780K-82/1	Trillan mm	1981-10-21
0780K-P95/3	Del av stg 2128	1994-12-21

Pågående planarbete

Arbete pågår med planarbete etapp1 av Södra länken som sträcker sig mellan Teleborgs- och Kättilstorpsvägen. Fullt utbyggd kommer vägen att binda samman Rv 27 med Rv 23. Ambitionen är att utställning och antagande av detaljplanen för Södra länken skall ske parallellt med utställning och antagande av detaljplanen för Vikaholm etapp1.

Förutsättningar och förändringar

Natur

I kommunens gröstrukturprogram, KS061130, påtalas vikten av att förlänga Teleborgs gröonstråk söderut genom Vikaholmsområdet för att skapa möjligheter att röra sig ut i naturområdena söder om Vikaholm.

Vikaholmsområdet

En inventering av naturvärdena inom Vikaholmsområdet gjordes 2002. I området fann man ett större sammanhängande område med öppna och värdefulla ängsmarker. Under sommaren 2007 gjordes en kompletterande naturinventering av ängarna. Ytterligare fynd av skyddsvärda arter hittades på ängarna vilket visar på deras kvaliteter. Området är till övervägande del bevuxet med barrskog.

Tallskog är vanligast och förekommer i den centrala delen av området vilken utgörs av etapp1. Lövskog finns främst inom fuktiga områden längs lågstråken. Området drabbades hårt av stormen Gudrun 2005. Stora partier med helt eller till stora delar nedblåst skog finns inom området. Även under stormen Per blåste en del skog ner.



Etapp 1

Området som berörs av etapp 1 kan grovt sett delas upp i tre delar. I väster är det gränzonen mot Vikaholmsängarna, i mitten den stormskadade svagt kuperade granskogen och i öster våtmarksområdet. Stora delar av etapp 1 består av nedblåst eller delvis nedblåst skogsmark.

Inom området planeras för genomgående park- och naturstråk. En skötselplan för park- och naturmark tas fram av tekniska förvaltningen i samband med planarbetet.



Geotekniska förhållanden

Området är flackt med endast små höjdskillnader. Centralt inom området finns en lokalhöjdrygg som sträcker sig i nord-sydlig riktning. Väster om höjdryggen finns ett lågstråk med mer sumpkaraktär. Östra delen av området faller av mot ett större dike i öster. Diket avvattnar den aktuella naturmarken samt södra delarna av bebyggelsen på Teleborg mot Rinkabysjön. Området utgörs av skogsmark och är mestadels bevuxen med tall och gran. De geologiska förhållandena inom området är mångfacetterade. Inom området finns ytor av morän, moräntäckta sediment och sorterade sediment i ytan. Inom större delen av området följer moränen direkt under vegetationstäcket. Moränens sammansättning är varierande

från sandig siltig morän till siltmorän. De organiska jordarna har mestadels en mäktighet mellan 0,2- 0,5m. De största mäktigheterna återfinns i lågområden där fuktigheten är störst.

Den svagt markerade ryggbformationen inom området utgör en lokal yt- och grundvattendelare. Området öster om vattendelaren är flackt vilket gör att endast långsam dränering mot diket i öster är möjlig.

Översiktlig geoteknisk undersökning har utförts av SWECO VBB AB 2008-03-20. Denna kompletterades i det aktuella planområdet 2008-06-16.

SWECO rekommenderar att innan grundläggning sker måste organiska jordlager i läge för byggnad tas bort. Därefter kan grundläggning ske på underliggande friktionsmaterial efter det att nödvändiga åtgärder i form av eventuella grundvattensänkningar och uppfyllnader mm utförts. Inom större delen av området kan grundläggning ske direkt på friktionsjorden efter det att organiska jordlager borttagits. I östra delen måste dock viss uppfyllnad ske för att kunna säkerställa avvattning av området. I nordöstra delen måste omfattande urgrävningar göras. Detta område har lämnats som naturområde i planförslaget.

Fornlämningar



Karta utvisande kända fornlämningar inom Vikaholmsområdet.

Inom planområdet finns ett flertal tidigare kända fornlämningar vilka utgörs av gravsättningar, hållristningar och fossil åkermark. Fornlämningarna ansluter troligen till ett större fornlämningsområde mot Torpa i söder. Inom Vikaholmsområdet finns ett antal torplämningar.

En ”Arkeologisk utredning inom Växjö 13:35” har gjorts av Arkeologacentrum AB som visar både på tidigare kända och nyfunna fornlämningar inom området och åtgärdsförslag till dessa. Utredningen finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret.

<u>Nummer</u>	<u>Typ av fornlämning</u>
RAÄ 376 (AC105)	Fossil åker
RAÄ 380 (AC110)	Torpet Vikaholm
RAÄ 378 (AC112)	Brott/täkt
RAÄ 386 (AC102)	Kolbotten/Resmila
RAÄ270	Hällristning/Älvkvarn
RAÄ215:1	Hällkista
RAÄ215:2	Stensättning

Dessutom finns ytterligare en registrerad fornlämning inom planområdet.

<u>Nummer</u>	<u>Typ av fornlämning</u>
RAÄ216:1	Stensättning

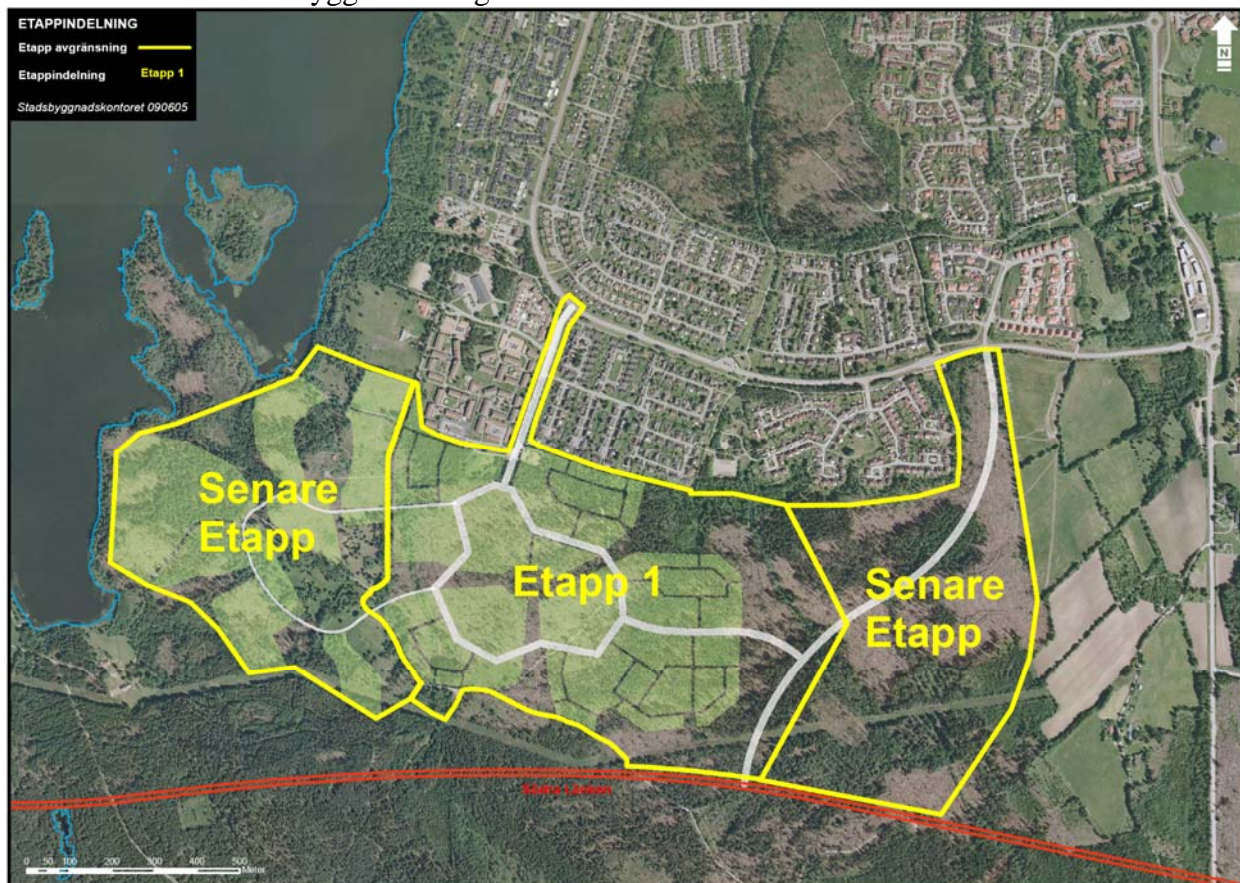
RAÄ215:1 och RAÄ215:2 tillsammans med RAÄ386 har inlemmats i kvartersstrukturen som ett naturområde. Förslagsvis kan även RAÄ270 flyttas till detta område. Likaså ligger RAÄ 380 inom naturmark och avses att bevaras. RAÄ376 och RAÄ378 har inget större pedagogiskt värde och förslås avlägsnas utan vidare åtgärder. Fornlämningen RAÄ216:1 vilken inte ingick i utredningen avses att bevaras inom naturmark.

Friluftsliv och rekreation

Ängarna, G/C- och grönstråken är viktiga för möjligheterna till rekreation. Inom grönstråken kommer det att iordningställas gång- och cykelvägar och lekplatser. Längs gångstråken är det viktigt med sittplatser i strategiska punkter. Dessa ytor beskrivs närmare i ”Utemiljöprogram för Vikaholm”. För det rörliga friluftslivet är det viktigt att även i framtiden kunna ha kontakt med Södra Bergundasjön och kunna röra sig på ett säkert sätt söderut under/över Södra Länken.

Utbyggnadsetapper

Vikaholm kommer att byggas ut enligt nedanstående karta.



Karta utvisande utbyggnadsetapper för Vikaholmsområdet

Bebyggelseområden

Riktlinjer för och förhållningssätt till bebyggelsens utemiljö finns redovisade i till detaljplanen hörande "Gestaltningssprogram för Vikaholm". Bebyggelsen har anpassats till platsens förutsättningar när det gäller markförhållande, topografi, trafikanslutningar, fornlämningar, befintliga grusvägar och ängsmarker samt befintlig bebyggelse inom södra Teleborg.

Bostäder

Inom etapp 1 föreslås inom den östra delen till största delen friliggande småhus och radhus/parhus med inslag av kvarter för andra boendeformer. Längs "Vikaholmsallén" eftersträvas en högre och tätare bebyggelse placerad med entréer mot gatan. Västra delen vilken också blir områdets centrala del när Vikaholm är fullt utbyggt, karaktäriseras av kvarter där gator, parker och gångstråk avgränsar kvarteren. I huvudsak är bebyggelsen 2 våningar eller högre. I dessa kvarter är omsorgen om de gemensamma vistelseytorna mellan husen extra viktig. Vid entrégatornas slutpunkter finns möjlighet till en något högre bebyggelse med inslag av serviceverksamheter i bottenvåningen. Inom planen medges en blandning av bebyggelse för att olika hushållstyper/familjer skall kunna bo inom ett och samma område. I kvarteren utanför "Vikaholmsallén" skall en småskalighet eftersträvas för att skapa en naturlig övergång mellan de tätare kvarteren i mitten och de mer upplösta naturnära villakvarteren i områdets utkant. Inom etapp 1 planeras för 600-650 bostäder.

Arbetsplatser och kommersiell service

Längs ”Vikaholmsallén” och entrégatorna kan bostäderna med fördel kombineras med småskaliga verksamheter och kontor. Kommersiell service föreslås utanför planområdet vid gamla Konsum vid Torparvägen. Avståndet till Teleborgs centrum är ca 3,5 km.

Offentlig service

Torparskolan har kapacitet att användas för de grundskolebarn som förväntas bosätta sig på Vikaholm. En större förskola kommer att behövas och denna placeras lämpligen i de centrala delarna av Vikaholmsområdet i Allmogevägens förlängning i närheten av ängarna.

Befintligt särskilt boende i kv Spiltan bedöms kunna ligga kvar och fastigheten föreslås utökas något söder och österut. Möjligheter till ytterligare kvarter för vård och omsorg finns i områdets västra delar.

Tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet till byggnader skall stadsbyggnadskontorets ”Råd och riktlinjer” tillämpas. Hög tillgänglighet till området för kollektivtrafik och cykeltrafik är en grundsten i *Europas grönaste stad*.

Friytor

Inom de gröna stråken planeras för ytor för lek och rekreation. Inom storkvarter skall gemensamma ytor för småbarnslek finnas. Lekplatsen intill kv Hägnaden och kv Staketet kommer att utökas och rustas upp i samband med första utbyggnadsetappen.

Cykel- och vandringsleden ”Växjö runt” passerar i planområdets västra kant.

Gator och trafik

Föreslagna gatusektioner finns redovisade i till detaljplanen hörande ”Gestaltningssprogram för Vikaholm”.

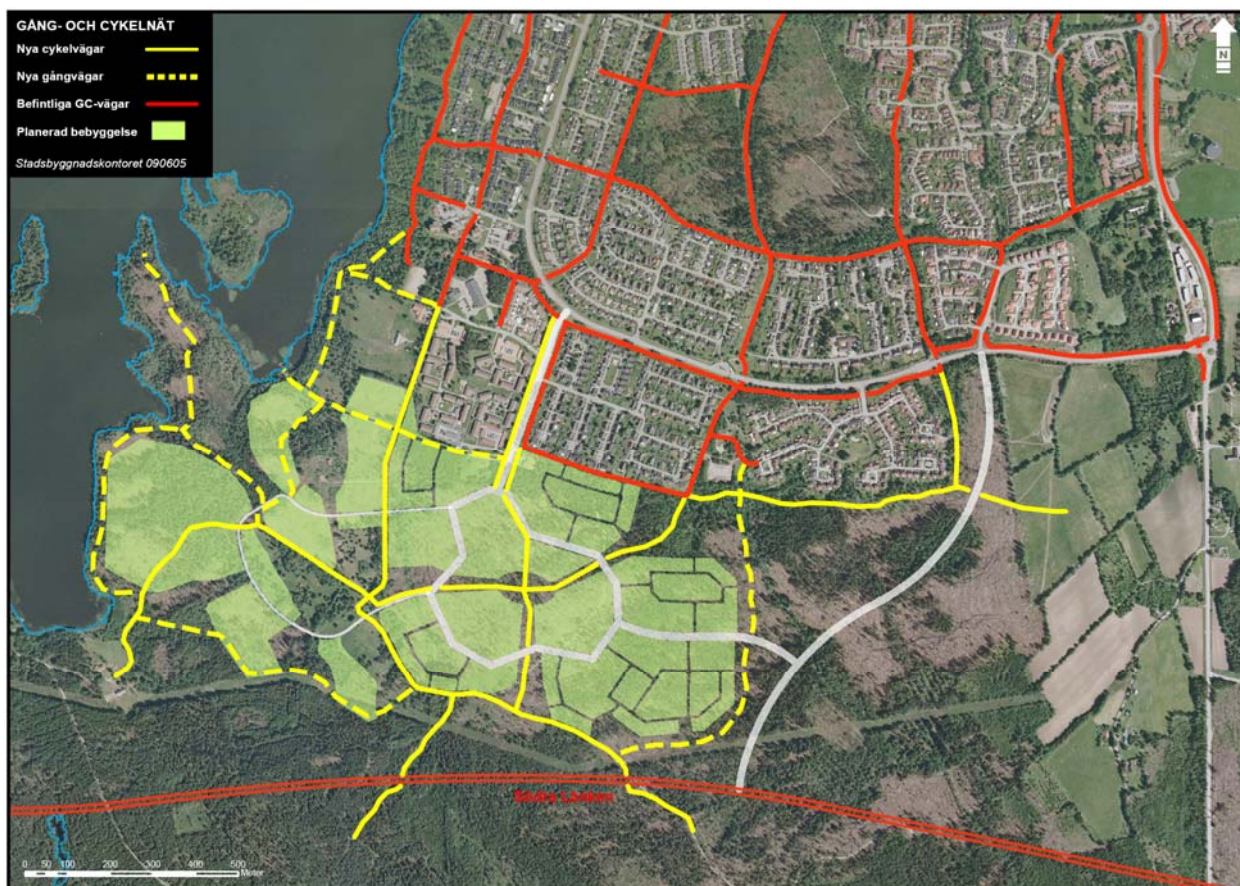
Gatunät

Inom området föreslås en alléplanterad slinga från vilken de flesta kvarter kan nås. Anslutning till området sker från tre håll, från Torparvägen via Allmogevägen, via Södra Länken och via en ny anslutning österut till Torparvägen. Inom kvarteren föreslås ett finmaskigt vägnät med en smalare gatusektion. Genom ett finmaskigt vägnät skapas flera välmöjligheter vilket ger en bättre genomströmning. För Södra Länken pågår planarbete, vilket samordnats med processen för Vikaholm.

När det gäller anslutningar är det fortfarande kommunens ambition att del av Södra Länken skall kunna användas för byggtrafik till och från Vikaholm. Dock är det nödvändigt att använda Allmogevägen under första utbyggnadsetappen. Vid behov kommer temporära åtgärder att vidtas för att minsta störningarna under denna tid.

Inom hela området planeras för låga hastigheter där fotgängare, cyklister och bilister samsas på de mjuka trafikanternas villkor. Gatan skall ses som en offentlig plats, full av liv och rörelse. (Inte bara en transportsträcka för bilar). Dock skall de sträckor som avses att trafikeras av buss ha god framkomlighet och säkerhet. I planen eftersträvas tydliga kvartersmönster, vilka tillsammans med gator och platser skapar en orienterbarhet inom området.

Gång- och cykelnät



Karta utvisande befintliga och planerade gång- och cykelvägar inom Vikaholmsområdet.

Cykeltrafiken prioriteras och det planeras för snabba, gena stråk mellan Vikaholm och Växjö centrum. På Teleborg finns ett väl utbyggt och fungerande gång- och cykelvägnät. Inom området föreslås gång- och cykelvägar till stor del följa befintliga grusvägar. Komplettering sker för att även skapa förbindelser i en öst-västlig riktning. Särskild vikt måste läggas vid att gång- och cykelvägar skall uppfattas som säkra att röra sig på vid olika tidpunkter under dygnet. Särskild omsorg skall även läggas på de punkter där gång- och cykelväg korsar bilväg. Inom områdets gatu- och g/c-nät skall det vara säkert att röra sig mellan bostaden och skola/förskola. Tunnelar kommer att anläggas under Södra länken där befintliga grusvägar korsar denna. Dessa kommer att få en höjd som även medger ridning under vägen.

Parkering

Boendeparkering skall ske på egna tomter eller inom kvartersmark. Inom storkvarter skall en småskalighet med mindre parkeringsytor eftersträvas. Stora sammanhängande parkeringsuppställningar skall undvikas. Kortvarig besöksparkering får ske på gatumark.

Torg/platser

På strategiska platser kan med fördel platsbildningar skapas med förändrad markbeläggning/gatunivå och trädplantering. Dessa har flera skilda funktioner, dels hastighetsdämpande vid långa vägvagnsnitt/korsningar, dels visuellt och för omhändertagande av dagvatten.

På planens parktorg skall bilar kunna köra på gående och cyklisters villkor. Byggnaders entréer placeras med fördel mot torg/platser. Torgytorna skall utgöras vara allmän platsmark.

Kollektivtrafik

Området planeras för kollektivtrafik och ambitionen är att ansluta via Allmogevägen i ett mycket tidigt skede för att skapa en närvaro av bussar i området. I takt med områdets utbyggnad är det möjligt att förlänga busslinjens sträckning söderut genom området. Samråd har skett med länstrafiken under planarbetets gång för att säkerställa framkomlighet och säkerhet. I ett inledningsskede kommer bussen att vända i Allmogevägens förlängning. Efterhand som området byggs ut kommer även bussens vändplats att flyttas söderut. Gator som kan beröras av kollektivtrafik skall ha god framkomlighet.



Karta visande vägar som i framtiden avses trafikeras av lokaltrafik

Störningar

En prognos av trafikstringen från Vikaholmsområdet har gjorts och därefter har en bullerberäkning för Allmogevägen gjorts. Prognosen visar att Allmogevägen beräknas trafikeras av 4500 fordon/dag år 2025. Idag trafikeras denna av ca 1800 fordon/dag. Bullerberäkningar gjorda av miljö- och hälsoskyddskontoret visar att några byggnader längs Allmogevägens västra sida riskerar att beröras av bullervärden på 55 dBA. Flertalet byggnader har dock sin uteplats och entréer på den västra sidan. Kommunens ambition är att vidta åtgärder så att inga byggnader berörs av värden överstigande 55 dBA längs Allmogevägen.

Samma bullerberäkning har gjorts för Teleborgs- och Torparvägen för nuläget och scenariot 2025. Längs Teleborgs- och Torparvägen finns ett antal fastigheter som riskerar att störas av förhöjda bullervärden i scenariot 2025. Med detta som bakgrund har kommunen tagit fram en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för buller vilken tillfogas planhandlingarna. I denna redovisas även förslag på åtgärder.

Risker

Området ligger utanför Räddningstjänstens rekommenderade ankomsttid. Detta ställer särskilda krav på brandsäkerhet i bebyggelse över två våningar.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Avloppsnätet på Teleborg är inte utbyggt för att klara ett utbyggnadsområde som Vikaholm. Framtida bebyggelse måste därför anslutas via en ny överföringsledning till avloppsreningsverket Sundet. Överföringsledningen kommer att byggas som en sjöledning från stranden vid Vikaholm genom Södra Bergundasjön direkt till avloppsreningsverket. När det gäller vattenförsörjningen finns kapaciteten att ansluta området till Teleborg, där om-sättningen av vattnet i de södra delarna idag är något för låg. För att möjliggöra en utbyggnad av etapp1 av Vikaholm krävs två nya pumpstationer, en vid Södra Bergundasjön och en i planområdets östra delar.

Dagvatten

Kommunen håller på att ta fram en ny dagvattenpolicy. I denna kommer *råd och riktlinjer* finnas för nya bebyggelse- områden.

Huvudprinciperna i dagvattenpolicyn:

1. I första hand skall dagvattnet helt tas om hand på den egna tomten/fastigheten genom lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). I detaljplanen skall preciseras om/hur LOD skall tillämpas i aktuellt område.
2. Om LOD inte är möjligt, helt eller delvis, skall dagvattnet tas om hand genom ett trögt system, tex genom fördröjning på tomtmark och öppen dagvattenledning eller genom en höjdsättning som medför att vattnet leds via diken eller gator till recipient utan att medföra översvämning av fastigheter. Rening skall ske på ett sådant sätt som är motiverat. Dagvattenanläggningen skall upplevas som ett positivt tillskott till den byggda miljön.

I detaljplanen skall preciseras om/hur ett trögt system skall tillämpas i aktuellt område. För att hitta funktionella och gestaltningmässigt goda lösningar krävs ett nära samarbete mellan planhandläggare och projekteringsavdelningen under detaljplaneprocessen.

3. Om trögt ej är möjligt att tillämpa i ett trögt system skall dagvattenhanteringen lösas med ett konventionellt dagvattensystem och om så erfordras kompletteras med avledning via dike eller gata till recipient utan att det medför översvämning av fastigheter.

Inom Vikaholmsprojektet har en översiktlig dagvattenutredning har gjorts av SWECO.

Planområdet kommer att avvattnas åt öster och sydväst. I östra delarna medför markens beskaffenhet att det är svårt att infiltrera större mängder dagvatten. Planens utformning är sådan att vattnet kan rinna vidare i ytan från gatumark till naturområden. Där kan vattnet till viss del infiltreras innan det når de skapade vattenstråken med dammar och våtmarker där ytterligare rening och fördröjning är möjlig innan vattnet leds vidare mot Rinkabysjön.

I västra delarna är förhållandena för infiltration något bättre. Överflödigt dagvatten leds till fördröjningsytor med dammar och våtmarker sydväst om planområdet för att slutligen



hamna i Södra Bergundasjön. Dagvattnet från de södra delarna av Teleborg ansluts till de nya systemen med dammar och våtmarker..

Exempel på utjämningsmagasin för dagvatten.

Återvinning och avfallshantering

Inom "Vikaholmstorget" i Allmogevägens förlängning finns möjlighet att placera en mindre återvinningsstation. Ytterligare plats för återvinningsstation har identifierats i områdets östra del. "Renhållningens råd och rekommendationer för utrymmen och transportvägar" skall tillämpas inom Vikaholmsområdet.

El och tele

Befintlig 50 kV luftledning i områdets södra del kan efter omdisponering finnas kvar i nuvarande form. Möjlighet finns dock att jordförlägga denna i samma sträckning som Södra länken. En utbyggnad av Vikaholm kommer att kräva nya transformatorstationer inom området. Den nya bebyggelsen kräver ett nytt telenät.

Fjärrvärme

Möjlighet finns att ansluta området till kommunens fjärrvärmenät.

Administrativa frågor

Bygglov krävs inte för anordnande av skärmtak och uterum med en byggnadsarea av max 25 kvm BYA. Uterummet skall vara kopplat till huvudbyggnad och får ej strida mot planbestämmelsen i övrigt. Ovanstående gäller småhusbebyggelse. Vid bygglovprövning skall även riktlinjer i "Gestaltningssystem" samt "Kvalitetsprogram" beaktas.

STADSBYGGNADSKONTORET

2009-05-26

Patrik Karlsson
Planarkitekt

Antagen av byggnadsnämnden
2009-09-23 § 177
Byggnadsnämndens sekr.....

Dnr 2007BN1225 Dpl 214

DETALJPLAN / Genomförandebeskrivning

VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Organisatoriska frågor

Tidsplan

Planarbetet genomförs med normalt planförfarande och avses kunna följa nedanstående tidplan.

Samråd	Vintern 2008
Utställning	Våren 2009
Antagande	Sommaren 2009
Laga Kraft	Sommaren 2009

Projektering av gator och vatten- och avloppsledningar kommer att ske parallellt med detaljplanearbetet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år från det datum planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla men den kan upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmän plats inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av gator, naturmark mm. All utbyggnad inom kvartersmark utförs och bekostas av den byggherre som kommunen säljer marken till. Utöver byggandet av husen innebär det att byggherren anlägger ev. vägar, parkeringar, ledningssystem, lekplatser mm inom kvartersmark.

Kommunen är till största delen fastighetsägare inom planområdet.

Processen

Parallellt med planprocessen pågår en diskussion med ett antal utvalda byggherrar om vilka krav som skall ställas på kommunen och områdets många byggherrar. Diskussionerna omfattar

alltifrån energiförbrukning till dagvattenhantering. Ambitionen är att skapa ett område som är ledande inom ett flertal områden och är ett bra föredöme i Europas grönaste stad.

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäteriförrättningar krävs för att fastighetsindelningen skall överensstämma med den markanvändning som detaljplanen anger. Det ankommer på markägarna att själv ansöka om och bekosta de lantmäteriförrättningar som krävs. Gatumark och annan mark som skall utgöra allmän plats skall genom fastighetsreglering överföras till fastighet ägd av Växjö kommun. Mark skall genom fastighetsreglering föras från Växjö 13:35 till Spiltan 1.

Rätten att nedlägga och bibehålla allmänna underjordiska ledningar skall i förekommande fall säkras med ledningsrätt. Transformatorstationer får uppföras inom naturmark, hänsyn måste tas till närliggare bebyggelse och anläggningar/lektyr inom naturmarken.

Vid uppdelning av kvarter i flera fastigheter kan det bli aktuellt med gemensamhetsanläggningar för parkering, lektyr, utfart mm. Det är inte aktuellt med gemensamhetsanläggningar för VA-anläggningar samt körytor som kan uppfattas som allmänna.

Tekniska frågor

Undersökningar

Geotekniska undersökningar har gjorts för området av SWECO. Mer detaljerade undersökningar kommer med största sannolikhet att behövas inför den fortsatta projekteringen av vägar och byggnader.

Vatten och avlopp

Avlopps nätet på Teleborg är inte utbyggt för att klara ett utbyggnadsområde som Vikaholm. Framtida bebyggelse måste därför anslutas via en ny överföringsledning till avloppsreningsverket Sundet. Överföringsledningen kommer att byggas som en sjöledning från stranden vid Vikaholm genom Södra Bergundasjön direkt till avloppsreningsverket. När det gäller vattenförsörjningen finns kapaciteten att ansluta området till Teleborg.

Planområdet kommer att avvattnas åt öster och sydväst. I de östra delarna kommer vattnet att ledas till Rinkabysjön och i de västra till Södra Bergundasjön.

Utbyggnadsetapper

Området delas in i tre etapper, Norra, Västra och Södra etappen. Utbyggnadstakten är beroende på efterfrågan.

Ekonomiska frågor

En exploateringskalkyl, rörande kommunens intäkter och utgifter för hela Vikaholmsprojektet har upprättats av tekniska förvaltningen. Denna visar på ett resultat där utgifterna motsvarar intäkterna.

STADSBYGGNADSKONTORET
2009-05-26

Patrik Karlsson
Planarkitekt

Dnr 2007BN1225 Dpl 214

DETALJPLAN/Behovsbedömning

VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Enligt bestämmelserna i Plan- och Bygglagen 5 kap 18 § samt Miljöbalken 6 kap 11 § ska kommunen göra en miljöbedömning av detaljplaner och planprogram som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Som stöd för kommunens ställningstagande till om planens/programmets genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs denna behovsbedömning. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan ska kommunen göra ovan nämnda miljöbedömning som redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Där identifieras, beskrivs och bedöms den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra.

Behovsbedömning skall ske i enlighet med bilaga 4 till MKB-förordningen såvida inte planen medger någon av de verksamheter som räknas upp i 5 kap 18 § PBL, varvid även bilaga 2 till MKB-förordningen skall tillämpas.

1.PLATSEN

1.1 Markanvändning

Plangenomförandet medför förändring av mark- och vattenanvändningen från skogsmark idag till bebyggelse med iordningställda grönstråk i framtiden. Genomförandet kan medföra dagens bostadsnära rekreationsområde skjuts söderut.

1.2 Syfte och omfattning

Syftet med planläggningen av området är att möjliggöra en utbyggnad av Vikaholm i form av bostäder med blandade boendeformer med tillhörande service. Vikaholm skall ha en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt. Områdets miljöer, byggnader och användning skall utmärkas av mångfald och variation. Tillgänglighet skall vara ett ledord för såväl barnens möjlighet till lek i sin närmiljö och allas rätt till framkomlighet och upplevelser. Inom området skall ekologiskt hållbara lösningar provas genom kommunen själv och dess många byggherrar. Utformningar och lösningar ska underlätta för boende och verksamma inom området att leva med minimal miljöpåverkan.

Översiktsplanen anger att det aktuella markområdet är avsett som "Utbyggnadsområde" Även Södra Länken är utpekad i översiktsplanen. För området har program upprättats, KS 2007-09-04 §237. Planförslaget följer intentionerna i programmet.

2. MILJÖASPEKTER FÖR EN HÅLLBAR UTVECKLING

Detaljplanens effekter på...

2.1 Miljömålen

De nationella miljömålen har i Kronobergs län brutits ner till regional nivå.

Växjö kommun har antagit ett styrande dokument med de tre profilområdena "Leva Livet", "Vår Natur" och "Ett fossilbränslefritt Växjö" -där miljöprogrammets grundförutsättningar utgår ifrån de regionala miljömålen.

De eftersträvansmål som kommunen satt upp bygger på engagemang från alla kommuninvånare och företagare, ung som gammal.

Växjö kommun strävar efter:

- Att höja medvetenheten om och öka agerandet för en hållbar produktion och konsumtion.
- Att öka utbudet och inköpen av miljöanpassade varor och tjänster.
- Att avfall i första hand ej uppkommer, i andra hand återanvänds, i tredje hand materialåtervinns, i fjärde hand energiutvinns och i sista hand deponeras.
- Att förvalta naturen på ett sätt som främjar biologisk mångfald och god tillgänglighet.
- Att skogs och odlingslandskapet ska vara rikt och varierat.
- Att inga sjöar i kommunen ska vara drabbade av försurning orsakad av människan.
- Att kommunens sjöar och vattendrag ska ha naturliga näringsnivåer.
- Att använda energi från förnybara energikällor.
- Att använda energi effektivt.
- Att ställa om till ett fossilbränslefritt transportsystem.

Med det nationella miljömålet "God bebyggd miljö" avses att "Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt att medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden skall tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar skall lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Det är idag tvivelaktigt att alla miljömål kan uppnås inom förutsatt tid. Men det är kommunens uppfattning att för att nå dessa miljömål måste alla kommuninvånare hjälpa till.

Bedömning: Genom att tillhandahålla fossilfri fjärrvärme och att samt att bygga den sammanhållna staden och därmed hushålla med tätortsnära mark anser kommunen att detaljplanen inte försvårar möjligheten att nå uppsatta miljömål. Inom Vikabolmsområdet kommer nya tekniker för bla uppvärmning att prövas.

2.2 Landskaps- och stadsbild

Omvandlingen av ett så pass stort område till stadsbebyggelse ger en förändring av landskapsbilden. Då området idag till största delen är nedblåst skogsmark kan denna omvandling på sikt berika staden. Det är viktigt att förslagna grönstråk och parker får det i planen föreslagna stödet av gatuträd på utvalda gator och grönska på privata tomter och inom storkvarter.

Bedömning: Det blir ett märkbart ingrepp i nuvarande naturmiljö. Planförslaget ger en tydlig struktur och användning av området.

2.3 Naturmiljö

Planförslaget påverkar ej växt- eller djurliv på ett negativt sätt. Stora delar av planområdet består av före detta skog där stormarna Gudrun och Per fällt stora områden. Utformning av natur och parkmark säkerställs genom en skötselplan tas fram av tekniska förvaltningen för dessa ytor. Naturinventering av området har gjorts inför programarbetet.

Plangenumförandet medför viss påverkan på rekreation och på det rörliga friluftslivet. För det rörliga friluftslivet är det viktigt att kunna komma i kontakt med Södra Bergundasjön och att kunna röra sig under/över Södra Länken. Inom planområdet och i dess närhet finns goda möjligheter till rekreation och friluftsliv. Möjligheterna till aktiviteter stärks i och med iordningställande av grönstråk och parker samt de intilliggande Vikaholmsängarna.

Bedömning: Effekten av plangenumförandet bedöms inte vara så pass stor att den medför en betydande miljöpåverkan.

2.4 Kulturmiljö

Inom planområdet finns ett flertal tidigare kända fornlämningar vilka utgörs av gravsättningar, hållristningar och fossil åkermark. Fornlämningarna ansluter troligen till ett större fornlämningsområde mot Torpa i söder. Inom Vikaholmsområdet finns ett antal torplämningar.

En ”Arkeologisk utredning inom Växjö 13:35” har gjorts av Arkeologacentrum AB som visar både på tidigare kända och nyfunna fornlämningar inom området och åtgärdsförslag till dessa. Utredningen finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret.

<u>Nummer</u>	<u>Typ av fornlämning</u>
RAÄ 376 (AC105)	Fossil åker
RAÄ 380 (AC110)	Torpet Vikaholm
RAÄ 378 (AC112)	Brott/täkt
RAÄ 386 (AC102)	Kolbotten/Resmila
RAÄ270	Hållristning/Älvkvarn
RAÄ215:1	Hällkista
RAÄ215:2	Stensättning

Dessutom finns ytterligare en registrerad fornlämning inom planområdet.

<u>Nummer</u>	<u>Typ av fornlämning</u>
RAÄ216:1	Stensättning

RAÄ215:1 och RAÄ215:2 tillsammans med RAÄ386 har inlemmats i kvartersstrukturen som ett naturområde. Förslagsvis kan även RAÄ270 flyttas till detta område. Likaså ligger RAÄ 380 inom naturmark och avses att bevaras. RAÄ376 och RAÄ378 har inget större pedagogiskt värde och förslås avlägsnas utan vidare åtgärder. Fornlämningen RAÄ216:1 vilken inte ingick i utredningen avses att bevaras inom naturmark.

Bedömning: Effekten av plangenumförandet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

2.5 Vatten/Dagvatten

Området ansluts till kommunala VA-nätet.

Nya avloppsledningar dras mellan Vikaholm och avloppsreningsverket Sundet. Kapacitet för vattenförsörjning finns idag i befintligt nät på Teleborg. Möjlighet finns att komplettera vattenförsörjningen senare med en vattenledning från Sundet för att säkra vattentillförseln till området. I dag är omsättningen av dricksvattnet på Södra Teleborg något för låg vilket ger dålig kva-

litet på vattnet. När Vikaholmsområdet släpps på nätet skapas en större genomströmning vilket får effekten att befintliga området får bättre kvalitet på sitt dricksvatten. I samband med utbyggnaden kommer ett par befintliga pumpstationer att avvecklas. Detta medför att risk för eventuell luktstörning från dessa försvinner.

Planområdet kommer att avvattnas åt öster och sydväst. I östra delarna medför markens beskaffenhet att det är svårt att infiltrera större mängder dagvatten. Planens utformning är sådan att vattnet kan rinna vidare i ytan från gatemark till naturområden. Där kan vattnet till viss del infiltreras innan det når vattenstråken med dammar och våtmarker där ytterligare rening och fördröjning är möjlig innan vattnet leds vidare mot Rinkabysjön. Med hjälp av vattenstråken skapas större möjligheter att reglera vattenmängden mot Rinkabysjön samtidigt som risken för översvämningar inom befintliga problemområden inom Södra Teleborg minimeras.

I västra delarna är förhållandena för infiltration något bättre. Överflödigt dagvatten leds till fördröjningsytor med dammar och våtmarker sydväst om planområdet innan det når Södra Bergundasjön.

Dagvattenutredning för området har tagits fram av SWECO.

Kommunen håller på att ta fram en ny dagvattenpolicy. I denna kommer råd och riktlinjer finnas för nya bebyggelse- områden. Dessa riktlinjer skall följas inom Vikaholmsprojektet.

Bedömning: Med ovan beskrivna åtgärder bedöms inte effekterna av plangenomförandet medföra en betydande miljöpåverkan.

2.6 Markens beskaffenhet/Föroreningar

Då ingen verksamhet funnit inom området bedöms risken att det finns förorenad mark inom området som mycket liten.

Bedömning: Effekten av plangenomförandet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

2.7 Riksintressen och andra enligt lag skyddade områden

Planförslaget berörs inte av bestämmelser eller förordnanden som gäller nationalparker, naturreservat, kulturresevat, naturminnen, biotopskydd, strandskyddsområden, miljöskyddsområden, vattenskyddsområden eller andra enligt lagen särskilt skyddade områden. Etapp 1 berör ej områden där strandskydd gäller.

Riksintressen efter 3 och 4 kap MB eller areella näringar berörs ej.

Bedömning: Effekten av plangenomförandet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

2.8 Befintlig infrastruktur och hushållningen med mark, vatten och andra resurser

Detaljplanen följer översiktsplanens intentioner med den sammanhållna staden. Området är i ÖP utpekade som utbyggnadsområde för bostäder, grönytor, kontor och handel”.

I samband med planarbetet med Vikaholm har ett separat uppdrag givits att påbörja planarbetet för etapp 1 av Södra Länken. När det gäller anslutningar är det fortfarande kommunens ambition att del av Södra Länken skall kunna användas för byggtrafik till och från Vikaholm. Dock är det nödvändigt att använda Allmogevägen under första utbyggnadsetappen. Vid behov kommer temporära åtgärder att vidtas för att minsta störningarna under denna tid.

Detaljplanen varken strider, avviker mot eller försvårar översiktsplanens intentioner.

Detaljplanen grundas på Strukturplan framtagen av planeringskontoret samt program för Vikaholm, KS 2007-09-04 § 237. Planförslaget följer intentionerna i dessa underlag.

2.9 Alstrande av avfall

I första hand skall uppkomsten av avfall förebyggas. Avfall som uppkommer inom området skall källsorteras vilket ligger till grund för materialåtervinning. Inom staden finns ett antal återvinningsstationer. Inom planområdet kan nya lösningar och krav för avfallshantering komma att prövas.

Bedömning: Effekten av plangenomförandet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan.

2.10 Människors hälsa

Människor och fast egendom inom och i närhet till planområdet kommer inte att utsättas för en i stadsmiljö onormalt stor risk för skada. I området kan bebyggelsen med fördel värmas med fjärrvärme och i övrigt ta del i tidigare utbyggd infrastruktur.

2.11 Buller

Då det inte kan uteslutas att bullerstörningar uppstår i samband med planens genomförande har en särskild MKB för trafikbuller upprättats.

2.12 Luft och klimat

Beräkningar av miljö- och hälsoskyddskontoret visar att av regeringen utfärdade miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas inom planområdet. Dock finns risk att miljömålets värden överskrids i samband med planens genomförande.

I korsningspunkterna Storgatan/Söderleden och Teleborgsvägen/Linnégatan överskrids idag miljö kvalitetsnormen för partiklar. För att avlasta dessa punkter byggs för närvarande Norrtullsgatan. Dessutom har uppdrag givits att planlägga Södra Länken och en förbindelse över Bäckaslovsgärdet. Resultatet av beräkningar på Teleborgs- Torpar och Allmogevägen redovisas i MKB.

2.13 Radon

I Växjö kommuns översiktliga radonkartering finns inget område inom Vikaholm utpekat som möjligt högriskområde för förekomst av radon.

Bedömning: Då det inte kan uteslutas att bullerstörningar uppstår samt att luftkvaliteten försämras i samband med planens genomförande har en särskild MKB för trafikbuller och luftkvalitet upprättats. I MKB redovisas förslag till åtgärder för att undvika att betydande miljöpåverkan uppstår.

Effekter på hushållning med mark, vatten och andra resurser

Pågående markanvändning

Plangenomförandet medför förändring av mark- och vattenanvändningen från skogsbruk idag till bebyggelse med iordningställda park- och grönstråk i framtiden.

Naturresurser

Plangenomförandet bidrar inte till att någon naturresurs uttöms.

Areella näringar: jord- och skogsbruk, djurhållning, fiske

De areella näringarna jordbruk, skogsbruk, djurhållning och fiske påverkas inte på ett negativt sätt av planförslaget. Ambitionen är att även i framtiden behålla de ängar och betesmarker som idag betas av hästar som ett naturligt inslag i boendemiljön.

Transport och kommunikation

Plangenomförandet innebär inte några förändringar som berör viktiga transport- eller kommunikationsleder. Dock påverkas trafiksituationen inom stadsdelen Teleborg som helhet. Prognoser har redovisats i programmet för Vikaholm. I samband med planarbetet med Vikaholm har ett separat uppdrag givits att påbörja planarbetet för etapp 1 av Södra Länken.

Rekreation och rörligt friluftsliv

Plangenomförandet medför liten påverkan på rekreation eller på det rörliga friluftslivet. I planområdets närhet finns möjlighet till rekreation och friluftsliv. Möjligheterna till aktiviteter stärks i och med iordningställande av grönstråk och parker samt de intilliggande Vikaholmsängarna.

Planens influensområde

Ett plangenomförande medför inga begränsningar för att fullfölja översiktsplanens intentioner och har ej någon negativ effekt på nu gällande planer. Ett plangenomförande anses inte vara en mellankommunal fråga eller på annat sätt komma i konflikt med planer på regional nivå.

EU:s miljölagstiftning

Planen bedöms inte påverka gemenskapens miljölagstiftning eller de nu kända miljömål som kan medföra ett nytt förhållningssätt för hantering av t.ex. vatten. Genom upprättande av denna behovsbedömning uppfyller kommunen det krav som ställs för upprättande av detaljplan.

Vald teknik för planens genomförande

Plangenomförandet utförs i enlighet med svensk bygglagstiftning.

Total effekt av planens genomförande

Då det inte kan uteslutas att bullerstörningar uppstår samt att luftkvaliteten försämras i samband med planens genomförande har en särskild MKB för trafikbuller och luftkvalitet upprättats. Övriga redovisade effekter av planens genomförande anses sammantaget inte medföra någon betydande miljöpåverkan speciellt som de var och en för sig redovisade effekterna inte bedöms utgöra någon större påverkan på miljön, människor eller fast egendom.

Allmänheten får del i denna behovsbedömning genom det samrådsförfarande som föreskrivs för detaljplaner i gällande planlagstiftning.

Samlad bedömning och kommunens ställningstagande

Planområdet påverkas främst genom att det får en förändrad markanvändning. Området är redovisat i Översiktsplanen som utbyggnadsområde för bostäder.

Med stöd av denna behovsbedömning bedömer kommunen att det finns viss risk att genomförandet av detaljplanen för Växjö 13:35, Vikaholm i Växjö kommun, medför betydande miljöpåverkan för buller och luftkvalitet.

För dess frågor här särskild MKB upprättats.

STADSBYGGNADSKONTORET

2009-05-26

Patrik Karlsson
Planarkitekt

Dnr 2007BN1225 Dpl 214

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

VÄXJÖ 13:35, VIKAHOLM PÅ TELEBORG I VÄXJÖ

Sammanfattning

Eftersom det inte kan uteslutas att planens genomförande medför betydande miljöpåverkan när det gäller buller och luft, har denna MKB upprättats. MKB har avgränsats till dessa två frågor. Två alternativ har studerats, nollalternativet (nuläget) och exploateringsalternativet (2025). Som underlag har en ny trafikprognos tagits fram av Tyréns. Med trafikprognosen som grund har beräkningar av buller och luftkvalitet gjorts.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan antagen av Kommunfullmäktige 2005-10-20 pekas Vikaholm ut som ett av tre utbyggnadsområden mellan stadsdelen Teleborg och den föreslagna Södra Länken. I översiktplanen finns ett utpekad vägreservat för Södra Länken.

Planprogram

Planprogram för området antogs av Kommunstyrelsen 2007-09-04 § 237. Se karta i planbeskrivningen. Detaljplaneförslaget följer programmets intentioner.

Programmet i sin helhet finns tillgängligt på stadsbyggnadskontoret samt på kommunens hemsida www.vaxjo.se/detaljplaner.

Detaljplaner

Inom planområdet

0708K-07-18	Odal mannen mm	1973-07-18
0780K-649	Stättan mm	1975-08-28
0780K-78/38	Torpren mm	1978-09-04
0780K-82/1	Trillan mm	1981-10-21
0780K-P95/3	Del av stg 2128	1994-12-21

Syfte och huvuddrag i detaljplanen

Syftet med planläggningen av området är att möjliggöra en utbyggnad av Vikaholm i form av bostäder med blandade boendeformer med tillhörande service. Vikaholm skall ha

en stark identitet genom att arkitekturen och de offentliga platserna ges skönhet, kvalitet och funktion. Närheten till gröna platser ska göra sig påmind överallt. Områdets miljöer, byggnader och användning skall utmärkas av mångfald och variation. Tillgänglighet skall vara ett ledord för såväl barnens möjlighet till lek i sin närmiljö och allas rätt till framkomlighet och upplevelser. Kollektivtrafik och cykeltrafiken ges en hög prioritet. Dessa skall göras attraktiva för att vara ett självklart val för transporter mellan området och centrum. Inom området skall ekologiskt hållbara lösningar provas genom kommunen själv och dess många byggherrar. Utformningar och lösningar ska underlätta för boende och verksamma inom området att leva med minimal miljöpåverkan.

Kort beskrivning av planområdet

Detaljplanen ingår som en i ett större utbyggnadsområde för Vikaholm. Första etappen beräknas innehålla ca 600 bostäder och totalt beräknas utbyggnadsområdet innehålla ca 1100 bostäder. Området angörs trafikmässig från tre olika håll. I norr från två anslutningar till Torparvägen och i söder via Södra Länken. Inom Vikaholm har cykel och kollektivtrafik en hög prioritet och det planeras för en god framkomlighet för dessa trafikslag. Till detaljplanen har även tillfogats ett Gestaltningprogram vilket uttrycker ambitionerna för gestaltning och utemiljö på såväl privata som allmänna ytor. Inom området planeras för en blandning av bebyggelse typer och olika upplåtelseformer.

Behovsbedömning

I behovsbedömningen i samrådsskedet kom kommunen fram till att genomförandet av planen inte medför någon betydande miljöpåverkan **inom planområdet**. Länsstyrelsen har under samråd tiden påpekat att det kan finnas även risk att situationen på Teleborgsvägen påverkas negativt i samband med utbyggnaden av Vikaholm. Kommunen delar länsstyrelsens uppfattning och har därför kommit fram till att det kan finnas risk för betydande miljöpåverkan på delar av Teleborgsvägen när det gäller buller och luftkvalitet vilket föranleder krav på att en Miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Avgränsning

Kommunen har bedömt att det endast finns risk för betydande miljöpåverkan när det gäller buller och luftkvalitet utanför planområdet samt buller vid infarten via Allmogevägen. Därför MKB:n har begränsats till att omfatta dessa frågor. Geografiskt har MKB avgränsats till att omfatta området längs Teleborgs- och Torparvägen samt Allmogevägen.

Alternativ

Alternativen som redovisas har begränsats till ett exploaterings- och ett nollalternativ.

Miljökonsekvenser Buller

Miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö – delmålet för buller

Riksdagen har antagit ett miljö kvalitetsmål för *God bebyggd miljö*, som bland annat innebär att: Städer, tätorter och annan bebyggd miljö skall utgöra en god och hälsosam livsmiljö. I ett generationsperspektiv innebär målet bland annat att: Boende och fritidsmiljön, samt så långt möjligt arbetsmiljön, uppfyller samhällets krav på gestaltning, frihet från buller, tillgång på solljus, rent vatten och ren luft. Människor utsätts inte för skadliga luftföroreningar, bullerstörningar, skadliga radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Ett särskilt delmål om buller har också antagits:

- Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överskridande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med år 1998.

Mål och riktvärden för trafikbuller vid ny bebyggelse

Riksdagen antog i mars 1997, vid beslut om Infrastrukturinriktning för framtida transporter (proposition 1996/97:53), följande riktvärden för trafikbuller. Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad och/eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Riktvärden vid befintlig bebyggelse

Det finns ett åtgärdsprogram för att minska trafikbullerstörningar i befintlig bebyggelse. Regeringens proposition "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", 1996/97:53 beskriver åtgärdsprogrammet som syftar till att på sikt uppnå angivna bullerriktvärden inomhus. Bullerskyddsåtgärder för statlig infrastruktur ska utföras av de olika trafikverken.

- 65 dBA ekvivalentnivå utomhus för vägtrafikbuller,
- 55 dBA maximalnivå inomhus nattetid avseende buller från järnvägstrafik.

Att förbättra bullersituationen i befintlig miljö

Åtgärder mot buller i befintlig miljö kan delas in i åtgärder som:

- minskar bullret vid källan
- flyttar källan
- avskärmar och dämpar bullret.

Huvudregel vid planering av bostäder

Huvudregel vid planering av nya bostäder

Vid planering av nya bostäder gäller som huvudregel att följande krav bör uppfyllas genom bebyggelsens placering och utformning samt med hjälp av skyddsåtgärder som bullervallar, trafikomläggningar, tystasfalt etc.

- Planen bör säkerställa att den slutliga bebyggelsen genom yttre och inre åtgärder kan utformas så att kraven i Boverkets Byggregler uppfylls.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad och uteplats) kan erhållas med hänsyn till trafikbuller.
- Planen bör även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och att yttre åtgärder kan utformas så att 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad uppfylls.

Avsteg från huvudregeln

I vissa fall kan det vara motiverat att göra avsteg från huvudregeln i dessa allmänna råd. Avvägningar mellan kraven på ljudmiljön och andra intressen bör kunna övervägas:

- i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.

Avsteg kan också motiveras vid komplettering:

- av befintlig tät bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer
- med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivtrafikstråk i större städer.

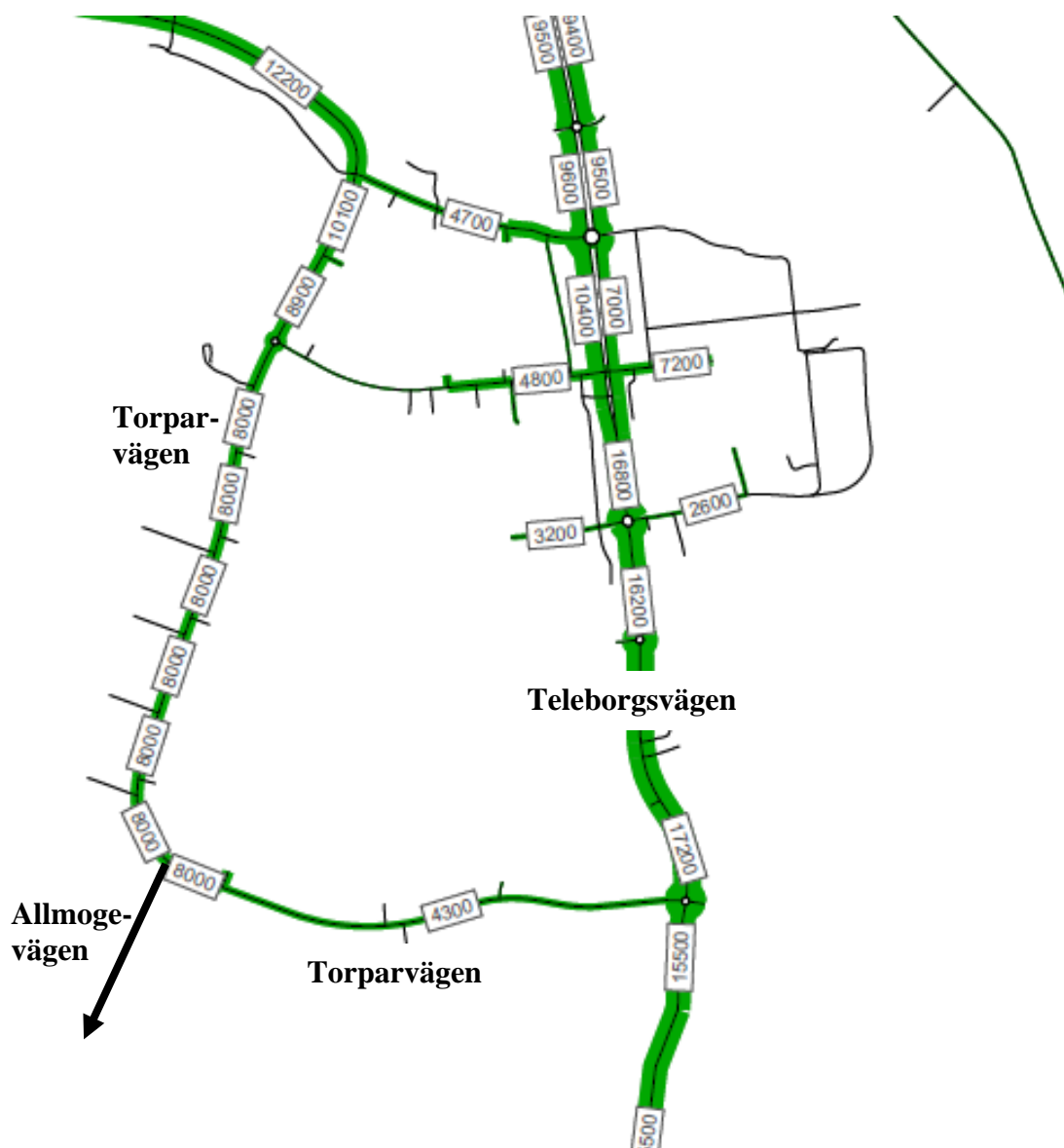
Principer för intresseavvägning

Följande principer bör gälla vid avsteg från huvudregeln då avvägningar ska göras mot andra allmänna intressen.

- **55–60 dBA** -Nya bostäder bör kunna medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgår till 55–60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i varje fall en ljuddämpad sida (45–50 dBA vid fasad). Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida.
- **60–65 dBA** -Nya bostäder bör endast i vissa fall medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i vart fall en ljuddämpad sida (45–50 dBA vid fasad). Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vända mot tyst eller ljuddämpad sida. Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upptill 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor.
- **>65 dBA** -Även då ljudnivån överstiger 65 dBA kan det finnas synnerliga skäl att efter en avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder. I dessa speciellt bullerutsatta miljöer bör byggnaderna vara orienterade och utformade på ett sådant sätt att de vänder sig mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Även vistelseytor, entréer och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upptill 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor.

Trafikprognos 2025 för Teleborg

Bullerberäkningar för Allmoge-, Teleborgs- och Torparvägen har gjorts av miljö- och hälso-skyddskontoret. Dessa är gjorda med utgångspunkt dagens trafikmängdes samt prognosen för 2025 som gjorts av Tyréns på uppdrag av Växjö kommun. Se karta.



Karta utvisande beräknade trafikmängder 2025

Bullerberäkningar

Nollalternativet (Nuläget 2008)

Teleborgsvägen

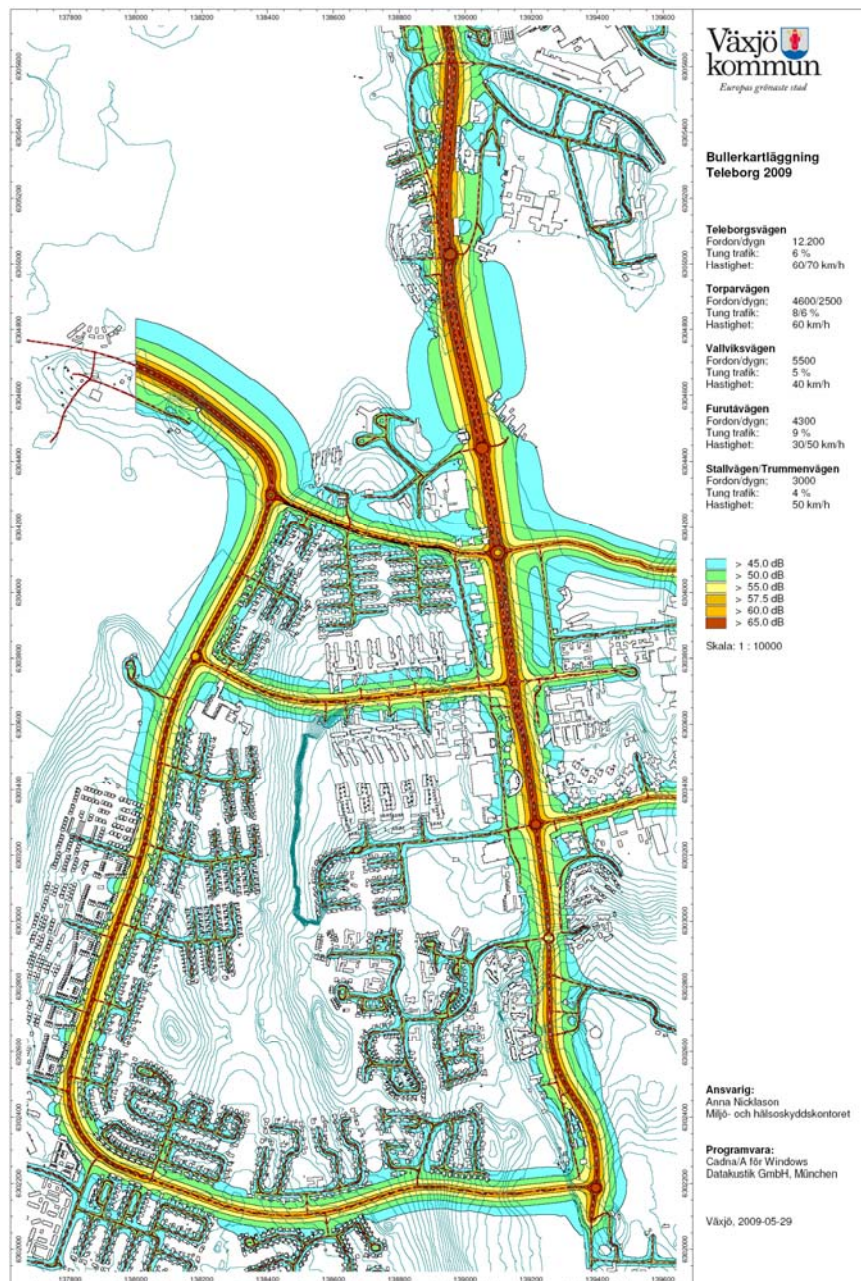
Beräkningarna visar att längs Teleborgsvägen finns ett antal fastigheter vilka i dag berörs av ett högre ekvivalent värde än 55 dBA. Inga fastigheter berörs av värden överstigande 65 dBA. Större delen fastigheterna har tillgång till bullerskyddad sida med goda möjligheter att ordna uteplatser med en god ljudmiljö.

Torparvägen

Längs med Torparvägen finns ett större antal fastigheter som berörs av värden som är högre än 55 dBA. Inga fastigheter berörs av värden överstigande 65 dBA. Både fastigheter på västra och östra sidan har till stor del sin uteplats mot Torparvägen.

Allmogevägen

I dagsläget är trafikmängden på Allmogevägen så pass liten att inga fastigheter riskerar att störas av trafikbuller.



Bullerkarta utvisande nuläge för Teleborgs- och Torparvägen.

Explateringsalternativ (2025)

Teleborgsvägen

Beräkningar grundade på trafikprognosen för 2025 visar att ytterligare fastigheter längs Teleborgsvägen riskerar att beröras av bullervärden överstigande 55 dBA. Ett fåtal fastigheter riskerar att utsättas för bullervärden överstigande 65 dBA. Dessa har dock i huvudsak tillgång till en bullerskyddad uteplats. Trafikprognosen för 2025 redovisar drygt 18000 fordon på norra delen och drygt 17000 fordon på södra delen av Teleborgsvägen.

Torparvägen

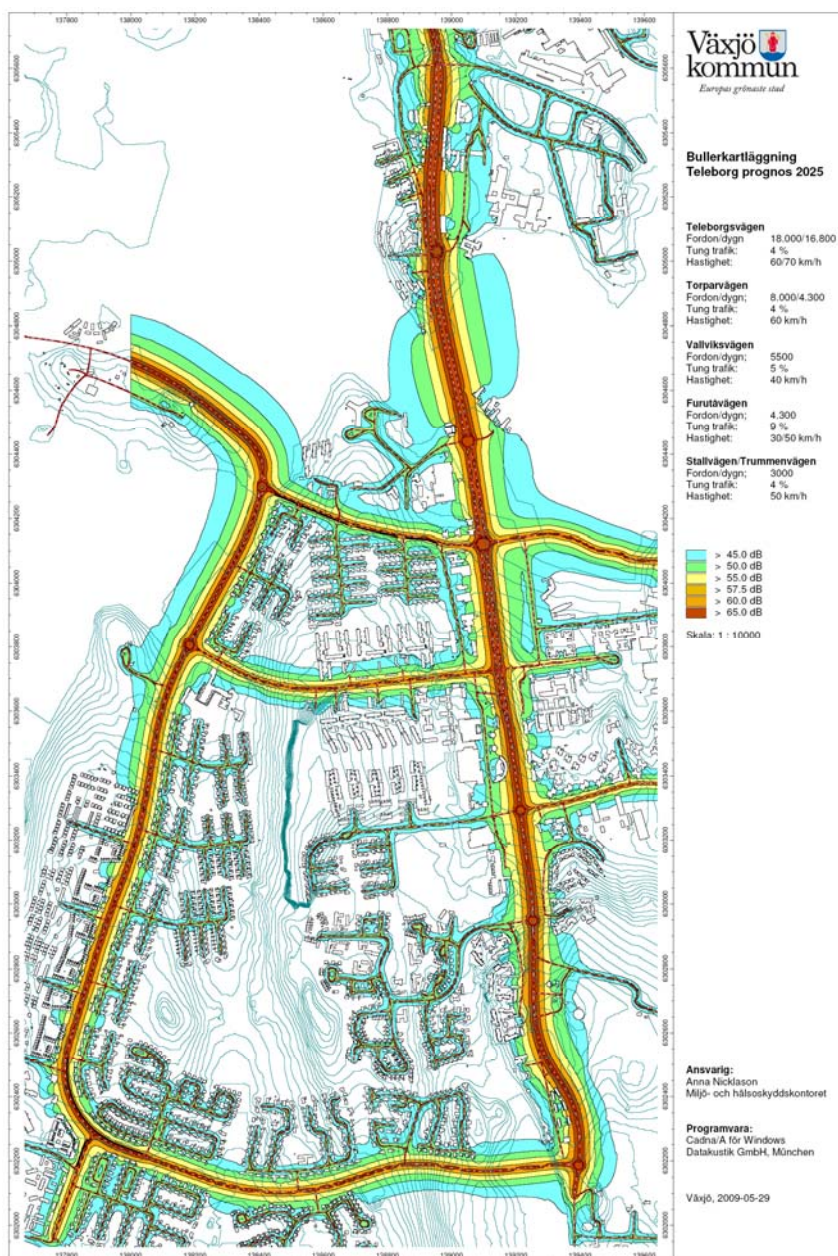
Längs Torparvägen beräknas, förutom de som redan berörs av värden överstigande 55 dBA mellan Furutå- och Vallviksvägen, ett antal fastigheter att beröras av förhöjda bullervärden överstigande 55 dBA. Inga fastigheter riskerar att utsättas för bullervärden överstigande 65 dBA. Trafikprognosen redovisar drygt 10000 fordon i norra delen av Torparvägen och 4500 fordon i östra delen mot Teleborgsvägen. I höjd med Allmogevägen och infarten till Vikaholm beräknas trafikmängden till 8000 fordon.

Allmogevägen

Längs Allmogevägen beräknas ett antal bostäder på den västra sidan att tangeras av 55dBA vid fasad. Dock finns det inga uteplatser på denna sida. På den östra sidan berörs inga uteplatser av värden överstigande 55dBA. Inga fastigheter riskerar att utsättas för bullervärden överstigande 65 dBA. Det finns ett antal fastigheter på båda sidor om vägen närmast anslutningen till Torparvägen som riskerar att bli berörda av värden högre än 55 dBA vid sin uteplats. Med trafikprognosen som grund har kommunen beräknat trafiken på Allmogevägen till 4500 fordon/dygn.

Maxvärden

Maxvärden har beräknats för ett avsnitt av Teleborgsvägen samt för området runt korsningen Torpar- och Allmogevägen. Beräkningarna visar att längs både Torpar- och Teleborgsvägen finns fastigheter vilka riskerar att utsättas för maxvärden överstigande 70 dBA. Vid nybyggnad



Bullerkarta utvisande scenario 2025 för Allmoge-, Teleborgs- och Torparvägen.

tion måste samma hänsyn tas till dessa fastigheter som när det gäller ekvivalent buller nivå. Se förslag till bullerdämpande åtgärder.

Åtgärder

- **Planera.** Det bästa sättet att slippa bullerstörningar är att förhindra att de uppstår. En förutseende och *långsiktig fysisk planering* är betydligt mindre kostsam än att försöka rätta till bullerproblem senare. *Undvik att bygga nya bostäder i bullerutsatta lägen* om inte bullerproblemen kan lösas. En *attraktiv kollektivtrafik* och *fina cykelvägar* kan få fler att lämna bilen hemma, vilket också minskar bullret.
- **Dämpa.** Det finns en hel del att göra för att få den trafik som finns att bullra mindre. Enklast, och billigast, är att *sänka hastigheten*. Flera olika typer av *lågbullerbeläggning* testas och utvecklas. Några vägbeläggningar är porösa, medan andra har inblandning av gummi. Även mindre stenstorlek i traditionell beläggning har visat sig ge god effekt. Att *styra om trafiken* är ofta en effektiv lösning. I en tätort är det till exempel bättre att koncentrera trafiken till en gata i varje riktning, och göra bullerskyddsåtgärder där, än att sprida ut den jämnt över flera gator. En annan, förhållandevis enkel, åtgärd är att *förbjuda tung trafik* genom området vissa tider, till exempel på natten. Fordon bullrar mer eller mindre beroende på motorljud och val av däck. Tänk på att kommunen kan påverka åtminstone *hur mycket buller de egna fordonen genererar*. Det gäller även transporter, och tjänster där transporter ingår, som kommunen handlar upp.
- **Skärma av.** *Ljuddämpande fönster* är den mest effektiva åtgärden för att förbättra ljudmiljön inomhus, om man inte kan komma åt bullret vid källan. *Bullerdämpande skärm eller vall* kan minska bullret även utomhus, men det har stor betydelse hur de är placerade i förhållande till vägen och omgivande bebyggelse.

Källa: Vägverkets skrift "Fågelsång eller inglasad balkong"

Eftersom bebyggelsen längs Teleborgs- och Torparvägen till största delen är befintlig är det främst dämpning och avskärmning som kan vara aktuellt. Kommunen har ambitionen att göra Teleborgsvägen till en stadsgata vilken bygger ihop centrala staden med Teleborg och universitet. Här har kommunen medvetet valt att jobba med *"tyst sida"* för att kunna bygga bostäder. Inom Vikaholms området sker en medveten satsning på cykel- och kollektivtrafik redan i tidigt skede för att minska bilberoendet.

Förslag till bullerdämpande åtgärder

- I de norra delarna av Teleborgsvägen är det motiverat att jobba med *"tyst sida"*. Avsteget från huvudregeln kan motiveras med att de är en ny tätare bebyggelse i stadsmiljö längs ett viktigt kollektivtrafikstråk
- Längs de hårdast exploaterade delarna av Teleborgsvägen kan en alternativ lösning vara att använda sig av en lågbullerbeläggning.
- Längs de sydligare delarna av Teleborgsvägen är en avskärmning i form av lägre vall, plank eller mur att föredra om behovet av bullerdämpning uppstår. Ju närmare vägen dessa placeras desto bättre effekt har dessa på bullernivån.
- Mellan Torparvägen och den befintliga bebyggelsen finns en grönremsa på ca 9 meter. Inom denna yta vore ur estetisk synpunkt en kombination av mur och vall att föredra om behovet av bullerdämpning uppstår..
- Längs Allmogevägen och korsningen mot Torparvägen skall åtgärder vidtas så att inga fastigheter berörs av värden högre än 55 dBA vid uteplats/fasad.
- Åtgärder skall tas i ett tidigt skede för att minimera störningar från byggtrafik på Allmogevägen.

Miljökonsekvenser Luftkvalitet

Miljö och hälsoskyddskontoret har beräknat luftkvaliteten för Teleborgs- Torpar- och Allmogevägen i Växjö. Programvaran som använts är SIMAIRväg.

Beräkningarna redovisas i nedanstående tabell:

Punkt	Vägnamn	Trafikmängd ÅDT	Andel tung trafik (%)	Gaturumsbredd (m)	Hushöjder (m)
1	Teleborgsvägen	20 000	6	50	9 resp. 15
2	Teleborgsvägen	20 000	6	45	15 resp. 0
3	Teleborgsvägen	17 000	6	35	15 resp. 10
4	Torpavägen	8 000	9	55	6 resp. 6
5	Allmogevägen	4 500	4	60	6 resp. 6

Årsmedelvärden ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Punkt	NO ₂	Bensen	CO	PM10
1	16	2,8	374	22
2	17	3,2	406	22
3	21	3,3	427	23
4	9	1,4	245	15
5	6	1,3	233	13

MKN 40

Miljömål 20

Utv. 32/26

MKN 5

Miljömål 1

Utv. 3,5/2

MKN 10000

MKN 40

Miljömål 20

Utv. 14/10

Miljömålet överskrids i vissa punkter för NO₂ och PM10

Dygnsvärden ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Punkt	NO ₂	Bensen	CO	PM10
1	28	-	-	40
2	30	-	-	41
3	37	-	-	42
4	18	-	-	24
5	13	-	-	21

MKN 60

Utv. 48/36

MKN 50

Utv. 30/20

Dygnsvärdena underskrider MKN men ligger i vissa fall över utvärderingströsklarna

Utv.=Utvärderingströsklar
övre/nedre

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras i samtliga punkter för Allmoge-, Teleborgs- och Torparvägen. För längs Teleborgsvägen finns dock risk att Miljömålet för PM10 kan komma att överskridas. Detta bör beaktas vid den fortsatta planering av Vikaholm.

Förslag till åtgärder

- Planera för en god kollektivtrafik och underlätta för cykelanvändningen.
- Om möjligt reglera andelen tung trafik.
- Se över hastigheterna
- Se över rutiner och metoder för gatustädning och halkbekämpning.
- Placering av byggnader vid nybyggnation.
- Beräkningar av luftkvalitet i samband med respektive nybyggnation längs Teleborgsvägen.

Uppföljning buller och luftkvalitet

Syftet med uppföljning och kontroll är att utvärdera om miljöpåverkan överensstämmer med vad som förutsatts samt att föreslå åtgärder för att öka eller förstärka miljökväliteter har den effekts som antagits.

Uppföljning av bullervärden längs Allmogevägen bör ske under byggtiden samt när Vikaholmsområdet är fullt utbyggt. Längs Teleborgsvägen bör en kontinuerlig uppföljning av buller- och luftkvalitetsvärden ske. Ansvar för uppföljningen har Växjö kommun.

Källor: Buller i planeringen, Boverkets allmänna råd 2008:1
Fågelsång eller inglasad balkong, Vägverket 2008
Bullerberäkningar, Miljö- och Hälsoskyddskontoret i Växjö kommun
Beräkning av luftkvalitet, Miljö- och Hälsoskyddskontoret i Växjö kommun

Bilagor: Bullerkartor

STADSBYGGNADSKONTORET
2009-05-26

Patrik Karlsson
Planarkitekt

PLANBESTÄMMELSER

Förslaget gäller inom området med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

GRÄNSER

- Planens ägringsgräns
- Användningsgräns
- Egenaansvarsgrens
- Utgående gräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- LOKALGATA: Lokaltrafik eller trafik för försäkrings- och räddningsväg
- NATUR: Naturområde, inom området får byggnader och anläggningar till teknisk försörjning uppföras
- GC-VÄG: Gång- och cykelväg
- PARK: Park
- FORN: Fornlämningssområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMÄRK

- B: Bestädd
- C: Centrumändamål
- D: Vård
- E: Skola
- F: Lokala anläggning
- G: Bilservice

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- 4.00 m: Breddmått i meter
- lek: Lekplats skall finnas
- dagvatten: Anläggning för dagvattenhantering skall finnas
- Återvinning: Återvinningsstation

UTNYTTJANDEGRAD

Största tillåtna byggnadsarea BVA i % av fastighetsarea är 25% för villatomter och 30% för övrig bebyggelse. Större exploateringen ett samband får BVA för villatomter uppgå till 30%.

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- u: Marken får inte bebyggas
- u: Marken skall vara tillgänglig för allmänna under juridiska förhållanden.

MARKENS ANORDNANDE

- lek: Småbarnlek för kvarters eller bostadsområde skall finnas.
- n1: Max 50% av tomtytan får hårdgräs, inkl. taktytor.
- n2: Korbar förbindelse får ej anordnas.

Anpassning till omgivande marknader skall ske inom respektive fastighet. Planering skall ske inom kvartersmark. Kortvarig gästparkering får ske på lokalgata där annat ej föreskrivs. Kur och staket får uppföras till en höjd av max 1,2 meter.

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- p1: Huvudbyggnad skall placeras utefter förgrändsmark mot lokalgata samt mot torg/torv. Öppnetak skall eftersträvas mot park.
- p2: Huvudbyggnad skall placeras utefter förgrändsmark mot lokalgata.
- p3: Huvudbyggnad skall i första hand placeras utefter förgrändsmark mot lokalgata. Öppnetak skall eftersträvas mot park.
- p4: Huvudbyggnader skall i första hand placeras utefter förgrändsmark mot lokalgata. Vid vidarebebyggelse är endast en huvudbyggnad tillåten inom respektive fastighet. Huvudbyggnad skall placeras inom 4,5 m från gemensamt tomtygsgrens. Garage skall placeras så nära som möjligt till fastighetsanslutningspunkt. Större exploateringen ett samband får byggnader placeras närmare gemensamt tomtygsgrens.

II

- II-V: Högsta antal våningar
- II-VI: Lägst respektive högsta antal våningar inom kvarteret.

Antal våningar som kan provas mot park/natur och inne delar av kvarteret.

ej friliggande: ej friliggande. Stör byggnaden ett samband kan friliggande byggnader provas.

BYGGMÄTTTEKNIK

Färdigt golv skall ligga minst 30 cm ovan gatumitt.

Dagvatten skall tas utomhus i ett högt system. Se planbeskrivning.

Byggnader får ej projekteras med Rådningstjänstens ingripande som förutsättning för utrymning. Byggnader för vård och omsorg skall vara försedda med automatisk sprinkleranläggning.

STÖRNINGSKYDD

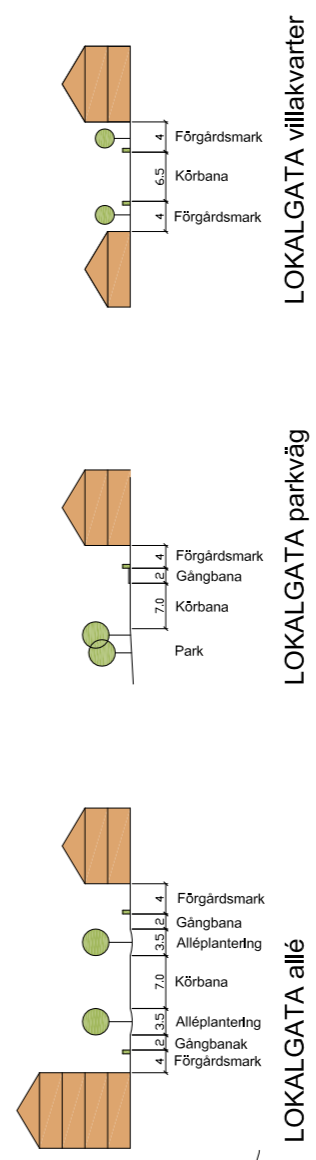
Ny bebyggelse skall utformas så att ljudnivån från trafikbuller inom- och utomhus ej överstiger nivån för gällande riktvärden.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandebudet går ut på 15 år efter det datum planen blivit lagd kraft.

ILLUSTRATIONER

Illustrationer



0 60 120 240 Meter

Antagna av Byggnadsnämnden
 2009-05-26
 Byggnadsnämndens sek.
 91/14-P10/16
 Byggnadsnämndens sek.

Detaljplan

Växjö 13:35 stadsdelen Teleborg i Växjö

Växjö kommun

Stadsbyggnadskontoret 2009-05-26

Patric Karlsson
Planarkitekt