

**Beslut om antagande i Kf 2002-08-22**  
**Laga kraft 2004-01-22**

Jönköpings län  
Eksjö kommun

Detaljplan för **STATIONSOMRÅDET MM** i Eksjö stad

Upprättad av miljö- och byggförvaltningen 2001-12-05 med normalt planförfarande

## **PLANBESKRIVNING**

### **1. HANDLINGAR**

Detaljplanen består av formell plankarta med bestämmelser och illustration, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och fastighetsförteckning.

### **2. PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Syftet med planändringen är sammanfattningsvis att skapa ett mer attraktivt område ur stadsbildsynpunkt samt ökad attraktivitet och förbättrad funktion för kollektivtrafiken, samt att möjliggöra utveckling av dagligvaruhandel för staden. Syftet kan preciseras enligt följande:

- Handikappanpassning, väderskydd, allmän standardhöjning för kollektivtrafiken.
- Allmän upplyftning och förbättring av miljö och funktion för området kring stationshuset.
- Utnyttjande av stationshuset för reserelaterade funktioner.
- Stärkt samband mellan stationsområdet och stadens centrum.
- Utökade ytor för dagligvaruhandel.
- Bättre reglering och ökad trafiksäkerhet för gående över Järnvägsgatan.
- Förbättrade trafikförhållanden där Järnvägsgatan möter Regementsgatan genom anläggande av en rondell. Idag utgörs anslutningen av en mindre funktionell trevägskorsning.
- Omdaning av parkeringsplatsen utmed Tullgatan.

### 3. PLANDATA

#### *Läge och areal, samt beskrivning av området*

Stationsområdet ligger i södra delen av centrum i Eksjö stad utmed Järnvägsgatan / rv 33. Planområdets areal är ca. 10,6 ha. Det begränsas i söder av Linnégatan och Eksjö-Husfastigheten, i väster av Vetlandavägen och i norr av Tullgatan-Regementsgatan.

Inom området finns idag järnvägsstation, spårområde och kollektivtrafikfunktioner för buss, taxi och tåg, bussgarage, bostäder, dagligvaruaffär, allmän bilparkering, bensinstation (Preem), PRO-gård och utmed Vetlandavägen ett tidigare godsmagasin och kiosker med parkering.

#### *Markägförhållanden*

Stationsområdet, fastigheterna Hässelås 3:1, 3:5 och 3:6, ägs av Jernhusen AB (tidigare SJ). Hässelås 3:5, varpå två bussgarage finns idag, kommer att förvärfvas av dagligvarukedjan Lidl Sverige KB. Verkstaden 2 ägs av Truckma Verkstadsmaskiner AB, och Verkstaden 3 av Istvans Plåt- och lackteknik. Preem-macken, vilken ligger på Biet 3, ägs av Preem Petroleum AB, Hisingsbacka. Getingen 5 varpå Rimi ligger ägs av ICA Handlarna Syd AB.

Därutöver finns några privatägda bostadsfastigheter.

Övrig mark är kommunägd.

### 4. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

#### *Riksintresse*

Större delen av Stationsområdet ingår i riksintresse för kulturminnesvården för Eksjö centrum.

#### *Översiktsplan för Eksjö stad*

I översiktsplan för Eksjö stad, antagen av kommunfullmäktige i juni 1988, ingår Stationsområdet i centrumområdet med riksintresse för kulturminnesvården. I översiktsplanen anges behovet av särskild fördjupningsplan (se nedan), och att detaljplanen ska upprättas med inriktning på bevarande av områdets karaktär.

#### *Fördjupad översiktsplan för Eksjö centrum*

I fördjupad översiktsplan för Eksjö centrum, antagen av kommunfullmäktige i augusti 1995, anges att Eksjö stadskärna ska bevaras som ett levande, mångfaldigt stadscentrum genom en blandning av handel, andra verksamheter och boende. Kravet på bevarande av den historiska miljön ska inte eftersättas.

I fördjupningsplanen redovisas en strategi för stadens centrum och riktlinjer för utformning av den offentliga miljön som markbeläggning, trädplantering, offentliga möbler mm. Även mål för tillgänglighet, handel och service, offentlig service, hälsa och säkerhet, trafik och parkering finns redovisade.

Stationsområdet betecknas i fördjupningsplanen som ett utredningsområde.

### ***Gällande detaljplaner***

Planområdet omfattas av stadsplan för Södra Centrumleden, fastställd av regeringen 1980-12-04, och stadsplan för kv Verkstaden, fastställd 1977-07-20, kv Getingen laga kraft 1989-03-02 och kv Biet laga kraft 1991-02-28.

### ***Kommunala beslut***

Kommunstyrelsen har 2001-02-20 bemyndigat arbetsutskottet att fatta beslut om eventuell detaljplaneändring med syfte att i området möjliggöra dagligvaruhandel, utökad kollektivtrafik mm.

Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2001-03-20 hemställt hos miljö- och byggnämnden om detaljplaneändring.

Miljö- och byggnämnden har informerats kontinuerligt under arbetets gång, och 2001-08-29 uppdragit åt miljö- och byggförvaltningen att upprätta detaljplan för området.

### ***Programförutsättningar***

En programförutsättning för förändring av Stationsområdet mm i Eksjö (kvarteren Humlan, Getingen, Biet, Hässelås 3:1, 3:5, 3:6, Tågmästaren, del av Verkstaden) daterad 2001-03-05 har utarbetats, och ligger till grund för denna detaljplan.

### ***Aktuell planeringssituation***

I samband med att Järnvägsgatan / riksväg 33 i början av 1980-talet anlades i nuvarande läge, kom stationsområdet att avskiljas från stadscentrum i övrigt. Järnvägsparken beskars också något i den södra delen. Senare har parken också begränsats i den nordvästra delen. Därmed har den blivit alltmer inklämd och begränsad till sin yta.

Stationshuset, byggt under 1890-talet, är en för staden viktig och karaktärsskapande byggnad. Byggnaden har blivit en solitär utan samband med centrum i övrigt, dels genom att andra omgivande byggnader försvunnit under tidens gång, dels genom den ändrade sträckningen av Järnvägsgatan.

### ***Stationshuset***



Banverket har för ett par år sedan initierat en banutredning, i syfte att modernisera spårsystemet både vad gäller teknik och antal spår mm.

Bussangöringen kan inte anses funktionell och attraktiv. Den ger ett mycket provisoriskt och ödligt intryck. Det erfordras i flera avseenden en bättre utformning bl a handikappanpassning, förbättring med väderskydd mm. Bussgaragen används inte för närvarande. Öster om bussgaragen i kv Verkstaden, finns industriell verksamhet i den gamla lokverkstaden, vilken sedan några år tillbaka är renoverad på ett pietetsfullt sätt. Det är viktigt att säkra möjligheterna för denna verksamhet att utvecklas vidare. (se bild och text, sid 11)

Dagligvarubutikskedjan Lidl kommer att uppföra en butik på ca 1620 kvm med 150 parkeringsplatser på tomten alldeles öster om bussterminalen där det tidigare varit bussgarage.

Bensinstationen i kv Biet har omvandlats till en automatstation. Det har inneburit att byggnaderna på området numera är rivna och att fastighetsarean kan begränsas.

Bilparkeringen utmed Tullgatan har stor betydelse för dem som reser med buss eller tåg och för besökare till södra centrum.

Riksväg 33 / Järnvägsgatan har mycket stor betydelse för den regionala trafikförsörjningen och ingår också som en viktig nationell stamväg. Kommunens målsättning är att riksvägen i framtiden skall få en ny sträckning söder om staden. Fram till dess bör övervägas begränsade åtgärder för att minska vägens barriäreffekt i centrum.

Gatukorsningen Regementsgatan – Järnvägsgatan är besvärlig med tidvis långa väntetider, särskilt vid vänstersväng från Regementsgatan mot Järnvägsgatan.

Ett problem idag är att många gående vid vissa tider på dagen korsar Järnvägsgatan på andra ställen än vid övergångsställen. Detta gäller särskilt skolungdomar som skall åka med buss eller tåg från stationsområdet.

## **5. PLANENS UTFORMNING - TRAFIK**

### ***Genomfart / infart med rondell / upplevelse***

I översiktsplanen för delområdet Eksjö stad med tillhörande trafikledsplan, antagen av kommunfullmäktige 1988-06-21, klassificeras riksvägen som *genomfart/infart* och ingår i huvudnätet. Vägen ska leda trafik till och från och genom staden och dessutom mellan olika stadsdelar. Utformningen av gator i ett huvudnät ska för övrigt vara sådant att skydd ges åt andra trafikantgrupper. Gång- och cykelvägar bör anläggas åtskilt från huvudnätet och direktutfarter från tomter ska undvikas.

Järnvägsgatan ska behålla karaktären av nationell stamväg, till dess ny förbifart söder om Eksjö anlagts. Den kommer att behålla nuvarande bredd. En gångpassage anläggs över Järnvägsgatan med avvikande beläggningmaterial i anslutning och i linje med stationshusets entré, för att i någon mån minska gatans *barriäreffekt*. Miljöåtgärder i form av gatuplantering med träd föreslås längs med hela sträckan från Vetlandavägens anslutning till Regementsgatans anslutning.

Det är nödvändigt att arbeta med Järnvägsgatans rum i form och proportioner, då det är av betydelse för *upplevelsen* av gatan. De omgivande gatuträden liksom övriga detaljer som möblering och belysning har också stor betydelse för hur man upplever gatan, inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt och brottsförebyggande syfte.

Järnvägsgatan och Regementsgatan skall även fortsättningsvis ingå i centrumringen, som har trafikmatarfunktion till centrum.

Kommunen har i samråd med vägverket initierat anläggande av en *rondell*, med diametern 20 meter vid korsningen Regementsgatan – Järnvägsgatan / riksvägen. Vid hög trafikbelastning uppstår svårigheter för trafik från Regementsgatan att ansluta Järnvägsgatan. En fjärde gatuanslutning redovisas också till detta gatukors, vilken ska trafikförsörja bussterminalen / resecentrat och föreslagen etablering av dagligvaruhandel.

Att anlägga en rondell har visat sig vara en lämplig åtgärd vid denna typ av problem.

### *Trädalléer*

Eksjö stad har av tradition trädalléer utmed de större gatorna. Trädalléer upprätthåller och skapar en stadsmässighet och en tilltalande stadsmiljö. De understryker viktiga riktningar och förstärker perspektivet. Träd åstadkommer hälsosammare miljö med ren luft och grönska, och ger ett bättre brandskydd. De har även trafiksäkerhetsmässiga fördelar.

Gatuträd kräver omsorg och skötsel då de lever i en stressad miljö och utsätts för många påfrestningar som avgaser, salt, torra, påkörningar, hårt packad jord mm.

Gatuträdplantering redovisas på plankartan längs med Järnvägsgatan från Vetlandavägens anslutning till Regementsgatans anslutning på båda sidor. Likaså på ömsesidor om Regementsgatan utmed Rimifastigheten.

I kv Bussen, på avsedd tomt för Lidl-etableringen, föreslås trädplantering kring parkeringsytan, i syfte att miljöanpassa och göra parkeringsytan attraktivare.

På bullervallen längs med fastigheterna Biet 2 och 4 föreslås en lägre växtlighet i linje med gatans övriga trädplantering, vilket kan få vallen att uppfattas mer som en vegetationsridå än som en bullervall.

I Österlånggatans förlängning från Tullgatan mot Järnvägsgatan – stationshuset, betecknat som gågata på plankartan, föreslås att träd planteras på båda sidor för att dels följa upp Österlånggatans karaktär och dels för att skapa en inbjudande inramning. Genom att låta Österlånggatans trädplantering förlängas fram till den öppna platsen vid Järnvägsgatan minskas avståndet visuellt mellan centrumbebyggelsen och stationsbyggnaden. Stationsbyggnaden kommer att upplevas närmare centrum och förhoppningsvis som en del av den.

### ***Tullgatan***

I syfte att tillskapa markyta för Rimis tillkommande parkeringsbehov föreslås Tullgatan få en sydligare sträckning vid anslutningen till Regementsgatan än idag. (Läs sid 12, kv Getingen)

### ***Buller - trafikflöden***

Bullerberäkningar för boende utmed Järnvägsgatan (fastigheterna Biet 2 och 4) har utförts i samband med upprättande av detaljplanen för Södra Centrumleden (Järnvägsgatan) för åren 1976 och 1985, av Ingemanssons Ingenjörbyrå. En bullervall finns anlagd mellan fastigheterna och gatan. Bullerberäkningen visar för året 1985 utanför fönster för våning 1, 59 dB(A), och våning 2, 60 dB(A). Målsättningen var högst 65 dB(A).

Vägverket mäter trafikflöden vid fyra tillfällen på året vart fjärde år. Vid trafikflödesmätningar mäts även den tunga trafikmängden.

År 1994 uppmättes på Järnvägsgatan strax öster om stationshuset en trafikmängd på 5300 fordon / årsmedeldygn. Detta år utgjordes 9 % av tung trafik.

År 1998 uppmättes trafiken till 5800, varav 10 % tung trafik.

År 2002 i februari månad uppmättes trafiken till 6700, varav 12 % tung trafik. Ytterligare tre mätningar ska göras 2002, i maj och i höst, för att säkra trafiksiffran för året. Den tunga trafiken utgörs i detta avsnitt av både fjärrtrafik och lokala distributionsfordon.

Man kan således konstatera att den tunga trafiken har ökat under en 10-års period. 12 % är en hög siffra men utgör ändå enligt vägverkets experter en ”normal” siffra för att vara en riksväg. Trenden är att godstransporter med tunga fordon ökar. Från kommunens sida planerar vi för en förbifart söder om staden bl.a. i syfte att få fjärrtrafiken bort från central staden. Den tunga fjärrtrafiken kommer således att inte finnas kvar på Järnvägsgatan.

Vägverket har gjort en teoretisk databeräkning av det ekvivalenta bullervärdet vid fastigheterna Biet 2 och 4, baserat på ovanstående trafiksiffror frammätta februari 2002, dvs 6700 fordon / årsmedeldygn, samt adderat 1000 fordon med destination till den planerade dagligvaruaffären Lidl. De övriga parametrarna är 12 % tung trafik, 50 km/h och en bullervall på 2,4 meter. Resultatet blir 49 dB(A), vid fasad. Maxbullernivån blir dvs ett momentant buller blir 59 dB(A) vid passage av tungt fordon.

Enligt de av riksdagen antagna tillämpbara ljudnivåriktvärden för all trafikinfrastruktur, anges för befintliga förhållanden vid fasad som maximalt 65 dB(A), och som maximalt momentant buller 70 dB(A).

Med befintliga fönster/fasader i den äldre bebyggelsen torde minst 25 dB(A) skillnad i ljudnivå ute-inne erhållas.

Vägverket har även gjort en beräkning av ljudnivån vid PRO-gårdens nya läge utmed Tullgatan. Det beräknas till 54 dB(A) vid fasad, utan bullervall. Riktvärdet är 55 dB(A) vid nybyggnad, och 65 vid befintlig situation.

### ***Kollektivtrafik – buss, tillgänglighet***

Inom bussterminalområdet ska bussangöring och bussuppställning i princip förläggas till nuvarande område enligt följande riktlinjer:

- all busstrafik ansluter till terminalen via rondellen och utfart mot Järnvägsgatan, såväl länstrafikens linjetrafik som långfärdsbussar
- uppställning ska ske enligt dockningsprincipen
- 10 uppställningsplatser ska finnas
- bussangöringen separeras från annan trafik, med undantag av trafik som hämtar och lämnar bussgods
- väntande passagerare ska i största möjliga utsträckning kunna befinna sig under väderskydd
- stationshuset ska kunna användas som väntsal, vilket förutsätter god kontakt mellan stationshuset och bussangöring, och vara anpassat för personer med funktionshinder
- passagerarutrymmen ska vara anpassat för personer med funktionshinder, vilket bl a innebär att förflyttning ska kunna ske inom området med godtagbara nivå-skillnader och att insteg i bussar är anpassade för rörelsehindrade

### ***Kollektivtrafik – tåg, tillgänglighet***

Enligt intentionerna i pågående banutredning kommer tåguppställning att ske något längre österut än för närvarande, ca 30 meter.

Det är angeläget att ett väderskydd skapas för tågtrafiken, som bl.a är anpassat för personer med funktionshinder.

Ett viktigt syfte med banutredningen är att få en tekniskt modern och säker anläggning, bl a med nytt signalställverk. Detta är för närvarande inrymt i stationsbyggnaden. Det är viktigt att signalställverk utformas och placeras på ett sådant sätt att det är anpassat till övriga byggnader och miljön i området.

Hela bussterminalområdet och stations- och spårområdet redovisas på plankartan som trafikområde.

### ***Taxi***

Ambitionen har varit att koncentrera reserelaterad verksamhet till stationsområdet. Därför är det angeläget att taxiverksamheten finns kvar. Den ges därför förutsättningar att etablera sig i stationshuset. En trafikyta redovisas väster om stationshuset med direktinfart från Järnvägsgatan och med biluppställning av minst 12 taxifordon.

Nuvarande taxibygnad måste tas bort eller flyttas då bussterminalen placeras där taxibygnaden ligger idag.

### ***Tillgänglighet***

I kommunens handikappolitiska program, fastställt av kommunfullmäktige 2000-06-15, anges under regel 5 tillgänglighet, att Eksjö kommun ska tillse att den yttre miljön – gator, gångbanor och trottoarer – utformas så att rörelsehindrade och synskadade själva kan förflytta sig och orientera sig utan hinder och svårigheter. Detta gäller naturligtvis även resecentra.

Den fysiska tillgängligheten skall vara god för dem som har rörelsehinder. Då blir även tillgängligheten god för övriga resenärer.

Utformningen av utemiljön styrs av de allmänna bestämmelserna i PBL, där det står att tomtmark skall göras tillgänglig och användbar om det inte är befogat med hänsyn till terrängen, och att allmänna platser skall göras tillgängliga och användbara i skälig utsträckning.

För allmänna platser, gator, vägar, parker mm är kommunen huvudman. För genomfartsvägar ansvarar Vägverket. Ansvaret för att stationsbyggnaden uppfyller de allmänna bestämmelserna och blir tillgänglig och användbar vilar fullt ut på fastighetsägaren.

Detaljplaneprocessen kommer tidsmässigt äga rum innan projekteringen av resecentrat.

I samband med detaljplanens remissförfarande kommer handikapporganisationer att beredas tillfälle till samråd.

Samråd bör också hållas med handikapporganisationer i samband med detaljprojekteringen av området.

### ***Stationshuset / resecentrum***

Målsättningen är att stationshuset ska utvecklas till ett resecentrum tillsammans med övriga resefunktioner i området.

Stationshuset kan inrymma funktioner som väntsal, biljettförsäljning, kiosk, café, taxiverksamhet och bussgodshantering mm.

I stationshuset på andra våning finns ett dataföretag beläget. De har behov av att nyttja några parkeringsplatser som finns väster om stationshuset. Verksamheten befinner sig i ett expansionskede, vilket innebär att ytterligare parkeringsbehov kan uppstå.

En angöringsgata redovisas parallellt med Järnvägsgatan mot bussterminalen. Dess funktion är huvudsakligen att med fordon kunna angöra resecentrum för på- och avstigning av resenärer, samt göra en anhalt för att handla i en eventuell kiosk som finns illustrerad på plankartan.

I anslutning till denna angöringsgata redovisas även en yta för långtidsparkering av fordon.

### ***Gång- och cykeltrafiksystem, cykelparkering***

Området har redan idag ett väl utbyggt gc-trafiksystem. Ett av de största huvudstråken leder mellan centrum och södra delen av staden, utmed Vetlandavägen. Från detta huvudstråk leder en gc-väg parallellt med järnvägsspåren mot stationshuset. Ett annat huvudstråk leder i öst-västlig riktning från Kaffekullen mot centrum, alldeles norr om Rimiaffären mot Köpmangatan. Detta stråk behålls i samma sträckning och redovisas på plankartan som -mark tillgänglig för allmän gc-trafik.

Andra viktiga gång- och cykeltrafikflöden är från Prästängsskolan/Storegårdsskolan mot resecentrum. Två alternativa sträckor redovisas beroende på målet. Ett längs med Tullgatan stationshusets entré, samt ett längs med Regementsgatan mot rondellen med övergångsställe i gatuplanet strax väster om rondellen.

Inom resecentrumområdet kommer lämpliga platser för cykelparkering att finnas. Antalet cykelparkeringsplatser kommer att utredas i samband med detaljprojekteringen av området, liksom dess utformning.



### ***Gångsambandet mellan stadscentrum - stationshuset***

I samband med att Järnvägsgatan anlades, den öppnades 1982, kom stationsområdet att avskiljas från stadscentrum i övrigt. Järnvägsgatan skapar en barriäreffekt.

Det är påtagligt trafikosäkert för gång- och cykeltrafiken att passera Järnvägsgatan bl.a av de skälen att gatan har hög standard med hög trafikfrekvens av både lokaltrafik och riksvägstrafik, med god framkomlighet.

För att i någon mån minska denna barriäreffekt och skapa ett bättre samspel mellan trafikantlagen så att gångtrafikanterna kan korsas gatan trafiksäkrare, och att bilisterna lämnar större tidsmarginal till fotgängarna, föreslås en tämligen bred gångpassage med avvikande beläggingsmaterial över Järnvägsgatan, i avsnittet framför stationshusets entré.

Då gångpassagen är en viktig del av *upplevelsen* av Järnvägsgatan och dess gatuum, föreslås på ömse sidor om gatan halvcirkelformade öppna platser i syfte att hålla samman de båda delarna, och för att i någon mån minska barriäreffekten. På den norra sida finns plats för ett monument eller annat minnesobjekt för att ytterligare stärka *upplevelsen*. Det sedan länge omskrivna ”utvandarmonumentet” kan med fördel placeras i anslutning till denna öppna plats.

### ***Parkering***

Utmed Tullgatan finns idag en större allmän parkeringsplats, ca 85 platser. Den kommer att behållas för allmän parkering. Den föreslås dock omformas med en rationellare disponering av den area som blir kvar, då vi avser att flytta PRO-gården till östra delen av den idag befintliga p-platsen. Det blir 72 p-platser kvar.

Kommunen har under 60- och 70-talet, träffat avtal om parkeringsköp med näringsidkare, banker och fastighetsägare i anslutning till ansökan om bygglov. Avsikten är att de ska nyttjas av hyresgäster, anställda och kunder. Från parkeringsplatsen vid Tullgatan har 43 bilplatser försålts via parkeringsköp till fastigheten Jägaren 5 (Posten) 23 platser, och Barnängen Västra 2 (Systembolaget) 20 platser. Erfarenhetsmässigt fungerar inte ursprungstanken tillfredsställande vad avser utnyttjandet av de försålta parkeringsplatserna, varför kommunen bör utreda en annan lösning.

Den kommunägda marken norr om Rimiaffären som idag huvudsakligen används av kunder till affären och på söndagar av besökande till Storegårds kyrkan, föreslås ingå i Rimis utvidgade fastighet och ägande. Ett *sambbruksavtal* beträffande användningen av parkeringsplatsen föreslås upprättas mellan Rimi och Storegårds kyrkan för att få ett optimalt nyttjande av markarena.

Med den utvidgade tomten för Rimi kan ca. 135 parkeringsplatser erhållas.

Dagligvarueta bleringen Lidl kräver ca 150 platser, vilket redovisas på den egna tomten.

För kv Tågmästaren förutsätts att erforderligt parkeringsbehov för kommande verksamhet tillgodoses på tomten.

## 6. PLANENS UTFORMNING – BEBYGGELSEOMRÅDEN

### *Kulturmiljön - varsamhetsbestämmelser*

Riksintresset för södra centrum är inte utvalt i första hand för de ingående byggnadernas enskilda kvaliteter. Riksintresset är en ”utvecklingsavgränsning” för den centrala staden med sina historiska värden, de militära anläggningarna med sin påverkan på stadsbilden och däremellan den uppväxande trädgårdsstaden, där allt detta utgör en helhet. Bevarandet av denna helhetsbild utgör en förutsättning för planarbetet.

Stationsbyggnaden uppfördes 1896/97 och med stor sannolikhet har den ritats av arkitekten G.A. Nilsson, vilken var mycket aktiv i Eksjö kring sekelskiftet. Byggnaden är uppförd i eklekticistisk arkitektur, (förklaring; stilblandning). Den har av Riksantikvarieämbetet föreslagits som statligt byggnadsminne. Det kulturhistoriska värdet består i det arkitekturhistoriska. Det är den enda byggnaden inom kommunen och småländska höglandet med så utmärkande klassicistiska och arkitektoniska uttryck från denna tidsperiod. Byggnaden är i det närmaste exteriört oförändrad med undantag av två borttagna takaltaner, omgärdade av balusterdockor.

På plankartan har stationsbyggnaden redovisats med varsamhetsbestämmelse.

Byggnaden på fastigheten Getingen 1 (PRO-gården) är uppförd under 1920-talet men har en del stildrag från jugendperioden. Byggnaden är utvärderad i kommunens bevarandeprogram. Den är dock inte byggnadsminne. Byggnaden är särpräglad, bl a på grund av sin stengrund. Vi föreslår att den flyttas i anslutning till och i linje med övriga villor söder om Tullgatan. (se text och bildmontage, sid 11)

De tre byggnaderna på fastigheterna Getingen 1, Biet 2 och 4, är utvärderade i stadens bevarandeprogram. Byggnaderna har ett kulturhistoriskt värde. Detta värde består av två delar. Dels det arkitekturhistoriska då byggnaderna är exteriört välbevarade och elegant utformade med stilelement från de två arkitekturperioderna jugend och 20 – tals klassicism, och dels det stads- och socialhistoriska då stadens uppbyggnad och utveckling efter stadsbranden 1856 blir läsbar genom dess ”årsringar”.

Genom att tydliggöra det kulturhistoriska värdet och vad det består av, vet vi vad vi kan göra och inte göra med byggnaderna. Man kan således inte ge sig på stilelementen på byggnaderna därför att de är välbevarade, men däremot flytta ett av husen inom området. Det stadshistoriska värdet blir inte mindre för att huset ligger på andra sidan gatan, utan årsringarna är fortfarande fullt läsbara. Byggnaden på Getingen 1 hade mycket väl kunnat byggts där från början. Hade byggnaden flyttats till en plats med bara funkishus hade det upplevts felaktigt.

På plankartan har dessa tre byggnader redovisats med varsamhetsbestämmelse.

### ***Kv Verkstaden***

På fastigheterna Verkstaden 2 och 3 ligger byggnader med industriell verksamhet. På Verkstaden 2 ( fd lokverkstaden, gammal tegelbyggnad uppförd 1923-24, restaurerad i mitten 1990-talet och som fått behålla sin karaktär med hänsyn till dess kulturhistoriska värde, och ett fint exemplar på tidig 1900-tals tegelarkitektur se foto-bild nedan) finns en maskinverkstad, och på Verkstaden 3 finns en plåtbyggnad med en bilverkstad. Det är angeläget att dessa verksamheter kan finnas kvar och ges fortsatta utvecklingsmöjligheter.

Fastigheten Verkstaden 2 kommer att beskäras i det nordvästra hörnet, då marken behövs som tillfartsgata mot dagligvaruaffären Lidl och bussterminalen. Detaljplaneprojekteringen har skett i samråd med fastighetsägaren.

På plankartan redovisas kvartersändamålet som industriverksamhet icke miljö-störande, handel- och kontorsverksamhet.



*Fd. lokverkstaden, uppförd 1923-24*

### ***Kv Biet***

Den östra fastigheten i kvarteret, Biet 3, Preem-macken, beskär i norra delen då Tullgatan ges en ny sträckning mot Regementsgatan för att skapa parkeringsyta för Rimi-affären, samt i någon mån mot Regementsgatan för att möjliggöra en trottoar utmed gata. Förslaget har redovisats för fastighetsägaren.

Kvarteret Biet föreslås utökas med en tomt mot väster. Det är PRO-gården på andra sidan Tullgatan som föreslås flyttas dit. Den redovisas på plankartan för bostadsändamål, kontor.

Fastigheterna Biet 2, 4 och PRO-gården redovisas på plankartan med varsamhetsbestämmelser, vilket innebär att den karaktär och de värden som angivits i planbeskrivningen under avsnitt 6, Kulturmiljö – Varsamhetsbestämmelser, skall särskilt beaktas vid ändring.

Angående buller och trafikflöden för kvarteret se avsnittet ”Buller”, sid 6.



*Bildmontage; PRO-huset flyttat till Tullgatan*

### ***Kv Getingen***

På fastigheten Getingen 5 ligger dagligvaruaffären Rimi, som tillhör affärskedjan ICA. De har planer på att expandera. PRO-byggnaden måste flyttas. Fastigheten kommer att utvidgas i söder över den befintliga Tullgatan, samt i norr med del av

den kommunägda fastigheten betecknad Gamla stan 2. Den senare delen redovisas i gällande plan för parkeringsändamål och delvis grönområde. Fastigheten betecknas på plankartan för handelsändamål och centrumfunktioner.

Gång- och cykelstråket som leder i öst-västlig riktning genom kvarteret kommer att redovisas med planbeteckningen x, dvs mark tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

Fastigheten Humlan 4 (Storegårds kyrkan), föreslås ingå i kvarteret Getingen, då gatumarken mellan Kv Getingen och Humlan omvandlas till kvartersmark. Storegårds kyrkans verksamhet inordnas under planbeteckningen "C", dvs centrumfunktioner vari kyrklig verksamhet ingår.

### ***Kv Bussen***

Ett nytt kvarter bildas med en fastighet, varpå dagligvaruaffären Lidl kommer att etableras. Området redovisas på plankartan för handelsändamål och småindustri icke miljöstörande, vars verksamheten inte får utgöra risk för hälsa och säkerhet. Kvarteret föreslås få namnet Bussen.

### ***Kv Tågmästaren och del av Hässelås 3:1 (utmed Vetlandavägen)***

På området finns idag två kioskbyggnader och en äldre magasinsbyggnad. Resten av området är obebyggt men har tidigare nyttjats av Banverket för lastning och lossning av timmer samt upplagsplats.

Hela området redovisas på plankartan för handelsändamål och småindustri icke miljöstörande, vars verksamheten inte får utgöra risk för hälsa och säkerhet. Kvarteret föreslås få namnet Tågmästaren.

### **Kiosk vid bussterminalen**

En kioskbyggnad illustreras på plankartan vid bussterminalen i omedelbar anslutning till föreslaget väderskydd. En kioskverksamhet kan formellt inordnas under planbeteckningen "T".

Det föreslagna kioskläget ligger i omedelbar närhet till angöringsgatan, då kioskverksamhet kräver god bilangöringsmöjlighet. Utmed angöringsgatan finns plats för ca.8 fordon.

### ***Kv Myggan (vid Järnvägsparken)***

I gällande plan finns en mindre byggrätt för handelsändamål, dvs en kioskbyggnad, utmed Tullgatan benämnt kvarteret Myggan. Denna byggrätt föreslås tas bort och redovisas på plankartan som parkmark. Området införlivas med Järnvägsparken. Kvartersnamnet Myggan utgår.

## **7. PLANENS UTFORMNING – FRIYTOR**

Järnvägsparken utgör en viktig slutdel av Södra Storgatan, och en länk mellan södra centrumets bebyggelse och stationsområdet. Där finns ett antal åldriga träd och häckar, och på sommartid vackra planteringar.

Parken behöver en renovering i sin helhet, särskilt vad avser förnyelse av trädbeståndet och övrig vegetation, samt gångvägar.

I parken ligger också en äldre byggnad, tidigare järnvägsparkscaféet. Den är idag inte i bruk för någon verksamhet.

## **8. TEKNISK FÖRSÖRJNING**

Hela området är väl försörjt med VA-, el- och fjärrvärmeledningar. Vissa justeringar av ledningssträckningarna kommer att göras i samband med de nya etableringarna i området.

Större allmänna ledningar och ledningsstråk är på plankartan säkrade med beteckningen - u-område -, dvs. marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

## **9. ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

### **Genomförandetid**

Detaljplanen får en genomförandetid på 10 år från den dag planen vinner laga kraft. För övriga genomförandefrågor och huvudmannaskap hänvisas till genomförandebeskrivningen.

### **Fastighetsplaner**

Följande fastighetsplaner upphävs i sin helhet i samband med denna detaljplan:

Kv Humlan i Eksjö stad, fastställd av länsstyrelsen år 1967 den 13 januari.

Del av kv Biet i Eksjö stad, fastställd av länsstyrelsen år 1940 den 26 januari.

Kv Getingen i Eksjö stad, fastställd av länsstyrelsen år 1966 den 25 mars.

### **Gatu- och kvartersnamn**

Ett nytt gatunamn redovisas på nya gatan som bl.a leder till reseterminalen och till Lidl. Det föreslås få namnet Lokgatan.

Kvartersnamnet Humlan kommer att utgå och ingå i kv Getingen.

Ett nytt kvartersnamn är kv Bussen, som utgör Lidl-fastigheten.

## **10. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN – ARBETSGRUPP /INTRESSETER**

Vid utarbetandet av denna detaljplan har följande tjänstemän särskilt medverkat: planeringschef Paul Hultberg, planingenjör Jan Åsberg, stadsarkitekt Lennart Grandelius, gatuingenjör Bernt-Åke Hallgren, fastighetsingenjör Per-Olof Fulke, gatutekniker Björn Bengtsson och plantekniker Helena Ahnstedt.

Planarbetet har pågått en tid, i form av en arbetsgrupp, med huvudsaklig uppgift att lösa funktionerna kring resecentrat och dess markdisponering.

Medverkande i arbetsgruppen har utöver berörda kommunala tjänstemän varit från länsstyrelsen Kai Mononen, Jernhusen AB Jörgen Mandelberg och Göran Gustafsson, Banverket Peter Andersson, Jönköpings länstrafik Jan-Peter Pettersson och Erik Andersson, Vägverket Tommy Bergman och Jesper Kallhed, Eksjö Taxi Lars

Ahlvarsson och Christer Askevik, BK Buss Tord Hult, Lingmerths Lars-Gunnar Gustafsson och Sweco/FFNS PeGe Hillinge.

Särskilt bör nämnas arkitekt PeGe Hillinge som utfört skisser och illustrationer.

Kontinuerlig kontakt under planarbetet har tagits med större markägare och intressenter, bl.a representant för Preem Magnus Rehn Hisingsbacka, ICA Björn Moberg Växjö, Lidl Imre Schnierer och Sven Andersson Sävedalen, Truckma Verkstadsmaskiner AB (Verkstaden 2) Thomas Hultgren Eksjö och Istvans Plåt- och Lackteknik (Verkstaden 3).

I tjänsten

Jan Åsberg