

Handläggare  
Patrik Karlsson  
*Planarkitekt*  
0470 - 436 21

## Laga kraftbevis

Datum 2015-01-14      Dnr 2012BN0199      Dpl 214

Kommunfullmäktige antog 2014-12-16 § 271 detaljplan för  
**VÄXJÖ 10:54 MFL, REGEMENTSSTADEN, VÄXJÖ KOMMUN**  
Såvitt här fört diarium, har detta beslut inte överklagats.

**Beslutet har vunnit laga kraft 2015-01-12**

Marie Svensson  
Förvaltningssekreterare

För kännedom till:  
Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun  
Länsstyrelsen, samhällsutvecklingsenheten  
Sökande/berörda

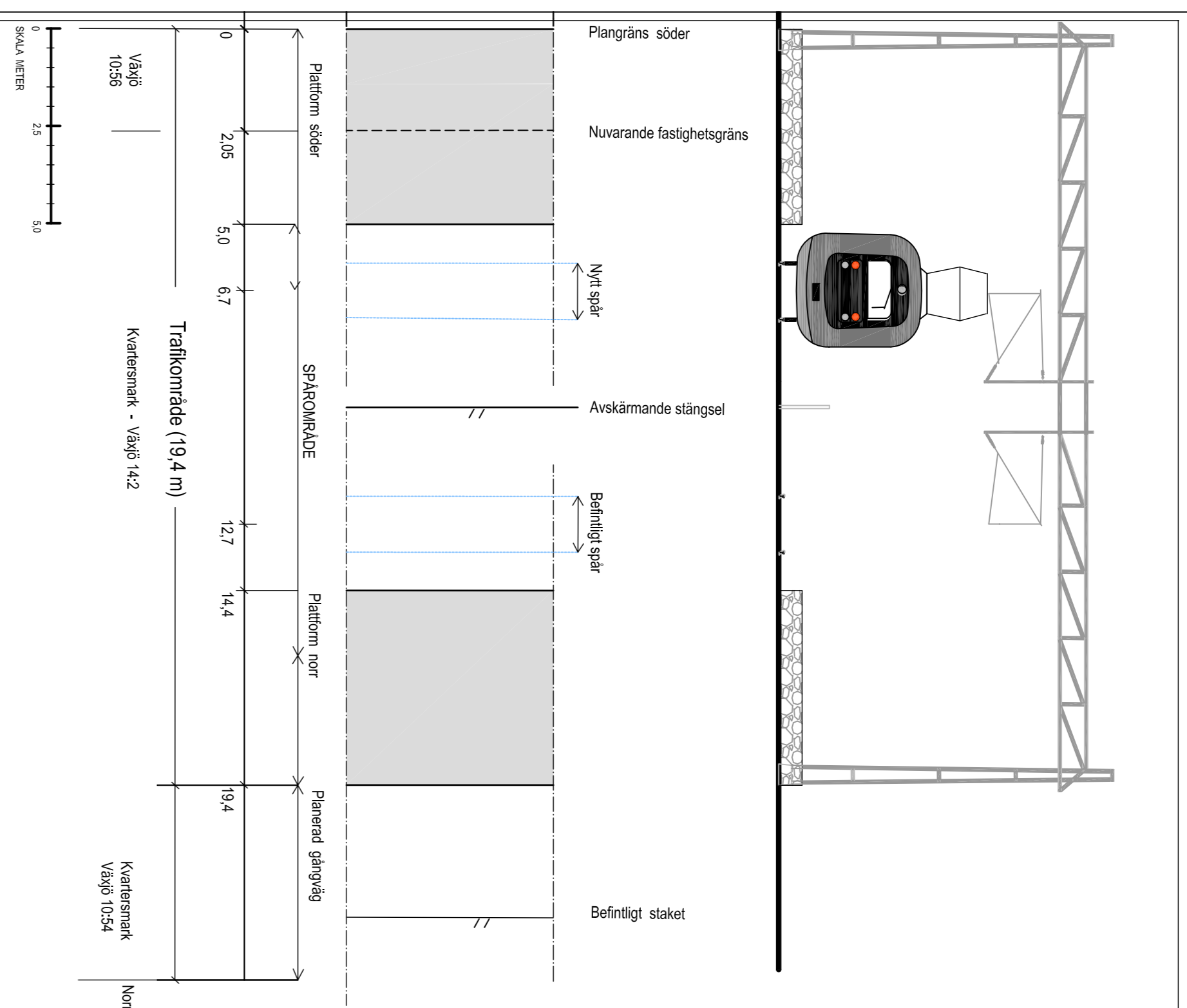
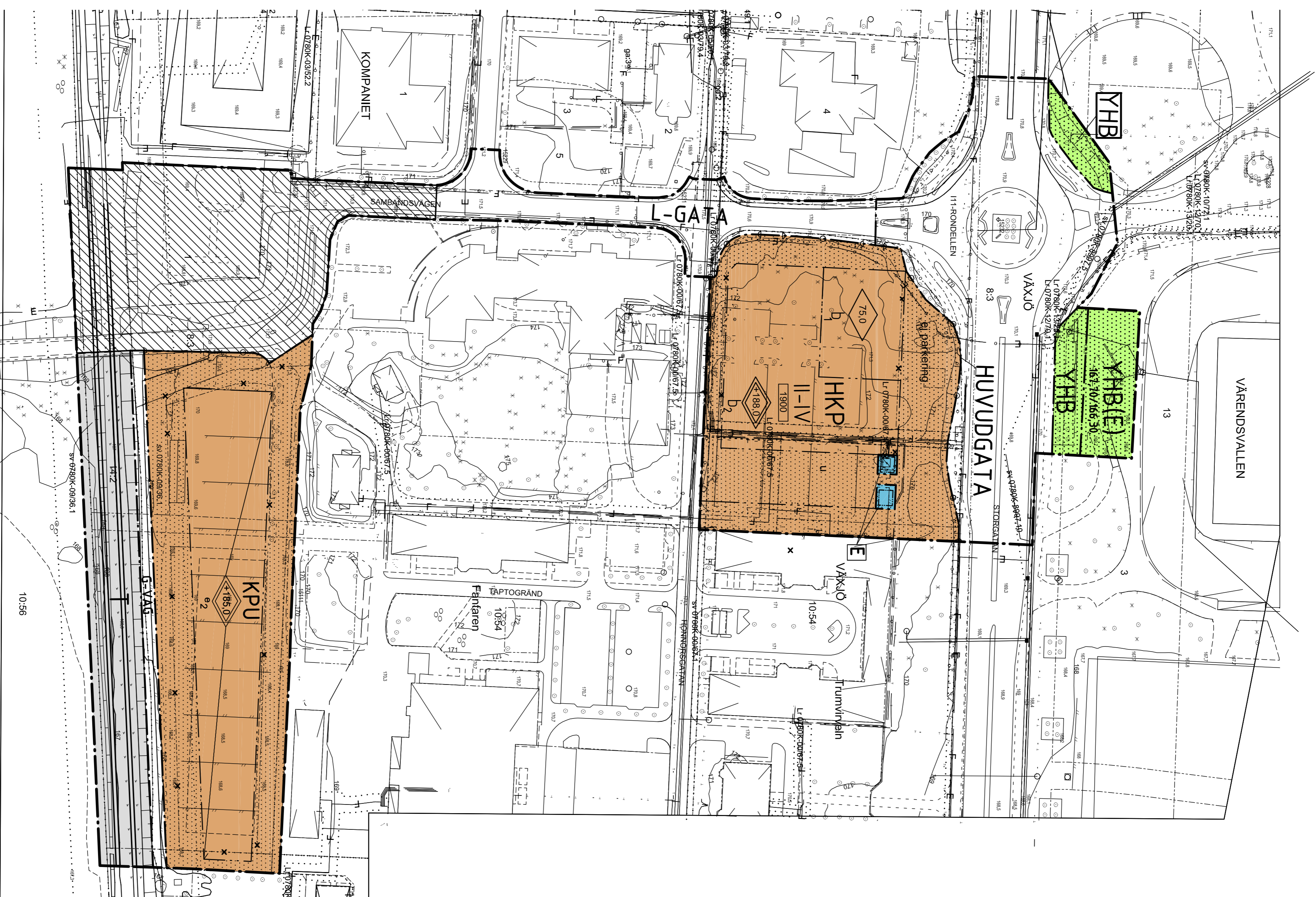
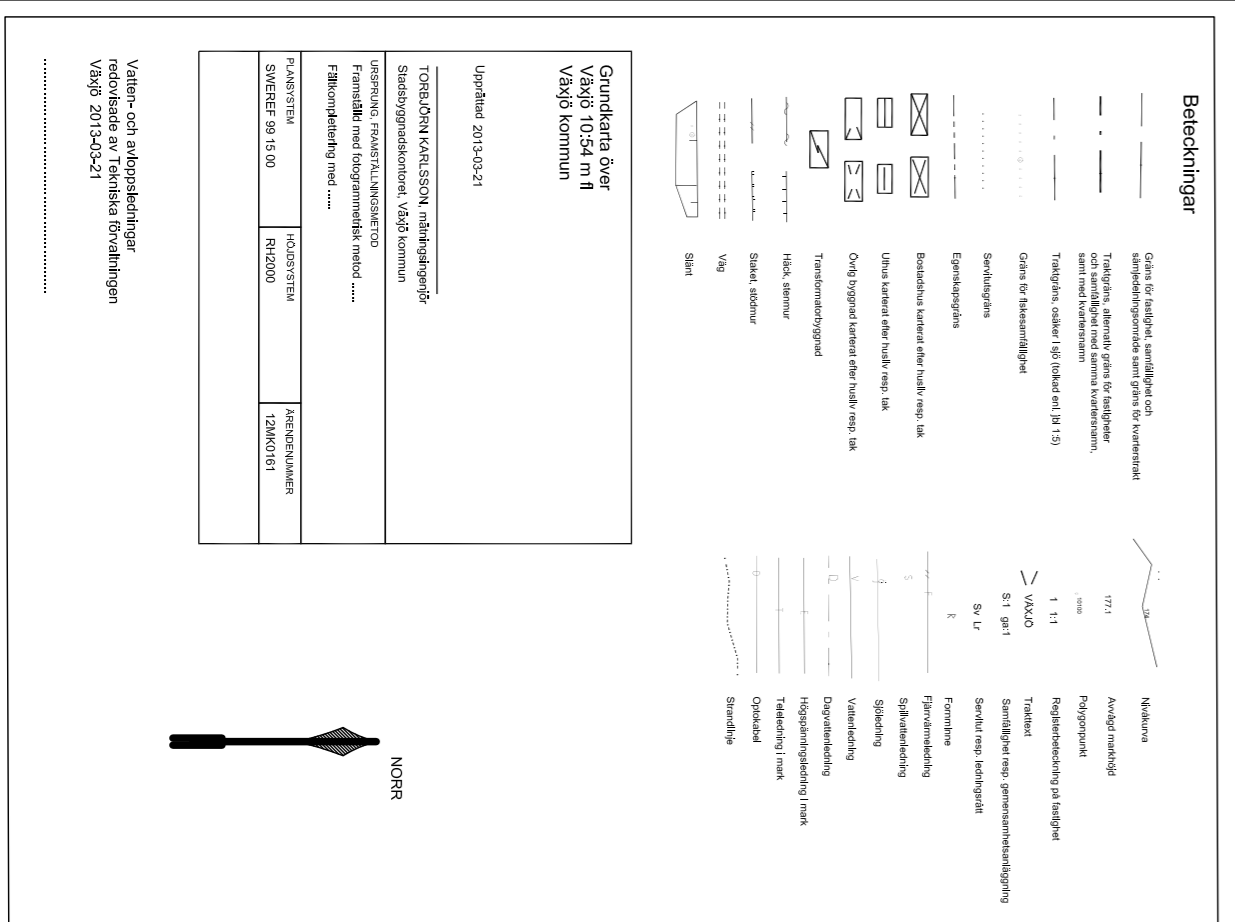


Illustration  
Trafikstråk - tågstopp Bäckskiv, södra spåret ligger som i nuläget

Område som undantas från anlagande enligt KF beslut 2014-12-16 § 271

Bestämmelser som enbart tillhör undantaget område är överstrykna.



SKALA 1:1000 (A1-format)

Antagen av Kommunfullmäktige 2014-12-16 § 271  
 Byggnadsnämndens sekt  
 Laga kraft 2015-01-12  
 Byggnadsnämndens sekt

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSER

- Planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Utgående gränser
- Illustrationslinje
- Illustrationslinje nytt järnvägsspår

ANVÄNDNING AV MARK

- Allmän plats
- HUVUDGATA Gata i huvudgatunätet
- L-GATA Lokalgata
- G-VÄG Gångväg

Kvarterensmark

Markering för användning som komplement till uppförd bebyggelse där annat ej anges

- H K P Handel, kontor, parkering
- H P K U Handel, parkering, kontor, lagerhantering
- K P U Kontor, parkering, lagerhantering
- H K U Handel, kontor, lagerhantering
- Y H B Irotts, handel, bostäder
- Y H B I E Irotts, handel, bostäder, teknisk användning) Beteckning inom parantes anger användning under huvudanvändning och avser 3-dim fastighetshöjdning
- T Spårområde för järnväg
- E Teknisk anläggning - högsta bygghöjd 2,5 meter

UTNYTTJANDEGRÄD

- E<sub>1</sub> Största byggnadsarea BYA 700 m<sup>2</sup>
- E<sub>2</sub> En rektangulär sammanhållen area om minst 800 m<sup>2</sup> får inte byggas.
- Största byggnadsarea (BYA) 1900 m<sup>2</sup>

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnader får ej uppföras

Den del av fastigheten som skall vara tillgänglig för bostäder till högst 12 meter för övriga bostäder

Fri höjd under bron redovisas i bilagd illustration i planhandlingen.

Inom område där - H, K - beteckning för denna användning ej tillämpas, gäller följande bestämmelser:

16,7/10/165,30 Högsta respektive lägsta höjd för förordningsmagasin under mark - avser område betecknat YH B I E

u Marken skall vara tillgänglig för nedläggning och underhåll av allmänna underjordiska ledningar.

Marken skall vara tillgänglig för bärkraftiga fordon

Marken skall vara tillgänglig för utrustning för fordon till högst 2,5 m för kompaniet 2

MARKENS ANDRDNANDE

- ej parkering
- Parkeringspåsar får inte finnas
- För att sverka träd inom planområdet krävs särskilt lov gavssett trädens storlek
- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING: UTFORMNING: UTFÖRANDE

- II-IV Lägst respektive högsta antal våningar, dock minst tre våningar mot gata till höger, förhöjd eller liknande byggnad får uppföras endast en våning
- Högsta totalhöjd i meter över nollplanet - rh 2000
- Högsta bygghöjd i meter, vind får inredas med högst två våningar. Mätisättning i meter

Högsta bygghöjd i meter, vind får inredas med högst två våningar.

Mätisättning i meter

Ny bebyggelse skall utföras med respekt till omgivningens särdrag, gäller i första hand q-märkta byggnader inom före detta regementsområdet.

BYGGNADSTEKNIK

Dagvattenbrunnar skall placeras minst 2 meter från hårdgjordta, takavfättning får inte ledas direkt till ledningsnätet för dagvatten

b<sub>1</sub> Byggnader skall förses med utrymningsvägar mot fasad öster i skydd från närliggande benstation

b<sub>2</sub> Inom "HKP" betecknat området skall 30 m<sup>3</sup> dagvatten kuma fördröjas

I byggnader närmast järnvägen skall lokaler kunna utrymmas norrut från järnvägen.

De hyresgäster som visas i lokalerna skall lätt kunna stänga av friskluftsläktar vid en eventuell olycka

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden går ut vid kommande årskrifte, 5 år efter det planen vunnit laga kraft

Detaljplan

VÄXJÖ 10:54 M.F.L.

REGEMENTSSTADEN, Växjö kommun.

Stadsbyggnadskontoret  
 2014-03-21

Reviderad  
 2014-07-24

Peir Ånelius Planingenjör

Peir Ånelius Planingenjör

## LAGA KRAFTHANDLING

### Detaljplan

VÄXJÖ 10:54 M.F.L. REGEMENTSSTADEN I VÄXJÖ, VÄXJÖ KOMMUN.



Stadsbyggnadskontoret  
2014-03-21

Pehr Ånelius  
Planingenjör

Reviderad  
2014-07-24

Pehr Ånelius  
Planingenjör



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

UTLÅTANDE – synpunkter under granskningskedet

### PLANBESKRIVNING

Planförfarandet.....	sid 1
Planens syfte.....	sid 1
Förenligt med miljöbalken.....	sid 1
Planhandlingar.....	sid 1
Planförutsättningar.....	sid 1
Planförslaget.....	sid 6
Planens genomförande.....	sid 14
Behovsbedömning/Miljökonsekvenser.....	sid 17
Planillustration.....	sid 20
Markytor som överlåtes .....	sid 21

### Bilagor

Plankarta  
Illustration ny järnvägsbro  
Illustration tågstopp Bäckaslöv  
Riskanalys – bensinstation  
Trafikutredning



## UTLÅTANDE

Dnr: 2012BN0199 Dpl: 214

### **Detaljplan VÄXJÖ 10:54 MM, REGEMENTSSTADEN, VÄXJÖ KOMMUN**

Fastighetsägaren till Växjö 10:54 har i skrivelse till kommunen begärt att i första hand få en ökad byggrätt inom den nordvästra delen av Växjö 10:54 mot Storgatan, för att här kunna uppföra en hotell- och kontorsbyggnad i 22 våningar. Planförslaget redovisar också en ändrad sträckning av Sambandsvägen över järnvägen och reserverar också mark för ett stationsläge i "Bäckaslöv".

Utmed Sambandsvägen föreslås ett mindre intrång på ett flertal fastigheter för att göra det möjligt att bredda gångbanorna. Närmast järnvägen föreslås en utökad byggrätt för kontor och parkering inom Växjö 10:54 och Kompaniet 2.

Detaljplanen har varit utställd för granskning 2014-04-14 --- 2014-05-12.

### Med synpunkter:

### Länsstyrelsen

---

*"Länsstyrelsen har 2013-12-20 lämnat samrådsyttrande i ärendet."*

#### Trafikanalys som grund till ev. beslut om MKB

I samrådsyttrandet påtalade länsstyrelsen i enlighet med Trafikverket vikten av Storgatans funktion som en viktig regional infartsled. Länsstyrelsen efterlyste en övergripande analys där både befintliga och prognostiserade trafikvolymerna redovisades. Länsstyrelsen ansåg att en sådan analys borde ligga till grund för kommunens beslut om MKB.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen fortsatt bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte ger upphov till betydande miljöpåverkan. Konsekvenser gällande trafiksituationen redovisas emellertid nu särskilt i behovsbedömningen under rubrik *Hållbar utveckling*. Koppling görs här till övergripande bild, Trafikutredning I 11 och Bäckaslöv, där det framgår att trafiken trots ökad exploatering minskar något på Storgatan och Sambandsvägen. Den framtida prognosen baseras på att den planerade vägen genom Bäckaslöv och de bebyggelseområden som redovisas enligt översiktsplanen genomförs.

#### Ny bebyggelses koppling till stadsbilden och kulturmiljön

När det gäller den högre hotellbyggnadens placering har nu plankartan i det norra bebyggelsekvarteret, med en egenskapsgräns, märkts ut så att det i den nordvästra delen av kvarteret medges en högsta höjd på 75 m. För övrigt anges 2-4 våningar inom detta kvarter.

Hotellbyggnaden medges samma placering som innan och har inte, enligt länsstyrelsens tidigare synpunkt, dragits in något i förhållande till befintliga fasader.

Varsamhetsbestämmelsen på plankartan har, enligt kommunen, ändrats för att de nya byggnaderna tydligare ska anpassas till den kulturhistoriska intressanta bebyggelsen (regementsbyggnaderna).

Planbestämmelsen som lyder: Ny bebyggelse skall utformas med respekt till omgivningens särdrag, gäller i första hand q- märkta byggnader inom före detta regementsområdet.

Länsstyrelsen konstaterar att den enda skillnaden mot tidigare är att *kasernområdet* bytts ut till *regementsområdet*. Länsstyrelsen anser fortsatt att bestämmelsen är för vag och inte har något lagstöd. Länsstyrelsen har svårt att se att den flagranta höjdskillnad som planen tillåter inte skulle påverka befintlig kulturmiljö på ett betydande sätt.

#### Grönstruktur

De fristående tallar som finns inom planområdet kommer, enligt plan- beskrivningen, att undanröjas vid en exploatering. Nya träd kommer att planteras som kompensation. På plankartan finns en planbestämmelse som lyder: För att avverka träd inom planområdet krävs särskilt lov oavsett trädens storlek. Det förefaller som om man i planbeskrivningen går händelserna i förväg!

#### Dagvattenhantering

Länsstyrelsen konstaterar att det nu finns en tydligare redovisning av hur dagvattenhanteringen ska lösas för att undvika höga flöden.

#### **Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL**

##### Riksintressen enligt 3 o 4 kap Miljöbalken

Järnvägen mellan Växjö-Alvesta utgör riksintresse för kommunikationer vilket bl.a. innebär att anläggningen skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av en sådan anläggning (MB 3kap 8).

##### Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap Miljöbalken

Kommunen har nu tydligare redovisat problematiken med luftkvaliteten i området. Hänvisning görs till planerad avlastning av trafiken på Storgatan genom en ny väg genom Bäckaslöv.

##### Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion.

###### *Buller och farligt gods*

Järnvägen är hårt trafikerad av både godståg och tåg för persontrafik. Länsstyrelsen konstaterar att det område som tidigare ingick i planområdet och som medgav användning BK (Bostäder, Kontor) nu har tagits bort.

Kvartersmarken närmast järnvägen anger HPKU (handel, parkering, kontor, lager) för den västra delen och KPU (kontor, parkering, Lager) för den större östra delen. På plankartan anges att *Inom område dar H, K medges får denna användning ej komma närmare järnvägen än 30 meter.*

###### Närliggande bensinstation

En riskanalys har tagits fram och ligger nu som ett dokument till handlingarna. 1 slutsatserna anges att de 25 m som enligt detaljplanen anges mellan hotellbyggnad med tillhörande butiksverksamhet och bensinstationens skyddsvall är acceptabla.

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter.



#### KOMMENTAR:

*Hotellbyggnadens placering ligger i linje med kasernernas fasadliv utmed Storgatan och tillika Vismas huvudbyggnads utmed Sambandsvägen, en mindre justering ca 3 meter har alltså gjorts inför granskningskedet. Finns anledning att ytterligare dra in byggnaden kommer detta vara möjligt och prövas i kommande bygglov.*

*Kasernområdet har i gällande detaljplan pekats ut med ett stort kulturhistoriskt värde för att bevara dess ursprungliga byggnadsdetaljer vad gäller fasader, fönster och husgrunder, färgsättning samt tak och takbeklädnad. Kasernbyggnaderna utgör en väl avgränsad enhet och byggnaderna får ej rivas.*

*I den nu föreslagna planen avses som tidigare att de lägre kontorsbyggnaderna skall ta sitt avstamp i de befintliga kasernerna vad gäller volymer, proportioner, symmetri och kulör med en väl balanserad estetisk utformning.*

*Den höga byggnadskroppen skall ta Regementsstaden in i framtiden och få en nutida utformning av värde för Växjö stads siluett. Byggnaden som är orienterad mot Sambandsvägen och rondellen i Storgatan har en koppling mot Vismas kontorshus i söder och Arenastaden och dess nya bebyggelse som succesivt växer fram norrut.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att med den bebyggelsefria zonen väster om kasernerna och den föreslagna lägre bebyggelsen inom planområdet som i gällande plan har de kulturhistoriska värdena respekterats och att den högre byggnaden utmed Sambandsvägen inte stör de bevarandevärden som kasernområdet utgör.*

## Kommunstyrelsen

---

Arbetsutskottet ställer sig positivt till detaljplanen samt lämnar följande yttrande över granskningshandlingen:

Bron över järnvägen bör utgöra allmän platsmark. Detta löses lämpligast genom att planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse om att bron utgör allmän platsmark för vilken 3D-fastighetsbildning får ske.

Allmän platsmark redovisar bättre ansvaret, rättigheter och skyldigheter som följer området, samt att det finns bättre lagreglerat vad gäller lösenrätt/-skyldighet och ersättningsregler för detta.

KOMMENTAR: *Planen revideras så att bron kommer att uppföras på allmän platsmark.*

## Trafikverket region syd

---

Trafikverket lämnar följande synpunkter:

- I figuren på sidan 10 har måttkedjan anpassats till de nya regler som gäller att avståndet mellan spårmitt och skyddsstaketet skall vara minst 3 meter för att skyddsstaketet skall tillåtas. I texten under figuren anges avståndet mellan spåren för det äldre måttet. Även detta mått bör anpassas från 4,7 meter till 6,0 meter.

- Trafikverket vill betona att det utrymme som avsätts i planen för ett framtida stationsläge närmast skall ses som en markreservation så att tillräckligt utrymme finns för att inrätta ett tågstopp. För att ett tågstopp skall kunna bli aktuellt på denna plats krävs också att tillräckligt utrymme/tillräcklig kapacitet finns på spåret så att ett tågstopp skall kunna inrymmas i tidtabellen. Idag saknas sådan spårkapacitet på denna bandel. För att ett tågstopp skall vara möjligt att inrätta på denna plats krävs därför först en betydande kapacitetsökning på banan.

Trafikverket finner sista stycket i planbeskrivningen under rubriken kollektivtrafik på sidan 13 som vilseledande. Skrivningen kan uppfattas som att det skulle kunna vara möjligt att inrätta ett tågstopp på befintlig bana utan någon kapacitetsförstärkning på banan. Detta är enligt trafikverkets uppfattning inte möjligt. Stycket bör därför modifieras eller helt utgå.

- Vad gäller möjlig kostnadsfördelning mellan stat och kommun vid ett eventuellt framtida genomförande av de delar av planen som berör den statliga infrastrukturen får detta lösas i samband med upprättande av de avtal som krävs den dag frågan blir aktuell för ett genomförande. Det förutsätter också vad gäller statens del att erforderliga investeringsmedel kan anvisas. Trafikverket har inga medel avsatta för några som helst åtgärder inom området, och det finns heller inte med sådana planerade åtgärder i de beslutade infrastrukturplaner som styr trafikverkets investeringsverksamhet.
- Vad gäller höjden på den föreslagna höga hotellbyggnaden förutsätter trafikverket att kontroll gjorts med Växjö flygplats så att byggnaden inte påverkar förutsättningarna för flygtrafiken. Om inte bör sådan kontroll ske innan planen antas.

*KOMMENTAR: Synpunkterna har noterats. Vad gäller den höga byggnadens inverkan på flygtrafiken har stadsbyggnadskontoret kontrollerat mot den karta som erhållits för hinderfrihet vad gäller vindkraftverk. Byggnadshöjden kommer då inte i konflikt med flyget.*

## Värends Räddningstjänst

---

Räddningstjänstens uppfattning är att samtliga föreslagna riksreducerande åtgärder i riskanalysen för bensinstationen bör tas med som planbestämmelser, t.ex. placering av utrymningsvägar så att dessa inte vetter mot bensinstationen. I planhandlingen saknas dock bestämmelser angående åtgärderna.

Placering av samlingslokaler inom Växjö 10:54 med avseende på risken från bensinstationen bör behandlas inför bygglov.

### **Transporter av farligt gods (järnvägen)**

Detaljplanen bör förtydliga vilka åtgärder som krävs enligt riksanalysen (WSP 2011-10-06). Riskanalysen anger behov av följande åtgärder: avstängningsbar ventilation, att placering av friskluftsintag till ventilationssystemet placeras på oexponerad sida bort från järnvägen, samt att entréer inte vetter mot järnvägen. I plankartan saknas bestämmelser om åtgärderna. Av planhandlingen anges överhuvudtaget ingen bestämmelse angående entréerna.

Antagen av kommunfullmäktige

2014-12-16 § 271

Byggnadsnämndens sekr. \_\_\_\_\_

Laga kraft

2015-01-12

Byggnadsnämndens sekr. \_\_\_\_\_

## PLANBESKRIVNING

### PLANFÖRFARANDET

Detaljplanen hanteras som ett normalt planförfarande, efter nuvarande plan- och bygglagstiftning

Planhandlingen bygger på tidigare upprättade och antagna detaljplaner och planprogram för Regementsstaden/Bäckaslöv, se vidare kommunens hemsida under bygga boende – program för Bäckaslöv byggnadsnämnden 2012-02-29 § 29.

### PLANENS SYFTE

Byggnadsnämnden har i beslut 2012-09-26 lämnat uppdrag till stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan inom Växjö 10:54. Planen avser att pröva en utökad byggrätt för hotell/kontor, 20-22 våningar, särskilt ska beaktas den högre bebyggelsens gestaltning, vidare prövas Sambandsvägens ändrade sträckning över järnvägen samt de oskyddade trafikanternas passage mellan I11-området och Arenastaden. Inom 10:54 prövas även möjligheten att bebygga området närmast järnvägen med kontor/parkeringshus.

### FÖRENLIGT MED MILJÖBALKEN

Planområdet tillhör inte något av de områden som är särskilt utpekade i miljöbalkens 4 kap. Kommunen anser vidare att den mark som ingår i planområdet är lämpat för ett genomförande i enlighet med planens syfte. (MB 3 kap) Under rubriken miljö kvalitetsnormer, redovisas hur dessa avses att bli uppfyllda.

### PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning med illustrationer och en behovsbedömning. I behovsbedömningen värderas huruvida ett plangenomförande kommer att medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

### PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

#### Nuläget

##### *Riksintresse*

Järnvägen mellan Växjö-Alvesta som utgör riksintresse är hårt belastad. Det är nu fastställt att det finns behov att ett dubbelspår på sträckan. Nuvarande trafikområde har inte möjlighet att rymma ytterligare ett spår och de båda broarna vid Bäckaslöv är också ett hinder.

##### *Översiktsplan*

I kommunens översiktsplan för Växjö stad antagen av kommunfullmäktige 2012-02-28 är det aktuella utpekade för förtätning inom den blandade staden. Det ska skapas mötesplatser och hänsyn till det gröna. Kollektivtrafiken skall prioriteras och gång- och cykeltrafiken skall gynnas.

*Detaljplaner inom och invid planområdet*

0780K-P99/8	Kasernområdet mm i Växjö	1999-04-21	genomförandetiden har gått ut.
0780K-P01/22	I 11, Västra delen i Växjö	2002-04-24	genomförandetiden har gått ut.
0780K-P03/25	Växjö 10:51 I11-Västra delen	2003-09-24	genomförandetiden har gått ut.
0780K-P08/2	Värendsvallen 4 m.fl. i Växjö	2008-02-26	genomförandetid till 20230226.
0780K-P11/7	Växjö 10:54	2011-10-05	genomförandetid till 20161005.

Genomförandetiden har inte gått ut för de två senast antagana planerna.

Gällande plankarta se bilagor.

*Miljömål*

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka globala problem utanför landets gränser. Ett nytt miljömålssystem skall hjälpa till att nå regeringens generationsmål. De 16 miljö kvalitetsmålen kvarstår och av dessa är "Begränsad klimatpåverkan" - "Frisk luft" -

"Giftfri miljö" - "Levande sjöar och vattendrag" - "God bebyggd miljö" mål som på något sätt kan kopplas till den här föreslagna exploateringen. Delmål och etappmål skall uppnås för att nå ända fram.

Växjö kommun, har i ett styrande "Miljöprogram" med tre profilmråden "Leva Livet", "Vår Natur" och "Ett fossilbränslefritt Växjö" – med utgångspunkt från de regionala miljömålen. De eftersträvansmål som kommunen har satt upp bygger även på ett engagemang från alla kommuninnevånare.

*Kommunens grönstrukturprogram*

Växjö skall vara sjöarnas och parkernas stad med närhet till ett varierat utbud av stadsdelsparker, kvartersparker och andra platser där man kan koppla men där det även finns möjlighet till fysiska aktiviteter. Denna närhet bör finnas både från arbetsplatser såväl som från bostadsområden.

Stadens gröna stråk skall värnas och utvecklas vidare. Det är stråken som knyter samman grönstrukturen och ger möjlighet att ta sig i gröna sköna miljöer vid sidan av de hårt belastade trafikområdena.

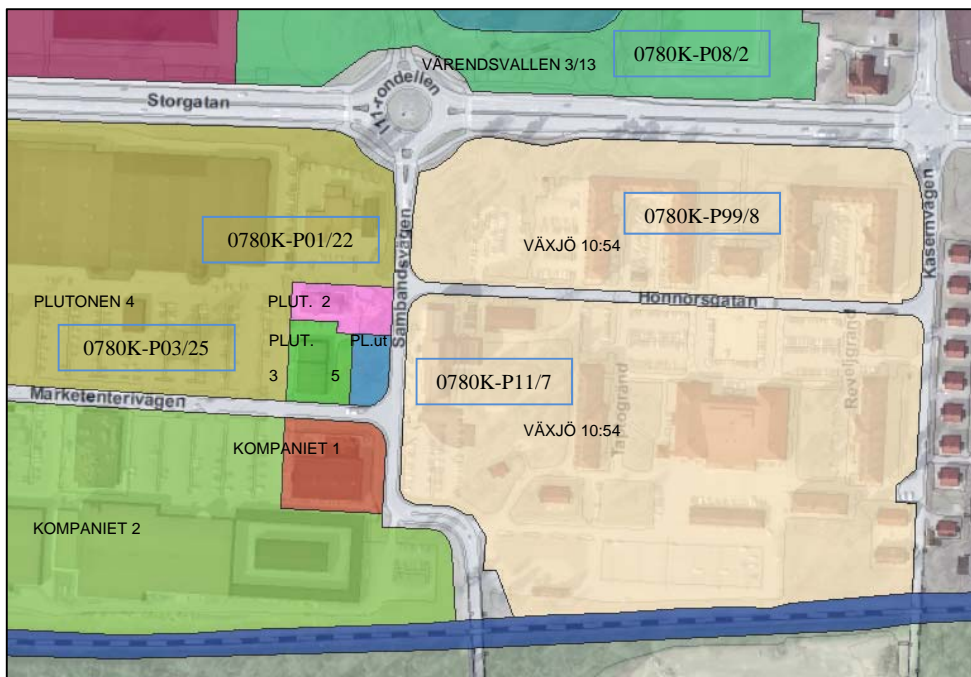
Växjö stad har en rik biologisk mångfald med många rödlistade växt- och djurarter. För att behålla denna kvalitet är det viktigt att bevara och utveckla kärnområden och spridningskorridorer. Kommer något område med höga naturvärden att exploateras skall kompensationsåtgärder vidtas.

*Planområdets avgränsning och areal*

Planområdet ligger utmed Sambandsvägen mellan Storgatan och järnvägen Växjö-Alvesta. Mot järnvägen i söder sträcker området österut över Norrportens nuvarande parkering. Området är ca 3,5 ha stort.

*Markägoförhållanden*

Kommunen äger allmänplats – gatumark - inom planområdet övriga fastigheter ägs av skilda bolag förutom järnvägsområdet som ägs av statens trafikverk.



*Bild 1, Nuvarande fastigheter inom och i närhet till planområdet och en orientering om var planerna finns. Söder om Marketenterivägen ligger Kompaniet 1 och 2. Norr om Marketenterivägen ligger Plutonen 2, 3, 4 och 5. Järnvägen i söder, blå markering, ligger inom Växjö 14:2 och norr om Storgatan ligger Värendsvallen 3, grön markering på kartan.*

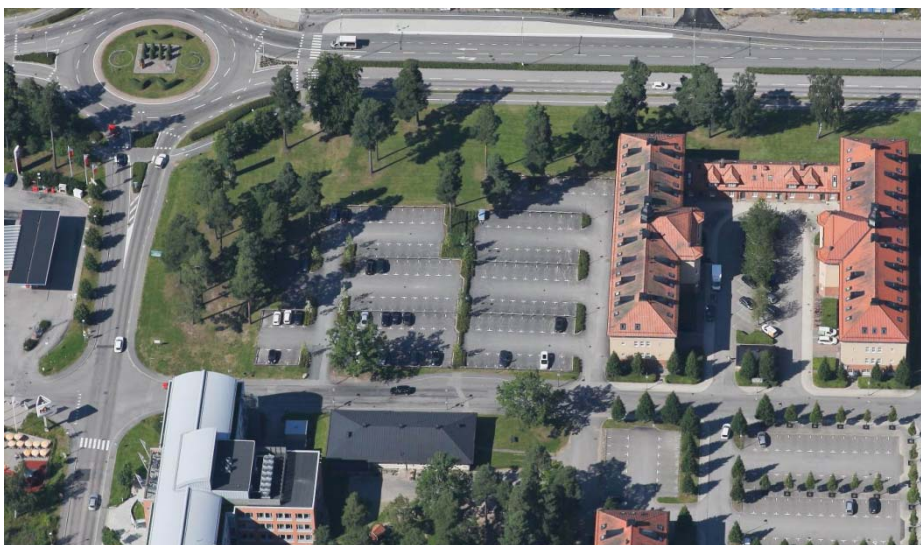
#### *Natur*

På de parkliknande gräsytorna inom Växjö 10:54 mot Storgatan växer ett 20-tal fristående tallar som ger karaktär till området.

Ett mindre trädbestånd mestadels lövträd finns närmast järnvägen. I övrigt domineras markskiktet av asfalterade ytor med enstaka gatuträd bl.a. runt I11-rondellen vid Storgatan.

#### *Nuvarande markanvändning*

Växjö 10:54, företagsstaden I11, är i stort identisk med det nedlagda regementets kasernområde och ägs av Norrporten AB och används numera för kontor och skilda serviceverksamheter. Den nordvästra delen av fastigheten har i gällande plan en byggrätt för bostäder och / eller kontor i högst fyra våningar, vilken inte är utnyttjad i nuläget, bild 3 nedan.



*Bild 2- Nuvarande parkering vilken inom den del av fastigheten som nu är aktuell för prövning för att möjliggöra en utökad byggrätt för bland annat kontor och hotell.*

### Förorenad mark

Det finns idag inga uppgifter om förorenad mark. Enligt uppgift har hantering av olja förekommit inom Växjö 10:54, i närhet till fastighetsgräns i söder mot järnvägen.

### Fornlämningar

Några kända fornlämningar finns inte registrerade inom planområdet.

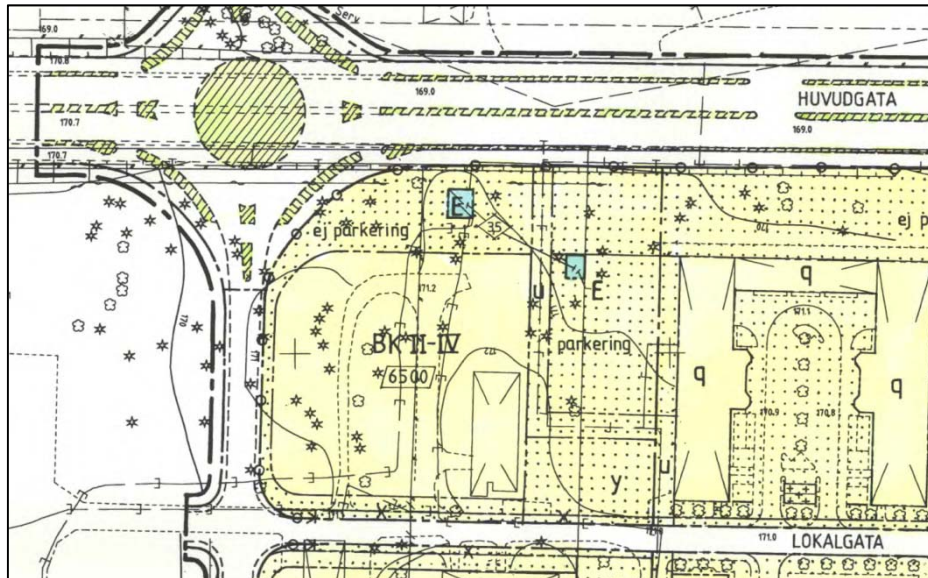


Bild 3 - Utdrag ur gällande detaljplan i hörnet Storgatan/Sambandsvägen.

Inom den södra delen av Växjö 10:54 mot järnvägen finns idag ytterligare en parkeringsplats, som i gällande detaljplan tillåter bebyggelse med garage, inom det kryssmarkerade området på kartan, se bild 4 nedan. Av denna bild framgår även Sambandsvägens nuvarande sträckning över järnvägen. Genom järnvägsbron på kartan markerad med "z" rymms endast ett järnvägsspår.

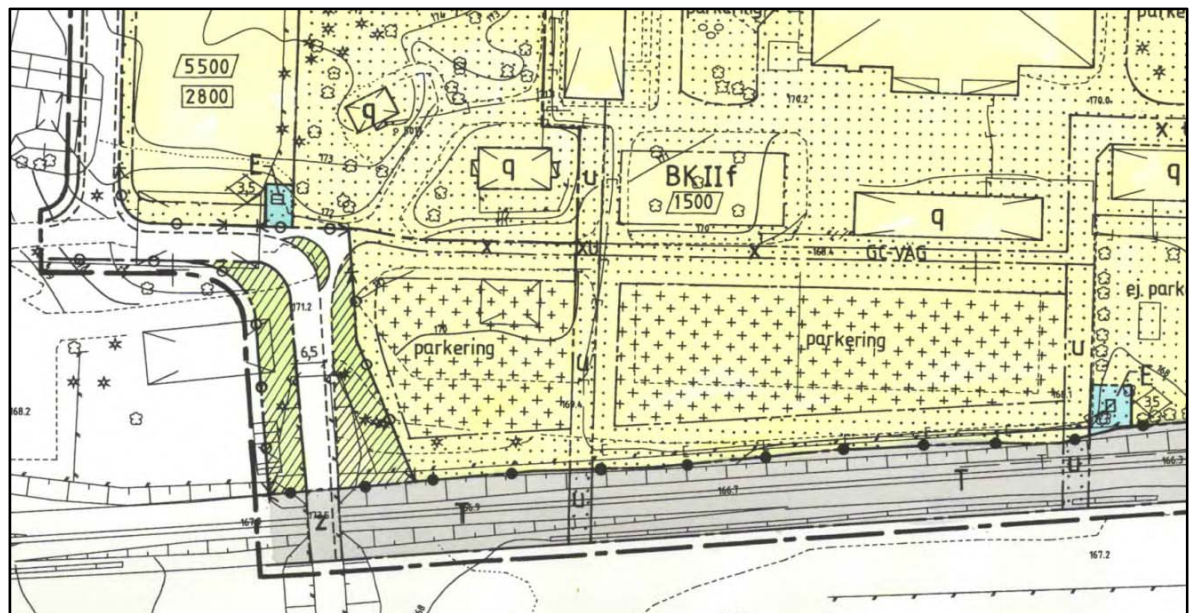


Bild 4 - Utdrag ur gällande detaljplan – nuvarande bro över järnvägen. Se även nuvarande markanvändning bild nedan.



*Bild 5 – Bilden visar bron över järnvägen, den större parkeringen inom Norrportens fastighet samt parkering och utfart från Kompaniet 2. Järnvägsområdet som ingår i denna detaljplan rymmer endast ett spår och intilliggande slänter.*

Inom de aktuella markytorna för byggnation finns idag ca 350 parkeringsplatser varav ett par hundra vid järnvägsparkeringen och de övriga mot Storgatan. Parkeringsbehovet inom fastigheten bedöms i nuläget som balanserat mot nuvarande verksamhet. Det innebär att ytterligare parkeringsplatser måste ordnas om den planerade bebyggelsen kommer till stånd.

Inom Kompaniet 2, alldeles väster om nuvarande järnvägsbro finns en parkeringsyta och som framgår av gällande detaljplan finns här en bygggrätt, byggnadshöjd 12 meter, i utbredning ungefär som den asfalterade ytan, se bild 7 på sidan 9.

Invid norra parkeringen mot Storgatan finns en transformatorstation, denna är enligt Veab ombyggd 2003. Från denna station går söderut ett flertal ledningar här ligger även en fjärrvärmekulvert. En eventuell flytt av dessa anläggningar skall bekostas av fastighetsägaren.

#### *Trafikförhållandena idag*

Utbyggnaden av besöksfrekventa butiker inom handelsplats I11 har medfört en hög trafikbelastning på gator och parkeringsplatser inom området.

Sambandsvägen, som ha mindre gångbanor på båda sidor, utgör idag en länk mellan Arenastaden-Storgatan-Handelsområde I11 och de södra stadsdelarna genom möjligheten att ”smita” över från Teleborgsvägen via Bäckaslöv. Vägen är också den ända infarten till handelsområde I11 för trafik öster ifrån. På sikt kommer vägen också att vara en viktig länk för de boende i Bäckaslöv. Direktutfart mot Sambandsvägen har fem fastigheter idag varav tung trafik som levererat byggvaror mm kommer ut i svängen mellan Kompaniet 1 och 2. Den större parkeringen mot järnvägen inom Växjö 10:54 har också utfart mot Sambandsvägen i söder.

Honnörsgatan, parallell med Storgatan trafikförsörjer det gamla regementsområdet från två håll samt även den del av Växjö 10:54 som nu är aktuell för planprovning för ökad bygggrätt.

För att avlasta Storgatan med trafik och även minska genomfartstrafik genom I11-området har kommunen i sin översiktsplan pekats ut en ny väg genom Bäckaslöv i öst-västlig riktning.

Denna vägförbindelse redovisas som en boulevard i programmet för Bäckaslöv och ska genom en tunnel under järnvägen i väster och bli en förbindelse mellan Samarkandrondellen i Storgatan och Söderleden.

För de oskyddade trafikanterna finns idag bra gång- och cykelbanor utmed Storgatan med övergångsställen på alla fyra hållen i I11-rondellen. Utmed Sambandsvägen är gångvägar- na smala, här finns inte heller separata cykelbanor. I11-rondellen är idag en hårt belastad trafikpunkt inte minst i samband med stora evenemang inom Arenastaden.

#### *Teknisk försörjning*

Vatten och spillvattenserviser finns framdraget till fastigheterna i området.

#### *Avrinningsområde / dagvatten*

En vattendelare går genom planområdet och dagvatten från den nordvästra delen av området går vidare mot Norra Bergundasjön, medan Bäckaslövs våtmark tar upp dagvatten från de södra delarna, ett vatten som går vidare ut i Södra Bergundasjön. Inom Värendsvallen 3:13 finns ett under markytan befintligt fördröjningsmagasin för dagvatten vilket i detaljplanen skall säkerställas med tredimensionell fastighetsbildning, vilket är anledningen till att en del av denna fastighet ingår i planområdet.

#### *Störningar*

Med störningar menar vi här ljud/buller, luftföroreningar och risken för olyckor som kan uppkomma eller påverka planområdet. Nedan redovisas vad vi vet idag.

För luft gäller att miljö kvalitetsnormerna inte får överskridas. Luften i gaturummet utmed Storgatan vad gäller PM<sub>10</sub>-halten har i tidigare studier visat sig ligga på gränsen till vad som är acceptabelt och att trafikmängden därför skall fördelas i gaturummet så att Storgatan avlastas.

Trafiken alstrar också störningar i form av buller. Gränsvärden vid fasad för bostäder är satt till 55 dB(A), men då det inte finns några bostäder inom planområdet bedöms inte trafikbuller utgöra något kommande problem.

Risksituationen för farligt godstransporter skall bedömas inom ett område på 150 meter från järnväg. WSP har 2011-10-06 upprättat en fördjupad riskbedömning för Bäckaslövs-området avseende farligt godstransporter. Slutsatserna i rapporten är att riskreducerande åtgärder medför att risknivåerna blir acceptabelt låga om ett område om 30 meter närmast järnvägen lämnas bebyggelsefritt. Inom ett område mellan 25-30 meter från järnvägen kan där människor undantagsvis vistas kan parkeringsplatser och garage få tillkomma.

#### *Avfall*

Avfall skall sorteras och omhändertas i enlighet med kommunens direktiv.

## **PLANFÖRSLAGET**

### *Bebyggelse*

#### 1. Bebyggelse inom Växjö 10:54

Vid den fortsatta utbyggnaden av handelsplats I11 och Arenastaden krävs rymliga publika ytor där allmänheten kan röra sig och känna trygghet genom att hänsyn tas mellan skilda trafikslag. För all trevnad är det också viktigt att nya byggnader utformas så att de ”kommunicerar” med omvärlden med entréer mot gångbanor/allmän plats.

Förslaget till detaljplan, medger att en hotell- och kontorsbyggnad uppförs i 22 våningar i hörnet Storgatan-Sambandsvägen, och i övrigt får området bebyggas upp till 4 våningar.



Hotellet kan ses som en vidareutveckling av Arenastaden med närhet till skilda arenor för bl.a. aktiva som har behov av övernattnig.



Bild 6 – Nytt hotell och kontorshus

2013-05-27

NORRPORTEN

gestalt  
ARKITEKTUR

En 22 våningar hög byggnad är nytt för Växjö och kommer att bli ett landmärke i staden från skilda håll. Stadsbyggnadskontoret har studerat byggnaden i en 3-D modell från skilda



håll för att bedöma hur byggnaden förhåller sig till den övriga stadsbilden och då funnit att det är acceptabelt att bygga högt i detta läge.

Hotellbyggnaden kommer att bli mest iögonfallande för trafikanter som kör Storgatan in mot centrum, men sticker upp och kan bli synlig främst från Samarkand och Bäckaslövsområdet på andra sidan järnvägen.

Det är inte bara volymen som är viktig, även gestaltning och materialval har en mycket stor betydelse.

Bild 7 – Bilden visar i första hand volymmässigt hur stadsbilden förändras utmed Storgatan.

Österut möter hotellet de gamla kasernerna som under många år karaktäriserat denna del av staden. Därför måste form och färg väljas med största omsorg.

De lägre kontorsbyggnaderna skall ta sitt avstamp i de befintliga kasernerna vad gäller volymer, proportioner, symmetri och kulör och få en väl balanserad estetisk utformning mot de q-märkta kasernerna med en tydlig samhörighet i byggnadsdetaljer, färg- och fönstersättning, husgrunder, tak och takbeklädnad.

Den höga byggnadskroppen skall ta Regementsstaden in i framtiden och få en nutida utformning av värde för Växjö stads siluett. Byggnaden som är orienterad mot rondellen i Storgatan skall även ses ha en koppling mot Arenastaden och dess nya bebyggelse som succesivt växer fram.

Byggnadshöjden för hotellbyggnaden är 75 m, och avsikten är att det då skall rymmas 22 fulla våningar upp till takfotshöjd, men att det även skall vara tillåtet att inreda en eller två vindsvåningar.

Jämte det planerade hotellet föreslås byggnation i 2-4 våningar som det är tillåtet i nu gällande detaljplan, skillnaden är att bostadsändamålet ersatts med kontor.

Totalt sett medför föreslagen detaljplan en förtätning, så att den totala byggrätten inom Växjö 10:54 ökar. Denna ökning av skapar ett behov av fler parkeringsplatser, vilka på något sätt måste ordnas inom fastigheten. För att klara detta behov av p-platser medger detaljplaneförslaget att parkeringshus i kombination med kontor och lager får uppföras på det parkeringsområde som ligger närmast järnvägen i söder, se bilderna 4 och 5 ovan.

Då transporter på järnvägen kan innehålla farligt gods skall ett område om närmast järnvägen utformas så att det inte uppmuntrar till en stadigvarande vistelse i området. Kontorsbyggnader är inte tillåtna närmare järnvägen än 30 meter medan stadsbyggnadskontoret tolkar regelverket så att lagerbyggnader och parkeringshus kan tillåtas på 25 meters avstånd, se trafikverkets handbok. Byggnadernas höjd regleras som totalhöjd 188 meter i RH 2000. En totalhöjd som ligger i nivå med de närmast liggande kasernerna.

En sammanhållen rektangulär area om 800 m<sup>2</sup> får inte bebyggas för att man på så sätt skall få ett bebyggelsefritt område så att kasernområdet även i fortsättningen kan upplevas med sin karaktär från Bäckaslöv på andra sidan järnvägen.

## 2. Bebyggelse inom Kompaniet 2.

Inom Kompaniet 2 tillåter gällande detaljplan bebyggelse för kontor, handel och småindustri. Markanvändningen inom fastigheten påverkas nu av den föreslagna ändringen av Sambandsvägen och ett nytt läge för bron över järnvägen, se vidare under avsnittet trafik nedan.

I planförslaget medges nu handel, kontor och lagerhållning till en totalhöjd upp till 185 meter, inom en begränsad yta om 700 m<sup>2</sup> får. Höjdmässigt innebär det att våning tre och däröver kommer att ligga över körytan på den intilliggande bron. Utfart från denna del av fastigheten är i söder mot järnvägen.

Entréer kan tillåtas mot gångbana och även mot kommande brobyggnads gångbana genom gångbro mot fasad.

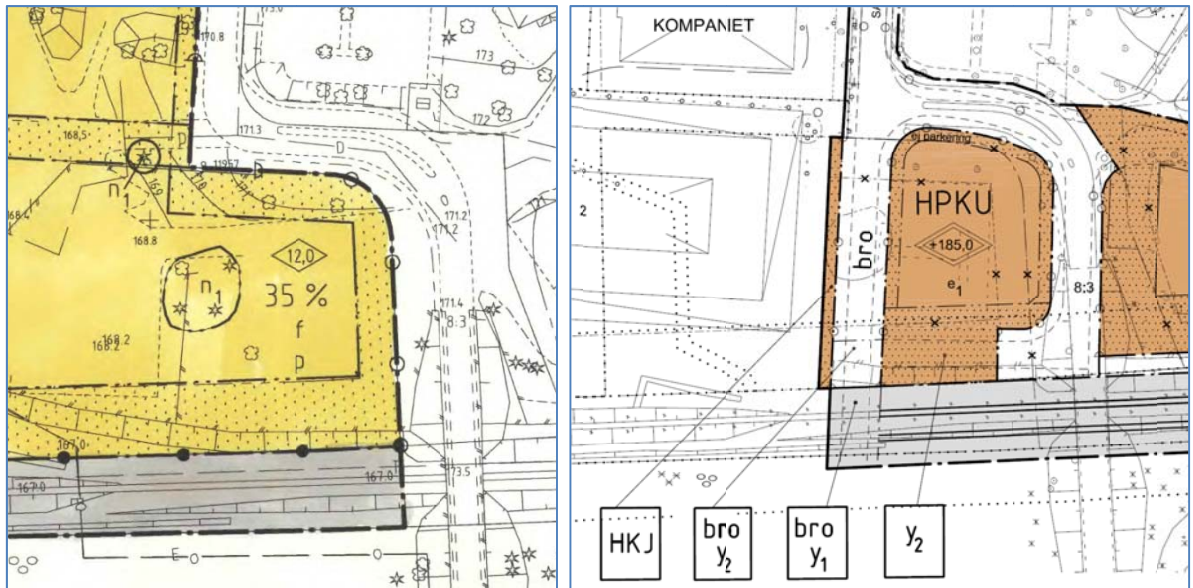


Bild 7- Till vänster gällande nu gällande plan inom Kompaniet 2 till höger förslag till ändrad byggrätt till följd av den nya sträckningen av Sambandsvägen.

#### Övrig kvartersmark

Övrig kvartersmark inom planområdet utgör ej byggbara delar av Arenastaden. Här finns ett område på plankartan markerat "YHB(E)" med vilket avses att säkerställa markanvändningen för ett underjordiskt fördröjningsmagasin för dagvatten. Detta skall ske genom 3-dimensionell fastighetsbildning, se vidare fastighetsrättsliga frågor.

#### Tillgänglighet

Av byggnadsnämnden godkända riktlinjer för tillgänglighet kan uppfyllas.

#### Ventilation

All bebyggelse där folk vistas skall, kontorslokaler m.fl. skall ha ett ventilationssystem som med lätthet går att stänga av på grund av farligt gods transporter på järnväg. Intag skall placeras i skydd från järnvägen.

#### Riksintresse / Järnväg

##### Järnvägen Växjö-Alvesta

I detaljplanen utpekade trafikområde utgör riksintresse för allmänna kommunikationer och med farligt godstransporter.

Trafikområdet är idag begränsat till fastigheten Växjö 14:2.

I kommunens översiktsplan och i samråd med trafikverket planeras att sträckan Växjö- Alvesta behöver byggas ut till dubbelspår för att klara en kommande trafiktäthet.

Kommunen har i planprogrammet för Bäckaslöv planerat för ett trafikområde med dubbelspår och även för att i anslutning till Bäckaslöv anlägga perronger som möjliggör ett tågstopp, för i första hand de nu så kallade "Krösatågen".

Detaljplanen redovisar nu ett trafikområde för att möjliggöra för ett dubbelspår och med ett tågstopp i Bäckaslöv. Det krävs då att trafikområdet utökas och att de båda broarna i området byggs om. I denna detaljplan berörs endast bron över järnvägen i anslutning till Sambandsvägen.

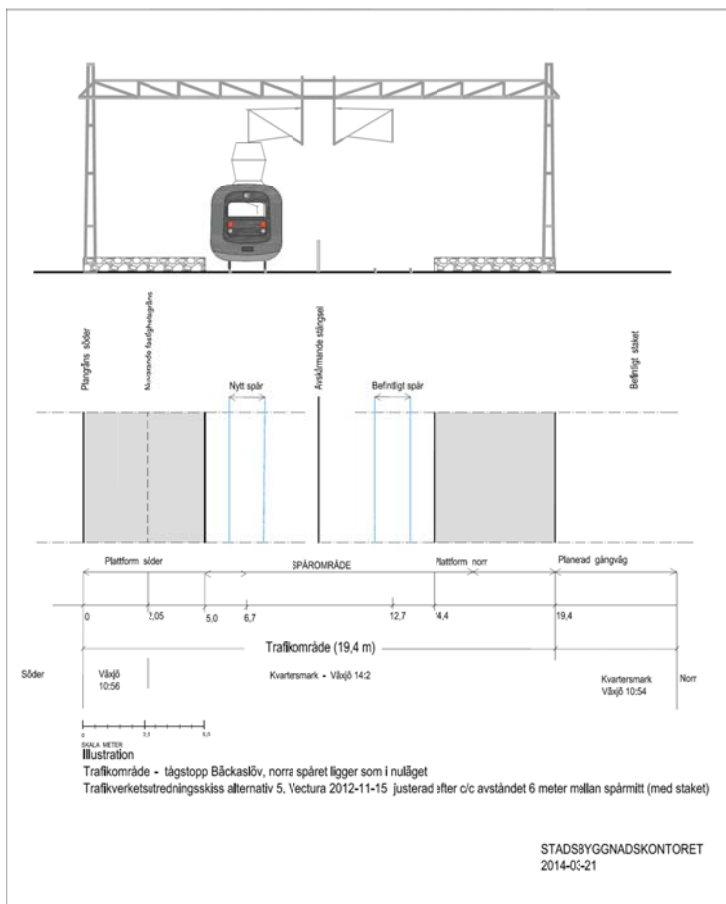


Bild 8 – Trafikområde Växjö14:2, se även bilaga.

Det kommande broläget föreslås i västligare läge om den befintliga bron vilket innebär att trafiken inte påverkas i samband med byggandet av den nya bron, se illustration vidare under avsnittet biltrafik.

Med utgångspunkt från samråd med trafikverket, att det nuvarande spåret skall ligga kvar som i nuläget inom detta planområde har det tillkommande spåret lagts söder ut med ett c/c avstånd på 6,0 meter mot det befintliga. På sätt finns möjlighet att ha staket mellan spåren för att undvika passage mellan framtida perronger.

Perrongerna föreslås 5,0 meter breda vilket är relaterat till antal resande. Trafikområdets totala bredd föreslås till 19,4 meter i enlighet med skiss ovan.

I kommande detaljplan för Växjö 10:56, söder om järnvägen, prövas väg och anslutande bebyggelse i Bäckaslöv.

Samråd för denna detaljplan beräknas till innevarande höstmånader och berör endast Växjö 10:54 norr om nuvarande järnväg.

Även om dubbelspåret inte byggs ut inom snar framtid och överenskommelse om att stanna vissa lokaltåg i Bäckaslöv finns möjligheten att till en början anlägga den norra av de båda perrongerna.

## Gator och trafik

### Allmänt

I11-området med handel och kontor har en hög sysselsättningsgrad och mycket kundbesök de flesta av årets dagar, vilket genererar en hög trafikbelastning på närliggande gatunät.

Arenastadens utbyggnad har också stor del i trafikarbetet speciellt i samband med matcher och skilda evenemang inom området. Gator med gång- och cykelvägar ligger idag huvudsakligen på allmän plats mark. Ett undantag är gångbanor utmed Honnörsgatan.

Storgatan som är infartsväg till Växjö centrum trafikerades 2013 med upp till 17 000 fordon i höjd med Myresjö Arena, väster om trafikljusen vid Smedjegatan. Det är kommunens ambition att antalet bilresor ska minska och att få fler att välja andra färd sätt, detta för att få vinst i de miljöförbättringar ett minskat bilresande innebär.

Sambandsvägen som är infartsväg till handelsplats I11 hade 2013 nära 8000 fordon söder om I11-rondellen, och med ett fullt utbyggt Bäckaslöv kan trafiken särskilt i korsningen Marketenterivägen/Sambandsvägen bli besvärande om inga åtgärder vidtas.

Idag är det inte så många som tar sig med cykel eller till fots inom området men på sikt kan det bli så och då måste åtgärder vidtas för att hjälpa de oskyddade trafikanterna.

Trots att det idag är skyltat 40 km/h hålls en högre hastighet i gaturummet.



Alla måste ta mer hänsyn till varandra och vad är det som säger att de som färdas i bil har mer bråttom att nå sitt mål än vad cyklister och fotgängare har?

#### *Storgatan med I11-rondellen*

Storgatan är idag utbyggd med fyra körfält, med bra gång- och cykelstråk på båda sidor om vägen. Öster om I11-rondellen finns indragna bussfickor och runt rondellen är markerat särskilda övergångställen. Nuvarande hastighet är begränsad till 40 km/h.

För de gående finns det möjlighet att stanna i refugerna, för att på så sätt få en bättre blick över trafiken. När publiktilldragande evenemang är slut det många korsar Storgatan samtidigt, vilket innebär att en konflikt situation uppkommer om vem som ska ha företräde i gaturummet. Stadsbyggnadskontoret anser att det vid dessa tillfällen skulle kunna vara bra att kunna styra de skilda trafikflödena med trafikljus och låta de oskyddade trafikanterna momentant få äga hela gaturummet.

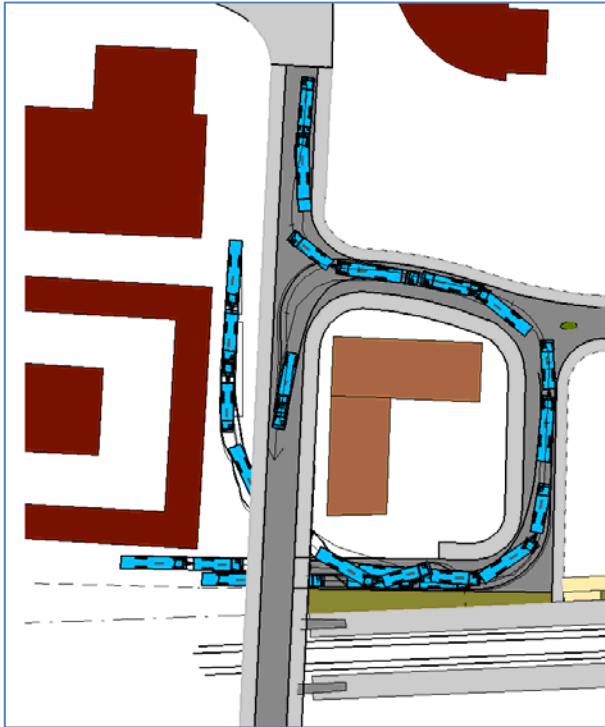
Att bygga en tunnel under Storgatan i detta läge är en dyr lösning. Den nu föreslagna detaljplanen förhindrar dock inte en sådan lösning på sikt, men med busshållplatser och skilda målpunkter i alla väderstreck kanske en tunnel inte löser hela problematiken. En tunnel kan även ge en ”falsk” trygghet under vissa tider på dygnet.

#### *Sambandsvägen*

Trafiken på Sambandsvägen söderifrån beräknas öka i takt med utbyggnaden av I11-handelsområde och när Bäckaslövsområdet söder om järnvägen har byggts ut för bostäder. Men med en ny väg genom Bäckaslöv bedöms att trafiken på järnvägsbron ändå ligger kvar på ungefär samma nivå som idag, kanske till och med något lägre, med en trafiknivå på cirka 4000 fordon.

*Sambandsvägen – ny sträckning över järnvägen*

Sambandsvägen med gångbanor på båda sidor har idag en varierande standard som måste förbättras. Gångbanelbredden är på flera håll 1,5 meter vilket är en för dålig standard för denna typ av väg. Eftersom bron över järnvägen måste byggas då den inte klarar dubbelspårtrafik föreslås nu att Sambandsvägen får en ny rak sträckning, 6,5 m bred, över järnvägen in i Bäckaslöv och att även framkomligheten för de oskyddade trafikanterna förbättras utmed hela sträckningen.



Det innebär ett intrång på några fastigheter. Det största intrånget blir inom Kompaniet 2, där det nya broläget föreslås över den del av fastigheten som idag används för personalparkering. Mark för det nya broläget föreslås som allmän plats mark med kommunen som markägare.

Rundkörningen som idag skall även i framtiden bli möjlig, men via en ny utfart i söder, se bild 10. Stadsbyggnadskontoret bedömer att även backning till Kompaniet 1 skall vara möjlig.

Utfartsförbud mot Sambandsvägen finns utlagt i norr, men med möjlighet att angöra den planerade hotellbyggnaden med gäster, se vidare bilagd illustration.

För att öka framkomligheten föreslås att gångbanorna utmed Sambandsvägen

breddas upp där intrånget på intilliggande fastigheter kan bedömas som ringa.

*Bild 10. Nuvarande uppfart mot bron över järnvägen byggs om och blir utfart från kompaniet 2.*

*Gång- och cykeltrafik*

Mellan Storgatan och Honnörsgatan föreslås en utökad gångbanelbredd till 3,0 meter på båda sidor av vägen. Mellan Honnörsgatan och Marketenterivägen är utrymmet mycket begränsat på intilliggande fastigheter. Det bedöms att det bara är på östra sidan som gatuummet kan utökas och med ca 0,5 meter.

Därför föreslås att denna del av Marketenterigatan blir en upphöjd gångfartsgata. På så sätt bedöms att trafiktempot i korsningen kommer att minska och ge de oskyddade trafikanterna lättare att korsa gatan och en ökad trygghet. Från Marketenterivägen och söderut över järnvägen föreslås gångbanor med en bredd på 2,0 – 2,25 meter. Storleken på intrång på berörda fastigheter se under konsekvenser på fasatighetsnivå.

*Kollektivtrafik*

Den lokala kollektivtrafiken trafikerar Storgatan-Sambandsvägen- Marketenterivägen med förbindelse mot Samarkand respektive centrum. Landsortstrafiken trafikerar Storgatan mot övriga delar av kommunen/länet. Busshållplatser finns på Storgatan öster om I11-rondellen samt på Marketenterivägen. I avsnittet ovan har nämnts att detaljplanen ger utrymme för ett tågstopp i Bäckaslöv, något som kommunen har haft med i de senaste översiktsplanerna.

Även om det kommer att dröja i tiden innan sträckan Växjö- Alvesta kommer att trafikeras med dubbelspår finns det möjlighet att bygga ut den norra perrongen. Här kan i så fall lokaltågen kunna stanna så att närhet skapas till Arenastaden och flera arbetsplatser i västra delarna av Växjö.

### *Parkering*

Parkeringsplatser skall byggas ut inom området för de verksamheter som finns inom respektive fastighet. Norrporten framhåller att man till följd av en utökad byggrätt har för avsikt att, inom Växjö 10:54, bygga parkeringshus på den befintliga parkeringen närmast järnvägen, och på så sätt klara parkeringsbehovet inom fastigheten. Då parkeringsplatser är utrymme där folk inte stadigvarande vistas föreslås att avståndet för denna typ av bebyggelse får uppföras intill ett avstånd på 25 meter från järnvägen.

## **Teknisk försörjning**

### *Vatten och spillvatten*

Vatten och spillvattenledningar finns framdragna inom planområdet, dessa bedöms klara en utökad belastning till följd av planerad bebyggelse.

### *Dagvatten*

Planområdet ligger in ett i kommunens översiktsplan utpekade riskområde för översvämningar i dagvattennätet. Med tanke på en ändrad klimatbild med kortvariga men häftiga regn behövs åtgärder vidtas för att minska risken att framför allt byggnader tar skada av översvämningar, t.ex. vattenfyllda källare.

Det markområde där den utökade byggrätten föreslås är till övervägande delen hårdgjorda ytor idag och även i gällande detaljplan är det tillåtet att bygga här.

Ett cirka 2500 m<sup>2</sup> stort område i den västra delen av Växjö 10:54 inom vilken det planerade hotellet skall ligga är idag gräsbevuxet. Det innebär att det blir mer markvatten att ta om hand vid kraftig nederbörd.

Växjö har i en studie visat sig ha högst tio dagar per år med nederbörd som överstiger 10 mm. Hårdgörs ytterligare 2500 m<sup>2</sup> beräknas mängden vatten öka med ca 30 m<sup>3</sup> vid ett blockregn motsvarande ca 15 mm på 10 minuter. Det bedöms att denna mängd vatten går att hantera inom fastigheten så att frånflödet från fastigheten blir ungefär som i nuläget.

I planbestämmelserna sägs att takvatten inte får ledas direkt till ledningsnätet för dagvatten och att dagvattenbrunnar inte skall placeras närmare hårdgjord yta än 2 meter. På så sätt finns det möjlighet att få bort det mest förorenade vattenmängderna vid höga flöden. Det är därför viktigt att dagvattenplaneringen finns med i ett tidigt skede inför kommande bygglovprövning.

Det dagvatten som förs vidare i ledningsnätet från planområdet kommer dels till Bäckaslövs våtmark/Södra Bergundasjön dels till Norra Bergundasjön. Båda dessa sjöar har inte en godtagbar status och behöver åtgärdas för att nå utsatta miljömål. Det bedöms dock att den här planerade förtätningen av I11-området inte kommer att försvåra det pågående miljömålsarbetet.

### **Avfall**

Avfall skall kunna sorteras i enlighet med kommunens direktiv.

**Värme**

Det är ur ett hållbarhetsperspektiv viktigt att uppvärmning av fastigheter görs på ett sätt så att mängden fossil koldioxid inte uppkommer. Inom planområdet finns möjlighet att ansluta bebyggelsen till kommunens fjärrvärmenät.

**EI**

Veab svarar för eldistributionen inom planområdet, och det bedöms att befintliga transformatorstationer klarar den föreslagna utbyggnaden.

**Störningar**

Transporter med farligt gods kan förekomma på järnvägen. Det innebär att bebyggelse där folk stadigvarande vistas inte är lämplig närmast järnvägen (30 meter). Parkeringsplatser och parkeringshus bedöms vara anläggningar som är acceptabla i en zon 25 meter från spårområdet..

**Miljö kvalitetsnormer***Luft*

Miljö kvalitetsnormer finns för bensen, bly, kolmonoxid, kvävedioxid, ozon, svaveldioxid och partiklar, PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub>. Utsläppen till luften kommer främst från trafik på hårt trafikerade gator, genom bl.a. friktion/slitage mot vägbanan. Den ekvivalenta halten i luften blir högre om luftomsättningen är låg. Utmed Storgatan har tidigare bedömts att partikelhalten kan vara hög, vilket innebär att det kan vara svårt att nå målet för PM<sub>10</sub>-halten. Det är därför planerat en avlastning av trafiken på Storgatan med en väg genom Bäckaslöv från Söderleden till Samarkandrondellen i väster. I den övergripande trafikprognosen visar en sådan trafikomläggning en minskning av trafiken på Storgatan på cirka 4-5000 fordon. I området finns inga målpunkter som kan pekats ut där folk stadigvarande vistas.

*Vatten*

Miljö kvalitetsnormerna för vatten innebär att allt ytvatten skall ha en god ekologisk status senast 2015. Dagvatten från planområdet får därför inte släppas vidare till recipienten på ett sådant sätt att vattenkvaliteten i recipienten inte kan uppnå det utsatta målet. Södra Bergundasjön som är recipient har 2009 en dålig ekologisk status, MKN för denna sjö är förlängd till 2021. Trenden är uppåtgående enligt nytt ställningstagande 2013-10-30 (måttlig). Med förslag på hur dagvattnet skall tas om hand, bedöms att ett plangenomförande inte hindrar att miljö kvalitetsnormen för vatten kan uppnås.

**PLANENS GENOMFÖRANDE****Administrativa/organisatoriska frågor***Tidplan*

Detaljplanen hanteras efter normalt planförfarande enligt följande tidplan:

Granskning April/Maj 2014

Antagande Juni/Augusti 2014

Laga kraft Juli/Augusti 2014

*Genomförandetid*

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla men den kan då upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.



**Huvudmannaskap**

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats inom planområdet.

**Ansvarsfördelning för planens genomförande**

Kommunen ansvarar för planens genomförande tillsammans med fastighetsägare inom Växjö 10:54. En eventuell flyttning av ledningar inom Växjö 10:54 skall bekostas av fastighetsägaren.

**Genomförandeavtal**

Genomförandeavtal skall innan planen antas tecknas mellan kommunen och med i planområdet ingående fastighetsägare. I dessa avtal skall regleras ersättningsfrågor i samband med föreslagen fastighetsreglering.

**Fastighetsrättsliga frågor**

För allmänna underjordiska ledningar inom kvartersmark skall ägaren till ledningen ha rätt att underhålla dessa, vilket säkras med ledningsrätt. Dessa områden är på plankartan markerade med ett "u". Finns det anledning att flytta några ledningar skall denna flytt bekostas av fastighetsägaren.

I planförslaget föreslås ett intrång på flera fastigheter en reglering dels till följd av omläggningen Sambandsvägen med ny bro över järnvägen, dels för att på ett bättre sätt ge säkerhet för de o skyddade trafikanterna cyklister och fotgängare utmed vägen. Hur dessa intrång görs framgår av bilagd kartinformation, samt tabell nedan.

**Ekonomiska frågor**

Detaljplanens genomförande innebär stora infrastrukturinvesteringar, dels ombyggnadskostnader för ny bro över järnvägen med tillhörande flyttning av Sambandsvägens sträckning, dels kostnader för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder med bredare gång- och cykelvägar utmed Sambandsvägen i framför allt anslutningen till Storgatan.

Vad gäller riksintresset järnvägen Växjö-Alvesta, en bandel som idag inte kan ta mer trafik, möjliggör planen utbyggnad av ytterligare ett spår och ett i kommunens översiktsplan utpekad "tågstopp" Bäckaslöv.

Kostnader enligt ovan fördelas mellan Växjö kommun och Statens trafikverk genom avtal som även reglerar ansvaret för kommande genomförande. Långsiktigt bidrar alla föreslagna investeringar till ett långsiktigt hållbart samhälle.

**Konsekvenser på fastighetsnivå**

Fastighet	Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
Inom planområdet			
Växjö 10:54	Ökat värde genom ökad byggrätt jämfört med vad gällande planer medger. Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark utmed Sambandsvägen och norr om järnvägen totalt 901 m <sup>2</sup> . Erhåller 395 m <sup>2</sup> från Växjö 8:3 i anslutning till nuvarande broläge.	Eventuell flyttning av befintliga ledningar, fjärrvärme och elledningar, anläggande av fördröjningsmagasin för dagvatten.

<b>Plutonen 4</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark utmed Sambandsvägen 170 m <sup>2</sup> till kommunens gatufastighet Växjö 8:3.	Inga
<b>Plutonen 2</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark utmed Sambandsvägen 72 m <sup>2</sup> till kommunens gatufastighet Växjö 8:3.	Inga
<b>Plutonen 5</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark utmed Sambandsvägen 2 m <sup>2</sup> till kommunens gatufastighet Växjö 8:3.	
<b>Kompaniet 1</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet och planerat nytt broläge, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark utmed Sambandsvägen 49 m <sup>2</sup> till kommunens gatufastighet Växjö 8:3.	Inga
<b>Kompaniet 2</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet och planerat nytt broläge, regleras mellan kommunens mark- och exploateringsavdelning och fastighetsägaren.	Avstår mark, 778 m <sup>2</sup> broläget samt 108,5 m <sup>2</sup> vändplats vid järnvägen, till kommunens gatufastighet Växjö 8:3. Kan erhålla 350 m <sup>2</sup> från kommunens gatufastighet och på så sätt trots intrång på fastigheten få en ökad <i>byggrätt</i> jämfört med nuläget.	Inga
<b>Växjö 14:2</b>	Ersättning för intrång till förmån för kommunens gatufastighet, planerad gångväg norr om järnvägen. I avtal reglera kostnadsfördelningen av ny bro över järnvägen.	Avstår norr om spårområdet 238 m <sup>2</sup> till kommunens gatufastighet Växjö 8:3. Erhåller mark från kommunens fastighet Växjö 10:56 för utökat trafikområde 688,5 m <sup>2</sup> .	Berörs av framtida spår- omläggning och brobyggnad.

Innan detaljplanen antas skall avtal skrivas mellan kommunen och företrädare för de fastigheter som enligt ovan berörs av föreslagen fastighetsreglering.

**Ekonomiska konsekvenser**

Detaljplanens genomförande innebär stora infrastrukturinvesteringar, dels ombyggnads-kostnader för ny bro över järnvägen med tillhörande flyttning av Sambandsvägens sträckning, dels kostnader för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder med bredare gång- och cykelvägar utmed Sambandsvägen i framför allt anslutningen till Storgatan.

Vad gäller riksintresset järnvägen Växjö-Alvesta, en bandel som idag inte kan ta mer trafik, möjliggör planen utbyggnad av ytterligare ett spår och ett i kommunens översiktsplan utpekade "tågstopp" Bäckaslöv.

Kostnader enligt ovan fördelas mellan Växjö kommun och Statens trafikverk genom avtal som även reglerar ansvaret för kommande genomförande.

*Långsiktigt bidrar alla föreslagna investeringar till ett långsiktigt hållbart samhälle.*

**Sociala konsekvenser**

*Planens genomförande bedöms bidra till att på sikt öka tillgängligheten till ett av Växjö större handelsplats- och arbetsplatsområde, dels för de som kommer att bosätta sig i Bäckaslövsområdet söder om järnvägen dels för besökare utifrån till Arenastaden och övriga delar av Regementsstaden dit ett flertal dagligen pendlar från hela regionen.*

*Planen ger genom säkerhetsfrämjande åtgärder också en ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna i området och förhoppningsvis även ett bättre samspel mellan trafikanter av skilda slag, där man måste inse att de som åker bil inte behöver ha mer bråttom än de som går eller cyklar.*

**BEHOVSBEDÖMNING / MILJÖKONSEKVENSER**

*Enligt bestämmelserna i Plan- och Bygglagen, Miljökonsekvensförordningen samt Miljöbalken 6 kap skall kommunen göra en miljöbedömning, och ta ställning till om en detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Det innebär att detaljplanens syfte skall vara förenligt med miljöbalken och plan- och bygglagen, avseende hushållning med mark och vatten, och att marken skall vara lämplig för det ändamål detaljplanens avser. Stadsbyggnadskontoret anser att det avsedda området är lämpligt för de i planen utpekade användningsområdena.*

**Riksintresse**

Planen gränsar mot järnvägen som är ett riksintresse. Det bedöms att banområdet har utrymme för ytterligare ett spår i enlighet med planförslaget ligger detta söder om det nuvarande spåret. På så sätt kan det planerade dubbelspåret mellan Växjö-Alvesta bli fullt utbyggt.

**Natura -2000**

Mot natura-2000 området Bokhultet som är avsatt som ett naturreservat för vistelse och rekreation bedöms att avståndet till den här föreslagna detaljplanen är så stort att reservatet inte påverkas mer än i nuläget.

**Miljö kvalitetsnormer**

Luft - Enligt de beräkningar som tagits fram för luftkvaliteten i en överskådlig framtid klaras miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten, medan miljömålet för partikelhalten PM<sub>10</sub> ser ut att kunna ligga över miljömålet för 2020.

Normen för luft är satt så att partikelhalten inte får överskrida årsmedelvärdet  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , miljömålet för 2020 är satt till  $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  och senaste årens värde ligger runt  $16-17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Avsikten är att avlasta Storgatan med trafik med en ny väg genom Bäckaslöv som kan ge en god effekt så att  $\text{PM}_{10}$ -halten minskar.

Vatten - Miljökvalitetsnormerna för vatten innebär att allt ytvatten skall ha en god ekologisk status senast 2015. Dagvatten från planområdet får därför inte släppas vidare till recipienten på ett sådant sätt att vattenkvaliteten i recipienten inte kan uppnå det utsatta målet. Södra Bergundasjön som är recipient har 2009 en dålig ekologisk status, MKN för denna sjö är förlängd till 2021. Trenden är uppåtående enligt nytt ställningstagande 2013-10-30 (måttlig). Med förslag på hur dagvattnet skall tas om hand, bedöms att ett plangenomförande inte hindrar att miljökvalitetsnormen för vatten kan uppnås.

#### *Hållbar utveckling*

II 1 handelsområde har ett stort utbud av både dagligvaror och varor som är att betrakta som sällanköpshandel. Området är idag till stor del anpassat för besökare med bil. Även om det går kollektivtrafik genom området är gångvägar och tryggheten för de oskyddade trafikanterna till viss del eftersatt.

Detaljplanen innehåller förslag om bredare gångbanor och gångfartsgata så att konflikterna mellan gång- och cykeltrafikanter och bilar minskar. En övergripande analys visar att trafiken inom planområdet inte kommer att öka när planerade gator i huvudgatunätet är utbyggda. Se bilaga trafikflöden nuläget och prognos 2030.

En ny hotellbyggnad i närhet till Arenastaden och möjligheten att ordna ett tågstopp i Bäckaslöv ger en stadsutveckling för framtiden som bidrar till att Växjö får hållbar stadsutveckling.

#### *Stadsmiljö/gestaltning*

Kasernerna inom II 1-området är i gällande detaljplan q-märkta för sin karaktär och typiska byggnadsstil. Ny bebyggelse har tillkommit i dess närhet under senare år, men den rumsliga uppfattningen och den typiska byggnadsutformningen inom kasernområdet har inte påverkats av detta.

Den förtätning av området som nu föreslås kommer att ge en tydligare kontrast mellan kasernområdet och de nya byggnadsvolymer och ger en ny inramning som kan påverka förståelsen av den militära verksamhetens utbredning i området.

#### *Naturvårdsintresse*

All mark inom planområdet förutom ett cirka  $2000 \text{ m}^2$  stort område mot Storgatan är asfalterad yta för i första hand parkeringsplatser. I planförslaget som i gällande plan föreslås bebyggelse som innebär att ett antal större tallar inom fastigheten kommer att stå i vägen för den kommande bebyggelsen. Förgårdsmarken mot Storgatan bibehålls med parkmarks-karaktär.

#### *Fornlämningar*

Inom det aktuella området finns inga kända fornlämningar.

#### *Förorenad mark*

Inga markföroreningar är kända inom område för ny bebyggelse. En viss riks kan föreligga inom trafikverkets fastighet för järnväg.

### *Störningar*

Bullerstörningar från trafiken påverkar ej bostäder då planen inte medger denna typ av bebyggelse. Vad gäller risker med närhet till bensinstationen vid Storgatan hänvisas till bilagd riskanalys.

### *Farligt gods transporter*

Transporter med farligt god finns på järnvägen. Det innebär att bebyggelse där folk stadigvarande vistas inte är lämplig närmast järnvägen, 30 meter. Parkeringsplatser och parkeringshus bedöms till viss del vara anläggningar som är acceptabla i denna zon.

### *Planens influensområde*

Mellankommunala intressen berörs ej. Planen är i överensstämmelse med kommunens översiktsplan och upprättat planprogram för Bäckaslöv.

### **Revideringen av detaljplanen innebär jämfört med granskningshandlingen:**

- att markområde för ny bro, Sambandsvägens förlängning över järnvägen avses som allmän platsmark genom Kompaniet 2.
- att planbestämmelserna kompletteras med riskanalysens föreslagna åtgärder.

att naturområdet väster om fastigheterna vid Kaptensgatan utökas, speciellt i södra delen.

### ***Bedömning***

**Förslaget bedöms inte ge upphov till betydande påverkan på miljö, hälsa ellerushållning med mark, vatten eller andra resurser.**

**Någon miljökonsekvensbeskrivning enligt 5 kap 18 § PBL och Miljöbalken 6 kap 11-18 §§ bedöms därför inte vara nödvändig.**

STADSBYGGNADSKONTORET

2014-03-21

Pehr Ånelius  
Planingenjör

Reviderad: 2014-07-24

Pehr Ånelius  
Planingenjör

## PLANILLUSTRATION



Illustration, heldragen röd linje är planområdesgräns. Nya byggnader, bruna och gula, innehåller kontor och butiker, mot järnvägen även parkeringshus.

1. I hörnet mot rodellen planeras det höga hotellet i 22 våningar mörkbrun byggnad.
2. Sambandsvägen, trafik på de oskyddade trafikanternas villkor ett avsnitt med lågfartsgata..
3. Sambandsvägen får ny sträckning över järnvägen, ny bro med utrymme för dubbelspår.
4. Nytt järnvägsspår söder om det nuvarande. Utrymme för tågstopp Bäckaslöv, en framtida pendeltågsstation.

Redovisning av de ytor som föreslås överlåtas genom planens genomförande.

