

1992-03-06

Dnr 1990-279-303

Jönköpings län  
Eksjö kommunDetaljplan för **ABBORRARONDELLEN stg 946** i Eksjö stad

Upprättad av plan- och byggnadskontoret 1992-03-25 med normalt planförfarande

## PLANBESKRIVNING

### Handlingar

Till planförslaget hör plankarta i skala 1:1000 med tillhörande bestämmelser. Denna beskrivning, illustrationsplan, genomförandebeskrivning, fastighetsförteckning, grundkarta samt samrådsyttrande.

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen upprättas för att skapa goda trafikmässiga förutsättningar där riksvägarna 32 och 33 möts. Vägverket kommer därför att anlägga en trafikrondell. I anslutning till denna kommer också att anläggas en rastplats mot Abborragölen. I kring rondellen redovisas dessutom byggrätter för bl.a. bilserviceändamål.

### Plandata och markägoförhållande

All mark inom planområdet är kommunägd.

Planområdet ligger ungefär 3 km sydväst om stadens centrum och är ca 10,5 ha stort, varav ca 6,5 ha är kvartersmark.

### Tidigare ställningstaganden

#### Översiktliga planer

I översiktsplanen för delområdet Eksjö stad samt i tillhörande trafikledsplan, antagen av kommunfullmäktige 1988-06-21, ska riksväg 32 ges ny sträckning väster om staden. Den kommer att anläggas av väganläggningsentreprenör med vägverket som huvudman.

I den till stadens översiktsplan tillhörande trafikledsplanen ska korsningen mellan rv 32 och 33 vid Skogskyrkogården utföras som trevägskors, med plats reserverad för en framtida möjlighet att bygga ut en mer fullständig trafikplats.

### Detaljplaner

Det finns inga gällande detaljplaner för området.

### Kommunala beslut

Kommunstyrelsen har 1990-08-09 beslutat att uttala sig positivt till förslaget med rondell samt att ändamål för marken ikring anges till allmän service, rastplats, bilvård och industriändamål. Kommunstyrelsen uppdrog samtidigt åt plan- och byggkontoret att framta förslag till detaljplan för ändamålet.

Byggnadsnämndens arbetsutskott har 1990-08-15 konstaterat att förslaget innebär ett avsteg från gällande översiktsplan men är dock positiva till förslaget. De har beslutat översända detaljplanen för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen.

### Natur, kultur, terräng, markbeskaffenhet, fornlämningar

Större delen av området är skogsbevuxet. Öster om Broarpsvägen högst barrvegetation. Väster om huvudsakligen lägre, dock ner mot Abborragölen finns högst tall.

Terrängen är huvudsakligen jämn, och inga iögonfallande nivå-skillnader förekommer inom området.

Inga kända fornminnen förekommer inom området.

I grusinventeringen över Eksjö kommun utarbetad juni 1982 redovisas större delen av planområdet med sand- och grusförekomst klass II.

### Planens innehåll

#### Trafiksystem, trafikmängder, gator, vägar och gång- och cykelvägar

I stadens trafikledsplan ska riksväg 32 ges ny sträckning väster om staden. Utbyggnaden av riksvägen finns upptagen i vägverkets fördelningsplan för år 1992. I trafikledsplanen klassas vägen som förbifart. Likaså den del som leder mot Vetlanda.

Vägverket har i samförstånd med kommunen initierat frågan om en rondell där de båda riksvägarna möts. Det har erfarenhetsmässigt visat sig vara en god lösning där flera större vägar möts. En rondell sänker fordonens hastighet med färre olyckor som följd. Den "markerar" samtidigt tätort.

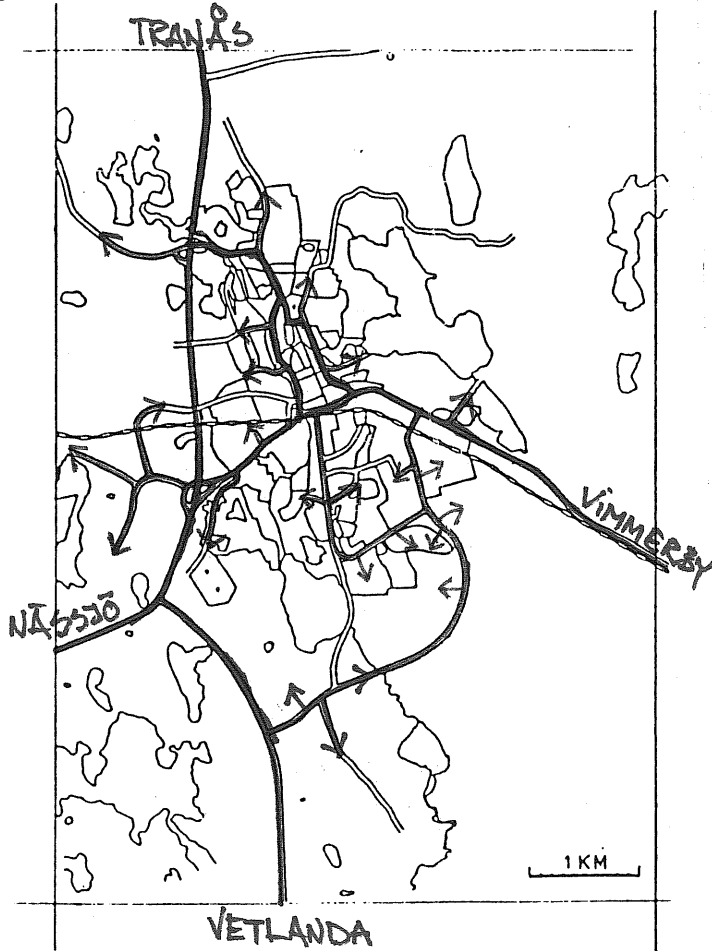
I trafikledsplanen redovisas korsningen som trevägskors. Detaljplanen är därför ett avsteg från denna vad beträffar rondellen, samt att det anläggs ett fjärde "ben" mot framtida bostadsområdet Kråkeberg och mot stadens centrum. Jag ser det som en möjlighet att fördela trafiken mot stadens centrum.

Vid planeringen av Kråkebergsområdet kommer tillräckliga skyddszoner mellan infartsgatan och bostadsområdet att ges.

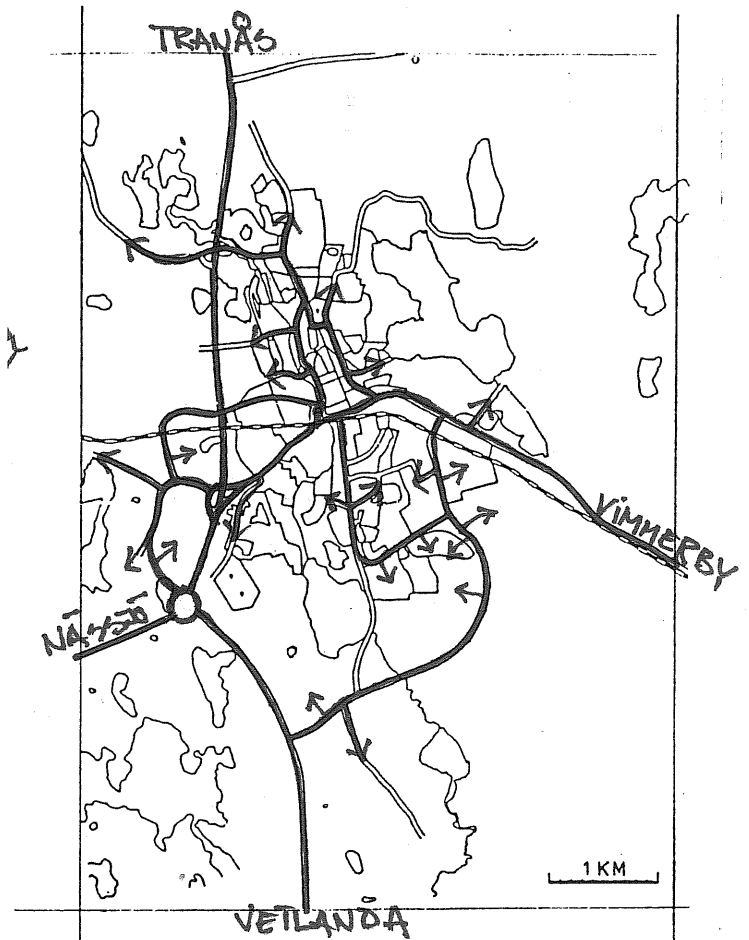
Den högre standarden av infartsgatan mot Kråkebergsområdet och centrum som krävs, än vad rådande trafikledsplan redovisar, aktualiserar frågan om planskild korsning med järnvägen. I trafikledsplanen redovisas en järnvägs korsning i plan vinkelrätt mot järnvägen. Min bedömning är att denna standard blir tillräcklig för infartsgatan.

Nedanstående bilder redovisar trafiksystemet enligt gällande trafikledsplan samt det kommande systemet med trafikrondell enligt detaljplanen.

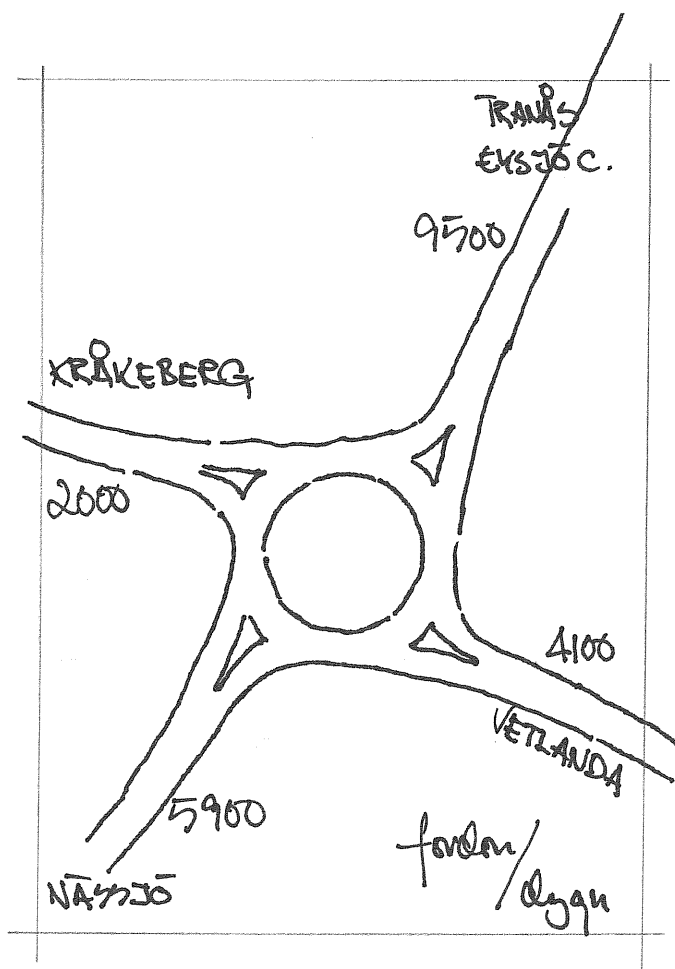
### TRAFIKLEDSPLANEN



### DETALJPLANEN



Nedanstående bild redovisar vägverkets prognos över trafikmängder räknat i fordon per dygn på de olika avsnitten.



Nuvarande Långanäsvägens anslutning mot Nässjövägen stängs av. Den nya sträckningen av Långanäsvägen (nytt namn blir Stallbergavägen) ansluts mot östra rondellbenet mot Vetlanda. Den västra delen av nya Stallbergavägen redovisas på den privatägda fastigheten Nifsarp 1:5. Tillfartsvägen mot fastigheten Nifsarp 1:5 får en ny sträckning. Den nya sträckningen redovisas på kommunägd mark.

Gång- och cykelvägarna inom området följer i princip - Planen för gång- och cykelstråk-. GC-vägarnas sträckning och standard har utarbetats i samråd mellan vägverket och kommunen. GC-tunnlar kommer att anläggas där gc-vägarna korsar de större trafikerade vägarna.

#### Bebyggelseområden, friytor

Sex nya kvarter redovisas inom planområdet. Ändamålen är bilservice, småindustri, hantverk, kontor och rastplats. Kvarteret Rasten består av ett bilserviceområde, ett område för tekniska anläggningar dvs. högspänningsledningar samt ett område för rastplats. Det senare området ligger i ett naturskönt skogsparti ner mot Abborragölen.

Dess läge och utformning har planerats i samråd med vägverket, vars princip är att det ska finnas en rastplats med 30-40 minuters resvägs mellanrum. Vägverket har nyligen anlagt en rastplats vid infarten till Spillhammars camping vid Marianne-lund.

Ikring nya Stallbergavägen redovisas bebyggelseområden, varav två av dem får sin tillfart direkt mot vägen. Jag bedömer att den låga trafikfrekvensen möjliggör det. Bebyggelseområdena söder om Stallbergavägen får sin tillfart via en mindre industrigata.

Östra delen av planområdet gränsar till Skogskyrkogården. Den markremsa som återstår mellan den nya vägen och kyrkogården blir ett naturligt marktillskott till kyrkogården. En skyddsvall kommer att anläggas på markremsan parallellt med vägen.

Friytorna inom området utgörs huvudsakligen av skyddszoner mellan genomfarterna och bebyggelseytorna. På plankartan redovisas de med beteckningen NATUR.

### Teknisk försörjning

#### Vatten och avlopp

Kommunala huvudledningar för vatten och avlopp löper i ostvästlig riktning ungefär i gc-vägens sträckning norr om kvarteret Pumpen.

Tekniska kontoret har projekterat ett VA-system för planområdet med självfall mot huvudledningen. Källare kan enbart utföras i kvarteret Rasten och västra delen av kvarteret Pumpen. Om källare måste utföras vid någon annan del av området får det lösas i samråd med tekniska kontoret. Plankartan kompletteras med ett -k- där källare inte kan utföras pga VA-lednings läge.

#### El

Eksjö energiverk kommer att administrera och leverera elkraft till området.

Vattenburna system för uppvärmning och luftvärmning ger stora möjligheter beträffande val av energislag (olja, el, värmepump för markvärme, luftvärme, solvärme etc). Genom ackumulering kan, vid eluppvärmning, tidstaxa användas med mycket god ekonomi. Delackumulering med laststyrning bör då användas.

Vattenburna system ger även i framtiden möjlighet till någon form av gemensamt värmesystem.

### Administrativa frågor

Genomförandetiden är 10 år, räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Det råder delat huvudmannaskap inom planområdet, mellan vägverket och kommunen.

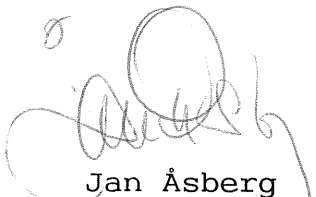
Frågor av genomförandekaraktär hänvisas till genomförandebe-

skrivningen.

### Strandskydd

Inom ett område av 100 meter från Abborrhögölen strand gäller strandskydd enligt 15 § naturvårdslagen. Det avses upphävas för den del som utgör område för bilservice och rastplats. Det motiveras av att det kommer att uppföras ett motell för del av området, samt på rastplatsområdet kommer mindre vägar med sittplatser att anläggas och eventuellt en toalettbyggnad. Allemansrättsliga principer kommer fortsättningsvis att gälla för rastplatsområdet.

I tjänsten



Jan Åsberg  
planarkitekt