

LAGA KRAFTBEVIS

Datum 2012-05-23 Dnr 2003BN0593 Dpl 214

Kommunfullmäktige i Växjö antog 2012-04-17 § 93 detaljplan för Växjö 10:15 m.fl. (Södra stationsområdet) Centrum i Växjö.

Från antagandet har undantagits de två västra kvarteren, vilka är särskilt markerade på till planen tillhörande plankarta.

Enligt kommunens diarium, har detta beslut inte överklagats.

Länsstyrelsen beslutade 2012-05-14 enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut såvitt avser prövning enligt 12 kap 1§ PBL.

Beslutet har vunnit laga kraft 2012-05-15

Marie Svensson
Förvaltningssekreterare för Byggnadsnämnden

För kännedom till:

Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun
Länsstyrelsen, samhällsutvecklingsenheten

DETALJPLAN / Beskrivning

VÄXJÖ 10:15 m. fl. Södra Stationsområdet, Centrum i Växjö

Syfte

Syftet med detaljplanen är att utveckla stadens mest centrala mark bl.a. genom att uppföra en tät och blandad stadsbebyggelse, till form och innehåll. Marken har ett strategiskt läge i staden och är viktig för Växjös framtida utveckling. Detaljplanen avgränsas med hänsyn till järnvägens framtida behov av mark för bangårdsområde.

Syftet med bebyggelsen är att också ge möjlighet för fler människor att kunna bo och arbeta i stadens centrum. Fler boende och verksamma i centrum gör stadskärnan mer levande. Tryggheten ökar också när det är fler som bor och rör sig i stadsmiljön under olika timmar på dygnet. Stadens utbud av service, kultur, nöje mm får också bättre kundunderlag.

Cirka 700 parkeringsplatser i p-garage kommer att skapas inom planområdet. Fördelning mellan allmänna p-platser och boende-/verksamhetsparkering regleras genom exploateringsavtal mellan olika aktörer i området. Målsättning är också att kunna erbjuda parkeringsplatser för cyklar vid ingångar till gång- och cykelbroar samt vid entréer till bostäder, lokaler mm. Kopplingen mellan centrum och Söder förstärks och underlättas genom en ny gång- och cykelbro över järnvägen i Vallgatans förlängning.

Etablering av World Trade Center (WTC) i en byggnad upp till 9 våningar samt en ny anökningsplats från Söder till bangårdsområdet och resecentrum kommer också att prövas i detaljplanen.



Bakgrund

Mark inom och runt järnvägsområdet har sedan länge betraktats som en viktig resurs för stadens framtida utveckling. Detta har flera dokument i kommunen slagit fast (fördjupad översiktsplan för Växjö centrum -1992; översiktsplan för Växjö kommun/Växjö stad - 2005).

Planering av området söder om järnvägen påbörjades 2004 när ett samarbetsavtal skrevs mellan Växjö kommun och fastighetsägare i syftet att gemensamt undersöka områdets möjligheter för exploatering. Kontakt togs också tidigt med Banverket (numera Trafikverket) om järnvägens framtid i Växjö. En bangårdsutredning från 2007 redovisar en principlösning för bangårdsområdet och nya lösningar för godshanteringen togs upp för diskussion med Banverket.

Samtidigt som samrådsförslaget till detaljplan söder om järnvägen togs fram (2008) påbörjades planering av marken norr om järnvägen med fler stadskvarter, ny bussterminallösning, nytt resecentrum och en etablering av World Trade Center (WTC). Detaljplaneläggning för Södra stationsområdet fick vänta på en detaljerad avgränsning av bangårdsområdet (s.k. systemhandlingar) samt att programskedet för hela stationsområdet inkl. WTC, bussterminal, resecentrum avslutas.

Under våren 2010 har Kärnhem, som byggherre för WTC, framfört önskemål om att detaljplan för Södra stationsområdet ska utformas med möjlighet att uppföra WTC med 14 våningar. Kommunstyrelsen godkände byggherrens önskemål (KS 2010 08 17 § 218) med följande beslut: ”Kommunstyrelsen uppdrar åt byggnadsnämnden att i pågående detaljplanering pröva byggrätt omfattande 14 våningar för en World Trade Center-byggnad inom Södra stationsområdet.”

Byggnadsnämnden beslutade 2010 08 25 § 153 att ge stadsbyggnadskontoret uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för Södra stationsområdet med en ny större angöringsplats till framtida resecentrum utan Vita villan. Detaljplanen ska även pröva byggrätt omfattande 14 våningar för en World Trade Center-byggnad.

Planområde och markägare

Följande fastigheter ingår i detaljplanen:

Växjö 10:46 (ägs av Peab Fastigheter i Växjö AB)
Del av Växjö 10:15 och Växjö 10:41 (ägs av Växjö kommun)
Del av Växjö 14:2 (ägs av Trafikverket)
Del av Växjö 10:44 (ägs av Jernhusen stationer AB)

Avgränsning - planområdet omfattar mark mellan Liedbergsgatan i väst, Smålands museum i öst, järnvägen i norr och Södra Järnvägsplanen i söder.

Areal – planområdet omfattar en yta på ca 3,4 hektar

Handlingar

Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelser, genomförandebeskrivning, gestaltungsprinciper, miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en särskild handling samt denna beskrivning.

Tidigare ställningstaganden

Fördjupad översiktsplan (FÖP) för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet” (antagen av KF 1992 03 26 § 27)

Översiktsplan (ÖP) för Växjö kommun (antagen av KF 2005 10 20 § 206)

Planprogram för Södra Stationsområdet (antaget i KS 2006 02 02 § 39)

Planprogram för stationsområdet antaget i KS 2009 11 03 § 339 med följande beslut (citat punkt 5): ”kommunstyrelsen uttalar att platsen vid Smålands museum ska utformas utan Vita villan”.

BEHOVSBEDÖMNING

Planprogram för Södra Stationsområdet innehåller behovsbedömning för planområdet (daterad november 2005). Behovsbedömningen i programskedet har kommit fram till att ett ställningstagande om betydande miljöpåverkan ska göras i efterföljande detaljplan. Ett tidigt samråd om betydande miljöpåverkan och avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) hölls med länsstyrelsen den 5 juni 2007. Planens genomförande antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. En MKB togs fram redan i samrådsskedet 2008 och den har uppdaterats efter nya förutsättningar i ärendet, bl.a. ny bebyggelse norr om järnvägen. MKB (uppdaterad maj och september 2011) redovisar nu miljöpåverkan för hela stationsområdet med bangård och planerad bebyggelse söder och norr om järnvägen.

Gällande planer inom planområdet

- 1 Förslag till stadsplan för Växjö, fastställd 1912 04 18
- 115 Förslag till ändring av stadsplan, fastställd 1955 07 22
- 247 Förslag till ändring av stadsplan, fastställd 1964 10 27

Gällande planer utanför planområdet

- P127 Detaljplan för kv. Vasa, fastställd 1992 01 10
- P03/26 Detaljplan för Mejeriet, fastställd 2003 09 24
- P06/21 Detaljplan för stationshuset, fastställd 2006 10 11

BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Riksintresse Centrum - Planområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljö som närmare beskrivs i "Fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet" (antagen av KF 1992 03 26 § 27).

Riksintresse Järnväg - Järnvägen som riksintresse för kommunikation påverkas av planförslaget. Bangårdsområdet har avgränsats efter underlag från systemhandlingar för bangårdsområdet (Tyrens).

Godshantering – Växjö och Alvesta kommun har träffat en överenskommelse om att bygga en gemensam kombiterminal i Alvesta. Kvarstående behov av en mindre anläggning för godshantering i närheten av Växjö stad kan lösas genom att nuvarande spåranslagning i Råppe kompletteras.

Befintlig bebyggelse inom planområdet

Vita villan (ligger i planområdets sydöstra del och ägs av kommunen) är byggd 1912 och uppfördes som "bostad för trafikdirektören för Karlskrona-Wexiö m.fl. järnvägar". Huset har grund av huggen sten, träkonstruktion och vit revetering som fasad. En del av lokstallarna finns också inom spårområdet.

Båda byggnaderna berörs av ny bebyggelse och avses rivas.

Fornlämningar - Området innehåller inte några arkeologiska lämningar.

Natur - Vacker natur med stora träd finns runt/väster om Vita villan. En del av naturmarken regleras som parkmark i detaljplanen.

Geotekniska förhållanden – Ett flertal markundersökningar har utförts i området: VBB Viak 2001; Golder Associates 2004; Norconsult 2010; Tyrens 2010. Markundersökningar redovisar bl.a. lämplig grundläggningsteknik för bebyggelsen. Pålning rekommenderas för den låglänta delen av området. Jordlagren inom området består generellt från markytan och ned av fyllning följt av torv. Grundvattennivån har mätts i tre punkter och har påträffats nära markytan (0,5 till 1,5 m djup under marken).

Förorenad mark – markföroreningar finns inom delar av området. Resultaten från provtagningsspunkterna i miljötekniska undersökningar visar att halter av cancerogena PAH överskrider gränsvärdet för känslig markanvändning. Föroreningen är dock begränsad i djup och

bredd, varför det lätt kan schaktas bort. Marken åtgärdas under genomförandeskedet/byggandet. Beroende på föroreningsens art och framtida användning avgörs om förorenad jord ska schaktas eller täcks över med hårdgjord yta/ren jord. Krav ställs under bygglovskedet om hur markföroreningarna ska hanteras.

Detaljplanen, genom bl.a. planbestämmelse, ställer krav på marksanering inom området i samband med byggnation.

Radon – Planområdet ligger inom lågriskområde för radon.

Planprogram

Enligt programmet för Södra stationsområdet (antaget av KS 2006 02 02 § 39) ska planeringen av området utgå från följande punkter (citater):

Rutnätsstaden

Området ska planeras för stadsmässig centrumbebyggelse med förutsättningar för bostäder med butiker, restauranger, affärer, kultur och nöje i gatuplan och där rutnätsstadens stadsmässighet, täthet och innehållsmässiga flexibilitet utgör en viktig beståndsdel

Parkmark

Bäckaslövsvisionens grundtanke om ett öst-västligt kommunikations- och grönstråk ska beaktas. Grönytan på del av fastigheten Växjö 10:15 är därför en viktig komponent i området **Avvikelse från planprogram** – bl.a. genom KS beslut 2009 11 03 § 339 och nya förutsättningar för hela stationsområdet (Planprogram för stationsområdet) avviker detaljplaneförslag från planprogrammets intentioner om storleken på parkytan som har minskats i detta planförslag.

Gestaltning

Stor vikt ska läggas på byggnadernas gestaltning så att de nya kvarterens spännande arkitektur skapar ett attraktivt intryck och tydlig entré till området från både Södra Järnvägsgatan och spårområdet

Parkering

Området ska dels tillgodose delar av stadens behov av centrumnära parkeringsplatser och dels parkering för bostäder. Parkering till bostäder löses inom fastigheten.

Trafik

Området trafikansluts via ut- och infart mot Södra Järnvägsgatan. Kopplingen till centrum för gående sker via attraktiva och säkra passager vid befintlig järnvägsbro samt en ny gång-/cykelbro i Vallgatans förlängning.

Kommunstyrelsen har dessutom beslutat (2006 09 07 § 222) att förtydiga detaljplanuppdraget med följande:

- Södra stationsområdet planläggs i en detaljplan
- Planarbetet bör utgå från att spår 101-105 används för järnvägsändamål
- Planarbetet bör pröva en parkeringslösning i 1-2 plan vilken inkluderar både parkeringsplatser för bostäder och för allmän parkering
- Planarbetet bör pröva ytterligare övergång över järnvägsspåren, förslagsvis i Vallgatans förlängning norrut
- Planen bör utgå från en samstämmig skala längs med Södra Järnvägsgatan men pröva högre bebyggelse närmare spåret, samt markant högre i hörn och fondlägen
- Planarbetet bör pröva lämpligt läge och tillfart till allmänt parkeringshus, främst i områdets östra del
- Planarbetet ska i övrigt grunda sig på antaget planprogram

PLANFÖRSLAG

Planens syfte - Blandad användning för ny bebyggelse

Detaljplanen medger en tät stadsbebyggelse med varierad byggnadshöjd i kvartersform. Detaljplanen styr kvartersindelningen som dock ger möjlighet till en flexibel användning (centrumändamål med butiker, restauranger, hotell, kontor, bostäder, garage mm).

Till verksamheter som ligger centralt och ska kunna nås av många människor tillhör även skola/förskola/utbildning/vårdverksamhet (som vårdcentral/tandvård och dyl). Slutlig prövning/lämplighet av lokaler, funktioner mm för olika verksamheter inom området prövas i bygglov.

Planens syfte – Varierade byggrätter i höjd och volym

Ny bebyggelse längs med Södra Järnvägsgatan begränsas i höjd till 4 våningar med möjlighet till en indragen takvåning. Västligaste kvarteret medges lägsta höjd till 3 våningar med hänsyn till kvarterets förutsättningar för en sluten bebyggelse och ljusförhållande på innergården.

Bebyggelse mot järnvägen medges en varierad höjd/volym med en högsta höjd på 9 våningar exklusive takvåning som medges också. Garage ovan mark ska räknas in i den högsta byggnadshöjden (se sektioner som förtydligar byggnadshöjd i olika delar av området).

Uppskattad exploatering inom planområdet:

Antal bostäder: ca 400 lägenheter

Antal p-platser för bilar i garage: ca 700 (för verksamheter/boende/allmänhet)

Ny cykelparkering vid befintlig g/c-bro (150-200 cykelplatser)

Cirka 12 000 m² för kontor/verksamheter (inkl. byggrätt för WTC byggnad).

Det finns goda förutsättningar att skapa en bra mix av boende och arbetsplatser inom området med goda kommunikationer och parkeringsmöjligheter, både till pendlare med kollektiva transporter (tåg/buss) eller besökande till området/Växjö centrum.

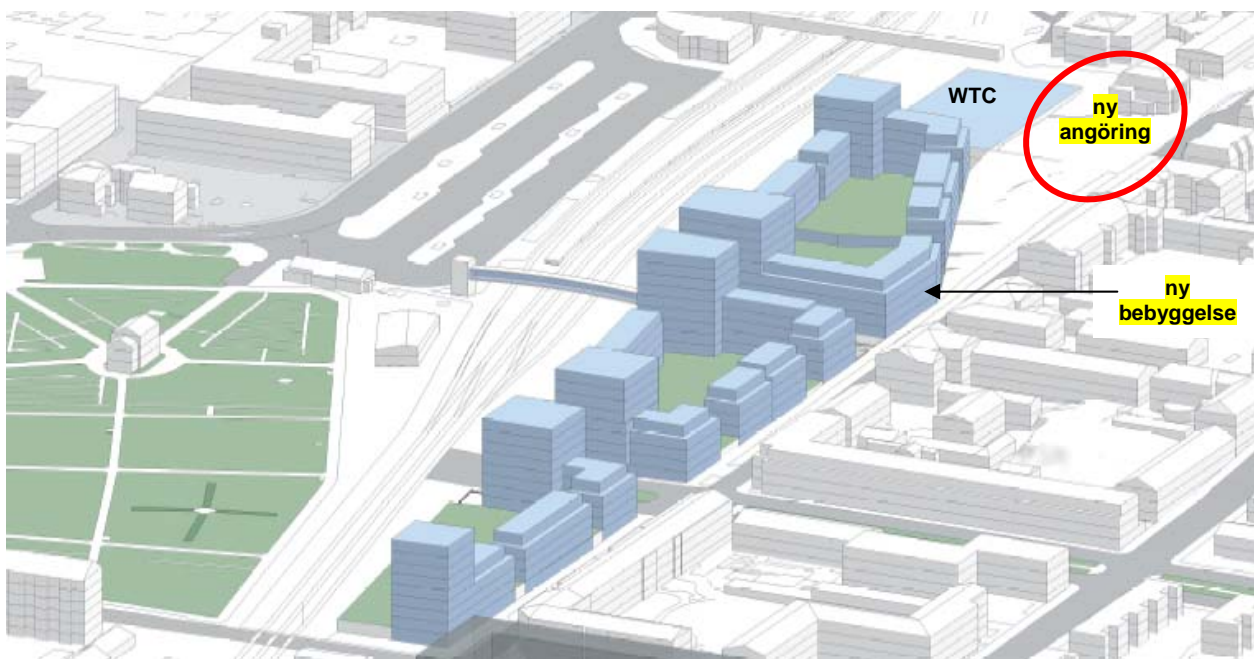


Illustration
Arkitekt: Plan och byggnadskonst, Lund
(volymskiss utan WTC med 9 våningar)

Ny angöring till bangårdsområdet och resecentrum

Ny angöringsplats från Söder till resecentrum och bangårdsområdet är ett nytt och viktigt inslag för bättre och smidigare kollektivtrafik. Angöringsplatsen på Söder kommer att bli lika viktig som angöringen på norra sidan av bangården. Den ska ge plats för bilar vid lämning/hämtning, kortare parkering, bussar/taxi samt cyklar/cykelparkering. Under byggandet av nytt resecentrum kommer den att bli huvudangöring till bangårdsområdet under en längre tid.

Detaljplaneförslag säkerställer den plats framtida angöring behöver (markerad som TORG plats på plankartan) med en yta på ca 2 600 m². Angöringsplatsen ska anläggas/utformas flexibelt (som en torgyta mellan befintliga och nya hus) för att ge olika möjligheter till trafikföring.



Illustration
Landskapsarkitekt: Göran Svantesson
Växjö kommun

Sektioner (A, C och E) genom föreslagen bebyggelse

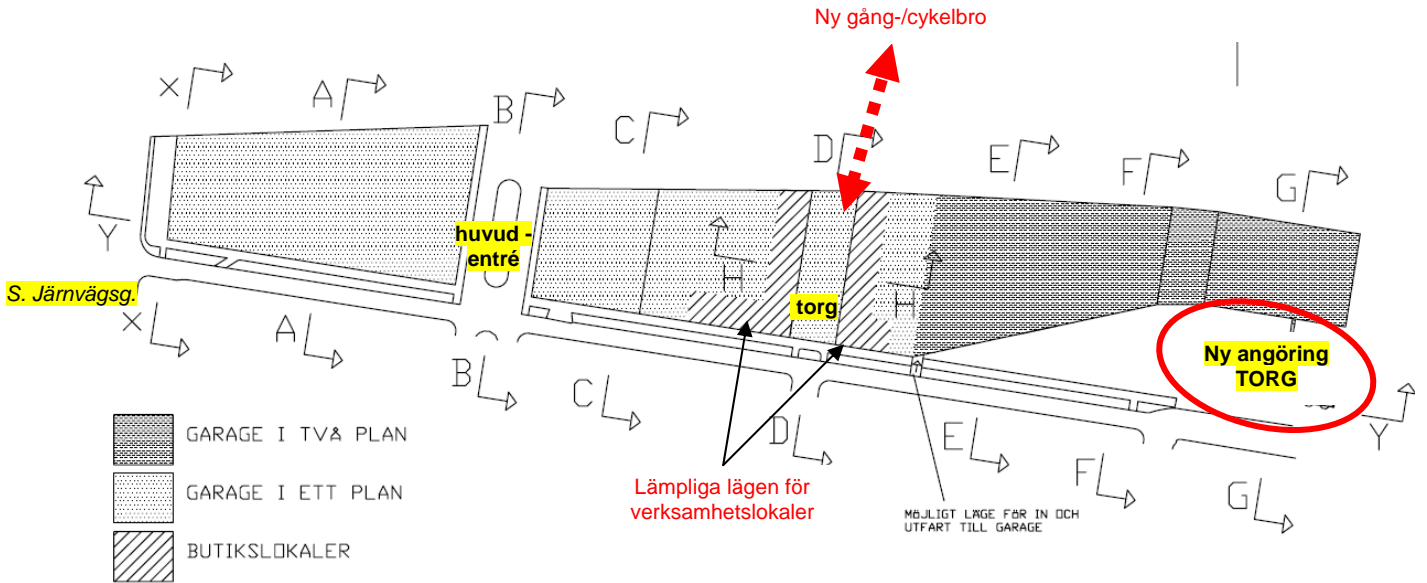
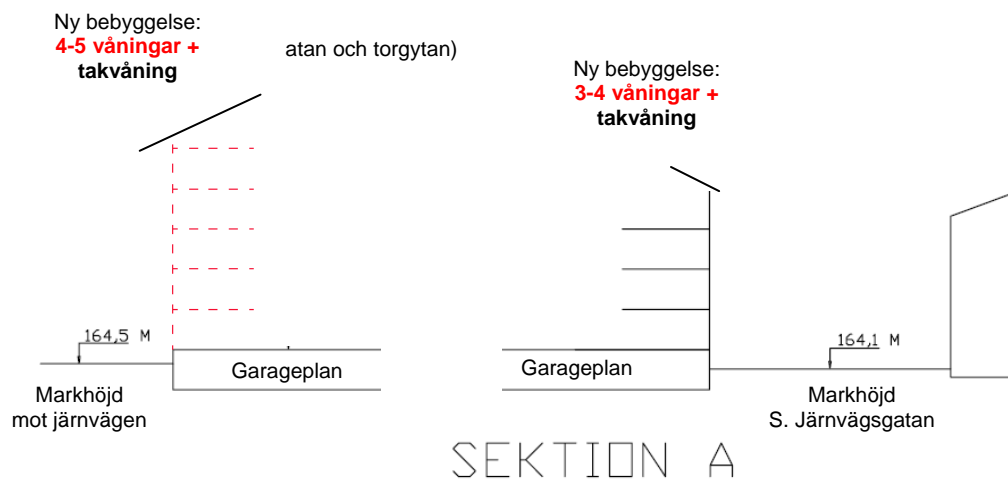


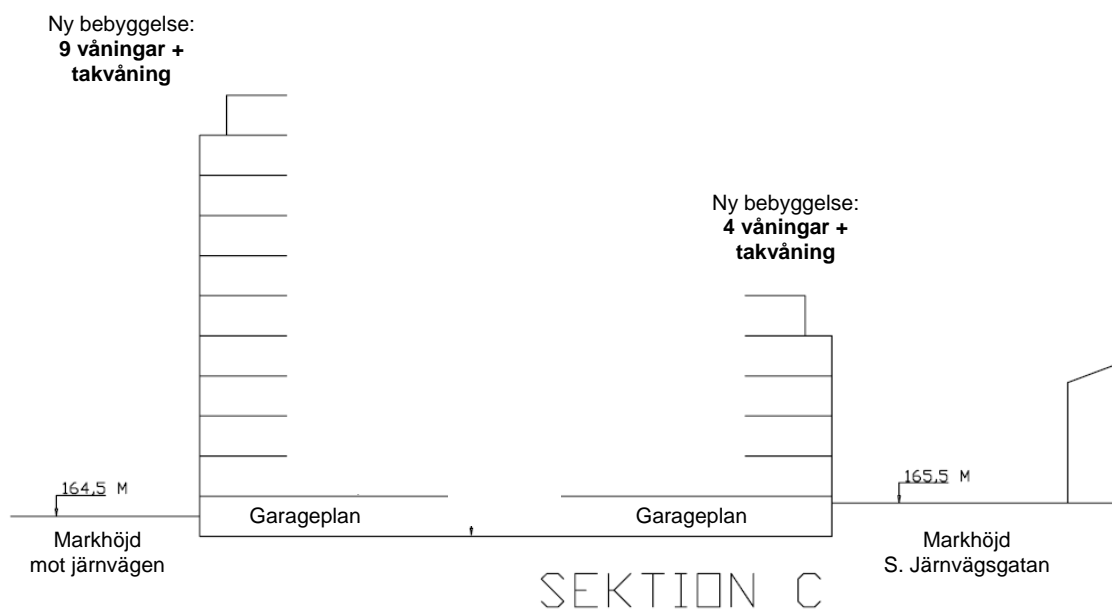
Illustration - Översikt
Arkitekt: Plan och byggnadskonst, Lund

Sektion A - västra delen av området



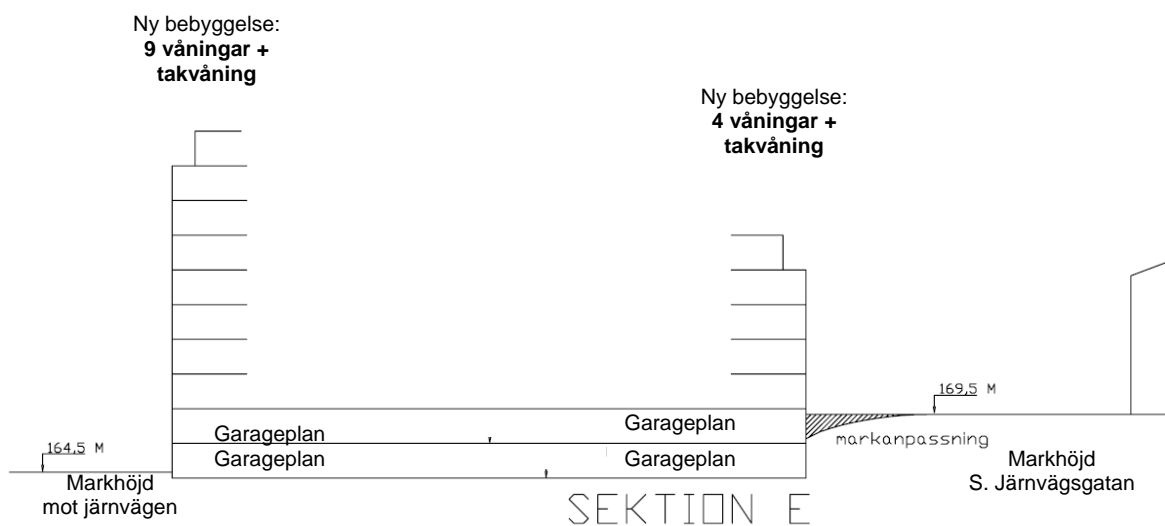
Garageplan är till hälften nedgrävd mot Södra Järnvägsgatan och ännu mer mot järnvägen.

Sektion C - öster om huvudentrén till området



Garage (takkonstruktion) är nästan i samma höjd som Södra Järnvägsgatan och delvis nedgrävd mot järnvägen.
Lämpligt läge för verksamheter i bottenplan utmed S.Järnvägsgatan

Sektion E - östra delen av området



Garage är i två våningar under marken mot Södra Järnvägsgatan.
Mot järnvägen är det nästan 2 fulla garageplan ovan marknivån

GESTALTNING

(se också gestaltungsprinciper tillhörande handlingar)

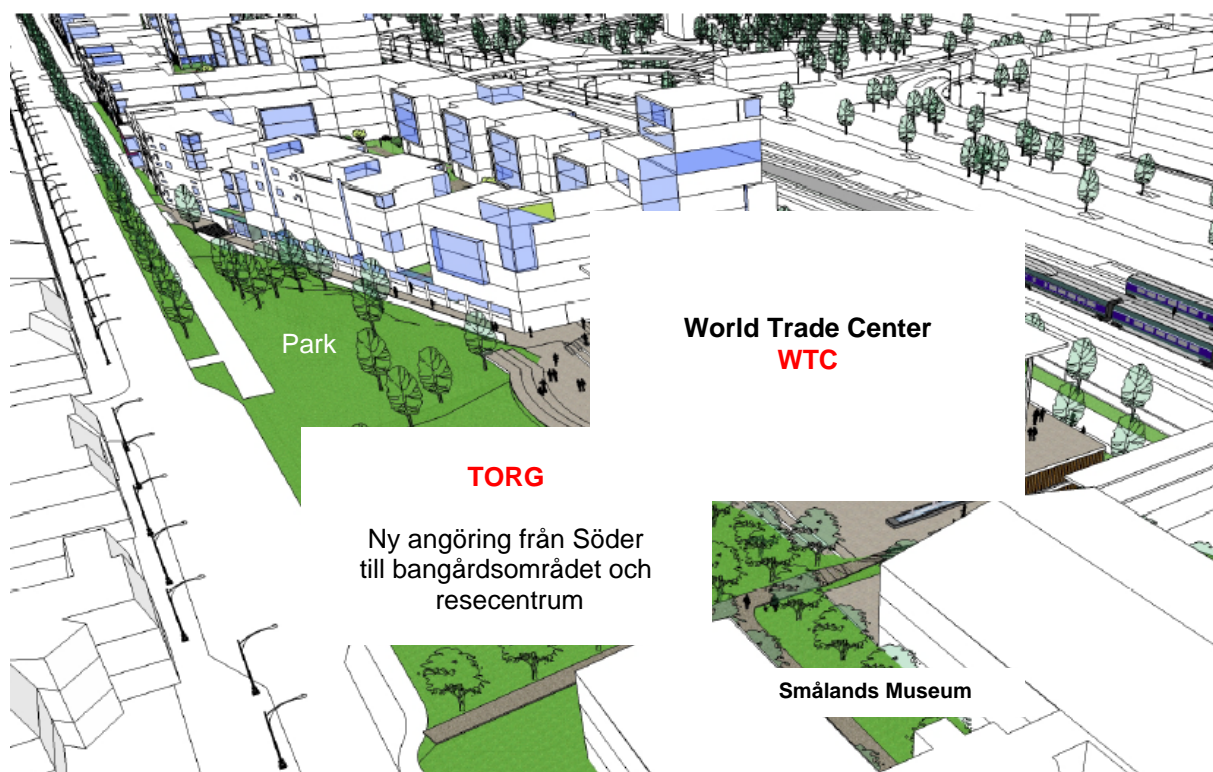
Med tanke på läget i staden ska stor omsorg krävas vid gestaltningen av hela området. Höga krav kommer att ställas vid utformningen av både allmänna ytor och kvartersmark. Gestaltungsprinciper som tillhör planhandlingar redovisar intentioner för områdets utformning. Placering och omfattning av högre bebyggelse mot järnvägen (4-9 våningar) prövas slutligt i samband med bygglovprövning.

Södra Järnvägsgatan ska ges förutsättningar för en levande stadsgata med verksamheter/lokaler i bottenvåningar. En översyn av gatusektionen för Södra Järnvägsgatan kommer att ske i samband med detta projekt. I övrigt tillämpas gestaltungsprinciper.

Kvartersgårdar för bostadsbebyggelsen ska göras gröna och bullerskyddade. Lekmöjligheter för de minsta barnen ska ordnas inom varje gård.

Ny park - Detaljplanen redovisar ett mindre område väster om framtida angöringsplatsen till resecentrum som parkmark. Ny bebyggelse runt parken ska anpassas till marknivån i parken så mycket som möjligt. Detaljerade krav på bebyggelsens anpassning mot parken och omgivningen ställs under bygglov.

World Trade Center (WTC) - Detaljplanen anvisar mark strax väster om Smålands Museum för en WTC-byggnad upp till 9 våningar (mot järnvägen) vilket motsvarar 7 våningar mot S.Järnvägsgatan. Läget är strategiskt med närheten till centrum, Smålands Museum, kommunikationer (tåg/buss/taxi).



Byggnaden ligger inom riksintresset för kulturmiljön och nära Domkyrkan och dess utformning är av allmänt intresse. Bl.a. genom planbestämmelse "f" ställs det höga krav på dess estetiska utformning och arkitektur.

Befintliga träd

Det finns en del stora träd inom området där WTC och ny angöring ska byggas. Ambitionen är att spara en del av dem, om det är möjligt, vilket avgörs i nästa skede (bygglov) då detaljprojektering och höjdsättning sker. Parkeringsgarage under marken som planen medger kan påverka förutsättningar för trädens överlevnad.

Korsningen Liedbergsgatan/järnväg kommer även i fortsättningen att regleras med bommar. En översyn av bangårdsområdet kommer att ta upp bl.a. signalregleringen så att bommarna kan vara nere under kortare perioder. Kommunen planerar att förbjuda tung trafik på denna sträcka av Liedbergsgatan med tanke på säkerhetsaspekterna (utryckningsfordon undantas). Eventuell urspårning av godståg i kollision med tungtrafik ger större risker i korsningen. Med denna åtgärd minimeras riskerna trots ökad trafik i korsningen.

Barnperspektiv - Det finns flera skolor och förskolor i Växjö centrum. Säkerhetsaspekterna kring järnvägen har beaktats genom bl.a. krav på hinder/staket mot spårområdet. Planförslaget medger också nya gång-/ och cykelstråk som ökar tillgänglighet till och från området. Krav på lektytor/lekplatser inom bostadskvarter ska beaktas under bygglovet.

Tillgänglighet - Utemiljön och byggnader ska uppfylla tillgänglighetskrav för bl.a. rörelsehindrade, synskadade. I kommande bygglov ställs mer detaljerade krav. Stadsbyggnadskontorets "Råd och riktlinjer för tillgänglighet" kommer att tillämpas.

Teknisk försörjning

Dagvatten - de kommunala dagvattenledningarna utanför området är hårt belastade och därför ställs det krav på dagvattenhanteringen inom planområdet.

Även om Södra stationsområdet exploateras och markanvändningen ändras skall det inte släppas mer dagvatten från området till ledningsnätet än vad som kommer därifrån idag. Enligt tidigare beräkningar skall en magasinvolym för hela området dimensioneras för ca 850 m³. Husdräneringarna kopplas förslagsvis inte direkt, utan pumpas till utjämningsmagasinen för att undvika dämning i dräneringsledningen. Rätt höjdsättning inom området är viktigt så att vattnet inte rinner in i fastigheterna. Frågan ska beaktas under bygglov.

Kommunens dagvatten som alstras på de kommunala gatorna inom planområdet tar kommunen hand om i de grönytor som finns tillgängliga mellan gata och bangårdsområdet och det dagvatten som alstras inom kvartersmark skall fördröjas och tas om hand inne på kvartersmark eller i dagvattenmagasin som kommer att anläggas inom planområdet. Om allt dagvatten fördröjs på ett ställe eller om flera magasin byggs spelar ingen roll fördröjningsmässigt utan det bestäms i samband med den interna mark- och va-projekteringen. Hur man tekniskt löser anslutningen till det kommunala nätet måste också studeras vidare då det gäller att inte få in vatten från kommunens ledningsnät in i magasinen.

Utjämningsmagasin kan utformas öppna där vattnet är synligt eller slutna under mark. Ett slutet dagvattenmagasin under mark kan till exempel vara ett rörmagasin, en "betonglåda" eller bestå av plastbackar avsedda för utjämning av dagvatten som staplas på varandra. Vilket eller vilka man väljer bestäms i mark- och VA-projekteringen.

Hantering av dagvatten är en bland fler frågor vars genomförande regleras i exploateringsavtal mellan berörda parter.

Vatten och avlopp (VA); Renhållning - Förstärkningar i VA-nätet måste göras för att byggnationen ska vara möjlig. Utbyggnad av nya ledningar regleras i exploateringsavtalet. Lämpliga lösningar för sop- och avfallshantering ska ske i samråd med tekniska förvaltningen.

Uppvärmning - Fjärrvärme och fjärrkyla från den miljövänliga anläggningen Sandviksverket kan erbjudas i området. Dessutom kan alternativa energikällor prövas också. Detaljplanen utgör inget hinder för alternativa energikällor.

Trafik

Angöring - Tegnérgatan förlängs in i området och utgör huvudentrén för biltrafiken. Allmänna p-platser ska kunna nås från minst två håll från S.Järnvägsgatan. Mer detaljerade studier av lämpliga angöringar görs i bygglovskedet.

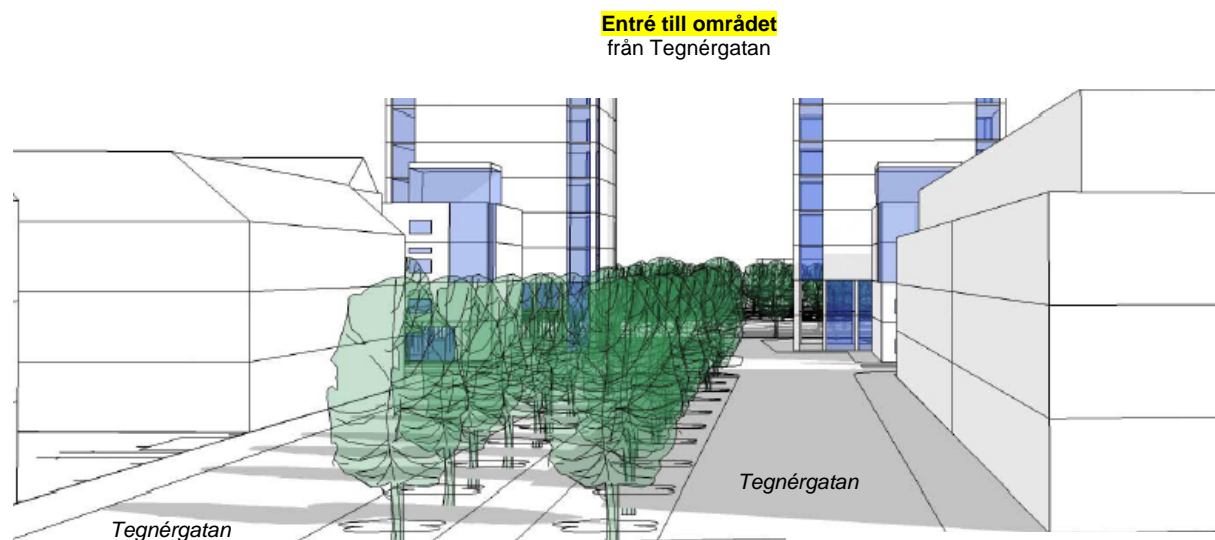


Illustration
Arkitekt: Plan och byggnadskonst, Lund

Parkering

Planområdet innehåller ca 700 p-platser för bilar som ska anläggas i ett garage under bebyggelsen. Garaget kommer delvis att byggas i två plan. Fördelning mellan allmän-/bostads-/verksamhetsparkering styrs inte genom detaljplanen. Exploateringsvtalet med byggherrar inom området reglerar denna fråga.

Eventuella p-platser för bilar i markplan (i mån av plats) ska gestaltas med stor omsorg. Markbeläggningen ska ta hänsyn till bl.a. dagvatten. Plantering och grönska, som ger ett mjukt och vackert intryck, ska finnas med.

Boendeparkering - Områdets centrala läge motiverar lägre parkeringsnorm för bostadsbebyggelse. Kommunens nya riktlinjer för parkering ska tillämpas. Gäller även cykelparkering. Bilpool kan vara ett bra och miljövänligt alternativ för boende och verksamma inom området men den styrs inte genom detaljplan.

Allmänna p-platser är viktiga för centrumets attraktion och tillgänglighet. Angöring till allmänna p-platser sker via huvudentrén till området (Tegnérgatans förlängning) samt via Södra Järnvägsgatan. Läget för In-Utfart från S.Järnvägsgatan är inte fastställt i detaljplanen och ska studeras vidare i bygglovskedet. Utöver p-behovet för bostäder och verksamheter avses mellan 150-200 p-platser skapas för allmän parkering.

Cykelparkering - Smidig övergång mellan cykel/buss/tåg är viktig för att kunna främja kollektiva transporter samt cyklande. Ambitionen är att kunna erbjuda parkeringsplatser för cyklar i garage, skyddade och välplacerade vid ingångar till gång-/ och cykelbroar samt bostadsentréer särskilt med tanke på långpendlare med buss/tåg. Cykelparkering i markplan ska ha bra placering och utformning samt tillräcklig kapacitet.

Plats för en större allmän cykelparkering lämnas också vid befintlig bro över järnvägen, norr om Smålands museum. Cykelparkering regleras delvis i exploateringsavtalet (genomförande/finansiering) och delvis i bygglovskedet (placering/utformning).

Störningar från trafiken (beskrivs utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen MKB)

Buller

Planförslagets genomförande innebär att bl.a. fler bostäder byggs i bullerpåverkad miljö nära väg och järnväg. Detaljplanen reglerar dock bl.a. genom planbestämmelser hur bostäder ska planeras och byggas så att bra boendemiljö kan uppnås.

Kompletterande bullerutredningar (WSP revidering maj 2011) redovisar att det går att bygga slutna bebyggelse även i det västligaste kvarteret som var svårast att planera och bygga med hänsyn till krav på tyst/ljuddämpad sida. Byggnadshöjd måste dock begränsas till max 3-4 våningar närmast Södra Järnväggsgatan och 4-5 våningar mot järnvägen (regleras med planbestämmelser).

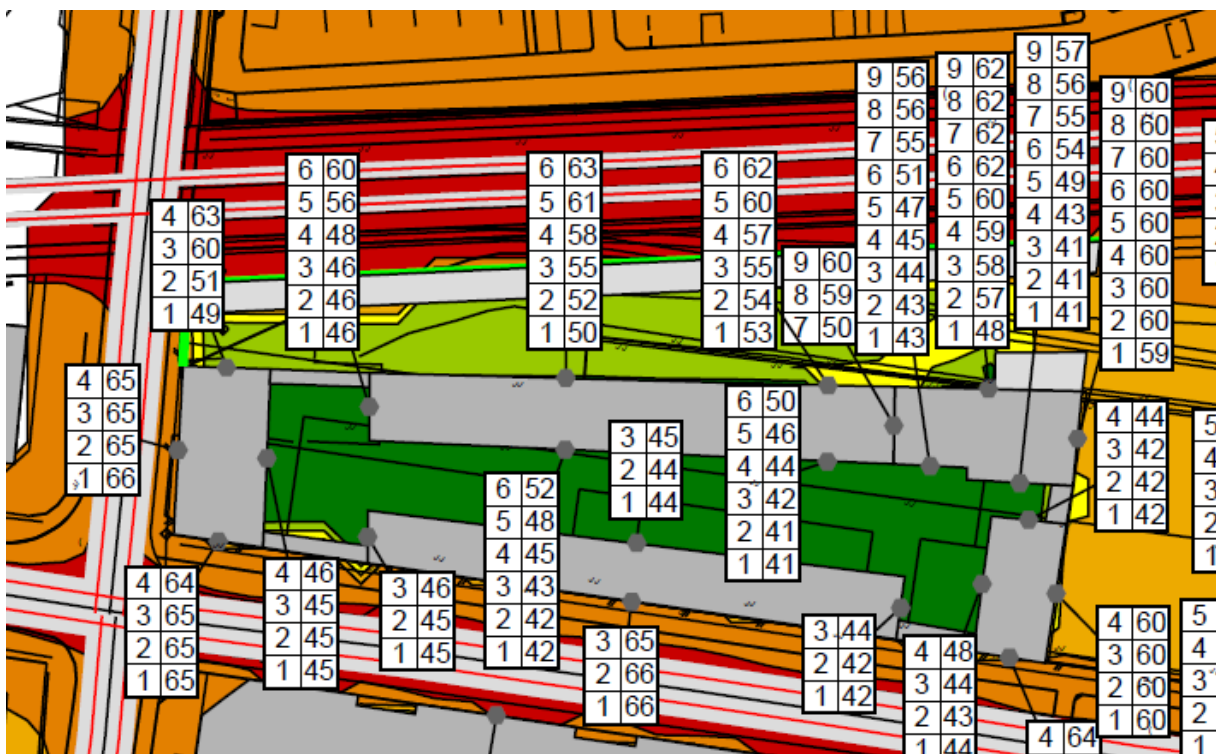


Bild ovan – WSP Trafikbullerberäkning maj 2011 (Bilaga 14 b)
Bullerberäkning från vägtrafik (2025) och tågtrafik 2020 (dygnsekvivalent ljudnivå dBA)

Bullernivåer för befintlig bebyggelse (vägtrafik)

Nuläge för vägtrafik 2010

Vägtrafiken för nuläget beräknas ge upphov till ljudnivåer i intervallet 61-64 dBA utanför närmaste husfasad utmed Södra Järnväggsgatan.

Nollalternativ 2025 (ingen ny bebyggelse inom stationsområdet men staden utvecklas/bebyggs enligt översiktsplanen)

För vägtrafik enligt nollalternativet 2025 beräknas ljudnivåerna att öka ca 3 dBA vid befintlig bebyggelse utmed Södra Järnväggsgatan jämfört med nuläget 2010.

Utbyggnadsalternativet 2025 (med ny bebyggelse inom stationsområdet)

För utbyggnad enligt planförslaget och framtida trafik år 2025 beräknas ljudnivåerna att öka jämfört med nuläget 2010 upp till 5 dBA vid befintlig bebyggelse utmed Södra Järnväggsgatan.

Bullerpåverkan på befintlig bebyggelse från järnvägen kommer generellt att minska med utbyggnadsalternativet 2025.

Vibration - Utifrån uppmätta vibrationsmätningar, som understiger riktvärdet för god miljö-kvalitet och bedömning av komfort, kan området bebyggas. Vid byggnation är dock viktigt ta hänsyn till konstruktion som inte förstärker vibration, vilket beaktas under bygglov.

Miljö kvalitetsnormerna (MKN)

Luft - Miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom planområdet.

Vatten - Planbestämmelsen och planbeskrivningen styr och förtydligar hur dagvatten ska hanteras samt hur gårdarna ska utformas (mer grönska/mindre hårdgjorda ytor). Planens genomförande bedöms inte ska bidra till att MKN för vattenkvalitet inte uppnås eller att tillstånd i en vattenförekomst försämras.

Framkomlighet för räddningsfordon - Byggnaderna ska vara lätt tillgängliga för utryckningsfordon. Fordonen ska kunna framföras åtminstone 50 meter från byggnadernas entréer. Eventuella bommar inom området ska vara öppningsbara för räddningstjänsten mfl.

Teknikbyggnad

Plats för teknik-/servicebyggnad för järnvägens behov lämnas i detaljplanen, i anslutning till befintlig gång-/cykelbro.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

En miljökonsekvensbeskrivning som tillhör planhandlingar redovisar en samlad miljöbedömning för hela stationsområdet med bangård och planerad bebyggelse söder och norr om järnvägen. Syftet med miljöbedömningen är att identifiera, beskriva och bedöma positiva och negativa konsekvenser av planförslagen och de alternativ som ingår i miljöbedömningen. Syftet är också att där det är möjligt föreslå åtgärder för att reducera eller avhjälpa negativa effekter av planförslagen samt belysa vilka frågeställningar som behöver utredas ytterligare.

BYGGLOV

I samband med bygglovprövningen skall följande särskilt beaktas:

Arkitektur/utformning av ny bebyggelse:

Det centrala läget kräver stor omsorg om bebyggelsens utformning. Särskilda krav ställs till kvarteret där World Trade Center byggnad planeras. Eftersom byggnaden kommer att synas från fler håll i staden och därmed utgöra en viktig siluett, vilket är av allmänt intresse, ställs det höga krav på dess arkitektur. Planbestämmelse ”F” betyder bl.a. att:

- ny bebyggelse ska ha smäckra proportioner - en hög, slank och elegant byggnad, som i höjd och volym inte överskrider upplevelsen av domkyrktornens dominans
- hållbara och vackra material ska användas med särskild hänsyn till husets yttre och fasadutformning
- arkitekturen ska spegla modern tid, gärna präglad och inspirerad av smarta tekniska lösningar med låg energiförbrukning och miljöpåverkan

Generellt för all ny bebyggelse kan skuggstudie krävas i bygglovskedet för att säkerställa bra ljusförhållande på innegårdar.

Säkerhet/risk mot järnvägen: Säkerhetsaspekterna med hänsyn till närheten till järnväg och transporter med farligt gods ska särskilt beaktas. Följande riskreducerande åtgärder ska beaktas:

- avstängningsbara ventiler för hinder mot utsläpp av giftiga gaser; placering av öppningar för tilluft bör ske mot oexponerad sida, bort från järnvägen, så att spridning av gaser eller rök från järnvägen hindras/avsevärt försvåras
- tilluften ska placeras högt upp i bebyggelsen.
- ventilation ska vara möjlig att stänga av både lokalt och av SOS alarm
- möjlighet till utrymning mot innergård med genomgående trapphus
- obrännbart material i fasader som skydd mot värmestrålning
- placering av entréer mot järnvägen för trygg och säker utrymning

Krav på skyddsanordning mot järnvägen – mellan järnvägen och lokalgatan/kvartersmark ska säkerhetshinder uppföras (staket/mur och dyl.).

Inom kvartersmarken med beteckningen P1 ska parkeringsgaraget utföras med en eftergivande konstruktion mot järnvägen alternativt förråd med brandskyddad fasad.

Se också utredningen Detaljerad riskbedömning för detaljplan WSP 2010-03-19, reviderad 2011-05-19.

Störningar från trafiken

Buller

- enkelsidiga lägenheter mot bullerstörd sida får inte förekomma
- minst hälften av alla bostadsrum ska vändas mot tyst eller ljuddämpad sida
- inomhus bullervärden ska uppfyllas inom hela området
- kompletterande bullerutredningar kan krävas i bygglovskedet för att säkerställa bra lösningar för framtida bostadsbebyggelse inom området
- varje bostad ska ha tillgång till en uteplats, gemensam eller enskild, med god ljudnivå i anslutning till bostaden. Maximal ljudnivå utomhus på uteplatsen (gemensam eller enskild) är 70 dBA (frifältsvärde utan hänsyn tagen till fasadreflektion) i enlighet med Boverkets Allmänna råd 2008:1

Vibration - Val av konstruktion för ny bebyggelse ska inte förstärka vibrationsnivån

Föroreningar i marken: Hanteringsplan för markföroreningar och schaktarbeten ska upprättas i bygglovskedet. Bygglov får inte ges förrän det har redovisats hur marken ska saneras (där behov finns) från föroreningar på sådant sätt att markens lämplighet för byggande säkerställts (PBL 5kap 8).

Övrigt - Allmänna p-platser ska kunna nås från minst två håll (tex. från järnvägssidan och Södra Järnvägsgatan).

Revidering

Detaljplan har reviderats i följande delar:

- Byggnadshöjd i det östligaste kvarteret inom planområdet med planbeteckning CP minskas och ändras till 4- 9 våningar; BTA minskas från 11 000 m² till 8 000 m²
- Genomförandetid går ut 2020 12 31
- Plankarta har kompletterats med uppgifter om att tekniska anläggningar (som t.ex. transformatorstation) kan prövas inom gatumark (gångfartsgatan) med bygglov

STADSBYGGNADSKONTORET

Upprättad 2011-05-30

Reviderad 2011-09-15

Djana Micanovic
Planchef

Djana Micanovic
Planchef

DETALJPLAN / Genomförandebeskrivning

VÄXJÖ 10:15 m. fl. Södra Stationsområdet, Centrum i Växjö

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen, som handläggs med normalt planförfarande, planeras ställas ut under våren/sommaren 2011 för att kunna godkännas i byggnadsnämnden under hösten 2011. Antagande av planen sker av kommunfullmäktige efter godkännande av byggnadsnämnden.

Genomförandetid

Enligt 5 kap. 5 § PBL (Plan och bygglagen) ”ska i detaljplanen anges en genomförandetid. Tiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen och vara minst fem och högst femton år. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplan att gälla tills den ändras eller upphävs.”

Genomförandetiden för Växjö 10:15 m.fl. slutar 2020 12 31. Under denna tid har fastighetsägare rätt att bygga enligt detaljplanen. Genomförandetiden är inte densamma som byggtid.

Huvudmannaskap för allmänna platser

Växjö kommun ska vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Kommunal projektorganisation

För projektet Södra Stationsområdet har en projektgrupp bildats med representanter från kommunledningsförvaltningen (med projektledning), tekniska förvaltningen, miljö- och hälsoskyddskontoret samt stadsbyggnadskontoret.

Projektgruppen/projektledare har haft löpande dialog med externa intressenter i ärendet som Banverket (numera Trafikverket), konsulter som ansvarat för olika utredningar, byggherrar inom området (norra och södra sidan av järnvägen) mm.

Exploateringssamverkan

Växjö kommun har skrivit ett avtal med ett antal byggherrar i området (genom dess exploateringsbolag) om planens genomförande. I exploateringsbolaget ingår Peab, Riksbyggen samt Växjöhem.

Exploatering av marken som rör World Trade Center (WTC) regleras i avtal mellan Växjö kommun och Kärnhem som är byggherre till WTC.

För bangårdens ombyggnad tecknas genomförandeavtal mellan Trafikverket, Regionförbundet och Växjö kommun.

FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning/reglering ska ske i enlighet med detaljplanens intentioner.

Torgplats som kvartersmark

Kvartersmarken med torgplatsen avses tillhöra det östligaste kvarteret – WTC. Om det uppstår gemensamma funktioner/behov kring torgplatsen kan detta lösas/säkerställas med en gemensamhetsanläggning ”g”.

Växjö kommun förvärvar den mark från Trafikverket (del av Växjö 14:2) samt från Jernhusen (del av Växjö 10:44) som krävs för planens genomförande. Kommunen säljer mark till respektive exploatör.

Detaljplanen medger avstyckning av fastigheter för olika ändamål (centrum/bostäder/parkering mm). Parkeringsfastighet/er i och under markplan och under allmänplatsmark (torg och gc-väg) möjliggörs genom avstyckning av 3-dimensionellt utrymme som urholkar ovan- och underliggande fastighet. Över järnvägsspåren tillåts att gångbro utgör 3d-utrymme till kommunal allmänplatsmarksfastighet.

3-d fastighetsbildning måste säkerställa även plats/rättighet för en allmän cykelparkering över teknisk anläggning T1 (vid befintlig gång-/cykelbro över järnvägen).

Då planen medger bildande av separata fastigheter för centrumändamål, bostäder, parkering genom 3d-fastighetsbildning kan nödvändiga rättigheter behöva säkerställas genom bildande av gemensamhetsanläggningar eller servitut för exempelvis teknisk försörjning, utrymningsvägar mm, på ej specificerade platser. Gemensamhetsanläggning för gemensam torgyta skall inrättas för intilliggande fastigheter.

Servitut

Befintliga servitut för utfart, väg, parkering och gångväg inom planområdet skall upphävas (0780K-03/8.2-6 samt 0780K-03/8.9.). Inom planområdet befintliga servitut för järnvägsspecifika anordningar (0780K-8929.1 och 0780K-03/8.1) måste utredas ytterligare i vilken mån de berörs av planarbetet.

Gemensamhetsanläggning

Gemensamhetsanläggning bildas vid behov för fördröjningsmagasin, grönområde med tillhörande anläggningar inom kvartersmark då flera markägare finns inom kvarteret samt för infart i det fall denna förläggs vid torg centralt i området. Förvaltning av gemensamhetsanläggningar kan ske genom delägarförvaltning eller samfällighetsförening.

Ansökan om fastighetsbildning

Berörda fastighetsägare har ansvar att hos Lantmäterimyndigheten i Växjö ansöka om erforderlig fastighetsbildning, inrättande av gemensamhetsanläggning eller upplåtelse med ledningsrätt.

TEKNISKA FRÅGOR

Utförda tekniska utredningar i ärendet:

- Golder Associates (Växjö 10:46 och 10:55; april 2004) miljöteknisk och en geoteknisk undersökning
- Norconsult (Växjö 10:41 och 10:44) PM Geoteknik och markmiljö 10 06 16
- Norconsult (Växjö 10:41 och 10:44) PM Markteknisk undersökningsrapport 10 06 16
- Tyrens, Markundersökning 10 07 05
- Tyrens, Trafikutredning WTC/Södra Stationsområdet 2010 06 16
- Tyrens, Växjö bangårdsområdet 2007 12 19

- VBB Viak SJ Fastigheter; Miljögeoteknisk utredning 2001 04 27
- Växjö kommun, Beräkningar luftkvalitet, 2010 09 24
- WSP, Detaljerad riskbedömning för detaljplan, 2010 03 19, reviderad maj 2011
- WSP Bullerutredning 2007 10 16 ; WSP Bullerutredning 2010 09 23, reviderad 2011-05-19
- WSP Vibrationsutredning 2010 09 30
- Kulturmiljö; Barup & Edström, bedömning av planförslaget och kulturhistoriska riksintresset 2009 11 18
- Barup & Edström; bedömning av signaturbyggnad i förhållande till riksintresset 2010 05 19

Utbyggnad av allmänna anläggningar

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar krävs:

- En förlängning av Tegnérgatan norrut från Södra Järnvägsgatan och i sväng österut längs bangårdsområdet samt en tillfart från Södra Järnvägsgatan mittför Vallgatan
- Park och fördröjningsmagasin för dagvatten från allmän platsmark
- Vatten- och avloppssystem
- Ombyggnad av Södra Järnvägsgatan längs planområdet med parkeringsfickor för korttidsparkering. Trädallén kan påverkas. En trädinventering ska ligga som grund för åtgärderna

Inom kvartersmark och mellanliggande ytor (torgplatser) kommer parkeringsanläggningar att uppföras under ny bebyggelse.

Markföreningar förekommer ställvis inom området. I bygghandlingsskedet ska en hantlingsplan för markföreningar upprättas och åtgärderna ska ingå i egenkontrollprogram.

Framkomlighet för ambulans

Växjö kommun och landstinget har kommit fram till följande vad det gäller framkomlighet för ambulanstransporter till/från lasarettet:

- Södra Järnvägsgatan är inte lämplig som ambulansutfart
- Landstinget flyttar utryckningstrafiken västerut, till Södra Esplanaden - Wennerbergsgatan
- Kommunen studerar hur trafikreglering kan ske vid anslutning till V. Mobergs gata och vid korsningen Wennebergsgatan - S. Järnvägsgatan för att ge utryckningstrafiken företräde
- Plankorsningen järnväg/Wennebergsgatan bibehålls men plats finns säkrad om framtida trafiksituation nödvändiggör en planskild korsning för ambulans och gång-/cykeltrafik. Tidpunkt för dess genomförande beslutas av tekniska nämnden.

Växjö kommun (tekniska nämnden) har ansvar att följa upp hur utryckningstrafiken fungerar.

El-/värmeförsörjning

Elförsörjning av området kräver två nya transformatorstationer som kan placeras inom allmän platsmark – lokalgata. Den ena kan placeras i områdets östra del (vid den nya angöringen till WTC) och den andra placeras vid huvudinfarten i områdets västra del. Byggnaderna för dessa transformatorstationer har dimensionerna 6,3 x 3,1 x 2,9 m (lxbxh).

Värmeförsörjning kan ske med fjärrvärme/fjärrkyla från Växjö Energi AB. Alternativa energikällor som sol/vind kan också prövas inom området.

Risker vid ev. sprängningar inom planområdet

Kontakt med Smålands museum ska tas tidigt vid eventuella sprängningar i området så att museums glassamlingar kan skyddas.

EKONOMISKA FRÅGOR

Markavtal

Marköverlåtelse mm regleras i köpeavtal/exploateringsavtal. Kommunen och Statens trafikverk ska träffa avtal om marköverlåtelse vars gräns i norr blir lika med planområdesgräns.

Ledningsrätt

Erforderliga avtal med ledningsägare m fl ska upprättas.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska upprättas med de olika exploatörerna inom området och Växjö kommun. Exploateringsavtal reglerar genomförandefrågor och ekonomiska ersättningar.

Alla avtal som krävs för planens genomförande ska upprättas och godkännas av både kommunen och berörda parter inom planområdet innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Revidering

Detaljplan har reviderats i följande delar:

- Byggnadshöjd i det östligaste kvarteret inom planområdet med planbeteckning CP minskas och ändras till 4 - 9 våningar; BTA minskas från 11 000 m² till 8 000 m²
- Genomförandetid går ut 2020 12 31
- Plankarta har kompletterats med uppgifter om att tekniska anläggningar (som t.ex. transformatorstation) kan prövas inom gatumark (gångfartsgatan) med bygglov

STADSBYGGNADSKONTORET

Upprättad 2011-05-30

Reviderad 2011-09-15

Djana Micanovic
Planchef

Djana Micanovic
Planchef

Gestaltungsprinciper för Södra Stationsområdet, Centrum i Växjö

Stadsmiljö

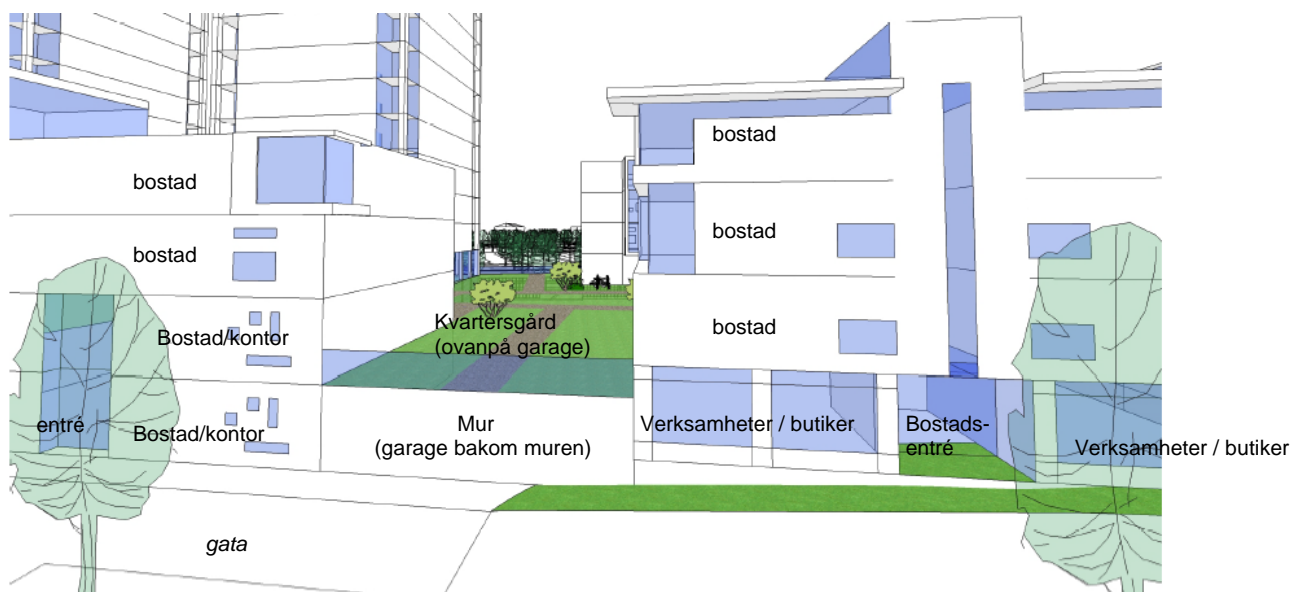
Det kommer att ställas höga krav på hur hela området ska utformas, både inom kvartersmark (hus/gård/torg) och allmänplats (gator/torg/park).

Utöver hur bebyggelse ska utformas ställs det krav på dess innehåll, framförallt på vissa sträckor utmed Södra Järnvägsgatan ska det finnas utrymme för verksamhetslokaler. Tredimensionell fastighetsbildning gör det möjligt att dela fastighet på höjden så att olika ägare kan äga/förvalta olika delar av hus/fastighet.

Det är viktigt hur området med dess gator/park mm kopplas med omgivande gatunät och staden i övrigt. Det är ett krav att entréer och fönster ska vända sig mot gatan, gränder och mötesplatser så att baksidor undviks.

Utemiljön i området ska ges hög kvalitet - vatten i området kan bli stor tillgång som bör prövas t ex i parken eller intill offentlig byggnad (WTC). Det är viktigt arbeta med omsorg om alla detaljer - ljussättning, konst inom området, materialval mm. Växjö kommuns Stadsmiljöprogram kan ligga som grund vid gestaltningen/val av material mm.

Det ska finnas "öppningar" i bebyggelsen (som på bilden nedan) där gårdarna och grönska kan träda fram mot gatan. Helt slutna fasad/kvarter med hus mot gata bör undvikas om inte störningar från trafiken/buller eller andra säkerhetsaspekter (mot järnvägen) kräver annan utformning.



Vid projekteringen och placeringen av bostadsentréer är det viktigt att tänka på eventuella konflikter mellan gående och cykeltrafiken. Lämpligen kan bostadsentréer dras in för att minska eventuella konflikter med cykeltrafiken.

Gröna gårdar

Allt tätare stads kvarter kräver stor omsorg om utemiljön och "gårdsrummens" utformning. Innegårdar ska i första hand användas som uteplatser för boende eller verksamma inom kvarteret. Gröna gårdar utgör en viktig och skyddad miljö i den täta staden. Viktigt är också att i nära anslutning till entréerna placera cykelparkeringar.

Utemiljön ska inte bara vara grön, trevlig och tillgänglig för alla utan också genom utformning och materialval bidra till att fördröja dagvatten.

För att kvartersgårdar ska kunna bli gröna måste det ges rätta förutsättningar för växterna.

Referensbilder nedan redovisar möjliga lösningar och utformning på innegårdar.



Malmö



Liljeholmstorget; Stockholm.
Grön innergård ovanpå
parkeringsgarage.

Södra Järnvägsgatan

Södra Järnvägsgatan ska ges förutsättningar för en levande stadsgata med verksamheter/lokaler i bottenvåningar. Detaljplanen ställer krav på verksamhets-/kommersiella lokaler längs med den nya bron över järnvägen och närmast Södra Järnvägsgatan (bild: sektion nedan). Om de förutsättningarna inte finns från början blir det svårt att skapa en levande gata. Tredimensionell fastighetsbildning kan underlätta ägande och förvaltning av sådana ytor som är så viktiga för stadslivet och variation i dess utbud. Byggnader i övrigt ska vända sin framsida och entréer mot gatan.

Det ska också finnas möjlighet för bilar att stanna (eller parkera kort) på gatan. Detta är en viktig förutsättning för verksamheterna utmed Södra Järnvägsgatan (både befintliga och nya).

Befintliga träd kan påverkas av ombyggnaden. En trädinventering ska ligga som grund för åtgärderna.

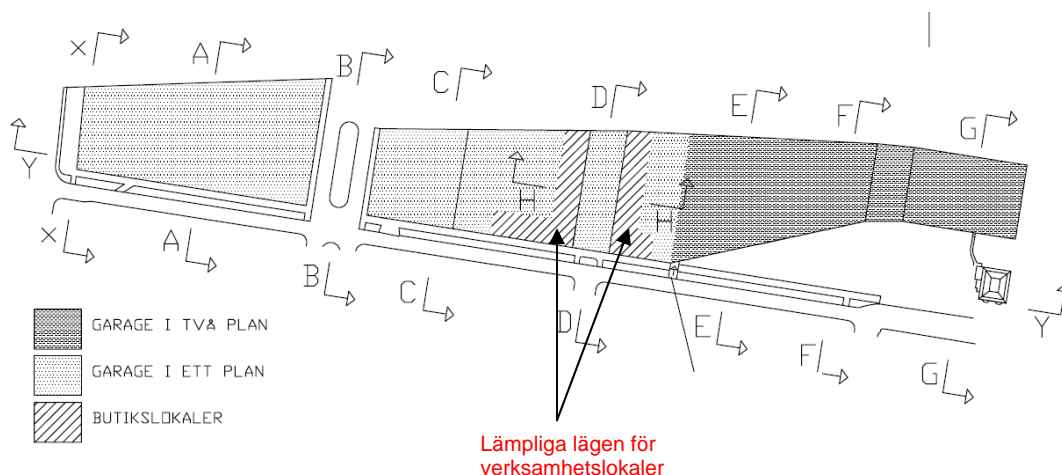


Förslag till utformning:

Befintlig sektion behållas med: 3.5 m gång/cykel + 3.5 m grönyta/träd + 7m körbana och 3m gång/cykel.

Genom att bibehålla befintlig sektion med minst 3.5 m grönremsa kan de befintliga träden sparas eller ersättas med trädart som motsvarar skalan i gaturum och omgivande bebyggelse.

Angöringsparkering till verksamheter/service/butiker kan ordnas enligt principen att samla några parkeringsplatser på t ex tre avsnitt på sträckan. Parkeringsplatser görs 2.5 m breda med 1.0 m betongmarksten mot GC-bana. Angöringsplatser ordnas också på Tégnergatan.



Arkitektur

Bebyggelse och utemiljö ska visa en representativ och vacker sida både mot Södra Järnvägsgatan och mot järnvägen/stadskärnan. Sidan mot järnvägen är en viktig entré till staden för bl.a. resande med tåg.

Hus ska ha en varierad höjd och delas i olika volymer så att en spännande arkitektur och fasad mot centrum och Södra Järnvägsgatan skapas.

En stor byggnadsvolym i en enhetlig höjd ska undvikas.



← Bebyggelse i varierad höjd/volym mot järnvägen. En vacker "framsida" mot järnvägen och centrum ska skapas

← Gångfartsgata ska anläggas med stor omsorg och hög kvalitet. Träd/grönska är viktiga element i gaturummet

← Spårområdet skall göras säkrare och mer tillgängligt för passagerare.

Illustration

Arkitekt: Plan och byggnadskonst, Lund

Liedbergsgatan

Mötet med Liedbergsgatan studeras vidare. Eventuellt kan förgårdsmark mot Liedbergsgatan utformas hårdgjord med inslag av träd och planteringar. Byggrätt följer bebyggelselinje i befintliga kvarter söderut.

Garage

Det är viktigt hur garagefasad (i en eller flera våningar) mot omgivande gator och järnvägen ska gestaltas. Det centrala läget och omgivningen i övrigt (stadskärnan/järnvägen) ställer krav på en vacker utformning.

(Referensbilder Parkeringshus Helsingborgs lasarett)



Gångfartsgata

(Referensbild V Esplanaden)



Förslag till utformning:

Ambitionen är att skapa ett attraktivt och tryggt gaturum. Den ska utformas så att låga hastigheter med god säkerhet uppnås. Tillsammans med bebyggelsen är detta ett viktigt ansikte mot resecentrum och Växjö centrum. För att få en helhet i gaturummet från fasad till järnvägsområdet bör gestaltningen ta fasta på helhetsintrycket och inte begränsas med kvartersgräns.

Gatan ges en enkel utformning med karaktär av parkgata, vilket innebär strödda trädplanteringar med olika form och storlek. Asfalt på körbanor och betongmarksten på trottoarer som skiljs åt av granitkantsten. Belysning ska passa till den moderna stadsmiljön som skapas. Punktinsatser görs i korsningar och entré som höjer kvalitén och trafiksäkerheten (tex. inslag med gatsten, granitmurar, planteringar, vatten eller konst).

Körbana placeras minst 3 m från järnvägsområdet. Denna yta utformas som en grönremsa och utnyttjas för dagvattenhantering. Avgränsningen mot järnvägen ska utformas så att obehöriga inte kan ta sig in på spårområdet annat än vid anvisad plats till plattformar. Stängsel mot spårområdet kan kombineras med mur och häck. Grenar från träd får inte hänga över på spårområdet.

Inslag av träd/grönska på gatan kan upplevas positivt både för nya boende/arbetande i området men också sett från resecentrum och järnvägen är det önskvärt att se både grönska och bebyggelse.

En möjlig gatusektion kan innehålla minst 2.0 m trottoar utförd med betongmarksten + parkering längs med gatan kombinerat med trädplantering (på kvartersmark). Gatubredd: 8.0 m körbana i asfalt + 3.0m grönyta som tar om hand dagvatten från gatan (11 meter totalt till gångfartsgata); mot järnvägen också låg mur med stängsel och häck.

Plats för cykelparkering ska finnas. Ett komplement kan vara att upplåta delar av garage till cykelparkering i anslutning till gång-/cykelbroar.

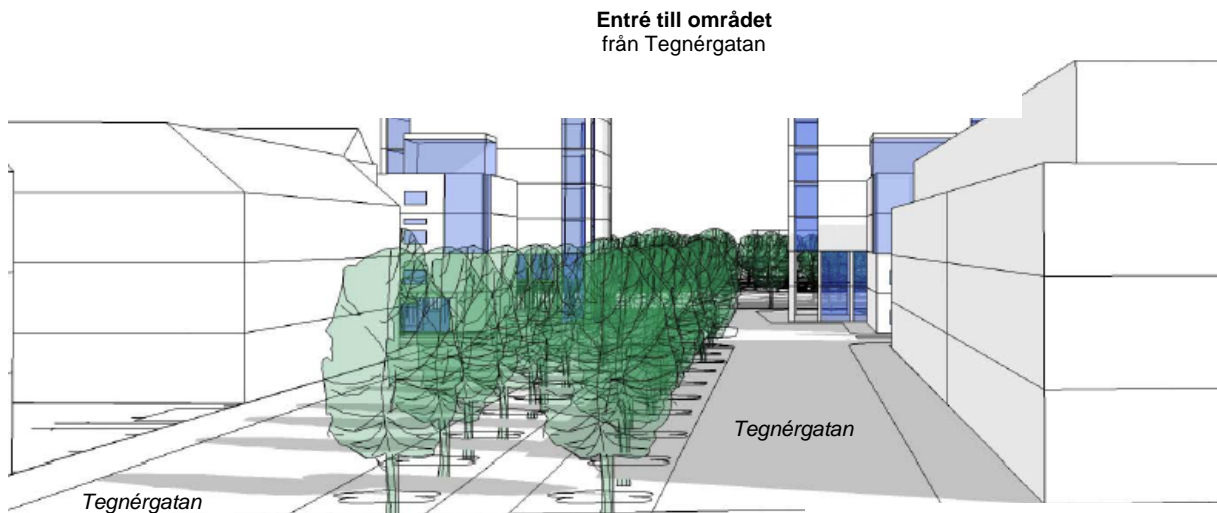
Tegnérgatan

(Referensbild Tégnergatan)



Förslag till utformning:

Tegnérgatans sektion, förutom mittgång, förlängs in i området fram till järnvägen. Detta är områdets huvudentré och ska få en hög kvalitet. Angöringsparkering kan anläggas längs gatan (bild ovan) och mittdelen planteras med dubbel trädallé och ev. plantering. Mot järnvägen ägnas speciell omsorg för att få ett bra avslut.



Entré till området
från Tegnérgatan

Tegnérgatan

Tegnérgatan

Illustration

Arkitekt: Plan och byggnadskonst, Lund

Parken

(Referensbild Teaterparken)

Ny park

Detaljplanen säkerställer att ett mindre område väster om angörings-/torgplatsen vid WTC ska användas och förvaltas som parkmark. Den nya parken ska kopplas till Museiparken via torgplatsen vid WTC. Ny bebyggelse runt parken ska anpassas till marknivån i parken så mycket som möjligt. Det är viktigt hur man rör sig till och genom parken samt hur parken kopplas till övriga stråk i staden.



Förslag till utformning:

En finpark för alla. Parken ska uppfattas som en offentlig plats. Tillgänglig från alla håll med koppling till omgivande rutnät och TORG platsen vid WTC. Befintliga kvalitéer tas tillvara. Utvalda träd ska sparas. Nivåerna ska utnyttjas som tillgång, t ex genom berg i dagen, generösa trappor, gräsmodullering och murar med kvalité.

Ytorna i parken är i huvudsak klippt gräs med friväxande träd. I knutpunkter och mot bebyggelse kan hårdgjorda ytor behövas. Kvalitén höjs genom att bearbetad natursten används t ex gatsten, granithällar och krysshamrade granitmurar. Utformningen av parken ska anpassas till verksamheterna intill.



Referensbild Sofiero

Angöringsplats TORG till stationsområdet

Torgplatsen vid WTC skall uppfylla flera viktiga funktioner: den är en viktig angöringspunkt för stationsområdet och resecentrum där olika trafikslag ska samsas (bilar, bussar, taxi, gående, cyklister). Den ska också vara en representativ entréplats till framtida WTC och utgöra en helhet med Smålands Museum, bro över järnvägen mm.

En del befintliga stora träd kan förgylla hela platsen!

Ambitionen ska vara att foga in en del av dem i framtida lösningen och gestaltningen av torgplatsen. Via torgplatsen ska också Museiparken kopplas med den nya parken och stråken västerut.

Broar

Östra bron bibehålles i nuvarande läge. Befintlig brobana kommer senare att kompletteras med nytt tak och mer transparent sidobeklädnad.

Västra bron dimensioneras för gång-/ och cykeltrafik. Ska också uppföras med tak, vindskydd, belysning. Anslutningar till torget på södra sidan planeras så att torgytan inte störs av bronns höjning. På norra sidan ansluter bron till angränsande gång-/cykelstråk via en ramp eller annan lämplig lösning med hänsyn till situation på platsen och ny bebyggelse som planeras norr om järnvägen.

Krav ställs på att broanslutningar ska medge bekväm transport av cykel; inget krav att möjliggöra cykling i anslutningar till brofästen med hänsyn till det begränsade utrymmet.

Gränder till gångbroar

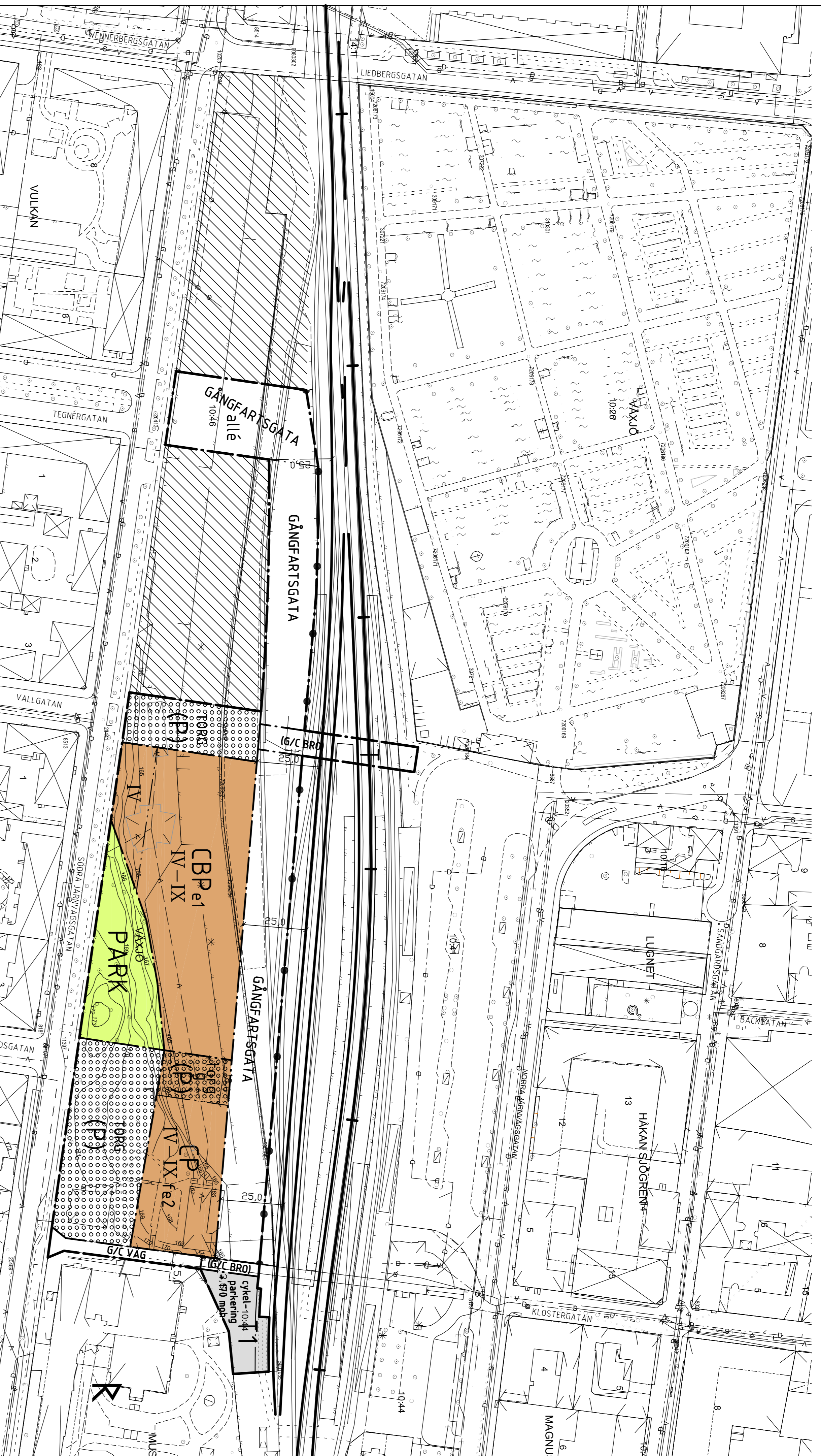
(Referensbild Residensparken)



Förslag till utformning:

Markmaterial med hög kvalitet ska användas. Grönska är också en viktig del som ska finnas. Planering ska ske utifrån platsens förutsättningar och funktion.

Det är också viktigt att ytorna görs tillgängliga för alla (viktigt med materialval, höjdsättning mm)



PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- GÅNGFARTSGATA** Trafik på fotgängarnas villkor (tekniska anläggningar som transformatorstation kan provas med bygglov)
- PARK** Parkmark
- TORG** Torghjals
- GC-VAG** Gång- och cykelväg
- GC-BRO** Gång- och cykelbro som får byggas över järnvägen

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- CBP** Centrumbbyggelse, Bostäder, Parkeringsanläggning mm (se också planbeskrivning under rubriken PLANFÖRESLAG)
- P1** Parkeringsanläggning (ovanpå ev garage kan bostadskomplement som förråd och dyl provas) Sydvästsidan mot järnvägen (Sf-rättnings-/brändstöv) mm ska uppföras (se också planbeskrivning under rubriken BYGGLOV)
- (P)** Parkeringsanläggning får byggas under g/c-väg och forgtor
- T1** Trafikplatser (ängering, järnväg får överbyggas med g/c-brö)
- T** Teknisk anläggning (får överbyggas med däck för cykelparkering)

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- alle Breddmått i meter
- alle Planterade träd

UTNYTTJANDEGRAD

- e 1** Sammanhängande byggnadshöjd mot järnvägen får uppgå till högst 5 resp 9 våningar. Byggnadshöjden 7-9 våningar får uppgå högst 35% av kvarterställd mot järnvägen betecknad med e1
- e 2** Största bruttoreal (BTA) 8 000 m² (inkl garageplan). Största byggnadsarea (BYA) 1400 m²

BEGÄRNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken får byggas under med körbart bjaklag
- Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning

MARKENS ANDRONNANDE

- Innegräns ska göras gröna (se planbeskrivning)

- torg Torghylla på kvarteretsmark
- Körbar utfart får inte anordnas (mot Liedbergsgatan)
- Säkerhetshinder skall finnas mot järnvägen (staket, mur och dyl)

PLACERING, UTFORMNING, UTSEENDE

Byggnader skall placeras i kvarteretsgräns mot södra järnvägsgräns. Bortförhållningar längs med TORG platsen i Västgötans förlängning ska innehålla verksamhetslokaler, ej bostäder (se planbeskrivning som illustrerar planbestämmelsen)

- Entréer till ny bebyggelse ska vändas mot gata/torg
- Betyggesens utformning är av allmänt intresse. Stör hänsyn ska tas till dess estetiska utformning och dess arkitektur (se också planbeskrivning under rubriken BYGGLOV)

- IV-IX** Lågst respektive högst antal våningar inom planområdet (takvåning får byggas utöver angivet våningstal)

Utförande – Krav på bostadsbebyggelse (Boverkets Allmänna råd 2008:1)

Enkelsidiga lägenheter mot bullerstord sida får inte förekomma. Minst hälften av alla bostadsrum ska vara vända mot tvst sida (högst 4,5 dBA vid fasad) eller ljuddämpad sida (4,5-50 dBA vid fasad). Inomhus bulleravärden ska uppträttas varje bostad ska ha tillgång till en uteplatser, gemensam eller enskild, med god ljudnivå (ljuddämpad eller tvst sida) i anslutning till bostaden. Max ljudnivå utomhus på uteplatsern (gemensam eller enskild) i anslutning till bostaden är 70 dBA. Se också planbeskrivning under rubriken BYGGLOV

BYGGNADSTEKNIK

Dagvatten skall fördröjas inom området, se beskrivning "dagvatten"

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Kommunen är huvudman för allmän plats

Genomförandetiden går ut 2020 12 31

Bygglövfår inte ges förrän det har redovisats hur marken ska sameras från föroreningar (se också planbeskrivning BYGGLOV)

Detaljplan

Växjö 10:15 m.fl. Södra Stationsområdet

Centrum i Växjö

Växjö kommun

- Upprättad: Stadbyggnadskontoret 2011 05 30
- Reviderad: Stadbyggnadskontoret 2011 09 15
- Diana Mikanovic Planchef
- Diana Mikanovic Planchef

Grundkarta över VÄXJÖ 10:41 M Fl. (Stationsområdet) Växjö kommun

Upprättad 2010-12-14		
Tonbrun Karlsson, miljöingenjör		
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun		
UTSEENDE, FRAKTFÄLLNINGSMETOD		
Färdigställt med fotografieretiskt medod		
Färdigställt med		
PLANSTYRELSE	HÖLJUSSTYRELSE	KÄRNSTYRELSE
SVMEREF 99 15 00	RH 00	10MK0257
SKALA		

Beteckningar

	Gåta för fastighet, samfundligt och användningsgränser som gäller för kvartersmark
	Trafikgata, teknisk gata för fastigheter samt med beteckning
	Servitutsgräns
	Bostadshus kvadrat eller tvst resp. tak
	Övrigt byggnad kvadrat eller tvst resp. tak
	Trafikgata
	Höjd, stenmur
	Smek, utöpp
	Väg
	Slätt
	Naturmark

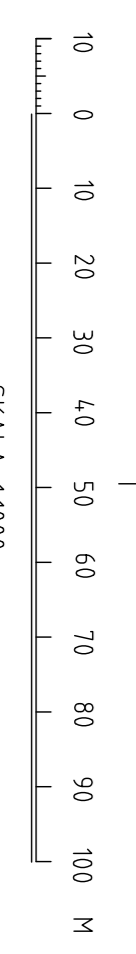
	Avloppsanläggning
	Parkeringsplatser
	Trafikgata
	Samfundligt resp. gemensamhetsanläggning
	Servitut resp. köttgräns
	Formid
	Planeringsområde
	Signalering
	Vägmarkering
	Dagvattenledning
	Höjdpunktsmarkering i mark
	Tredelning mark
	Opavlag
	Strandlinje

Vatten- och avloppsanläggning redovisade av Tekniska förvaltningen Växjö 2010-12-.....

Antagen av kommunfullmäktige i Växjö 2012, 04, 17, § 33
 Byggnadsnämndens sek.
 Laga kraft 2012, 05, 15
 Byggnadsnämndens sek.

Reviering – 2012 03 20
 Området som undantas från antagande

Reviering – 2011 09 15
 Planförslaget har reviderats efter utställningen.
 - byggnadshöjd i det östligaste kvarteret med planbeteckning CP har minskats från 14 våningar till 4-9 våningar. BTA minskas för samma kvarter från 11 000 m² till 8000 m²
 - genomförandetiden har förlängts till 2020 12 31
 - planhärta har kompletterats med uppgifter om att tekniska anläggningar kan provas med bygglov inom gatunära (gångfartsgatan)



UTLÅTANDE

Dnr 2003BN0593 Dpl 214

DETALJPLAN

VÄXJÖ 10:15 m fl. Södra Stationsområdet, Centrum i Växjö

Detaljplaneförslag för Växjö 10:15 m.fl. (Södra stationsområdet) i centrala Växjö har varit utställt till granskning enligt 5 kap 23 § PBL under tiden 2011 06 13 – 2011 08 01. Syftet med detaljplanen är att utveckla stadens mest centrala mark bl.a. genom att uppföra en tät och blandad stadsbebyggelse på marken som använts som bangårdsområde.

Syftet med ny bebyggelse är att ge möjlighet för fler människor att kunna bo och arbeta i stadens centrum. Planförslagets genomförande bidrar också till minskat transportberoende bl.a. genom att fler kan bo och arbeta med närhet/gångavstånd till stadens stora utbud av arbetsplatser, skolor, handel mm. Planförslaget erbjuder bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken (tåg/buss), fler cykelparkeringar, ny gång-/cykelbro över järnvägen mm.

Yttranden med synpunkter har inkommit från:

- Länsstyrelsen (LS)
- Värends Räddningstjänst
- Kommunstyrelsen
- Miljö och hälsoskyddsnämnden
- Regionförbundet Södra Småland
- Polismyndigheten i Kronobergs län
- Skanova
- Trafikverket
- Svenska kyrkan (Växjö Kyrkliga Samfällighet)
- Ägare till Växjö 10:46 (PEAB Sverige AB)
- Ägare till Vulkan 8
- Johan Lind, Växjö

Inkomna synpunkter:

Länsstyrelsens (LS) skriver följande i sitt yttrande:

Länsstyrelsen kan konstatera att kommunen har beaktat och ändrat/kompletterat planförslaget på en rad punkter som påtalats i samrådsyttrandet. Vissa förändringar kräver dock ytterligare förklaring och följdändring:

- Bestämmelsen el kan inte längre vara gällande för det västliga kvarteret där byggnadshöjden är maximerad till 5 våningar (motstridiga budskap)
- Förändringen av definitionen av el måste förtydligas. Vad är kvarterslängd? Menas med detta längden av kvarteret mot järnvägen eller är det den totala längden av kvarterets avgränsning? Den sistnämnda definitionen anser länsstyrelsen inte vara förenlig med länsstyrelsens samrådsyttrande.
- Länsstyrelsen vill uppmärksamma på att hänvisning till del av planbeskrivningen inte är det samma som en planbestämmelse. Bestämmelser av den karaktären som plankartans f har ingen juridisk substans.

Trafiksituationen idag och imorgon

Kommunen hävdar i sina kommentarer i samrådsredogörelsen att: "övergripande trafikfrågor kommer att utredas och redovisas i det pågående arbetet med ny översiktsplan för Växjö stad" Lansstyrelsen kan dock konstatera att i det samrådsmaterial som redovisats inte finns några åtgärder som tyder på att trafiken på Södra Järnvägsgatan skulle minska. I översiktsplanens redovisning av övergripande strukturer för transporter redovisas Södra Järnvägsgatan som en "bestående huvudgata" och som dessutom förlängs västerut med en ny huvudgata genom Bäckaslövsområdet med anslutning till Växjös västra infart.

Södra Järnvägsgatan kommer därmed att bli en viktig infartsväg mot centrum och ett attraktivt alternativ till Storgatan och Norra Esplanaden. De prognostiserade trafiksiffrorna måste beaktas i kommunens fortsatta planeringsarbete.

Kvarstående invändningar enligt 12 kap 1 § PBL

Riksintresse för kulturmiljövården

Kommunen har kompletterat planhandlingarna med flera volymstudier av föreslagen bebyggelse från olika perspektiv. Tillkommande bilder har inte övertygat länsstyrelsen om att föreslagen bebyggelse för handel och kontor (WTC) skulle kunna vara förenlig med riksintresset för kulturmiljövården inom Växjö centrum.

Länsstyrelsen anser att utformningen av detaljplanen i denna del kan innebära att ett genomförande medför en påtaglig skada av riksintresset för kulturmiljövården i Växjö centrum enligt Miljöbalken 3 kap 6. En överprövning enligt 12 kap 1 § PBL kan därmed inte uteslutas.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

Länsstyrelsen noterar att kommunen gjort en kompletterande bullerutredning för södra stationsområdet och Södra järnvägsgatan i den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen, där det konstateras att den största skillnaden i de analyserade fallen mellan nuläge och år 2025 beror på den generellt ökade trafiken i staden och inte specifikt på Södra stationsområdets utbyggnad. Denna ökning bör bevakas och ingå i den särskilda sammanställningen som en uppföljning av detaljplanens miljöbedömning.

Kommentar:

Planförslaget har reviderats efter bl.a. länsstyrelsens synpunkter på att föreslagen byggrätt i det östligaste kvarteret (WTC) kan medföra påtaglig skada för riksintresset för kulturmiljön. Byggnadshöjden minskas från 14 våningar till 4-9 våningar. Största bruttoarea minskas också för samma kvarter, från 11000 m² till 8000 m².

Stadsbyggnadskontoret har förtydligat planbestämmelse "e1" så att det framgår tydligt vilka delar den gäller. En särskild sammanställning kommer också att upprättas när planen har antagits av kommunfullmäktige.

Vad det gäller trafiksituation i centrum idag och imorgon, bevakas den löpande av kommunen men det är svårt att säga när satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik, förtätningar i centrum mm kommer att ge effekt på minskade bilresor (under 5 km) eftersom de satsningar som görs på kollektivresande/gång och cykel riktar sig i första hand på att minska korta bilresor till/från centrum.

Värends räddningstjänst har tagit del av den reviderade riskanalysen, daterad 2011-05-19. Enligt analysen har personantalet för WTC-anläggningen setts över och införlivats i bedömningen. Som räddningstjänsten framfört i samrådsskedet bör samtliga föreslagna riskreducerande åtgärder i riskanalysen genomföras inom området. Åtgärdsförslagen har reviderats i den nya versionen av riskanalysen. Gällande framkomlighet för räddningstjänsten görs tillägget att särskilda räddningsvägar kan behövas om medverkan från räddningstjänsten krävs för t.ex. utrymning, jmf. BBR kap 5:94.

För övriga frågor hänvisas till räddningstjänstens svar i samrådsskedet.

Kommentar: Planens beskrivning redovisar tydligt vilka riskreducerande åtgärder ska beaktas i fortsatt planering och byggande. Räddningstjänsten, som en part i bl.a. bygglovskedet, kan beakta de frågorna med bl.a. stöd i planens bestämmelser och tillhörande handlingar.

Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) tillstyrker detaljplan för Södra stationsområdet i Växjö och lämnar följande synpunkter på planen:

”För att säkerställa att det skapas butikslokaler i området, främst där den västra bron angör den södra sidan i höjd med Tegnérgatan, är det av stor vikt att kravet på butikslokaler fastställs i exploateringsavtal med exploateringsbolaget”.

Kommentar: Synpunkten noteras och överlämnas till projektledningen för stationsområdet.

Miljö och hälsoskyddsnämnden (MoH) har lämnat synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och utställningshandlingar. Nämnden anser att MKB:n enligt miljöbalken 6 kap 12 § skall revideras/kompletteras med:

- En beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på människors hälsa på grund av bullerstörningar. Det finns risk för stillastående trafik i korsningen Wennerbergsgatan och Södra Järnvägsgatan vid bomfällning, före järnvägspårren, därför bör det också belysas om det tidvis kan förekomma sämre luft och bullerstörningar i närområdet. Bedömning av vår hälsa ska inte enbart ske genom rikt- och gränsvärden utan vilka som kan bli berörda och hur samt känsliga grupper ska undersökas.
- Det bör framgå att bullerstörningar från tågtrafiken kan påverka riksintresset för järnväg genom att det kan hindra eller försvåra utnyttjandet av järnvägsanläggningen om inte riktvärdena för ombyggnation av spåranläggning följs. (ekvivalent ljudnivå vid fasad 60 dB(A), maximal 70 dB(A) vid uteplats/balkong).
- En beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller ändringen inte genomförs d.v.s. ett nollalternativ där Norra Järnvägsgatan är öppen för biltrafik, eftersom det inte finns beslut om avstängning som inte är kopplat till den nu föreslagna förändringen av stationsområdet.
- En beskrivning av om det finns risk för översvämningar vid kraftiga skyfall. Det bör framgå vilken kapacitet fördröjningsmagasinen behöver ha och när bräddning sker och vart det vattnet avleds.
- En beskrivning av vilken påverkan den ökade volymen dagvatten som avleds till Växjösjön kan medföra. Dagvattnet från Södra Stationsområdet passerar en sedimentationsdamm innan det rinner ut ca 40 meter från en mindre badplats.
- Vissa trafikmängdsuppgifter är eventuellt inte korrekta. T.ex. är dagens trafikmängd på den i sammanhanget viktiga Norra Järnvägsgatan angiven till 6500 + 1760 bussar på sträckan mellan Kungsgatan och Klostergatan. Enligt tekniska förvaltningen var den totala mängden 12 700 enligt trafikräkningar år 2008.
- En redogörelse för hur bedömningar gjorts och vilka skäl som ligger bakom.

Det anges t.ex. att det inte finns underlag för att avgöra hur människor upplever sig störda vid kombinationer av olika bullerkällor utifrån att de planerade områdena är utsatta för både väg- och trafikbuller. Men enligt Trafikverkets publikation 2011:090 har forskning visat att det är mer störande att utsättas för både väg- och järnvägsbuller samtidigt än bara för buller av ett trafikslag. I MKB:n finns angivet att andra miljömål som gynnas av förtätning av staden vägs mot och motiverar avsteg från bullerriktvärden. Det behöver motiveras på vad det ställningstagandet grundas eftersom den vägningen innebär en viktning som innebär att enskilda personers hälsa inte väger lika tungt som en önskvärd trafikminskning i staden. Båda sakerna är dock viktiga och skall eftersträvas. I miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö anges att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö så att människor inte utsätts för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Det anges också att städer och tätorter skall planeras utifrån ett sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor.

Synpunkter på planhandlingar

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på den planerade utvecklingen av Södra Stationsområdet, men det får inte medföra oacceptabla konsekvenser för boende längs med Södra Järnvägsgatan. Därför bedömer nämnden att åtgärder skall vidtas för att minska bullerstörningarna vid källan men även att åtgärder vidtas på de befintliga bostadsfastigheterna innan byggnationen påbörjas av de nya byggnaderna.

Utomhusvärden vid fasad är inte reglerade i förslaget till detaljplan. Det bör inte byggas bostäder där det ekvivalenta riktvärdet för vägtrafik överskrider 65 dB(A) utomhus vid fasad. Från tågtrafiken bör inte 60 dB(A) överskridas för att skydda riksintresset för järnvägen.

Nämnden anser att bullerstörningar och luftfrågor som uppkommer längs med det övriga centrala gatunätet p.g.a. förändringen av stationsområdet bör utredas vidare och beaktas i detaljplanen för Norra Stationsområdet.

I planbestämmelserna finns två olika bestämmelser avseende markföroreningar. Nämnden förordar skrivningen där det anges att bygglov inte får ges förrän marken, där behov finns, är sanerad.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) inte ger rättvisande och tydlig grund för beslut. Nollalternativet som används som jämförelse för att visa vilka förändringar och konsekvenser som uppstår är missvisande eftersom den inte visar vad som händer om stationsområdet inte bebyggs enligt vad som är planerat. De planerade förändringarna medför att Norra Järnvägsgatan stängs av för biltrafik, men att den stängs för biltrafik är även med som förutsättning för nollalternativet. Avstängningen medför att trafiken flyttas över till andra närliggande gator och medför där en mycket större trafikökning än vad som tillkommer på grund av enbart ny trafik till södra och norra stationsområdet. - Slutsatsen i planen blir därför att förändringen för de som redan bor längs med Södra Järnvägsgatan ger liten påverkan trots att trafiken ökar från ca 3 000 fordon per dygn till strax under 12 000. Det medför att den stora skillnaden i trafikmängd på omkringliggande gator som kommer att uppstå i och med förändringarna inte visas, vilket medför att konsekvenserna för de befintliga bostäderna inte åskådliggörs och åtgärder utreds.

Detaljplanen/MKB:n saknar uppgifter som hade behövt ligga till grund för ytterligare synpunkter från nämnden bl.a. dagvattenfrågan. Nämndens förhoppning är att MKB:n kompletteras/revideras utifrån nämndens separata beslut om MKB:n så att den fyller sitt syfte inför ett antagande av planen. Syftet med en MKB är att ge beslutsfattare tillräcklig kunskap så att miljöaspekter kan integreras i planen för att främja en hållbar utveckling och minska risker för miljö och människors hälsa.

Kommentar:

Stadsbyggnadskontoret anser att miljöfrågorna har utretts utförligt i tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen som har uppdaterats efter utställningen med bl.a. reviderade trafiksiffror. Detaljplanens bestämmelser reglerar tydligt hur nya bostäder ska planeras och byggas så att människohälsa inte ska äventyras.

Boverket har nyligen sammanställt en utredning (juni 2011) om antalet bullerutsatta bostäder vid nybyggnation mellan 1998-2008. I den framgår bl.a. att:

”det finns ny kunskap från bl.a. störningsundersökningar som visar att ljudnivån på trafiksidan inte är den enda och inte heller den enskilt viktigaste faktorn för upplevd störning. Det har visat sig att störningen minskar betydligt om en bullrig sida kombineras med en tyst sida jämfört med en ljudnivå omkring 55 dBA vid hela bostaden”.

Genomtänkta planlösningar för bostäder med tillgång till tyst/ljuddämpad sida, samt skyddade uteplats och gårdsmiljöer ger bra boendemiljön trots störningar från trafik. Det är precis så detaljplan för Södra stationsområdet är utformad.

Befintlig bebyggelse kommer att påverkas av bullret oavsett om man bygger eller inte inom stationsområdet vilket framgår av MKB (Nollalternativet - Stationsområdet 2025 utan ny bebyggelse inom området). Växjö kommun som väghållare har ansvar att bevaka och följa upp bullerfrågan. Vid tidpunkten då värdena överskrids i verkligheten (inomhus eller utomhus) kommer beslut att fattas om lämpliga åtgärder av väghållaren.

Växjö kommun planerar för en dubbling av kollektivtrafiken vilket medför ökad busstrafik på Norra Järnvägsgatan och den utvecklingen sker oavsett om man bygger eller inte inom stationsområdet. Ökad kollektivtrafik kommer därmed att kräva begränsningar för övrig biltrafik på Norra Järnvägsgatan vilket regleras/beslutas av tekniska nämnden och inte med detaljplanebestämmelser. Att belysa ”nollalternativ” i MKB med N. Järnvägsgatan öppen för övrig biltrafik var därför inte relevant att utreda.

Som det framgår av MKB är det stadsutvecklingen enligt ÖP som kan medföra trafikproblem i framtiden framförallt med buller. Frågan är hur vi kommer att lyckas vända den utvecklingen – att minska biltrafiken och öka antalet resande med kollektivtrafiken, gång- och cykel. En viktig förutsättning är just att kunna bygga bostäder i sådana lägen som denna detaljplan medger.

Vad det gäller dagvattenfrågan kommer följande kommentar från tekniska förvaltningen:
”kommunen har ställt krav på att 850 m³ dagvatten skall kunna fördröjas inom södra stationsområdet. Eftersom området ligger långt nere i avrinningsområdet med höga dämningnivåer under lång tid i ledningsnätet utanför har dessa volymer beräknats utifrån att man inte kan släppa ut något dagvatten till ledningsnätet och ändå magasinera ca ett 30-års regn med 40-minuters varaktighet. Med tanke på att det finns en stor magasineringkapacitet gör det att flödet till lagunerna inte kommer att öka däremot kommer flödet att pågå under en längre tid då magasinen töms. Om ledningsnät och magasin är fulla kommer vattnet att ställa sig på gator och omgivande mark till dess att vattennivån sjunker undan som det antagligen gör även idag. Avrinningsområdet till lagunerna är i dag ca 580 ha och därför kommer troligtvis inte den ökade volymen som en utbyggnad av Södra stationsområdet innebära någon direkt påverkan och då särskilt eftersom flödet är utjämnat.”

Hur markföroreningar ska hanteras förtydligas i planhandlingar: planbestämmelse och textbeskrivning har omformulerats.

Regionförbundet Södra Småland

Efter att tagit del av rubricerat ärende vidhåller vi tidigare inlämnade synpunkter i samband med samrådet. Vi är fortfarande av uppfattningen att de två bussplatser som ritats in vid angöringsplats Söder, kan bli av mycket stor betydelse i framtiden och att fortsatt diskussion med Regionförbundet och Länstrafiken Kronoberg vid utformningen av dessa är av vikt och betydelse.

Efter vad vi förstår av kommentarerna i samrådsredogörelsen är dock de inritade bussplatserna avsedda för korttidsuppställning varför vi förordar ytterligare uppställningsplatser för fordon i linjetrafik, upp till 2 timmar. Med anledning av detta bör även trafiksituationen i området ses över då trafikföring runt lasarettet kommer att behövas då inga bussar kommer under viadukten vid Vattentorget. Även detta bör fortlöpande vara föremål för dialog och diskussion med Regionförbundet och Länstrafiken Kronoberg.

Kommentar: Det är inte meningen att detaljplanen ska styra vilka huvudmän ska nyttja de busshållplatserna som finns illustrerade i planhandlingar. Om det eventuellt ska skapas fler hållplatser som Regionförbundet önskar sig sker i en dialog mellan berörda parter (Växjö kommun, Regionförbundet, Länstrafiken och Landstinget). Denna detaljplan utgör inget hinder för eventuellt andra lösningar framförallt utanför planområdet. Synpunkter skickas vidare till tekniska förvaltningen för kännedom.

Polismyndigheten i Kronobergs län har tagit del av handlingar i ärendet och känner väl till förhållanden på platsen. Representant från polisen har varit närvarande vid presentation av området och har då framfört synpunkter för beaktande inför planläggning. Exempelvis poängterades vid tillfället vikten av att inte bygga lämpliga uppehållsplatser inomhus för missbrukare. Utöver nämnda synpunkt har Polismyndigheten inget övrigt att erinra i ärendet.

Kommentar: Polisens synpunkter noteras och skickas vidare också till byggherrar i området.

Skanova AB redovisar i sitt yttrande markförlagda ledningar inom planområdet (redovisas även på en karta). Flyttning av kablar kan bli aktuell vid nybyggnation skriver Skanova.

Kommentar: Detaljplanen förutsätter att erforderliga avtal med ledningsägare m fl ska upprättas. Dessutom regleras genomförandefrågorna i exploateringsavtal där bl.a. flytt av olika ledningar ingår.

Trafikverket skriver att vissa oklarheter kvarstår beträffande det nya teknikhuset. Utredning pågår om husets innehåll och ytbehov. Trafikverket kan först i slutet av augusti månad ge besked om det område som avsatts för teknikhusbyggnaden i planförslaget är tillräckligt stort eller om det behöver förändras på något sätt. Utrymmet mellan spårområdet och berget är begränsat och Trafikverket är angeläget om att en lösning möjliggörs som inte innebär att huset behöver sprängas i berget.

Den tidplan som anges i samrådsredogörelsen för teknikhusets drifttagande stämmer inte med Trafikverkets tidplan för dessa arbeten. Samordning av tidplanerna sker vid de samordningsmöten som Trafikverket deltar i.

Kommentar: Vid dagens datum har inte stadsbyggnadskontoret fått några indikationer på att anvisad mark för ”teknikhuset” inte räcker till. Stadsbyggnadskontoret utgår ifrån att området är tillräckligt och att eventuella ändringar kan lösas framöver inte minst vid planläggningen av norra sidan av stationsområdet.

Svenska kyrkan motsätter sig den dominans som det tänkts WTC byggnaden kommer att få mot nuvarande signaturbyggnad i Växjö – Domkyrkan. Utställningen visar inte på att Växjö kommun beaktar vad Svenska kyrkan och Mats Edströms bedömning att en ny byggnad med föreslagen höjd måste byggas ”slank och med hög grad av transparens”. Den utställda modellen uppvisar en massiv byggnad som endast de yttersta tunna delarna av Domkyrkans spiror rör över. Kyrkan ser en lägre slankare byggnad, med mindre våningsyta på de översta planen, en byggnad som inte tar överhand på de kulturlager som Växjö och Domkyrka vilar på.

Tegnerkyrkogården är, i synnerhet med tanke på närheten till högfrekvent tåg- och busstrafik, en mycket viktig grön lunga med stor rekreativ värde i det centrala Växjö. I samband med byggnation inom stationsområdet kommer grundvattennivån att sänkas kraftigt, vilket i sin tur påverkar trädens möjligheter att ta upp vatten med stor risk för att trädbeståndet får omfattande skador. Det är sannolikt att med tanke på de sandiga markförhållanden som råder på kyrkogården kommer ett relativt stort område kring de dränerade byggnaderna att påverkas. Svenska kyrkan i Växjö som har en trädplan för kyrkogården, är mycket mån om att kyrkogårdens lumiga karaktär inte kommer till skada och ser det som självklart att exploitörerna garanterar att kyrkogårdens gröna miljö inte påverkas.

Är grundvattensäkrande åtgärder något som Växjö kommun har tagit ställning till?

Kommentar: Planförslaget har reviderats för det östligaste kvarteret - byggnadshöjden minskas från 14 till 4-9 våningar; bruttoarean minskas också för samma kvarter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att grundvattennivå inte berörs av genomförande av denna detaljplan. Eventuell påverkan på grundvatten kommer att utredas vid planeringen av norra sidan av stationsområdet.

Ägare till Växjö 10:46 (PEAB Sverige AB) tillsammans med exploatörerna Riksbyggen och Växjöhem (Exploateringsbolaget):

Beskrivning

Dagvatten (sid 11) - Här anges "och det dagvatten som alstras inom kvartersmark skall fördröjas och tas om hand inne på kvartersmark. Mellan den kommunala gatan och bebyggelsen finns ett stråk på ca 6 m som kan användas för dagvattenhantering." mht de diskussioner som förts med kommunen önskar vi att formulering ändras till:

"Det dagvatten som alstras inom kvartersmark skall fördröjas och tas om hand antingen inne på kvartersmark eller i dagvattenmagasin inom område som på plankartan är angivet som gångfartsgata"

Föroreningar i marken (sid 15) - I samrådshandlingen anges "Hanteringsplan för markföroreningar och schaktarbeten ska upprättas i bygglovsskedet" i detaljplanen anges "Hanteringsplan för markföroreningar och schaktarbeten ska upprättas i bygglovsskedet. Bygglov inte får ges till åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning förrän markföroreningar avhjälpes på sådant sätt att markens lämplighet för byggande säkerställs (PBL 5kap 8)."

Om man läser på sid 3 och 4 anges att föroreningarna är begränsade i djup och bredd varför de lätt kan schaktas bort och att marken åtgärdas under genomförandeskedet/byggandet. Texterna motsäger varandra, vi önskar att text på sidan 15 ändras till "Hanteringsplan för markföroreningar och schaktarbeten ska upprättas i bygglovsskedet." då vi önskar att saneringen av marken utförs i samband med byggnation.

Genomförandebeskrivning

Genomförandetid (sid 1) - Genomförandetiden har från samrådshandling som angav" slutar 2020 12 31" vilket om inga överklaganden inkommer skulle innebära ca 9 år ändrats till "slutar 5 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft".

Då vi bedömer att genomförandetiden för planen är längre än 5 år ska hänsyn tas till detta och genomförandetiden ändras tillbaka till vad som angavs i samrådshandlingen.

Detaljplanekarta

Av de illustrationer som visats på WTC-byggnaden framgår att fasad mot väster lutar ut över torgyta. Vårt önskemål, mht kommande bostadsbebyggelse, är att det i detaljplanen regleras att WTCbyggnaden inte ska överskrida västra användningsgränsen på mark i toppen av byggnaden. Vi utgår från att sedvanlig praxis för utkragande balkonger etc över användningsgräns gäller.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden har ändrats från "Genomförandetiden går ut 2020 12 31" vilket om inga överklaganden inkommer skulle innebära ca 9 år till "Genomförandetiden går ut 5 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft". Då vi bedömer att genomförandetiden för planen är längre än 5 år ska hänsyn tas till detta och genomförandetiden ändras tillbaka till vad som angavs i samrådshandlingen.

Följande text har tillkommit från samrådshandlingen: "Bygglov får inte ges förrän markföroreningar har avhjälpes (se också planbeskr. BYGGLOV)". Vi vill att denna text ska tas bort då vi önskar att saneringen av marken utförs i samband med byggnation.

Kommentar: Vad det gäller dagvatten har texten justerats enligt önskemål. Hur markföroreningar ska hanteras förtydligas i planhandlingar: planbestämmelse och textbeskrivning har omformulerats. Genomförandetiden ändras till 2020 12 31. Byggrätt för WTC-byggnaden har minskats både i höjd och BTA.

Ägare till Vulkan 8 (BRF Vulkan Nr 8)

Vi har tagit del av förslaget och har framförallt synpunkter på trafiksituationen och den miljöpåverkan som förslaget innebär. Vi hänvisar också till våra tidigare synpunkter lämnade 110205. Vår fastighet ligger i hörnet Wennerbergsgatan - Södra Järnvägsgatan och påverkas av trafiken från alla håll. Vi har också en utfart från gården där vi har vår parkeringsplats och redan idag har vi svårt att komma ut på morgonen och kväll. Vi har inte bara bilister att ta hänsyn

till utan gatan har en betydande cykeltrafik. Av skisserna framgår det inte att vi har en utfart. Överhuvudtaget så belyses inte trafiksituationen på Söder i förslaget. Trafikmängden kommer att ligga runt 12 000 fordon per dygn och trafiken kan bara förflytta sig i tre riktningar, österut mot Växjösjön förbi Domkyrkan. Redan idag så är korsningen Linnegatan- Storgatan hårt belastad, framförallt morgon och em, med långa trafikstopp och hur ska det fungera med en ökad trafikmängd? Västerut, Södra Järnvägsgatans fortsättning som jag själv väljer mynnar ut i Söderleden och att ta sig ut där på morgonen är idag inte helt lätt.

I förslaget står att Tegnérgatan kommer att bli områdets huvudentré men det framgår inte hur trafiksituationen ska lösas då gatan går in i villaområden och där slutpunkterna bla går till en skola.

Av vad vi kan utläsa så ska järnvägsövergången finnas kvar som idag men tågtrafiken kommer att nästan fördubblas. Idag är det ibland kaotiskt med långa stopp som även innebär att människor tar sig förbi bommarna och utsätter sig för livsfara. Den kortaste tiden som bommarna är nere är tre minuter och ska det passera 100 tåg per dygn och räknat på ideal situationen så blir det totalt 5 timmar som bommarna kommer att vara ner, det mesta under dagtid. Det står ingenting om detta i utredningen. Över huvud taget så är vi väldigt kritiska till att trafiksituationen inte har belysts mer, och om det finns utredningar att de inte presenteras i detta skede. Att komma med det vid ett senare tillfälle verkar minst sagt märkligt.

Förslaget innebär en betydande miljöpåverkan bla på buller och luft. Speciellt i korsningen Wennerbergsgatan- Södra Järnvägsgatan, och med tanke på köer vid bomfällning så måste det bli en kraftig försämring för boende i vår fastighet. För nybyggnation så finns det normer att kompensera detta men vår fastighets byggdes 1983 och för en helt annan miljö. Vi måste också få en god boendemiljö och vill vara med i den diskussionen och de ev kostnader som det kan innebära får belasta någon annan. Vi kommer få en kraftig ökad trafikmängd några meter från våra fönster, flera lägenheter har sina sovrum mot gatan. Detta vill vi ha klart innan och inte efter att byggnationen är färdigställd.

Ju högre byggnationen är desto sämre cirkulerar luften och bullret förstärks, därför förordar vi att antalet våningar närmast gatan blir det lägre alternativet. Förslaget är inte tydligt vad gäller våningsantalet.

Söder är en vacker stadsdel med mycket grönt och vi föreslår att träden bibehålls. De flesta träd är stora vilket passar in mot de stora kolosser till fastigheter som ska uppföras. Södra Järnvägsgatan skulle också kunna breddas med träden i mitten så att det blev en boulevard värdig en gammal anrik stadsdel. Gatubilden skulle då inte upplevas så kompakt och träden skulle ge insynsskydd för både befintlig som ny bebyggelse.

Söder är till största delen ett bostadsområde med bla skolor som nu ska göras till ett av Växjö trafikintensivare miljöer då borde trafiksituationen belysas mer och tydligare. Detaljplanen har många vackra andemeningar men det är viktigt att också belysa det som är mindre bra.

Kommentar:

Trafiksituation i centrum inkl. planområdet bevakas kontinuerligt av kommunen men det är svårt att säga när satsningar på kollektivtrafik, cykeltrafik, förtätningar i centrum mm kommer att ge effekt på minskade bilresor (under 5 km) eftersom de satsningar som görs på kollektivresande/gång och cykel riktar sig i första hand på att minska korta bilresor till/från centrum.

Buller- och luftberäkningar är gjorda på trafikprognoser när alla områden i staden som är utpekade i översiktsplanen är utbyggda (år 2025). Beräkningar visar också att inga miljö kvalitetsnormer för luft överskrids varken idag eller i framtiden (2025).

Växjö kommun som väghållare har ansvar att bevaka och följa upp bullerfrågan. Vid tidpunkten då bullervärdena överskrids i verkligheten (inomhus eller utomhus) kommer beslut att fattas om lämpliga åtgärder för berörda fastigheter av väghållaren.

Växjö växer med ca 1000 personer varje år och ökad trafik är ofrånkomlig men med kommunens satsningar på förbättrade kollektiva transporter, gång- och cykeltrafik, förtätningar i centrum mm är vår förhoppning att korta bilresor, som utgör en stor del av biltransporter i staden, kommer att minska.

Plankorsning med järnvägen ändras inte i samband med utbyggnadsplanerna inom Södra stationsområdet. Kommunen har kontinuerliga diskussioner med Trafikverket i frågan och har påtalat problemet ett otal gånger. Dialogen kommer att fortsätta. Problemet vid järnvägsövergången kommer att finnas både med och utan bebyggelse på Södra stationsområdet. En möjlig lösning på problematiken vid järnvägsövergången är att stänga överfarten för all trafik. Denna möjlighet innebär dock att trafikflöden flyttas och att trafikflöden inom andra områden försämras.

Kommunen har mark i beredskap i fall det blir aktuellt med en tunnel under järnvägen vid Wennerbergsgatan/Liedbergsgatan för gång-/cykeltrafik samt ambulans.

Södra Järnvägsgatan kommer i fortsättningen att ha trädplantering, antingen de befintliga träd eller nya återplanteras om befintliga måste tas bort. Plats för en "boulevard" finns inte inom marken avsedd för S.Järnvägsgatan.

Johan Lind

Jag har i mitt samrådsyttrande kritiserat planens stadsbild och lämnat ändringsförslag rörande platsmiljöer och rumsliga egenskaper. Likaså har jag föreslagit en uppdelning i fler detaljplaner och en avkortad genomförandetid. Detta framgår av samrådsredogörelsen men vad som däremot inte framgår är att jag också har kritiserat själva planförfarandet: Att planprogrammets 250 lägenheter tillförs 150 lägenheter, 10000 m² kontor och ett omfattande trafikarbete utan att övriga planförutsättningar ändras. Inte heller framgår att jag ur en demokratisk synvinkel har kritiserat planhandlingarnas miljöbeskrivningar i bild och text: De är till stor del skönmålande och inbördes motstridiga. (Bra dock att utställningshandlingen har kompletterats med neutrala volymstudier). Det blir nu ytterligare ett demokratiproblem att planen inte låter läsaren själv avgöra vilka synpunkter som äger relevans. Varför återges inkomna skrivelser endast genom utvalda citat och omskrivningar? Varför har inte samrådsyttrandena bilagts denna utställningshandling? Vid en genomläsning av samrådsredogörelsen framkommer likväl allmän kritik av planens stadsbild och varningar för ett hälsovådligt stadscentrum som inte klarar att hantera sin vägtrafik. Problem som min utelämnade kritik över planförfarandet är relaterad till. Det är ett absolut krav att denna genomgripande detaljplan får sin problematik uppmärksammas och genomlyst inför kommande fullmäktigeomröstning: Bilägg samtliga yttranden i samråds- och utställningsskedet till planhandlingarna!

Kommentar: Detaljplaneförslag följer planprogrammets intentioner vilket redovisas i planbeskrivningen. Planprogram för Södra stationsområdet medger bl.a. att det exakta antalet lägenheter fastställs i detaljplan och bygglovhandlingar samt hur man ska hantera bebyggelsevolymerna inom området. På frågan varför inte alla inkomna synpunkter bifogas planhandlingar är svaret att det ställs krav på att kommunen ska i en samrådsredogörelse redovisa samrådskretsens olika synpunkter (vilket har gjorts utförligt i samrådsredogörelsen 2011-05-30) och att vid behov kan inkomna synpunkter bifogas i kopia till beslutande myndighet. Stadsbyggnadskontoret har redovisat inkomna synpunkter i stort sett i sin helhet (efter samrådet) och kommenterat dessa både i sakfråga och i enskild fråga.

Revidering

Detaljplan har reviderats i följande delar:

- Byggnadshöjd i det östligaste kvarteret inom planområdet med planbeteckning CP minskas och ändras till 4- 9 våningar; BTA minskas från 11 000 m² till 8 000 m²
- Genomförandetid går ut 2020 12 31
- Plankarta har kompletterats med uppgifter om att tekniska anläggningar (som t.ex. transformatorstation) kan provas inom gatumark (gångfartsgatan) med bygglov

Justering

Justering av plankartan och texten har skett efter revideringen som rör, utöver förändringar som följd av revideringen, hur markföreningar och dagvatten ska hanteras.

Kvarstående synpunkter efter samrådet

Utöver sakägare som yttrat sig under utställningen finns kvarstående erinringar mot planförslaget som ger rätt att överklaga ett beslut om planens antagande från:

- Ägare till Museet 3 (Stift Smålands Museum)
- Ägare till Växjö 10:44 (Jernhusen Stationer)
- Ägare till Vasa 8 (Landstinget Kronoberg)
- Ägare till Eko 1 (Växjö hem)
- Ägare till Eko 3 (privat)
- Ägare till Argus 1 (Hennings fastighetsförvaltning AB)
- Ägare Växjö 10:26 (Växjö Kyrkliga Samfällighet)

Kvarstående synpunkter efter programskedet

- Britt Nordström, S. Järnvägsgatan 23 b
- Olof Cronberg, S. Järnvägsgatan 21 a

Förslag till beslut

- Med hänvisning till utlåtande 2011-09-15 ska framförda synpunkter inte föranleda ändring av det utställda planförslaget än det som framgår av utlåtandet
- Revidering 2011-09-15 godkännes
- Detaljplaneförslaget upprättat 2011-05-30 och reviderat 2011-09-15 godkänns i byggnadsnämnden och skickas till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 29 § PBL

STADSBYGGNADSKONTORET

2011-09-15

Lars Wennerstål
Stadsbyggnadschef

Djana Micanovic
Planchef