



5. Trafik och kommunikationer i och kring Hestra

Framtidens kommunikationssamhälle

En av grundpelarna i det moderna samhället är vårt kommunikationsnät. Det hävdas ofta att det är motorn som driver runt samhället.

Kommunikationssektorn, med framförallt vägtrafiken, har fått ett allt större utrymme och inflytande på samhällsplaneringen. Den fysiska planeringen är till stora delar styrd av investeringar och projekt inom vägtrafikens område.

Vad är då syftet med expansionen? Ett utbyggt vägtrafiknät kan knappast vara det övergripande målet för utbyggnaden. Målet måste vara ett bättre samhälle av något slag. I det perspektivet borde det vara så att väginvesteringarna ses som medel för att nå fram till något bättre. Målet måste vara av typen "Det bärkraftiga samhället" eller "Samhället med den största livskvaliteten".

Med den utgångspunkten är det lättare att ta ett helhetsgrepp om kommunikationsnätet och dess möjligheter. Det övergripande målet kan inte längre vara att komma fram så snabbt som möjligt. Det som måste vara viktigt för framtiden är att välja det kommunikationsmedel som löser individens behov.

Det är därför angeläget att vi skaffar oss en

helhetsbild över vilka kommunikationsmöjligheter som erbjuds idag. När vi lärt oss hur systemen fungerar är det viktigt att fråga sig hur nödvändigt det är att individen förflyttar sig för att behovet ska bli tillfredsställt.

Dagens och framtidens informationsteknik ger oss nya möjligheter att flytta information och tjänster på ett sätt som inte har varit möjligt tidigare. Det behövs en samsyn inom kommunikationsutbudet för att en effektivisering av våra förflyttningar ska vara möjlig att åstadkomma.

Ett av de övergripande målen för kommunikationssamhället måste vara att minska energiomsättningen inom transportsektorn. Det är orimligt att fortsätta expansionen om det medför att förbrukningen av fossila bränslen fortsätter. Den samsyn inom kommunikationssektorn som vi behöver bör vara inriktad mot energioptimering. Rätt kommunikationsmedel vid rätt tillfälle.

Kan vi praktisera dessa tankar på en liten ort som Hestra?

Hela förslaget till övergripande trafikföring syftar till att öka livskvaliteten i de centrala delarna av Hestra. Om det genomförs

ger det dock en trolig ökning av energiomsättningen kring orten.

Informationsteknikens frammarsch kommer att gå långsamt i Hestra. Gruppen som informationstekniken vänder sig mot är ofta pendlare som har arbete av tjänstemannakaraktär. Den gruppen är ganska liten i Hestra (FoB 1990) varför effekterna av eventuella nätanslutningar inte blir så stora på orten.

Kommunens roll i sammanhanget är svår att formulera. Telenätet som behövs finns och det kommunen bör rikta in sina insatser på är att i samarbete med företagen i och kring Hestra visa på möjligheten som finns med informationstekniken. Några "industrihotell" för telependlare eller helt nya utlokaliserade företag, typ SAS eller SJ:s biljettbokningscentraler, kan knappast komma i fråga.

/ Henrik Haglund

Vägtrafiken

Vägtrafiksystemet i och kring Hestra består av Nissastigen väg 26 och vägarna 588, 593, 594, 592 samt 151. En betydande mängd trafik passerar genom Hestra mot Grimsås. Mogatan och Skolgatan i centrala Hestra är starkt trafikerad av tung trafik till Flodala industriområde. Den tunga trafiken förväntas öka ytterligare de närmsta åren, som en följd av industriexpansionen.



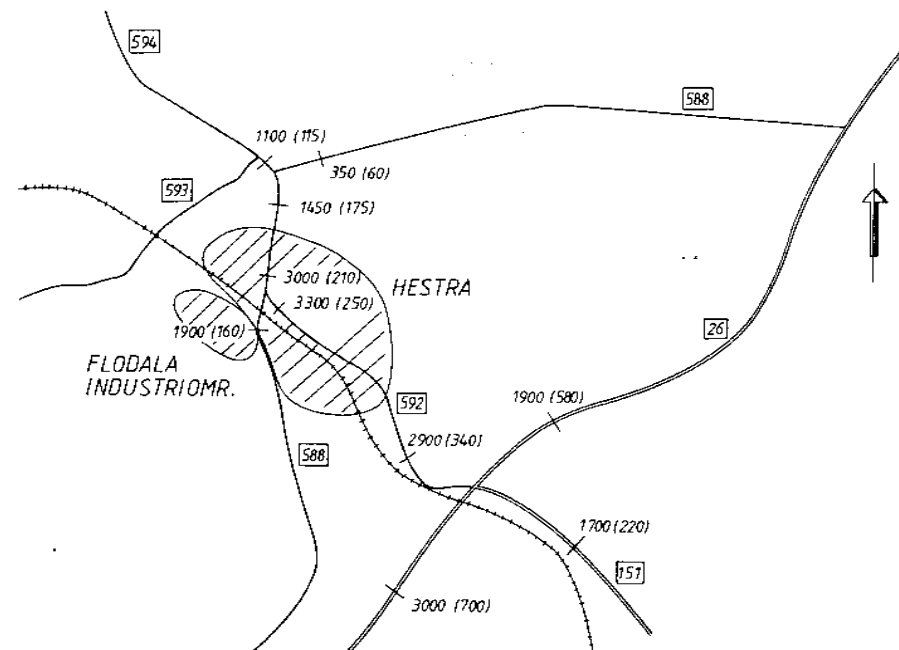
Mogatan trafikeras i dagsläget av ca. 3300 fordon varav 250 är lastbilar. (Jämförelsevis så har Danska vägen i Gislaved 190 lastbilar/dygn och gamla Nissastigen genom Gislaved hade 1000 lastbilar/dygn innan förbifarten byggdes.) Motsvarande siffror för Skolgatan är ca 3000 fordon varav 210 lastbilar.

Överslagsmässigt kan man konstatera att ca 25% av de tunga trafiken som kommer in i Hestra söderifrån på Nissastigen ska till Flodala industriområde. Vidare kan man konstatera att upp emot 50% av den tunga genomfartstrafiken på Mogatan antingen ska till eller kommer ifrån Flodala Industriområde (Vägverket 1994).

Siffrorna visar att det i de centrala delarna av Hestra behöver vidtas åtgärder för att minska andelen tung trafik genom orten.

Vägverket är huvudman för det övergripande vägnätet. Järnvägsgatan tillhör också Vägverket. Gatunätet ägs av en vägförening men kommunen förvaltar det.

Trafiksiffrorna



Bakgrund och syfte till framtida trafiklösning

Syftet är att skapa säkra passager av järnvägen samt att göra trafikomläggningar som bidrar till att minska mängden tung trafik genom Hestra. Avtalet mellan Gislaveds kom

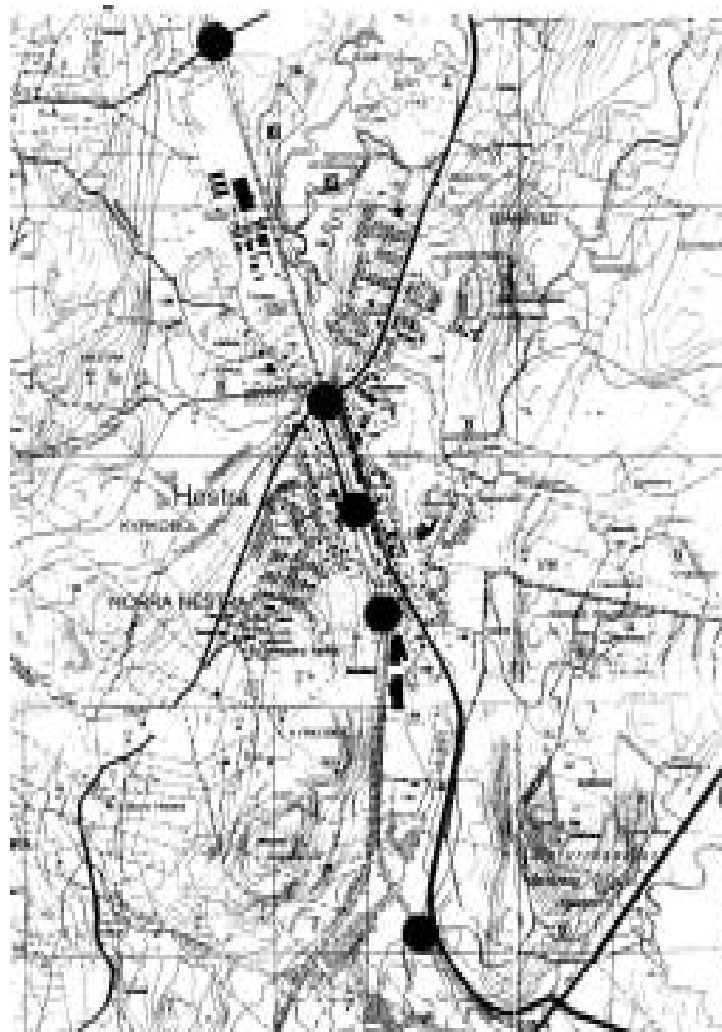
mun och Banverket ligger till grund för planförslaget (KF§ 149 Dnr 94/047 537).

Enligt avtalet ska en stängning av övergången vid Ringvägen prövas i detaljplan, gångpassagen vid stationen byggas, vägport vid Byvägen/Skolgatan utredas, övergången väg 593 mot Äspås göras säkrare och Gislavedsledens korsning med banan lösas.

Banverket ska enligt avtalet bekosta två övergångar med anslutningsvägar i eller i direkt anslutning av Hestra.

Nyckeln till trafiklösningen ligger i korsningen mellan järnvägen och Byvägen/Skolgatan. Dagens utformning är inte bra utan det behövs en planskild korsning istället. Det realistiska är att vägen går under banvallen.

Beroende på vilka fordon som ska tillåtas passera så kommer utformningen att variera. Vägverket har presenterat fyra alternativ. Det fjärde är det mest intressanta och bör därför bli kommunens utgångspunkt om inte nya hittills okända aspekter tillkommer.

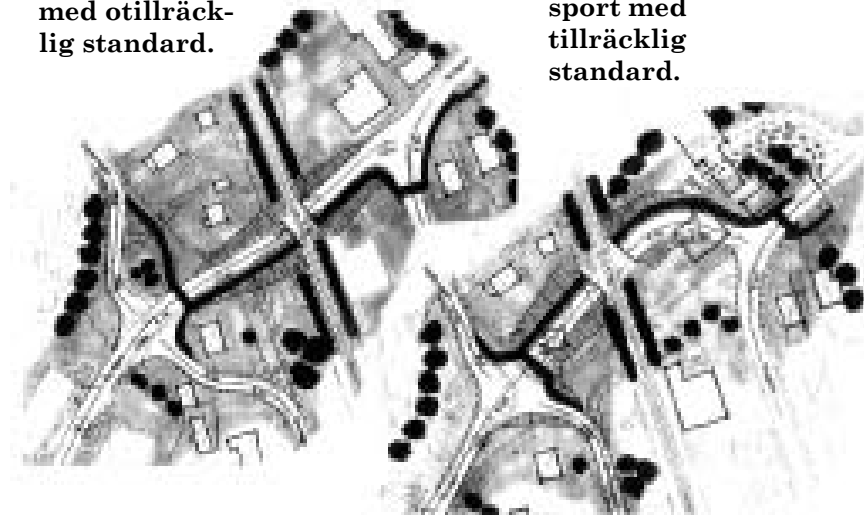


Förslaget

Den tänkta undergången vid Byvägen/ Skolgatan utformas som en bilport med maximal höjd av 3,6 meter. Med den utformningen kan inte den tunga trafiken passera järnvägen vid den undergången. Ingreppet i miljön kring korsningen blir avsevärt mindre än vid en fullhöjdsport. Förslaget är också billigare än en fullhöjdsport. Mellanskillnaden används till åtgärder på kringliggande vägar och på Mogatan.

Den tunga trafiken till Flodala kommer att köra Nissastigen till korsningen med väg 588. Därefter genom "Bjärsvedskorset" till väg 593. Vidare kommer den att korsa järnvägen i övergången mot Äspås för att sedan nå industriområdet från norr.

1. Fullhöjdsport med otillräcklig standard.

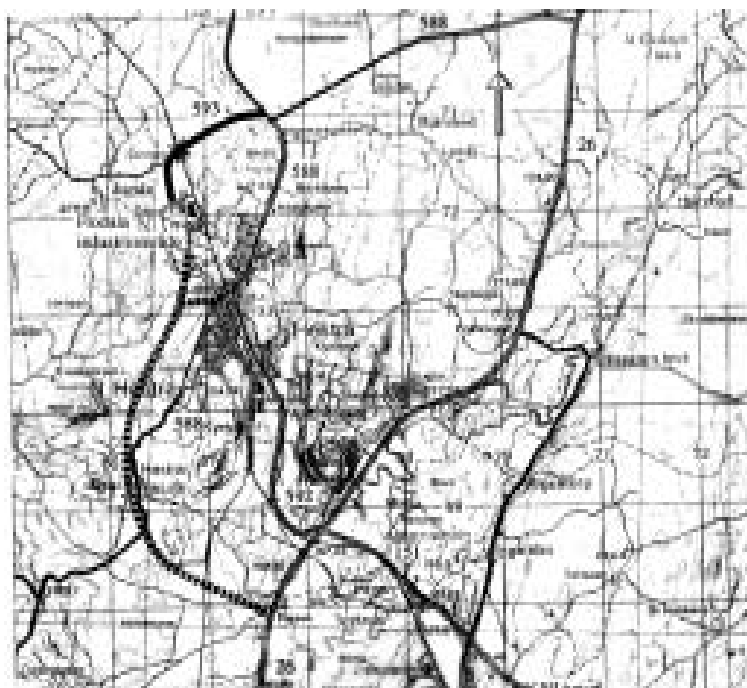


2. Fullhöjdsport med tillräcklig standard.



3. Bilport maxhöjd 3,6 meter.

Övergripande förslaget



Trafiken kommer i huvudsak att belastas i Nissastigen i högre utsträckning än idag. Den genomgående trafiken kommer genom åtgärder i Mogatan hänvisas till Nissastigen och väg 588.

Möjligheterna att genomföra förslaget påverkas av om Ringvägen stängs eller inte (se Konsekvenser, Ringvägen).

Behov som förslaget medför om det ska genomföras.

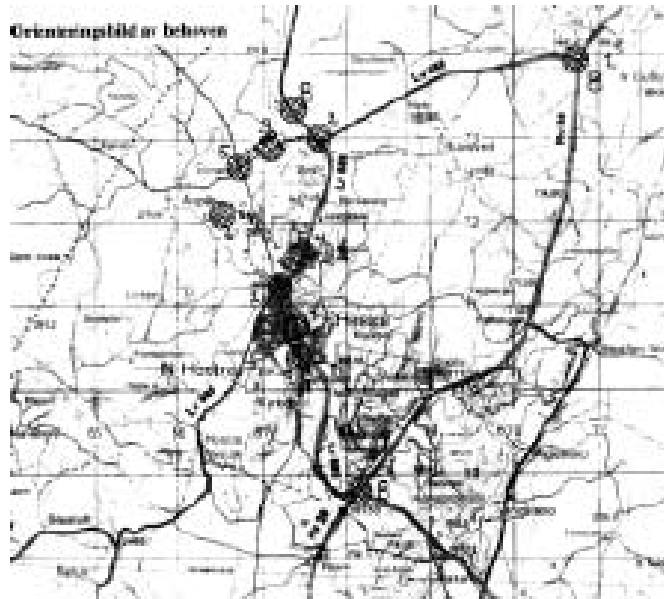
Ombyggnad av

- (1.) vägskalet Nissastigen, väg 26, - väg 588,
- (2.) vägskalet väg 588 - väg 593 (Bjärsvedskorset),
- (3.) väg 593 mellan Bjärsvedskorset och järnvägsövergången, (Stora krav måste ställas på vägens utformning för att klara skyddet av grundvattentäkten söder om vägen.)
- (4.) Mogatan och Skolgatan förbi Isabergskolan till miljöprioriterad genomfart.
- (9.) Stängning av Ringvägen för fordonstrafik.

Nybyggnad av:

- (5.) planfri korsning mellan väg 593 och Kust till Kustbanan vid övergången mot Äspås,
- (6.) 1,5 km industrigata från Äspåsövergången till Flodalavägen vid Hestra Inredningar och
- (7.) bilport med maximal höjd av 3,6 meter vid Byvägen/Skolgatan för att räddningsfordon ska ta sig under.

Orienteringsbild av behoven



Omskytning utmed inkommande vägar till Hestra (8.) som upplyser om förändringen samt en **diskussion** med åkeriföretag och industrier i regionen för att uttrycka ett starkt önskemål om att de skall köra runt Hestra istället för genom.

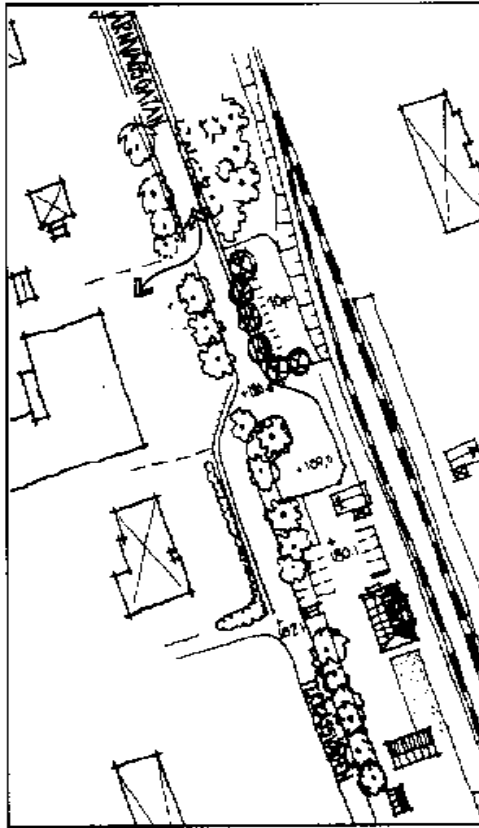
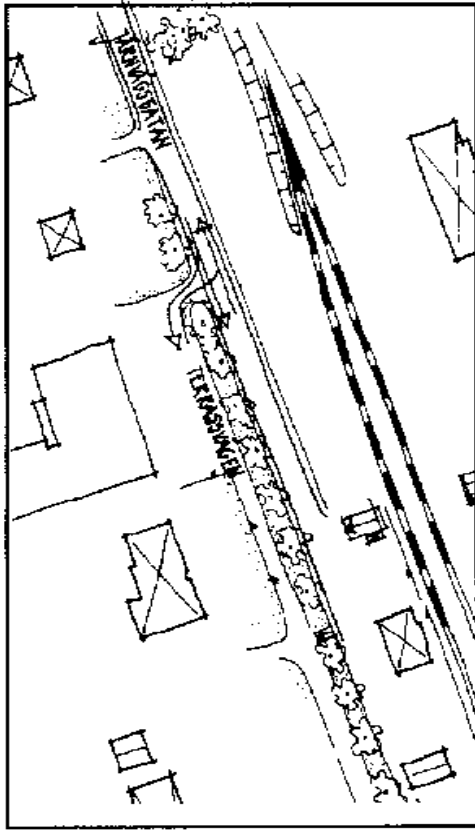
Mogatan/Skolgatan är det centrala stråket i Hestra. Det är idag förberedd för en stor andel tung trafik. Om det övergripande förslaget antas kommer stråket att vara överdimensionerat och kännas för stort för Hestra. En möjlighet är då att låta Vägverket tillsam-

mans med kommunen utforma stråket som en miljöprioriterad genomfart. Syftet med det skulle vara att höja säkerheten utmed sträckan, minska miljöbelastningen samt göra gatan vackrare att färdas på och bo intill.

Flera projekt av det slaget har genomförts under senare tid och ett av de mest kända är Torsås i södra Kalmar län. Storgatan i Gislaved byggs också om efter de ovan nämnda intentionerna.

Övriga behov

Vid stationen ligger **Terrassvägen** och **Järnvägsgatan** parallella i två olika plan. För att ta sig från den ena till den andra krävs det att man passerar över HEAB:s parkering och godshanteringsytor. Lösningen är inte bra. Förbindelsen mellan de södra och norra delarna av Kyrkobol försvåras. En ombyggnad bör ske för att underlätta trafikföringen väster om järnvägen. I samband med en omarbetning skulle ytorna närmast järnvägen kunna iordningställas så att helheten blir bättre.



Hestraborna cyklar mycket och det gäller alla åldrar. I huvudsak är säkerheten god och vägnätet bra men i de centrala delarna av orten utmed Mogatan och Byvägen/Skolgatan är det sämre. Korsningen mellan järnvägen och Byvägen/Skolgatan är en besvärlig punkt. Cyklande skolbarn och personal på Flodala samsas med den övriga trafiken. Kommunens egna mätningar visar att drygt 200 cyklister passerar över järnvägen varje vardagsdygn. (Tekniska kontoret 1994.)

Skolbarnen till Isabergskolan tvingas samsas med den tunga trafiken vid järnvägsövergången Byvägen/Skolgatan och i korsningen med Mogatan.

Utmed Skolgatan till Isamons idrottsplats och badplatsen vid Kroksjön blandas alla trafikslag på körbanan. Längs Skolgatan ligger daghem och Medborgarhuset.

Isabergs AB:s personal cyklar utmed Mogatan och blandas när skiften byter med den övriga trafiken. Olycksrisken är stor.

Starka önskemål finns om att förlänga cykelvägen norrut från badplatsen

Kroksjön till Bjärsvedskorset, väg 588 - väg 593.

Gislaved - Hestra - Stugbyn - Golfbanan

Den gamla banvallen mellan Gislaved och Hestra är ombyggd till cykelväg mellan Gislaved och Båraryd. Utbyggnaden gjordes i samband med att förbifarten utanför Gislaved byggdes. Ett GC-nät där Gislaved knyts ihop med Hestra, stugbyn vid Isaberg och golfbanan är det slutgiltiga målet.

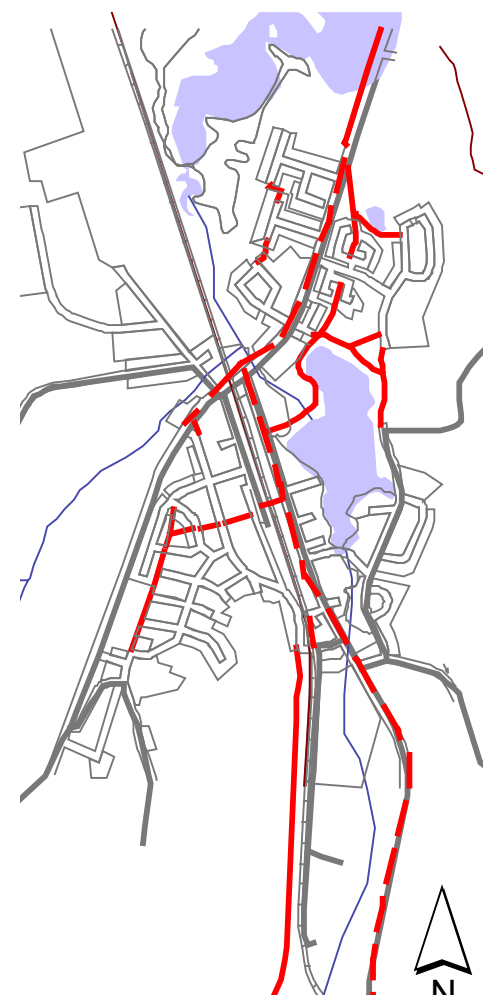
Möjligheter

Enkelsidig cykelväg utmed Mogatan och Skolgatan från Isabergsgatan till Isamons idrottsplats.

Cykelväg utmed järnvägen mellan Isabergs AB och Åparken.

Enkelsidig cykelväg från korsningen Ringvägen - Byvägen under nya vägporten genom korsningen Mogatan - Skolgatan till Isabergskolan.

Ingen cykelväg. Trafikslagen kan blandas då den tunga trafiken till stora delar försvinner och Mogatan byggs om så att hastigheten minskas.



Kust - Kustbanan, Göteborg - Kalmar/ Karlskrona, passerar genom Hestra. SJ trafikerar sedan något år tillbaka sträckan med persontågen X2-1, en enklare variant av X2000. För närvarande stannar 9 tåg/vardag vid stationen i Hestra. På helgerna stannar färre. Ungefär 9.000 personer har Hestra som på- eller avstigningsstation per år. 70% av resenärerna reser på banan väster om Hestra.

Infrastruktursatsningarna på järnvägen påverkar i högsta grad banan genom Hestra. Utmed hela Kust - Kustbanan byggs plankorsningar bort eller regleras för att öka säkerheten och därmed medge hastighetsökning på banan till 160 km/h för persontrafiken. Godstågen kan efter ombyggnaden köra 120 km/h.

Signalsystemet utmed banan anpassas till de nya kraven. Det gör att avståndet mellan kontakten på banan och järnvägsövergången ökas. Det leder till att tåg som går långsammare än persontågen orsakar längre väntetider vid övergångarna. Det är svårt att acceptera för kommunen.

De fem övergångar som är aktuella i Översiktsplanen är Ringvägen, Stationen, väg 588 Byvägen/Skolgatan, väg 593 mot Äspås och Gislavedsleden (se "Vägtrafiken" ovan).

Ringvägen och Byvägen/Skolgatan är idag försedda med bomanläggning. Vid stationen har en undergång med trappor och hissar byggts och övergången mot Äspås är bevakad med ljusanläggning. Gislavedsleden saknar idag övergång då banverket har plockat bort den. Leden finns fortfarande utmärkt på kartor vilket gör att någon har ansvar för de som ska passera järnvägen. Situationen är inte riktigt bra.

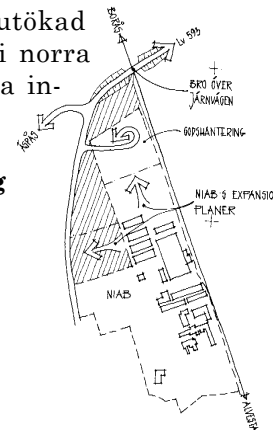
Ett flertal olika alternativ till lösning av framförallt vägporten vid Byvägen/Skolgatan har diskuterats. Det mest realistiska förslaget är en bilport och finns redovisat under rubriken "**Förslag till övergripande vägtrafiksystem.**"

Godshantering

NIAB har idag viss godshantering på järnväg. NIAB ser en möjlighet i att transportera mer gods på järnväg men har svårigheter att komma överrens med SJ-gods om en utökning av verksamheten. För företagets del är det uttransporterna av gods som är aktuellt att lägga på järnväg. Råvarorna är svårare att hantera därför att avsändaradressen varierar kraftigt.

Om förslaget till övergripande trafiksystem genomförs öppnar det möjligheter för den framtida godshanteringen. Stickspåret till NIAB skulle kunna förlängas norrut och förses med en dubbelväxel ut på Kust- till Kustbanan. Det öppnar för en utökad godshantering i norra delen av Flodala industriområde.

Godshantering



NIAB är positivt inställda till idén så länge den inte påverkar företagets expansionsmöjligheter. Enligt Banverket finns det inga fysiska hinder för att bygga ut en godshanteringsanläggning i Hestra.

Hälsa och säkerhet i samband med järnvägen

Buller, vibrationer, olycksrisker och elektromagnetiska fält är de huvudsakliga störningsfaktorerna kring järnvägen. Det finns för närvarande en stor osäkerhet om säkerhetsavstånden till järnvägen vid nybyggnation. Länsstyrelsen hävdar 50 m som norm medan Banverket nöjer sig med hälften. Inom ett observationsfält på 30 - 50 meter bör enskilda utredningar som utgår från specifika platsförutsättningar göras.

Diskussionen är viktig med tanke på stationsområdets och Mogatans framtida utformning. Bullerproblemet går att komma åt med ganska enkla medel. T.ex. vallar, ljudisolering kring rälsen, plank, fönster och murar. Säkerhetsavstånd får prövas i detaljplan.

I den kommunomfattande översiktsplanen står det att centrum på sikt ska förtätas med lokaler för handel samt nya bostäder.

Hestra är välförsett med kollektivtrafik. Resandet är störst mot Gislaved och beror till stor del på att gymnasieeleverna dagligen åker sträckan tur och retur.

Följande linjer trafikerar Hestra:

Linje
244 Hestra-Gnosjö, totalt 4 busstopp/dag (helgerna undantagna)
245 Grimsås-Hestra-Gislaved, 9 stopp/dag
132/832 Jönköping-Hestra-Gislaved (-Halmstad), 14 stopp/dag

Det finns en osäkerhet kring resandestatistiken. Klart är dock att antalet påstigande i Hestra under en normal-månad ligger kring 2.200 personer. Statistiken för antalet avstigande är bristfällig med det är troligt att antalet avstigande ligger i nivå med antalet påstigande varför en rimligt total på resenärer till/från Hestra bör hamna kring 4.000 personer per månad. Skolskjutsarna till gymnasieskolan på morgon och kväll dominerar i statistiken.

Hestra fungerar också som knutpunkt för länstrafikens kompletteringstrafik som är efterfrågestyrd.

Sedan länge är det känt att bussförbindelserna mellan Gislaved och Hestra stämmer dåligt överrens med tågförbindelserna på Kust till Kustbanan. Skoltrafiken är högre prioriterad än kopplingen till tåget. Förhållandet stämmer dåligt med kommunens tankar om ett miniresecentrum som förutsätter att kopplingen fungerar.

Konsekvensbeskrivning av trafikförslagen

Vägtrafiksystemet

Trafiken söderifrån till Flodala industriområde får en längre väg och det bör kompenseras med en planfri korsning vid Äspåsöverfarten väg 593. Lösningen ger troligtvis en högre energiomsättning och stämmer då inte med planintentionen om kretsloppspektivet i planeringen. En totalavvägningen måste dock göras mellan å ena sidan en högre energiomsättning för den tunga trafiken och å den andra en ökad olycksrisk och utsläppsmängd

som en följd av tung trafik genom centrala Hestra.

Den tunga trafiken till Isabergs AB påverkas inte av förslaget.

Genomfartstrafiken mot Grimsås respektive Gnosjö och Värnamo flyttas ut till Nissastigen.

Utmed Mogatan och Skolgatan minskar den tunga trafiken. Miljön blir säkrare och mindre förorenad. Buller-störningarna från den tunga trafiken blir mindre och gc-trafiken underlättas.

Det finns risk för att ”smitvägen” söderifrån över Flahult till Flodala industriområde blir mer trafikerad av tung trafik. Den backiga och krokiga vägen lämpar sig inte för det. Kulturlandskapet vid Stora och Lilla Hestra blir kraftigt påverkat om det görs standardhöjningar på vägen i syfte att släppa fram den tunga trafiken.

Om järnvägsövergången vid Ringvägen förblir öppen och Terrassvägen/Järnvägsgatan samtidigt förbättras finns risken att den "länken" blir passagen till Flodala industriområde om bilporten byggs vid Byvägen/Skolgatan.

Stängning av Ringvägen

Kyrkobol blir en "återvändsgränd" då den framtida vägporten vid Byvägen/Skolgatan är den enda in- och utfarten.

Trafikkoncentrationen kring vägporten blir högre och olycksriskerna ökar i gatukorsningarna kring anläggningen då alla trafikanter åter skall samsas med varandra.

Mogatan får högre trafikbelastning. Trafiken på Ringvägen väster om järnvägen uppgår idag till 630 fordon/dygn. Om dessa ska trafikera Mogatan ökar trafikmängden där med 20% till ca 3900 fordon/ dygn, den tunga trafiken som förväntas försvinna uppgår eventuellt till ca 200 fordon/dygn.

Mogatan blir enda genomfartsförbindelsen i Hestra varför sårbarheten

vid eventuella olyckor blir större och arbeten utmed Mogatan försvåras. Problemet kan avhjälpas genom att gc-vägen öster om Agnsjön görs i ordning så att utryckningsfordon kan trafikera den.

Vid olycka i norra delen av Hestra kan räddningstjänsten annars tvingas att köra ut på Nissastigen och väg 588 om Mogatan är blockerad.

Järnvägstransporterna blir säkrare och kommunens avtal med banverket blir uppfyllt.

Ingen stängning av Ringvägen

Det nuvarande gatusystemet bildar ett nätverk med lägre trafikkoncentrationer i Mogatan och vid den planerade vägporten.

Hestra blir mindre sårbart vid olyckor i centrala tätorten.

Säkerheten för järnvägstransporterna hålls på nuvarande nivå. Under förutsättning att signalsystemet moderniseras.

Åtgärder

Samråd med berörda parter (Banverket/ Vägverket) för att skyndsamt komma till stånd med de önskade förändringarna.

KF:s beslut i planprogrammet säger att arbetet skall göras utifrån kretsloppsperpektiv med siktet inställt på ett ekologiskt uthållit Hestra.

Enligt riktlinjer givna av KS för det fortsatta arbetet med fördjupningen av översiktsplanen för Hestra ska ett verksamhetsområde i anslutning till Nissastigen söder om Kust- till Kustbanan utredas. Syftet med denna skrivelse är att förbättra beslutsunderlaget för den vidare hanteringen av översiktsplanens fördjupning i Hestra. Avsikten är att vi skall kunna rita upp ett utställningsförslag efter diskussionen i Ksau(p).

Sammanfattning

1) Utredningen visar att det är fördelaktigt att avsätta området vid Nissastigen för framtida verksamheter. De tyngst vägande själen är transporterens miljöeffekter och företagens exponeringsmöjligheter.

2) Vidare har arbetet givit ny kunskap avseende vägtrafiksystemet i förhållande till vad som hittills har diskuterats i samrådsversionen och i de av KS angivna riktlinjerna för trafiksystemet. Den nya kunskapen behandlar den tunga trafikens miljöbelastning och ger vid handen att det krävs revideringar av de ställningstaganden som KS har gjort för att planens målsättningar skall kunna uppfyllas.

BESKRIVNING/ FÖRUTSÄTTNINGAR

Ytan uppgår till ca 30 ha och avgränsas i norr av järnvägen, i väster och söder av Hylteån och i öster av Nissastigen.

Landskapsbild

Området är kuperat med en höjdrygg i mitten som löper från söder till norr. Den användbara ytan på respektive sidor är ungefär lika stor. Intill Hylteån finns en våtmark som sträcker sig en bit in i det aktuella området. Vegetationen består av tall och gran samt i våtmarken inslag av lövträd. Genom området går Gislavedsleden till/ från Isaberg. Inom området finns två kända fornlämningar. En delvis raserad stensättning som ligger i kraftledningsgatan och en milstolpe, från 1871, utmed den gamla vägen genom Hylteåns dalgång.

Geoteknik

Översiktliga studier av området ger att de högre partierna består av morän och de lägre av sorterade isälvsavlagringar. Området ligger inte på grundvattenförande lager.

Kraftledning

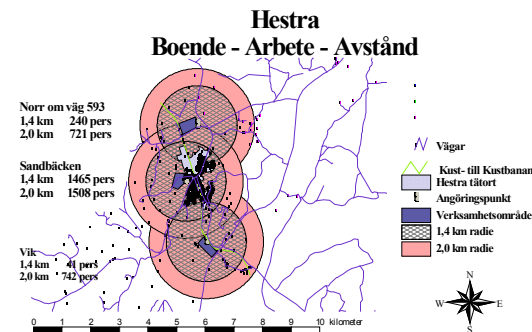
Ställverket, Västbo Kraft AB och Vattenfall, intill Nissastigen ligger inom planområdet. Till det löper två luftburna ledningar, 40 kV mot Hestra samt mot Stora Hestra, som skulle påverkas om området tas i anspråk. Parallellt med v.26 mot Hestra löper en mindre matarledning.

VA-anläggningar

Området saknar helt VA-anläggningar. Landskapsbilden och terrängförhållandena inbjuder till lokalt omhändertagande av dagvatten. Avståndet mellan reningsverket och närmaste angöringspunkt är minst 700 meter. Dricksvattenförsörjningen bör ske från vattenverket. Avståndet till samma angöringspunkt är minst 1300 meter. Förhållandena gör att avloppsvatten måste pumpas till reningsverket.

Avstånd arbete-bostad

Inom en radie på 1,4 km bor 41 personer och inom 2,0 km bor 742 personer. Halva Hestras befolkning har alltså ca 2 km till området. Området öster om Agnsjön, som i förslaget är avsatt för bostadsändamål, tangeras av 2 km radien.



Bilden visar att antalet boende inom 2 km radien från "Vik" respektive "Norr väg 593" är ungefär lika många.

Markägare

Sex privata fastighetsägare berörs av området. Gislaveds kommun äger ingen mark i området.

Markreserv

I Hestra finns i dagsläget ca 21 ha planlagd industrimark. Sandbäcksområdet utgör 14 ha av dessa. Enligt KS fortsatta riktlinjer skall Sandbäcksområdet utgå ur industrimarkreserven. Kvar är då ca 7 ha, som finns i Flodala industriområde. Fördjupningen av översiktsplanen har visat på möjligheterna att utveckla Flodala mot norr och då tillskåpas ytterligare ca 5 ha industrimark. Totalt 12 ha. Underskott mot tidigare är då 9 ha. Området vid Vik är uppskattningsvis 30 ha. Totalt 42 ha industrimark i Hestra. Vid en jämförelse i kommunen skulle Hestra ha en mycket god markreserv.

Exponeringsmöjligheter

All söderifrån kommande trafik till Hestra kommer att mötas av området. Det bildar en entré till Hestra som bör vara attraktiv för företagsetableringar. Exponeringen mot Nissastigen och mot Kust- till Kustbanan gör området intressant. En extra krydda är uppmärksamheten som området får från Isaberg. Det sista kan även inverka negativt på landskapsbilden som helhet.

Förutsättningar för utformningen

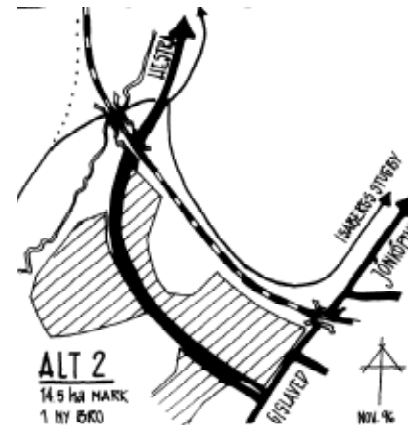
Anslutningspunkterna bör ligga till så att transportbehovet blir så litet som möjligt. Det gör att en koppling mellan Hestra och området måste finnas som dels möjliggör kontakten med Hestra och dels knyter området till Nissastigen. Detta för att minimera energiomsättningen och därmed utsläppen från trafiken.

Alla typer av fordon kommer att trafikera området. Belastningen blir beroende av valet av lösning. GC-vägen Gislaved - Hestra gränsar till området och det är lämpligt att den utgör kommunikationen söderut från området. Mot Hestra finns olika val av lösningar beroende på övergripande trafiksystem. Sedan tidigare finns förslag om att lägga gc-väg utmed nuvarande infart till Hestra. Detta förändras inte i och med studien.

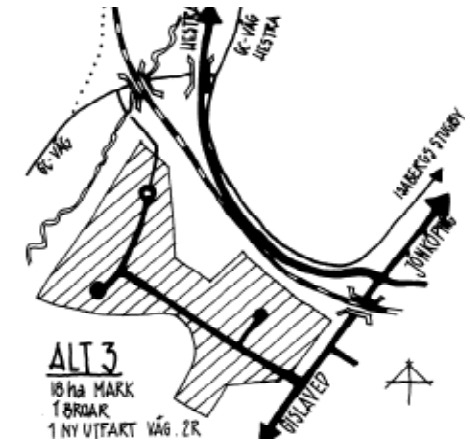
Fem olika lösningar



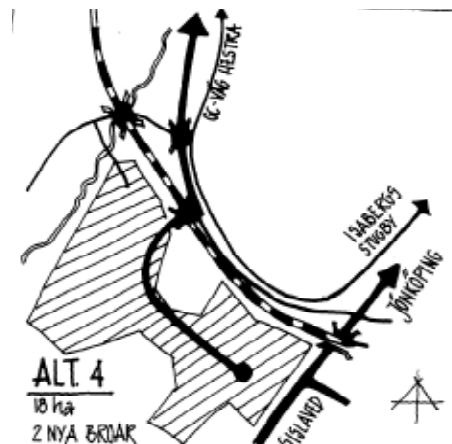
Alt. 1) Trafiken angör från ny anslutning till Nissastigen. Den tunga trafiken försvinner från Mogatan och ny väg byggs till Ringvägen från industriområdet. Biltrafiken påverkas inte.



Alt 2) Trafiken angör från Nissastigen. Den tunga trafiken kör samma väg som i dagsläget. Trafiksäkerheten vid "vägporten" höjs.

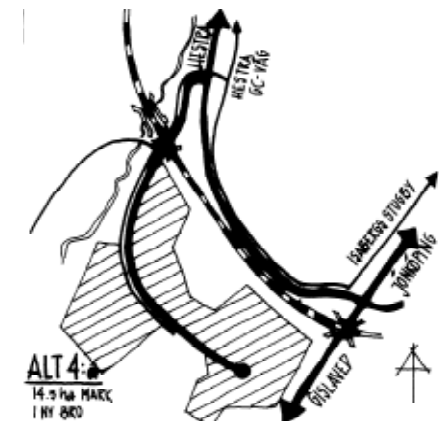


Alt 3) Trafiksystemet inom plandelsområdesdelen förblir oförändrat. Anslutning till området sker på ny tillfart från Nissastigen.



Alt 4) En ny bro byggs över Kust- till Kustbanan på höjden i områdets mitt. Ingen ny utfart till Nissastigen.

Alt 4a) Samma effekter som i alt 2 med undtaget att ingen utfart byggs till Nissastigen.



Verksamhetsområde ”Norr om väg 593”

BESKRIVNING/ FÖRUTSÄTTNINGAR

Ytan är minst 30 ha och går att utveckla ytterligare. Området avgränsas i väster av järnvägen, i öster av Hylteån, i söder av väg 593 och i norr saknas naturlig avgränsning.

Landskapsbilden

Området är bevuxet med barrskog och sluttar mycket svagt mot mitten. Det finns inslag av både tät plantering och halvöppna ytor. Området ligger längst ner i Hylteåns dalgång och höjderna kring det är tydliga. Längs Hylteån finns våtmarker där vegetationen övergår i blandad lövskog.

Geoteknik

Jorden består av mycket fint material från sorterade isälvsavlagringar. Hela området ligger på grundvattenförande lager i direkt anslutning till den kommunala reservvattentäkten. På några ställe trycker grundvattnet upp i markytan.

VA-anläggningar

I området finns inga anläggningar utbyggda. Närmaste avloppsanslutning är minst 800 meter bort. Vattenförsörjningen finns på samma avstånd. Det finns förutsättningar för lokal vattenförsörjning inom området. Avloppet behöver troligtvis inte pumpas till reningsverket tack vare höjdskillnaden.

Avståndet mellan arbete och bostad.

Se skissen på sidan 4.

Markägare

Gislaveds kommun äger ingen mark inom området. I huvudsak en privat markägare är berörd i området.

Markreserven

Området skulle ge minst en total reserv på minst 42 ha industrimark i Hestra med samma sätt att resonera som i fallet med ”Vik”.

Exponeringsmöjligheter

Området ligger utmed väg 593 som är tänkt att vara anslutningsväg till/ från Flodala industriområde. Det är svårt att exponera sig mot genomfartstrafik då sådan saknas i området. Skyddet av Hylteån medför att detta ytterligare försvåras. Området har goda exponeringsmöjligheter mot Kust- till Kustbanan.

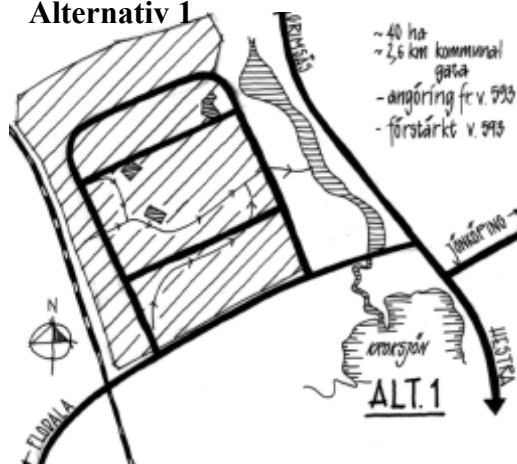
Förutsättningar för utformning

Hylteån måste skyddas med ett grönt bälte för att kunna behålla vattenkvaliteten. Bältet bör också vara recipient för dagvattnet i området, om detta är möjligt pga högt grundvattenstånd. Anslutningarna bör i första hand komma från väg 593. Om en expansion mot norr som är större än 15 - 20 hektar markeras bör en ny utfart mot väg 594 utredas. Området kommer i huvudsak trafikeras av transpor

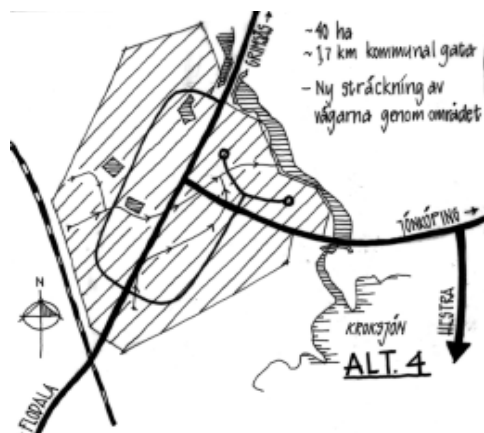
ter knutna till verksamheterna. Ett krav bör vara att skydda grundvattnet vid exploateringar inom området. Det medför även svårigheter att omhänderta dagvattnet lokalt vilket i sin tur medför högre anläggningskostnader för ett kommunalt dagvattensystem.

Fyra förslag till utformning av "Norr om väg 593"

Alternativ 1



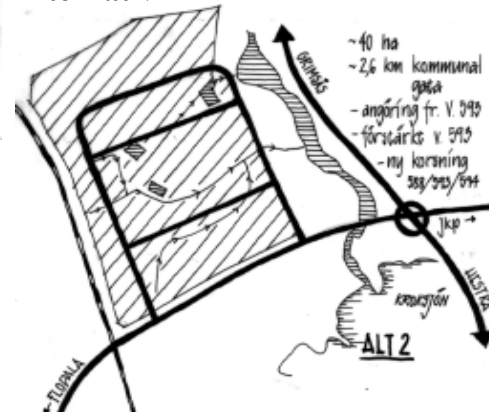
Alt 1) Ingen förändring mot idag. Ger inga förändringar i tätorten.



Alt 1- 3)

Områdena har lika förutsättningar vad gäller geoteknik och möjligheter att bygga. Grundvattnet stor högt i området och osäkerhet råder kring verklig byggmöjlighet och exploaterings ekonomi för såväl kommunen och framtida verksamhet. Söder om området ligger det yttre skyddsområdet för den kommunala reservvattentäkten.

Alternativ 2



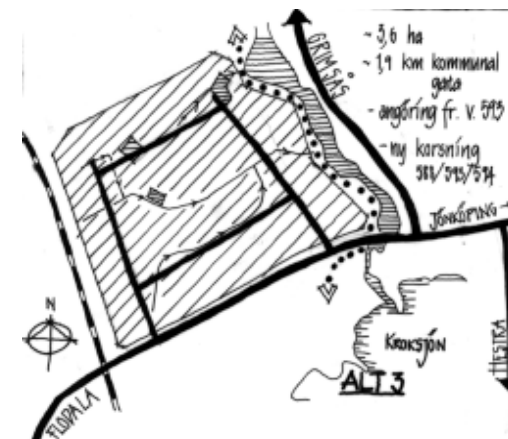
Alt 2) Underlättar passagen till Flodala. Påverkar inte tätorten.

Alt. 4)

Området disponeras enligt en helt annan lösning där vägarna mot Grimsås och Flodala läggs om för att passera genom ett tänkt verksamhetsområde. Detta ger exponering för företagen.

Lösningen ger troligtvis betydande föränd-

Alternativ 3



Alt 3)

ger troligtvis något bättre exploaterings ekonomi pga de dubbelsidigt utnyttjade gatorna.

Skillnader uppstår dock vid val av lösningar för korsningen mellan väg 593, 588 och 594 (mot Grimsås)

Underlättar passagen mot Flodala samt försvårar för genomfartstrafiken då den behöver göra vänstersväng på vägen till/ från Grimsås.

ringar i trafikflödena i och kring Hestra. Dessa är inte beskrivna men det är troligt att stor del av genomfartstrafiken kommer att hamna på Flodala industriområde.

Jämförelse mellan "Vik" och "Norr om väg 593".

VIK	Kriterier	Norr om väg 593
+ Spännande landskap - Utblicken från Isaberg	Landskap	+ Lätt exploaterat - Tråkigt
+Bra grundläggningsförhållanden + Trolig materialreserv i berget - Sankmark inom området	Geoteknik	+ Bra grundläggningsförhållanden - Grundvattenförande lager
+ Förutsättning för lokal dagvattenhantering - Lång anslutning		+ Förutsättningar för dricksvattenförsörjning - Svårt att infiltrera dagvatten - Lång anslutning
+ Utmed utbyggd GC-väg - Utanför samhället	Arbete-bostad	- Utanför samhället
- Ingen kommunal mark	Markägare	- Ingen kommunal mark
+ Ger god markreserv. 30(42)	Markreserv	+ Ger god markreserv 30(42)
+ Bra mot järnvägen, Nissastigen och genomfartstrafik + Möter många trafikanter	Exponering	+ Trafik till Flodala, järnvägen - Ingen genomfartstrafik - Få trafikanter
+ Elförsörjning inom området	Energi	+ Kort anslutningsväg för fjärrvärmenät

Sammanfattning, de mest framträdande aspekterna.

För "VIK"

- + Exponeringen
- + Landskapets förutsättningar
- + Trafiklösningen
- + Totala miljöbelastningen
(se trafikemissioner)

Mot "VIK"

- Utsikten från Isaberg
- VA-avstånd
- Kraftledning
- Topografen

För "Norr om väg 593"

- + Lättexploaterat
- + Kontakten med järnvägen
- + Anslutning av fjärrvärme

Mot "Norr om väg 593"

- Grundvattenproblematik
- VA-avstånd
- Exponeringen
- Långt från trafikflöden
- Totala miljöbelastningen

Slutsats. Jämförelsen ger att det i detta läge inte går att prioritera det ena eller det andra alternativet utan att en geoteknisk undersökning genomförs. Båda områdena är intressanta och bör därför avsättas i utställningsförslaget som framtida utredningsområden.

Den övergripande målsättning som KF har tagit i planprogrammet är svår att uppnå. En förutsättning för att lyckas utveckla Hestra till ett ekologiskt hållbart samhälle, är att varje individ är villig att hjälpa till. Här i ligger en av översiktsplaneringens stora begränsningar, eller utmaningar om man vill. Det kommunen aktivt kan påverka är lokaliseringen av framtida verksamhetsområden. En mycket stor del av miljöpåverkan i och kring Hestra kommer från de tunga transporterna till industrierna. Företagens utveckling och trafikprognoser tyder på kraftigt ökad andel tung trafik inom en femårsperiod. Genom att lägga verksamhetsområden så att transportavstånden kortas gör kommunen mycket för miljön.

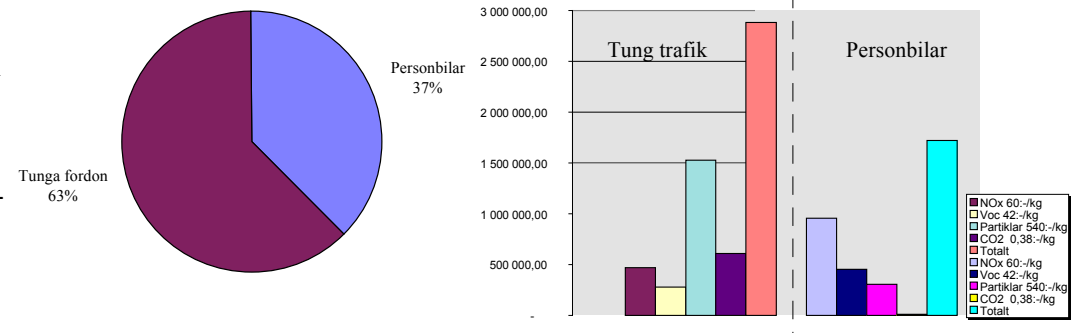
Utredningen har studerat trafikens miljöbelastning i området kring Hestra och även undersökt följderna av trafikökningar beroende på val av framtida verksamhetsområde. De delar som undersökts är kväveoxider (NOx), flyktiga organiska ämnen (VOC), partiklar och koldioxid (CO₂).

Utredningen beskriver även bullerutbredningen i centrala Hestra från fordonstrafiken, tågen undantagna. Beräkningarna är gjorda med hjälp av Miljö- och Hälsokyddskontorets bullerberäkningsprogram.

Förbränning av fossila bränslen i fordonsmotorer

Förhållandet mellan personbilar och tungtrafik vad gäller miljöbelastning är enligt diagrammen.

Dagens förhållanden



Diagrammet visar att den tunga trafikens andel av miljöbelastningen är betydande.

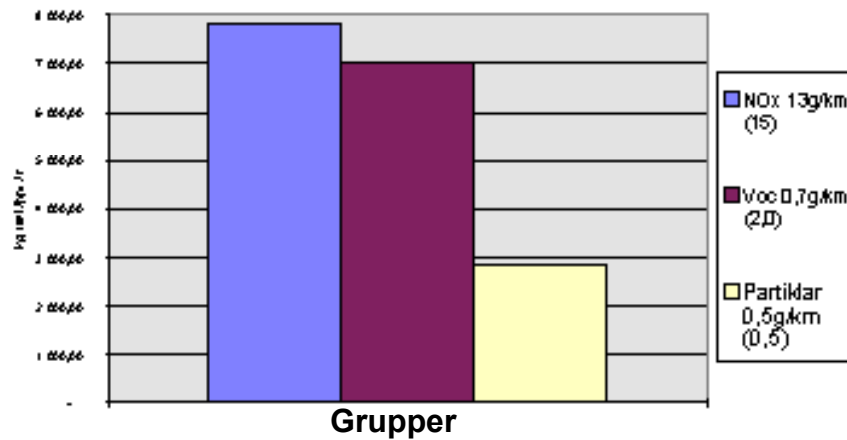
Diagrammet visar att den tunga trafikens andel av miljöbelastningen är betydande. Diagrammet visar den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av NOx, VOC, partiklar och CO₂ för tung trafik och personbilar i dagsläget.

Beräkningarna bygger på en modell som Naturvårdsverket och Vägverket gemensamt har accepterat.

Trafikemissioner

Miljöbelastningen av den tunga trafiken i dagens systemet uppgår nästan 8 ton NOx, drygt 7 ton VOC och knappt 3 ton partiklar. Koldioxidmängden är 1600 ton/år.

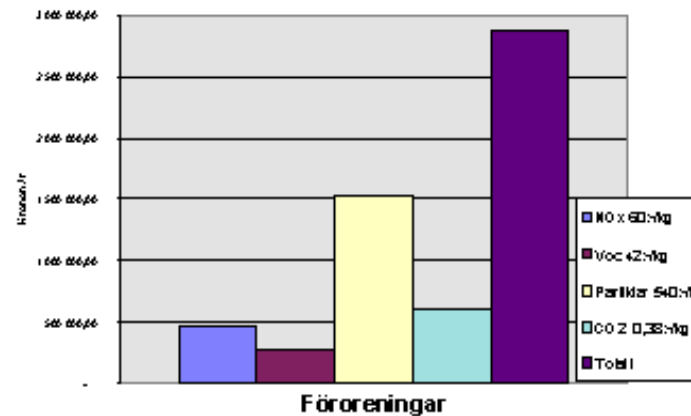
Utsläpp av föroreningar från fordonstrafiken



Koldioxidutsläppen är den överlägset största parametern i beräkningarna. Så stor att de andra inte ger något utslag i diagrammet om de redovisas tillsammans.

Om man jämför utsläppen med de samhällsekonomiska kostnaderna visar det sig att partiklarna är en betydligt större ekonomisk belastning för miljön än vad koldioxidutsläppen är. En mycket bra uppsamlare av partiklar är lövträd. Ett hyggligt stort träd kostar ca 2000:- att plantera.

Dagens samhällsekonomiska kostnader/år



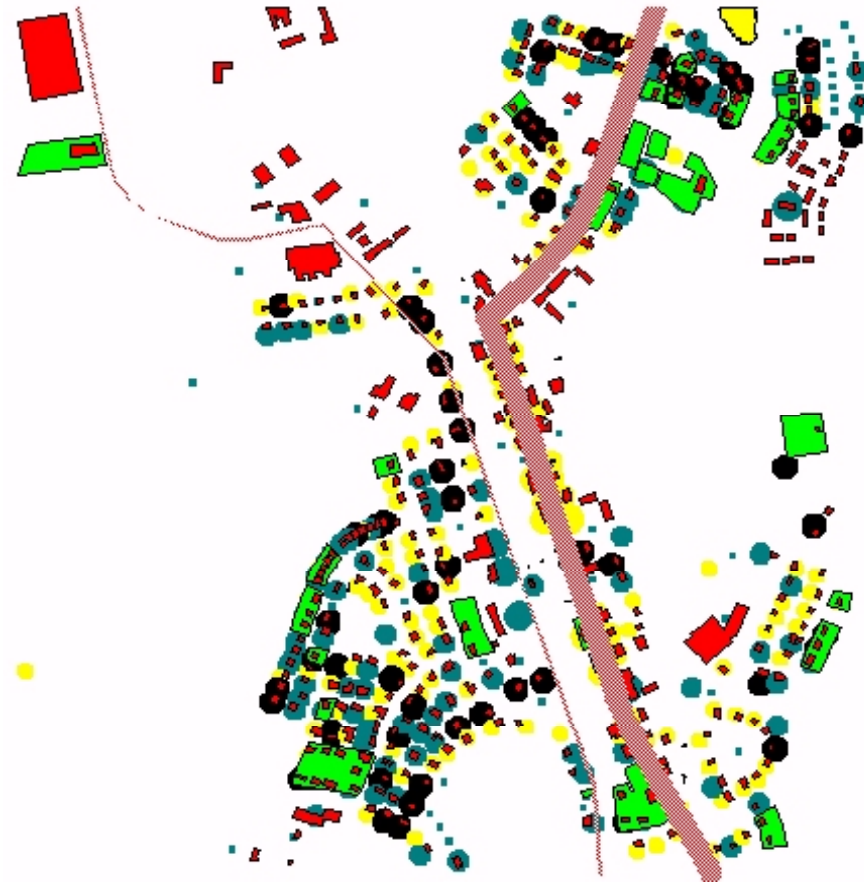
Bullerutbredning i centrala Hestra
Mogatan trafikeras i dagsläget av
3 300 fordon per dygn. Av dessa är
8% (250st) tunga fordon.

Gränsvärdet för den genomsnittliga
bullernivån för utomhusmiljön lig-
ger på 55db(A)

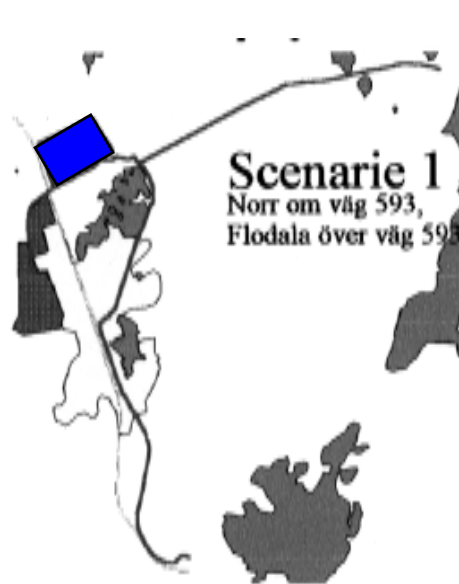
430 personer, varav 250 barn i skola
och barnomsorg, störs.

30 fastigheter har för hög ljudnivå
vid huslivet.

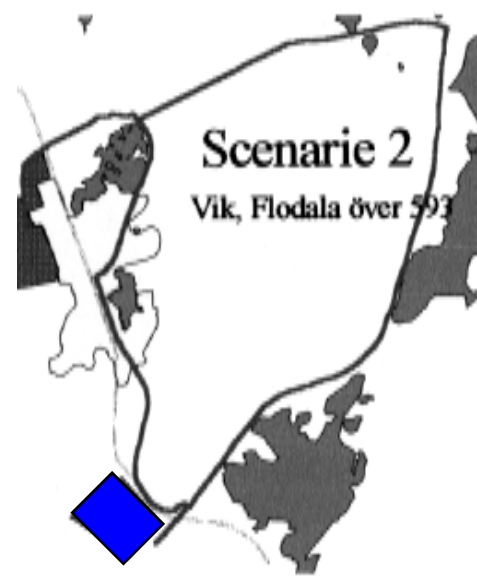
Detta gör att ca 2,1 hektar privat
tomtmark närmast Mogatan, Skolga-
tan samt Äspåsvägen är bullerstörd.



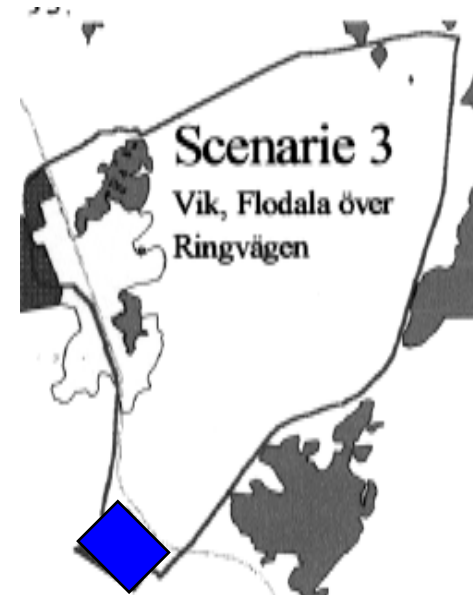
För att beskriva konsekvenserna av den tunga trafiken vid val av olika lokaliseringar av verksamhetsområden skisserar utredningen tre scenarier. I samtliga fall antas att trafikökningen är 200 tunga fordon per årsmedeldygn och att den ”norra länken” mot Äspåsvägen byggs. Antalet fordon är valt utifrån prognoser som Vägverket fått i samtal med NIAB, 1995.



1)Området norr om väg 593 mot Äspås används för utbyggnad av verksamheter. Den nuvarande trafiken till Flodala angör via den nya ”norra länken”.

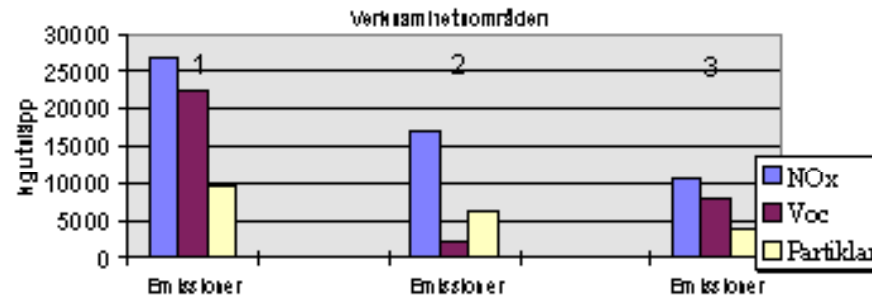


2)Området söder om järnvägen och väster om Nissastigen vid Vik används för utbyggnad av nya verksamheter. Den nuvarande trafiken till Flodala angör via den nya ”norra länken”.

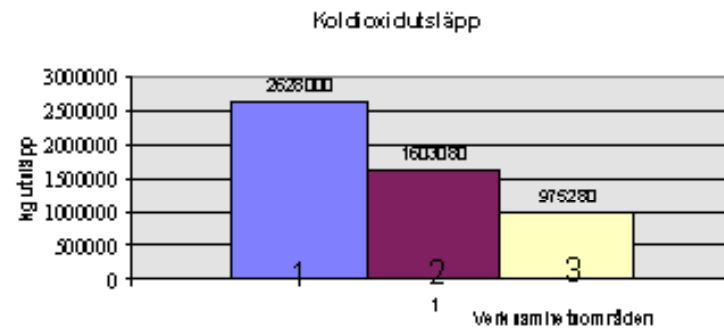


3)Området söder om järnvägen och väster om Nissastigen vid Vik används för utbyggnad av nya verksamheter. Den nuvarande trafiken till Flodala angör via en ny väg från Nissastigen till Ringvägen.

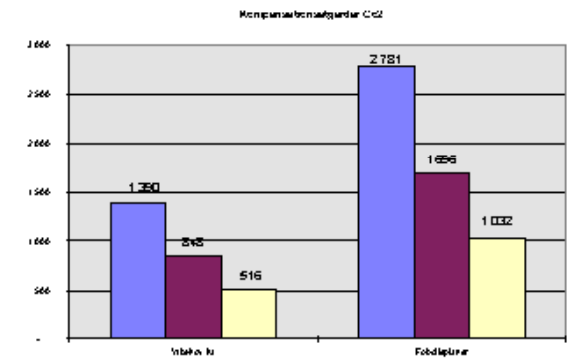
SCENARIEJÄMFÖRELSE



Diagrammet visar utsläppsmängderna av NOx, VOC och Partiklar utifrån de tre skisserna scenarierna. Scenario 3, Vik med trafikmatning till Flodala över Ringvägen är det mest fördelaktiga.



Mängden utsläpp bestäms av avtåndet som fordonen behöver köras, topografin, hastigheten och motorinställningen. I beräkningarna ingår avstånds- och hastighetsparametrarna.



Diagrammet visar de ytbehov som behövs för att ta till vara

nettoökningen av koldioxidutsläpp,

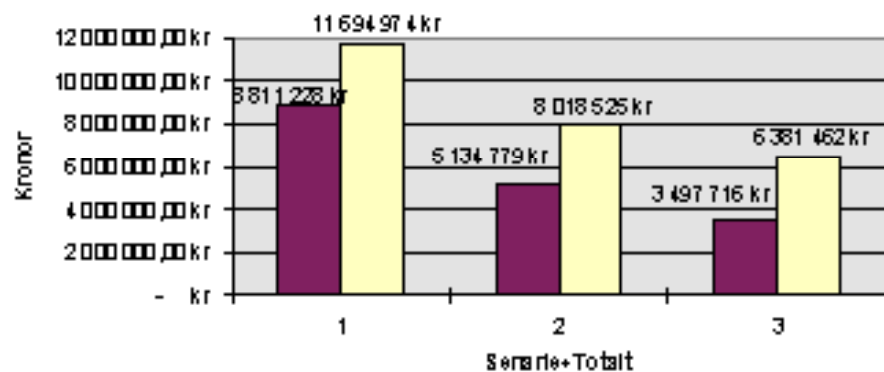
beroende på scenario, från de tunga transporterna kring Hestra.

Granplanteringen skall innehålla 900 plantor/hektar och vara 55-årig med en tillväxthastighet $7m^3/år$ och hektar.

Exemplet är till för att visa behovet av förändringar inom transportsektorn.

Var hittar vi dessa ytor?

Samhällekononomisk kostnad /år av tung trafik



Genom ett medvetet val av lokaliser-
ring kan kommunen aktivt påverka
miljöförhållandena kring Hestra.

Skillnaden mellan staplarna utgörs till största del av trafik till och från Flodala industriområde.
Den delen beror ytterst på hur stor del av godstransporterna som förläggs till järnväg.

Scenrio 1+2



Trafiken till Flodala genom Hestra och längs Rv 26.
Trafikökning till 340 tunga/fordon/dygn.

472 personer, varav 250 barn utmed Mogatan och Skolgatan. 2,95 hektar privat tomtmark störs utmed samma sträcka.

Störningen upphör vid Äspåsvägen.

Scenario 3



Trafiken till Flodala på ny väg väster om banvallen från Rv 26 till Ringvägen. Ombyggnad av Terrassvägen och Järnvägsgatan. Mogatan 3000 fordon varav 2% tung trafik. Järnvägsgatan 1900 fordon varav 11% tung trafik.

61 personer, inga barn i skola och barnomsorg, störs. 16 fastigheter utmed Mogatan, Järnvägsgatan och Äspåsvägen störs. 2,9 hektar privat tomtmark störs utmed sträckan. ca 40 hittills ostörda personer utmed Järnvägsgatan störs.

Slutsats

Utredningen visar entydigt på att trafiksystemet i Hestra skall bygga på en lösning där det totala transportavståndet måste hållas så kort som möjligt. Detta medför att de ställningstaganden som gjort i KS angående trafiksystemet i Hestra bör revideras. Delen som berör bullerutbredningen visar på stora vinster utmed Mogatan och Skolgatan om den tunga trafiken kan dirigeras därifrån.