

VÄSTRA ESPLANADEN, ETAPP II

Haparanda kommun
Norrbottens län

Förslag till ändring av stadsplan

B E S K R I V N I N G

HANDLINGAR

Planförslaget utgöres av plankarta i skala 1:1000 och bestämmelser. Till förslaget hör denna beskrivning, grundkarta, illustrationsplan och fastighetsförteckning.

Grundkarta och fastighetsförteckning har upprättats av Haparanda lantmäteridistrikt.

PLANDATA

Planområdet är beläget väster om Haparanda centrumområde och har en nordsydlig sträckning.

Området avser i huvudsak vägområdet för Västra Esplanaden på delen mellan Järnväggsgatan (tidigare Ringvägen) och Packhusgatan.

Planområdets totala areal uppgår till ca 3,1 ha.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga planer

Planförslaget överensstämmer med översiktsplanen för Haparanda centralort, som är antagen av kommunfullmäktige i juni 1975 och därefter aktualiserad i augusti 1982.

Stadsplaneförslaget berörs av följande fastställda stadsplaner:

- KV LÄRKAN OCH STAREN SAMT DELAR AV KV ÄLVAN OCH DUVAN, 1943-10-22
- HAPARANDA STAD DEL II, 1954-06-30
- HAPARANDA STAD DEL V, 1957-11-15
- HAPARANDA STAD DEL VI, 1962-04-27
- HAPARANDA STAD DEL VII, 1962-04-27
- SÖDRA ESPLANADEN, 1964-08-28
- KV TRASTEN, 1965-01-22
- DEL AV KV FYREN, 1961-08-22
- KV TORNEN OCH EDEN, 1971-09-01

2102-16417-87
ANK 1987 -10- 19
LÄNSSTYRELSEN INORRBOTTENS LÄN

- VÄSTRA ESPLANADEN ETAPP I, 1984-03-20
- KV KLACKEN, 1981-08-26
- HAPARANDA DEL AV KV LOKFÖRAREN, 1985-02-07
- HAPARANDA CENTRUM KV PEDAGOGEN, 1985-01-30

Övriga planer

Parallellt med detta planförslag pågår arbetet med planförslag även för den norra delen, etapp III av Västra Esplanaden.

Befintliga förhållanden

Planområdet, som i huvudsak omfattar vägområdet för Västra Esplanaden, har en längd av drygt 800 meter. Större delen av planområdet ligger i en liten dalsänka i omgivande terräng. Med avseende på nivåer är terrängen relativt plan i områdets längdriktning med största nivåskillnaden knappt 3 meter på en sträcka av närmare 600 meter. I områdets tvärled är lutningen något större. I Köpmansgatans östra anslutning är nivåskillnaden ca 1,3 m på en sträcka av 45 m.

I korsningen med Köpmansgatan är den avvägda höjden 30 cm lägre än den fastställda höjden på gatan, medan den fastställda höjden på Sundellsgatan är 20 cm lägre än den avvägda höjden.

Gatan ligger excentriskt inom planområdet på större delen av sträckan. På delen Köpmansgatan - Tingshusgatan är gatan belägen i östra delen av gatuområdet och på delen Tingshusgatan - Järnvägsgatan (f d Ringvägen) i västra delen av gatuområdet.

Fastigheterna utmed gatan har genomgående direkta utfarter.

Av vägverkets utredningsplan framgår att undergrunden i huvudsak består av morän.

Befintliga ledningar ligger i huvudsak i gatumark.

PLANFÖRSLAG

Bakgrund

Västra Esplanaden var tidigare den ena av två förbindelser mellan bostäder söder om järnvägen och centrum. Utbyggnaden av Grankullenområdet alstrade alltför stora trafikmängder på delen under järnvägsbangården, som inte hade tillräcklig bredd för dubbelriktad trafik och med dåliga siktförhållanden. För att skapa en trafiksäker skolväg för barnen från Grankullenområdet stängdes järnvägsviadukterna i Västra Esplanaden för biltrafik år 1974. Redan då fanns beslut från kommunstyrelsen (år 1972) att låta utföra en stadsplaneändring, som skulle möjliggöra en upprustning av Västra Esplanaden. Planändringen avsåg delen mellan Köpmansgatan och Järnvägsviadukten.

Planarbetet har under långa perioder legat nere, medan olika övergripande utredningar samt utredningar avseende standard och funktion har pågått.

Under pågående utredningsarbete har vägförvaltningen krävt att ändring av stadsplan görs även för den norra delen av Västra Esplanaden fram till E4.

Vägar och trafik

Västra Esplanaden föreslås få ett mera centralt läge inom gatuumrådet. Av nuvarande gatukorsningar stängs anslutningarna från Stationsgatan, Tingshusgatan, Fabriksgatan, Sundellsgatan utom för bensinstation på den östra sidan och parkering på den västra sidan samt anslutningen från Packhusgatan.

I korsningen med Köpmansgatan höjs den nuvarande gatuprofilen med 30 cm till +8,0 enligt gällande stadsplan, medan gällande stadsplanehöjd i korsningen med Sundellsgatan höjs med 30 cm till +7,6.

Från kv Djurgården och Rättvisan blir sammanlagt 5 direkta tomtutfarter kvar mot Västra Esplanaden. En sådan utformning motsvarar enligt nu aktuella planeringsriktlinjer TRÅD (utfärdade av Naturvårdsverket, Planverket, Trafiksäkerhetsverket och Vägverket) godtagbar standard inom befintliga områden.

Tomtutfarterna från kv Talgoxen och Ärlan kan på samma sätt anslutas direkt mot körbanan enligt TRÅD. I planförslaget har dock dessa tomtutfarter illustrerats mot en 4 - 4,5 m bred från körbanan åtskild gång- och cykelbana.

Med hänsyn till att det endast rör sig om enstaka fordon i dessa utfarter är det kommunens mening att den först nämnda lösningen med direkta tomtutfarter är att föredra både ur miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Eftersom vägförvaltningen i Norrbotten föredrar den senare lösningen med tomtutfarter mot gång- och cykelvägen bör båda utformningsmöjligheterna hållas öppna. Ytterligare detaljstudier av den i planförslaget illustrerade lösningen bör ske i samband med detaljprojekteringen.

Sju skolbussar angör skolorna i kv Pedagoggen. Tre av bussarna har sin hållplats vid Ö:a Kyrkogatan, medan fyra bussar har sin hållplats vid V:a Esplanaden. Enligt planförslaget är det meningen att hållplatserna från V:a Esplanaden flyttas till Ö:a Kyrkogatan, som breddas med 2,5 meter på en sträcka som motsvarar hållplatslängden för 7-8 bussar. Hållplatsfickan avgränsas med kantsten mot uppehållsplatsen för väntande elever utmed kv Pedagoggens norra sida.

Enligt aktuell trafikprognos beräknas den framtida trafiken år 1990 uppgå till ca 2400 bilar per dygn (b/d) på delen Järnvägsgatan - Nygatan och ca 4200 - 4500 b/d på delen Nygatan - Köpmansgatan och till ca 7700 b/d på delen Köpmansgatan - Åkergatan.

Bullerimmissionerna ligger inom godtagbara gränser. Störningarna bedöms enligt miljösituation 3, som avser ny- eller väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Rekommenderade gränsvärden, som bör eftersträvas för miljösituation 3 är 70 dB(A) utomhus och 40 dB(A) inomhus.

Gång- och cykeltrafik

För gång- och cykeltrafik mellan Grankullen och skolområdet i centrala tätorten föreslås en genomgående från körbanan åtskild gång- och cykelväg med 3 meters bredd på den västra sidan om körbanan. På den östra sidan föreslås på motsvarande sätt en gång- och cykelväg på delen norr om kv Eleven - Åkergatan. Utmed kv Talgoxen och Ärlan utformas gång- och cykelvägen med 4 - 4,5 meters bredd för att kunna ta emot angöringstrafik till fastigheterna. Om tomtutfarterna utformas direkt mot körbanan kan gång- och cykelvägens bredd begränsas till 1,5 - 3 meter.

PLANGENOMFÖRANDE

Västra Esplanaden ingår i det allmänna vägnätet. Den aktuella delen är i vägverkets flerårsplan upptagen till utbyggnad under år 1990.

SAMRÅD

Planarbetet har utförts på uppdrag av Haparanda kommun. Samråd har under arbetets olika skeden skett med berörda kommunala instanser och vägförvaltningen. I slutskedet har samråd även skett med Länsstyrelsens planenhet, Vattenfall Norrbotten och Televerket.

Vid samråd har vägförvaltningen önskat att planförslaget utformas på sådant sätt att beträffande tomtutfarterna från kv Talgoxen och Ärlan alternativa utformningar blir möjliga.

Luleå i mars 1987

NAB KONSULT
Planavdelningen

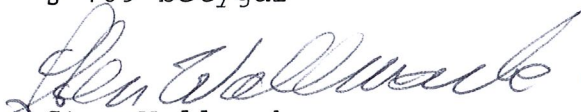


Mats Carlsson
arkitekt



Uno Strandljung
trafikingenjör

Antagen av kommunfullmäktige i Haparanda kommun vid sammanträde den 22 juni 1987
§ 109 betygar



Sten Wallmark
kf sekr

2102-16417-87

Tillhör länsstyrelsens i Norrbottens län beslut
den 2 dec. 1988 i ovan
angivna ärende.



GUNNAR JAKOBSSON

TILLÄGG TILL BESKRIVNING

I samband med utställningen av planförslaget 1987-04-04--1987-04-23 har vägförvaltningen, som är väghållare för V Esplanaden, ställt krav på att utfartsförbud skall redovisas mot Fabriksgatans västra anslutning eftersom denna är avsedd för gång- och cykeltrafik.

Eftersom utfartsmöjligheten redan nu är inskränkt genom beslut i trafiknämnden revideras planförslaget genom att utfartsförbud markeras på Fabriksgatans västra anslutning.

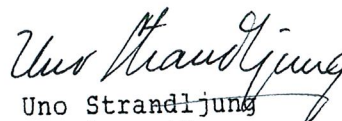
Bestämmelserna revideras med avseende på datering.

Luleå 1987-05-13

NAB Konsult/plan



Mats Carlsson
arkitekt



Uno Strandljung
planingenjör

2102-16417-87

Tillhör länsstyrelsens i Norrbottens län beslut den 2 dec. 1988 i ovan angivna ärende.



GUNNAR JAKOBSSON