

Handläggare  
Djana Micanovic  
*Planchef*  
0470 - 436 22

## Laga Kraftbevis

Datum 2017-02-28      Dnr 2015BN1002      Dpl 214

Kommunfullmäktige (KF) i Växjö antog 2016-08-30 § 202 detaljplan för  
**VÄXJÖ 10:41 m.fl. (Norra stationsområdet) Centrum i Växjö, Växjö kommun**

- KF beslut överklagades till Mark- och miljödomstolen
- Mark- och miljödomstolen avlog överklagan 2017-02-02
- Mark- och miljödomstolens beslut/dom vann laga kraft 2017-02-28

**Beslutet har vunnit laga kraft 2017-02-28**

Marie Svensson  
Förvaltningssekreterare

För kännedom till:

Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun  
Länsstyrelsen, samhällsutvecklingsenheten  
Kommunstyrelsen  
Kommunfullmäktige

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

## Utlåtande

Dnr **2015BN1002** Dpl **214**

### Detaljplan

#### **VÄXJÖ 10:41 m. fl. Norra Stationsområdet, Centrum i Växjö**

Detaljplaneförslag för Växjö 10:41 m.fl. i Växjö har varit utställt för granskning enligt 5 kap 5:18–22 § PBL under tiden 2016 04 14 – 2016 05 06. Syftet med detaljplanen är att skapa nya bebyggelsekvarter för stadens utvidgning av centrum och stadskärnan. Busstrafiken föreslås också få en ny lösning för lokal-och/regionaltrafik. Delar av Norra Järnvägsgatan planeras användas för uppställning av bussar för lokaltrafik. Regionaltrafik kommer att trafikera på en bussgata som anläggs parallellt med järnvägen.

Yttranden med synpunkter har inkommit från:

- Länsstyrelsen
- Kommunstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten
- Region Kronoberg
- Trafikverket
- Fastighetsägare till Lugnet 7 och Håkan Sjögren 13
- Fastighetsägare till Håkan Sjögren 12, 5, Fries 11, Magnus Smek 6, Linné 5 och 6 (gemensam skrivelse)
- Fastighetsägare till Växjö 10:26
- Bergkvarabuss AB
- Järda Blix/Eva Sundin

Yttranden utan synpunkter har inkommit från:

- Fastighetsägare till Stormen 9

### Länsstyrelsen (LS)

Länsstyrelsen har 2015-11-13 lämnat samrådsyttrande i ärendet. LS kan nu se att kommunen ytterligare har bearbetat förslaget utifrån synpunkterna. Att trafiksituationen, dagvattenhanteringen, bullerhanteringen kan ordnas på ett hållbart sätt tillsammans med att den nya bebyggelsens utformning kan anpassas till riksintressena kulturmiljövård och kommunikationer är fortsatt mycket angeläget.

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

MKB och dess koppling till detaljplanen - LS kan konstatera att kommunen nu tydligare redovisat kopplingen mellan MKB:n och det aktuella planärendet. MKB:n har uppdaterats och i planbeskrivningen finns en sammanfattning av denna. I MKB:n finns en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i miljöbalkens 6 kap. punkterna 1-9 tillsammans med åtgärder som ska vidtas och hur dessa ska följas upp.

Trafik inom området - Länsstyrelsen har hört Trafikverket i ärendet. När det gäller trafiksituationen hänvisas till följande synpunkter. Det är bra att det östra kvarteret har utgått för bebyggelse och vikts för angöring och att stationsfunktionen efter samråd med Jernhusen utformats annorlunda.

Angöringsmöjligheterna till stationen är en viktig regional fråga. Framtida förändringar i hur bussarna organiseras, antal linjer, fasta platser, utveckling av digitala informationssystem etc. kommer sannolikt att ändras. Även hanteringen av ersättningsbussar kommer att utvecklas och mer utgå från

granskningshandlingen resenärernas behov. Detta ställer över tid krav på en viss flexibilitet. I illustrationen föreslås att cyklister få norr skall angöra stationsområdet från Sandgårdsgatan. Vid ökad cykling inom staden blir tillgången till väl belägna cykelparkeringar en allt viktigare fråga.

Parkeringsfrågan är svårhanterlig i området. Nya verksamheter inom planområdet kommer ställa ytterligare krav på P-möjligheter. Även i anslutning till lasarettet finns betydande parkeringsanspråk. Trafikverket delar därför synpunkten att parkeringsfrågan behöver ses i ett mer övergripande sammanhang än att enbart se inom detta planområde.

Buller - Av den uppdaterade MKB:n framgår uppgifter om trafikmängder. Här anges att busstrafiken förväntas fördubblas till år 2025. Detta framgår dock inte av tabellerna över planerade trafikmängder. Länsstyrelsen anser att det av planbeskrivningen tydligare ska framgå vilka trafikmängder (även taxibilar och annan nyttotrafik per personbil, sopbilar och varutransporter mm per tyngre fordon) som prognosens bullernivåer baseras på. Bullersituationen för den planerade bostadsbebyggelsen i det nordvästra kvarteret ska också framgå av planbeskrivningen. MKB:n och bullerberäkningarna tar inte heller upp bullerolägenheter från stillastående bussar och deras acceleration och inbromsningar. När det gäller buller och utformning av uteplatser hänvisar kommunen också till bygglovsskedet. LS poängterar att för samtliga bostadskvarter ska bullervillkoren enligt förordningen 2015:216 kunna uppfyllas. Det är angeläget att redovisade åtgärder och förslag till uppföljning enligt MKB:n följs.

Fornlämningar: Länsstyrelsen har inget ytterligare att tillägga och hänvisar till Länsstyrelsens yttrande i samrådsskedet.

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

*Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL - Riksintressen enligt 3 o 4 kap MB Kulturmiljö - Norra stationsområdet ingår i en kulturmiljö av riksintresse, Växjö stad (G27). De karaktärsdrag som lyfts fram som motiv för riksintresset, utöver att vara en typisk stifts- och residensstad och senare skolstad, är den successivt framvuxna rutnätsplanen, den låga och ofta putsade byggnationen, 1800-talets esplanader runt centrum, fondbyggnader, järnvägsområdet och den tydliga övergången mellan land och stad. För den nya bebyggelsen avseende fastigheterna 10:41, 10:44 anges centrum/bostäder resp. resecentrum/bostäder med högsta höjd 14 m mot Norra järnvägs-gatan med upptrappning till högst 6 vån mot järnvägen, indragen takvåning är möjlig. Dock framgår inte vilken den totala byggnadskroppens volym är och det framgår inte heller hur högt 6 vån är, vilket Länsstyrelsen anser är missvisande. Vidare medger förslaget rivning av befintligt resecentrum samt rivning av tillbyggd del av gamla stationshuset, för att ge plats åt kollektivtrafik. Gamla stationshuset, utom tillbyggnader, förses med bestämmelsen q i plan, *byggnaden får inte rivas eller till det yttre förvanskas*. Avseende fastigheten 10:16, Mössmakare Lindals gård anges att bestämmelsen q, förbud mot rivning och förvanskning, utökas till att omfatta alla byggnader inom fastigheten inkl. del av stenvmur som gränsar till fastigheten 10:17, vilken förses med q1, *får ej rivas*. Kommunen anger vidare att angränsande fastighet 10:17 får bebyggas med centrum/bostäder med total höjd på 14 m. Kommunen har i granskningshandlingen delvis beaktat Länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrandet genom att låta fastigheten öster om gamla stationsbyggnaden fortsatt vara planlagd som parkeringsplats med angöringsytor. Gamla stationsbyggnaden behåller då sin roll som tydlig fondbyggnad. Kommunen har även begränsat högsta höjd till 14 m mot norra järnvägs-gatan men tillåter en högre höjd på 6 vån mot spårområdet och har valt att inte ytterligare utreda konsekvenserna för det nya formspråket för nya byggnaders arkitektur, d v s hur den nya bebyggelsens karaktär anpassas till befintlig miljö. Länsstyrelsens bedömning är att stor omsorg måste läggas på utformningen av ny bebyggelse i direkt anslutning till den äldre bebyggelsen inom stadskärnan. Det är av betydelse att hålla den lägre skala och höjden inom norra stationsområdet till skillnad från de något högre byggnaderna inom södra stationsområdet. I samband med byggnationen planeras nedtagning av träd längs med norra järnvägs-gatan, vilken tillhör stadens grönstråk som anknyter till äldre esplanadsystem från 1800-talet, d v s trädplanterade gator som skulle genomkorsa 1600-talets rutnätsstad. I esplanadsystemet bands generellt viktiga platser samman och det gav staden en viktig struktur som underlättade orienteringen. Länsstyrelsen har i samrådsskedet även påtalat betydelsen av det gröna stråk med alléträd utmed norra järnvägs-gatan, som binder samman domkyrkan (Linnéparken) med Tegnérkyrkogården och bl a efterfrågat en konsekvensanalys gällande nedtagning av träden. Kommunen anger i sitt*

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

grönstrukturprogram 2013 att ”Inför all planläggning ska de kulturhistoriska värdena identifieras och utvärderas, och särskild hänsyn ska tas för att tillvarata och utveckla dessa värden långsiktigt i staden såväl som i det omgivande kulturlandskapet.” Kommunen anger i planförslaget att nya träd eventuellt kan planteras på andra sidan norra järnvägsgatan och att det krävs dispens för ett sådant ingrepp, men har valt att inte göra någon konsekvensanalys. Från kulturhistorisk synpunkt anser Länsstyrelsen att det gröna stråket med allén bör bibehållas. Länsstyrelsen är positiv till förslaget att allén nyplanteras på motsatt sida av Norra järnvägsgatan som helhet. Alléns historia och skydd är närmare beskriven i ett dokument framtaget av Växjö kommuns kommunekolog i januari 2016. Detta framgår av MKB:n. Länsstyrelsen har tagit del av detta dokument och anser att det kan biläggas planhandlingarna.

Kommunikationer - LS hänvisar här till Trafikverkets tidigare samt nuvarande synpunkter avseende stationsfunktionen inom riksintresset och vikten av att kunna nå stationen på ett effektivt sätt, både gående och med olika trafikslag (cyklister, stadsbuss, regionbuss, ersättningsbuss, taxi, angöring bil). Även bytet mellan olika trafikslag ska kunna ske effektivt och tillgång till parkering finnas. Detta som en avgörande förutsättning att järnvägstrafik till/från Växjö skall kunna spela en allt större roll i ett framtida hållbart transportsystem för staden.

Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken

Vatten - Länsstyrelsen saknas en beskrivning av statusen i Växjösjön och varför MKN för vatten inte påverkas. Av den uppdaterade dagvattenutredningen framgår att det befintliga dagvattenmagasinet kommer att tas bort och behöver ersättas. Det anges också att dagvattenlösningar ovan mark är svåra att genomföra här och att nytt dagvattenmagasin därför behöver vara slutet under mark. I planbeskrivningen anges att nytt dagvattenmagasin/utjämningsmagasin under bussgatan ska ersätta det befintliga. LS anser fortsatt att det på plankartan vore lämpligt att peka ut var dagvattenmagasinet kan anläggas.

Luft - I MKB:n tas upp att det kan finnas problem med partiklar då gaturummet sluts. Varken MKB:n eller planbeskrivningen redogör dock för MKN för utomhusluft och partiklar PM 2,5 som tillkommit som MKN.

**Kommentar:** Parkering/trafik/buller – LS anser att parkeringsfrågan behöver ses i ett mer övergripande sammanhang än att enbart ses inom detta planområde. Syftet med planläggningen är, förutom att skapa förutsättningar för nya stadskvarter, att utveckla och förbättra förutsättningar för kollektivt resande, bl.a. genom att öka framkomlighet för bussar, nytt och större resecentrum, bra angöringsmöjligheter för alla trafikslag till resecentrum och bangårdsområdet. Biltrafiken (för enskilda transporter med bil) fick begränsas (t.ex. inom delar av Norra Järnvägsgatan) i syftet att underlätta för busstrafiken. Planhandlingar redovisar tydligt, men hänsyn till planens syfte, hur p-frågan för bilar ska hanteras. Kommunen har också redan fattat ett antal beslut i frågan: KS har gett uppdrag till

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

BN att planlägga för nytt p-hus inom del av fastigheten Växjö 10:35 (kv. Fabriken) samt att tekniska nämnden ska genomföra en översyn av avgiften för parkeringsköp. I transportplanen för Växjö stad (ant. av KF 2014-10-21) anges bl.a. följande (citat s 17):  
*”I centrum finns cirka 5 000 parkeringsplatser, varav 2 400 är kommunala betalparkeringar, uppdelade i två zoner... Merparten av de privata parkeringarna är inte tillgängliga för allmänheten. Genom en minskad biltrafik och en styrning av parkeringen med avgifter och tidsregleringar kan tillgängligheten till parkeringsplatser fortsätta att vara god för de som verkligen behöver använda bil.”*

De förslag/åtgärder som redovisas i aktuellt planärende ligger också i linje med Växjö kommuns strategier om hållbar trafik, så parkeringsfrågor har belysts både inom planområdet som i ett mer övergripande sammanhang.

LS anser att busstrafiken, taxibilar, nyttotrafik per personbil, sopbilar, varutransporter per tyngre fordon mm framgår inte av tabellerna över planerade trafikmängder och beräknade bullervärden. Kommunen vill tydliggöra här att ovannämnda trafikslag redan är inräknade i kommunens trafikprognoser av trafikmängder som detaljplanens bullerberäkningar grundar sig på.

Trafikmängder (både nuvarande och prognoser) redovisas utförligt i till handlingarna tillhörande MKB (sidor 21-26).

Planbeskrivning har kompletterats med redovisning av buller även i 3D för två resterande kvarter inom området.

Kulturmiljö – LS anser att det inte framgår vilken den totala byggnadskroppens volym är och att det inte heller framgår hur högt 6 våningar är för den nya bebyggelsen som planeras inom området. Stadsbyggnadskontoret hävdar återigen, att den planerade byggnationen snarare kommer att förstärka stadskärnan, även som riksintresset för kulturmiljön, med nya rutnätskvarter som ansluter sig väl till de befintliga. Planens beskrivning med text och illustrationer (bl.a. på sidan 7-8) redovisar tydligt vilka volymer det handlar om.

Våningshöjd på 6 våningar (mot järnvägen) medges för bostäder och centrumändamål och det kan handla om en höjd på mellan 2,4–2,7 meter/våning (gängse höjd för bostäder och centrumändamål) vilket avgörs i senare skede (bygglov) beroende på vad som ska byggas. Sammanfattningsvis ger våningstal 6 en viss uppfattning av tillåten höjd/volym inom de aktuella delarna av planområdet, vilket är tydligt.

Det är en medveten strategi - att ge även de nya stadskvarter, infogade i stadens rutnät en flexibel användning, vilket är en av de viktigaste egenskaperna i gamla stadskärnor – att byggda hus har kunnat användas under lång tid utan att planerna styrt dess användning. Rutnätsstadens främsta värde är dess flexibilitet, och det vill vi fullfölja även på norra sidan av järnvägen.

Stadsbyggnadskontoret anser inte heller att det är en detaljplanefråga - att styra arkitektur/formspråk mer än vad som regleras/redovisas i planhandlingar och dess planbestämmelser. Staden ska kunna tillåtas även nya formspråk/tillägg precis som man har gjort genom hela dess historia – med nya årssringar som speglar dagens och framtidens

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

behov, utmaningar mm. Varje tid har krävt olika lösningar för de aktuella problemen – t.ex. stadsbränderna krävde Esplanader, breda gator och putshus. Dagens utmaningar är av annan karaktär (hållbara transporter/klimatfrågan/effektivt och hållbart markutnyttjande mm) och kräver också nya lösningar genom stadsplanering och byggande.

Vatten – planbeskrivningen förtydligar MKN för vatten. Stadsbyggnadskontoret anser inte att det exakta läget för dagvattenmagasin behöver ritas in på plankartan. Frågan är utredd (bl.a. med en VA-utredning) och tillräcklig plats finns inom området (under lokalgatan) för anläggningen.

Luft – Läget i Växjö med MKN för PM 2,5 är att generella halter i Växjö är under miljömål och MKN. Uppgifter nedan från kommunens Miljö-och hälsoskyddskontoret och ansvarig för luftmätningar): *Partiklar av denna storlek transporteras ofta långa sträckor. Därför är halterna så likartade i Asa och Växjö centrum. Andelen lokalt bidrag är mycket mindre än för de grova partiklarna PM10. PM2,5 kommer i princip från all förbränning, t ex fordonsavgaser, industriutsläpp och inte minst småskalig vedeldning.*

## Kommunstyrelsen (KS)

---

Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget lämnar följande synpunkter:

KS tillstyrker planförslaget i sin helhet och anser att den kommer styra Växjö stads utveckling i önskvärd riktning. Till viss del bygger planförslaget fortsatt på att vissa faktorer hanteras utanför planområdet. Problem kan uppstå då förutsättningar för planens genomförande är att parkering för såväl bil- som cykeltrafik ska lösas utanför planområdet. Om det inte kan hanteras inom planområdet bör det tydligt framgå av planbeskrivningen hur tillgång och användning ska säkerställas för planens genomförande.

Planområdet är en del av riksintresse för kulturmiljö och den rutnätsstad som präglar Växjö centrum. Det är därför, precis som detaljplanen påvisar, av stor vikt att kvarteren kan anpassas efter och bli en naturlig del av strukturen i centrum. Kommunen bör därför i framtida planering säkerställa att centrumstrukturens axlar är genomgående i och kring stationsområdet.

**Kommentar:** Planhandlingar redovisar i text och illustrationer hur p-frågan-/or ska hanteras inom området. Parkeringsbehovet bedöms i varje enskilt fall utifrån verksamhetens behov och med utgångspunkt från plan-/och bygglagen (8 kap PBL 8:9§4). Lösningar i bl.a. parkeringsfrågan ska gå i linje med vad som sägs i Transportplanen för Växjö stad (se också kommentar till LS).

## Lantmäterimyndigheten (KLM)

---

Efter samrådet har detaljplanen ändrats på vissa punkter.

- Område för lokalgata har utökats utmed Sandgårdsgatan. Del av fastigheten Fries 11 tas i anspråk för allmän plats (gata). Fastighetsreglering behövs för att föra över marken till kommunens gatufastighet Växjö 10:17. Därmed kommer

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

servitut för gatutrafik, som belastar området, att upphöra. Ersättning för mark som blir allmänplats kan bli aktuell.

- Utfartsförbud har lagts i norra kanten av Norra Järnvägsgatan. Detta kan aktualisera krav på ersättning.
- I samrådshandlingen hanterades området norr om Klosterbron som allmän plats, med möjlighet att inrätta själva bron som ett 3D-utrymme över järnvägsfastigheten Växjö 14:2. I granskningshandlingen har området i stället delvis lagts som kvartersmark med beteckningen *x*, tillgänglig för allmän gångtrafik i markplan samt i bro. Fortsättningen söderut av bron, över lokalgata och järnvägsfastighet, hanteras fortfarande som möjligt att bilda 3D-utrymme till gatufastigheten. I den del som hanteras som kvartersmark, behöver de befintliga servituten för trappa och bro ändras.

**Kommentar:** Planbeskrivningen (Konsekvenser på fastighetsnivå) har kompletterats med hänsyn till KLM synpunkter ovan.

## Region Kronoberg

---

Region Kronoberg ser att detaljplanen möjliggör en god lösning för kollektivtrafiken, under förutsättning att berörda nämnder fattar beslut i enlighet med förslaget. Positivt att ytterligare planillustrationer, som förtydligat planens intentioner exempelvis gällande cykelvägar, tagits fram. Region Kronoberg ser behov av en fortsättning av den goda dialog, kring stationsområdet, som nu finns upprättad.

**Kommentar:** Stadsbyggnadskontoret utgår ifrån att ansvariga för frågan tar kontakt även med Regionen Kronoberg. Synpunkter vidarebefordras till bl.a. tekniska nämnden.

## Trafikverket

---

Planförslaget har utvecklats betydligt sedan samrådsskedet, men det är en mycket komplex situation och Trafikverket har stor förståelse för att planen utgör en avvägning mellan delvis oförenliga krav/anspråk på en begränsad yta. Vissa intressen måste därför stå tillbaka i de lösningar som väljs.

Byggrätter - Bra att det östra kvarteret utgått och vikts för angöring och att stationsfunktionen efter samråd med Jernhusen utformats annorlunda.

Buller - Inget mer att tillägga.

Riksintresse stationsfunktionen - Känns i samrådsredogörelsen som planförfattaren uppfattat stationsfunktionen= stationsbyggnaden. Avsikten med skrivningen från Trafikverket var mera att peka på vikten av att kunna nå stationen på ett effektivt sätt med olika trafikslag och att bytet mellan trafikslag kan ske effektivt. Detta som en avgörande förutsättning att järnvägstrafik till/från Växjö skall kunna spela en allt större roll i ett framtida hållbart transportsystem för staden. Trafikverket är väl medveten om att detaljplanen



Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

inte i detalj reglerar hur trafiken skall ordnas idag och i framtiden, men eftersom byggrätterna i stor utsträckning blir styrande för möjligheterna till en framtida flexibel användning och anpassning av de ytor som står till buds. Även om mycket är ovisst så är det uppenbart att anspråken från olika trafikslag på hur stationsområdet skall angöras kommer att variera över tid.

Trafikslag - Komplexiteten i stationsfunktionen är att inom detta område skall förutom att tågen angör och nya byggrätter tillskapas också knytningen med stationen säkerställas för följande trafikslag. Gående; Cyklist; Stadsbuss; Regionbuss; Ersättningsbuss; Taxi; Angöring bil; Parkering

Sammanfattning: Trafikverket har inga avgörande invändningar mot planförslaget men vill ge kommentarer på några områden:

- Angöringsmöjligheterna till stationen är en viktig regional fråga (Mellankommunal?- synpunkter på god tillgänglighet till stationen har i många sammanhang framförts från angränsande kommuner)
- Det har varit mycket diskussion om bussarna och dess placering. Över tid kommer det med säkerhet ske förändringar i hur bussarna organiseras, antal linjer, fasta platser, utveckling av digitala informationssystem etc. Sannolikt kommer även hanteringen ersättningsbussar att utvecklas och mer utgå från resenärernas behov. Detta ställer över tid krav på flexibilitet i hur bussangöringen organiseras.
- I illustrationen föreslås att cyklisterna får norr skall angöra stationsområdet från Sandgårdsgatan. Med tanke på det beteende cyklisterna ofta har med fokus på kortaste väg förefaller det som en stor utmaning att få cyklisterna att agera på detta sätt. Vid ökad cykling inom staden blir tillgången till väl belägna cykelparkeringar en allt viktigare fråga.
- Parkeringsfrågan är svårhanterlig i området. Nya verksamheter inom planområdet kommer ställa ytterligare krav på P-möjligheter. Även i anslutning till lasarettet finns betydande parkeringsanspråk. Trafikverket delar därför synpunkten att parkeringsfrågan behöver ses i ett mer övergripande sammanhang än att enbart se inom detta planområde, men frågan är viktig och exploateringen av detta område har betydande inverkan på parkeringscitationen i närområdet.

**Kommentar:** Trafikverkets synpunkt ang. parkeringsfrågan har besvarats i kommentar till LS som lyfte denna fråga även i sitt yttrande. I övrigt inga kommentarer.

## Fastighetsägare till Lugnet 7, Håkan Sjögren 13

Undertecknad, ägare till angränsande fastigheterna Lugnet 7 och Håkan Sjögren 13, har tagit del av granskningshandlingen och lämnar följande yttrande. Detta

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

är komplettering och vi vidhåller till de synpunkter vi lämnade i samrådsyttrande 2015-11-15. Samrådsredogörelsen anger felaktigt att vårt yttrande enbart avser Lugnet 7. Vi vill förtydliga att fastigheterna Lugnet 7 och Håkan Sjögren 13 ägs av Båtsmanstorget Fastighets AB, som är ett helägt dotterbolag till Haglinds Fastighetsförvaltning AB. Vi noterar med tillfredsställelse att N. Järnvägsgatan får en 5 m bred trottoar på norra sidan där även träd kan få plats. Det utfartsförbud som efter samrådet införts på N. Järnvägsgatans norra sida är däremot oacceptabelt. Att införa ett utfartsförbud i detaljplanen omöjliggör nyttjandet av fastigheterna på nuvarande sätt. Detta innebär en inskränkning i äganderätten och minskade fastighetsvärden. Våra fastigheters rätt till utfart till N. Järnvägsgatan och möjlighet till varumottagning från N. Järnvägsgatan måste tillförsäkras i detaljplanen. Satsningen på kollektivtrafiken är bra, men detta kan ske utan att man minskar möjligheten till centrumnära bilparkering. En förutsättning för att få en fungerande stadskärna där centrumhandeln kan utvecklas är att det finns tillgång till korttidsparkeringar med kort gångavstånd till city. Många besökande klarar inte att gå 400-500 meter från perifera bilparkeringar. Nuvarande parkering i kv Lugnet måste därför få vara kvar och byggrätt för femvåningshus tas bort. Detta främjar också skyddsvärdet på stenvallen och mössmakare Lindahls hus, vilka annars kommer att döljas av en hög byggnad i tomtgränsen. I bullerutredningen, miljökonsekvensbeskrivningen med flera handlingar och yttranden kommenteras hur ny bebyggelse skall utformas för att klara bullerbelastningen. Hur befintlig bebyggelse utmed N Järnvägsgatan påverkas berörs otillräckligt. Att bullerutredningen måste kompletteras har också påpekats i Länsstyrelsens yttrande och vi finner det anmärkningsvärt att Länsstyrelsens påpekande i dessa avseenden avfärdas. Granskningshandlingen måste kompletteras med hur befintlig bebyggelse påverkas.

**Kommentar:** Planbeskrivningen förtydligar hur utfartsförbudsfrågan ska hanteras under rubriken ”Konsekvenser på fastighetsnivå”. Avsikten är att berörda fastighetsägare ska kunna ha tillgång till sina fastigheter/varutransporter genom särskilda tillstånd som ges utifrån upparbetade rutiner i kommunen. Tillståndsprövning hanteras av tekniska nämnden. Vad det gäller synpunkter på parkeringsfrågor - se kommentar till länsstyrelsen. Vad det gäller bullerfrågan, hanteras den både i detaljplan men också i bygglovskedet. Planhandlingar redovisar vad som anges i 4 kap 33 a§ PBL dvs. *ska planbeskrivningen till detaljplan innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadens fasad och vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden* samt vad som anges i Förordning 2015:216 § 4 om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Berörda fastighetsägare kan ansöka om bidrag för bullerdämpning för befintliga hus/bostäder hos tekniska nämnden.

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

## Fastighetsägare till Håkan Sjögren 12 och 5, Fries 11, Magnus Smek 6, Linné 5 och 6

Undertecknade, ägare/representanter för angränsande fastigheter har tagit del av granskningshandlingen och lämnar följande yttrande. Detta är en komplettering och vi vidhåller de synpunkter vi lämnat samrådsyttrande 2015

### Synpunkter på detaljplanen - Trottoar på norra sidan av N. Järnvägsgatan

Vi är noterat att N. Järnvägsgatan får en 5 m bred trottoar med plats för träd.

Trafik och tillgänglighet av fastigheter utmed N. Järnvägsgatan - Satsning på kollektivtrafik är bra, om det ej inskränker nyttjandet av angränsande fastigheter.

- Enkelriktad trafik förordas tex västerut för fastigheternas tillgänglighet utmed gatan

- Varustransporter förordas tids/platsbegränsad

- Utfarter mot gatan samordnas där möjligt

- Allmän parkering i kvarteren bestäms av byggnadsnämnden

Utfartsförbud och varumottagning för kv. Håkan Sjögren och Magnus Smek mot N. Järnvägsgatan - Fastigheternas rätt till utfart till N. Järnvägsgatan och möjlighet till varumottagning från N. Järnvägsgatan måste tillförsäkras i detaljplanen

- Förbud mot utfart accepteras ej

- Intrång och inskränkning av tillgänglighet och därmed ägandet/ nyttjanderätten accepteras ej

### Fastighetshöjd och tak form på nya kvarter i N. Stationsområdet

Kvarterens byggnadshöjd och arkad i gaturummet om 14 m samt däröver taklutning 45 grader till 6 våningar, påverkar gaturummets ljus och skuggor.

- Beräkna och redovisa skugg- och sol-kurva! hela året för norra sidan av N. Järnvägsgatans fasader och hela trottoarbredden.

- Ljud och ljudeffekter beräknas in i nuvarande stadskärnan.

Cykel/gångbanor - För ge framtida cyklande och gående bättre tillgänglighet utmed järnvägen, bör cykel och gångstråk bindas ihop väster och österut, norr om järnvägsspåren.

- Cykel/gångbana anläggs direkt norr om järnvägsspår, väster och österut från city.

- Cykel/gångbana anläggs vid hinder på pelare tex ovanpå perrongtak

- Cykelparkering anläggs i anslutning till järnvägs-perrongområde

### Sandgårdsgatan, angränsande kvarter

- Ytterligare cykel/varustransporter på Sandgårdsgatan kan komma utarma gatan.

- Cykelgenomfart genom kvarter är olämpligt, då kvarterspassager enbart är öppna dagtid.

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

- Cykelgenomfart på kvartersmark är ej möjlig där enbart allmänna gångservitut finns.

#### Bussterminal för stads och länstrafik

Vi vill att alternativa lösningar utreds för bussterminal. Lätt tillgängligt/delat/avdelat över eller under där människor rör sig.

- Skapa bussterminal upphöjt över mark på perronger och järnvägsspår
- Skapa bussterminal under mark och byggnader, eller "öppet nedsänkt" med passager i markplan/ rutnätet för cykel/gående.
- Vid upphöjning/nedsänkning av bussar kan mer byggnadsyta erhållas.

#### Allmän parkering i kv. Lugnet intill Växjö 10:16

Vi anser att denna allmänna parkering behövs, inte kan tas bort, den kompletteras för avlämning och med cykeluppställning.

- Parkering/avlämning för bilar samt cyklar iordningställs på mark, ev. i källarplan.

#### Allmän parkering N. Stationsområdet

Vi anser att allmän parkering behövs i källarplan.

**Kommentar:** Planbeskrivningen förtydligar hur utfartsförbudsfrågan ska hanteras under rubriken "Konsekvenser på fastighetsnivå". Avsikten är att berörda fastighetsägare ska kunna ha tillgång till sina fastigheter/varutransporter genom särskilt tillstånd som ges utifrån upparbetade rutiner i kommunen. Tillståndsprövning hanteras av tekniska nämnden. Trafikfrågor (som t.ex. enkelriktning av trafiken, tider för varutransporter, cykeltrafik/cykelstråk mm) hanteras och beslutas av tekniska nämnden. De frågorna regleras inte med PBL och detaljplanebestämmelser.

Vad det gäller synpunkter på parkeringsfrågor - se kommentar till länsstyrelsen.

Växjö kommun vidhåller lösningar för kollektivtrafiken som redovisats och illustrerats i planhandlingar.

## Fastighetsägare till Växjö 10:26

Yttrandet är enligt beslut Växjö pastorat, begravningsutskott § 36 2016-05-04

- Grundvattenpåverkan. Största oron föreligger i att detaljplanen inte preciserar de krav som måste till för att säkerhetsställa en opåverkad grundvattennivå runt planområdet, och då i första hand för begravningsplatsen Tegnérkyrkogården. I planbestämmelserna måste det föreligga krav på kontinuerlig övervakning av grundvattennivåer, samt en teknisk redovisning senast i samband med bygglov.

- Tegnérkyrkogårdens funktion som allmän begravningsplats och huvudmannens skyldighet för begravningsverksamheten och myndighetsutövning. Att utifrån möjlighet att nyttja fastigheten Växjö 10:26 på nuvarande avsedda sätt och inte begränsa dess funktion som allmän

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

begravningsplats. I planbestämmelserna skall lokaltrafik på Lokalgata även definieras som transporter för begravningsverksamheten och nyttjare av begravningsplatsen (Sandgårdsgatan/Norra Järnvägsgatan fram till entrén Tegnérkyrkogården).

- Den historiskt viktiga kortegevägen mellan Växjö Domkyrka och Tegnérkyrkogården. Tegnérkyrkogården anlades som Växjö domkyrkas begravningsplats utanför staden. Denna drygt 200-åriga processionsväg för begravingar i öst-västlig riktning på Norra Järnvägsgatan speglar Växjö historiska framväxt och är en grund för Växjö som stad. I planbestämmelserna skall lokaltrafik på Lokalgata (Norra Järnvägsgatan enligt ovan) även definieras som begravingstransporter.

- Tegnérkyrkogården som en ö. Samstämmt med Länsstyrelsen i Kronobergs län ser vi en risk att Tegnérkyrkogården blir en avskärmad ö i skuggan av en allt för hög bebyggelse. Därav ser vi en neddragen byggnadshöjd till max 8 meter för den öster om Tegnérkyrkogården.

**Kommentar:** Grundvattennivå är inte en fråga som regleras med detaljplanebestämmelser. Frågan finns belyst i planbeskrivningen under rubriken *Påverkan på grundvatten*.

Byggnadstekniska frågor och dess lösningar (t.ex. hantering av grundvatten) hanteras under tekniska byggsamråd, vilka utgör en del i bygglovsprocessen. Innan slutbesked ges av BN skall alla åtgärder/frågor som beslutats/lyfts under bygglovsskedet vara godkända/lösta eller slutförda.

Transporter till kyrkogården (begravingstransporter och dyl.) hanteras, som övriga fastighetsägares anspråk på körtrafik på Norra Järnvägsgatan, med särskilda tillstånd som ansöks hos tekniska nämnden.

Växjö kommun vidhåller byggnadshöjd som redovisas i planhandlingar och som ansluter sig väl till stadskärnan, som en brygga mellan bebyggelsen på södra sidan av järnvägen och stadskärnan, norr om järnvägen, som planläggs nu.

## Bergkvarabuss AB

Vi är positiva till att stationsområdet kommer att ändras men vi har några synpunkter:

Bussgator - En stadsbuss är ca 2,50 meter bred och med speglar ca 2,9 meter. I granskningshandlingarna ser man på sidan 7 att busshållplatserna är 2,5 meter breda och sedan har bussarna 7 meter att mötas på, dvs totalt 12 meter. I de fall det står bussar vid hållplatserna är det praktiskt omöjligt för körande bussar att mötas (2 st parkerade bussar och 2 st körande x 2,9 meter= 11,6 meter) utan kollision. Den andra bussgatan, "Region bussgatan", kommer ha en bredd på 18 meter. Även här är det 4 bussar som ska dela på detta utrymme samt plats för trottoar och väntplats för passagerare. Här finns också stora risker för flaskhalsar.

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

Trottoarer/väntyta för passagerare - På illustrationen (sidan 7granskningshandl.) ser man att väntande passagerare och personer som stiger av bussarna ha en yta på 2,5 meter att samsas om. Vissa av våra linjer är tidvis högt belastade med passagerare och det är inte ovanligt att en ledbuss fylls med 75-100 resenärer. Framkomligheten för gående och personer som ska byta buss kommer mer eller mindre bli obefintlig under vissa tider, speciellt för rullstolsburna personer och personer med barnvagnar. På dessa 2,5 meter kommer det även troligtvis finna hållplatsstolpar, bänkar och andra föremål som även kommer vara utrymmeskrävande. Korttidsparkering för bussar Inom området behövs parkering för bussar så att dessa kan stå upp till en timme. Detta beror på att förarna måste kunna ta sin lagliga rast, samt även kunna invänta sin avgångstid (det kan vara andra bussar som ska gå från hållplatsen innan föraren kan själv kan köra fram).

Lastzoner för lastbilar/gods - På kartorna finns inget utrymme till lastbilar med ankommande gods. Om det ska bli ett levande resecentrum med butiker och matställen etc, behöver även lastbilarna få tillgång till utrymme där dessa kan parkera medans gods avlämnas, utan att framkomligheten för busstrafiken störs.

Vändplaner - En ledbuss har en vändradie på ca 12 meter och en boggibuss ca 14 meter. I diameter blir detta 24 respektive 28 meter. I ritningarna är det utritat en vändplan på 28 meter, men i kommentarerna till Region Kronobergs yttrande skriver ni att det kommer finnas tre stycken men endast 22 meter i diameter. En vändplan på 28 meter är i minsta laget då det inte finns några marginaler.

Snöröjning/snöupplägg - Ingenstans har vi funnit att det finns plats för ett snöupplägg. För framkomlighet vintertid behövs utrymme där snön kan förvaras innan den fraktas bort.

Ersättningsbussar för tåg - När vi har undersökt handlingarna har vi inte funnit något ställe där tåg ersättningsbussar kan hämta och lämna passagerare på ett säkert sätt (gärna avskilt från den ordinarie trafiken) Visserligen verkar det finnas en charterbussplats, men en busshållplats är alldeles för lite. En buss vid tåg ersättning har möjlighet att ta med upp till ca 60 resenärer och det krävs oftast flera bussar för att kunna ersätta ett inställt tåg. Tåg resenärer har dessutom ofta väskor med sig, vilket gör att de behöver ha plats och det tar även tid att lasta dessa. Dessutom kan det vara så att charterbuss ska avgå vid samma tid som en tåg ersättningsbuss behöver lasta.

Bilar på bussgatorna - Biltrafik kommer vara förbjudet på bussgatorna, men då vi använder bilar för att förarna ska kunna lösa av varandra uppstår ett problem. Hur får våra bilar tillträde till bussgatan? Vi är även i behov av att kunna parkera någon/några bilar på området, vilket är mer eller mindre en förutsättning för att busstrafiken ska fungera då avlösning av förare är en integrerad del av stadstrafiken. Det skall även påpekas att det är ett avtalskrav att byte av förare endast får ske vid resecentrum eller vid ändhållplatser. Det

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

handlar även om säkerhetsrisken för förarna då dessa fortfarande har en kontantkassa med sig.

Toaletter/Rastlokaler - Även om detta inte ingår i denna detaljplan, så måste det funderas på för att kunna få en effektiv busstrafik. Idag finns en rastlokal/toaletter i befintligt resecentrum med nära anslutning till hållplatserna. I framtiden behövs något liknande för förarna skall kunna äta mat och vila sig mellan passen. Det kommer att vara två långa bussgator och det är viktigt att se till så att placeringen av rastlokal/toaletter placeras på lämpligt ställe/n. Detta är några av de synpunkter som vi har för att underlätta för busstrafiken i Växjö. Har Ni några funderingar på vad vi har skrivit är ni välkomna att kontakta oss.

**Kommentar:** Växjö kommun har tillsammans med länstrafiken låtit en trafikonsult göra en analys av kapacitetsbehovet vid resecentrum samt ta fram passande utformningslösningar för kollektivtrafiken. Denna utredning är godkänd av båda parter och utgör nu en grund för planens utformning. Detaljplanen reglerar ytor för bl.a. kollektivtrafikens behov (ytor som är avsedda/illustrerade för bussar, vändmöjligheter, gångtrafikanter, godsangöring mm). Alla detaljerna som t.ex. tillgång till toaletter/rast möjligheter för busschaufförer och annat kopplat till trafikoperatörernas behov är inte lösta, men det är inte meningen heller att de ska lösas i detta skede eller med PBL.

Stadsbyggnadskontoret vill upplysa dock att plats finns och är säkerställd i detaljplanen i alla tre angoringspunkter för 28 m radie rondell inom gatumark, om man vill anlägga dem så stora. Plats för ersättningsbussar finns på södra sida av järnvägen.

## Järda Blix och Eva Sundin

I detta yttrande fokuseras på den offentliga miljön, och på hur gång- och cykeltrafik hanteras inom planområdet, hela stationsområdet och kopplingen mot staden i övrigt.

Vi menar att en grundläggande framtidsfråga för en stad som Växjö är att nu och för lång tid framöver säkerställa att det växande Växjö får tillräckligt med utrymme till en trivsamt offentlig miljö som fungerar bra för gående, cyklister och kollektivresenärer i denna centrala och strategiska del av staden. Det gäller de "urbana grundvärdena" dvs. allmänmänniska värden som har att göra med att vi kan känna trivsel i stadens offentliga rum (se landskapsarkitekten Torbjörn Andersson i tidskriften PLAN december 2015 samt Arkitektur3/16) Vi menar att planen inte tar tillräcklig hänsyn till ytbehovet för gång och cykel, och att för mycket byggnadsyta trängts in i planområdet på bekostnad av en rymlig offentlig miljö. Vi frågar oss vad några kvm mer våningsyta betyder om innerstadens grundläggande kvaliteter riskeras? Om Växjö menar allvar med att man vill utveckla hållbar trafik och ett grönt Växjö, så måste man visa det genom att säkra utrymme för utvecklingen av en hållbar trafik inom staden och

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

ta hand om hela resan, dvs. resekedjan cykel-tåg/buss. Cyklarnas framkomlighet försvaras om "maskvidden" i cykelnätet blir för stor. Stängning av Norra Järnvägs-gatan för cykeltrafik bör därför inte ske. Dessutom befarar vi att planen inte tar höjd för en nödvändig ökning av antalet cyklar och gående, utan att det kommer att bli trångt och otrivsamt. Planen behöver förtydligas i dessa avseenden eftersom det är svårt att få en helhetsbild av hur den offentliga miljön kommer att te sig. Ge genomslag till de fina ambitionerna i måldokumentet! Vi hittar många lovande uttalanden i de övergripande dokumenten angående översiktlig planering och trafik. Det är angeläget att intentionerna verkligen genomförs också. Men detaljplanen följer i viktiga avseenden inte de övergripande riktlinjerna. I kommunens övergripande plandokument framhålls hur viktig cykeltrafiken är för den hållbara staden, och att denna fråga ska prioriteras på olika sätt.

Se ÖP för Växjö stad 2012: (sid 17)

*"... Fokus bör ligga på cykelvägar inom 5 kilometers avstånd från stadskärnan samt på cykelvägar som ansluter till andra viktiga målpunkter, till exempel stadens kärnor och kollektivtrafikens hållplatser.."*

Transportplanen från 2014 talar mycket om att minska biltrafiken till förmån för kollektivtrafik, gång och cykel som de hållbara transportslagen och en av strategierna är "Utred cykelstråk och parkeringar i centrum och stationsområdet" (sid 24). Parkeringsriktlinjerna, antagna 2009, anger att behovet av cykelparkering är särskilt stort vid bl.a. resecentrum. I det planprogram (KS 2009-11-03) som legat till grund för såväl den redan antagna detaljplanen för Södra stationsområdet som den nu aktuella, räknade man med nästan 2000 cykelparkeringsplatser, vilket kan tyckas rimligt med tanke på Växjös storlek, att det finns många studenter samt kommunens ambitioner att arbeta med grön och hållbar utveckling. Det gemensamma planprogrammet anger *"...Antalet cyklar som skall få plats att parkeras vid rese- centrat har för varje år mångfaldigats. Cykelparkeringen upptar idag en stor del av platsen mellan de bägge stationsbyggnaderna"* (förutsättningar, sid 3) Samt *"det kommer att behövas ett antal större ytor för cyklar spridda över området, främst i anslutning till områdets målpunkter?* Den hänvisning till det gemensamma planprogrammet för södra och norra stationsområdet som ges i beskrivningen till denna detaljplan säger: *"Det kollektiva resandet ökar. Kommunens målsättning är att få fler människor att resa kollektivt. Det ökande resandet ställer högre krav på tillgänglighet och logistik än vad området kan erbjuda idag. Den höjda ambitionsnivån medför att komforten höjs"*. Vi menar att eftersom cyklande till och från stationen är intimt sammanbundet med utveckling av kollektivtrafiken, och därmed bör även cykelfrågan behandlas ingående i detaljplanen. Fördjupa behandlingen av cyklingen och säkerställ cyklisternas framkomlighet! Vill man att fler ska kunna använda resekedjan



Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

cykel/tåg, så måste detta säkras när man gör en ny plan. Med den luddiga och defensiva redovisningen av cykeltrafiken och cykelparkeringsmöjligheterna i detaljplanen menar vi att Växjö kommun försitter ett viktigt tillfälle att skapa förutsättningar för det hållbara resandet, genom att skjuta upp frågan till senare skeden i utbyggnaden. När området blir så centralt och attraktivt uppkommer ett starkt tryck från olika intressenter att få utnyttja marken. Plats för cykeln är då en allmän nytthet som enskilda intressenter inte ser någon anledning att tillhandahålla på egen hand, utan detta intresse behöver värnas av det allmänna. Cykling till och genom centrum fungerar inte bra idag och det behöver lösas på ett sammanhängande sätt. Det borde göras innan detaljplanerna för de enskilda områdena läggs fast. Jämför den ovan citerade strategin från Transportplanen. I planhandlingarna saknas en tydlig överblick över hela stationsområdet, och hur dess exploatering påverkar rörelsemönstren i hela staden. Cyklingen i staden och mellan olika delar av staden är väl så viktig som angringen till stationsområdet. Vi menar alltså att det inte är rimligt att cyklingen mellan olika delar av staden ska försvåras på grund av exploateringen vid stationsområdet. I Boverkets vägledning "Planera för rörelse" (2014) anges bl.a. (sid 32): *"I vissa fall används i detaljplanen så kallad x-bestämmelse på kvartermark för att göra den tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik. Eftersom bestämmelserna inte medför någon garanti för att den tänkta åtgärden genomförs så kan de inte anses lämpliga för att åstadkomma långsiktigt hållbara gång- och cykelstrukturer."* Detta innebär, menar vi, dels att där gamla bron landar, så går det inte i realiteten att säkerställa framkomligheten för gående och cyklar med ett x-område genom en byggnad. Bestämmelsen omfattar för övrigt inte cykeltrafik. Det som anges som en g/c bro är i praktiken en gångbro, där man med visst besvär kan leda cykeln. För att långsiktigt tillgodose ett allmänt intresse bör man använda allmänplatsmark! Säkerställ utrymme för cykelparkering i detaljplanen! Cykelparkeringsfrågan har varit uppe i samrådsskedet, och planförfattarna kommenterar att detaljplanen inte ska styra var cykelparkeringar ska finnas eftersom detta kommer att lösas i annan ordning med senare beslut. En sådan inställning håller inte om man som kommun gör anspråk på att arbeta för hållbar utveckling, menar vi. I den tidigare nämnda "Planera för rörelse" från Boverket sägs apropå cykelparkering i detaljplan: *"Grundprincipen är att en detaljplan inte ska vara mer detaljerad än nödvändigt. Men om det anses angeläget kan mark för cykelparkering pekats ut som exempelvis vid stationer och kollektivtrafiknoder. Krav på att genomföra dessa löses dock först ut i samband med att ny station byggs eller när ansvarig för stationen vill bygga ut."* Vi menar att detaljplanen måste säkerställa att tillräckligt utrymme finns för både nuvarande och kommande behov. Det finns många intressenter runt stationsområdet, och det blir komplicerat att i efterhand föra in krav som inte är definierade i planen. Varken i planen för Norra eller

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

södra stationsområdet finns uppskattningar av hur mycket cykelparkering totalt som behövs i området i framtiden. Visserligen anges att parkeringsriktlinjerna ska följas, men man diskuterar inte om dessa verkligen räcker (Jfr Trafikverkets samrådsyttrande där man menar att det behövs cykelparkering till 20 % av de resande). I varje fall tror vi att 200 platser vid Norra Bantorget och några platser utanför planområdet vid Västergatan samt inom planområdet vid Västerbron är alltför litet för alla som kommer från olika delar av Växjö stad. Dessutom kommer cyklisterna att få längre från cykelparkeringen till tåget än i dagsläget. Jämför med Lund och Uppsala och Linköping, visserligen större städer, men där det totalt finns en riktigt stor mängd parkeringsplatser vid stationerna, hav av cykelparkeringar. I de inledande skedena av planarbetet för stationsområdet i Växjö fanns en annan ambition, så hög att en illustration till programsamrådet redovisades i Boverkets vägledning "Gör plats för cykeln" (2010, tillgänglig via [www.boverket.se](http://www.boverket.se)). I denna vägledning framhålls aspekterna närhet, kapacitet, stödsäkerhet och väderskydd som det viktigaste att tillgodose för att man ska ta cykeln till bussen eller tåget. Den som cyklar till tåget måste veta att det finns en säker plats att ställa cykeln på nära stationen. Om man inte kan lita på detta minskar lusten att cykla till tåget, och i stället tar man bilen direkt dit man ska. Inga siffror för hur mycket cykelparkeringar som ska finnas i hela området redovisas. För att bedöma förslaget behöver man relatera till tydligare helhetsbilder av hela stationsområdet än de magra skisser som redovisas. Skapa förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö där man vill vistas! Både gång- och cykeltrafik behöver utrymme! Gatusektionen över Norra Järnvägsgatan är mycket snål mot fotgängare. Endast 2,5 m för både dem som står och väntar på bussen och de som ska gå förbi är inte mycket. 5 m på andra sidan som ska klara samma saker plus att det ska finnas plats för uteserveringar och annat är alldeles för lite. Det är inte visat hur några träd ska få det utrymme under mark som är nödvändigt för att de ska få en god utveckling. Gör gatan bredare och husen smalare. Den södra bussgatan har också behov av generösa trottoarer och trädplanteringar.

**Kommentar:** Vad det gäller cykelfrågan är kommunen väl medveten om både dess behov och utmaningar. Nu gäller det att i just denna specifika situation och platsen – mitt i staden - där det krävs stor tillgänglighet och framkomlighet för alla trafikslag att prioritera rätt, men framförallt att hitta en bra balans, vilket vi tycker att kommunen har gjort nu i det förslaget som redovisas i granskningshandlingar. Detaljplanen illustrerar bara en del av större cykelparkeringar kopplade till Norra Stationsområdet. Det kommer att finnas fler parkeringsmöjligheter för cykel även på södra sidan samt fler mindre cykelställ. När det är befogat och möjligt har kommunen valt att styra placering av cykelparkering i detaljplan (t.ex. på södra sidan). I detta fall är situationen mer komplex och fler trafikslag måste samsas på samma yta. Syftet med denna detaljplan är att säkerställa, förutom ytan/allmän plats, också flexibilitet för

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

olika trafiklösningar, nu och i framtiden. Det ska inte krävas en ny detaljplan bara för att man behöver flytta på ett cykelställ eller utöka detsamma. Tillgänglighet mellan stadsdelen Söder och centrum har också ökat med en ny g/c-bro samt parkeringsmöjligheter vid bron som underlättar pendling cykel/tåg, vilket är ett resultat av omvandlingen av hela bangårdsområdet och byggnation inom stationsområdet. Alla trafikfrågor inkl. cykel bevakas även i fortsättningen av tekniska nämnden och det kommer säkert att göras både ändringar och fler satsningar framöver. Det går inte att lösa allt med en detaljplan, men de viktigaste bitarna, är säkerställda med det nu aktuella planförslaget.

Kommunen har valt att tillsammans med Jernhusen reglera (och säkerställa genom avtal) utformning/gestaltning/drift/finansiering mm av resecentrum och kommunikationer mellan centrum/Söder och centrum/bangården. Planmässigt regleras denna yta och funktion som ett "x-område" (blir reglerat även fastighetsrättsligt i 3D) där allmänhetens möjlighet att röra sig säkerställs enligt PBL. Tanken är att allmänheten inte kommer att märka någon skillnad i "verkligheten" om det är allmän plats eller ett x-område; kommunikation mellan staden och Söder/bangården ska vara öppet året runt/dygnet runt och detta ska också tydliggöras och säkerställas i avtal med Jernhusen.

#### Justering av planhandlingar efter utställning

En mindre justering av planförslaget har gjorts efter granskningstiden:

- Planbeskrivningen förtydligar fastighetsrättsliga frågor
- Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av buller (även i 3D) för två resterande kvarter inom planområdet
- Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av vattenkvalité för Växjösjön
- Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om KS beslut/uppdrag om planläggningen av nytt parkeringshus i närområdet där planområdets parkeringsbehov kan tillgodoses

De kompletteringarna förtydligar planens genomförande och dess konsekvenser och ändrar inte planförslaget i den meningen eller omfattningen att en ny granskning krävs enligt 5 kap PBL§ 5:25

#### Kvarstående synpunkter efter samrådet

Det finns kvarstående synpunkter från detaljplanesamråd (utöver sakägare som yttrat sig under granskningstiden) som ger rätt att överklaga ett beslut om planens antagande:

- Fastighetsägare till Gamla Station 1 samt Växjö 10:44
- Fastighetsägare till Stormen 8
- Lekia Växjö

2016-05-30

Djana Micanovic  
Planchef  
Tel. 0470 - 436 22

## Förslag till beslut

---

- Med hänvisning till utlåtande 2016-05-30 ska framförda synpunkter inte föranleda ändring av det granskade planförslaget än det som framgår av utlåtandet
- Detaljplaneförslaget upprättat 2016-04-04 godkänns av byggnadsnämnden och skickas till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap 5:27 § PBL

STADSBYGGNADSKONTORET

Djana Micanovic  
Planchef

Lars Wennerstål  
Stadsbyggnadschef

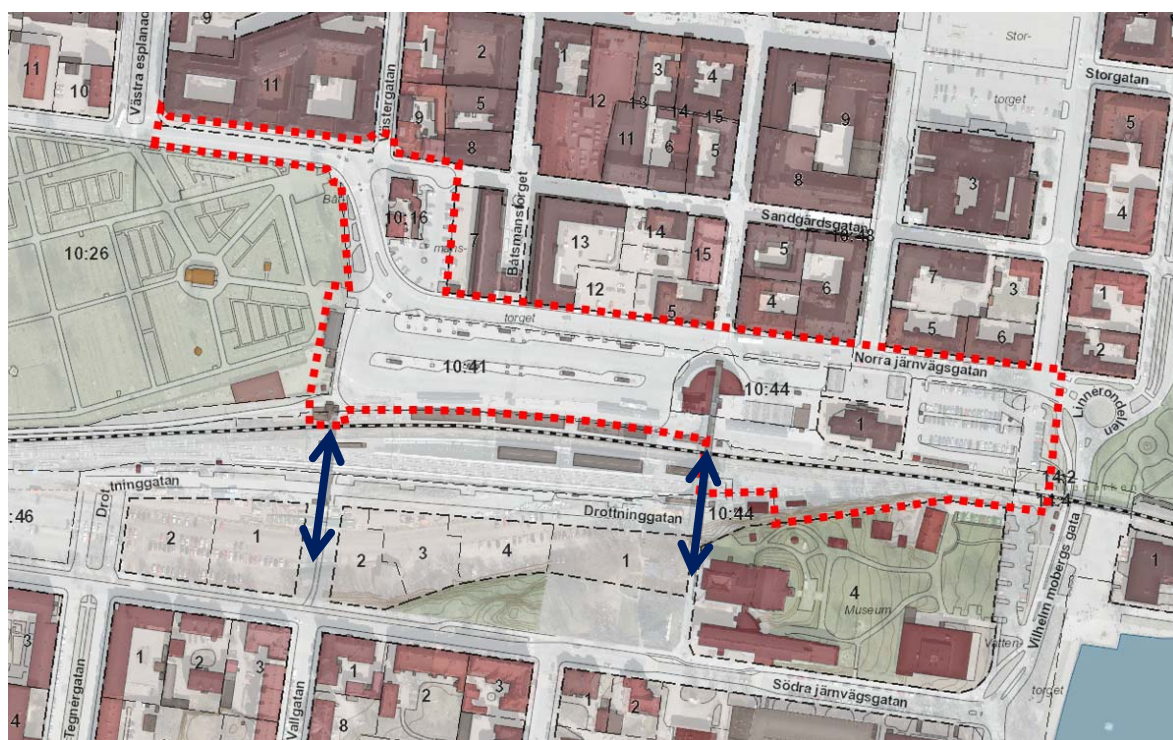
Handläggare  
Djana Micanovic  
0470 - 436 22

Dnr 2015BN1002 Dpl 214

## DETALJPLAN/Beskrivning VÄXJÖ 10:41 m. fl. Norra Stationsområdet, Centrum i Växjö

**Syfte** Syftet med detaljplanen är att skapa nya bebyggelsekvarter för stadens utvidgning av centrum och stadskärnan. I de nya bebyggelsekvarteren skapas förutsättningar för bl.a. ett större resecentrum, som ska möta stadens framtida behov. Nuvarande resecentrum planeras rivas. Busstrafiken föreslås också få en ny lösning för lokal-och/regionaltrafik. Delar av Norra Järnvägsgatan planeras användas för uppställning av bussar för lokaltrafik; regionaltrafik kommer att trafikera på en ny lokalgata/bussgata som anläggs parallellt med järnvägen. För att öka framkomlighet för bussar planeras delar av N. Järnvägsg. att stängas av för ”vanlig” dvs. allmän bil-/och cykeltrafik (tekniska nämnden fattar beslut som rör trafik).

Syftet med detaljplanen är också att säkerställa en fungerande och attraktiv offentlig miljö, som allmän plats (gata/torg/bro/park) och hur den ska användas. I ett så centralt läge och som en del av riksintresset för kulturmiljön är det oerhört viktigt hur de nya bebyggelsekvarteren ska möta offentliga ytor och närliggande bebyggelse, samt hur allt ska gestaltas. Ansvaret ligger både på kommunen (som ansvarar för allmänna ytor) men också på framtida byggare/ägare av kvartersmarken.



Planområde (avgränsning)



Broläge för gång- och cykeltrafik

## Bakgrund

Planeringen av stationsområdet fortsätter vidare med fokus nu på norra sidan av järnvägen. Detaljplan för södra delen (söder om järnvägen) är klar för byggnation och utbyggnad pågår för fullt med nya bostäder, kontors-/kommersiella lokaler, garage mm.

Planprogram för stationsområdet (antaget i KS 2009-11-03 § 339) redovisar intentioner för det aktuella områdets utveckling:

### - Stärka förutsättningarna för ett ökat kollektivt resande

Citat: ”Det kollektiva resandet i Växjö ökar. Kommunens målsättning är att få fler människor att resa kollektivt. Det ökande resande ställer högre krav på tillgänglighet och logistik än vad området kan erbjuda idag. Den höjda ambitionsnivån medför att komforten höjs.”  
Detaljplaneförslag följer programmets intention ovan. Utformningen och olika lösningar för kollektivtrafiken har sedan 2009 diskuterats vidare med bl.a. länstrafiken, regionförbundet, trafikverket.

### - Bygga färdigt rutnätsstaden mot järnvägsområdet

Citat: ”I samband med att bussterminalen fick sin nuvarande utformning öppnades staden upp mot järnvägsområdet. Norra Järnvägsgatan tappade därmed sin rumslighet. Möjlighet finns nu att återskapa gaturummet. Här finns möjlighet att tillskapa utrymme för ytterligare centralt belägna kommersiella lokaler och bostäder. Detta innebär en fantastisk utvecklingsmöjlighet både för stadskärnan och för näringslivet.”

Detaljplaneförslaget följer programmets intentioner ovan.

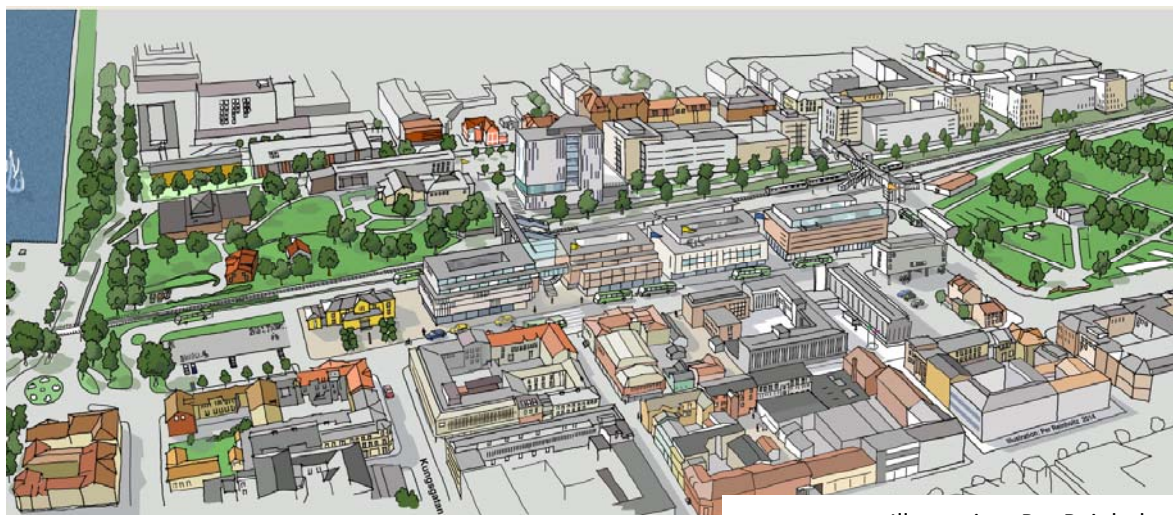


Illustration: Per Reinholtz  
Visionsbild för stationsområdet i Växjö

## Planområde och markägare

Avgränsning - planområdet omfattar mark mellan Tegnerkyrkogården i väst, Linnérondell i öst, järnvägen i söder och Norra Järnvägsgatan i norr. Planavgränsningen är gjord också med hänsyn till berörda underliggande planer som med denna ”släcks” antingen helt (som P 85/39, P 99/24, P 06/21, P 22) eller delvis (P1, P 121, P141). Planbestämmelse ”q” (rivningsförbud för ”Mössmakare Lindahls gård” och gamla järnvägsstationen) ligger dock kvar och överförs till den nya planen. Den föreslås utökas att gälla även stenvallen i fastighetsgräns till ”Lindahls gård” dvs. inom kommunens fastighet Växjö 10:17.

Areal – planområdet omfattar en yta på ca 3,6 hektar

Följande fastigheter ingår i detaljplanen:

Del av Växjö 10:41, 10:14, 10:17 (ägs av Växjö kommun)

Växjö 10:44, Gamla station 1 (ägs av Jernhusen stationer AB)

Del av Växjö 14:2 (ägs av Staten Trafikverket)

Del av Växjö 10:26 (ägs av Växjö kyrkliga samfällighet)

Växjö 10:16 (ägs av Hennings fastighetsförvaltning AB)

Handlingar - Detaljplanen består av plankarta med planbestämmelser, miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som särskild handling, planillustrationer som bilaga samt denna beskrivning inklusive redovisning av bl.a. fastighetsrättsliga konsekvenser av planens genomförande. En uppdaterad MKB (mars 2016) redovisar, förutom en förteckning av framtagna utredningar i ärendet, miljökonsekvenser för riksintressen, trafik/buller/luft/naturmiljö.

### **Planförfarande**

Detaljplanen handläggs med s.k. ”utökat förfarande” enligt senaste ändringar i PBL ”*En enklare planprocess*” som gäller efter den 1 januari 2015. Det motsvarar tidigare ”normalt planförfarande”.

### **Tidigare ställningstagande**

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

Växjö stationsområde, Planprogram antaget av KS 2009-11-03 § 339

Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Växjö stad (antagen av KF 2012-02-28)

### **Gällande planer inom planområdet**

P 1 Förslag till stadsplan för Växjö, fastställd 1912-04-18

P 85/39 Stadsplan, Tegnérkyrkogården, fastställd 1985-10-07 (släcks helt)

P 99/24 Växjö 10:16, del av 10:17, fastställd 1999-09-08

P 06/21 Detaljplan för stationshuset, fastställd 2006 10 11 (genomf.tid går ut 2016 12 31)

P 22 Detaljplan Del av Linnégatan mm, fastställd 1988-07-22

P121 Detaljplan kv. Elverket, fastställd 1991-10-17

### **Gällande planer utanför planområdet**

P 1 Förslag till stadsplan för Växjö, fastställd 1912-04-18

P 141 Förslag till ändring av stadsplan kv. Lugnet, fastställd 1959-02-13

P 85/21 Förslag till ändring av stadsplan kv. Linné, fastställd 1985-06-27

P 87/25 Förslag till ändring av stadsplan kv. Lejonet mm, fastställd 1987-08-17

P 83/45 Förslag till ändring av stadsplan kv. Museet mm, fastställd 1983-11-16

P 12/5 Detaljplan Växjö 10:15 m.fl. (S. Stationsområdet), fastställd 2012-05-15

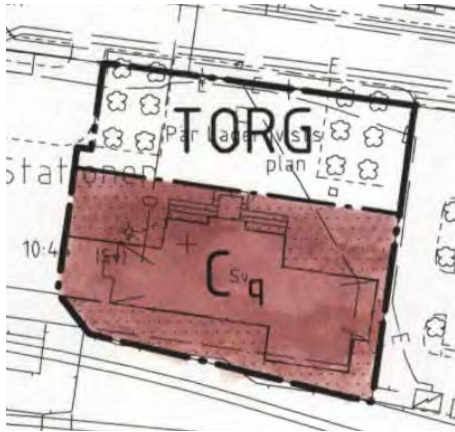
**Riksintresse Centrum** - Planområdet ligger inom riksintresset för kulturmiljö som närmare beskrivs i ”*Fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet*” (antagen av KF 1992-03-26 § 27). Påverkan på riksintresset för kulturmiljön beskrivs närmare i MKB.

**Riksintresse Järnväg** – Planområdet gränsar till järnvägen som är ett riksintresse för kommunikation. Ny bebyggelse har avgränsats med respektavstånd till järnvägen, precis som på södra sidan där utbyggnad pågår just nu.

Påverkan på riksintresset järnväg beskrivs närmare i MKB.

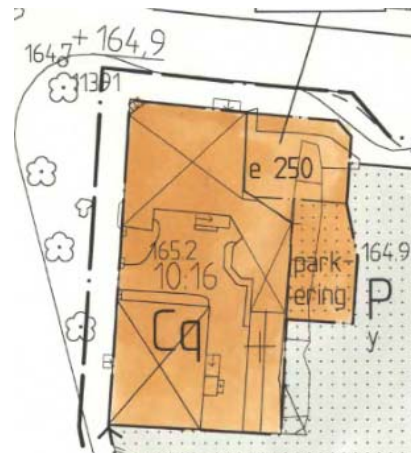
### **Befintlig bebyggelse inom planområdet**

Den gamla järnvägsstationen som är byggd 1865 samt ”Mössmakare Lindahls gård” som är byggd före 1930 behåller samma användning och skyddsbestämmelse som i nu gällande planer (bilder nedan), dvs. C-centrumändamål och ”q- byggnaden får inte rivas”.

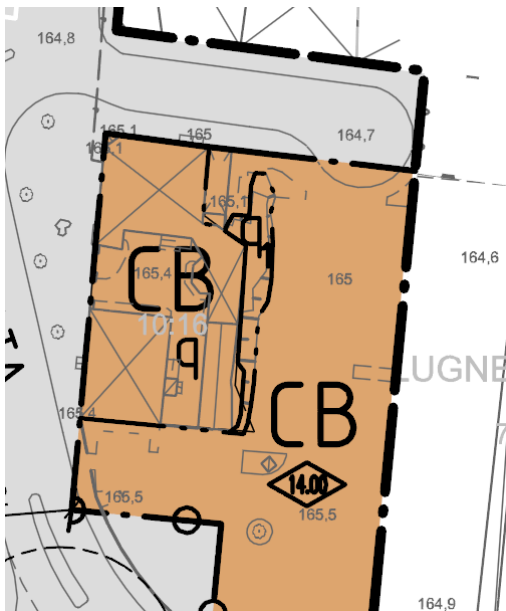


Skyddsbestämmelse "q" för gamla järnvägsstationen avser byggnadens ursprungliga storlek, utan tillbyggnader som gjordes under senare tid (söderut mot järnvägen och i öst som gjordes för att inrymma turistbyrå).

Skyddsbestämmelse "q" för Lindhals gård avser alla byggnader inom fastigheten (fotobild nedan). Skyddsbestämmelse "q" föreslås nu omfatta även delar av stenvuren i fastighetsgräns mot öst. Stenvuren ligger inom fastigheten Växjö 10:17 som ägs av kommunen.



[Plankarta ovan över Lindahl gård - Gällande plan](#)

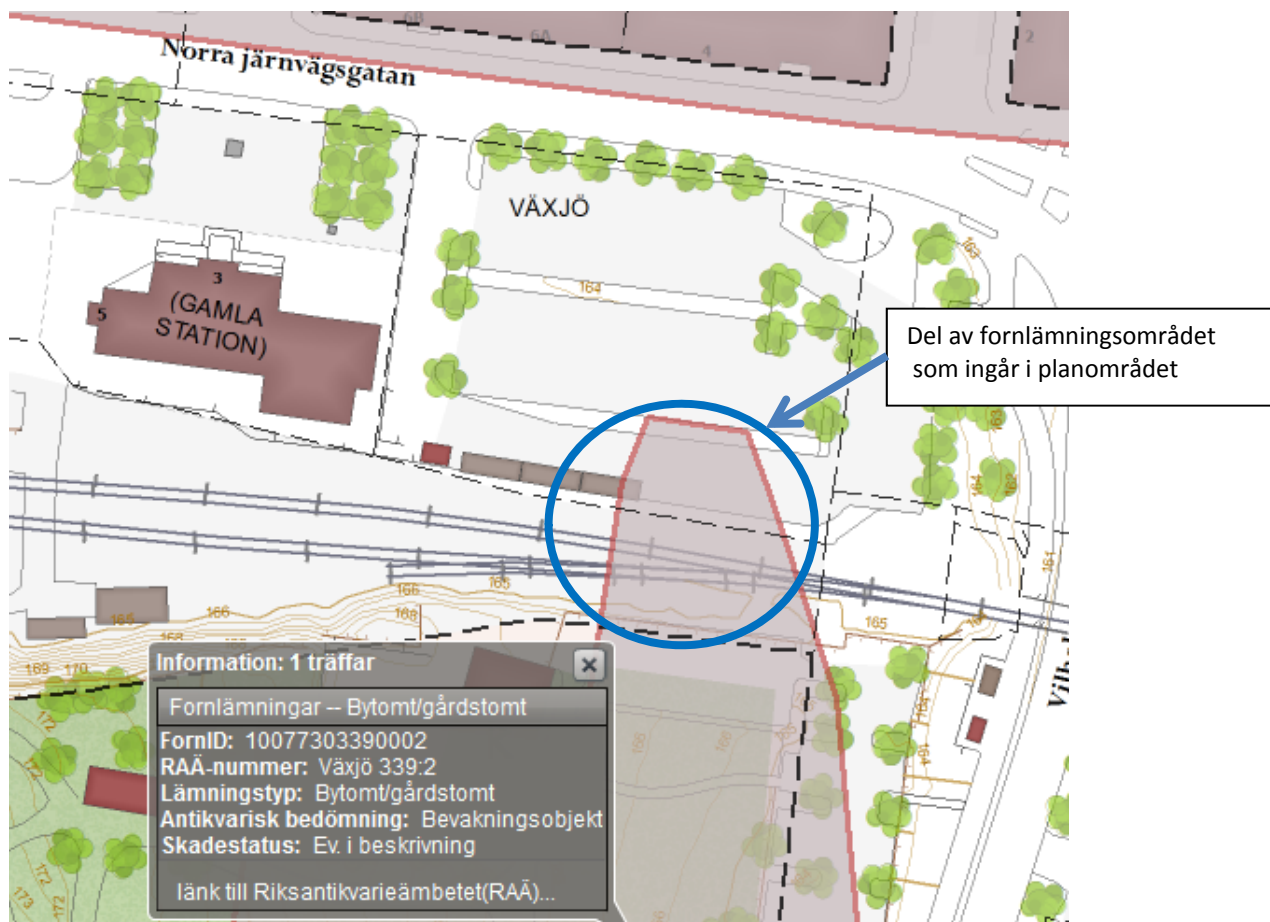


Vid eventuella ändringar eller vid underhåll av alla skyddade byggnader och miljöer kan kompletterande utredningar krävas i bygglovsskedet för att säkerställa dess skyddsvärde/skyddsbehov som t.ex. ursprungligt utförande/materialval/färgsättning/snicerier/fönster-/dörrarpartier/takbeklädnad mm.

[Plankarta till vänster – Nytt förslag/granskningshandling](#)

**Fornlämningar** – Planområdets sydöstra del omfattas delvis av ett fornlämningsområde markerat som "Bytomt/gårdstomt". Äldsta skriftliga belägg är från år 1590 då kyrkoherden flyttade sin bostad till Sandgårdet vilket motsvarar gamla Domprostgårdens nuvarande läge. Idag är denna aktuella del bebyggd/anlagd med järnvägsspår och som parkeringsplats. Föreslagen byggrätt ligger dock utanför fornlämningen.





Enligt LS yttrande 2015 11 13 krävs det inte särskilt tillstånd enligt 2 kap KML inför planerade markarbeten inom planområdet. Påträffas fornlämningar under arbetets gång ska arbetet avbrytas och LS kontaktas enl. 10§ 2 kap KML.

### Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan nedan utgörs marken av isälvsavlagringar (grön yta), sandig-moig morän (ljusblå yta) och berg i dagen (röd yta). Längst i öst, vid Linnérondellen är marken utfylld.



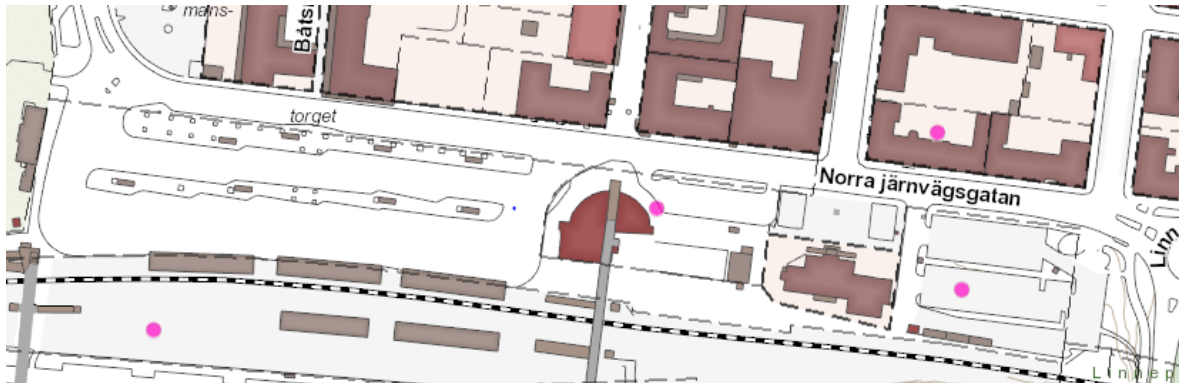
Utförda markundersökningar i ärendet (VBB Viak, Golder Associates, Norconsult, Tyrens, WSP, Bergsäker) redovisar bl.a. lämplig grundläggningsteknik inom olika delar av stationsområdet, med hänsyn till grundvatten, markbeskaffenhet, radon, vibration mm.

## Förorenad mark

Två punkter (bild nedan) inom planområdet finns registrerade som förorenad mark:

- drivmedelshantering vid resecentrum och
- bilvårdsanläggning/bilverkstad (f.d. bussgarage) i den östra delen av planområdet.

Marken ska åtgärdas/saneras till den nya användningen vid tidpunkten för byggnation (senast under byggtekniskt samråd).



## Planprogram

Planförslaget följer planprogrammets intentioner och huvuddrag. Genomförande följer också den etappindelning som redovisats i planprogrammet: *efter att WTC och angöringsplatsen Söder är klara kan angöringen till tågtrafiken ske söderifrån och nuvarande resecentrum rivs för att kunna genomföra byggnation norr om järnvägen.*

Befintliga träd inom planområdet - Inom planområdet finns en del lövträd. Kvarteret i områdets östra del, närmast Linnéondellen, har avgränsats med hänsyn bl.a. till det stora trädet (en Alm) som pryder området. Trädet kommer att ligga inom parkmarken för att på så sätt skyddas. Befintliga markhöjder inom parkmarken får inte heller ändras, med hänsyn till befintliga träd.

För att säkerställa plats för kollektivtrafiken/bussar på Norra Järnväggsgatan kommer större delen av trädraden längs med gatan att behöva tas ner. Det är endast trädraden längst i öster, vid den befintliga parkeringen, som kommer att kunna sparas. Samtliga träd i allén är av arten lind. Nya träd kan dock planteras på norra sidan av N. Järnväggsgatan samt i sidogatorna i de nya kvarter som skapas inom planområdet vilket illustreras i planhandlingar. Befintliga träd som ev. omfattas av biotopskydd samt beslut om dispens, fattas av länsstyrelsen. Markägaren ansvarar för dispensprövning-/ansökan hos LS.

Avgränsningen är också helt i linje med programmets inriktning att *”utforma och exploatera det östra kvarteret (nuvarande bilparkering) med hänsyn till utblick och koppling mot omgivande parker och Växjösjön samt att pröva bevarande av karaktärskapande träd”* (KS beslut 2009-11-03 § 33).



## PLANFÖRSLAG

**Bebyggelse** - Detaljplanen medger en markanvändning som kan möta stadens nuvarande och framtida utbyggnadsbehov, med nya stadskvarter och nya lösningar för kollektivtrafiken. Detaljplanen styr kvartersindelningen som dock ger möjlighet till en flexibel användning (centrumändamål med butiker, restauranger, hotell, kontor, bostäder mm).

Detaljplanen säkerställer även det allmänna behovet med gatu-/torg-/parkmark och framförallt generösa och flexibla ytor för gång- och kollektivtrafiken. Viktiga kommunikationer mellan stadsdelarna Söder och Centrum stärks med gångbroar och stråk som kopplar stadsdelarna med allmänna ytor (gångator/torg/broar).

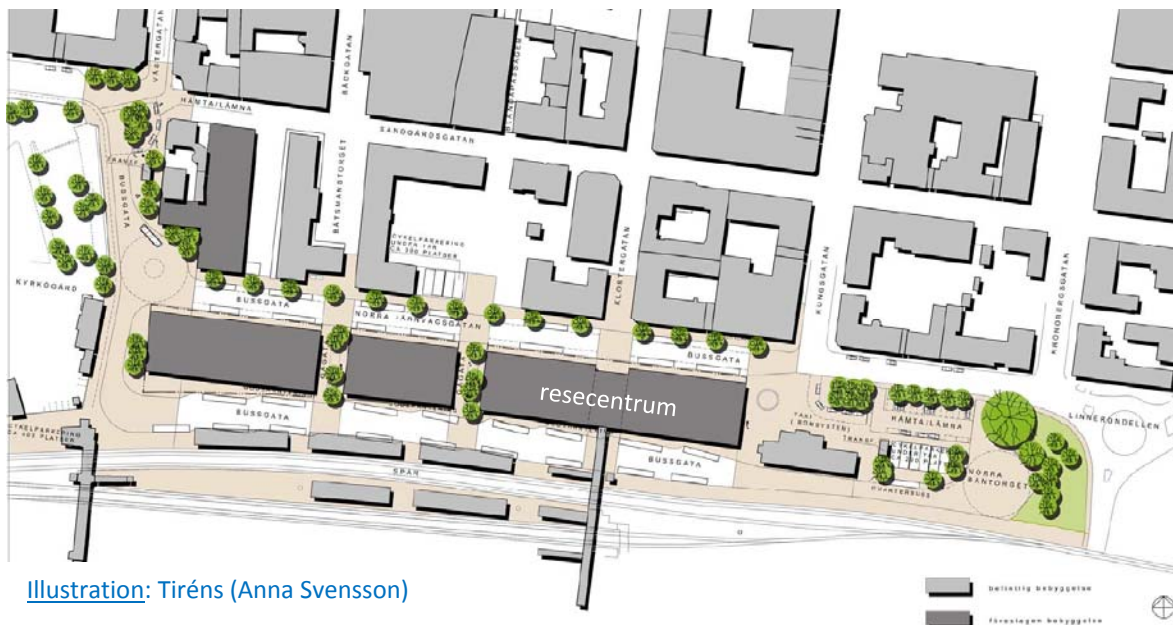


Illustration: Tiréns (Anna Svensson)

Stadskvarter längs med Norra Järnvägsgatan styrs med högsta byggnadshöjd på 14 m som också regleras med planbestämmelse, med möjlighet till en indragen takvåning. Kvarterets höjd mot järnvägen föreslås gå upp till 6 våningar; vindsvåning medges inte mot järnvägen. En varierad byggnadshöjd, från 14 m (mot Norra Järnvägsgatan) upp till 6 våningar (mot järnvägen) ger en bra övergång till den högre bebyggelsen på södra sidan av järnvägen som uppförs just nu (fler illustrationer – se bilagor till planhandlingar).



Illustration: Tiréns (Anna Svensson)

Utkravning av ny bebyggelse (mot järnvägen och Norra Järnvägsgatan) regleras med planbestämmelse (egenskapsgräns). Dess höjd (*arkadhöjd*) måste dock bestämmas under bygglovsskedet. Det är fri höjd för bussar (cirka mellan 4,5 m - 4,8 m i markplan mot N. Järnvägsgatan samt järnvägen) som blir styrande. Frihöjden för bussar måste stämmas av med berörda av frågan (senast) i bygglovsskedet.

Slutlig prövning för bebyggelsen och dess utformning, användning mm inom området prövas i bygglovsskedet då bl.a. anpassning till omgivningen, god tillgänglighet till området/bebyggelsen, parkeringsbehov mm prövas.

Plan- och bygglagens PBL 2 kap § 2:2–2:8 samt 8 kap § 8:1–8:12 (som skall bevakas också under bygglovsskedet) ställer ytterligare krav på mark och ny bebyggelse som ska uppfyllas för att kunna säkerställa ”en god helhetsverkan” (2 kap § 2:6 PBL).

### Utemiljö - Innegårdar

Allt tätare stadskvarter kräver stor omsorg om utemiljön och ”gårdsrummens” utformning. Innegårdar ska i första hand användas som uteplatser för boende inom kvarteret (inte som markparkering för bilar så som det är idag). Gröna gårdar utgör en viktig och skyddad miljö för människor 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 sin utformning och materialval fördröja dagvatten inom kvarteret - så långt det går!



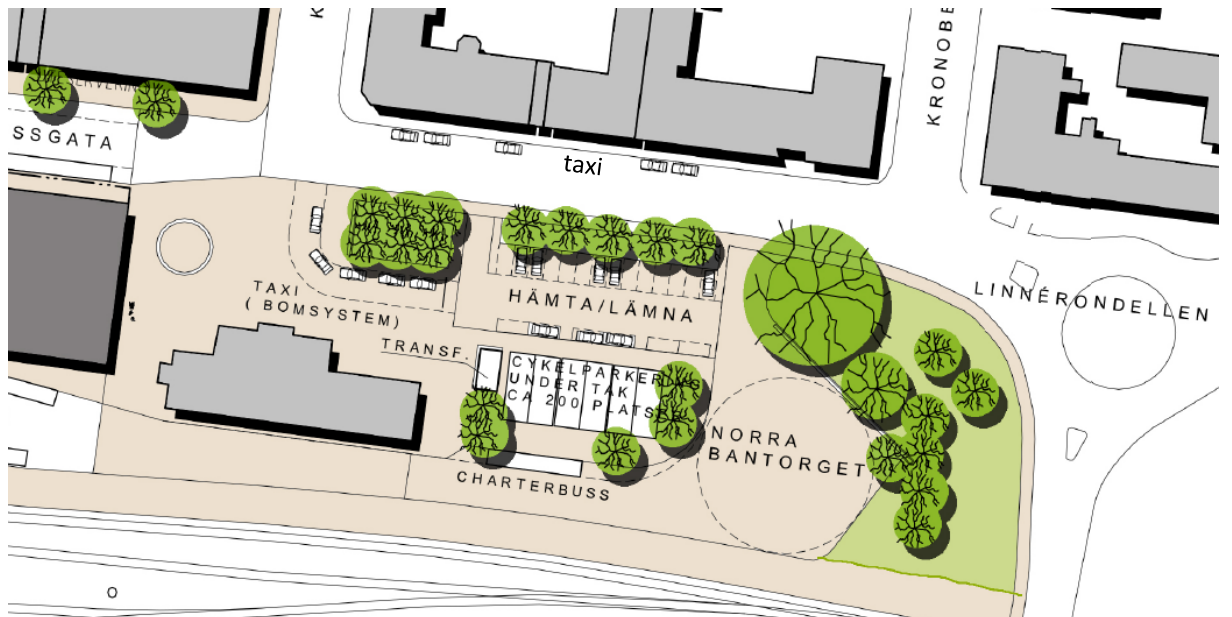
[Referensbilder ovan \(Malmö/Stockholm\)](#) – möjliga lösningar för gröna innegårdar



[Bilder ovan: ny bebyggelse och innegårdar under uppförande på södra sidan av järnvägen i Växjö, bl.a. inom kv. Sibyllan \(Brf Stinsen HSB\)](#)

## Angöringar

korttidsparkeringar (hämta/lämna) för allmän biltrafik; cykelparkeringar, taxi mm



Angöring från öster (via Linnerondellen)

Illustration: Tiréns

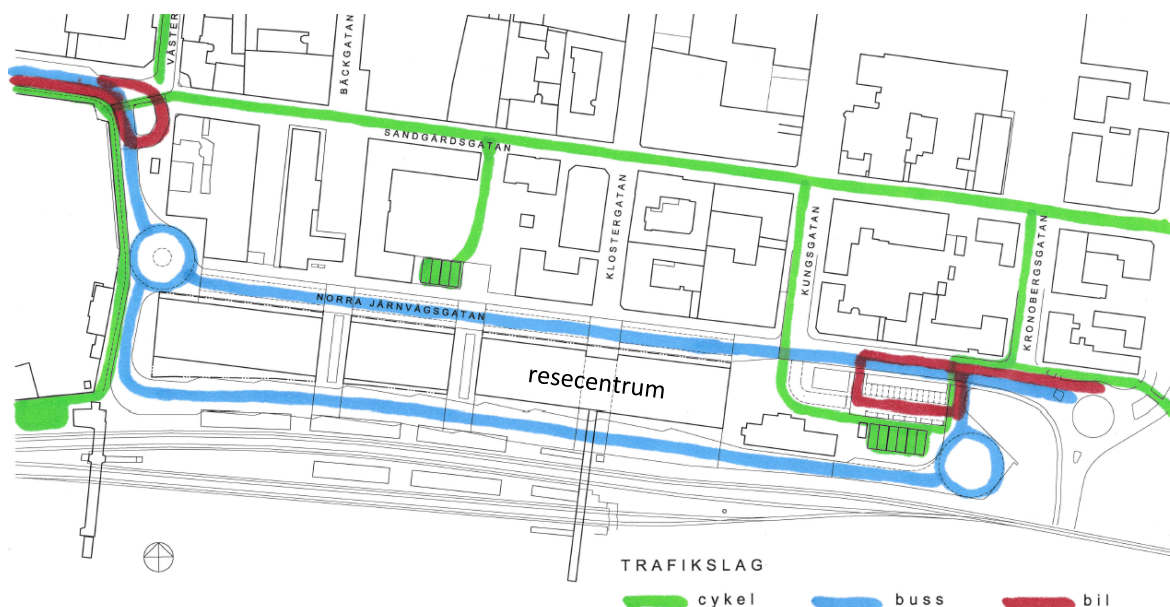


Angöring från väster (via Sandgårdsgatan)

Illustration: Tiréns

## Illustration nedan: Angöringar till Norra stationsområdet

cykel (grön linje) – buss (blå linje) – bil (röd linje)



NORRA STATIONSOMRÅDET VÄXJÖ  
ÖVERSIKT TRAFIKSLAG

**Parkering** - Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehov inom Växjö kommun (antagna av byggnadsnämnden 2009) ska tillämpas. Parkeringsbehovet bedöms i varje enskilt fall utifrån verksamhetens behov och med utgångspunkt från plan-/och bygglagen (8 kap. PBL 8:9§4) dvs. (citat): *”En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon”*.

**Boendeparkering** – Enligt Växjö kommuns parkeringsnorm krävs 0,5 parkeringsplatser per bostad. Om fastighetsägaren/byggherren vill skapa fler p-platser än normen kräver ska de platserna inte minska yta för gröna gårdar/uteplatser för boende eller verksamma inom området. Utemiljön och gröna gårdar ska prioriteras framför parkeringsönskemål-/behov i kvarteren. Parkeringsbehovet och dess lösningar hanteras i bygglovskedet.

**Verksamhetsparkering** – behov av p-platser för de nya verksamheterna (även resecentrum/stationsfunktion) prövas i bygglovet och enligt Riktlinjer för beräkning av parkeringsbehovet. Parkeringsköp kan vara aktuellt inom hela planområdet då parkeringsbehovet inte är möjligt eller lämpligt att lösa inom planområdet. Frågan och lösningar tas upp i bygglovsskedet.

Kommunstyrelsen har gett uppdrag till tekniska nämnden att utreda förutsättningar för ett nytt parkeringshus inom kv. Fabriken (beslut KS § 436/2015) där bl.a. parkeringsbehoven inom planområdet kan tillgodoses. En ny detaljplan för nytt p-hus är påbörjad i enlighet med kommunstyrelsens beslut KS § 157/2016.

**Cykelparkering** – Riktlinjerna för parkeringsbehov omfattar även cykelparkering. Cykelparkeringar ska ha bra placering och utformning samt tillräcklig kapacitet (både för boende, verksamma och besökande inom planområdet) och skall hanteras tidigt i planeringen/bygglov/ projektering mm.

Illustration ovan redovisar bl.a. angöring för cyklar samt en del av cykelparkeringar inom/i närheten av stationsområdet. En detaljplan styr inte var cyklarna ska stå, särskilt inte uppställning av mindre/större cykelställ inom allmän platsmark. Denna fråga ägs/ beslutas av tekniska nämnden. För att bl.a. öka framkomlighet för kollektivtrafiken på Norra Järnvägsgatan. Även detta beslutas av tekniska nämnden.

## Kollektivtrafik

Trafikkonsult Trivector har fått i uppdrag av Växjö kommun att i samråd med Länstrafiken Kronoberg göra en analys av kapacitetsbehovet vid resecentrum samt ta fram passande utformningslösningar för kollektivtrafiken. I utredningen från 2012 redovisas bl.a. olika sätt för bussuppställning. Illustrationer nedan redovisar möjliga uppställningar av bussar på N.Järnvägsgatan.

Detaljplanen styr inte detaljerna kring uppställning av bussar/busskurer/kantsten och dyl. men säkerställer den plats kollektivtrafiken behöver, oavsett vilken lösning man väljer. I granskningshandlingar finns nya illustrationer som redovisar bussarnas uppställning på N.Järnvägsgatan samt generösa möjligheter för vändning inom planområdet. Detaljplanen säkerställer den yta som krävs för kollektivtrafiken; planhandlingar illustrerar var bussarna kan stå/vända mm. Detaljplanen säkerställer också skyddsavstånd (hinderfrizon) från bussgatan mot järnvägen

Kort sammanfattat: Lokalbusstrafik (stadsbussar) ställs upp och trafikerar på Norra Järnvägsgatan och regionalbussar ställs upp och trafikerar på en ny lokalgata/bussgata som anläggs parallellt med järnvägen. Gångtrafiken leds genom en bebyggelse-/och gatustruktur som tydligt kopplar ihop stadskärnans rutnätskvarter med stationsområdets nya kvarter och bangården. Kopplingen mot stadsdelen Söder underlättas och tydliggörs för gång- och cykeltrafiken med bl.a. broarna över järnvägen. Från broarna kommer man också ner till bangårdsområdet och perrongerna med nya trappor/ rulltrappor/hissar.



Illustration: Trivector

Analys av stadsbusstrafiken 2012; Ett av flera förslag för uppställning av bussar på Norra Järnvägsg. Granskningsförslaget lämnar tillräckligt plats för illustrerat förslag ovan

Barnperspektiv - Det finns flera skolor och förskolor i Växjö centrum. Säkerhetsaspekterna kring järnvägen har beaktats genom bl.a. planskilda gång-/cykelförbindelser som ökar tillgänglighet och säkerhet till och från området. Krav på lektyr/utemiljö inom framtida bostadsvåningar-/kvarter ska beaktas under bygglovet.

Tillgänglighet - Utemiljön och byggnader ska uppfylla tillgänglighetskrav för bl.a. rörelsehinder, synskadade. I kommande bygglov ställs mer detaljerade krav enligt gällande regelverk.

## **Teknisk försörjning**

Dagvatten – Dagvattnet från området leds via ledningsnät till Växjösjön via lagunerna nere vid Strandbjörket. Dagvattnet från de norra delarna leds till lagunerna via Vattentorget och kanalen under träbryggan och dagvattnet söder om järnvägen leds direkt till lagunerna.

Då dagvattenledningarna är hårt belastade med dämningnivåer uppe i marknivå ställs det krav på dagvattenhanteringen inne på fastighetsmarken. Norr om järnvägen på det befintliga busstorget finns idag ett fördröjningsmagasin på ca 90 m<sup>3</sup> som kommer att försvinna då busstorget byggs om. Ett nytt dagvattenmagasin/utjämningsmagasin (under bussgatan) ersätter det gamla, med större kapacitet.

Ett slutet magasin 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. Husdräneringarna pumpas till ledningsnätet eller till utjämningsmagasinen för att undvika dämning i dräneringsledningen.

Höjdsättningen av marken är viktig så att inte ytvatten kan orsaka skada vid de tillfällen då regnen överskrider de dimensionerande regnen och magasinerna är fulla.

Ovan redovisas en av flera möjliga lösningar för dagvattenfrågan. Utöver dagvattenmagasin kan ytterligare krav ställas på kvartersmarken (gröna gårdar, mark-/takbeläggning mm) för att kunna ytterligare fördröja dagvatten. Detaljplanen styr inte vilken lösning det blir inom området. Frågan bevakas och dess detaljlösningar tas fram under efterföljande skede (bygglov/tekniskt samråd) innan slutligen ett slutbevis kan beviljas.

## Vatten och avlopp (VA); Renhållning

Spillvatten - Varje fastighet skall ha en anslutningspunkt för spillvatten. Då det kommer förekomma fastighetsindelning i 3D med genomgående garage särskilt på Södra stationsområdet måste detta granskas i detalj för varje fastighet och godkännas av VA-avdelningen. Lämpliga lösningar för sop-/ och avfallshantering ska ske i samråd med bl.a. tekniska förvaltningen.

Vatten - Varje fastighet får en anslutningspunkt för vatten. Kapacitet finns i alla tre anslutningspunkterna. Byggnation över +200 måste tryckstegras.

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.

## **Räddningstjänstens tillgänglighet**

Framkomlighet för räddningstjänsten - Uppställningsplats för räddningsfordon och byggnadernas angreppspunkter bör understiga 50 meter. Om byggnaderna projekteras för utrymning med räddningstjänstens stegar/höjdfordon krävs särskilda uppställningsplatser och eventuella räddningsvägar. Dessa platser bör samordnas med bussarnas uppställningsplatser. Åtkomlighet för räddningstjänsten beskrivs i Boverkets byggregler, kap. 5:721.

Brandvatten - Enligt kommunens handläggarkarta finns brandposter utmed hela Norra järnvägsgatan. Om dessa ger minst 1200 l/min (med ett tryck på minst 1 .5 bar) per brandpost kan de tillgodoräknas för byggnaderna inom det planerade området.

Byggnaderna bör konstrueras i stomme av betong för att bättre stå emot eventuell brand och explosion.



## INVERKAN PÅ MILJÖN

**Buller** - Från och med den 2 januari 2015 gäller ändringar i plan- och bygglagen PBL (SFS 2014:902 och SFS 2014:901) och i miljöbalken (MB) vad det gäller hanteringen av buller i plan-/ och bygglovsärenden. Lagändringarna syftar till ett mer samordnat regelverk och tillämpning av bullerfrågor mellan PBL och MB. Avsikten är att tillämpningen ska bli mer tydlig och förutsägbar samt att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i bullerutsatta områden utan att riskera påverkan på människors hälsa.

Enligt 4 kap 33 a§ PBL ska planbeskrivningen till detaljplan innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller (buller från flygplatser, industriell verksamhet, spårtrafik och vägar):

- vid bostadsbyggnadens fasad och
- vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden

### Förordning 2015:216 § 4 om trafikbuller vid bostadsbyggnader

1. Minst hälften av bostadsrummen i en bostad bör vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och
2. Minst hälften av bostadsrummen bör vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids

### Redovisning av beräknade bullervärden

Beräkning av framtida bullervärden enligt trafikprognos för 2020-2025 ekvivalent ljudnivå (tåg-/ och vägtrafik) enligt nedan:

- Som högst 68 dB(A) ekvivalent ljudnivå mot järnvägen
- Som högst 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå mot Norra Järnvägsgatan
- Som högst 67 dB(A) mot Tegnér kyrkogården
- Som högst 64 dB(A) mot Linnerondellen



Bild ovan bullerberäkning 2016: ÅF infrastruktur/Göteborg

Väg + järnväg 2020/2025 Ekvivalent ljudnivå/frifältsvärde (fler bilder/info i bilagan till MKB/handlingar)



Bild ovan bullerberäkning 2016: ÅF infrastruktur/Göteborg  
 Väg + järnväg 2020/2025 **Ekvivalent Ljudnivå**/frifältsvärde (fler bilder/info i bilagan till MKB/handlingar)

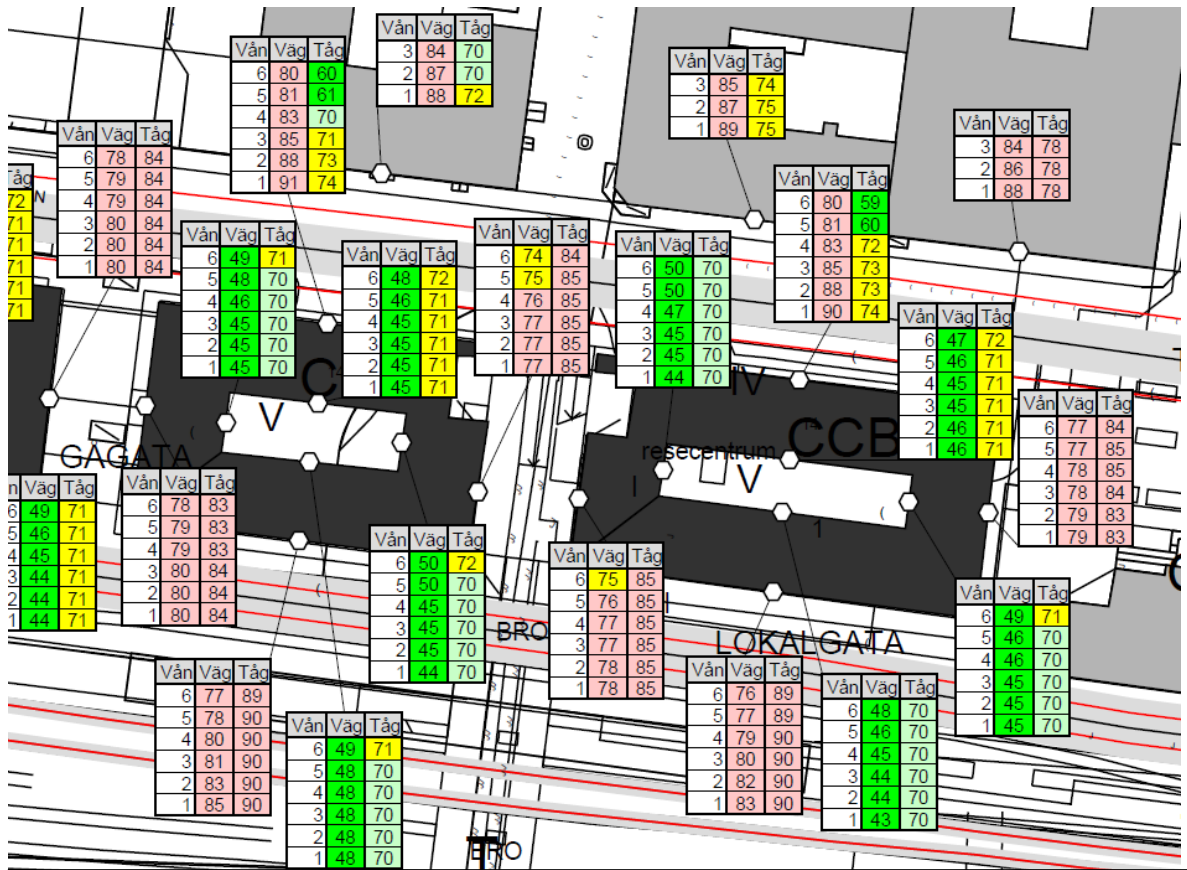


Bild ovan bullerberäkning 2016: ÅF infrastruktur/Göteborg  
 Väg + järnväg 2020/2025 **Maximal Ljudnivå**/frifältsvärde (fler bilder/info i bilagan till MKB/handlingar)



Bild ovan bullerberäkning 2016: ÅF infrastruktur/Göteborg  
 Väg + järnväg 2020/2025 **Maximal ljudnivå**/frifältsvärde (fler bilder/info i bilagan till MKB/handlingar)

Utemiljö - Bullerskyddade innegårdar/utemiljö kan skapas med illustrerad bebyggelse i planhandlingar. Bullerberäkningar (WSP och ÅF från 2016) redovisar att innegårdar och bostädernas fasader klarar värden som ställs i förordningen 2015:216 § 4. Innegårdarna ska också göras gröna och attraktiva för framtida boende/verksamma inom området. Markbeläggningen ska också möjliggöra fördröjning av dagvatten. Frågor och lösningar bevakas under bygglovskedet.

Inomhus bullervärden nedan får inte överskridas oavsett vilken typ av bostäder det byggs inom planområdet. Inomhusvärden blir dimensionerande för byggnadstekniska lösningar vid byggnation av bostäder.

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid

### Miljökvalitetsnormerna (MKN)

Luft - Miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom planområdet.

Vatten - Planens genomförande bedöms inte ska bidra till att MKN för vattenkvalitet inte uppnås eller att tillstånd i en vattenförekomst försämras. Dagvattnet från området leds via ledningsnät till Växjösjön via lagunerna vid Strandbjörket, där rening sker, innan dagvattnet släpps in i Växjösjön.

Sjö	MKN Status 2009	Kvalitetskrav
Växjösjön	Otillfredsställande ekologisk status  God kemisk ytvattenstatus	God ekologisk status 2021  God kemisk ytvattenstatus 2015

### 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. En sammanfattning av MKB följer nedan (citrat):

*”Växjö kommuns kommunstyrelse antog 2006-02-02 planprogram för Södra stationsområdet, Växjö centrum och 2009-11-03 ett planprogram för Växjö stationsområde som avser de norra delarna av stationsområdet. Planprogrammen bygger på en flytt av järnvägens godstrafikhantering från området som möjliggör en bebyggelse söder om järnvägsspåren och en vidare utveckling av resecentrat norr om järnvägen. Målet är att få en naturlig utbredning av centrum som ger en fortsättning på stadens historiska rutnätsstruktur och bidrar till stadens profil som regioncentrum, handels- och utbildningsstad. Detaljplanen för det södra stationsområdet antogs 2012-04-17 och området omdanas för närvarande enligt denna.*

*Den nya bebyggelsen inom stationsområdet skall skapa förutsättningar och flexibilitet för bostäder, restauranger, affärer, kultur och nöjen. Den skall utgöra en attraktiv entré till staden och stärka utvecklingsmöjligheterna för kollektivt resande samt öka tillgängligheten mellan centrum och södra stadsdelen för invånare och besökare.*

*Sammanfattningsvis kan anges att en byggnation av området utan tvivel förstärker rutnätsstadens uttryck jämfört med nollalternativet. Riksintresset för kulturmiljö bör tåla att staden utvecklas mot högre byggnadshöjder och att karaktär från 2000-talet tillförs.*

*Vad gäller riksintresse järnväg kan sägas att nyttjandet av järnvägsanläggningen inte hindras av föreslagen plan. Omlokalisering av godsbangården medför en tydlig utvecklingspotential för gods på järnväg. Planerad bebyggelse är genomförbar ur risksynpunkt under förutsättning att de specificerade riskreducerande åtgärderna genomförs.*

*Exploatering av området innebär att Norra Järnvägsgatan som stängs för biltrafik. En ny gång- och cykelbro över järnvägen förbättrar GC-förbindelserna från Södra Järnvägsgatan mot centrum.*

*Den trafikökning som orsakas av detaljplanens genomförande ger ett litet tillskott av luftföroreningar. De beräknade halterna ligger totalt sett långt under nationellt fastslagna miljökvalitetsnormer (MKN).*

*Detaljplanens genomförande innebär att fler bostäder byggs i en starkt bullerpåverkad miljö nära väg och järnväg. För bostäder inom området krävs väl genomtänkta planlösningar för att uppfylla gällande bullerkrav. Uppföljning bör ske i bygglovsskedet för att säkerställa att de byggnadstekniska lösningarna uppfyller dessa krav (ljudmiljö inom-*

hus samt tillgång till bullerskyddat utemiljö). Avseende vibrationer skall, under vedertagna och väl kontrollerade grundläggnings principer, inga hinder finnas för genomförandet av planen.

Miljögeotekniska undersökningar redovisar förekomst av markföroreningar. Området för drivmedelshantering vid resecentrum samt bilvårdsanläggningen/bilverkstad i den östra delen av planområdet kommer att åtgärdas/saneras till den nya anläggningen. I övriga delar bör vedertagen försiktighetsprincip med kontinuerlig okulär kontroll råda. Befintliga träd samt allén längs Norra Järnväggsgatan kommer delvis att behöva tas ner för att ge plats för lokalbusstrafik längs gatan. Allén omfattas av ett generellt biotopskydd och dispens måste sökas för att ta ner träden. Större delen av träden i allén mår inte bra och har dålig utveckling. För att behålla ett grönt stråk som förbinder Linéparken med Tegnérkyrkogården kan nya träd planteras på norra sidan av Norra järnväggsgatan samt på tvärgator.

Genomförandet av detaljplanen främjar miljön dels genom ett ökat underlag för resande med kollektivtrafik och en ökad tillgänglighet lokalt, dels genom att en omlokalisering av befintlig godsbangård ger hög utvecklingspotential.

Planförslaget medverkar till ökade möjligheter för nyttjande av kollektiva färdmedel och cykel, vilket ligger i linje med målet att ställa om till ett fossilbränslefritt transportsystem. Fjärrvärme och fjärrkyla från Sandviksverket kommer att erbjudas i området, vilket också medverkar till måluppfyllelse. Mark i planområdena kommer att saneras, vilket medför positiva effekter på mark och vatten. Planförslaget medför förtätning av staden och ianspråktagande av redan exploaterad mark, vilket bedöms medverka till resurs-effektivitet. Ingen jungfrulig mark krävs för detaljplanens genomförande och byggnation på höjden är positivt.

Uppföljning av trafikökningen och en plan för att hantera den generella trafikökningen i översiktsplanen samt uppföljning av bullerriktvärden och miljö kvalitetsnormer i anslutning till planområdet föreslås när byggnation har avslutats.”

## **BYGGLOV**

I samband med bygglovsprövningen skall följande särskilt beaktas:

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

- Avstängningsbar ventilation för att minska konsekvenserna av utsläpp av främst giftiga gaser
- Utformning av fasad i obrännbart material som skydd mot värmestrålning (både mot järnvägen och Norra järnväggsgatan med hänsyn till gasbussar)
- Placering av entréer så att de ej vetter mot järnvägen för att underlätta trygg och säker utrymning av hus i händelse av olycka
- 

Utöver de åtgärderna ovan föreslås, att där så är möjligt, ta hänsyn till följande:

- Lätta konstruktioner undviks för att förbättra skyddet mot explosion
- Butiksyta och publika entréer bör inte placeras mot järnvägen (utrymmen med låg personaltäthet bör istället placeras mot järnvägen). Vissa restriktioner (som t.ex. kommunikationsstråk) gäller inte resecentrum eftersom personer i resecentrum måste ha tillgång till tåg och bussar). Generellt, ju längre från järnvägen en entré placeras desto bättre ur risksynpunkt.
- Fönsterarean i resecentrums fasad begränsas mot järnvägen ska begränsas, eftersom hög persontäthet inte kan uteslutas
- Glas i kontors- och handelslokalerna (två nedersta planen) utförs i brandteknisk klass

### Övrigt bygglov:

- Fri höjd för bussar är dimensionerande för höjd på bebyggelsens utkraning mot järnvägen/Norra Järnväg. Samråd måste ske med berörda i frågan

*Vibration* - Val av konstruktion för ny bebyggelse ska inte förstärka vibrationsnivån. Mer info i utredningen gjord av Bergsäker, Riskanalys ang. påverkan på omgivningen vid sprängning, schaktnings- och packningsarbeten, 2012-10-30

*Påverkan på grundvatten* - Viktigt hur man "tätspontrar" runt schakten (vid nedgrävda delen av bebyggelsen som t.ex. garage/dagvattenmagasin).

Mer info i utredningen Hydrogeologisk utredning, Norconsult 2012-08-30

Föroreningar i marken: Hanteringsplan för markföroreningar och schaktarbeten ska upprättas i bygglovskedet (senast under byggtekniskt samråd).

### **PLANENS GENOMFÖRANDE**

Plangenomförandet ska beskriva de tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras. Vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägare och andra berörda ska också framgå av beskrivningen.

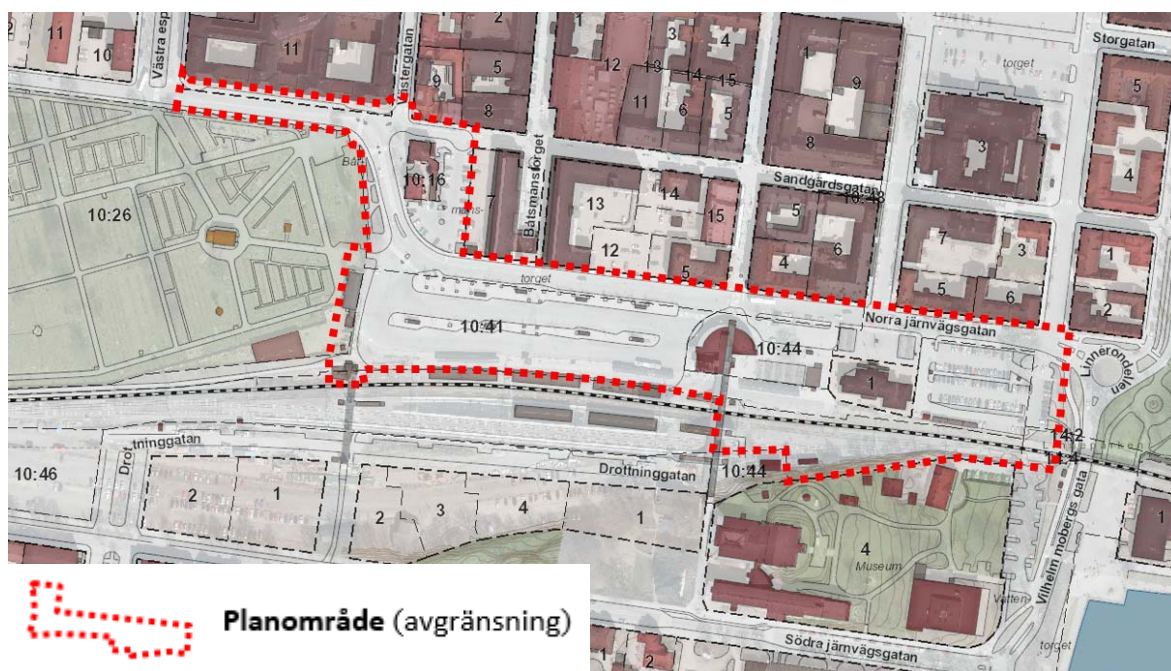
### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

Tidplan – Detaljplanen, som handläggs med utökat planförfarande, planeras ställas ut för granskning under våren för att kunna godkännas i byggnadsnämnden under försommaren 2016. Antagande av planen sker av kommunfullmäktige efter godkännande av byggnadsnämnden.


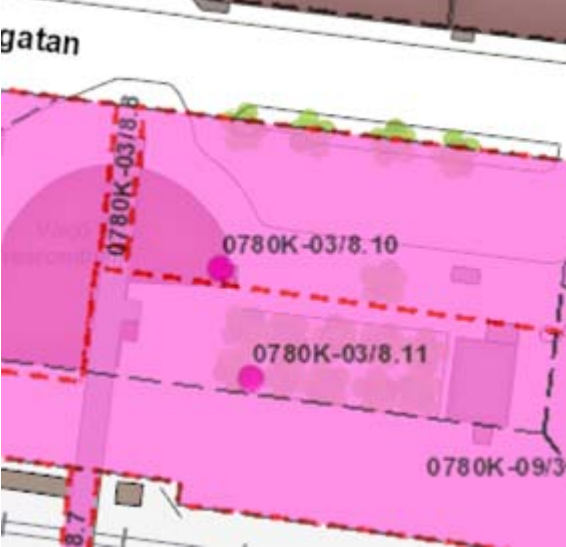
Genomförandetid - Enligt 4 kap. 4:21 § PBL (Plan och bygglagen) ”*ska detaljplanen ange en genomförandetid. Tiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen, men tiden får inte vara kortare än fem år och inte längre än femton år.*”

Genomförandetiden för Växjö 10:41m.fl. går ut 5 år efter laga kraftbeslutet. Under denna tid har fastighetsägare rätt att bygga enligt detaljplanen. Genomförandetiden är inte densamma som byggtid. Planen inklusive dess planbestämmelser fortsätter att gälla efter att genomförandetiden gått ut.

### **Översiktlig karta över planområdet**



## KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIVÅ

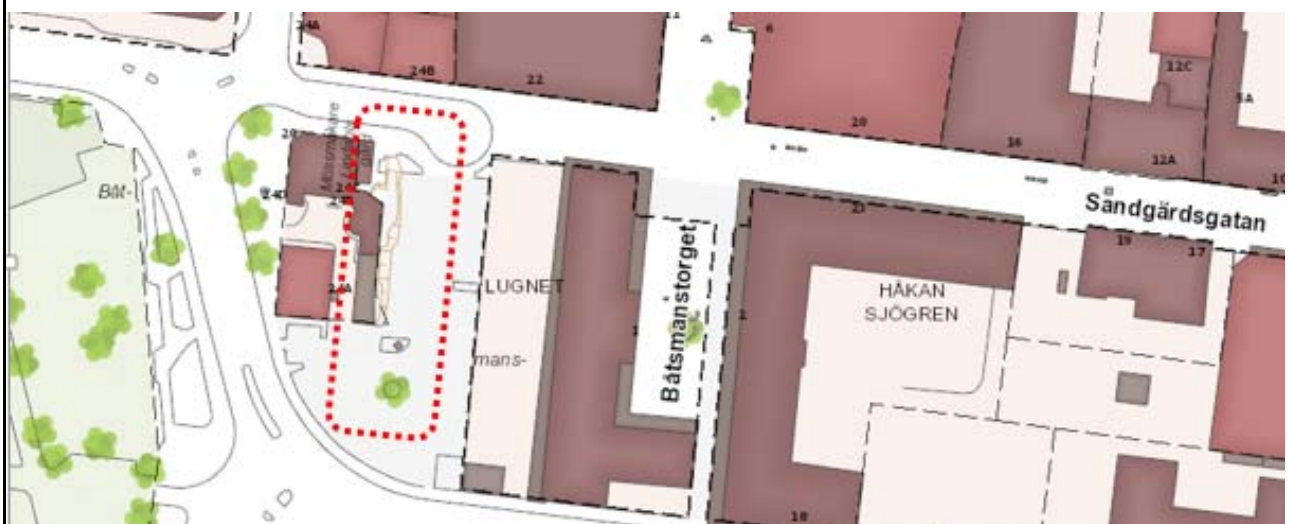
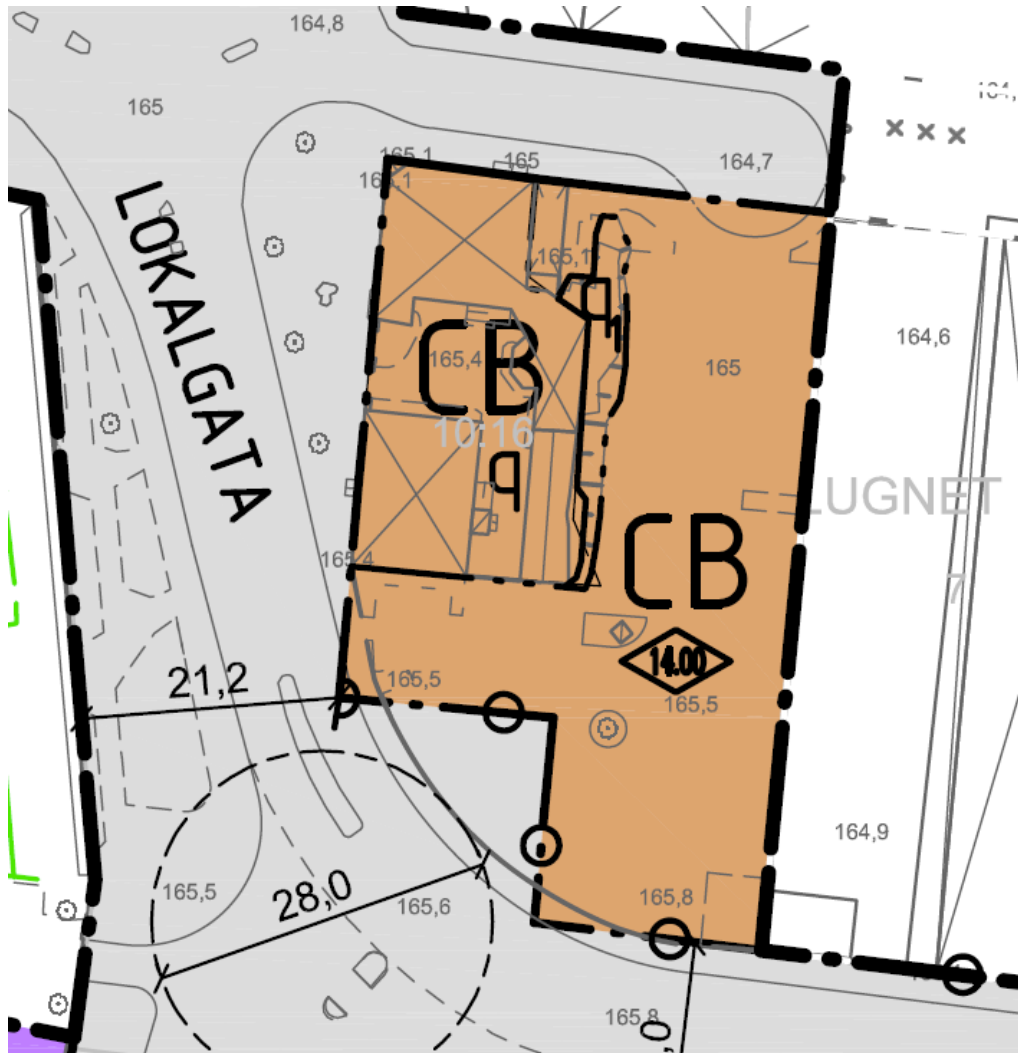
Fastighet : Växjö 10:41; Växjö 10:17; Växjö 10:14		
Ägare: Växjö kommun		
		
Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
<p><b>Kostnader:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ombyggnad av N. Järnvägs-gatan (nya lösningar för kollektivtrafiken)</li> <li>-flytt av ledningar</li> <li>-översyn av investeringsbehov för offentliga platser (gångtor/ torg-tor/cykelställ mm)</li> <li>-Inlösen av berörda delar av mar-ken/fastigheten</li> </ul> <p><b>Intäkter:</b> Ändring av markanvändning/större byggrätter mm genom ny detaljplan ökar markvärde.</p> <p>Kommunerna har både rättighet och skyldighet att lösa in mark för allmänt ändamål. Inlösen av mar-ken hanteras av kommunala lant-mäterimyndigheten på begäran av kommunen eller berörd fast. ägare.</p>	<p>Fastighetsregleringar av berörda fastigheter: Gamla station 1; Växjö 10:17; Växjö 10:14 m.fl.</p> <p>Översyn/upphävande av flera servitut inom om-rådet (bild nedan redovisar en del av aktuella ser-vitut som måste ses över)</p>  <p>Ny lokalgata (bussgata) en allmän park och nya allmänna g/c vägar/torg föreslås inom delar av flera berörda fastigheter. Aktuella delar bör tillfö-ras till lämplig kommunal fastighet. Planen medger att området kan indelas i fler fas-tigheter. Även 3-dimensionell fastighetsbildning är möjlig. Om området indelas i fler fastigheter kan det bli aktuellt att bilda gemensamhetsan-läggningar för samverkan mellan fastigheter. Nya kvarter/fastigheter måste namnsättas också.</p>	<p>Gatubredder ger den plats kollektivtrafik behöver för en flexibel lösning/ uppställ-ning av bussar.</p> <p>Flytt av bef. ledningar Fördröjning av dagvatten</p> <p>Dragning av nya ledningar</p>

**Fastighet : del av Växjö 10:17**

Ägare: Växjö kommun


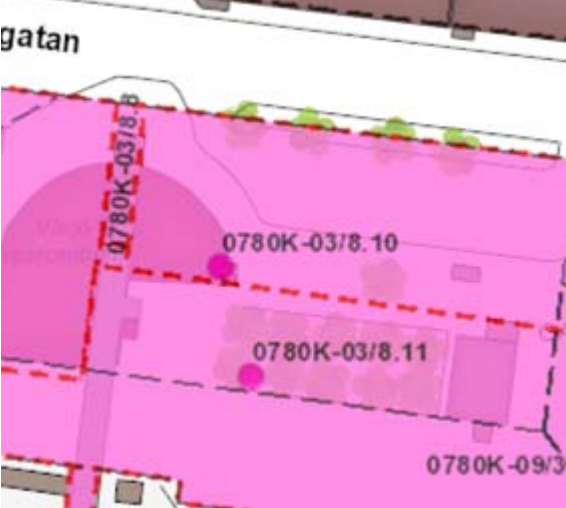
Föreläggande om anspråk på ersättning enl.5 kap PBL 5:26§

Med anledning av införandet av skyddsbestämmelse "q1 – stenmur får inte rivas" som ligger inom en del av Växjö 10:17 (bild nedan) har fastighetsägaren möjlighet att senast 2016-06-04 anmäla anspråk på ersättning med anledning av detaljplanens bestämmelse "q" om förbud mot rivning och förvanskning enligt PBL 5 kap 26 §. Den som inte anmäler anspråk inom utsatt tid förlorar rätten till ersättning.





# KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIVÅ

Fastighet : Gamla station 1; Växjö 10:44		
Ägare: Jernhusen stationer AB		
 <p>orra järnvägs-gatan</p> <p>Växjö resecentrum</p> <p>10:44</p> <p>GAMLA STATION</p>		
Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
<p><b>Kostnader:</b> Genomförande av detaljplanen förutsätter att nuvarande resecentrum rivs och nytt resecentrum byggs i något av de nya kvarteren som skapas inom planområdet.</p> <p>Tillbyggda delar av gamla stationen (mot järnvägen) måste också rivas för att ge plats åt kollektivtrafiken. Den berörda delen planläggs också som allmän platsmark (lokalgata).</p> <p><b>Intäkter:</b> Ändring av markanvändning/större byggrätter mm genom ny detaljplan ökar markvärde.</p> <p>Kommunerna har både rättighet och skyldighet att lösa in mark för allmänt ändamål. Inlösen av marken handläggs av kommunala lantmäterimyndigheten på begäran av kommunen eller berörd fastighetsägare.</p>	<p>Fastighetsregleringar av berörda fastigheter: Gamla station 1; Växjö 10:44</p> <p>Översyn/upphävande av flera servitut inom området (bild nedan redovisar en del av aktuella servitut som måste ses över)</p>  <p>gatan</p> <p>0780K-03/8.10</p> <p>0780K-03/8.11</p> <p>0780K-09/3</p> <p>Ny lokalgata, g/c bro och gånggata, som allmän platsmark, föreslås inom delar av fastigheten. Berörda delar bör tillföras lämplig kommunal fastighet.</p> <p>Planen medger att delar av den aktuella fastigheten kan indelas i fler fastigheter. Även 3-dimensionell fastighetsbildning är möjlig.</p> <p>Om området indelas i fler fastigheter kan det bli aktuellt att bilda gemensamhetsanläggningar för samverkan mellan fastigheter.</p> <p>Nya kvarter/fastigheter måste namnsättas också.</p>	<p>Gång-/och cykelbro och gångtrafik ska säkerställas</p> <p>Gatubredder ger den plats kollektivtrafik behöver för en flexibel lösning/ uppställning av bussar.</p> <p>Flytt av bef. ledningar Fördröjning av dagvatten</p> <p>Dragning av nya ledningar</p>

## KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIKIVÅ

Fastighet : Växjö 14:2		
Ägare: Staten Trafikverket		
<p><b>Norra järnvägsgatan</b></p> <p><b>VÄXJÖ 14:2</b> Omrnr: 1</p> <p>Fastighetsregistret uppdaterat 2015-09-15</p> <p>Namn: Staten Trafikverket Postort: BORLÅNGE Postnummer: 78189 ANDEL: 1/1 REALESTATEKEY: 70068418</p> <p>Mer fastighetsinformation...</p> <p>Bygglövsakter fram till år 1999</p>		
Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
<p><u>Kostnader:</u> Inga</p> <p><u>Intäkter:</u> Inga</p>	Ingen fastighetsrättslig påverkan	Inga

## KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIKIVÅ

Fastighet : Växjö 10:16		
Ägare: Hennings fastighetsförvaltning AB		
Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
<p><u>Kostnader:</u> Inga</p> <p><u>Intäkter:</u> Inga</p>	Ingen fastighetsrättslig påverkan	Inga
<p>Den aktuella fastigheten har samma reglering/ planbestämmelser som i nu gällande plan. Anledningen att den är med i denna detaljplan är administrativa – att en renodlad plan skapas och "restdelar" (i plansammanhang) släcks.</p>		

# KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIVÅ

**Fastighet : Del av Växjö 10:26 (Tegnérkyrkogården)**

Ägare: Växjö kyrkliga samfällighet



**Ekonomiska**

Kostnader: Inga  
Intäkter: Inga

**Fastighetsrättsliga**

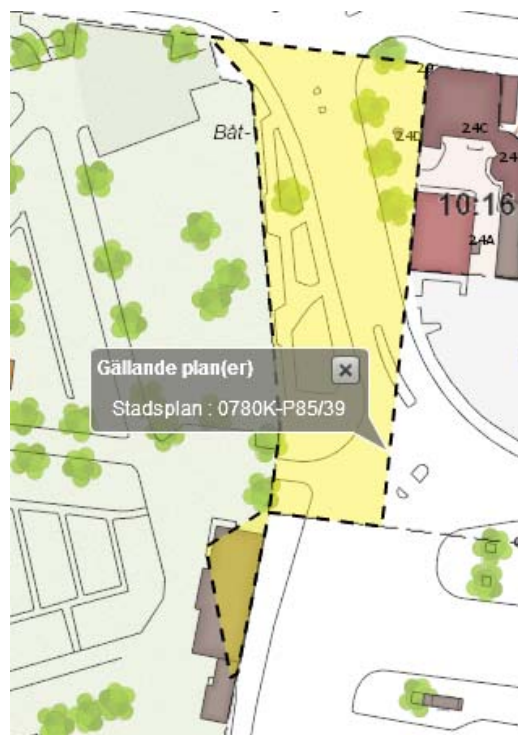
Ingen fastighetsrättslig påverkan

**Tekniska**

Inga

Den aktuella delen av fastigheten har samma reglering som i nu gällande plan. Anledningen att den är med i denna detaljplan är administrativa – att en renodlad plan skapas och "restdelar" (i plansammanhang) släcks.

Bild till höger redovisar en av planerna som "släcks" – marken ingår nu i den aktuella detaljplanen.



## KONSEKVENSER PÅ FASTIGHETSNIVÅ

### Fastighet : Del av Fries 11

Ägare: Norrporten i Växjö AB



#### Ekonomiska

**Kostnader:** Kostnad för fastighetsreglering hos KLM  
**Intäkter:** Eventuell ersättning för mark som planläggs som allmän platsmark prövas av KLM

#### Fastighetsrättsliga

Avtalsservitut, som ger kommunen rätt att nyttja den aktuella marken för allmänt ändamål, upphävs. I fortsättningen säkerställs det allmänna behovet med allmän platsmark.  
 Fastighetsreglering behövs för att föra över marken till kommunens gatufastighet Växjö 10:17. Därmed kommer servitut för gatutrafik, som belastar området, att upphöra.

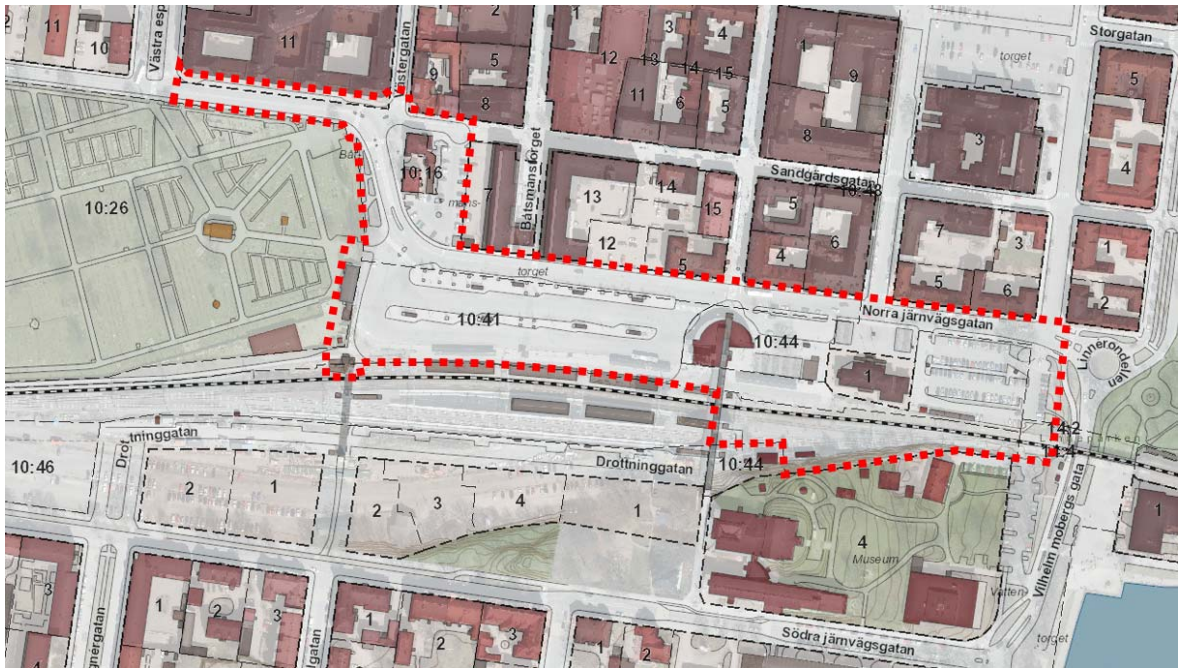
#### Tekniska

Inga



Den aktuella delen av fastigheten är belastad idag med avtalsservitut (kommunen har rätt att nyttja den som gatumark/trottoar). Anledningen att den tas med i granskningshandlingen är, dels att anpassa till verkliga fortsättningsmarken upplevs som allmän/gatumark, dels administrativa – att en renodlad plan skapas och "restdelar" (i plansammanhang inaktuella) släcks. Nedan markerat vilken del av Fries 11 som berörs (dvs. planläggs nu som allmän platsmark LOKALGATA)

## Översiktlig karta över planområdet



STADSBYGGNADSKONTORET  
2016-04-04

Djana Micanovic  
Planchef



### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden 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

- LOKALGATA Lokaltrafik
- GÅGATA Gångtrafik (även godstrafik för kringliggande verksamheter)
- TORG Torgplats
- G/C-BRÖ Gång- och cykelbro får byggas över järnvägen/bussgatan
- PARK Parkmark

#### ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C/CB Centrumbebyggelse; C1 resecentrum; Bostäder (egenskapsgräns längs med kvarter redovisar hur långt bebyggelse kan kraga ut; höjd på utkravningen från markplan bestäms av vad bussarna behöver för frihöjd)
- T Trafik (järnväg/bangård)
- P P-Plats (parkering av alla slag av fordon). Endast markparkering. Inom området kan mindre byggnader provas (som transfstation, cykelsäll och dyl.)
- M Begravningsändamål (medges även befintlig transformatorstation i söder)
- resecentrum Reserverad plats/kvarter för användning/funktioner kopplade till resande

#### UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- 00 Breddmått i meter
- träd Befintliga träd får inte tas ned eller skadas. Befintliga markhöjder runt träd får inte ändras

#### PLACERING; UTFORMNING; UTSEENDE

- Byggnader skall placeras i kvartersgräns mot Norra Järnvägsgatan
- Bottenvåningar längs med N.Järnvägsgatan och järnvägen får inte innehålla bostäder
- 14.00 Högst byggnadshöjd i meter
- VI Högst antal våningar inom planområdet (vindsvåning över högsta våningen får inte byggas)
- Körbär utfart får inte anordnas

#### BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Hinderfrizon närmast spårområdet (bussgatan måste placeras utanför denna zon)
- x Marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik (i markplan samt i brolaget/broförbindelse mellan stadsdelen Söder och Centrum)

#### SKYDDSBESTÄMMELSER

- q Byggnadens yttre (exteriör) får inte försvankas
- Byggnaden/-er får inte rivas
- q<sub>1</sub> Stenmur får inte rivas

#### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Kommunen är huvudman för allmän plats  
Genomförandetiden går ut 5 år efter det att planen vunnit laga kraft  
Bygglov får inte ges förrän det har redovisats, senast under tekniskt samråd, hur marken ska saneras från föroreningar (se också planbeskrivningen under rubriken "Förorenad mark")

#### Upplysning

Planbeskrivning redovisar beräknade bullervärden (enligt PBL 4 kap. § 33a) samt villkor från förordningen 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovskedet för att kunna säkerställa bra lägenhetslösningar

### Grundkarta över Växjö 10:41 m fl, Stationsområdet Växjö kommun

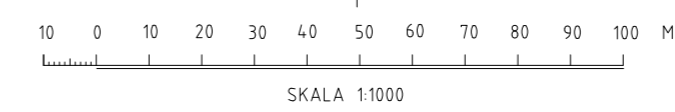
Upprättad 2015-09-08

Lars-Göran Bergsman, gis-chef  
Stadsbyggnadskontoret, Växjö kommun

PLANSYSTEM SWEREF 99 15 00	HÖJDSYSTEM RH2000	ÄRENDENUMMER
SKALA 1:1 000		

### Beteckningar

	Gräns för fastighet, samfällighet och samsjedelingsområde samt gräns för kvarterstrakt		Nivåkurva
	Traktgräns, alternativ gräns för fastigheter och samfällighet med samma kvartersnamn, samt med kvartersnamn		Avvägd markhöjd
	Traktgräns, osäker i sjö (tolkad ent. jbl 1:5)		Polygonpunkt
	Servitutsgräns		Registerbeteckning på fastighet
	Egenskapsgräns		Trakttext
	Bostadshus karterat efter husliv resp. tak		Samfällighet
	Uthus karterat efter husliv resp. tak		Servitut resp. ledningsrätt
	Övrig byggnad karterat efter husliv resp. tak		Servitut (punkt, linje resp. yta)
	Transformatorbyggnad		Ledningsrätt (yta)
	Häck, stenmur		Forninne
	Staket, stödmur		Fjärrvärmeledning
	Väg		Spillvattenledning
	Slänt		Vattenledning
			Dagvattenledning
			Högspänningsledning i mark
			Teleledning i mark
			Optokabel
			Strandlinje



Antagen av Kommunfullmäktige 2016-08-30 § 202  
Byggnadsnämndens sekr.....  
Laga kraft 2017-02-28  
Byggnadsnämndens sekr.....

Vatten- och avloppsledningar redovisade av Tekniska förvaltningen Växjö <datum>

### Detaljplan Växjö 10:41 m.fl. Norra stationsområdet Centrum i Växjö Växjö kommun

Upprättad Stadsbyggnadskontoret 2016 04 04 Reviderad Stadsbyggnadskontoret 2016 11 11

Djana Micanovic Planchef Djana Micanovic Planchef

Revidering Planförslaget har reviderats 2016 11 11 - Utfartsförbud har tagits bort från norra sidan av Norra Järnvägsgatan