

## Fördjupad Översiktsplan 2017

*Vi vill behålla den småskaliga karaktär som Alvesta kommun utgör.*

*Vi vill skapa och värna attraktiva boende- och livsmiljöer för alla som bor i eller flyttar till Alvesta Kommun.*

*Vi vill ge de bästa förutsättningar för hållbara transporter både på väg och järnväg, där hänsyn tas till miljön både i tätort och på landsbygd.*

*Vi vill säkra tillgången till verksamhetsmark utan att ge avkall på boende- och livsmiljön för våra invånare i Alvesta Kommun.*

## Huvudpunkter i vårt yttrande över FÖP

### Förbifart väg 126

En utflyttad väg 126 från Alvesta tätort innebär förutom minskade luftföroreningar också minskat buller, vilket i sin tur möjliggör för bostäder på platser som idag inte går att bebygga.

### Spånens fritidsområde

Vi förordar att Spånens fritidsområde ej skall upplåtas till bostads eller verksamhetsmark.

### Mark för nya verksamhetsområden

Vi ser området sydväst om Alvesta längs med den av Alvesta Alternativet föreslagna Förbifart 126 som ett framtida verksamhetsområde att projektera i anslutning till en utflyttad godsbangård med ett sydligt placerat triangelspår.

### Utvecklingsplan för gods- och persontrafik på järnväg

En utflyttning av godsbangården är en förutsättning för en utökad persontågstrafik samtidigt som järnvägsgodset ges möjlighet att utvecklas kraftigt, dels genom en rationell hantering av godstågen och dels genom tillkomsten av ett verksamhets-område, där transport beroende verksamheter kan etableras.

Miljömässigt för en sådan förändring med sig många fördelar inte minst ur bullersynpunkt.

# Detaljbeskrivning av yttrandet

Vi anser att den geografiska avgränsningen av den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort bör utvidgas åt väster och söder.



Enligt vårt förslag bör den geografiska avgränsningen läggas enligt ovanstående linje i väst och syd.

## Infrastruktur - vägar

### Förbifart Väst

Vi redovisar en ur markanvändningssynpunkt optimal förläggning av "Förbifart Väst" för väg 126, som idag går rakt genom Alvesta.

Den föreslagna sträckningen av "Förbifart Väst" är blott 26 % längre än dagens sträckning genom Alvesta (Allbogatan - Blådingevägen) räknat från den norra förbindelsepunkten vid trafikplats Hjärtanäs till den södra förbindelsepunkten, strax norr om Hjälmaryd. Förbifarten berör minimalt antal bostäder på landsbygden (inga alls i tätorten) och frigör ett stort antal bostäder i Alvesta från de buller- och miljöproblem som tung och tät trafik innebär. Den nya vägdelen (5 km) byggs på mark som i huvudsak är öppen skogsmark (minimal andel ängs- eller odlad mark). Sträckningen går till stor del parallellt med befintliga kraftledningsgator och innebär att inga nya barriärer skapas.

Den föreslagna sträckningen av "Förbifart Väst" utgår från den av Trafikverket planerade planfria korsningen vid västra infarten till Alvesta vid Orrakullen, och dras i stort sett rakt söderut, tills den möter väg 126 söder om Alvesta, strax norr om Hjälmaryd. En bro byggs över järnvägen strax väster om Forsdala (3,3 km från stambanan).

Den beskrivna "Förbifart Väst" för väg 126 väster om tätorten är en definitiv och hållbar lösning för dagens och morgondagens trafik- och bullerproblem längs Allbogatan-Blådingevägen samt längs Värnamovägen-Fabriksgatan. Dessutom eliminerar den de förutsedda problemen för de boende i Påvelsgårdsområdet och västra Rönnedal (Fabriksgatan). Genom att förlägga förbifarten helt och hållet väster om tätorten sparar vi boendemiljön för alla delar av västra Alvesta. Dessutom förbättras miljön så att idag obyggda tomter kan bebyggas.



*126:an får en dragning längs Basebäcksledningen enligt vårt förslag som för lång tid framöver ger Alvesta tätort möjlighet att utvecklas utan störande genomfartstrafik.*

## Ringled i östra Alvesta

I östra Alvesta föreslår vi en förlängning av Fornvägen från Spåningslandavägen till Växjövägen - dvs en "Ringled" (parallell med och öster om Stallvägen och Åsenlundsvägen). I första etappen byggs vägen fram till Gemlavägen - i andra etappen fram till Växjövägen.

En planskild korsning med järnvägen, där Aringsåsvägen närmar sig Växjövägen, ger förutsättning för östra Alvesta att nå Alvesta centrum utan bomstopp vid järnvägen.

En rondell där Ringleden möter Växjövägen ger en dämpning av hastigheterna inför infarten till Alvesta. Ett krav från boende längs Växjövägen.

Samtidigt gör denna lösning det möjligt för områdena i östra Alvesta att nå centrum utan väntetider vid järnvägsövergången.



# Ringväg på öster, förlängning Fornvägen.



## Nordlig förbindelseänk

Vi föreslår att en nordlig förbindelse byggs från Tallvägen i öster (strax norr om gjuteriområdet) över Lekarydsån och Södra stambanan (planskild) till Allbogatan.

Förslaget möjliggör för östra Alvesta att nå Alvesta centrum utan bomstopp vid järnvägen.

## Infrastruktur - Järnväg

Vi arbetar för att Alvesta som knutpunkt, både för gods- och persontrafik på järnväg, skall utvecklas och skapa fler arbetstillfällen för kommunens invånare. Med den utveckling som sker med webbhandeln, skulle fler företag kunna etablera sig i Alvesta med närhet till en fungerande godshantering, samtidigt som våra invånare bekvämt skall kunna pendla till jobb, göra tjänsteresor eller fritidsresor till nära eller långväga resmål.

En utvecklad station för persontrafik, parallellt med en utflyttad godsbangård med ett sydligt placerat triangelspår utanför tätorten (med anslutning västerut för både norr- och söderifrån kommande tåg) ger goda lösningar, som bör planläggas och projekteras redan nu. Med denna lösning skulle i stort sett all tågtrafik kunna flyttas från de hårt belastade plankorsningarna vid Blädingevägen och Forsdalavägen till triangelspåret. Enbart trafik till och från Vida Timber och Kombiterminalen skulle kräva bomfällning i framtiden.

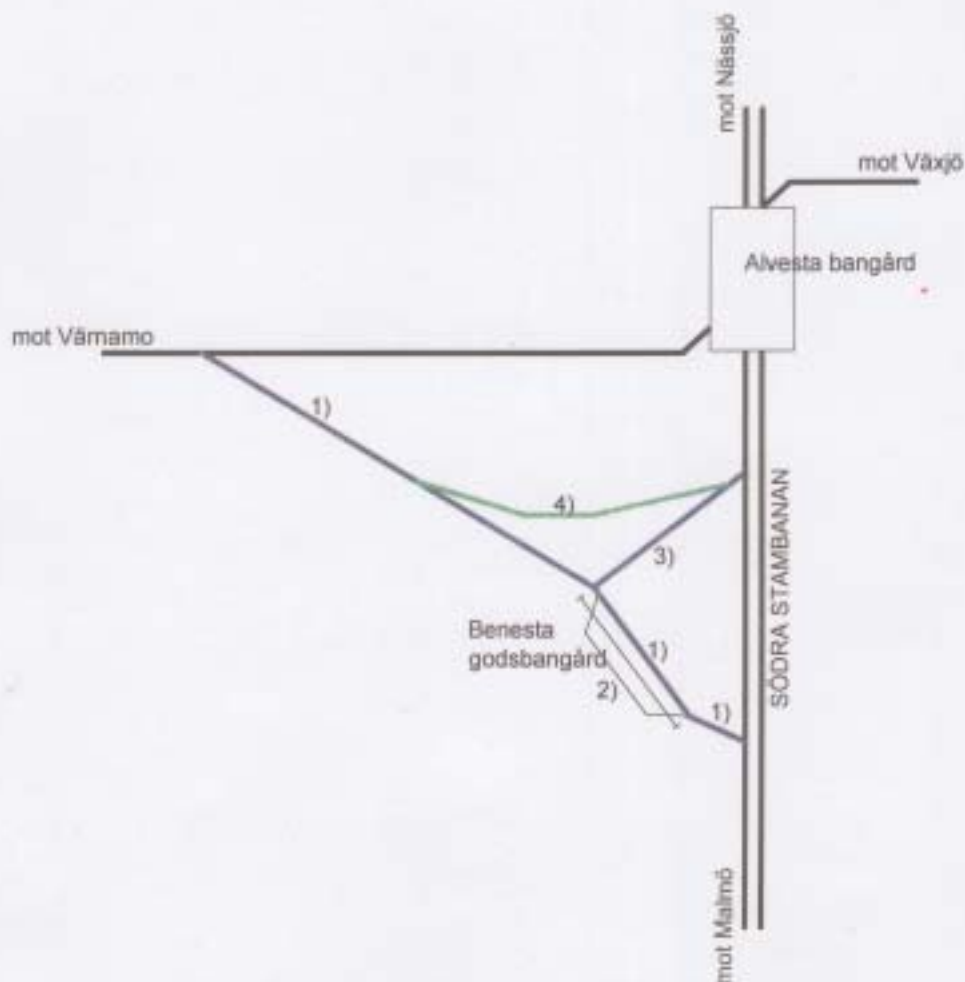
Den ökade persontrafiken på Alvesta station innebär också att den befintliga östra delen av godsbangården bör avvecklas och flyttas för att ge plats för fler persontågslägen. En sådan åtgärd skulle innebära att spår 9 - 13 skulle kunna avvecklas och ge plats för parkeringsplatser och kontorsbyggnader längs Sjögatan i stationsområdets östra del.



*Med en utflyttad bangård skulle Alvesta station bli en renodlad persontrafikstation med stora möjligheter att ta emot en ökad resandevolymer och därmed också flera tåg.*

## Ranger- och godsbangård

I kostnadsberäkningen har antagits att triangelspåret (1) byggs enligt alternativ 3 ("6 km") ovan. I anslutning till detta spår byggs en rangerbangård med två rangerspår (2) om vardera 700 meter, bangården ansluter i båda ändarna till Södra stambanan. Ett förbigångsspår (3) ansluts till Södra stambanan. Se figur nedan. I figuren visas en direkt spåranslutning från Kust till kustbanan till Södra stambanan norrut (4). Den ingår ej i kostnadsberäkningen. Däremot ingår tre sidospår för godsbangården. De illustreras ej i figuren.



Det, som har antagits, får ses som ett minialternativ.

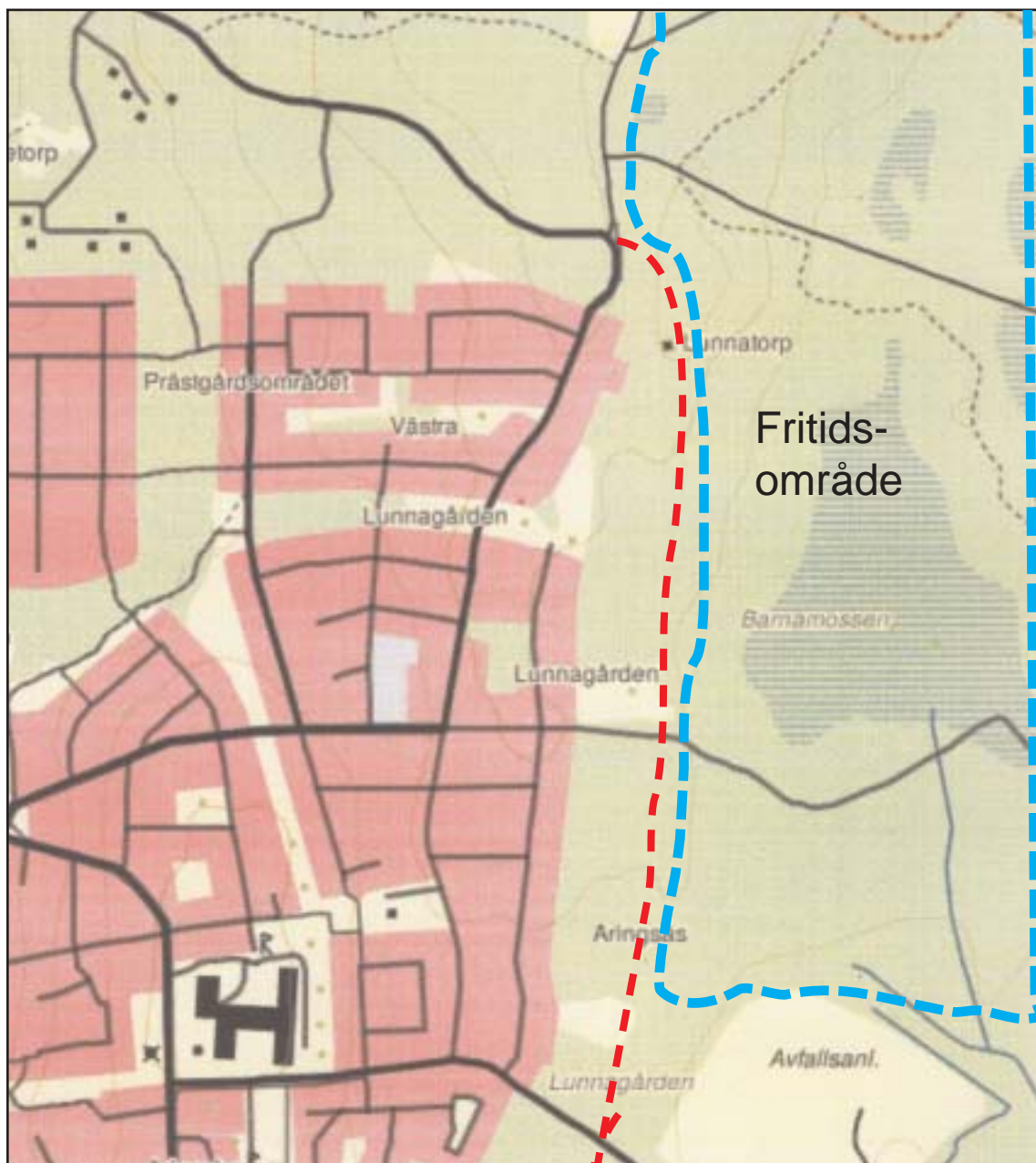
Sannolikt kommer det också behövas:

- växelförbindelser mellan upp- och nedspår på Södra stambanan
- extra växelförbindelser på nya godsbangården
- extra uppställningsspår
- extra miljöåtgärder
- terminalanläggningar
- etc

I dåvarande Banverkets utredning över utflyttad bangård och triangelspår ingick också en förbindelse från triangelspåret norrut som skulle eliminera Kust-- till kusttrafiken västerut i sydvästra Alvesta och ta bort stora delar av bomfällningarna vid Blädingevägen och Forsdalavägen.



## Reservat för Fritidsområde



### Rekreations- och grönområden

Spånens fritidsområde reserveras för friluftslivet. Att ta delar av fritidsområdet för att bygga bostäder i Aringsås, måste avfärdas i planarbetet. Området har ett nyuppfört elljusspår och flera motionsleder.

I granskningsförslaget föreslås en rad åtgärder för att bygga ihop Virdavallen med Virda Bad och Sportcenter. Något som vi har starka betänkligheter emot. Vi ser att anläggningar som scen och motionsslinga redan finns i närbelägna Hagaparken och att dessutom ett längre el-belyst motionsspår finns i Hjortsberga. Vi ser också att nya promenadstigar föreslås bland annat längs Lekarydsån och runt Kloster samtidigt som vi redan har en mängd dylika spår i befintliga områden. Spåren kräver stora insatser för att underhållas. Vårt förslag är att man koncentrerar sina krafter på redan befintliga anläggningar som Hagaparken, Spånenområdet och Hanaslöv. När det gäller Virdavallen finns det ett redan utarbetat dokument framtaget tillsammans med föreningarna kring anläggningen, som dock inte har antagits av kommunen. Likaledes finns ett sådant dokument angående framtida satsningar i Hanaslöv. I planbeskrivningen saknas därför mycket av det som föreningslivet anser viktigast för framtida satsningar.

# Bostadsområden

I Aringsås, söder om Gemlavägen finns goda möjligheter att skapa nya bostadsområden öster om vår föreslagna "Ringled".

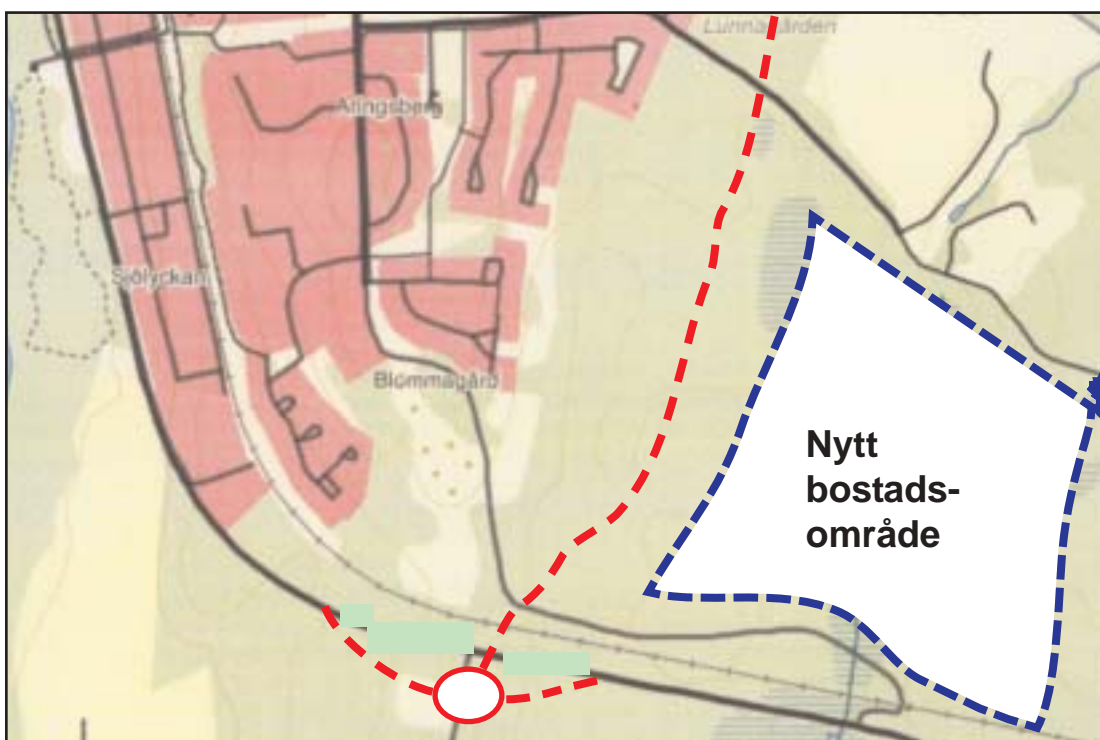
I Spåningslanda vid Lekarydsvägen föreslår vi att föreslaget bostadsområde utvidgas norrut på bekostnad av föreslaget verksamhetsområde norr därom mot väg 25.

I Påvelsgård föreslår vi ett litet bostadsområde nordost om, och ett sydväst om ringarna.

Eventuella utredningsuppdrag för föreslagna områden öster om Spåningslandavägen, i befintligt fritidsområde med nyuppfört elljusspår och andra motionsleder, avför vi ur planarbetet.

Vid Sjölyckan intill det nyligen anlagda promenad-/motionsspåret vill vi återkalla beslutet om detaljplan för bostäder, för att istället återställas till grönområde. Vi vill därmed bibehålla strandskyddet för ett centrumnära rekreationsområde.

Sammantaget är det viktigt att Alvesta slår vakt om sin karaktär med småskalighet - bra boendemiljö med luftiga omgivningar. Vi har de ytor som behövs för ökat boende utan att bygga höga bostadsfastigheter. Maximalt 3-4 våningar bör vara riktlinje för det framtida bostadsbyggandet.



*Söder om Gemlavägen och norr om järnvägen till Växjö finns stora möjligheter till markområden för bostäder. Med anslutning mot vår föreslagna ringled så når man Alvesta centrum utan besvärande plankorsningar med järnvägen.*



## Centrummiljön

Vi tvingas acceptera att centrumhandeln i Alvesta för en tynande tillvaro i konkurrens med Växjö's handelsplatser och webbhandeln. Alvesta är inte ensamt om att uppleva detta scenario. Tillgängligheten är det vi har kvar som drivkraft för konsumenten att besöka Alvesta centrum.

Att inrikta sig på café- och restaurangverksamhet för att få folk att utöka besöken i centrum kan vara en möjlighet även om utbudet redan finns. Ytterligare etableringar skulle förmodligen resultera i ökad konkurrens och försämrad lönsamhet.

Vi föreslår att en ren gågata i Alvesta centrum tas bort ur planförslaget.

Vi ser positivt på förslaget om Centralgatans utformning från ICA till stationshuset.

## Verksamhetsområden

Verksamhetsområde Orrakullen mellan trafikplats Alvesta Västra och Björnstorp har presenterats i förslaget tillsammans med en kombinerad industrigata-förbifart 126.

Vi vänder oss emot utformningen av de planerade verksamhetsområdena benämnda Orrakullen. Flera områden bör upprättas som skyddszoner för Påvelsgård både i norr och i väst. Idag är västra Orrakullen ett kalhygge fram till kraftledningen som sträcker sig först norrut till kullen benämnd "Orrakullen", där den viker av mot nordost. Området öster om denna kraftledning bör avsättas som en skyddszon. Endast ett område 400 meter brett parallellt med väg 25 avsätts till verksamhetsområde norr om Påvelsgård. Därmed har 2 skyddszoner upprättats. Endast industrigator - ingen förbifart, tillåts i nämnda verksamhetsområde. Industrigatan kan tillåtas korsa Sköldstavägen. Den tunga trafiken hänvisas till utfarter mot Värnamovägen.

Se vidare bilaga på nästa sida.

Verksamhetsområdet i norra Spåningslanda, söder om väg 25, vid Lekarydsvägen, kommer att inkräkta på boendemiljön i ett utbyggt Spåningslanda. Vi bör så långt som möjligt undvika att verksamhetsområden anläggs i anslutning till planerade bostadsområden.

Vi föreslår att nya verksamhetsområden planeras söder om Alvesta i anslutning till väg 126 och vår föreslagna "Förbifart Väst", samt vid vårt föreslagna triangelspår mellan stambanan och kust- till kustbanan. Här kan stora ytor anslås till verksamhetsområden med möjligheter till anslutning både för järnväg och goda vägförbindelser.

## Övriga synpunkter

Vi vill genomföra en utredning om P-platsbehovet i centrala Alvesta på kort och lång sikt, för att undvika de problem som uppstår i Växjö, när staden förtätas och byggs på höjden.

Vi vill utreda en möjlig flytt av återvinningsanläggningen på Aringsås till ett nytt läge på det av oss föreslagna verksamhetsområdet söder om Alvesta med bra logistiskt läge för både järnvägs- som biltransporter.

Ett triangelspår söder om tätorten med anslutning både norr- och söderifrån mot väster, skulle flytta all trafik mot Göteborg med följd att det blir en kraftig minskning av bomfällningarna vid Blädingevägen och Forsdalavägen. Det nuvarande spåret skulle bara trafikeras av trafik till Vida och Kombiterminalen vid Lillsjögatan.

Verksamhetsområde Orrakullen



Nya bostadsområden



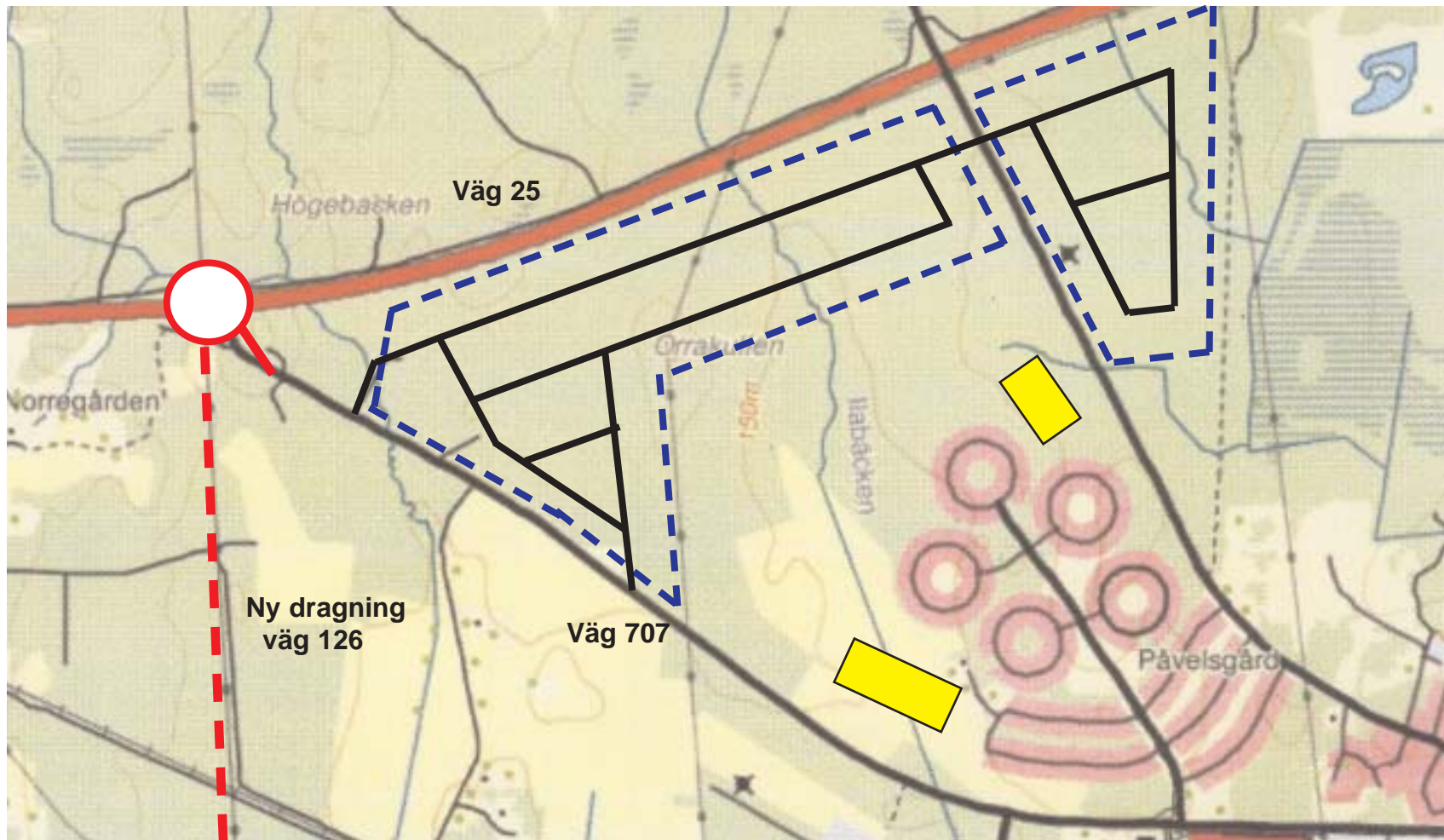
Planerad trafikplats



Ny dragning väg 126



Gator



Bilaga Orrakullen

# Kommentarer till förvaltningens förslag

## Väntspår

Det väntspår som är inlagt i planen längs kust- till kustbanan mellan Blädingevägen och Forsdalavägen får en del konsekvenser för de närboende. Längs Hagavägen finns en skyddsvall för att förhindra buller som måste flyttas närmare villorna vid anläggandet av ett väntspår. På andra sidan Lyckegård måste väntspåret anläggas på den befintliga tillfartsvägen till Lyckegård. Vi har i bifogad skiss lagt in det 750 m långa väntspåret med utgångspunkt att detta inte kan börja förrän efter rakspåret fått sin början och triangelspårets växel ansluts till kust- till kustbanan. Se bifogade kartor och bilder.

Vidare kan anföras att väntspårets längd är anpassat till dagens tåglängder om 640 m och tar ingen hänsyn till operatörernas krav på betydligt längre tåglängder. Ett sådant spår går inte att inrymma på sträckan Blädingevägen - Forsdalavägen.

Se bilaga 1 och bild 1.

## Triangelspår

Med bakgrund att den kurvradie som är på kust- till kustbanan från Alvesta station mot Göteborg är maximalt vad man kan använda sig av med dagens tåglängder uppstår en del frågetecken. Om vi spegelvänder denna maximala kurvradie och lägger den i läge mot söder får vi ett helt annat ianspråktagande av mark än vad som framgår av planförfattarnas förslag. Inte bara Solars fabriksbyggnad utan också "Alvedoors" byggnad måste i anspråktagas. Dessutom måste en ny bro byggas över Skaddeån i ett läge där båtklubbens anläggning är belägen.

Se bilaga 1 och bild 2.

## Dubbelspår norrut mot Växjö längs väg 25

Enligt planförfattarna har dubbelspåret norrut längs väg 25 mot Växjö tagits bort ur förslaget men likväl skriver planförfattarna i Samrådsredogörelsen sidan 18 att dörren stängs inte helt för alternativet med en nordlig sträckning.

Vi vill därför tillföra påpekandet att en sådan dragning inte är möjlig att anknyta till stationsområdet i Alvesta, dels genom platsbrist framför stationshuset, dels genom viaduktens bärande konstruktion och dels genom utrymmesbrist mot bostadsfastigheterna vid Lilla Järnväggsgatan. Dessutom ställs hela upprustningen av nuvarande kust- till kustbanan mellan Alvesta och Växjö på ända. Den nya stationen i Gemla med mötesspår och mötesspåret i Räppe blir med förslaget utan järnvägstrafik.

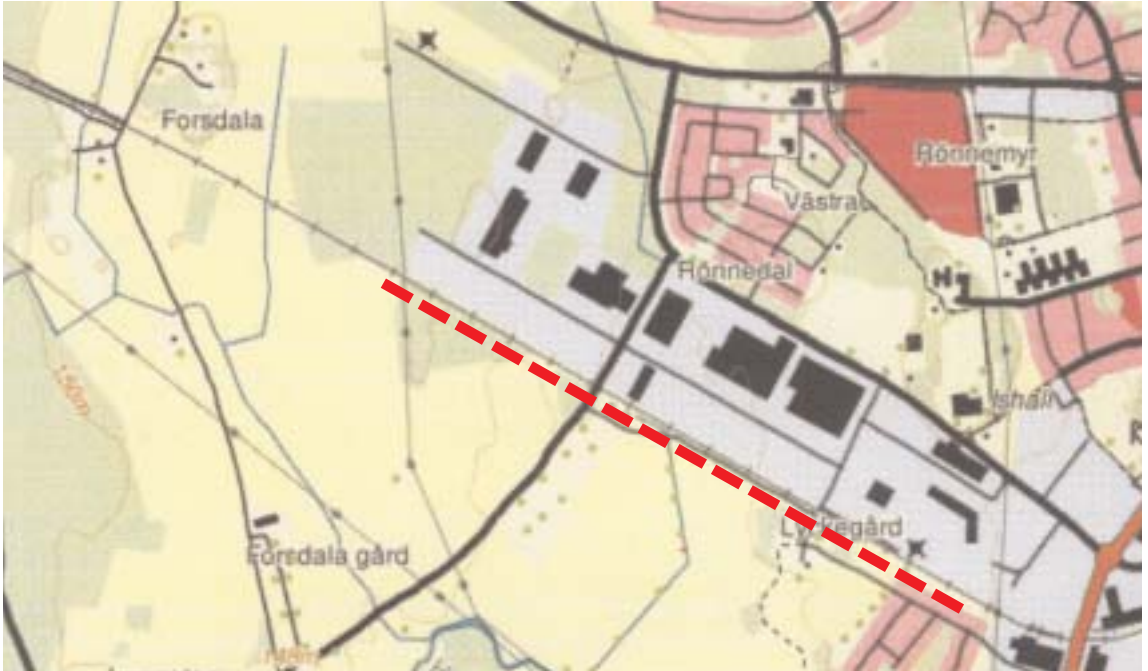
## Industrispår på västra Alvesta

Det var inte länge sedan beslut togs om att riva upp det gamla industrispåret väster om Vida Timber. Förslaget om ett kortare spår från Kust- till kustbanan in väster om Ågårdsvägen är ett gammalt förslag om en mindre terminal. Idag är den ingen lösning för godstrafiken eftersom det redan finns en terminal vid Lillsjögatan och nyttjandegraden av en ny blir låg.



## Bilaga 1

Väntspår 750 m söder om Kust- till kustbanan i västra Alvesta.



Triangelsspår genom "Alvedoors" och Solars fabriker.





Bild 1

**Skyddsvallen mot bostädeerna till vänster måste flyttas om ett väntspår skall anläggas söder om kust- till kustbanan.**



Bild 2

**Som framgår av bilden är det svårt att ansluta ett triangelspår mot söder innan rakspåret tar sin början. I det läget har man redan passerat "Alvedoors" fabriksbyggnad.**