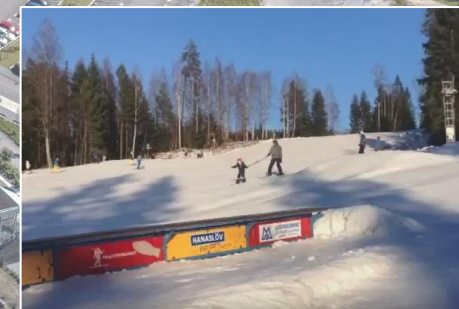




DITT ALVESTA!

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR ALVESTA TÅRTORT



Förvaltningen för Samhällsplanering

Antagen av Kommunfullmäktige

2017-11-28, § 117

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Antagen av Kommunfullmäktige 2017-11-28, § 117

Beställare: Kommunstyrelsen

Arbetsgrupp

Elinor Bjärnberg (plan- och landskapsarkitekt), Patrik Karlsson (planchef), Karolina Bjers (planarkitekt), Magnus Wigren (bitr. förvaltningschef), Ulf Carlsson (enhetschef teknik), Bo Blomkvist (projektör), Marita Lorentzon (energi- och klimatsamordnare), Susanne Leijon (miljöinspektör), Sofia Gustavsson (miljöinspektör), Kjell Rosenlöf (utvecklingschef)

Därutöver har referensgrupper bistått med kunskap genom representanter från kommunens olika förvaltningar och bolag.

Styrgrupp

Styrgrupp är presidierna i Kommunstyrelsen respektive Nämnden för samhällsplanering samt kommunchef.

Kartbilder i dokumentet: © Lantmäteriet och Alvesta kommun

Foton: Alvesta kommun där inget annat anges

Ett förslag till fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort har tagits fram. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att få en tydligare vägledning för hur den byggda miljön, infrastrukturen, grönstrukturen och vattenområden ska utvecklas i Alvesta. Huvudfrågor är att skapa och värna attraktiva boende- och livsmiljöer, skapa förutsättningar för hållbara transporter, utveckla ett levande centrum, ta tillvara och utveckla grönstrukturen och säkra tillgång till verksamhetsmark.

Ett genomförande av förslaget innebär att bostäder kan tillskapas med en variation av omgivningar och bebyggelse typer. Förtätning sker främst i centrum och i västra Alvesta. Både i västra och östra Alvesta möjliggörs nya bostadsområden på idag oexploaterad mark. En förbifart av väg 126 ger möjlighet till fler bostäder i centrum och ger en samordningsvinst som väg till nytt verksamhetsområde nordväst om tätorten. Verksamheter ges möjlighet att etablera sig längs väg 25 och med en buffertzon av grönstruktur till befintliga bostäder. Centrumnära verksamhetsområden omvandlas till område för bostäder och ej störande verksamheter. Mark reserveras för dubbelspår på kust-till-kustbanan. Mark reserveras även för triangelspår och industrispår i västra Alvesta. Område för utveckling av resecentrum anges. Centrum ges möjlighet att utvecklas med nya bostäder och tillgängliggörs för gång och cykel. Grönstråk bevaras mellan bebyggelseområden och rekreationsstråk utvecklas. Hanaslöv utvecklas som fritidsområde. Ytor för översvämningbuffert reserveras från byggnation.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ORDFÖRKLARING	3
LÄSANVISNING	5
INLEDNING	6
<i>Vad är en fördjupad översiktsplan?</i>	6
<i>Bakgrund</i>	6
<i>Syfte</i>	6
<i>Lagstiftning</i>	6
<i>Avgränsning</i>	7
<i>Framtagandeprocessen</i>	7
ALVESTA IDAG OCH I FRAMTIDEN.....	9
UTGÅNGSPUNKT I VISIONER OCH MÅL	13
UTVECKLINGSSTRATEGI	16
<i>Strategier</i>	16
<i>Strategikarta</i>	16
ANVÄNDNING.....	20
<i>Attraktiva boende- och livsmiljöer</i>	21
<i>Hållbara transporter</i>	32
<i>Handel och verksamheter</i>	41
<i>Centrumutveckling</i>	44
<i>Teknisk infrastruktur</i>	52
<i>Grönstruktur</i>	57
<i>Vattenanvändning</i>	61
<i>Idrott och fritid</i>	61
<i>Skolor</i>	67
<i>Omsorg</i>	67

HÄNSYN.....	68
<i>Natur- och kulturmiljövärden</i>	68
<i>Areella näringar</i>	73
<i>Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter</i>	73
<i>Miljö, hälsa och säkerhet</i>	77
<i>Riksintressen och mellankommunala intressen</i>	85
KÄLLOR	87
SAMLADE KONSEKVENSER.....	88
<i>Miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning</i>	88
<i>Hållbarhetsbedömning</i>	99

ORDFÖRKLARING

Aktualitetsprövning

Under varje mandatperiod ska Kommunfullmäktige avgöra om översiktsplanen är aktuell eller behöver göras om (Plan- och bygglagen, 4 kap 14 §).

Allmänna intressen

Frågor som har sin utgångspunkt i samhällets och kollektivets intresseområden.

Avrinningsområde

Ett geografiskt område som leder nederbörd mot större vattendrag.

Biologiska värden

Värden med bas i växt och djurliv.

Biotopskydd

Områdesskydd som kan användas för att skydda små mark- och vattenområden (biotoper) som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda.

Detaljplan

Dokument som kommunen kan använda för att pröva om ett område är lämpligt för en viss användning. Detaljplan medför rätt att bygga i enlighet med planen, en så kallad byggrätt skapas.

Ekosystemtjänst

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster som naturens ekosystem ger oss människor t.ex. vattenrening, matproduktion, pollination och vattenutjämning.

Ekvivalentnivå (buller)

Medelljudnivå för spårtrafik och vägtrafik som ett medelvärde per dygn under ett år.

Enskilda intressen

Frågor som har sin utgångspunkt i privatpersoners och företags behov och önskemål.

Fysisk planering

Arbete som syftar till att avgöra hur mark- och vattenområden ska användas. Dokument som detaljplan och översiktsplan används för att reglera markanvändningen.

Förbifart

Förbindelse mellan två punkter som syftar till att leda om trafik med enklare och snabbare samt mer trafiksäker resa som följd.

Gröna Kronoberg – Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Kronobergs läns regionala utvecklingsstrategi. Strategin beskriver hur det ska vara att leva i Kronoberg 2025. Målbilden är Gröna Kronoberg - Öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga. Region Kronobergs fullmäktige beslutade om strategin 11 juni 2015.

Grönstruktur

Alla grönområden i en tätort, såsom natur, parker, trädgårdar och andra utemiljöer.

Infrastruktur

Begreppet avser alla samhällsviktiga tekniska system t ex avloppsledningar, vattenverk, energisystem, vägar, järnvägar etc.

Kvartersmark

Mark som i detaljplan är avsatt för enskilt ändamål såsom bostäder och skola, till skillnad från allmän platsmark såsom gata och natur.

LTA-system

Lågtrycksavlopp (LTA) innebär att varje fastighet istället för självfall har en liten pumpstation för att avleda sitt avloppsvatten till det kommunala avloppsledningsnätet.

Maximalnivå (buller)

Den ljudnivå för spårtrafik och vägtrafik som uppkommer från den mest bullrande fordonstypen. Beskriver inte ett medelvärde utan ett mer plötsligt ljud när ett sådant fordon passerar.

Miljöbalken (MB)

Lagstiftning med bestämmelser som syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö.

Miljömål

Det finns nationella, regionala och kommunala miljömål. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av miljökvalitetsmålen. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av målen.

Miljökvalitetsnorm

Regeringen får för vissa geografiska områden eller för hela landet meddela föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Utgångspunkten är att ta sikte på tillståndet i miljön och vad människan och naturen bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. Det finns idag miljökvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet.

Plan- och bygglag (PBL)

Lagstiftning med bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden.

Recipient

Vattenområde som är mottagare av vatten från uppströms belägna källor.

Riksintresse

Geografiska områden som har utpekats av staten därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Kommunen ska i översiktsplanen tala om hur man avser att tillgodose riksintressena.

Sociala värden

Värden med bas i människans upplevelse och användning av en plats. I detta dokument kopplat till grönstruktur.

Strandskyddsområde

Syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Skyddat område är normalt 100 meter från strandlinjen.

Tillgänglighet

Begreppet används i dokumentet främst i syfte att beskriva människors fysiska möjlighet att ha tillgång till en plats eller ett område.

Triangelspår

Triangelspår är ett triangelformad järnvägs korsning där varje spets har en växel.

Vatten och Avlopp (VA)

Dricksvatten är vårt viktigaste livsmedel och det är av stor vikt att alla har möjlighet till rent vatten. När vatten har använts leds det bort och renas. I marken finns alltså ledningar för både vatten och avlopp och utbyggnaden av systemet är en av grundförutsättningarna för att det ska vara möjligt att bebygga ett område.

Åtgärdsvalstudie (ÅVS)

Metod som grundar sig i dialog och som tar hänsyn till alla trafikslag. Metoden används i tidigt planeringsskede och ska leda till att vi får transportlösningar som ger större effekt tillsammans. Syftet är att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder.

LÄSANVISNING

Dokumentet är indelat i sju avsnitt.

I *inledning* förklaras bland annat vad en fördjupad översiktsplan är, relevant lagstiftning, avgränsning och processen att ta fram planen.

I avsnittet *Alvesta idag och i framtiden* finns en historisk bakgrund. Likaså beskrivs dagens förutsättningar vilka måste beaktas vid planläggning. Avsnittet avslutas med att sammanfatta de utmaningar som finns.

I avsnittet *utgångspunkt i visioner och mål* redogörs för olika strategiska dokument som är kopplade till den fördjupade översiktsplanen.

I avsnittet *utvecklingsstrategi* redovisas den övergripande strukturen som förslaget bygger på, dels genom övergripande strategier och dels genom strategikartor.

I avsnittet *användning* presenteras den markanvändning som föreslås. Avsnittet inleder med en plankarta och därefter presenteras de olika användningarna mer detaljerat var för sig. I vissa av användningsområdena finns riktlinjer som tillhör ett specifikt område (den ovanstående rubriken). Likaså finns en +/- lista som i korthet förklarar positiva respektive negativa konsekvenser av förslaget (blå ruta).

I avsnittet *hänsyn* redogörs för de områden som särskilt bör beaktas vid planläggning, exempelvis riksintressen.

I det sista avsnittet *samlade konsekvenser* redovisas den påverkan som förslaget kommer att medföra genom en miljöbedömning, miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning.

INLEDNING

Vad är en fördjupad översiktsplan?

Enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en kommuntäckande översiktsplan. Översiktsplanen ska ange riktlinjer för mark- och vattenanvändningen, hur den byggda miljön ska bevaras och utvecklas samt hur olika riksintressen ska tillgodoses. Varje mandatperiod ska kommunfullmäktige ta ställning till om översiktsplanen är aktuell eller inte. En översiktsplan är inte juridiskt bindande utan anger riktlinjer att förhålla sig till i efterföljande planering och arbete, exempelvis vid detaljplanering.

En fördjupad översiktsplan (FÖP) ersätter den kommuntäckande översiktsplanen inom ett visst geografiskt område. Olika planeringsfrågor som berör området utreds djupare och olika ställnings-taganden uppdateras och preciseras.

Denna fördjupade översiktsplan ersätter avsnittet om tätortsutveckling av Alvesta tätort i den kommuntäckande översiktsplanen från 2008, inom de delar som sammanfaller med denna fördjupade översiktsplans geografiska avgränsning enligt plankartan (användningskartan s.20). Det innebär att några markanspråk enligt tätortsfördjupningen i den gällande översiktsplanen från 2008 fortfarande gäller utanför denna fördjupade översiktsplans geografiska avgränsning.

En översiktsplan är ett styrdokument som ska vara användbart för stora delar av kommunens organisation samt externa parter.

Bakgrund

Alvesta kommuns översiktsplan från 2008 anger planeringsföretsättningar och riktlinjer för den långsiktiga markanvändningen i kommunen. I avsnittet om landsbygds- och tätortsutveckling redovisas detta för var och en av kommunens tätorter. Exempel på frågor som tas upp för Alvesta tätort är:

- Nya bostadsområden

- Utveckling av Alvesta centrum
- Utveckling av grönstruktur och rekreationsområden
- Översyn av trafiksituationen, bl.a. genomfartstrafik och gång- och cykeltrafik
- Kust-till-kust-banans utveckling och eventuellt triangelspår.

Sedan översiktsplanen antogs 2008 har arbetet fortsatt med vissa frågor och vissa nya förutsättningar har tillkommit, vilket föranlett denna fördjupade översiktsplan.

Syfte

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att få en tydligare vägledning för hur den byggda miljön, infrastrukturen, grönstrukturen och vattenområden ska utvecklas i Alvesta. Huvudfrågor är att skapa och värna attraktiva boende- och livsmiljöer, skapa förutsättningar för hållbara transporter, utveckla ett levande centrum, ta tillvara och utveckla grönstrukturen och säkra tillgång till verksamhetsmark.

Lagstiftning

Översiktsplaneringen regleras i Plan- och bygglagens tredje kapitel. Översiktsplanen ska redovisa:

- Grunddragen i den avsedda mark- och vattenanvändningen
- Hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- Vilken hänsyn som ska tas till allmänna intressen
- Hur kommunen tänker tillgodose riksintressen och följa miljö kvalitetsnormer
- Hur kommunen avser ta hänsyn till nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för hållbar utveckling
- Hur kommunen avser att tillgodose behovet av bostäder

Avgränsning

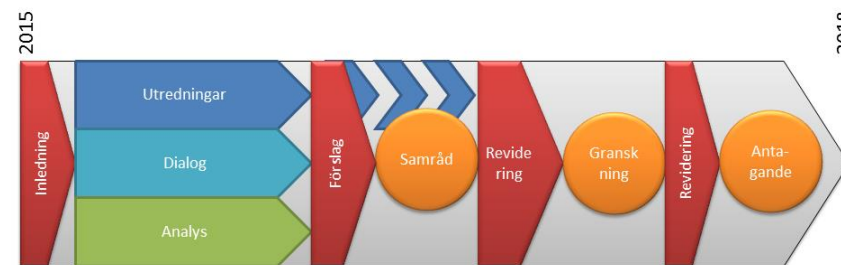
Den fördjupade översiktsplanen anger inriktningen med ett perspektiv på utvecklingen inom ca 10-15 år. Den geografiska avgränsningen är i detta fall Alvesta tätort med närområde.



Den geografiska avgränsningen av den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort.

Framtagandeprocessen

Att ta fram en fördjupad översiktsplan är ett omfattande och tidskrävande arbete. Dels ställer Plan- och bygglagen vissa formella krav på hur processen ska gå till. Dels behöver mycket tid läggas på utredningsarbetet för att den slutgiltiga produkten ska bli så bra och användbar som möjligt. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort beräknas pågå till och med 2017.



Tidplan för att ta fram den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort

Kommunstyrelsen beslutade 2 december 2014 § 150, att ge förvaltningen för samhällsplanering i uppdrag att ta fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort.

Utredningar, dialog och analys

Underlagsarbetet har dels bestått i att sammanställa befintliga planeringsunderlag och ta fram nya, dels att fånga viktiga planeringsfrågor genom dialog med politiker, interna kompetenser inom kommunen och dess bolag, referensgrupper och medborgare. Dialog med medborgarna har i startskedet varit ett insamlingskedje av idéer. Detta har skett i två olika former som båda inneburit att medborgarna har kunnat lämna synpunkter och önskemål om platser. I samband med evenemanget Alvestayran 2015 fanns tjänstemän och politiker på plats i kommunens informationstålt och medborgarna fick sätta en nål på en karta över Alvesta och berätta vad deras tankar var. På ett likande sätt har en interaktiv webbkarta funnits tillgänglig på kommunens webb-

plats med möjlighet att lämna synpunkter och önskemål för olika platser. De båda metoderna har givit ett bra utslag med totalt ca 100 inkomna synpunkter eller idéer.

Referensgrupper har varit ungdomsrådet, pensionärsrådet, Alvesta Handel och Region Kronoberg.

Samråd

När ett förslag finns framtaget ska kommunstyrelsen besluta om samråd. Planförslaget skickas till kommunens nämnder, intresseorganisationer, statliga myndigheter, m.fl. Även privatpersoner ges möjlighet att yttra sig över förslaget under samrådet och kommunen arbetar aktivt med att samla in synpunkter. Dessa sammanfattas och bemöts sedan i en samrådsredogörelse och planförslaget revideras beroende på vilka synpunkter som har kommit in. Kommunstyrelsen beslutar därefter om att ställa ut planen för granskning.

Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-17 att samråd skulle ske över upprättat förslag och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Samråd genomfördes 10 juni 2016 – 1 november 2016.

Granskning

Det reviderade planförslaget annonseras, skickas ut och ställs ut för granskning. Under granskningen fortsätter kommunen med dialogarbetet. Synpunkterna från granskningen sammanställs i ett utlåtande och efter revideringar tas ett slutgiltigt planförslag fram och kommunstyrelsen beslutar om att lyfta frågan till kommunfullmäktige för antagande.

Antagande och laga kraft

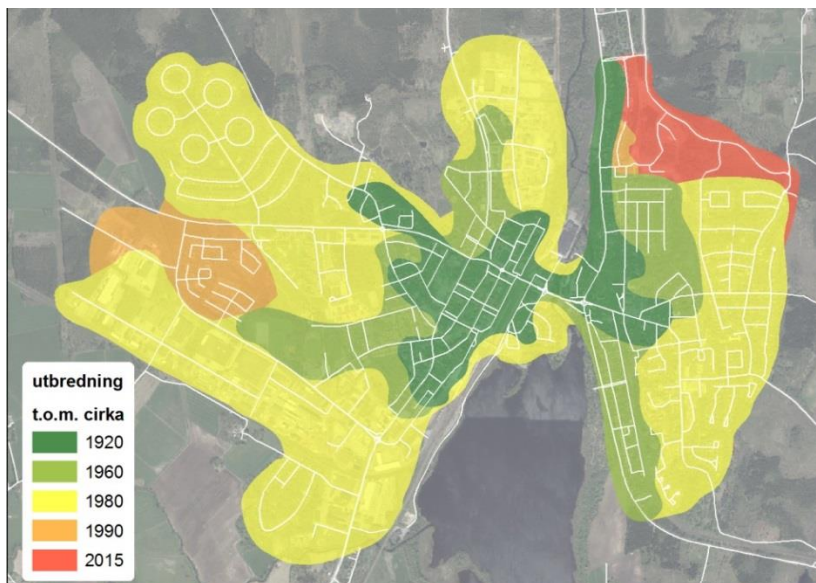
Planförslaget antas av kommunfullmäktige och vinner laga kraft tre veckor efter det, förutsatt att ingen överklagar på formella grunder.

ALVESTA IDAG OCH I FRAMTIDEN

Bebyggelsens framväxt

Alvesta tätort är från början en bondebygd med kulturhistoriska rötter långt bakåt i tiden. Framförallt har de bördigaste delarna utmed Lekarydsån och Salen varit viktiga boplatser. När järnvägen byggdes ut blev Alvesta en knutpunkt som till följd växte till ett större samhälle och blev en samlingspunkt för sitt omland. Än idag är kommunikationerna och Alvesta som knutpunkt ett viktigt särdrag.

Bebyggelsen har i stora drag utvecklats från stationsområdet och utåt i möjliga riktningar med åren. Förnyelse har sedan skett i delar av de äldre kvarteren. I Alvesta centrum finns en variation i bebyggelsens ålder och karaktär. I kvarteren Blenda och Bryggaren finns fortfarande bebyggelse från slutet av 1800-talet.



Bilden visar schematiskt i stora drag hur den samlade tätortsbebyggelsen har utvecklats vid olika tillfällen under de senaste 100 åren.

Största tätheten i bebyggelsen (exploateringsgrad) ligger inte oväntat i centrum. Även vissa industrifastigheter i västra Alvesta har hög exploateringsgrad.

Landskapets förutsättningar

Förändringar i landskapet som inlandsisen förde med sig ger grunden till Alvestas landskapsmässiga förutsättningar även idag. I Alvesta möts länets två berggrundsregioner och i dalstråket mellan dem lämnade inlandsisen smältvatten- och fornsjöavlagringar. Detta innebär fuktiga partier och bördig jord i vissa områden.

På en övergripande nivå slutar västra Alvesta svagt ned mot sjön Salen och Lekarydsån mitt i samhället. Östra Alvesta ligger på en desto brantare och tydligare sluttning. Detta medför att östra Alvesta har utsikt mot den västra delen och sjön Salen redan i markplan medan västra Alvesta främst har utsiktskvalitéer precis intill Salen och i högre bebyggelse.

När sjön Salen sänktes på 1930-talet frigjordes nya landytor för odling. Idag innebär det att låglänta områden har översvämningsrisk.

Sjön Salen och Lekarydsåns dalgång bildar ett stort och avlångt landskapsrum i tätorten. Sydväst och väster om Alvesta finns ett småskaligt jordbrukslandskap som också bildar stora landskapsrum med mindre avgränsande enheter. Även i nordöstra Alvesta finns öppna landskapsrum i form av betesmarker.

Utöver det finns landskapsrum i mindre skala formade av kupeering, gaturum, bebyggelse och vegetation.

Järnvägen Södra Stambanan skapar en tydlig barriär i samhället och delar öster och väster. Det finns både fysiska och mentala bilder av de båda sidorna som kan behöva överbryggas.

Väster om järnvägen finns Alvesta centrum, verksamheter och industriområden. I bostadsbebyggelsen finns en stor blandning av enbostadshus och flerbostadshus även om områdena sinsemellan är relativt separerade. Östra sidan domineras av småhus med en mindre del flerbostadshus på ett fåtal platser.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Tydliga landmärken i form av byggnader som sticker upp över sin omgivning och kan ses från flera platser är Centrumhuset nära stationen och vattentornet på Aringsås. Kulturella landmärken är flera, men bland annat kan nämnas stationshuset och Alvesta kyrka.



Järnvägen och sjön Salen med utlopp från Lekarydsån har grundat och påverkat tätortens framväxt.

Befolkning

I Alvesta kommun bor idag 19 900 invånare (2016-12-31). Av dessa bor cirka 8 600 i centralorten Alvesta. I senaste befolkningsprognosen (2016) förväntas invånarantalet i kommunen öka med drygt 1300 personer under de kommande 10 åren, varav drygt 800 personer i Alvesta tätort.

Demografin i Alvesta tätort förväntas förändras så att antalet personer i åldern 0-5 år ligger relativt still fram till år 2021 och därefter minskar. Antalet i åldern 6-15 år ökar kraftigt med 350 personer fram till 2023 och därefter stabiliseras. Antalet personer över 65 år ökar svagt med 100 personer fram till 2025. Förändringarna

i antalet barn i skolålder medför behov av utbildningsplatser. Antalet äldre samt ökad förväntad livslängd medför att antalet äldre med behov av vård och omsorg bedöms öka.

Tätorten har, liksom kommunen i övrigt, ett negativt flyttnetto såväl inrikes som inom länet, vilket innebär att fler flyttar från tätorten till övriga kommuner än som flyttar till tätorten. Dock växer tätorten befolkningsmässigt, främst till följd av positivt födelse-netto och utrikes inflyttning.

Demografiska variationer i tätorten

Befolkningsstrukturen i tätorten varierar. En större andel äldre kan lokaliseras till småhusområden från 1960-70-talet, såsom Påvelsgård, Hamrarna, Lunnagård och Aringsås. Vidare har flerbostadshusområdet Rönnedal en markant yngre befolkning än tätorten i övrigt.

Alvesta har genom bebyggelsens framväxt fått ganska homogena områden med enbostadshus för sig och flerbostadshus för sig vilket innebär en viss segregation. Det kan innebära begränsningar för samhällets sociala utveckling då det ger minskade möjligheter för personer med olika sociala förhållanden att interagera. I centrum finns främst flerbostadshus och i en yttre centrumzon en blandning av en- och flerbostadshus inom nära avstånd sinsemellan. I västra Alvesta är områdestyperna större och mer avgränsade. Ännu tydligare är det på östra sidan av Alvesta med stor dominans av enfamiljshus i sammanhängande struktur.

Bostäder

Alvesta tätort har bostadsbrist. För närvarande har kommunala bostadsbolaget en lång kö och mycket få lediga hyresrätter. En låsning på bostadsmarknaden kan anas genom att notera det begränsade antalet bostäder till salu samt att 16 % (drygt 300 st.) av tätortens småhus bebos av personer över 75 år. Samtidigt har det de senaste 10 åren byggts mycket få nya bostäder per år, som är en förutsättning för att möjliggöra flyttkedjor.

I kommunens Bostadsförsörjningsprogram (antaget 2016-09-27) utvecklas analysen kring bostadsmarknaden i Alvesta kommun. En bedömning av bostadsbehovet har uppskattats till 850-950 nya bostäder på 10 år och ny planläggning (detaljplan) för cirka 450-550 bostäder under samma period. I programmet slås fast, att majoriteten av de bostäder som kommunen behöver planera för behövs i Alvesta tätort. Genom att öka byggnationen av flerbostadshus bedöms ett stort antal småhus frigöras för barnfamiljer samt öka möjligheten för unga att få en första bostad.

Alvesta i regionen

I takt med förbättrade kommunikationer har Alvesta vuxit närmare Växjö. Idag ingår Alvesta i en stor arbetsmarknadsregion med god tillgång till handel, service och fritidssysselsättningar. Alvesta spelar en viktig roll i regionen genom sin funktion som resenod i järnvägssystemet. Kombinationen med boende och vardag i småstadens charm och med närhet till stora städer ger Alvesta goda förutsättningar för framtiden.

Arbetspendling

Alvesta tätort har en betydande pendlingsrelation med Växjö tätort. Cirka 1700 personer arbetspendlar mellan tätorterna, varav cirka 1000 personer från Alvesta till Växjö och cirka 700 personer motsatt resa. Arbetspendlingen i antal personer som pendlar mellan tätorterna motsvarar ungefär var femte förvärvsarbetande respektive var femte boende i arbetsför ålder i Alvesta tätort.



Alvesta fungerar som en viktig resenod i regionen.

Klimatet förändras

Det finns en naturlig växthuseffekt som är en förutsättning för livet på jorden. Växthuseffekten innebär att gaser i atmosfären håller kvar en del av den värme som utstrålas från jordytan. Människans utsläpp av växthusgaser förändrar atmosfärens kemi och förstärker därmed växthuseffekten.

Klimatpåverkan till följd av växthuseffekten ser olika ut i olika delar av världen och skiljer även inom landet. I Kronobergs län förväntas medeltemperaturen öka för alla årstider men störst ökning sker på vintrarna som blir mildare. Det blir färre dagar med snö och även färre dagar som det växlar mellan plus- och minusgrader. Samtidigt väntas nederbörden öka under vintertid och antalet kraftiga regn bli fler. Tillsammans med förändringar i avdunstningen innebär det högre flöden i våra vattendrag och risk för översvämning med följder som skador på bebyggelse och infrastruktur, försämrad framkomlighet och spridning av föroreningar

och smittor. Stormskador på skog väntas öka till följd av brist på tjäle.

Sommartid förväntas variationen i temperatur öka mellan olika år, men medelvärdet ökar totalt sett. Därmed förlängs tillväxtperioden för skog och grödor. Det väntas fler varmare dagar med högre temperaturer som kan vara skadligt för äldre och sjuka. Även längre torrperioder sommartid väntas.

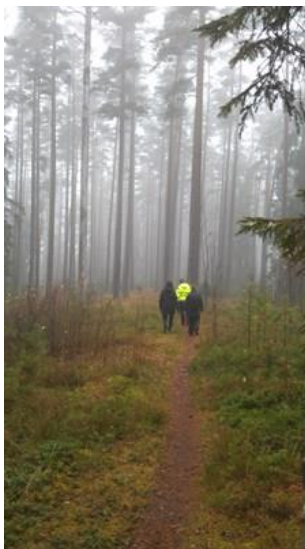
För naturmiljön gynnas vissa arter och andra missgynnas till följd av ändrade förutsättningar.

Förutsättningarna för vinterturism minskar medan sommarturismen kan komma att gynnas.

Liksom andra verksamheter måste den fysiska planeringen både vidta åtgärder för att begränsa fortsatta utsläpp av växthusgaser för att minska påverkan och anpassa tätortsutvecklingen efter de nya förutsättningar som inte kommer att kunna gå att undvika.

Folkhälsan

Vi lever längre och mår bättre, men andelen hälsoproblem som orsakas av våra levnadsvanor ökar. Vi sitter för mycket stilla och behöver röra oss mer. Fysisk aktivitet har påvisad positiv effekt för att förebygga en rad vanligt förekommande sjukdomar som bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, depression, Parkinsons och vissa cancerformer. Åtgärder i den fysiska planeringen kan underlätta och inspirera till vardagsmotion. Bland annat spelar det roll hur väl gångbanor och cykelbanor är utformade och skötta för hur mycket man är villig att välja dessa färdssätt framför bilen. Närhet till rekreationsområden och deras kvalitet påverkar också hur mycket vi rör oss.



Genom god planering kan tätortens strukturer underlätta för vardagsmotion.

Utmaningar i korthet

- Sjön Salen ger positiva förutsättningar tätortens utveckling som identitetsskapare och rekreationskälla, men innebär även översvämningsrisker.
- Järnvägen spelar en viktig roll för Alvestas utveckling som resenod, men är också en barriär i tätorten.
- Det råder bostadsbrist i Alvesta och planering krävs för att nya bostäder ska bidra till en hållbar tätortsstruktur.
- Genom fysisk planering stärka Alvestas roll och konkurrenskraft i regionen.
- Ökade översvämningsrisker väntas till följd av klimatförändringarna
- Förebygga folkhälsoproblem som följer av stillasittande.

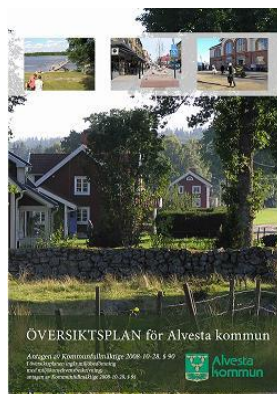
UTGÅNGSPUNKT I VISIONER OCH MÅL

RUS Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin Gröna Kronoberg 2025 antogs av Regionfullmäktige 2015. I strategin pekas ett antal målbilder ut med underliggande prioriteringar. Främst berör denna fördjupade översiktsplan för Alvesta tätort RUS prioritering om att "utveckla [...] orter [...] genom att komplettera och dra nytta av varandra". Alvesta har en viktig roll i regionens utveckling som bostadsort, resandenod och med god tillgång till verksamhetsmark.

Översiktsplanen 2008

Denna fördjupade översiktsplan bygger i stort på översiktsplanen från 2008, men har kompletterats med nya områden och andra förändringar. Bland annat har en uppdatering av aktuella kvarter för förtätning i centrum gjorts och nya bostadsområden pekats ut utifrån centrumnära lägen och i lägen med pendlar-närhet till Växjö. Stora frågor som utgör nya mark-anspråk i förhållande till översiktsplanen 2008 är ny mark för bostäder samt en förbifart för vägtrafik. Vidare kvarstår möjligheten att bilda kommunalt kulturresevat av Spåningslanda och naturresevat av Hagaparken men den nya planen pekar inte ut dessa som markanspråk för resevat utan som hänsynsområden. Områden för fördröjning av ytvatten har tillkommit.



Översiktsplanen från 2008

Gemensam översiktsplan med Växjö

Alvesta kommun och Växjö kommun har gett sina kommunchefer i uppdrag att upprätta en gemensam översiktsplan. Kommunstyrelsen i Alvesta preciserade även att planens omfattning ska ha sin utgångspunkt i väg 25 mellan Växjö och Alvesta. Arbetet är i

skrivandets stund under uppstartsfasen. Det finns ännu inga frågeställningar fastlagda för arbetet som denna fördjupade översiktsplan kan förhålla sig till.

VA-plan 2015

Vatten och avloppsfrågorna (VA) ska beaktas i all planering. Bebyggelseplanering ska innefatta klimatanpassad och långsiktigt hållbar dricksvattenförsörjning, spillvattenhantering och dagvattenhantering. I denna fördjupade översiktsplan hanteras frågorna på ett övergripande plan. Större ytor för dagvattenhantering pekas ut. Representanter från kommunens teknik- respektive VA-avdelning har varit delaktiga i planarbetet.

Trafikstrategi 2015

Enligt trafikstrategin ska kommunen verka för Alvesta som regionknutpunkt. I denna fördjupade översiktsplan återspeglas det i förbättrad situation kring resecentrum för kollektivtrafikens framkomlighet och för resenärens byte mellan olika trafikslag.

Vidare förbättras gång-, cykel och kollektivtrafik i centrum där förutsättningar finns, i enlighet med strategin. Lokalisering av nya områden har gjorts så att hållbara transportmedel ges goda förutsättningar, framförallt cykel och närhet till tågtrafik. I enlighet med trafikstrategin har det även föreslagits åtgärder för att minska genomfartstrafiken genom tätorten. Parkeringsplatser i centrum placeras så att de ska främja handel och service i enlighet med strategin, samt styrs till östra sidan för att främja kollektivtrafiknoden vilket är en platsanpassning i förhållande till strategin.

LIS-plan (Landsbygdsutveckling i strandnära läge) 2013

Nära Alvesta tätort finns Klosterområdet utpekat som LIS-område. Den fördjupade översiktsplanen föreslår i övervägande andel att bebyggelsen istället lokaliseras utanför strandskyddat område.

Energi- och klimatstrategins handlingsplan 2015

Enligt handlingsplanen ska kommunen verka för att minska andelen korta biltransporter bl.a. genom att underlätta för cykeltrafik. Den fördjupade översiktsplanen medverkar till detta genom att planera för bostäder med nära avstånd till service samt genom sammanhängande cykelstråk mellan och i centrum, bostadsområden och arbetsplatser.

Vidare ska kommunen verka för minskade utsläpp från transporter samt utveckla och öka möjligheterna för företag att transportera gods på järnväg. Verksamhetsområden med närhet till väg 25 och järnvägen medverkar till en sådan utveckling. En förbifart ger en något längre väg för genomfartstrafik men har andra fördelar som är positiva ur energi- och klimatsynpunkt, genom möjlighet att förtäta med bostäder nära kollektivtrafik och att få till en gen väg till industrier i det nya verksamhetsområdet.

Enligt handlingsplanen ska fjärr- och närvärme utvecklas. Det saknas underlag för att reservera mark i denna fördjupade översiktsplan.

Miljömål

Hur den fördjupade översiktsplanen förhåller sig till miljömålen finns beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen till planen.

Lekplatsprogram för Alvesta kommun

Syftet med lekplatsprogrammet är att skapa en strategi för hur Alvesta kommun långsiktigt ska arbeta med lekplatser. Det långsiktiga målet är att utveckla kommunens lekplatser till stimulerande mötesplatser för alla åldrar. Lekplatsprogrammet behandlar enbart befintliga lekplatser i kommunen. Bedömning om nya lekplatser krävs, vilket kräver nya investeringsbeslut, hänskjuts i programmet till kommande planarbete, så som denna fördjupade översiktsplan för Alvesta tätort.

Alvesta kommuns vision 2027

VISION 2027

Alvesta kommuns vision är

**”Alvesta kommun – södra Sveriges mittpunkt”
Integrerar lokalt boende med globala möjligheter**

Utifrån fokusområdena i Alvesta kommuns vision 2027, antagen Kommunfullmäktige § 61 2015-06-16, har faktorer som har med fysisk planering att göra identifierats och förts in i arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Fokusområden i visionen

”Hållbar tillväxt; Alvesta kommun ska verka för både tillväxt och minskad klimatpåverkan. Den hållbara tillväxten är central för att klara kommunens utmaningar i dag och imorgon. Alvesta ska vara en kommun med mångsidigt och livskraftigt näringsliv där företag ska kunna etablera sig, växa och utvecklas i hela kommunen. Alvesta kommun tar tillvara på invånarnas bakgrund och kompetens och ett jämställt synsätt genomsyrar all verksamhet.”

Planeringsfrågor som knyter an till hållbar tillväxt handlar om befolkningsökning, ökad sysselsättning och näringslivsutveckling. För att detta ska uppnås krävs verksamhetsmark för olika typer av verksamheter. Det behövs också attraktiva boende- och livsmiljöer, se mer under ”Människors vardag”.

För den hållbara tillväxten krävs också hållbara transporter. I den fysiska planeringen handlar det om att hålla god tillgänglighet till

station och hållplatser samt att begränsa reslängden på transporter. Yteffektiv planering med möjligheter att bygga på höjden, förtäta och ha multifunktionella ytor (som kan användas på flera sätt samtidigt) är också viktigt för den hållbara tillväxten.

”Människors vardag; I Alvesta kommun kan man bo och verka med stolthet. Här skapas möjligheter för ett attraktivt boende i olika miljöer, med möjligheter att på ett enkelt sätt ta sig ut i världen. De goda kommunikationerna är en förutsättning för en fungerande vardag. Här finns goda förutsättningar för ett aktivt, tryggt och modernt liv i hela kommunen. Alvesta kommun är en plats för alla typer av möten mellan människor.”

Attraktiva boende- och livsmiljöer betyder mycket för människors vardag. Dessa miljöer bör innehålla olika typer av bostäder och lägen, tillgång till grönstruktur och rekreation, tillgång till fritidsanläggningar, mötesplatser, vara trygga och ha en identitet. Miljöerna ska också vara säkra och hälsosamma. Ett lokalt engagemang där man har möjlighet att påverka sin boendemiljö är också viktigt i planeringsarbetet.

Närhet till arbetsplatser och kommunikationer, såsom station och hållplatser, påverkas dels av hur nya verksamheter och bostadsområden lokaliseras, dels hur infrastruktur förläggs i förhållande till befintlig och planerad bebyggelsestruktur. I den fysiska planeringen beaktas även hur övergång mellan kommunikationer med olika transportslag fungerar.

Ett tryggt liv kan i planeringstermer bland annat omsättas i tillgänglighet till servicefunktioner. Även ett levande centrum är viktigt för människans vardag genom dess funktion med handel, service och offentliga platser och att centrummiljön är tillgänglig och säker för alla invånare.

”Barns och ungas behov; I Alvesta kommun får alla en bra barndom och en trygg och utvecklande skolgång. Genom tidiga och samordnade insatser från olika samhällsaktörer, arbeta förebyggande med att förhindra fysisk, psykisk och social ohälsa. Och därmed får fler barn och unga bättre uppväxtvillkor.”

För den fysiska planeringen är skolornas placering och att skapa trygga och säkra skolvägar ett tydligt verktyg för att bidra till denna del av visionen. Tillgänglighet till lek- och fritidsanläggningar är också en planeringsaspekt som väger tungt i denna del.

”Trygg välfärd; I Alvesta kommun skapas förutsättningar för god livskvalitet för alla invånare. Det skapar också kvalitet för samhället som helhet – då stärks hela Alvesta kommun. Alvesta ska vara en kommun där människor vill växa upp, arbeta och bli gamla. Då krävs en trygg välfärd så att människors upplevda trygghet ökar.”

I den fysiska planeringen handlar skapandet av trygg välfärd främst om att skapa attraktiva boende- och livsmiljöer för alla åldrar.

UTVECKLINGSSTRATEGI

Utvecklingsstrategin för den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort bygger dels på övergripande strategier i text och dels presentation i strategikartor.

Strategier

Tre strategier som bygger på Alvestas främsta styrkor formuleras och ligger till grund för ställningstaganden i den fördjupade översiktsplanen. Dessa utgörs av Alvestas läge, omgivning och närmiljö samt skala och karaktär.

Alvestas läge

Kommunikationerna till och från Alvesta har varit grunden för att tätorten har utvecklats, de är viktiga idag och kommer att vara en stor styrka i Alvestas framtida utveckling. Närheten till Växjö och kopplingen till andra tillväxtregioner kan stärkas genom effektiva och hållbara kommunikationer. God tillgänglighet till väg 25, Södra stambanan, Kust-till-kustbanan och kopplingar till en framtida höghastighetsbana är centralt att utveckla med hänsyn till Alvestas läge. Resecentrum och anläggningarna kombiterminal och omlastningscentral utgör viktiga noder i transportinfrastrukturen. För regionen är en gen sträckning av väg 126 av vikt att beakta i planeringen. Skyltläget vid väg 25 och närhet till väg 126 ger goda förutsättningar för verksamheter.

Alvestas omgivning och närmiljö

Alvestas omgivning och närmiljö innehåller tätortsnära grönstruktur och närhet till sjöar vilket är en kvalité för att skapa attraktiva boende- och livsmiljöer. Även den omgivande landsbygden med jordbruksområden och skogsmark finns som rekreationsresurs på nära håll. Det ger en närhet till friluftsliv och natur för boende i tätorten men innebär också omvänt närhet till service för den tätortsnära landsbygden. Tillkommande bebyggelse bör bygga på principen att närhet ska behållas till den omgivande naturen både

för den tillkommande och befintliga bebyggelsen. Gröna kilar bör upprätthållas in mellan bebyggelsekvarteren.

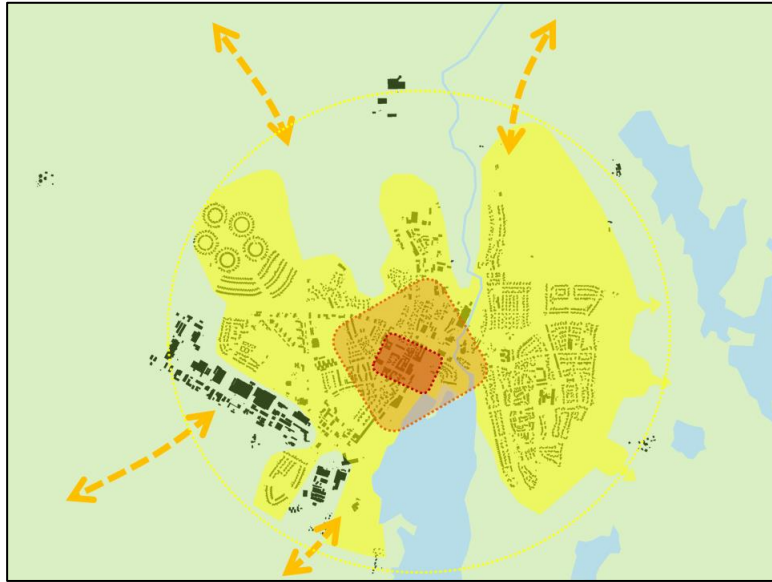
Alvestas skala och karaktär

Alvesta har en småstadskaraktär. Det är nära mellan olika målpunkter och bebyggelsen är väl sammanhållen. Vid planeringen av framtida bostadsbebyggelse bör tätorten hållas samman för att bygga vidare på styrkorna täthet och närhet som bidrar till en enkelhet i att ta sig fram mellan bostad, skola, arbete och service.

Strategikarta

På nästa sida presenteras strategin i form av kartor för hur tätorten fysiskt ska utvecklas. Strategikartan visar de övergripande principer som har använts vid utformningen av förslaget för Alvesta tätort.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



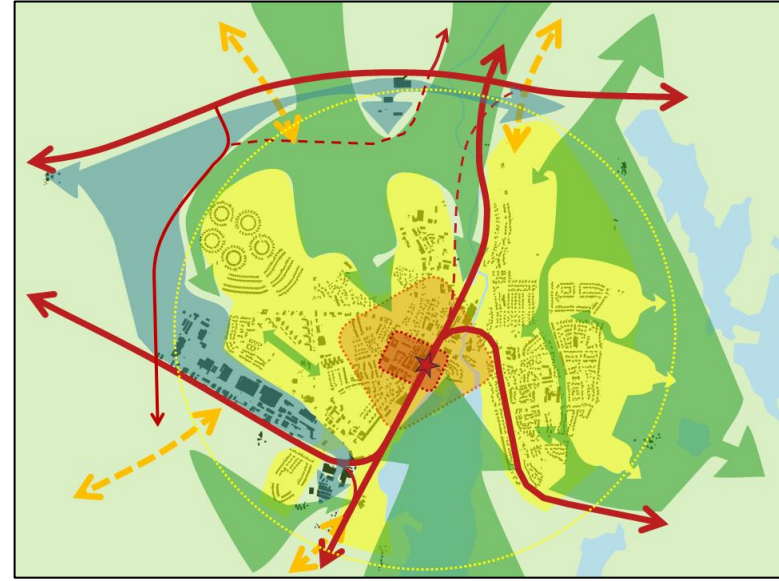
Strategikarta – Bostäder och centrumutveckling



Strategikarta - Grönstruktur



Strategikarta – Infrastruktur och verksamheter



Samlad strategikarta

Infrastruktur och verksamheter

De röda pilarna illustrerar hur Alvestas läge kan samspela med de viktiga kommunikationsstråken väg 25, väg 126 och järnvägarna. Stjärnan representerar resenoden i centrala Alvesta.

Det blå området med pilar visar strategiskt läge för verksamhetsområden där närhet till vägar och järnväg nyttjas. Verksamheter får goda skyltlägen och störningspåverkan på bostäder begränsas.



Strategikarta – Infrastruktur och verksamheter

Bostäder och centrumutveckling

Bebyggelsen utvecklas med bibehållen närhet och småstadskarakteristik genom tre typer av bebyggelsezoner. I en inre centrumzon (röd kulör) förtätas bebyggelsen genom centrumstruktur med slutna kvarter och en blandning av bostäder och centrumfunktioner. I den yttre centrumzonen (orange kulör) förtätas bebyggelsen främst med flerbostadshus på lucktomter och inom kvarter som kan tåla högre exploateringsgrad än de har idag. En något öppnare struktur är lämplig. I bebyggelsezonen (gul kulör) kompletteras bebyggelsen på oexploaterad mark på strategiska platser i förhållande till närhet till kommunikationsstråk och närmiljö. En variation i bebyggelsetyp med en blandning av flerbostadshus och enbostadshus eftersträvas. Inom bebyggelsezonen inryms även områden med handel och lättare verksamheter.



Strategikarta – Bostäder och centrumutveckling

I bebyggelsezonens utkanter finns pilar som indikerar riktningen för framtida bebyggelseringar. Detta är områden som kan bli aktuella att utreda i samband med upprättande av nästa fördjupade översiktsplan, då större delen av det som föreslås i detta dokument har genomförts.

Gulorange streckade pilar visar riktningen mot tätortsnära landsbygdsboende som inte har den direkta närheten till centrumkärnan men är viktig som alternativ boendekvalité.

Grönstruktur

De gröna områdena med pilar visar hur närhet och tillgänglighet till rekreationsstråk och natur tas tillvara i bebyggelseutvecklingen. Strategin är att bevara och utveckla befintliga gröna kilar inom tätorten.



Strategikarta – Grönstruktur

Samlad strategikarta

Den samlade strategikartan visar hur bebyggelsen hålls samman och viktiga gröna kilar i tätorten bevaras. Verksamheter placeras utmed de större kommunikationslederna i tätorten.



Samlad strategikarta

Konsekvenser strategin

Social bärkraft

- + Förstärkning av kollektiva färdmedel och utveckling av närhet till väg 25 stärker möjligheten för fler att kunna ta sig till skola, aktiviteter, hem och arbete. Strategin att närhet till naturen ska behållas innebär positiv påverkan på människors hälsa genom möjlighet och tillgänglighet till rekreation. Strategin att hålla samman bebyggelsen påverkar människors vardag positivt genom att det innebär korta färdsträckor och möjlighet till att använda cykel eller att gå till olika målpunkter. Strategin att blanda flerbostadshus och enbostadshus även i den yttre bebyggelsezonen skapar en variation som minskar risk för segregation. Förtätning och kompletterande bebyggelse i tre bebyggelsezoner stärker karaktären för de olika zonerna och bidrar till att skapa identitet kring de olika karaktärerna.
- Utveckling av transportnätet medför att mark behöver tas i anspråk vilket kan ge intrång på människors närmiljö.

Ekonomisk bärkraft

- + En utveckling av verksamhetsområde längs väg 25 innebär möjligheter för företag att etablera sig i ett läge med bra transportmöjligheter på väg samtidigt som möjlighet till omlastning till järnväg finns på relativt nära avstånd. Förtätning av tätorten innebär att befintlig infrastruktur kan nyttjas.
- Sparande av gröna kilar står i vågskål mot en ytterligare förtätning intill befintlig infrastruktur. Dock riskerar attraktiviteten i bebyggelsen att minska om närhet till rekreationsytor minskar.

Teknisk bärkraft

- + Strategin innebär förstärkning och utbyggnad av befintligt järnvägstrafiknät dels i befintliga lägen, dels med nya kopplingar, för att öka kapaciteten i systemet. Bilvägnätet, cykel- och gångnätet ges möjlighet att fungera som gena länkar till följd av strategin om sammanhållen bebyggelse.
- Både att utveckla befintlig och nya trafiknät kräver olika grad av avancerade tekniska lösningar beroende på omgivningens förutsättningar.

Ekologisk bärkraft

- + Strategin att hålla samman bebyggelsen påverkar miljöpåverkan från transporter positivt genom att det innebär korta färdsträckor och möjlighet till att använda cykel eller att gå. Förstärkning av kollektiva färdmedel innebär att transporter ger lägre klimatpåverkan. Gröna kilar innebär spridningskorridorer för växt- och djurlivet.
- Utveckling av transportnätet och nybyggnation på gröna ytor i den yttre bebyggelsezonen medför att mark behöver tas i anspråk vilket minskar arealen för naturmark.

ANVÄNDNING

Den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort grundar sig i tio användningsområden som i följande avsnitt presenteras var för sig. Dessa är; attraktiva boende- och livsmiljöer, hållbara transporter, handel och verksamheter, centrumutveckling, teknisk infrastruktur, grönstruktur, vattenanvändning, idrott och fritid, skolor samt omsorg. Plankartan på denna sida visar förslaget i sin helhet. Plankartan presenteras även i större format bifogat till dokumentet.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Antagen av kommunfullmäktige 2017-11-28, § 117

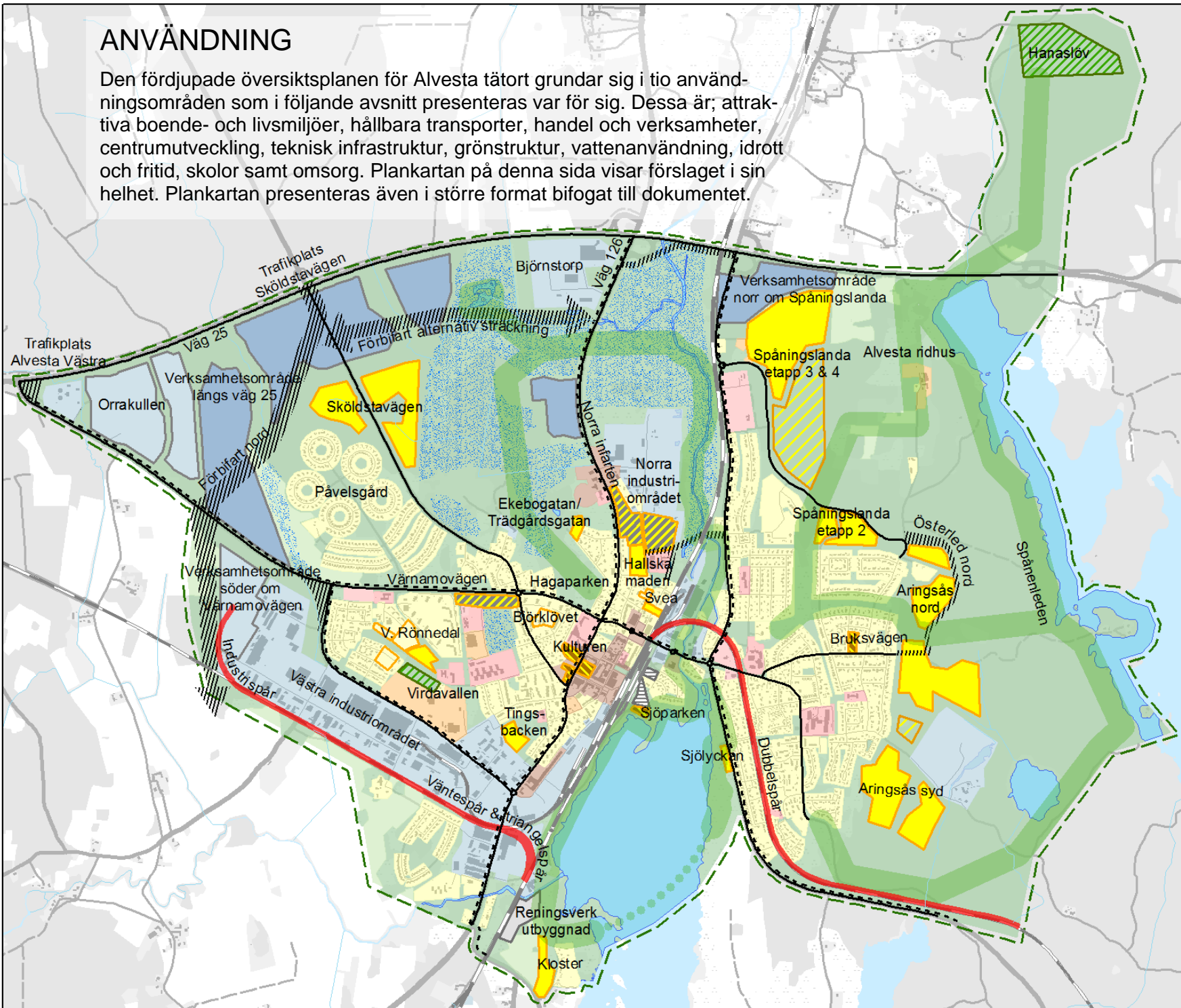
Teckenförklaring

- Geografisk avgränsning
- Föreslagen markanvändning
 - Bostäder
 - Bostäder, utredningsområde
 - Bostäder planlagd mark, ej genomfört
 - Bostäder, handel och kontor
 - Bostäder, handel och verksamheter
 - Verksamheter
 - Verksamheter planlagd mark, ej genomfört
 - Transporter, järnvägstrafik
 - Transporter, vägreservat
 - Transporter, huvudcykelstråk
 - Parkering resecentrum
 - Teknisk anläggning, reningsverk
 - Besöksanläggningar idrott och fritid
 - Rekreativstråk
 - Natur, översvämningsbuffert/ dagvattenhantering
- Oförändrad markanvändning
 - Bostäder
 - Centrum, bostäder och handel
 - Offentlig verksamhet
 - Verksamheter
 - Fritidsanläggning
 - Vattenområden
 - Åkermark
 - Öppen mark och skog
 - Huvudstråk, vägar
 - Järnväg

Skala 0 500Meter
1:20 000

E. Bjärborg, K. Bjers, P. Karlsson
FSP Planering, Alvesta kommun

Bakgrundskarta fastighetskartan
©Lantmateriet



Attraktiva boende- och livsmiljöer

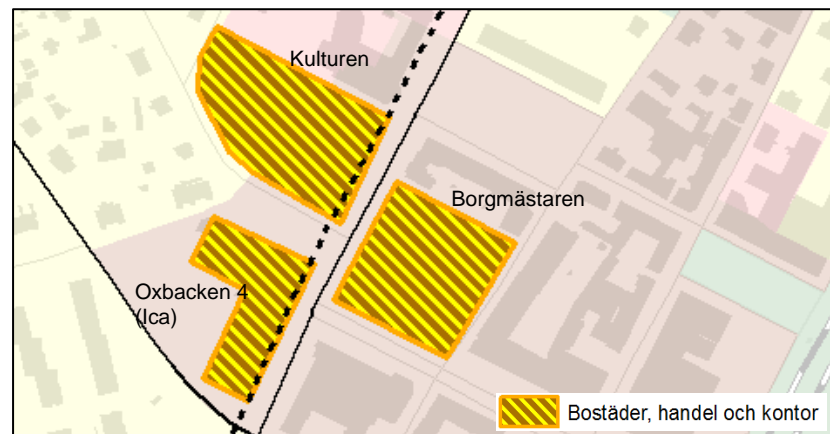
Här beskrivs olika områden som föreslås för bostadsbyggnation. I en inre centrumzon föreslås förtätning i kvartersstruktur. I en yttre centrumzon föreslås förtätning med flerbostadshus. I bebyggelsezonen, som fortfarande har gång- och cykelavstånd till centrum och skolor, föreslås komplettering av bebyggelse på obebyggda områden med både enbostadshus och flerbostadshus. Befintliga bostadsområden som behöver särskilda riktlinjer anges också.

I förslaget har eftersträvat att ge möjlighet till bebyggelse som kan innehålla olika upplåtelseformer oavsett placering i tätorten, för att skapa en fysisk struktur som kan möjliggöra integration.

I bostadsområden samt i bostadsområden i kombination med handel och kontor ingår även möjlighet att planlägga för skola.

Inre centrumzon, "Centrumkärnan"

Syftet med förtätning av centrumstrukturen är att göra Alvesta centrum mer levande med fler boende som använder centrum. Läget är attraktivt utifrån att det finns närhet till kollektivtrafik och service, men även till park och natur. En tätare struktur föreslås för att utveckla centrumkaraktären och tydliggöra att man är i tätortens kärna.



Den inre centrumzonen består av områdena Kulturen, ICA och Borgmästaren.

Kulturen

Området används idag som parkering och är bebyggd med gymnastiksal. Lämplig för kvartersstruktur i flera våningar. Bedöms kunna innehålla ca 100 bostäder. För att uppnå hög exploateringsgrad kan övervägas att bebyggelsen i vissa delar tillåts vara högre än omgivningen. Det är viktigt att beakta att god utemiljö för de boende kan ordnas. Med hög exploateringsgrad och begränsade ytor behöver lösningar för fördröjning av dagvatten ges särskild omsorg i ett tidigt skede.

Riktlinjer

Närheten till Allbogatan medför att bebyggelsen behöver förhålla sig till trafikbuller och vibrationer. Bebyggelsen ska bidra till att ge Allbogatans gaturum stads-karaktär och sluta samman gaturummet. Parkering ska lösas inom fastigheten förslagsvis med underjordiskt garage. Hänsyn ska tas till registrerad fornlämning belägen strax norr om det utpekade området.



Området som består av en grusplan intill Folkets hus och ICA skulle kunna inrymma ett nytt bostadskvarter.

Borgmästaren

Idag består området av mindre flerbostadshus i två våningar byggda på 1940-talet. Området ligger mycket centrumnära och därmed kan ett stort antal bostäder skapas med god tillgänglighet till service så som tågstation, skola och butiker. Bedömningen är att området är lämpligt för kvartersstruktur i flera våningar.

Exploatering av området sker i den mån intresse finns hos fastighetsägarna. Inom området finns en registrerad fornlämning bestående av ett gravfält som är undersökt och idag borttaget. Likaså finns en registrerad fornlämning strax söder om området bestående av bytomt.

Riktlinjer

Utveckling sker i den omfattning som fastighetsägarna önskar driva den.

Närheten till Allbogatan medför att bebyggelsen behöver förhålla sig till trafikbuller och vibrationer. Bebyggelsen ska bidra till att ge Allbogatans gaturum stads-karaktär och sluta samman gaturummet. Parkering ska lösas inom fastigheten förslagsvis med underjordiskt garage. Hänsyn ska tas till registrerade fornlämningar inom och i närheten till det utpekade området.

Oxbacken 4 (Ica)

Längs Allbogatan finns ett område bestående av ICA:s fastighet som idag utgör ett mellanrum mellan centrumets högre bebyggelse i slutna kvartersstruktur och omgivande bebyggelse som är något lägre och uppförda i en öppnare struktur. Bedömningen är att ett flerbostadshus lämpligen kan tillskapas utmed Allbogatan inom ICA:s fastighet för att skapa en övergång mellan centrumbebyggelsen och den lägre omgivande bebyggelsen. En kompletterande byggnad eller tillbyggnad ovanpå befintlig matbutik i 2-4 våningar eller med avtrappning mot söder är lämpligt.

Riktlinjer

Utveckling sker i den omfattning som fastighetsägaren önskar driva den. Anpassning sker till ICAs behov av parkering. Det är en utmaning att få till en stor utemiljö i detta läge men en gemensam bullerskyddad uteplats bör ordnas. Med befintlig trafik kräver bulleråtgärder särskild omsorg. Med minskad trafik till följd av förbifart för väg 126 bedöms detta problem vara mindre.

Konsekvenser inre centrumzon

+ Större underlag för kollektivt resande med nära anslutning till detta.

+ Centrumstrukturen och centrumkaraktären tydliggörs.

+ Större underlag för ett levande centrum.

+ Områdena har nära gångavstånd till servicefunktioner vilket minskar bilberoendet och därmed utsläpp av växthusgaser.

- Förändrad skuggbild.

- Tidstypisk bebyggelsekaraktär försvinner.

- Utemiljön kan påverkas negativt när gaturummet sluts om inte minskning av trafiken på Allbogatan kommer till stånd.

Yttre centrumzon, "Centrumnära blandbebyggelse"

I en centrumnära zon, men utanför centrumkärnan, föreslås för-
tätning i samklang med de bebyggelsestrukturer som redan finns.
Områdena finns belägna på promenadavstånd till centrum med
dess service. På flera platser finns även god närhet till parker och
natur.



Den yttre centrumzonen består av områdena Sjöparken, Svea, Mården, Björklövet och Hallska maden.

Sjöparken

Området är lämpligt för punkthus. Området är detaljplanelagt och bedöms kunna innehålla ca 50 bostäder. Även handel, hantverk och kontor möjliggörs. Tillstånd för vattenverksamhet finns för markutfyllnad, muddring, anläggande av bryggor och småbåts-
hamn med mera.

Hänsyn har reglerats i befintlig detaljplan. Särskilt viktiga aspekter är buller och risker från järnvägen, översvämningrisk, vattenåtgärder och passage för allmänheten längs vattnet.



Exempel på hur nya bostäder i Sjöparken skulle kunna utformas. Illustration av Agnes J. Årevall.

Svea

En öppen grusyta som används för parkering finns idag infälld i ett centrumnära bostadsområde med varierande bebyggelse-
typ och skala. Läget lämpar sig väl för bostäder utifrån närheten till centrumets service och kollektivtrafik.

Riktlinjer

Läget nära järnvägen medför vibrations- och bullerproblematik som är avgörande att lösa vid nybyggnation. Ny bebyggelse kan kräva anspråk på intilliggande ytor för att bebyggelsestruktur med goda ljudmiljöer ska möjliggöras. Eventuell påverkan från närliggande misstänkt markförorening från tidigare skyltfabrik och verkstadsindustri bör undersökas.

Mården

Detaljpanelagt område för bostadsbebyggelse i två våningar. Föreslås förtätas enligt gällande detaljplan.

Björklövet

Inom Allbohus fastighet Björklövet 1 finns möjlighet enligt gällande detaljplan att förtäta inom den befintliga bostadsfastigheten. Allbohus planerar att förtäta området med två punkthus i sex våningar, med rum för ungefär 50 lägenheter. Bevarandevärda trädbestånd av bland annat ek- och björk påverkas inte av byggnationen.

Hallska maden

Området består av en öppen gräsyta och parkering. Området har tidigare varit bebyggt och omfattas av detaljplan för bostäder i söder och industri och handelsverksamhet med ringa störning i norr. Bostäder föreslås på platsen.

Riktlinjer

Anpassning till markförutsättningar kan vara aktuellt på grund av finse-dimenterade jordar. Översvämningsrisk bör beaktas. Inför detaljplane-läggning bör ett resonemang göras huruvida närliggande verksamheter kan påverkas negativt av föreslagen markanvändning. Bulleraspekter bör utredas inför detaljpaneläggning med hänsyn till befintliga verksamheter.

Konsekvenser yttre centrumzon

+ Områdena har gångavstånd till servicefunktioner och kollektivtrafik vilket minskar bilberoendet och därmed utsläpp av växthusgaser.

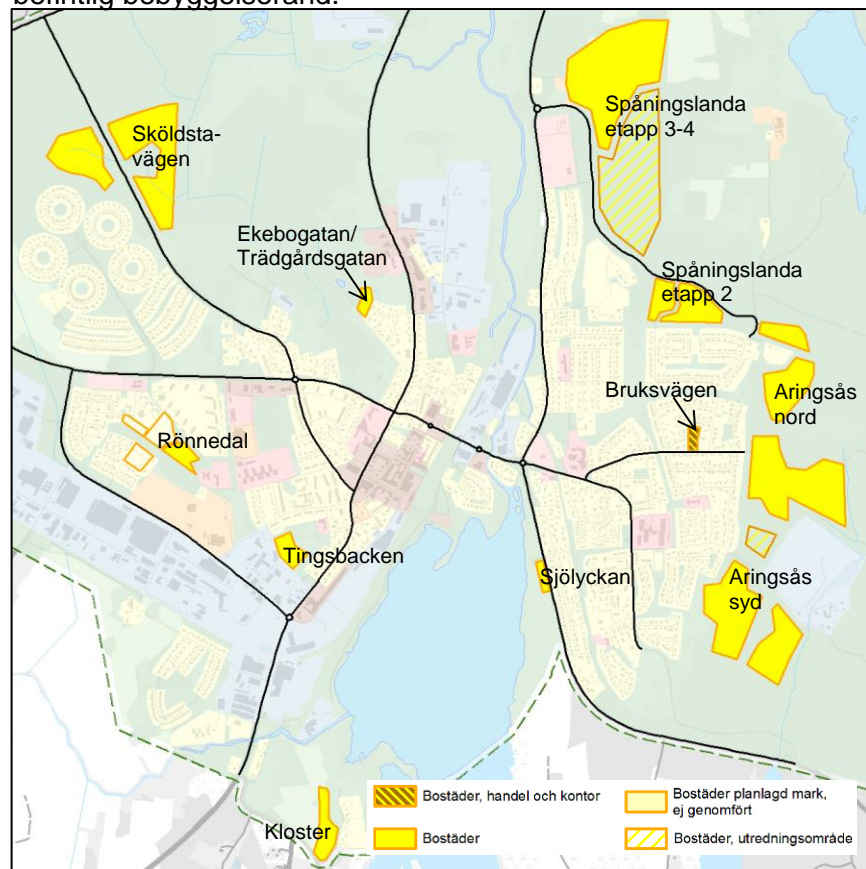
+ Befintlig infrastruktur kan nyttjas.

+Förtätning på relativt outnyttjade ytor innebär en mer sammanhållen stad även visuellt.

- Förtätning innebär mindre ytor för grönska och hantering av dagvat-ten.

Bebyggelsezon, "Tätortens variation"

Alvestas begränsade utbredning medför att det är relativt nära till centrum och andra delar av tätorten även i tätortens ytterkanter. För att fortsätta med de fördelar som närhet innebär föreslås att nya bostadsområden håller sig inom eller endast strax utanför befintlig bebyggelsezon.



Bebyggelsezonen består av områdena Spåningslanda, Aringsås nord och syd, Sjölyckan, Bruksvägen, Rönnedal, Sköldstavägen, Ekebogatan/Trädgårdsgatan, Tingsbacken och Kloster.

Spåningslanda

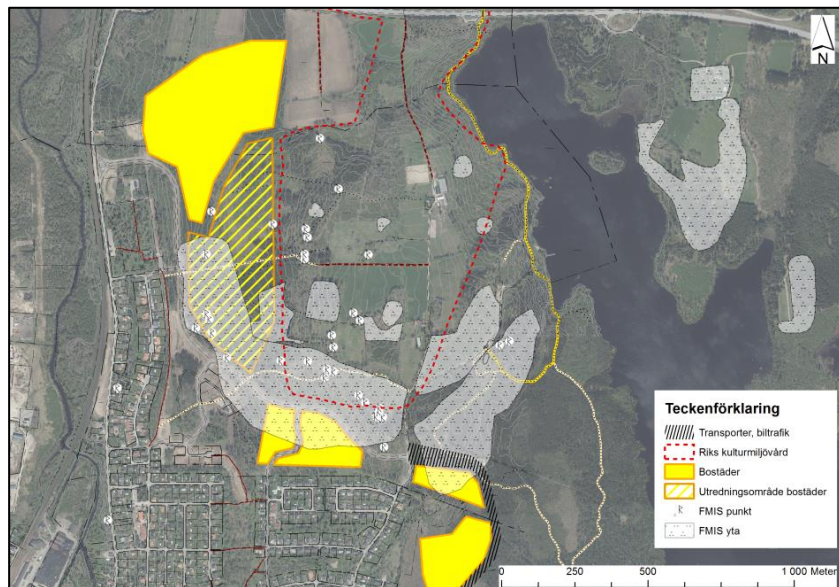
Öster om den nya bostadsbebyggelsen i Spåningslanda och Fornvägen finns markområden som bedöms lämpliga för vidare utveckling av tätorten åt öster och norr. Bostäder bör skapas med blandad bebyggelse så både lägenheter och villor finns att tillgå.

Mark som i översiktsplanen från år 2008 var utpekad för bostäder har delvis fått ny avgränsning. Detta med grund i nytt underlagsmaterial som pekar på att delar av områdena kan vara olämpliga att bebygga med hänsyn till riksintresset för kulturmiljövård. Bland annat har ytorna anpassats genom att de förlagts något norr om den mark som tidigare har varit utpekad. Området ligger i anslutning till befintlig fotbollsplan och agilityklubb.

Delar av områdena som tidigare var utpekad för bostadsändamål har ersatts med ett utredningsområde. Bedömningen är att området innehåller värdefulla miljöer som har värden för riksintresset för kulturmiljövård och kan behöva bevaras. Däremot finns även områden som utifrån kulturmiljövårdens värden inte är lika stora och som därmed kan vara lämpliga att planlägga för bostäder. Ytterligare underlagsmaterial och arkeologiska undersökningar krävs innan bedömning kan göras var och hur marken inom området kan exploateras med bostadsbebyggelse.

Det är framförallt fornåkrar som bedöms påverkas i samband med utbyggnationen av områdena. De öppna markområdena belägna centralt inom riksintresseområdet bevaras och skyddsvärda forn lämningar undantas i planeringen.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Sammanfattning av förslag för Spåningslanda samt riksintresseområde och registrerade fornlämningar inom området.

Riktlinjer

Hänsyn kan behöva tas till fornlämningar i området och riksintresseområdet för kulturmiljö som finns beläget i närheten till utbyggnadsområdena. Innan planläggning av områden belägna i norr, och speciellt det utpekade utredningsområdet, krävs vidare underlag vad gäller markområdenas betydelse för riksintresset för kulturmiljövård. Bebyggelse ska anpassas till områdets topografi vad gäller höjd och placering. Något högre bebyggelse kan prövas i områden där marknivån är låg i jämförelse med åsens höjdplatå. I samband med planläggning bör en lämplig plats för återvinningsstation anges. En utredning kommer att bli aktuell i samband med planläggningen av området gällande hur vatten- och avloppsförsörjning ska ske, med särskild hänsyn till tryckproblem som åsens höjd kan medföra.



I den pågående utbyggnadsetappen av Spåningslanda blandas olika typer av lägre bebyggelse. I kommande etapper kan även högre bebyggelse prövas.

Aringsås nord och syd

Bostäderna bör bestå av blandad bebyggelse så att utbud av både lägenheter och villabebyggelse skapas. För Aringsås nord kan väganslutning lämpligen ske via Lunnagårdsvägen och Fornvägen. Förlängning av Fornvägen kan utgöra en blivande österled, se även avsnittet Hållbara transporter nedan. För Aringsås syd kan väganslutning ske via Gemlavägen.

Inom området Aringsås nord finns registrerade fornlämningar bestående av stenbrott/täkter.

I Aringsås syd finns ett mindre utredningsområde utpekad. Inom området finns en registrerad fornlämning bestående av en tidigare bytomt. Likaså finns indikationer från översiktlig naturinventering, som genomförts i samband med upprättande av grönstrukturprogram för Alvesta tätort, att stora naturvärden finns i delar av området i form av bland annat barrsump- respektive lövsumpskog. Ytterligare utredningar krävs innan bedömning kan göras om området är lämpligt för byggnation.

Riktlinjer

Hänsyn kan behöva tas till registrerade fornlämningar inom området och vid behov ska tillstånd enligt kulturmiljölagen för intrång i fornlämning sökas. I samband med detaljplaneläggning bör en ny lämplig sträckning av motionsspåret pekats ut om den befintliga sträckningen berörs. I de södra områdena krävs hänsyn till värdefull natur i Bruntes hage. Eventuellt behov av ytterligare skyddsavstånd till den avslutade Aringsåsdeponin bör undersökas för de närmast belägna områdena, bland annat utifrån föroreningssynpunkt.

Sjölyckan

Strandnära boende är eftertraktat och innebär ökat ekonomiskt incitament för genomförande. Närheten till befintliga bostäder medför behov av anpassning av bebyggelsens utförande och placering för att säkerställa viss fortsatt sjöutsikt för befintliga bostäder. Viss mark behöver fyllas upp och det krävs särskild anpassning av dagvattenfördröjning samt anmälan om vattenverksamhet. Det värdefulla naturområdet i allmänhet och ekbeståndet i synnerhet medför omsorgsfull avgränsning av lämplig byggbar mark. Upphävande av strandskydd hanteras och motiveras vid efterföljande planläggning.

Riktlinjer

Område lämpligt för flerbostadshus. Bred allmän passage ska avsättas i naturmark mot sjön och säkerställa sjöutsikt från bostadsområdet öster om Växjövägen. Hänsyn ska tas till ekbeståndet inom och i närheten av området.

Bruksvägen

Befintlig verksamhet består av ett distributörföretag som inte är störande för närliggande bostäder, men ger upphov till en hel del tunga transporter i bostadsområdena i östra delen av tätorten. Alvesta kommun har som ambition att fastigheten på längre sikt ska bli ett omvandlingsområde och utvecklas som bostadsområde, men befintlig verksamhet kan bestå och utvecklas.

Riktlinjer

Utveckling sker i den omfattning som fastighetsägarna önskar driva den.

Innan planläggning av området kommer markundersökning bli aktuell för att utreda eventuell föroreningsgrad från tidigare glasbruksverksamhet. I syfte att skapa ett mer varierat utbud av bostäder på den östra sidan av tätorten kan möjligheten att tillskapa lägenheter inom fastigheten undersökas.

Rönnedal

Västra Alvestas centrumnära delar har stor potential som bostadsområde. Närområdets karaktär med blandad bebyggelse såväl på höjden som i upplåtelseform ger goda förutsättningar att nybyggnation naturligt kan smälta väl in i befintlig. En utveckling med nordlig entré till Virdavallens idrottsområde, nytt motionsspår, stärkt kultur- och fritidsstråk mellan Virdavallen, Virda Bad och Sportcenter och nytt äldrecenter medför myllrande folkliv i området.

Riktlinjer

Blandad bebyggelse med någon del högre bebyggelse. Tät bebyggelsestruktur blandat med öppna passager. Behåll grönt stråk med motionsspår mot sydväst. Utveckla rekreativa värden i ekskogen samt avsättande av mark för dagvattenfördröjning.



Nya bostäder i västra Rönnedal får direkt närhet till rekreationsområde och passar väl för olika byggnadshöjder och upplåtelseformer.

Sköldstavägen

Möjligheter att utveckla tätortens bostadsmiljöer mot nordväst finns längs Sköldstavägen. Villabebyggelse, flerfamiljshus eller radhus kan vara lämpliga och ge ett naturnära boende med gen väg till centrum och till väg 25 (förutsatt ny förbifart). Marken används idag för produktionsskog.

Riktlinjer

Anpassning bör ske till de naturliga sänkor som avgränsar områdena. Eventuell förekomst av förorening från tidigare skjutbaneverksamhet öster om kraftledningen bedöms som osannolik men det bör utredas om massförflyttning har skett till de föreslagna områdena. Bullersituationen behöver belysas med hänsyn till Sköldstavägen. En grön bård och skyddsavstånd mot verksamheter längs väg 25 bör hållas. En telekommast norr om det östra området bör beaktas. Anpassning av kvartersutformning och avstånd till Påvelsgård bör göras med hänsyn till Påvelsgårds karaktäristiska kvartersutformning.

Ekebogatan/Trädgårdsgatan

Idag utgör området ängsmark i utkanten av Hagaparken. Ovanför en kraftig slänt finns befintligt bostadskvarter med villor. Längs slänten i öster skulle radhus eller flerbostadshus i 1-3 våningar kunna smälta in i omgivningen. Souterränghus med LTA-system kan vara lämpligt.

Riktlinjer

Vid byggnation är det viktigt att iaktta och förhålla sig till markförutsättningarna då jorden innehåller silt i delar av området. Närheten till ekbacken som har högt naturvärde innebär att hänsynsavstånd behövs österut med hänsyn till dels grenverk gentemot byggnader, dels gentemot trädens rotsystem. Angöring och tillgänglighetsaspekter kan medföra behov av utfyllnad mot befintlig lokalgata.

Tingsbacken

Området är idag parkmark i form av gräsytor som i viss mån används för bollspel. Området ligger nära centrum och skola samt gränsar till en ekbacke med höga naturvärden och fornlämning. Bostadsbebyggelse i flera våningar är lämpligt på platsen.

Riktlinjer

Markförutsättningarna kan medföra grundläggning med pålning ifall högre bebyggelse föreslås. Viktigt att säkerställa passage för allmänheten till naturmarken. Dagvattenledning i området kan vara högt belastat vid stora nederbörds-mängder och det är viktigt att dimensionera tillräckliga ytor för fördröjningsmagasin. Närheten till industriområde kan kräva skyddsavstånd och åtgärder mot buller. Föroreningssituationen är utredd och hanteras i detaljplan. Närheten till ekbacken som har högt naturvärde innebär att hänsynsavstånd behövs österut med hänsyn till dels grenverk gentemot byggnader, dels gentemot trädens rotsystem.

Kloster

Strax söder om Alvesta tätort ligger bebyggelse vid Kloster som fått sitt namn från en röstskola som tidigare fanns på platsen. Området ligger naturskönt och lantligt, nära Salen och har höga naturvärden utmed strandlinjen. Bland annat finns många stora ekar som är skyddsvärda. Ett större område finns utpekade i kommunens LIS-plan, landsbygdsutveckling i strandnära läge, för möjlighet att bygga inom nu strandskyddat område men länsstyrelsen godtog inte detta som LIS-område. I denna fördjupade översiktsplan ligger föreslaget bebyggelseområde på åkermark och till stor del utanför strandskyddat område. Befintlig bebyggelse avskärmar den nya bebyggelsen från stranden.

Riktlinjer

Bostadsbebyggelse bör anpassas till omgivningen och hänsyn ska tas till bevarandevärd natur. Hänsyn behöver även tas till eventuell utvidgning av avloppsreningsverket. Upphävande av strandskydd behöver prövas för delar av området.

Konsekvenser bebyggelsezon

+ Områdena har cykelavstånd till servicefunktioner vilket minskar bilberoendet och därmed utsläpp av växthusgaser.

+ Befintlig infrastruktur kan i viss mån nyttjas.

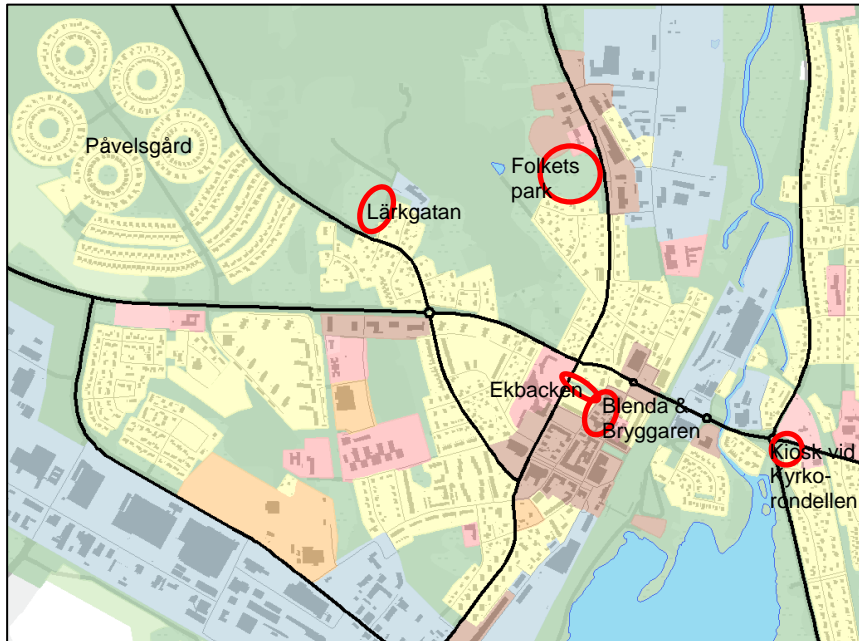
- Parkmark och naturmark tas i anspråk för bebyggelse vilket minskar arealer för rekreation något.

Tätortsnära landsbygdsboende

Utanför Alvesta tätort finns byar med lantlig karaktär som samtidigt har närhet till tätortens service. Dessa byar ingår inte geografiskt i den fördjupade översiktsplanen men deras goda läge och utvecklingsmöjligheter som kompletterande livsstilsboende är viktiga att utveckla parallellt med tätortens förtätning. Lekaryd, Benestad och Sköldsta är de närmast belägna byarna.

Områden mindre lämpliga för nybyggnation/förtätning

Områden som under processen varit uppe för diskussion men som sedan bedömts vara mindre lämpliga för nybyggnation/förtätning.



Områden som bedöms som mindre lämpliga för förtätning är Folkets park, Lärkgatan, Blenda och Bryggaren, Ekbacken, Påvelsgård samt Kiosken vid kyrkorondellen.

Folkets park/Folkparken

I en ekbacke i norra delen av tätorten har det tidigare funnits en folkpark med bland annat dansbana. Byggnaderna är sedan flera decennier rivna. Området har varit föremål för diskussion om nybyggnation av bostäder i olika sammanhang. Genomförd naturinventering visar att området har högt naturvärde genom ett stort antal gamla ekar och rikligt med död ekved.

Även med sparsam huggning för att utöka befintlig glänta på backens topp skulle ytan fortfarande vara liten och byggnationen tillsammans med hårgjorda ytor och vägdragningar innebära ett

stort ingrepp i miljön. Området bedöms inte vara lämpligt för byggnation. Området föreslås fortsätta vara natur som med enklare medel tillgängliggörs för rekreation. Alternativt kan delar infogas i intilliggande skoltomt med restriktioner om användning enbart för skolskog. Däremot finns en yta i backens fot som är lämplig för byggnation, se "Ekebogatan/Trädgårdsgatan".

Lärkgatan

Marken utgörs av skogsmark med lövträd på delvis utfylld mark. Området ligger nära centrum och i nära anslutning till Hagaparken.

Bedömningen är att närheten till Tubatippen gör området mindre lämpligt för bostadsbebyggelse då verksamheten periodvis alstrar



stor andel tung trafik. Bitvis är området även mycket sankt.

Bild tagen ned mot Hagaparken uppifrån kullen där Folkparken en gång låg. Nya bostäder förelås nedanför kullen till vänster om detta fria siktstråk som fungerar som pulkabacke.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Del av kvarteret Blenda och av kvarteret Bryggaren

Längs Storgatans och Värendsgatans sträckning, i delar av kvarteret Bryggaren och kvarteret Blenda, finns välbevarad bebyggelse från 1800-talet och början av 1900-talet som enligt Byggnadsinventeringen 2005 bör skyddas i plan. En fördjupad kultur- miljöutredning för kvarteret gjordes 2016. Allbohus har aviserat att en del av byggnaderna är i stort behov av underhåll.



Exempel på äldre bebyggelse i kvarteret Bryggaren och kvarteret Blenda.

På del av kvarteret Blenda finns fastigheter som skulle kunna förtätas med nya byggnader i en ny struktur om vissa befintliga hus rivs. Detta skulle innebära mycket centrumnära bostäder. Samtidigt är området känsligt att förtäta om man följer inventeringens och kulturmiljöutredningens råd.

En djupare analys behöver göras av områdets kulturvärden, byggnadernas befintliga skick och vad en omdaning eller bevarande skulle ge för positiva och negativa konsekvenser. Något ställningstagande kan inte göras förrän detta är utrett.

Om förtätning blir aktuellt bör eventuell föroreningsgrad från tidigare kemtvätsverksamhet utredas.

Ekbacken

Området utgörs av en triangelformad parkyta infälld mellan bostadstomter i centrum, mellan Allbogatan och Värendsgatan. Om-

rådet ligger högre än omgivande gator och byggnation skulle innebära stora ingrepp, framförallt för att kunna angöra fastigheten från någon av gatorna. För att åstadkomma en byggnad som förstärker gaturummet skulle den behöva läggas som souterränghus mot Värendsgatan. Det medför att den befintliga vegetationen av stora ekar skulle behöva tas ned. Området bedöms inte vara lämpligt för byggnation.

Kiosken vid Kyrkorondellen

En kioskbbyggnad finns på kommunägd mark intill Kyrkorondellen i östra delen av Alvesta. Läget är centrumnära med närhet till Sjöparken. Platsen har övervägts för bostäder men är på grund av bullersituationen inte lämpligt för byggnation. Området utgör istället ett strategiskt läge i östra Alvesta för en kiosk eller servicebutik. Översvämningsrisk bör beaktas inför eventuell byggnation.

Påvelsgård

Bostadsområdet som byggdes mellan 60- och 80-talet har en särpräglad gatustruktur. Natur omsluter och innesluts i kvarterens öglor och ringar.

Riktlinjer

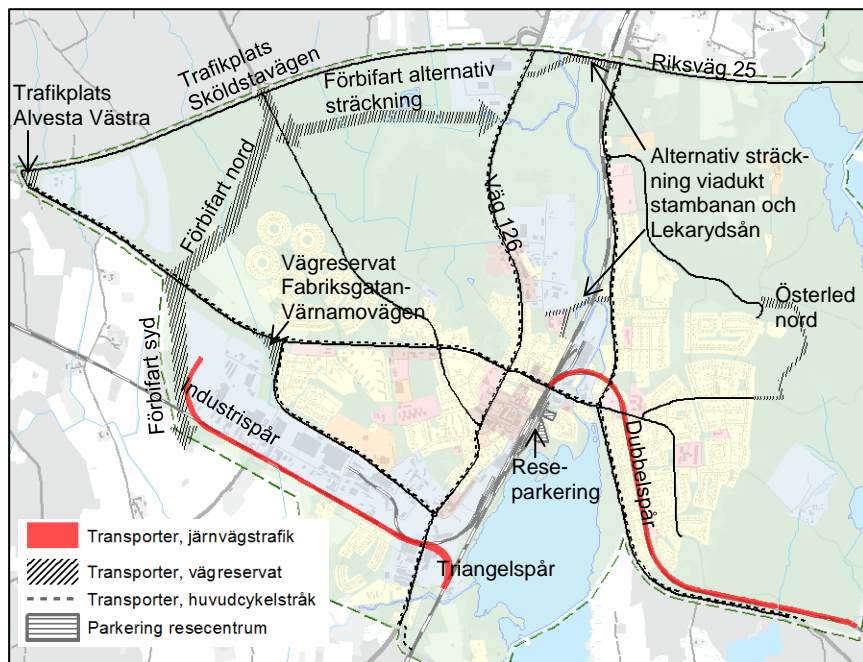
Områdets speciella struktur bör bevaras genom att undvika att bygga nya kvarter inom området samt behålla bårder av grönska som hänsynszon till området.

Konsekvenser Påvelsgård

+ Särpräglad bebyggelsestruktur bevaras för framtida generationer.

- Områden som tekniskt går att förtäta lämnas från byggnation och ny mark behöver istället tas i anspråk.

Hållbara transporter



Avsnittet hållbara transporter utgörs av väg 126 och förbifart, kust-till-kustbanan och dubbelspår, triangelspår, cykelvägar, ny viadukt stambanan och Lekarydsån, Österled nord, kollektivtrafik samt resecentrum med reseparkering.

Väg 126

Alvesta tätort genomkorsas i nord-sydlig riktning av väg 126, Allbogatan-Blädingevägen, som staten genom Trafikverket är väghållare för. På Allbogatan kör cirka 8100 fordon (årsdygnstrafik) varav andelen tung trafik är 9 %. En stor del av trafiken har målpunkt utanför centrum. Storleksmässigt jämförbara orter med liknande genomfart genom centrum finns inte i regionen.

Allbogatan-Blädingevägen genom den inre centrumzonen har idag en bredd av cirka 18-23 meter mellan fastighetsgränserna. Gatusektionen har gångbanor på vardera sida om gatan samt en cykelväg avskild med en grönyta från den breda körbanan. Has-

tighetsgränsen är 30 km/h mellan Allbotorget-Sköldstavägen och 40 km/h norr respektive söder därom. Passage av kust-till-kustbanan sker i plankorsning med långa bomfällningstider. Ekvivalenta bullernivåer längs med Allbogatan-Blädingevägen är höga, dels beroende av kombinationen med närhet till järnväg, dels på grund av gatans utformning och hastigheten.

Alvesta kommun ser potentialen i Alvesta som boendeort och som mötesplats. Med tätortens goda kommunikationer kan bostäder planeras utifrån perspektivet hållbart resande.

För att kunna sänka bullernivåer och skapa ett mer stadsmässigt centrum bör Allbogatan-Blädingevägens utformning förändras. För att kunna åstadkomma bättre centrummiljö bör genomfartstrafiken med målpunkter utanför centrum ledas annan väg. I Alvestas södra och västra verksamhetsområde finns bland annat cirka 1000 arbetstillfällen, en kombiterminal, samt Alvesta bangård. Dessa målpunkter nås lämpligen via Fabriksgatan istället för nuvarande sträckning genom Alvesta centrum. Denna trafik behöver god framkomlighet och genom centrum finns starka motstående intressen.

Det är nödvändigt att få till en planskild korsning över kust-till-kustbanan; särskilt om ett triangelspår anläggs vid Blädingevägen.

Kommunen och Trafikverket genomför en åtgärdsvalstudie för Alvesta tätort, som bland annat innefattar olika alternativ för väg 126. Studien är inte avslutad vid granskning av den fördjupade översiktsplanen.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Väg 126 går igenom Alvesta tätort. På fotot syns Allbogatan som är en del av väg 126. För att kunna sänka bullernivåer och skapa ett mer stadsmässigt centrum bör Allbogatan-Blådingevägens utformning förändras och en förbifart utanför tätorten tillskapas.

Förslag

Alvesta tätort är i behov av en förbifart för väg 126 i nord-sydlig riktning. En sådan förbifart förläggs mest lämpligen väster om tätorten för att uppnå kortast möjliga vägsträcka.

Förändring bör ske stegvis enligt följande:

- Omgående omskyltning av väg 126 till Fabriksgatan och väg 25 via den nya trafikplatsen Alvesta västra.
- Bygga förbifart syd mellan Värnamovägen och väg 126 söder om tätorten.
- Bygga förbifart nord mellan Värnamovägen och Sköldstavägen, med ny trafikplats väg 25, alternativt till Björnstorp.

Omskyltning via Fabriksgatan-Värnamovägen

Kommunen verkar för att väg 126 omgående skyltas via Fabriksgatan, Värnamovägen, till väg 25 via den ombyggda trafikplats som Trafikverket planerar vid Orrakullen (trafikplats Alvesta västra). Både omskyltning och nya förbifarter kan också ges en smidigare och säkrare trafikföring om utformning och väghierarki i korsningen Värnamovägen-Fabriksgatan ses över.

Förbifart syd

Det som är aktuellt att bygga är i första hand en förbifart syd. Den planskilda järnvägspassage som tillskapas behöver anläggas så nära tätorten som möjligt, för att kunna säkerställa framkomligheten över kust-till-kustbanan inom tätorten. Sträckningen för en förbifart syd är främst en statlig angelägenhet att få till stånd och planering hanteras inom länstransportplanen och i en vägplan. Markanspråket för en förbifart syd är idag för osäkert för att redovisas i översiktsplanen och slutar därför vid den fördjupade översiktsplanens avgränsning vid kust-till-kustbanan.

Förbifart nord

En nordlig förbifart byggs lämpligen etappvis samtidigt som verksamhetsområde Orrakullen byggs ut söder om väg 25. Gatan ska utformas för högre hastigheter (>60 km/h) och få minimalt antal påfarter. En förbifart nord kan ledas antingen via en ny trafikplats vid Sköldstavägens viadukt över väg 25, med enbart på- respektive avfart österut för att minimera påverkan på väg 25, alternativt via Björnstorp. Ny gatusträckning ska anläggas så att bullerstörning minimeras. Markanspråket inkluderar utrymme för bullervall mot bostadsområde. Påvelsgård har i dagsläget bullervärden på 40-45 dB ekvivalent nivå och kan med en förbifart inklusive bullervallar få en höjning till bullernivåer vid bostäder som fortfarande är under fastlagda riktvärden. Risken för påverkan vid en olycka med farligt gods bedöms vara liten, eftersom avståndet till bostäder är över 150 meter jämfört med riktlinjer (enligt RIKTSAM) om minst 70 meter.

Om förbifart nord får sträckningen till Björnstorp kommer den att gå över ett sankt område söder om Västermaden som enligt inventering har högt naturvärde. Rekreativstråket från Hagaparken upp till Västermaden bör möjliggöras genom en trafiksäker passage av förbifarten. Även de hydrologiska sambanden mellan områdena bör beaktas.

En förbifart nord kan öppna för nya trafikföringar och därmed ge påverkan på enskilda gator i Påvelsgård. Det är viktigt att säkerställa att bostadsgator fortsatt uppfattas som trygga och säkra.

Riktlinjer

Kommunen ska verka för en omledning av väg 126 utanför Alvesta centrum, med en tätortsnära planskildhet över kust-till-kustbanan västerut. Skydd mot buller ska minimera störningar från en förbifart och passager ska minska den avskärande effekten. Kommunen har inte full rådighet över frågan, men kan visa på möjligheter samt ta hänsyn till anspråk så att olika alternativ är möjliga.

Konsekvenser förbifart väg 126

+ Mer stadsmässig centrummiljö.	- Kostnad nyanläggning.
+ Förbättrad luftkvalitet i tätorten.	- Kostnad förändring av centrummiljö.
+ Minskat buller i tätortens högt bullerutsatta delar.	- Kostnad för åtgärder att säkerställa genomfartsförbud.
+ Ökad framkomlighet för genomfartstrafik.	- Naturmark exploateras för gata.
+ Sammanläggning med verksamhetsområde ger samordningsvinst.	- Förändrad landskapsbild och utemiljö för närliggande befintlig bebyggelse.

Kust-till-kustbanan

Genom Alvesta är kust-till-kustbanan ett trångt enkelspår med fem plankorsningar med bomfällningar. Bomfällningar har identifierats som ett bekymmer för tätorten och i synnerhet öster om stationen. Det moderna datorställverk som styr växlar och signaler på Alvesta bangård bedöms därmed inte fungera ändamålsenligt. Järnvägsspåret passerar även i direkt anslutning till Prästängsskolan (skola F-6).

Den långa kurvan genom östra Alvesta medför lägre hastighet för tågen. Därmed blir restiden längre samtidigt som många bostäder berörs av buller och vibrationer.

Stambanans två spår korsas av kust-till-kustbanan på Alvesta bangård. Dessa passager utgör en utmaning dels tekniskt med växlar etcetera och dels kapacitetsmässigt. En passage av stambanan medför bland annat en inblandning i stambanans tidschema och vice versa.

I Alvesta tätort är det svårt att få till en planskildhet mellan järnvägarna. Kust-till-kustbanan svänger österut direkt efter stationen och stiger sedan i höjd från +145 m.ö.h. vid stationen till +150 m.ö.h. vid passage av Länsmansbacken. Geotekniska och hydrologiska förutsättningar invid Lekarydsån-Salen samt passage vid Aringsås kyrka med närmiljö medför utmaningar.

Bostäder utsatta för buller och annan påverkan från järnvägen bör minska. Samtidigt är bostadsbyggande ett högt prioriterat allmänt intresse. Närheten till spårbunden trafik är positivt för att uppnå en hållbar utveckling.

Framkomlighet och turtäthet är avgörande för att järnvägen ska vara ett attraktivt alternativ till andra transporter. Tillgängligheten till och från en framtida höghastighetsbana eller vidareutveckling av södra stambanan med ett tredje spår, kommer medföra ökat resande på kust-till-kustbanan. Trafikverket har bland annat dels i förstudie (TRV2010/28342) och dels i åtgärdsvalstudie (TRV 2015/96631) börjat undersöka förutsättningarna på en mycket översiktlig nivå. Alvesta kommun har tillsammans med andra aktörer utrett förutsättningarna för kapacitetshöjande åtgärder mellan Alvesta-Växjö. I rapporten (Pågatåg nordost, PM 2016:53) lyfts utbyggnad av partiella dubbelspår i etapper som en möjlig lösning för att höja kapaciteten på sträckan. Mellan Alvesta östra och Råppe är utbyggnadsmöjligheterna goda. Kommunen har ej rådighet över frågan, men kan visa på möjligheter samt ta hänsyn så att olika alternativ är möjliga.

Ett alternativ som diskuterats tidigare är att utveckla Kust-till-kustbanan med ny järnvägssträckning över Salen söder om tätorten. Kommunen anser detta vara olämpligt, dels eftersom Salen lyfts som värdefull för tätorten och dels att det inte förbättrar situationen i östra Alvesta, eftersom befintligt spår fortsatt behöver gå

genom tätorten för att inte behöva vända tåg på Alvesta bangård. Därmed försvåras även utveckling på Alvesta bangård.

Riktlinjer

Kommunen ska verka för ett dubbelspår mellan Alvesta-Växjö.

Konsekvenser befintlig sträckning

- | | |
|--|--|
| + Ingen ny naturmark behöver tas i anspråk. | - Kapacitetsproblem på befintlig sträcka. |
| + Inte lika höga kostnader som ny sträckning | - Fortsatt problem med buller i östra Alvesta. |
| + Ökad kapacitet på järnvägssträckan | - Fortsatt problem med långa tåg på Alvesta bangård. |
| | - Inlåsning i en gammal sträckning för en lång tid framöver. |
| | - Ökade bomfälltider vid plankorsning med väg |

Ny sträckning

Trafikverket har i förstudie "Alvesta-Växjö-Kalmar ökad kapacitet" (TRV2010/28342, 2010) pekat ut ett utredningsområde för utbyggnad av kust-till-kustbanan. Sedan förstudien har inga nya utredningar presenterats. Kommunen tar höjd för en ny sträckning norrut från Alvesta bangård i strategibilden, även om ett markanspråk inte illustreras i översiktsplanen.



På Alvestas bangård samsas persontrafik och godstrafik.

Triangelspår, stambanan och kust-till-kustbanan

För att öka framkomligheten för godstransporter mellan stambanan söderut och kust-till-kustbanan västerut har ett triangelspår länge varit föremål för diskussion. Ett triangelspår möjliggör för tåg att slippa köra in och vända på Alvesta bangård. Ett triangelspår skulle därmed frigöra kapacitet på Alvesta bangård och minska påverkan på övrig trafik när långa tåg ska vändas. Kapacitet på Alvesta bangård kan behöva frigöras för att möjliggöra fler perronger och därmed ökad persontrafik.

Ett kort (inre) triangelspår är betydligt billigare att anlägga än ett yttre triangelspår utanför tätorten. Dessutom tas mindre mark i anspråk samtidigt som industrispår till Ilabäcksområdet kan anslutas. Nackdel med kort spår är bland annat kraftigt ökat slitage i den skarpa kurvradien. Det krävs nytt väntespår för tåg innan klartecken ges att köra in på respektive järnväg. Utrymme för nytt spår finns både söderut och västerut från korsningen med Blädingevägen. Ett triangelspår medför ökad trafik i plankorsning för Blädingevägen. En planskild korsning över eller under järnvägen är dock tekniskt svårt att anlägga i befintligt läge. Därför är en

planskildhet tillsammans med en tätortsnära förbifart väg 126 betydelsefull för ökad trafiksäkerheten och framkomlighet.

Ett triangelspår i Alvesta kan medföra påverkan i andra delar av järnvägssystemet, bland annat på kapaciteten i Älmhult och Värnamo. Utredning om ett triangelspår leds av Trafikverket.

Riktlinjer

Kommunen ska verka för att ett triangelspår anläggs.

Konsekvenser triangelspår

- | | |
|---|---|
| + Möjliggör nya perronger för ökad kapacitet på Alvesta station. | - Kostnad anläggande. |
| + Underlättar godstransporter på järnväg i rörelsen söderut och västerut. | - Kräver väntespår västerut alternativt söderut. Medför investeringskostnad samt markanspråk på bebyggda fastigheter. |
| | - Följdpåverkan längre bort i järnvägsnätet. |
| | - Medför ökad trafik i plankorsning (väg 126) |

Cykelvägar

Ett gent och sammanhängande cykelvägnät är viktigt för att främja cykelpendling, turism och friluftsliv, i syfte att öka mängden cykeltrafikanter. Det gäller såväl resor inom tätorten som mellan tätorter. I antagen trafikstrategi (KF 2015-03-24) framhålls att cykelmöjligheter ska vara goda mot omlandet. Flera av dessa vägar ägs av staten. Aktuella sträckor är Växjövägen mot Gemla, Värnamovägen mot Hjortsberga via verksamhetsområdet Orrakullen samt en saknad länk längs med väg 126 till vägen mot Benestad. En kommunal åtgärdsplan för cykel är under framtagande, där cykelstråk och standarder definieras samt åtgärder prioriteras.

Förslag

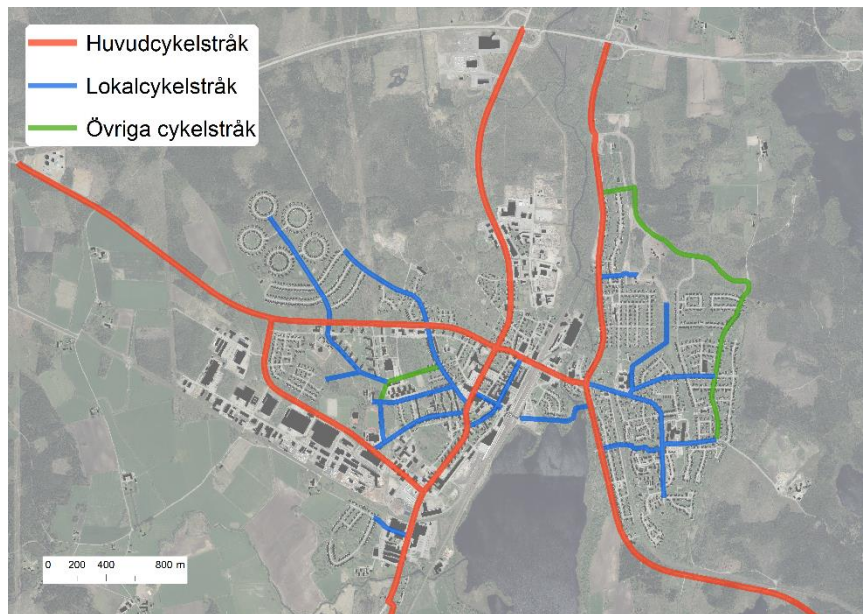
Förslaget innebär att ett nät av huvudcykelstråk, lokalcykelstråk och kompletterande övrigt cykelstråk pekats ut i enlighet med förslag i åtgärdsplan för cykel. Cykelstråk redovisas på karta nedan. Inom stråken har cykel hög prioritet i framkomlighet, trafiksäkerhet och gen sträckning. Till stråken hör även enskilda cykelvägar med viktiga funktioner för att exempelvis binda samman områden och gator och dessa cykelvägar finns kvar, men redovisas inte i detta planförslag.

Cykelvägar till och genom centrum, se kapitel Centrum.



Komplettering behövs för att få till ett sammanhängande huvudvägnät av cykelvägar.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Utkast till utpekade huvudcykelstråk, lokalcykelstråk och övriga cykelstråk i arbetet med kommunal åtgärdsplan för cykel.

Alvesta kommun har för avsikt att knyta ihop cykelvägnätet med Växjö kommun. Det sker genom utbyggnad mellan Alvesta och Gemla, längs med Växjövägen. I samråd på tjänstemannanivå med Växjö kommun har vägdragning över Gemla visats vara närmaste alternativet och med minsta sträcka nyanläggning.

Riktlinjer

Kommunen ska sammanlänka huvudstråken i tätortens cykelvägnät. Cykelvägar ska ha god sträckning och ges god tillgänglighet från bostadsområden.

Kommunen ska i samråd med Växjö kommun verka för att cykelväg längs med Växjövägen mot Gemla byggs ut.

Konsekvenser cykelvägar

+ Dragning längs med Växjövägen mot Gemla ger kort väg till Växjö.

+ Främja miljövänligt resande.

-Kostsamt anläggande av cykelväg mot Växjö utan att veta framtida behov och nyttjandegrad.

Ny viadukt av stambanan och Lekarydsån

Idag finns två planskilda förbindelser mellan östra och västra Alvesta, varav en går att använda för motorfordon.

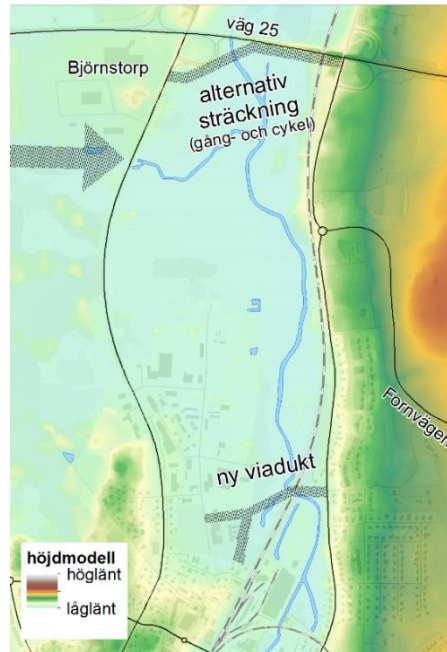
Järnvägen och Lekarydsåns barriäreffekt kan minskas om det byggs ytterligare en förbindelse mellan östra och västra sidan av tätorten. Ytterligare en förbindelse hade lett till att trafiken spridits ut och tillgängligheten hade blivit bättre till delar av tätorten. En passage för motorfordon hade säkrat framkomligheten för räddningstjänsten. En viadukt enbart för gång- och cykel kan upplevas otrygg, eftersom sträckan är lång och går genom obebyggda områden.

En ny viadukt för tung trafik är mycket kostsam, men viadukt för enbart gång- och cykelväg är något mindre kostsam.

Sträckning för en ny viadukt bedöms mest lämplig i förlängningen på Tallvägen. Alternativ sträckning är parallellt med väg 25. Där emellan är de tekniska möjligheterna att ta ut höjdskillnaden mellan Lekarydsvägen och järnvägen mycket begränsade. Hänsyn behöver tas till naturvärden.

Riktlinjer

Verka för en kompletterande förbindelse mellan östra och västra sidan av tätorten, belägen norr om viadukten. En ny viadukt för gång- och cykel bedöms ha högst prioritet, men möjligheten att skapa en viadukt för biltrafik bör undersökas.



De två utpekade alternativa sträckorna för en ny viadukt tillsammans med modell som visar höjdförhållandena.

Konsekvenser ny viadukt

- + Bättre tillgänglighet från östra sidan av tätorten till Norra industriområdet.
- + Räddningstjänsten ges bättre framkomlighet.
- + Minskad barriäreffekt, genom kompletterande passage av järnvägen och Lekarydsån.
- Ingen tidsvinst för boende på östra sidan om målpunkten är centrum, varför frågan är om åtgärden är kostnadseffektiv.
- Passage av järnväg och Lekarydsån medför lång viadukt och därmed risk för att upplevas otrygg.

Österled

Vid utbyggnad av bostäder i östra Alvesta behöver gatunätet kompletteras för att hantera de nya trafikströmmar som tillskapas. Denna trafik kan till viss del ledas in mot Lunnagårdsvägen, men en kompletterande sträckning mellan Lunnagårdsvägen och Fornvägen bidrar till att fördela trafiken och tillgängliggöra nya bostadskvarter. Denna nya gata utgör delsträcka i en framtida potentiell Österled. Gestaltningen av den nya vägen ska efterlikna Fornvägens slingriga dragning och bedöms mest lämpligen kompletteras med parallell gång- och cykelstig.

Fortsättning av eventuell Österled söderut är beroende av tätortsutveckling som ska tillgängliggöras med huvudgata. Eventuell fullskalig Österled ända ner till Växjövägen (väg 707 mot Gemla) är beroende av en ny viadukt över kust-till-kustbanan som är en mycket dyr åtgärd. Därför föreslås ingen fullskalig Österled under planperioden.

Riktlinjer

Delsträckor av en presumtiv Österled byggs ut i en förlängning av Fornvägen mot Lunnagårdsvägen och eventuellt söderut. Syftet är att tillgängliggöra nya bostadskvarter.

Konsekvenser av österled nord (Lunnagårdsvägen-Fornvägen)

- + Nya naturnära bostadsområden kan tillskapas öster om tätorten.
- + Trafik inom tätorten mot väg 25 kan fördelas på gata med mer lämplig utformning.
- + Ekonomiska konsekvenserna blir inte lika betydande som en fullskalig Österled, då ny passage av järnvägsområdet för Kust- till-kustbanan inte krävs.
- Tung trafik leds även i fortsättningen inom Alvesta tätort.
- Utan Österled syd (en fullskalig österled) kan en ny busslinje i östra delen av tätorten, med busstopp utmed bland annat Fornvägen, kräva att bussar leds genom bostadskvarter.

Kollektivtrafik

Alvesta är en ort känd för goda kommunikationer, främst som järnvägsknut. Resande med buss sker främst via hållplatser längs med de genomkorsande gatorna Allbogatan-Blädingevägen, Värnamovägen-Växjövägen samt Lekarydsvägen. Tillgängligheten till busshållplatser är generellt sett goda.

Mellan östra och västra delen av tätorten är det svårt att ta sig med kollektivtrafik. För resande utan bil är därför cykel det enda rimliga alternativet. Länstrafiken Kronoberg har uppstart av projekt med anropsstyrd kollektivtrafik. Kommunen har inspirerats av Älmhults kommuns satsning med lokal kollektivtrafik (kallad Snål-skjutsen). I Alvesta skulle en lokal slinga kunna löpa mellan Högåsen i öster och Västra Rönnedal i väster via centrum. En lokal kollektivtrafik medför inga markanspråk i översiktsplanen.

Riktlinjer

Utveckla kollektivt resande.

Ökad tillgänglighet till östra och västra Alvesta samt äldrecenter Högåsen och tilltänkta äldreboendet i Rönnedal.

Konsekvenser kollektivtrafik

- + Ökad närhet mellan och tillgänglighet för östra och västra Alvesta.
- + Minskad biltrafik.
- + Ökad trygghet i resande/tillgänglighet för äldre medborgare. Möjlighet att bo kvar hemma längre tid.
- Kostnad för kommunen.

Resecentrum

Alvesta är en regionalt viktig knutpunkt för kommunikationer i södra Sverige. Alvesta station är en station med internationellt, nationellt, regionalt och lokalt resandeutbyte. En ny gångbro med anslutningar till perrongerna vid järnvägen invigdes 2012 och i samband med detta anlades även en reseparkering öster om spårområdet. Regionbussar ansluter på västra sidan av stationsområdet. Reseparkeringen är ofta fullbelagd, delvis av resenärer som byter till tåg, delvis av besökare eller personer som arbetar i Alvesta. Under 2016 har betalparkering införts för del av reseparkeringen.

Förslag

Norr om befintlig reseparkering finns planlagd mark för bostäder och handel. Ytan utgörs idag av enklare gräsytor som jämnades till i samband med att gammal bebyggelse revs. Rådande regler kring buller och risker kring järnväg för bostadsbebyggelse och persontäta verksamheter samt behovet av reseparkering föranleder en omdaning av området. Området föreslås användas för parkeringsändamål.



En gräsyta norr om befintlig parkering vid resecentrum skulle kunna inrymma fler reseparkeringar.

Det finns även möjlighet att bygga parkeringshus om behovet och ekonomiska förutsättningar finns.

Riktlinjer

Området bör gestaltas väl med hänsyn till intilliggande bostadskvarter.

Konsekvenser resecentrum

+ Närhet till befintliga bostäder innebär tryggare miljö för personer som vistas på platsen samt minskad risk för skadegörelse.

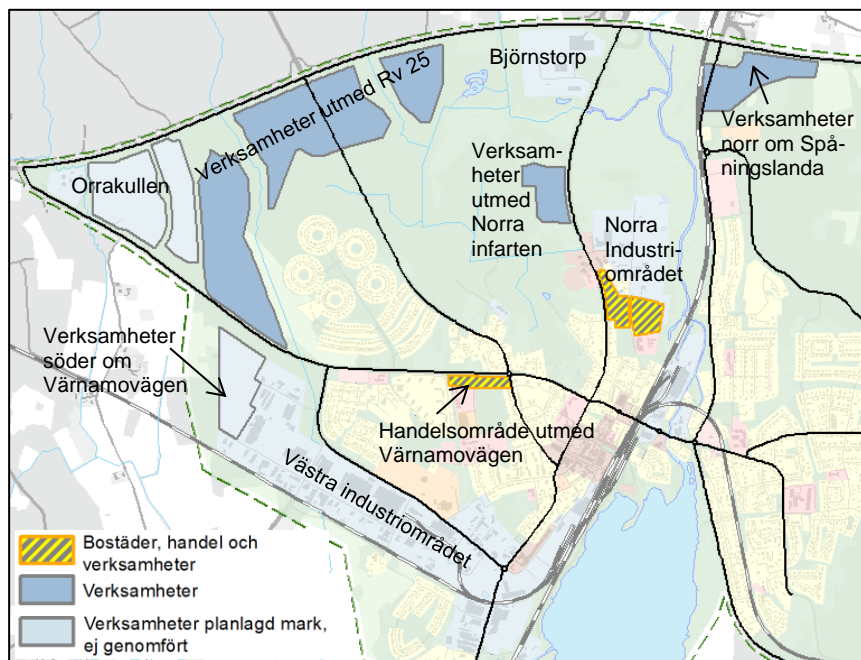
+ Avgiftsbeläggning, tidstyrning och övervakningsfrekvens styr olika parkeringsbehov för mer effektiv användning av parkeringsplatserna.

+ Byte mellan olika transportslag underlättas.

- Ett centrumnära läge tas i anspråk som till mindre del skulle kunna bebyggas för andra verksamheter, dock ej för bostäder och persontäta verksamheter.

Handel och verksamheter

I anslutning till Alvesta tätort finns flera större områden som bedöms vara väl lämpliga för nya verksamhetsområden. Områdena ligger strategiskt med närhet till riksväg 25 och ny föreslagen förbifart för väg 126. Områdenas lägen skapar god tillgänglighet och goda marknadsföringsmöjligheter. Med grund i att de nya områdena kommer att vara en del av entrén till Alvesta bör stor vikt läggas vid att bebyggelse utformas på ett tilltalande sätt och området överlag får ett städlat uttryck. Nya verksamheter med behov av farliga transporter bör lokaliseras i anslutning till anvisade farligt godsleder och på lämpligt avstånd ur skyddssynpunkt från bostäder.



Ny utpekad verksamhetsmark inom tätorten består av verksamhetsområde utmed riksväg 25, verksamhetsområde norr om Spåningslanda, verksamheter utmed Norra infarten och verksamheter söder om Värnamovägen. Nya handelsområden finns utmed Värnamovägen. Befintliga områden är Norra industriområdet, Västra industriområdet, Björnstorp och Orrakullen.

Verksamhetsområde utmed riksväg 25

Utmed riksväg 25, mellan verksamhetsområdena Orrakullen och Björnstorp finns ett större område utpekad för nytt verksamhetsområde i översiktsplanen från 2008. Förvaltningen för samhällsplanering har fått uppdrag att upprätta en detaljplan för området.

Området har stora möjligheter för utveckling av verksamhetsmark med närhet till kommunikationer för riksväg 25 och utmärkta exponerings- och skyltningslägen. De störningar som riksvägen för med sig samt närheten till befintliga industriområden gör området mindre lämpligt för bostadsbyggnation.

Strax väster om verksamhetsområdet Björnstorp finns ett större översvämningssområde som inte är lämpligt att exploatera med verksamhetsmark. I övrigt har mindre ytor med vissa naturvärden, men inte större värden, kunnat konstateras inom områdena.

Riktlinjer

Området bör utformas med utgångspunkt att skapa en tilltalande entré till Alvesta tätort. I samband med utformningen av området ska närliggande bostäder i Påvelsgård samt nya bostadsområden vid Sköldstavägen särskilt beaktas, med hänsyn till eventuella störningar så som lukt och buller.

Verksamhetsområde norr om Spåningslanda

Mellan riksväg 25 och det nya utpekade bostadsområdet Spåningslanda finns ett verksamhetsområde utpekad i gällande översiktsplan för Alvesta kommun. Förvaltningen för samhällsplanering har fått uppdrag att upprätta en detaljplan för området.

Det nu utpekade området har avgränsats i storlek i förmån för vidare utbyggnad av bostadsbebyggelse i norra Spåningslanda. Anslutning till området kan med fördel ske via Fornrondellen.

Området ligger strax väster om utpekad riksintresseområde för kulturmiljövård, enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Därmed kommer anpassning av byggnadernas skala och utformning erfordras så den passar in med omgivningen och riksintresset inte tar påtaglig skada. Områdets visuella påverkan på riksintresset, både på om-

råden belägna norr och söder om verksamhetsområdet, ska belysas tidigt i planeringen.

Riktlinjer

Området bör innefatta verksamheter som inte är störande med hänsyn till framtida närliggande bostadsområden i Spåningslanda. Bebyggelsen ska anpassas vad gäller skala och utformning så riksintresset för kulturmiljövård inte tar påtaglig skada. Lämpligen bör en samordnad lösning för VA-försörjning göras för verksamhetsområdet och bostadsområdet i Spåningslanda. Hänsyn kan behövas till Alveståsen avseende risken för föroreningsspridning.

Verksamheter söder om Värnamovägen

Söder om Värnamovägen och nordväst om Västra industriområdet finns ett område som är planlagt för verksamheter men som idag inte är genomfört. I anslutning till området kan det finnas möjlighet att tillskapa ett industrispår med koppling till kust-till-kustbanan. Industrispåret är en del av verksamhetsområdet och kopplat till den verksamhet som kan komma till stånd i området. Verksamhetsområdet bör värnas för en verksamhet med behov av järnvägsanslutning.

Riktlinjer

Sträckningen av en eventuell förbifart för väg 126 söder om Värnamovägen ska beaktas i samband med planläggningen av området. Lokalisering av och utformning runt ett potentiellt industrispår ska beakta påverkan på närliggande bostadsområden och gårdar.

Handels- och bostadsområde utmed Värnamovägen

På den södra sidan av Värnamovägen finns område som kan vara lämpligt för bostäder, handel eller andra ej störande verksamheter.

Riktlinjer

Trafikbuller från Värnamovägen ska beaktas i samband med planering av områdena. Vid eventuell förändring från verksamheter till bostäder bör eventuell för-

oreningsgrad från pågående och avslutade verksamheter (verkstadsindustri, bilverkstad, drivmedelshantering samt sanering efter drivmedelshantering) undersökas.

Verksamheter utmed Norra infarten

Väster om Norra infarten (väg 126/Allbogatan) finns ett markområde utpekade för verksamheter. Området är idag inte exploaterat. Området har stor potential för utveckling av verksamheter som strävar efter goda skyltningslägen. Verksamheter som etableras i området bör inte vara störande för omgivningen då det väster om området finns tallskog med höga naturvärden som är ett potentiellt rekreativstråk.

Riktlinjer

Då området är en del av entrén till Alvesta tätort bör det utformas så ett gott intryck skapas från väg 126. Utredning om lämplig lokalisering av en tillfart till området bör göras i framtida planskede. Särskild hänsyn ska tas till översvämningensrisk inom området.

Befintliga verksamhetsområden

Norra industriområdet

Den södra delen av verksamhetsområdet är centralt beläget i tätorten och ligger med närhet till några av de större kollektivtrafikstråken i tätorten. Med hänsyn till det centrala läget och verksamhetens närhet till befintliga bostäder bör strävan i det längre perspektivet vara att störande verksamheter belägna i södra delen av Norra industriområdet ska flyttas till verksamhetsområden där påverkan på bostäder inte är lika stor.

Riktlinjer

Undersöka möjligheterna att på längre sikt omvandla de södra delarna av verksamhetsområdet med bostäder, handel och andra verksamheter som inte är störande för omgivningen. I samband med eventuella framtida förändringar i området ska hänsyn tas till befintligt invallningsföretag.

Vid eventuell förändring från verksamheter till bostäder bör eventuell föroreningsgrad från pågående och avslutade verksamheter (bilvårdsanläggning/bilverkstads/åkerier) undersökas.

Västra industriområdet

Området bör utvecklas som industriområde och förtätas i de delar där det är möjligt.

Björnstorp

All mark inom verksamhetsområdet Björnstorp är såld. Möjligheter finns att utveckla verksamheterna inom befintliga detaljplaner.

Orrakullen

Området bör utvecklas som verksamhetsområde i första hand inom ej exploaterad kvartersmark. Området bör därefter utvecklas åt öster och till viss del åt söder, se rubriken *Verksamhetsområde utmed riksväg 25* ovan. Det nya verksamhetsområdet och Orrakullen bör kopplas ihop med en intern väganlutning.

Kombiterminal och omlastningscentral

Utmed bangårdsområdet finns kombiterminal och omlastningscentral. Möjligheter finns att utveckla verksamheterna inom befintliga detaljplaner.

Handel och service

Alvesta tätorts dagligvaruhandel finns inom den inre och yttre centrumzonen. Utanför centrumzonen finns inga närbutiker.

Utmed Lekarydsvägen kan en drivmedelsstation lämpligen anläggas.

Inom befintliga bostadsområden kan enklare service, exempelvis i mindre omfattning och endast svagt trafikstrande, tillåtas.

I en inre centrumzon finns bland annat små butiker, banker, hotell, mataffärer, caféer och restauranger.

Riktlinjer

Alvesta tätorts handel bör koncentreras till centrum med undantag av när- och servicebutiker som bör finnas spridda för ökad tillgänglighet för boende.

Tidigare utpekat utvecklingsområde

Norr om väg 25 finns ett utpekat utvecklingsområde för verksamheter enligt gällande kommuntäckande översiktsplan från 2008. Området ligger utanför denna fördjupade översiktsplans avgränsning och markanspråket förändras därmed inte med denna plan.

Konsekvenser handel och verksamheter

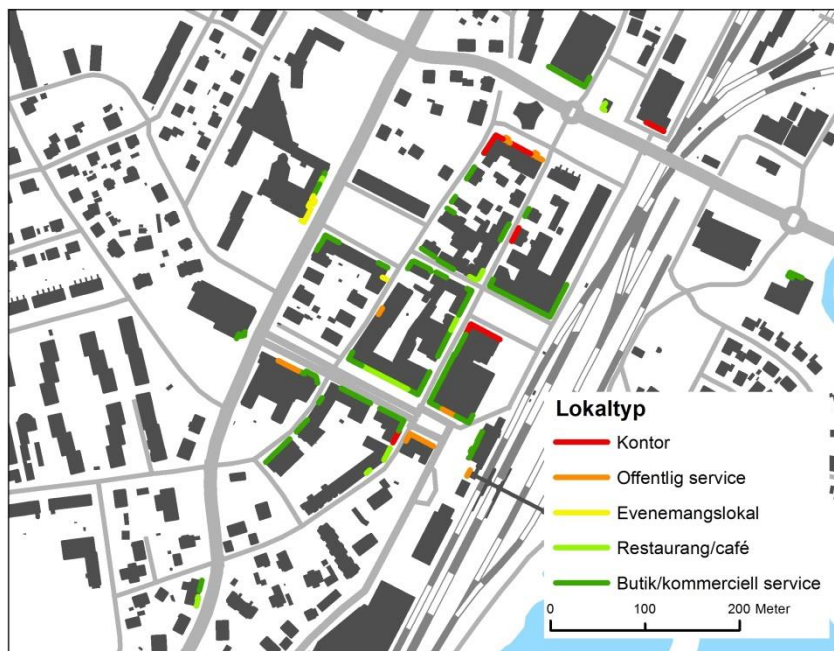
+/- Den visuella miljön och landskapsbilden kan komma att förändras utmed riksväg 25 då dagens barrskog ersätts med verksamhetsområdet.

+Ambitionen att flytta störande verksamheter till områden där boende inte riskeras störas i lika hög grad bedöms leda till att färre invånare lever i en störande miljö och därmed kommer boende- och livsmiljön överlag att bli bättre i dessa områden.

-Större sammanhängande naturområde bestående av barrskog och odlingsmark tas i anspråk samband med exploatering av verksamhetsområden utmed riksväg 25.

Centrumutveckling

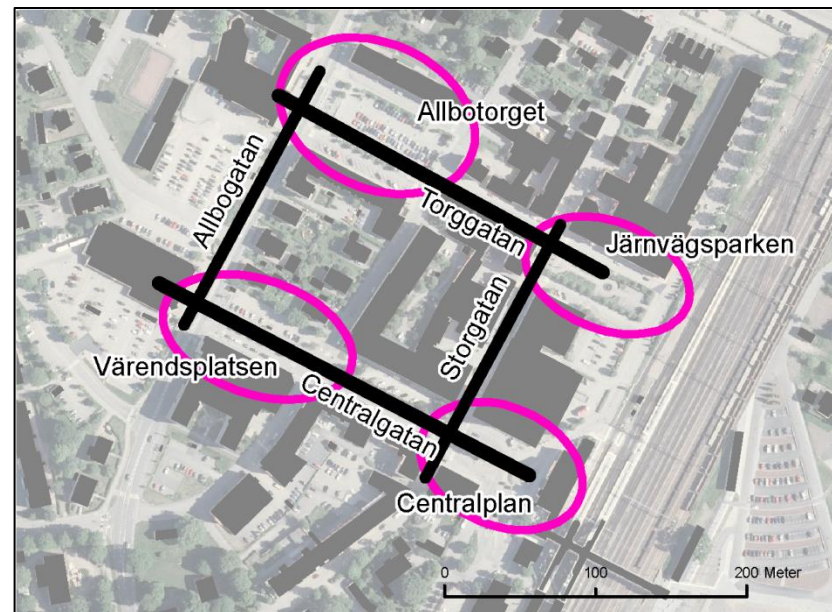
Alvesta centrum har en småstadskaraktär med en blandning av bland annat små butiker, banker, hotell, mataffärer, caféer och restauranger. Därtill finns järnvägsstationen och busstation samt bibliotek och biograf. De olika verksamheterna är främst samlade kring Centralgatan, Storgatans mitt, kring Järnvägsparken, Torggatan och Allbogatan. Det är också här flertalet publika verksamheter är samlade.



Bilden visar graden av publik verksamhet längs fasaderna i centrum.

Vad som utgör gränsen för vad som är centrum är upp till betraktaren. Centrum kan vara koncentration av affärer, bebyggelse med viss funktion, ett område mitt i tätorten eller något annat. I detta kapitel behandlas ett område bestående av fyra platser som hänger ihop med stråk som bildar en rektangel. Dessa platser och stråk har en centrumkaraktär och centrumfunktion som föreslås förstärkas.

Centrumrektangeln består av Värendsplatsen, Centralplan, Järnvägsparken och Allbotorget. Dessa sammanbinds av Centralgatan, Storgatan, Torggatan och Allbogatan.



Centrumrektangeln

Övergripande utmaningar

Innehåll i centrum

I takt med att regional koncentration av butiker pågår och internethandeln ökar, har mindre orter fått det svårare att hålla kvar ett tätt butiksnät. Möjliga framtida trender att fånga upp för att främja en positiv utveckling kan vara att i småstaden satsa på en kombination av vardagstjänster med både handel och kommersiell och offentlig service. Att centrumkärnans utveckling går emot aktiviteter som att fika eller äta på restaurang är också en trend som syns i städer idag. Mötesplatser och positiva upplevelser i centrum förutspås också vara viktiga för småstadens centrum.

Därtill kommer ett utökat bostadsbestånd i och nära centrum öka underlaget och sannolikheten för en positiv utveckling.

Handlarna i Alvesta har efterfrågat miljöer för evenemang och platser för barnfamiljer som kan locka folk till handeln i centrum. De ser också närhet mellan bilparkering och butikerna som ett konkurrensmedel gentemot större handelsplatser.

Trafikstruktur och folkliv

Problem som har identifierats i centrum är otydligheten för gångtrafik och cykeltrafik att röra sig i centrum. Det berör såväl trafiksäkerhetsfrågor och tillgänglighet som gestaltning. Det saknas också cykelvägar till centrum. Gångtrafik och cykeltrafik har lyfts som viktiga frågor i centrumarbetet för att kunna planera för hållbara transporter men också för att skapa en plats där människor kan mötas kravlöst i det offentliga rummet. Folklivet är en viktig del av ett levande centrum. Offentliga platser som har god gestaltning, är trygga och som medger aktiviteter medför att folk vistas där. Folk drar folk, och mötesplatser tillsammans med handel och service bildar en samverkande enhet. Att underlätta för gångtrafiken är en ledstjärna för att skapa ett levande centrum. Genom att koppla ihop gångstråket i centrumrektangeln och utforma de fyra platserna skapas bättre trafiksäkerhet och förutsättningar för mer folkliv i centrum.

Rekreation

Utöver gaturummets mötesplatser är det viktigt med ytor för evenemang men även för rekreation. En plats att ta det lugnt på eller där man kan samla på andra intryck än det gaturummet erbjuder.

Parkeringar

Alvesta har gott om parkeringsplatser. Däremot används olika platser olika mycket. På vissa centrala parkeringsplatser är användningsgraden mycket hög vilket kan ge intryck av att det saknas parkeringar. På andra relativt centrala parkeringar är det färre som parkerar. En omstyrning av olika typer av parkering avseende hur länge man får stå på platsen, avgiftsreglering och över-

vakning av att reglerna följs, kan ge ett bättre flöde och att parkeringarna nyttjas mer effektivt. Uppdrag finns om att utarbeta en parkeringspolicy.

Kommunens trafikstrategi, 2015, lyfter både nyttan och problem med parkeringsplatser. Parkeringsplatser är viktiga för att tillgängliggöra olika samhällsfunktioner och målpunkter. Samtidigt finns problematiken med att parkeringsplatser tar stora ytor i anspråk och kan medföra att folk väljer bilen framför mer hållbara färdssätt.

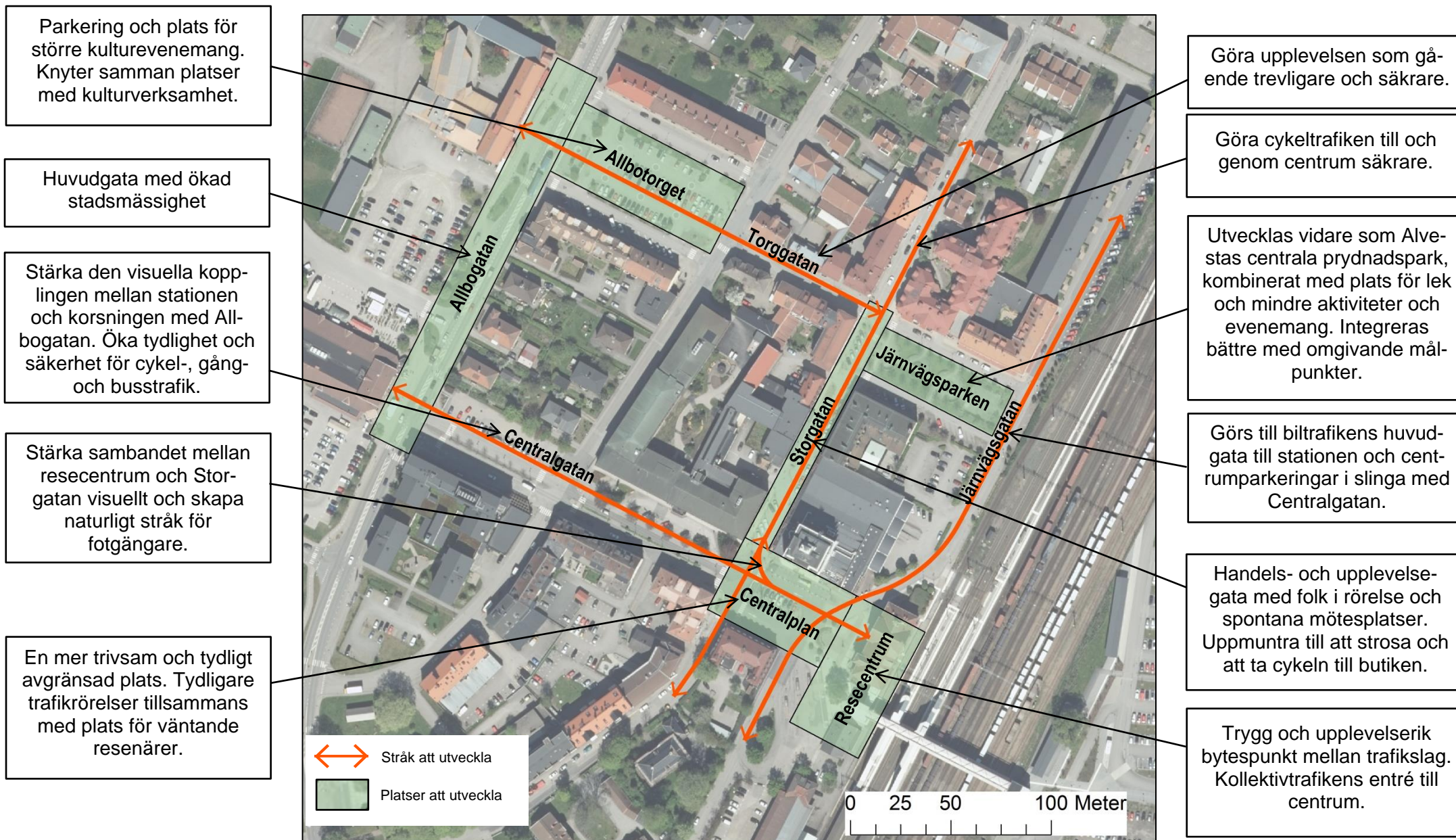
Övergripande förslag

Denna fördjupade översiktsplan ger en övergripande målbild för centrum inom centrumrektangeln genom mål och riktlinjer. På nästkommande sida presenteras det övergripande förslaget för centrum i en karta med korta beskrivningar för varje plats och stråk.

Målet är att utveckla ett levande centrum som är en mötesplats för Alvestabor och besökare. Centrum ska vara levande i form av människor som möts, handel, evenemang, serveringar och service. Ett folkmyller i småstadsskala.

Målet är även att stärka identiteten på platsen och stärka gemytligheten, en plats som lockar till sig folk och är värd att tala gott om. Detta stärker Alvestas varumärke. Målet är även att främja hållbara transporter och att förbättra trafiksäkerheten i centrum.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Parkering och plats för större kulturevenemang. Knyter samman platser med kulturverksamhet.

Huvudgata med ökad stadsmässighet

Stärka den visuella kopplingen mellan stationen och korsningen med Allbogatån. Öka tydlighet och säkerhet för cykel-, gång- och busstrafik.

Stärka sambandet mellan resecentrum och Storgatan visuellt och skapa naturligt stråk för fotgängare.

En mer trivsamt och tydligt avgränsad plats. Tydligare trafikrörelser tillsammans med plats för väntande resenärer.

Göra upplevelsen som gående trevligare och säkrare.

Göra cykeltrafiken till och genom centrum säkrare.

Utvecklas vidare som Alvestas centrala prydnadspark, kombinerat med plats för lek och mindre aktiviteter och evenemang. Integreras bättre med omgivande målplatser.

Görs till biltrafikens huvudgata till stationen och centumparkeringar i slinga med Centralgatan.

Handels- och upplevelsegata med folk i rörelse och spontana mötesplatser. Uppmuntra till att strosa och att ta cykeln till butiken.

Trygg och upplevelserik bytespunkt mellan trafikslag. Kollektivtrafikens entré till centrum.

Centralgatan/Centralplan och resecentrum

Centralplan har en strategisk betydelse för Alvesta centrum och för Alvesta som knutpunkt. Stationen är byggnadsminne och är en signifikant byggnad för Alvesta. Kopplingen från stationen till Storgatan är svag, vilket skapar förvirring för besökare.

Ytan framför stationen är på många sätt oordnad och ger ett rörigt intryck. Ytan har en blandning av parkerade, backande, tillfälligt stannande och körande bilar, bussar, gångtrafikanter och cykeltrafikanter. Som gående eller cyklist saknas tydliga och gena vägar för hur man ska röra sig. Det gäller även för Centralgatan där cykeltrafiken idag sker bland biltrafiken. Det är därmed svårt att röra sig till och från centrum. Gång- och cykeltrafikanter rörelser till och genom centrum bör ges hög prioritet.

Bussarnas passering av Centralplan är svår. Radier i kurvor och många stillastående fordon gör situationen besvärlig för kollektivtrafiken. Även kollektivtrafikens framkomlighet på Centralplan och Centralgatan är prioriterad.

Riktlinjer

Centralplan görs till en mer trivsamt och tydligt avgränsad plats. Genom god gestaltning bör en tydlighet i trafikrörelser eftersträvas samtidigt som det finns en tydlig och angenäm plats för väntande resenärer att vistas på. Sambandet mellan resecentrum och aktiviteten på Storgatan bör stärkas visuellt och ett naturligt stråk för fotgängare skapas. Platsen kring resecentrum utformas för att vara en trygg och upplevelserik bytespunkt

Vid omdaning av Centralgatans gaturum eftersträvas ökad tydlighet och säkerhet för cykel-, gång- och busstrafik. Vid omdaning bör även utformningen anpassas för att stärka den visuella kopplingen mellan stationen och korsningen med Allbogatan.



Den visuella kopplingen mellan stationen och gatorna ovanför backen behöver tydliggöras.



Centralplan och Resecentrum behöver en tydligare och säkrare trafikmiljö samtidigt som det är en strategisk plats för Alvestas identitet genom en plats för väntande resenärer och järnvägsresenärers entré till centrum.

Järnvägsgatan

Biltrafikens angöring till centrum och resecentrum är fortsatt viktig att underhålla. Centralplan har en begränsad yta där trafikrörelser samlas idag. Enkelriktningar i centrum medför också att trafiken och avsläppning av resenärer koncentreras till Centralplan vilket ytterligare sätter tryck på Centralplan.

Riktlinjer

Järnvägsgatan görs till biltrafikens huvudgata till station och centumparkeringar tillsammans med Centralgatan. Järnvägsgatan öppnas upp för dubbelriktning och ger därmed fler flödesriktningar för trafiken i centrum. Möjligheter till särskilda parkeringsytor eller parkering längs gatan underlättar angöring till centrum respektive resecentrum för trafik från väster. För regional biltrafik och bilar från östra Alvesta är fortfarande Sjöparkens parkeringsplats öster om Resecentrum den främsta reseparkeringen och angöringspunkten till resecentrum.

Storgatan

Storgatan gatan norr om Järnvägsparken utgör Alvestas tydligaste affärsstråk i centrum. Små butiker liksom bank och restauranger ryms längs gatorna. Storgatan är skyltad som gångfartsområde och har en centrumprägel med marksten, statyer och gatuträd. Tyvärr efterlevs inte funktionen av gångfartsområde. Fotgängarna ska ha företräde och sätta hastigheten, men i praktiken efterlevs inte dessa trafikregler. Gångtrafik kan därför inte röra sig fritt på det sätt som var avsett.

Det råder även otydlighet för cykeltrafiken. Cyklar har idag endast laglig möjlighet att angöra Storgatan från ett håll, söderifrån. Gång- och cykeltrafik ges inte det företräde som behövs för att uppmuntra till hållbara transporter. Det är av stor vikt att planera för oskyddade trafikanter; människor som rör sig (oavsett färd sätt) och som har ärenden till butiker, till folkliv i centrum eller söker sig dit för rekreation.



Storgatan har möjlighet att inrymma mer folkliv och spontana mötesplatser.

Parkeringsmoralen är låg. Utanför Systembolaget parkerar ofta bilar fast det inte finns några parkeringsrutor. Det medför hinder för svängande stora fordon in till Rådmannen. Det medför också att gångtrafikanter måste passera parkerade bilar längs hela gatan.

Storgatan används som genomfart med höga hastigheter i förhållande till centrummiljön. Det innebär trafiksäkerhetsproblem och oangenämt buller. Dagens utformning gör att det saknas plats för mänskliga möten.

Riktlinjer

Storgatan utformas som en handels- och upplevelsegata med folk i rörelse och spontana mötesplatser. Utformningen uppmuntrar till att strosa och att ta cykeln till butiken. Om biltrafik ska tillåtas eller inte behöver utredas vidare.

Cykeltrafiken till och genom centrum görs säkrare.

Järnvägsparken

Järnvägsparken är den enda parken i Alvesta centrum och har potential för att inrymma både folkliv och rekreation. Parken har en tydlig form och möblering som ger den karaktär, men utformningen begränsar också användningen. Parken binder inte ihop verksamheterna i centrum och det saknas naturliga tvärgående stråk. Detta gör att östra delen av parken är mindre frekvent nyttjad. Den östra delen har också ett eftersatt uttryck. Parken har en tydlig axel men den är förvirrande eftersom den saknar tydlig slutpunkt mot järnvägen. Alvesta gamla station låg en gång här med tillhörande järnvägstorg innan nuvarande stationsbyggnad byggdes ca 100 meter söderut. Fram tills för några år sedan fanns det ett gammalt ånglok i axelns slut, men sedan det inte kunde vara kvar har ytan stått tom.

Evenemang ordnas ibland i Järnvägsparken men det är dåligt med plats för publik. En utmaning är att framför allt östra delen är bullerstörd av järnvägstrafik. Det finns även en avloppspumpstation under östra delen av parken vilket medför vissa begränsningar i utformning av parken på grund av anspråk i och under mark, att det finns ett susande buller och att den ibland medför lukt.

Riktlinjer

Järnvägsparken utvecklas vidare som Alvestas centrala prydnadspark kombinerat med plats för lek samt för mindre aktiviteter och evenemang. Vid omdaning eftersträvas att parken integreras bättre med omgivande målpunkter genom exempelvis korsande och gena gångstråk genom parken och över intilliggande gator. Parkens historiska anknytning med lång tid av park- eller torgmiljö bör värnas. En öppenhet i stadsrummet och trädrader är uttryck för detta.



Järnvägsparken till vardags och vid evenemang.

Torggatan och Allbotorget

Nuläge och utmaningar

Allbotorget är en frekvent använd parkering (ofta fullbelagd) och ligger strategiskt med närhet till flera målpunkter. Från Allbotorget nås centrum i flera riktningar men det saknas gena och trafiksäkra stråk när man stigit ur bilen. Kopplingen för gångtrafik från Storgatan via Torggatan till Allbotorget och Folkets hus är varken tydlig eller gestaltad för gående. Det utgör inget trevligt promenadstråk. Torggatan är bred och saknar centrumkaraktär trots att motortrafiken är enkelriktad, den är brant och saknar vilplan/möbler för dem som har rörelsesvårigheter. Varendsgatan som man korsar som gående är lång och rak, vilket inbjuder till hög hastighet för

motorfordon. Samtidigt saknas det bitvis trottoarer och säker gångpassage över Torggatan.

Fotgängare genar i regel över parkeringen på Allbotorget för att nå Folkets hus och Hagaskolan. Detta medför vissa trafiksäkerhetsrisker på grund av gående blandat med backande bilar. Det går inte heller hand i hand med förslagen att underlätta för gångtrafik i centrum. Vistelseytan med planteringar och fontän i västra kanten på Allbotorget har positiva estetiska egenskaper och leder gående till övergångsställen i söder och väster. Övergångsställen över Allbogatan landar dock inte vid Folkets hus huvudingång. Det är främst en symbolisk nackdel utifrån Folkets hus som viktig offentlig byggnad. Det blir en snirklig gångrörelse att ta sig dit från Allbotorget.

I ambitionen att knyta ihop centrumtriangeln bättre för gångtrafik behöver stråket ses över.

Allbotorget inrymmer ibland större kulturevenemang såsom uppträdanden och tivoli. Vid sydöstra hörnet av Allbotorget finns en källarlokal, numera kallad Kulturkällaren, som under lång tid har inrymt jazz- och popevenemang samt mer tillfälliga konserter och tillställningar. Kommunen tagit över lokalen för att ge möjlighet för dessa befintliga verksamheter och fler föreningsverksamheter att samutnyttja lokalen. Folkets Hus ligger väster om torget och har biosalong, utställnings-, mötes- och festlokal och används frekvent för olika kulturella evenemang och andra möten och tillställningar.

Allbotorget knyter genom Folkets Hus, Kulturkällaren och tillfälliga evenemang på torget samman platser med kulturverksamheter.

Riktlinjer

Vid omdaning bör upplevelsen som gångtrafikanter på Torggatan och Allbotorget göras trevligare och säkrare.

Allbotorget är en plats för parkering till vardags och vid enskilda tillfällen plats för större kulturevenemang. Möjlighet finns att genom ny utformning utöka antalet parkeringsplatser. Allbotorget knyter samman platser med kulturverksamheter.



Allbotorget används redan idag för evenemang.

Allbogatan

I kapitlet "Användning – Hållbara transporter" förslås en förbifart av väg 126 utanför Alvesta. Detta medför bland annat att centrum kan förtätas med bostadsbyggnation kring Allbogatan i centrala Alvesta. Utformningen av Allbogatan kan ges en tydligare centrumkaraktär med intimare gestaltning av gaturummet och säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Skisser eller närmare beskrivningar av gatans innehåll finns inte i nuläget, utan tas fram först när frågan om förbifart är utredd.

Riktlinjer

Allbogatan bör utformas som huvudgata med ökad stadsmässighet. Kommunen har inte full rådighet över frågan, men kan visa på möjligheter samt ta hänsyn till anspråk så att olika alternativ är möjliga.

Parkeringar

Den här fördjupade översiktsplanen tar inte ställning till parkeringsfrågan i detalj. Uppdrag finns om att utarbeta en parkeringspolicy. För fortsatt arbete vid omgestaltning i centrum har tillgängligheten även för biltrafik en viktig roll.

Riktlinjer

Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras och ges bättre villkor samtidigt som en god tillgänglighet med bil upprätthålls. God tillgänglighet innebär bekvämlighet, trygghet och säkerhet mellan parkering och målpunkt men inte nödvändigtvis att det finns parkeringsplatser överallt.

Vid omdaning av centrum bör en översyn göras om omstyrning av olika typer av parkeringar för att ge ett bättre flöde och att skapa ett mer effektivt utnyttjande av parkeringarna. Parkeringsplatser i centrum placeras så att de ska främja handel och service.

Konsekvenser för centrum

+Förbättringar för gående och cykeltrafik.

+Satsning på tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik ger förutsättningar för hållbart resande och minskad klimatpåverkan.

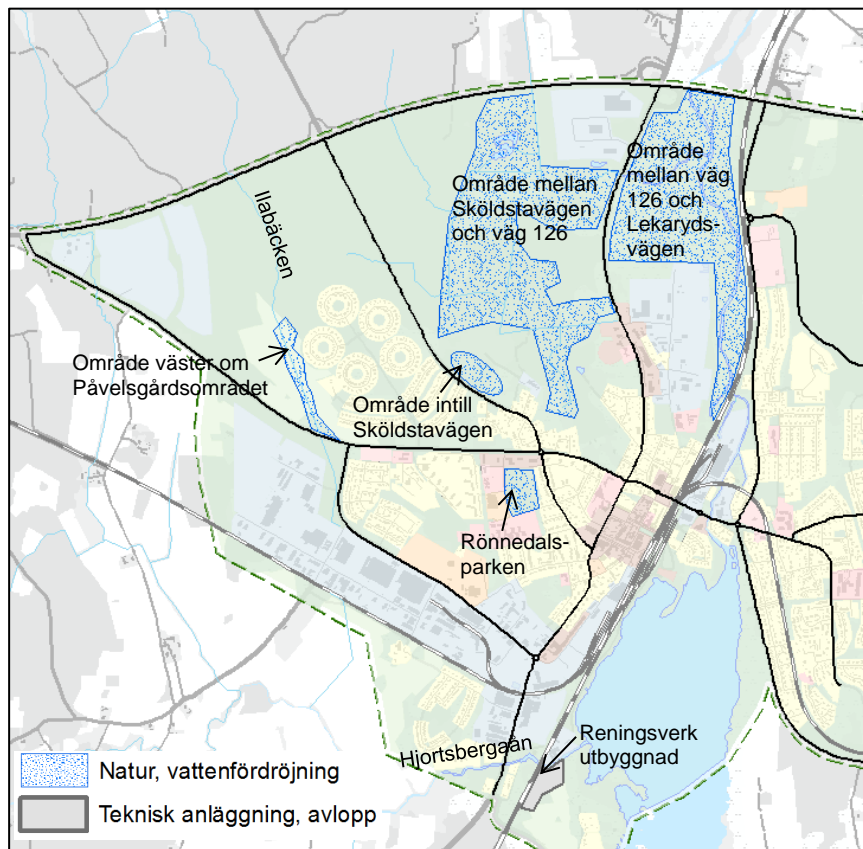
+ god bebyggd miljö med trivsamma platser och identitet eftersträvas.

+Bättre plats för möten mellan människor skapar trygghet.

+Möjlighet till upplevelsebase-rad handel där platsen spelar roll för upplevelsen.

- Omdaning av centrum innebär stora kostnader och behöver etappindelas

Teknisk infrastruktur



Områden för teknisk infrastruktur finns väster om Påvelsgårdsområdet, intill Sköldstavägen, mellan Sköldstavägen och väg 126, mellan väg 126 och Lekarydsvägen, Rönnedalsparken och utbyggnad av reningsverk.

Översvämningsbuffert

Terrängens lågpunkter är naturligt områden som lättare svämmas över. Byggnation i sådana områden medför att vattnet måste trängas undan till andra platser vilket kan ställa till problem. Naturliga översvämningsområden med vegetation bromsar också flödet och därmed renas vattnet genom sedimentation och äm-

nesupptagning innan det når en recipient. Vid kraftiga regn kan exempelvis vattnet dra med sig fosfor, kväve och organiskt material som belastar recipienten när det når dit. De sankna områdena på båda sidorna om norra infarten fungerar som översvämningsområden vid kraftiga regn. Dessa områden är bland annat viktiga för att fördröja vattnet och rena det på väg till recipienten sjön Salen som idag har hög näringsbelastning.

Område mellan väg 126 och Lekarydsvägen

Lekarydsån slingrar sig igenom ett stort sumpskogsområde innan den når in till tätortsbebyggelsen och möter Salen. Tvärån ansluter till Lekarydsån inom området. Området innehåller stora naturvärden.

Riktlinjer

Området fungerar som översvämningsområde och bör lämnas fri från byggnation.

Område mellan Sköldstavägen och väg 126

Tvärån kommer från norr in i ett delvis utdikad och delvis sankt område norr om tätorten. Området innehåller såväl sumpskog som öppna partier, bland annat med en anlagd fågelsjö (Västermaden) som också fungerar som fördröjningsmagasin och näringsfälla. Tvärån rinner vidare österut under väg 126. Delar av området innefattar stora naturvärden.

Riktlinjer

Området fungerar som översvämningsområde och bör lämnas från byggnation. Möjlighet kan finnas att utöka området med ytterligare fördröjningsmagasin som har liknande funktion för fågelliv och som näringsfälla samt att bygga fördämningar i syfte att ytterligare bromsa flödet och rena vattnet. Ett i sammanhanget litet ytterligare tillflöde följer med industrietablering väster om området.

Område väster om Påvelsgårdsområdet

Ilabäcken som går mellan åkrar i västra Alvesta är i behov av att kunna fördröjas innan vattnet rinner vidare till västra industriom-

rådet. Med klimatförändringar och oftare förekomst av stora regnmängder ökar behovet ytterligare. Dessutom kommer Ila-bäcken på sikt att få ett visst ökat flöde i form av dagvatten från föreslagna industrietableringar längs väg 25.

Riktlinjer

Området fungerar som översvämningssområde och bör lämnas från byggnation. Området kan eventuellt behöva ökad dämning till följd av översvämningssrisk på västra industriområdet.

Sedan tidigare utpekade vattenland

Norr om väg 25 finns ett utpekade vattenområde, "vattenland" för fördröjningsmagasin, enligt gällande kommuntäckande översiktsplan från 2008. Området ligger utanför denna fördjupade översiktsplans avgränsning och markanspråket förändras därmed inte med denna plan.

Konsekvenser översvämningssbuffert

+ Utpekade av buffertar tydliggör avvägningar i den fysiska planeringen.

+ Att hålla bebyggelse utanför översvämningssbufferterna minskar risken för framtida skador på bebyggelse och oväntade förflyttade översvämningssområden.

- Ökad dämning av åkermark väster om Påvelsgård ökar riskfrekvensen för påverkad skörd.

Dagvattenhantering

Dagvatten är ytvatten från nederbörd eller snösmältning som leds bort från tak, gator och mark inom detaljplanlagt område och i samlad bebyggelse. I allmänhet leds dagvattnet till en sjö eller vattendrag genom ledningar eller diken. Dagvattnet har ojämna flöden eftersom kraftiga regn och snösmältning plötsligt ökar vattenmängden i systemet. Sådana intensiva flöden innebär behov av stora ledningar som medför stora kostnader och problem med att få plats för dem. Föroreningshalterna är i allmänhet låga men innehåller bland annat vissa halter av tungmetaller, kolväten, sot, stoft och mineralpartiklar. För att åstadkomma reningseffekt kan diken utformas så att flödet blir lugnt och växtligheten i diket hinner fånga upp föroreningarna.

Enligt kommunens VA-policy ska dagvattensystem utformas så att störningar på recipienter begränsas. För att minska behovet av stora ledningar bör dagvatten hanteras så nära källan som möjligt (lokalt omhändertagande, LOD) eftersom en fördröjning då sker och inflödet till ledningarna blir mer jämnt och översvämningar på känsliga platser kan undvikas. Lokalt omhändertagande av dagvatten är ett mål i kommunens VA-policy. För att åstadkomma detta har kommunen i sin VA-plan (som följer VA-policy) angett att dagvatten ska renas och avslammas i diken och fördröjningsmagasin där så är möjligt och där det kan ske utan att kvaliteten i dessa försämras. Vidare ska utjämningsmagasin/översilningsytor anläggas där det behövs för att åstadkomma/återställa naturliga flöden och därigenom undvika såväl störtflöden som nollflöden.

I redan utbyggda områden kan det vara svårt att fördröja vattnet på tomten. I nya områden kan man däremot tänka på detta redan från början.

Kommunen har identifierat platser som riskerar översvämmas vid kraftiga regn och ytor som behövs för fördröjningsmagasin. En dagvattenhandbok håller på att tas fram i kommunen. Den kommer att mer i detalj beskriva hur och var fördröjning bör ske och olika aktörers ansvar i frågan.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Fördröjningsmagasin för dagvatten

Rönnemyrsparken/Rönnedalsparken

Området utgör idag ett litet skogsområde med enklare stigsystem vid Grönkullaskolan och Virda bad- och sportcenter. Marken ligger i en lågpunkt som tar emot dagvatten från omgivningen. Området är utdikad men har dåliga markförhållanden och lämpar sig inte för byggnation. Här föreslås att ett fördröjningsmagasin anläggs för att förbättra fördröjningskapaciteten och samtidigt omgestalta området till ett mer tillgängligt och trivsamt promenad/joggingområde.

Östra Alvesta

Även i östra Alvesta finns ett behov av fördröjning men någon lämplig yta är ännu inte identifierad. Områden utreds vidare i pågående arbete med dagvattenhandbok.

Befintliga mindre fördröjningsytor

Intill det nybyggda bostadsområdet i Spåningslanda i östra Alvesta finns anlagda fördröjningsytor för dagvatten. Anläggningar av mindre storlek redovisas inte i kartan. Lokalisering och utformning av fördröjningsytor från enskilda kvarter kommer att redovisas i de enskilda detaljplanerna.

Område intill Sköldstavägen

Området är översilningsmark och tar emot dagvatten från närliggande bostadsområden och bör finnas kvar i befintligt läge. I delar av området finns lövskog med rikt fågelliv.

Riktlinjer

Vid nyanläggning av bebyggelseområden tillämpas lokalt omhändertagande av dagvatten. Tillskapande och bibehållande av gröna korridorer för avledning av dagvatten vid kraftiga regn bör beaktas i översiktsplaner och i detaljplaner. Fördröjningsytor bör kombinera flera funktioner i de kombinationer som är lämpliga

såsom rening, biotop för fåglar, rekreation, jord- och skogsbruk. Kulvertering av bäckar bör i möjligaste mån undvikas.



Exempel på fördröjningsmagasin för dagvatten. Den fördröjande effekten kan kombineras med estetiska aspekter som framträder vid regn. I vänstra bilden kan det bildas en kantig bäck av regnvattnet och i högra bilden kan de små kullarna bli tillfälliga öar.

Konsekvenser dagvattenhantering

- + Fördröjningsytor renar dagvatten innan det når recipient och minskar risken för översvämning i bebyggda områden.
- Öppna dagvattenlösningar upptar större yta än ledningssystem.
- + Med bra utformning kan öppna dagvattenlösningar ge ett tillskott i närmiljön.
- Med dålig utformning kan öppna dagvattenlösningar ge merkostnader och tråkig närmiljö.

Dricksvatten

Alvesta tätort förses med dricksvatten från Bergaåsen norr om Ljungby, se hänsynsavsnittet. Några områden för dricksvattenhantering föreslås därför inte i den fördjupade översiktsplanen.

Utbyggnad av reningsverk

Alvesta reningsverk ligger nära Hjortsbergaåns utlopp till sjön Salen i södra delen av tätorten. Reningsverket är dimensionerat för 12 000 personekvivalenter och kommer därmed att klara av befolkningsökning som redovisats i befolkningsprognosen. Reningsverket kommer däremot troligen att behöva en kompletterande rening framöver i takt med att reningskraven ökar. Detta kräver en tillbyggnad, antingen inom befintlig tomt eller på mark i närheten. Det kan även vara aktuellt att anlägga våtmark för fosforreduktion. Ett alternativ till att bygga ut kan vara att bygga ett nytt reningsverk på annan plats. Det är inte i dagsläget utrett vilket alternativ som är det bästa och när förändring kommer att bli aktuell. I denna fördjupade översiktsplan reserveras ett markområde för utbyggnad söder om ån. Det föreslagna området kräver stora investeringar alternativt långa färdvägar för att klara av den interna logistiken.

Konsekvenser utbyggnad av reningsverk

+Befintligt reningsverk kan användas.

-Utökning av reningsverket söderut innebär att man närmar sig befintlig bebyggelse och även planerad bebyggelse. Utredning om vilka skyddsavstånd som kan komma att krävas behöver göras. Eventuellt är inte ny bebyggelse och utbyggnad av reningsverket möjligt att förena.

-Logistiken mellan befintligt reningsverk och utbyggnadsmark kräver långa transporter eller stora investeringar i broförbindelser.

Fjärrvärme

Fjärrvärme finns framdraget i stora delar av tätorten. Fjärrvärmeverket ligger i västra industriområdet och kommer inom en tioårsperiod behöva förnyas. Om det ska ske inom befintlig tomt eller om en helt ny lösning ska till är inte utrett. I denna fördjupade översiktsplan reserveras inte någon mark till nytt eller utökat fjärrvärmeverk. Däremot kan konstateras att det skulle kunna vara gångbart att använda en del av det föreslagna verksamhetsområdet längs väg 25.

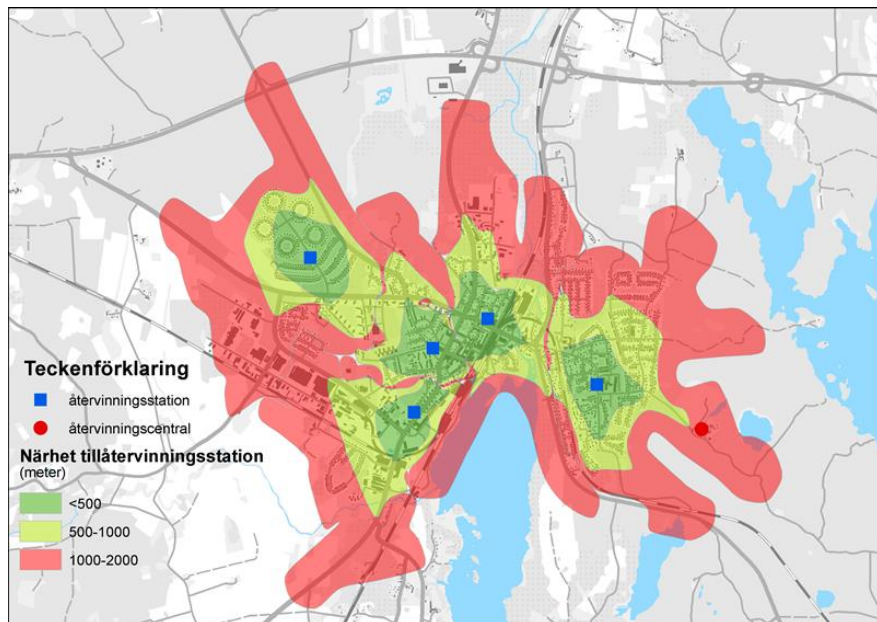
Återvinning

Återvinningscentral finns öster om Alvesta. Återvinningscentralen fungerar bra och platsen är inarbetad för invånare och verksamhetsutövare. Den tunga trafiken till området är begränsad, ca 10-15 fordon per dygn. Fördelar med ny återvinningscentral på ny plats är att den skulle kunna utformas för bättre service för brukarna och verksamhetens behov samt placeras i ett läge som flera har kortare resväg till. Någon sådan lämplig yta av tillräcklig storlek som är oexploaterad har inte kunnat identifieras i den fördjupade översiktsplanen. Samförläggning med kommunens förråd har diskuterats men en etablering i det läget är inte utrymmesmässigt möjlig och motverkar utveckling av bostäder i det centrumnära läget.

Tidigare har en deponi funnits intill dagens återvinningscentral. Den är ordentligt täckt och återställd men det är inte aktuellt att bygga på den. I framtiden skulle det kunna bli ett rekreativt område.

Förutom återvinningscentralen finns även fem återvinningsstationer i tätorten. Tillgängligheten till återvinningsstationer är relativt god då de flesta bostäder har mindre än en kilometer till närmaste återvinningsstation. Utbyggnadsområdet i Spåningslanda och Aringsås har sämre tillgänglighet.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Befintliga återvinningsstationer och avstånd till dessa. Återvinningscentralen fungerar även som återvinningsstation men är inte med i avståndsanalysen, på grund av öppettider.

Riktlinjer

Vid eventuell utbyggnad av bostäder i närheten behöver skyddszon/hänsynszon mot återvinningsstationen beaktas. I samband med utbyggnad av bostäder i Spåningslanda och Aringsås behöver en plats för återvinningsstation anges.

Konsekvenser återvinning

+ Ny återvinningsstation vid Spåningslanda ger även bättre tillgänglighet till denna för befintliga bostäder i nordöstra Alvesta.

Fiber

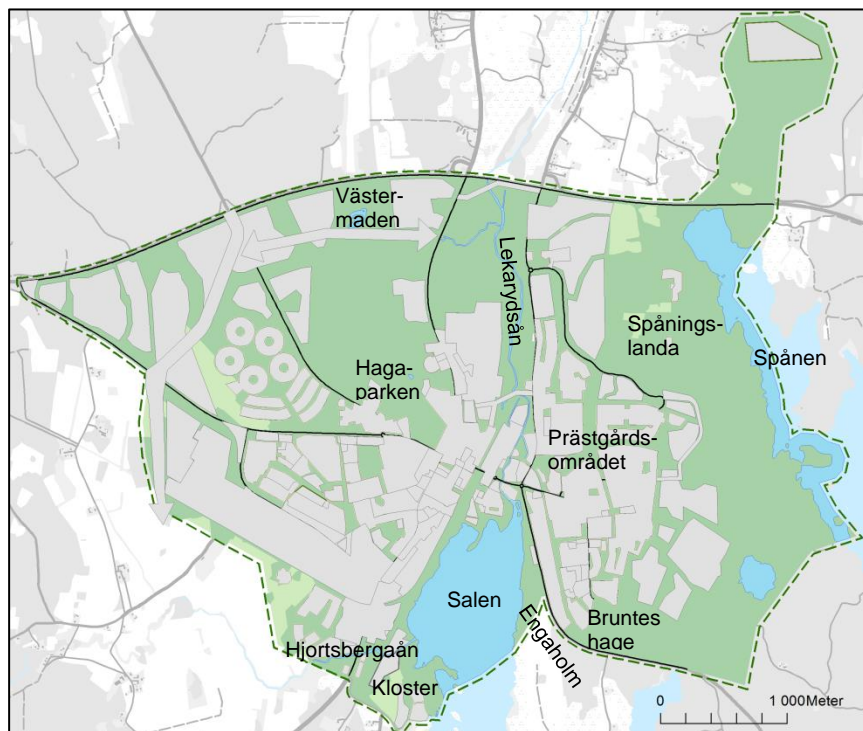
IT-utvecklingen bidrar till utvecklingen av ett hållbart samhälle. Tillgången till bredband eller annan snabb anslutning blir allt viktigare för att ha tillgång till IT-tjänster för både företag, privatpersoner och offentlig service. Det nationella målet anger att 90 % av befolkningen har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. I Alvesta kommun hade 47,5% av hushållen tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2015. Det är näst bäst av kommunerna i länet, men under länssnittet..

Alvesta tätort har till stora delar närhet till bredband. Bredband kräver inte markanspråk i den omfattningen att det reserveras mark i denna fördjupade översiktsplan. Istället handlar en ökad tillgång om att kommunen driver på i anläggningsskedet med att exempelvis tomrör dras fram på sträckor där bredband tidigare inte finns.

Grönstruktur

Sammanhängande struktur

Det naturnära läget är en kvalitet för Alvesta. Närhet till parker och natur bör värnas genom att ny bebyggelse inte blockerar tillgängligheten för befintliga bostäder. Större skogs- och rekreationsområden bör länkas in i tätorten genom gröna stråk.



Grönstrukturen i tätorten. Trädgårdar ingår likaså i grönstrukturen, men redovisas inte i denna karta då kommunen inte har rådighet över marken och den är inte allmänt tillgänglig.

Östra Alvesta

På en övergripande nivå gränsar östra Alvesta till ett stort skogsområde som fungerar som rekreationsområde. Detta bör värnas som ett eller flera sammanhängande stråk samtidigt som bebyg-

gelse tillåts flikas in där det är lämpligt. Tvärgående grönt stråk ned mot Prästängsskolan utvecklas som länk. Ett norr-sydgående grönt stråk mitt i stadsdelen bör också utvecklas som länk. Vid nybyggnation bör nya kilar eller stråk sparas ut mot rekreationsområdet.

Salen - Lekarydsån

I centrala Alvesta möts Salen och Lekarydsån i en smal passage. Befintliga rekreationsstråk utmed Salens stränder bör utvecklas samt förlängas utmed Lekarydsån. Området utmed Lekarydsån är fuktigt och otillgängligt men har höga naturvärden. Anvisning och anläggande av någon enklare form av led kan vara aktuellt. Se även avsnitt om Idrott och fritid.

Västra Alvesta

I västra Alvesta är inte grönstrukturen lika omslutande och sammanhängande på grund av jordbruksområden och industriområden. Däremot finns en tydlig och bred kil av natur som sträcker sig från väg 25 i norr genom Hagaparken in till centrum och har därför stort rekreativt värde. Norra delen av kilen fungerar som översvämningssmark. I gällande översiktsplan framgår att Hagaparken bör bli ett naturreservat. Detta kan vara möjligt men anges inte som särskilt förslag i denna fördjupade översiktsplan. Se även avsnitt om Idrott och fritid.

I zonen mellan befintliga bostäder i Påvelsgårdsområdet och föreslagen förbifart är det av stor vikt att den tätortsnära naturen utvecklas med stigsystem och upplevelsemässiga kvalitéer eftersom föreslaget industriområde tar stora arealer skogsmark i anspråk.

De mellersta och södra delarna av västra Alvesta är byggda så att sammanhängande gröna stråk ut till omgivande natur inte är möjliga. Bland annat är Södra stambanan och kust-till-kustbanan stora barriärer. Istället bör de park- och naturytor som finns utvecklas separat och bindas samman med gångvägar genom/mellan bostadskvarter. I området västra Rönnedal bör befintligt inneslutet stråk bevaras och kvalitéerna utvecklas. Det kan

även finnas en möjlighet att länka samman Hamrnaområdet med rekreativstråket vid Salen.

Ekosystemtjänster

Naturen utför ekosystemtjänster såsom vattenrening, temperaturreglering, matproduktion, pollination och vattenutjämning m.m. Detta bör nyttjas i samhällsbyggandet.

I avsnittet Teknisk infrastruktur beskrivs behovet av ytor för att hantera dagvatten. Detta är en av de ekosystemtjänster som naturen bidrar med.

Pågående Grönstrukturprogram för Alvesta tätort

Under 2017 tas ett grönstrukturprogram för Alvesta tätort fram. Grönstrukturprogrammet ska utgöra ett kunskaps- och planeringsunderlag i den fysiska planeringen. Det ska också definiera ett gemensamt förhållningssätt avseende den kommunägda grönstrukturen i Alvesta tätort med närområden, samt i samförstånd med berörda markägare definiera grönstrukturens möjligheter ur samhällsbyggnadssynpunkt. Som underlag till detta har inventeringar av biologiska och sociala (rekreativa) värden gjorts under 2016 och början av 2017.

Biologiska värden

Någon sammanvägd klassning av naturvärdena i genomförd inventering har ännu inte gjorts. Detta kommer att ske i det kommande grönstrukturprogrammet. Däremot kan några värdefulla miljöer och dominerande strukturer för Alvesta redan nu specificeras.

Gamla/grova lövträd, särskilt ädellövträd, i kombination med blomrika marker

Många arter som var vanliga i kulturlandskapet fram till rationaliseringen av jordbruket håller på att försvinna. Det är ofta i tätortsmiljö eller godsmiljöer som man kan hitta kvarvarande miljöer av dessa slag idag. I främst tätortsmiljö ger miljöerna även ett

upplevelsevärde för invånarna med stora träd och blommande fält och mångfald av insekter såsom fjärilar. I miljöerna finns i många fall rödlistade arter. Större områden som innehåller dessa miljöer i och runt Alvesta är Engaholm, Kloster, Bruntes Hage, Prästgårdsområdet, Hagaparken och Spåningslanda. Även mindre områden finns som trots sin begränsade storlek är viktiga som närliggande kompletterande biotoper för arternas spridning.

Strandskogar, rinnande vatten, våtmarker och barr- och lövsumpskogar

Vattenanknutna miljöer har ofta stora värden. Alvesta har sammanhängande stråk av olika fuktiga miljöer där områden kring Salen knyts samman med Lekarydsåns omgivning och även vidare västerut till Västermaden respektive Hjortsbergaån.



Lekarydsån går i nord-sydlig riktning genom tätorten mot Salen.

Andra viktiga miljöer

Det finns också värden som är mer utspridda och berikar den biologiska mångfalden inom områden som inte i övrigt har så stora värden. Det gäller inslag i form av flerskiktad skog, död ved, träd som får bär, pionjärmiljöer (dvs. nyligen störda markområden

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

som fortfarande inte helt har vuxit igen), brynmiljöer, äldre barrskog och återväxten för gamla grova ädellövmiljöer (dvs. även halvgamla träd av ädellöv som kan bli nästa generations gamla träd). Triviallövskogar med död ved och öppet kulturlandskap är också miljöer som innebär naturvärden för främst fågellivet.

Sedan tidigare är naturen kring Salen, Spånen och Lekarydsån utpekade i Kronobergs läns naturvårdsprogram. En nyckelbiotop finns i form av ädellövskog på Tingsbacken med gamla ekar relativt centralt i Alvesta. En annan nyckelbiotop som finns är en lövsumpskog vid Lekarydsån.

Sociala värden

Någon sammanvägd bedömning och analys av sociala värden har än inte gjorts. Detta kommer att ske i det kommande grönsstrukturprogrammet. Däremot går det att dra några slutsatser redan nu.

Avstånd och tillgänglighet

Utifrån genomförd bristanalys, som baseras på avstånd till närmaste grönyta, har bostäder och skolor generellt god tillgång till grönområden. Av bristanalysen kan slutsats dras att viss brist på grönområden finns i de mest centrala delarna av tätorten.

På vissa platser finns begränsningar i närhet och tillgänglighet till områdena. Åtgärder såsom översyn av passage av vägar och anläggande av stigar kan bli aktuellt.

Inventeringen av sociala värden visar att det finns både park- och grönområden som har god tillgänglighet med gångvägar som de flesta kan ta sig fram på och områden med sämre kvalitet på gångvägarna. Många bostadsnära och centralt belägna grönområden saknar tillgängliga gångvägar utanför gatusystemet.

Att vistas i parker, skog och grönområden är hälsobefrämjande. Vilka områden och på vilket sätt de kan tillgängliggöras för vardagsrekreation är något att titta vidare på i pågående arbete med grönsstrukturprogram för Alvesta tätort.



I den tätortsnära grönskan finns både enklare upptrampade stigar och anlagda gångvägar.

Upplevelsevärden

Inventeringen av sociala värden har också karterat olika karaktärer och funktioner i skogsområden, parker och grönområden. I vissa områden är möjlighet till den egna naturupplevelsen den främsta kvalitén, i andra är det möjligheten till social samvaro med andra människor.

Alvesta omges av skog och åkrar. Skogspromenader i terräng, bärplockning och utblickar över jordbrukslandskapet är exempel på naturupplevelser. I andra änden av skalan finns områden med plats för evenemang, fik och andra aktiviteter som ger ett socialt sammanhang. Möjligheter att utveckla parker och grönområdets upplevelsevärden kommer att lyftas i pågående arbete med grönsstrukturprogram.

Ljudmiljöns påverkan

Alvestas goda läge ur kommunikationssynpunkt medför också en negativ påverkan på upplevelsen av utemiljöer i Alvesta genom det buller som vägar och järnvägar alstrar. Enligt översiktlig bullerkartläggning för Alvesta tätort (se hänsynskapitlet) klarar stora delar av Alvestas skogsområden, grönområden och parker de riktvärden som finns för rekreationsområden i tätort (ekvivalentnivå 55 dBA för vardagsmedeldygn). Av materialet framgår däremot inte vilka delar som även klarar riktvärdet för friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet (ekvivalentnivå 40 dBA för vardagsmedeldygn). En uppskattning utifrån hur ljud generellt

sprids är att det finns även några områden på längre avstånd från väg 25 och järnvägarna som klarar dessa nivåer.

Den upplevda ljudnivån är individuell och beroende på sammanhanget. I den genomförda inventeringen av sociala värden har av inventerarna även gjorts subjektiva bedömningar av den upplevda ljudmiljön. I en övervägande del av skogsområden, grönområden och parker upplevdes buller från vägar, järnväg eller verksamheter. Generellt uppfattade inventerarna dock att ljudstörningarna på dessa områden var på en sådan nivå att hjärnan sorterar bort ljudet när man har fokus på andra syn- och hörselintryck, men ljudet finns där om man stannar upp och lyssnar. Det är få platser som man kan uppleva totalt ljudmässigt lugn i och runt Alvesta. Rofylla tysta platser utan andra ljudintryck än naturens ljud är en kvalitet att utveckla.

Riktlinjer

Åtgärder och planering bör utgå ifrån att skolor och boende i Alvesta bör kunna nå grönområden utan att passera större väg. I övrigt bör passager över större vägar till grönområden kunna ske trafiksäkert för gående och cyklister.

Grönstrukturen bör länkas samman så att möjlighet finns att ströva i sammanhängande grönstråk. För ett bra nyttjande bör rundslingor med varierande park- och naturmiljöer möjliggöras.

Grönytor utformas med fördel för flera funktioner såsom rekreation och olika ekosystemtjänster.

Åtgärder för att öka tillgängligheten i grönområden, möjligheten till grönområden som upplevs vara tysta respektive områden för social samvaro utreds i arbetet med grönstrukturprogram.

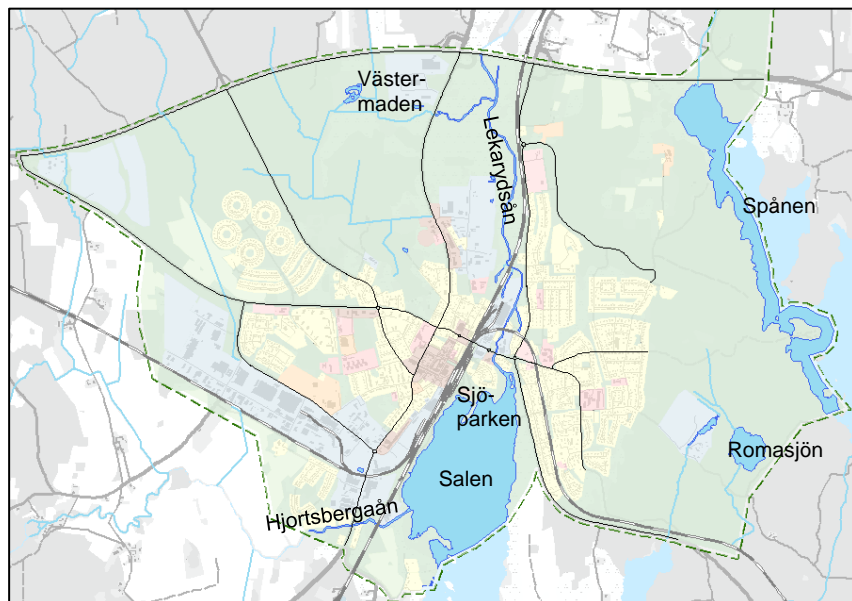
Områden med höga biologiska och/eller sociala värden bör ges särskild hänsyn och utvecklas. Fokusområden för värnande av biologiska och eller sociala värden ska utredas i arbetet med grönstrukturprogram.

Pågående arbete med grönstrukturprogram kan ge nytt underlag att beakta i den fysiska planeringen..

Konsekvenser grönstruktur

- + Närhet till grönstruktur medför goda hälsoaspekter. Dels genom naturupplevelsers avstressande verkan, dels genom att det främjar fysisk aktivitet.
- + Sammanhängande grönstruktur utgör spridningskorridorer för växt- och djurlivet.
- + Sammanhängande grönstruktur medför attraktiva promenadstråk.
- + Bevarande av olika naturtyper upprätthåller tillgång till ekosystemtjänster.
- + Fördröjningsytor renar dagvattnen innan det når recipient och minskar risken för översvämning i bebyggda områden.
- Ett tillgängliggörande av området kring Lekarydsån kan innebära störningar på växt- och djurlivet. Därför bör stigar anpassas till naturvärdena.
- Nya stigar och gångstråk medför anläggnings- och skötselkostnader.

Vattenanvändning



Områden med vattenanvändning i tätorten.

I och runt Alvesta tätort finns fyra större vattenområden; Lekarýdsån och Hjortsbergaån samt sjöarna Salen och Spånen. Samtliga fyra vattenområden av stor betydelse för boende i Alvesta tätort.

Småbåtshamn finns idag i Hjortsbergaåns anslutning till mynningen i Salen. Det finns tillstånd för att uppföra en ny småbåtshamn och kajer i Sjöparken (Salen).

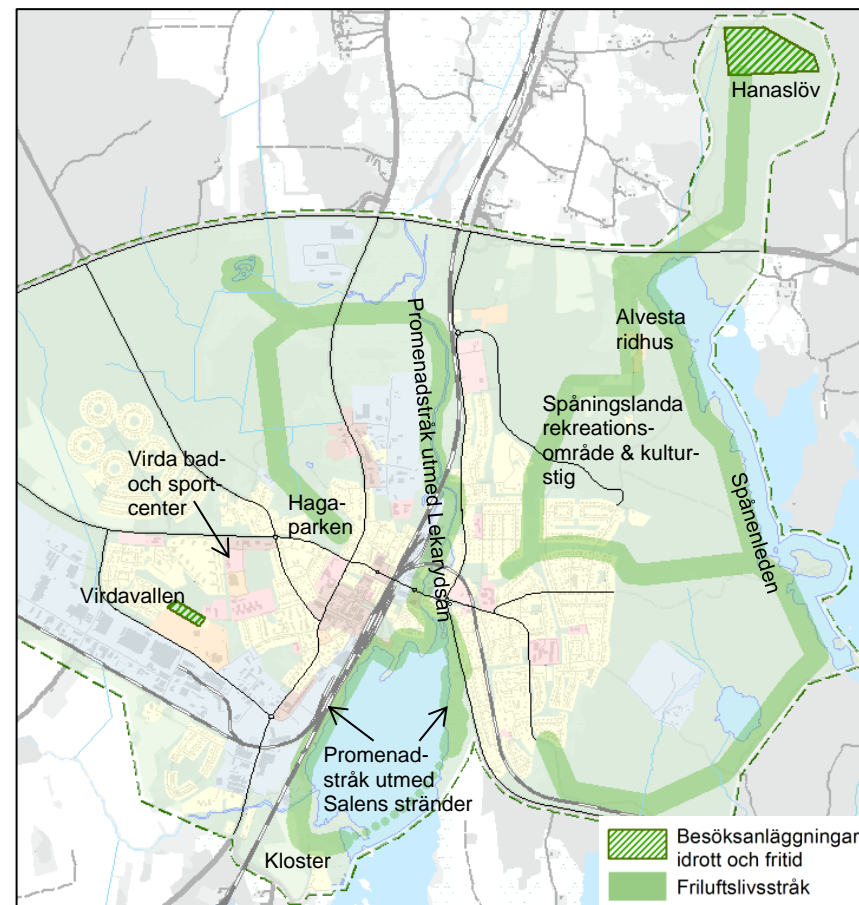
Badplats finns idag vid Spånens nordvästra strand.

För framtiden kan vattenområdena lyftas fram och göras mer tillgängliga. Exempel är genom rekreativstråk längs med Lekarýdsån och utveckling av kanotleder samt ökat fiskeliv.

Dessutom finns flera mindre vattenområden och vattendrag som diskuteras i förslaget. Vattenanvändning sammanfaller i flera fall med förslag för teknisk infrastruktur, så som dagvattenhantering,

samt för idrott och fritid, så som rekreativstråk. Läs mer under avsnitten teknisk infrastruktur ovan och idrott och fritid nedan.

Idrott och fritid

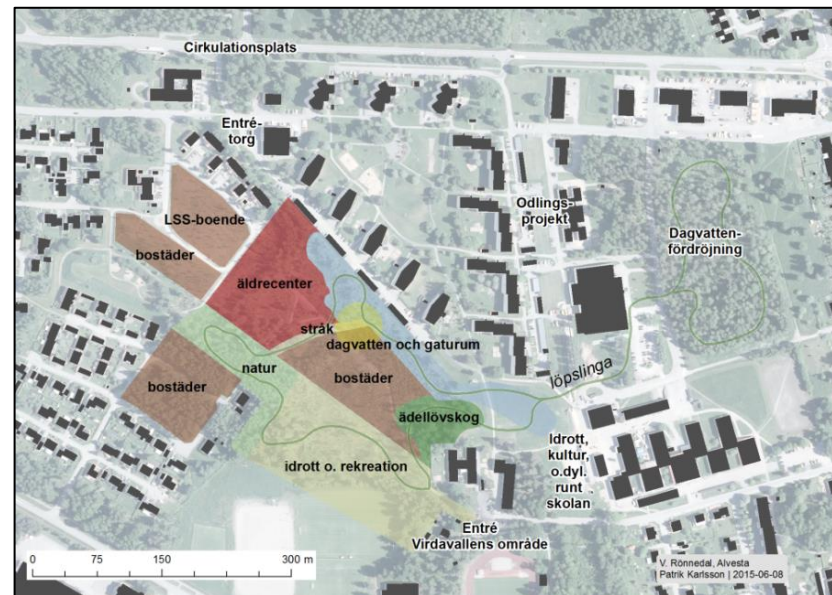


Utpekade områden för idrott och fritid är Virdavallen och Virda bad- och sportcenter, Alvesta ridhus samt Hanaslöv. De rekreativstråk som är utpekade är schematiskt redovisade i kartan och består av Spånenleden, Spåningslanda rekreativområde och kulturstig, promenadstråk utmed Lekarýdsån och utmed Salens stränder samt Kloster. Hagaparken är en viktig plats i tätorten för idrott och fritid.

Virdavallen och Virda bad- och sportcenter

Virdavallens idrottsplats innefattar bland annat fotbollsplaner, friidrottsarena, ishall och tennishall. Området har sin entré söderut mot Fabriksgatan via Hjortsbergavägen. Virda bad- och sportcenter finns belägen vid Grönkullavägen, strax norr om Grönkullaskolan, och innefattar bland annat simhall, sporthall, gym samt bowlinghall.

I samband med projektet Utveckling Västra Rönnedal (2015) och den inledande planeringen av nytt äldreboende pekades flera utvecklingsmöjligheter ut i området runt Vidavallen och Virda bad- och sporthall med omnejd. Några av utmaningarna som pekades ut var läget av dagens entré till Virdavallen, som gör området svårtillgängligt för gående och cyklister som kommer norrifrån. Likaså är tennishallen svår att nå från dagens entré och parkering, med resultat att besökare kör inne på Virdavallsområdet till hallen. En annan utvecklingsmöjlighet som pekades ut under projektet var kopplingen mellan Virdavallen, Grönkullaskolan och Virda bad- och sportcenter. Ett sammanhängande kultur- och fritidsstråk mellan områdena hade underlättat för gående och cyklister samt skapat en tydligare koppling mellan de tre målpunkterna. Kultur- och fritidsstråket innebär en starkare fysisk koppling mellan de fritidsanläggningar som finns i området.



Illustrationskarta från utredningen Utveckling Västra Rönnedal (2015) över möjligheter till stadsutveckling i Västra Rönnedal

Riktlinjer

Skapa ett rekreationstråk med motions slinga mellan det nya äldreboendet i Rönnedal, Virdaskogen, Grönkullaskolan samt Virda bad- och sportcenter. Undersöka lämplig plats för spontanidrott och andra vistelseytor, exempelvis en nedsänkt utomhusscen med terrasserade sittplatser (grekisk teater). Skapa en ny entré till Virdavallen från Gröna gatan, med bilparkering i anslutning till tennishallen och tydligt gång- och cykelstråk mot Rönnedalsvägen. Utveckla Virdavallens fotbollsverksamhet med planer.

Alvesta ridhus

Alvesta ridklubb har sin anläggning i östra delen av tätorten, strax öster om Spåningslanda. Anläggningen består av bland annat tävlingsbana, ridhus, hagar och stall. Ridvägar finns i närområdet.

Riktlinjer

Verksamheten bör finnas kvar och utvecklas på befintlig plats. Hänsyn ska tas till riksintresset för kulturmiljö och naturvärden vid eventuell vidare utbyggnad av anläggningen.

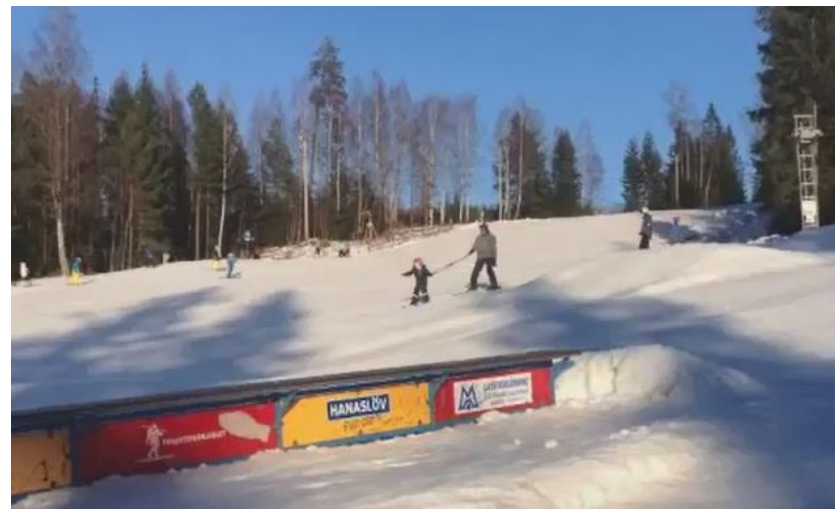
Hanaslöv

Hanaslövs frilufts- och skidanläggning är ett populärt besöksmål under både sommar- och vinterhalvåret vilket bedöms ha stora utvecklingsmöjligheter. Anläggningen har idag totalt tre nedfarter och två fun-parks i olika svårighetsgrader. Dessutom finns tillgång till skiduthyrning, skidskola, värmestuga, restaurang, pulkabacke och grillplatser.

När det är stort tryck på verksamheten finns idag en problematik med för få antal parkeringsplatser för att tillmötesgå besöksantalet. Strax söder om anläggningen finns även ett motions- och längdskidspår som är ungefär 4,5 kilometer långt. Motionsspåret ansluter till Spåningslanda (Spånenleden) som finns beläget söder om riksväg 25.

Riktlinjer

Utöka antalet parkeringsplatser för att tillmötesgå besöksantalet. Framtida utvecklingsfrågor för Hanaslövsområdet kan även vara att undersöka möjligheterna för ytterligare en liftgata samt förutsättningar för att utveckla en mindre stugby i Hanaslöv-Spånenområdet. Lämplig lokalisering har än inte utretts. Förutsättningar bör även undersökas för att utveckla området med fritidsaktiviteter under vår, sommar och höst, där ett exempel är en mountainbikebana. Med hänsyn till att Hanaslöv är ett av de större friluftsområdena i regionen kan det bli aktuellt att undersöka en lämplig plats för ett utegym.



Hanaslöv är ett populärt besöksmål för både stora och små.

Motionsspår och rekreationsområden

Promenadstråk utmed Salens stränder

På den östra sidan av Salens strand finns Sjölyckans promenadstråk beläget, vilket är en 1 kilometer lång promenadslänga i ett område med stora naturvärden. Även på den västra sidan av Salen finns på vissa sträckor möjlighet att promenera utmed stranden.

Riktlinjer

Sjön Salens stränder ska utvecklas för rekreation med ökad tillgänglighet för allmänheten. En gångförbindelse över sjön, mellan den östra och västra sidan av Salen, hade varit önskvärt, men är idag inte rimligt med grund i förväntad miljöpåverkan och kostnad. Fokus bör istället vara att skapa sammanhållna stråk för rekreation runt Salens stränder med bland annat promenadslängor. Exempelvis kan Sjölyckans promenadstråk utvecklas norrut och undersökning bör göras om det även är möjligt att utveckla promenadstråket söderut.

Spånenleden

Spånenleden är en 12 kilometer lång vandringsled som följer Spånens västra strand, för att sedan fortsätta upp genom Spåningslandas betesmarker och kulturminnesområden. Leden går därifrån vidare genom delar av Alvesta tätort och Bruntes hage. Något att utveckla kan vara att skapa ett rekreationsstråk i öst-västlig riktning inom befintlig grön kil i tätorten för att skapa en länk mellan Prästgårdsområdet och Spånen.

Riktlinjer

I samband med planering och utbyggnad av framtida etapper av Spåningslanda bostadsområde kan delar av Spånenleden behöva ledas om, bevarandet av en gångled i Spåningslanda ska vara en förutsättning i det fortsatta planarbetet.

Spåningslanda rekreationsområde och kulturstig

Mellan sjön Spånen och Fornvägen finns idag ett större rekreationsområde med bland annat ett stort nät av gångstigar, badplats, grillplats, elljusspår och ridskola. En del av området är utpekad riksintresseområde för kulturmiljö med hänsyn till fornlämningsmiljön som består av bland annat stenrösen och fornåkrar.



Badplats med grillmöjligheter vid sjön Spånen.

I Spåningslanda kan det vara möjligt att skapa en kulturstig för att synliggöra de värden som finns i området kopplade till riksintresset. En fornvårdskonsult hos Länsstyrelsen har tidigare gett förslag på lämplig sträckning och möjliga skyltlägen.

Riktlinjer

Inom riksintresseområdet för kulturmiljö kan fornvårdsinsatser bli aktuella för att öka fornlämningsmiljöernas upplevelsevärde.

Promenadstråk utmed Lekarydsån

Lekarydsån rinner mellan Dansjön - Salen och är ett av de större vattendragen i Alvesta. Däremot har allmänheten idag låg tillgänglighet till ån då det är svårt att röra sig utmed vattendraget.

Utmed Lekarydsån kan ett nytt centralt beläget rekreationsområde skapas. I en första etapp kan området från järnvägsområdet för Kust- till Kustområdet och söder ut göras tillgängligt. Rekreationsstråket kan med stor fördel kopplas samman med Sjöparken och Sjölyckans promenadstråk för att på så vis skapa ett större, sammanhängande rekreationsstråk. I en andra etapp kan förutsättningarna undersökas om det är möjligt att utveckla rekreationsområdet även norrut mot väg 25 och västerut mot Västermaden. En förutsättning för detta är emellertid att det går att finna en lösning för gående att på ett säkert sätt passera järnvägen. Från Västermaden kan rekreationsstråket ledas söderut mot tallskog som har höga naturvärden och där naturlig skog kan upplevas då den bland annat är olikåldrad, flerskiktad och har mycket död ved. Rekreationsstråket kan därifrån kopplas ihop med Hagaparkens rekreationsområde.

Riktlinjer

Undersöka möjligheten att skapa ett promenadstråk utmed Lekarydsån och vidare mot Västermaden samt Hagaparken. Likaså bör förutsättningarna undersökas om det finns möjlighet att anpassa Lekarydsån så den kan användas som kanotled mellan Dansjön och Salen.

Kloster

Kloster är ett område med stora kultur- och naturvärden. Kloster röstskola brann ner år 1952, men än idag finns spår från den tidigare verksamheten. Bland annat finns vissa av byggnaderna, flera husgrunder och murar kvar. Kloster har ett stort bestånd av jätteekar (ekar med en diameter större än en meter) och flera sällsynta djurarter finns i området, bland annat är området häckningsplats för mindre hackspett. Idag har delar av Klosterområdet vuxit igen och det kan på vissa sträckor vara svårt att ta sig fram på den befintliga stig som finns. Idag pågår planering för anläggande av en naturstig i området där Kloster röstskola tidigare fanns belägen. Inventering av byggnadsrester från tiden har genomförts och tanken är att vissa byggnader ska renoveras och utvecklas för besöksändamål.

Riktlinjer

Undersöka möjligheterna att skapa större tillgänglighet för allmänheten till området intill Salens västra strand, där den tidigare röstskolan fanns belägen. Skapa promenadslinga och vistelseplatser med sittplatser och grillplats. Tillgänglighetsanpassa befintlig gångstig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Att sätta ut informationsskyltar utmed gångstigen om Kloster, den värdefulla naturen och de lämningar från röstskolan som finns kvar i området skulle höja områdets besöksvärde.

Hagaparken

Hagaparken är viktig för många alvestabor då det är det större centrala parkområdet i tätorten. Hagaparken har parkkaraktär i de mer tätortsnära delarna och övergår därefter till ett rekreationsområde med mer vild karaktär mot norr. Bland annat finns ett en kilometer långt elljusspår. Dessutom finns många gångstigar som bland annat leder till Västermaden, som finns belägen strax norr om tätorten. I Hagaparken arrangeras många aktiviteter, bland annat finns en av tätortens större lekplatser, det finns våffelförsäljning i pensionärernas hus, boulebanor och under sommaren arrangeras allsång och andra evenemang. Strax norr om Hagaparken finns ett område som tidigare innefattade Folkets park. Om-

rådet bedöms som kulturhistoriskt viktigt att bevara och bör utvecklas för rekreation och som en publik plats. Med grund i natur- och kulturvärdena bör byggnation av området inte ske.



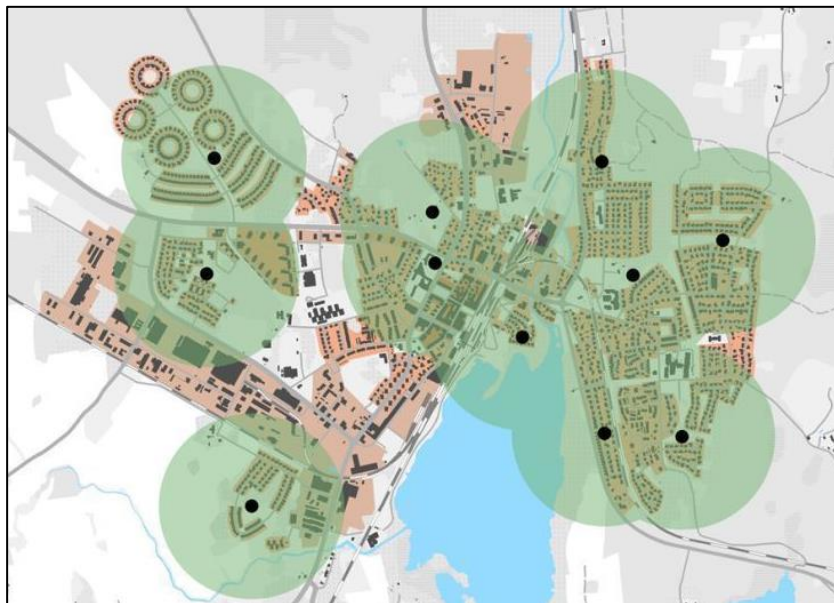
Scenen i Hagaparken där bland annat allsång arrangeras sommardag.

Riktlinjer

Hagaparken ska bevaras och utvecklas som park i de tätortsnära delarna. I parkens utkanter kan parken ha den naturkaraktär som den har idag. Parken ska fortsatt ha många funktioner och aktiviteter, vilka kan anpassas efter ortsbornas önskemål.

Lekplatser i Alvesta tätort

I Alvesta tätort finns ungefär 11 lekplatser. Alvesta kommun har som riktlinje att alla bostäder ska ligga inom 500 meter från en lekplats (Lekplatsprogram för Alvesta kommun).



Punkter markerar befintliga kommunala lekplatser i tätorten och gröna fält illustrerar lekplatsernas upptagningsområde av 500 meter. Hänsyn har inte tagits till eventuella barriärer så som järnväg eller större väg, vilket kan påverka en lekplats upptagningsområde.

I den östra delen av tätorten är lekplatserna idag relativt jämt fördelade och det är en liten del av bostäderna som inte ligger inom 500 meter från en lekplats. I den västra delen av Alvesta tätort är lekplatserna mer ojämnt fördelade och det finns idag ett område där lekplatser är glest placerade. I detta område krävs nyanläggande av lekplatser för att nå målet att alla bostäder ska ligga inom 500 meter från en kommunal lekplats.

Det har under en längre tid diskuterats att det saknas en lekplats i centrum då det är en stor andel barn som rör sig i omgivningen, både de som är boende och besökare. En lekplats i centrum kan locka fler att röra sig i området och bli en mötesplats för likväl

barn och vuxna. Aktuella platser för diskussion för nyanläggning av lekplatser är Järnvägsparken och Sjöparken. Ett förslag som har diskuterats är att flytta lekplatsen Timmern som finns belägen vid Timmervägen till Sjöparken, för att på så vis skapa en mer allmänt tillgänglig lekplats.

Riktlinjer

Alla bostäder i tätorten bör ligga inom 500 meter från en kommunal lekplats och barn ska inte behöva passera större väg eller järnväg för att nå lekplatsen. I samband med planering av nya bostadsområden ska nya lekplatser anläggas i anslutning till områdena om tillgången är låg. Att tillskapa en lekplats i centrum bör vara en prioriterad fråga i samband med kommande förnyelseprojekt. Om alternativet i Sjöparken blir aktuellt krävs att förorenade jordmassor inom området hanteras.

Spontanidrottsplatser

I Alvesta tätort finns flera spontanidrottsplatser. En anlagd spontanidrottsplats finns vid Hagaskolan. Det finns även flera andra platser inom tätorten som alvestabor använder för spontanidrott så som öppna gräs och grusytor för fotbollsplaner och backar för pulkaåkning.

Riktlinjer

Spontanidrottsplatser i tätorten bör skötas och bevaras. Om en spontanidrottsplats exploateras bör ny plats eftersökas. I nya bostadsområden bör spontanidrottsplats skapas om tillgången är låg i närområdet.

Konsekvenser idrott och fritid

+ Allmänheten får bättre tillgänglighet till naturmiljöer så som i Västra Rönnedal, utmed Lekarydsån och Kloster.

+ Barnperspektiv beaktas i samband med planering av framtida lekplatser och förbättrade gång- och cykelstråk.

- Naturmiljö kan tas i anspråk för eventuell skidgata och stugby i Hanaslövsområdet.

- Mindre intrång i värdefull natur krävs för att tillgänglighetsgöra rekreationsstråk utmed Salen.

Skolor

Utbildningsförvaltningen bedriver ett utredningsarbete rörande skolor i Alvesta tätort. Ett antal strategier har identifierats, men inga inriktningsbeslut har i skrivandets stund ännu fattats. För utpekande av lämpliga skoltomter inväntas utbildningsförvaltningens utredningsarbete rörande skolor i Alvesta tätort. Under processen har ny skola diskuterats på platserna Hallska maden, Stenlyckeskolan, Kulturen, Spåningslanda och Aringsås.

I Alvesta bedrivs F-6-skolverksamhet på två platser, Grönkullaskolan och Prästängsskolan. Högstadium 7-9 bedrivs på Haga-skolan i centrum.

Prästängsskolans skoltomt är hårt exploaterad och utbyggnadsmöjligheten är begränsad även i omgivningen. Inom de kommande fem åren bedöms elevantalet växa med cirka 30 elever, men därefter minska något. Situationen kan på längre sikt förändras, främst beroende på nyexploatering i Spåningslanda och Aringsås samt generationsväxling i befintliga småhusområden i östra Alvesta.

För Grönkullaskolan bedöms elevantalet kunna växa drastiskt, med nära 20 % successivt på fem år. Inom skolområdet finns stora exploateringsmöjligheter och i direkt anslutning till skoltomten finns stora friytor, bland annat lämpliga för anläggande av parkering etc.

Riktlinjer

Bedömningen är att befintliga skolområden ska värnas. Inom utpekade områden för bostäder, samt i bostadsområden i kombination med handel och kontor, kan även skola möjliggöras.

Omsorg

Omsorgsförvaltningen har tagit fram en boendeutredning (2015) som underlag för planeringen av särskilt boende för äldre och boende med särskild service (LSS).

Slutsatsen är att kommunen behöver tillgängliggöra nya särskilda boendeplatser för äldre. Prognosen visar på 56 nya lägenheter år 2026 och 86 lägenheter år 2031. Ny teknik prövas för närvarande och kan i framtiden avhjälpa delar av behovet av plats i särskilda boenden. Teknikutvecklingen kan innebära att man istället kan bo kvar hemma.

Även boendeplatser i LSS-boende behöver utökas. Bedömningen är relativt säker, eftersom personer med behov går att följa från mycket unga år. Behovet är 10-12 nya lägenheter år 2018 och ytterligare 10-12 lägenheter år 2021.

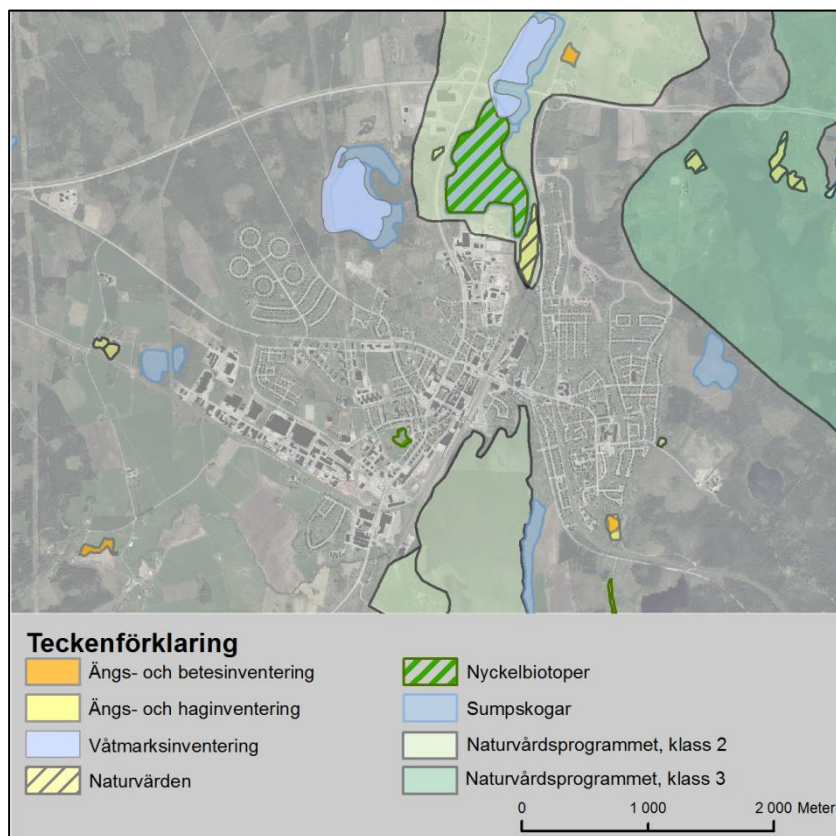
Riktlinjer

Bedömningen är att markanspråk för särskilda boenden inte behöver pekas ut särskilt i översiktsplan, utan generellt kan integreras med övriga bostadsändamål. En byggrätt för ett äldreboende i Västra Rönnedal finns framtagna.

HÄNSYN

Natur- och kulturmiljövården

Naturvård



Det finns flera områden som är utpekade för skyddsvärd natur.

Övergripande är Lekarydsån, sjön Salen och sjön Spånen med omgivande landområden har naturvärden som behöver beaktas i planeringen.

Lekarydsån

Väster om Lekarydsån finns en nyckelbiotop med lövsumpskog med stora botaniska värden. Öster om Lekarydsån finns ett utpekad naturvärde i form av lövskog. Hela området mellan väg 126 och Lekarydsvägen har även mycket stora naturvärden (klass 2) enligt Kronobergs natur, Naturvårdsprogram för Kronobergs län. Naturvårdsprogrammet togs fram 1989 och en del av kartläggningen kan vara föråldrad med de förändringar i naturen och landskapet som skett sedan dess.

Spånen

Kring norra viken av sjön Spånen finns naturvärden i form av ädellövskog men även i form av blandsumpskog. En nyckelbiotop med källpåverkad mark ligger öster om Gemmatorp. Ett brett landområde är även utpekad i kommunens naturvårdsprogram, klass 3, stora naturvärden.

Salen

Salen är utpekad som klass 2, mycket stora naturvärden, i kommunens naturvårdsprogram. Vid en inventering som kommunen lät göra 2014 konstaterades höga naturvärden i skogsområdet kring Kloster.

Övriga områden

Det finns även några mindre områden utpekade som naturvärden att ta hänsyn till. En nyckelbiotop finns i form av ädellövskog i en ekbacke "Tingsbacken", i centrumnära läge. Vid Engaholm söder om Alvesta finns en koncentration av naturvärden. Där finns många skyddsvärda träd och sumpskogar. Strax öster om bebyggelse vid Lunnagården, samt söder om Björnstorps finns naturvärdesklassad lövskog.

Inget riksintresse för naturvård finns inom den fördjupade översiktsplanens utredningsområde. Inte heller finns Natura 2000-områden eller biotopsskyddade områden.

En inventering av naturvärden har under 2016 gjorts i pågående grönstrukturprogram för Alvesta tätort. Några huvuddrag redovi-

sas i kapitlet Grönstruktur. Utöver de strukturerna finns ett fåtal intressekonflikter med utpekad markanvändning i denna fördjupade översiktsplan. Förekomst av naturvärden beskrivs under respektive utpekad område.

Närmare klassningar och beskrivningar av inventerade naturvärden kommer att göras i grönstrukturprogrammet. Där kommer även en avstämning göras av hur förutsättningarna har förändrats gentemot naturvårdsprogrammets beskrivningar.

Naturinventeringen har utöver de ovanstående beskriva områdena även beskrivit naturvärden på andra platser att beakta såsom äldre ekbestånd vid Folkets park och i Hagaparken, gammelskog norr om Hagaparken, Västermaden samt äldre lövskogsmiljöer och ängsrester vid Spåningslanda m.m. Därutöver anges även utvecklingspotential för flera platser.

Riktlinjer

Inom Lekarydsåns omgivning bör exploatering undvikas med hänsyn till risk för översvämning, ingrepp i naturvärden, risk för påverkan på hydrologiska samband och att det innebär minskad tillgång till tätortsnära natur. Eventuell infrastruktur som behöver gå genom området ska göra så litet intrång som möjligt.

Vid exploatering i närheten av norra Spånen, Kloster och Tingsbacken ska hänsyn tas till nyckelbiotoper och andra naturvärden.

Klassningar av naturvärden enligt kommande grönstrukturprogram utgör bedömningsunderlag gentemot motstående intressen.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet gäller vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. I Alvesta tätorts närhet har sjöarna Salen och Spånen utvidgat strandskydd om 200 meter. För exploatering inom strandskyddat område krävs antingen upphävande av strandskydd eller dispens från strandskyddet för den specifika åtgärden.

Friluftsliv

Salen och Spånen är sjöar som är av värde för friluftslivet i form av intressen för natur, fiske, rekreation och bad. Det finns ingen allmän badplats i Salen inom tätorten. En allmän badplats i Spånen finns norr om Alvesta.

Rekreationsområden som främst bedöms användas av lokalbefolkningen är Spåningslandaområdet, Salen och Sjölyckans promenadstråk samt Hagaparken. Hanslövsområdet med skidåläggning lockar även långväga besökare.

I tätortens närhet finns två elljusspår, vid Hagaparken och vid Spånen/Spåningslanda.

Inget riksintresse för friluftsliv finns inom den fördjupade översiktsplanens utredningsområde.

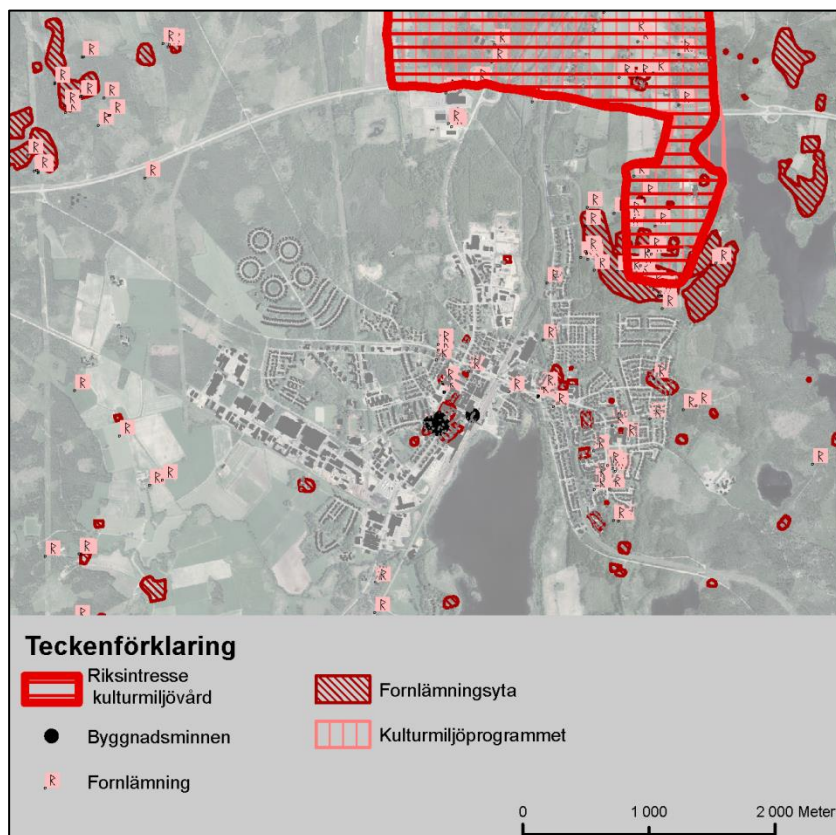
Riktlinjer

Vid exploatering inom eller nära nämnda områden ska hänsyn tas till friluftslivets intressen i form av fortsatt framkomlighet och begränsning av eventuella störningsrisker.

Skyddade vattendrag

Riksintresse för vattendrag – Mörrumsån omfattar stora delar av Alvesta kommun. Alvesta tätort ligger inom detta område. Riksintresset innebär att vattenkraftverk samt vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål inte får utföras inom Mörrumsåns vattenområden eller tillhörande käll- och biflöden. Verksamheter som kan motverka riksintresset är inte aktuellt inom tätortsområdet.

Kulturmiljövård



Nordväst om Alvesta finns ett riksintresse för kulturmiljövård. Flera fornlämningsområden finns spridda i tätorten med en koncentration kring centrum och östra delen av Alvesta.

Hjärtanäs-Dansjö-Gåvetorp-Spåningslanda

Norr om Alvesta tätort finns ett utpekad riksintresseområde för kulturmiljövård. Riksintresset berör Hjärtanäs-Dansjö-Gåvetorp-Spåningslanda.

Framförallt är det delarna som berör Lekaryd by och Spåningslanda som bedöms påverka den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort och vidare planläggning i områdena.

Spåningslanda

Spåningslandas värde är att miljön illustrerar jordbrukets tidigaste skeden och utgör riksintressets äldsta exempel på landskapets mycket långa odlingskontinuitet. Riksintressets uttryck är den större mängd fornlämningar som finns i området, bestående av bland annat gravfält, stenrösen och fossil åkermark.

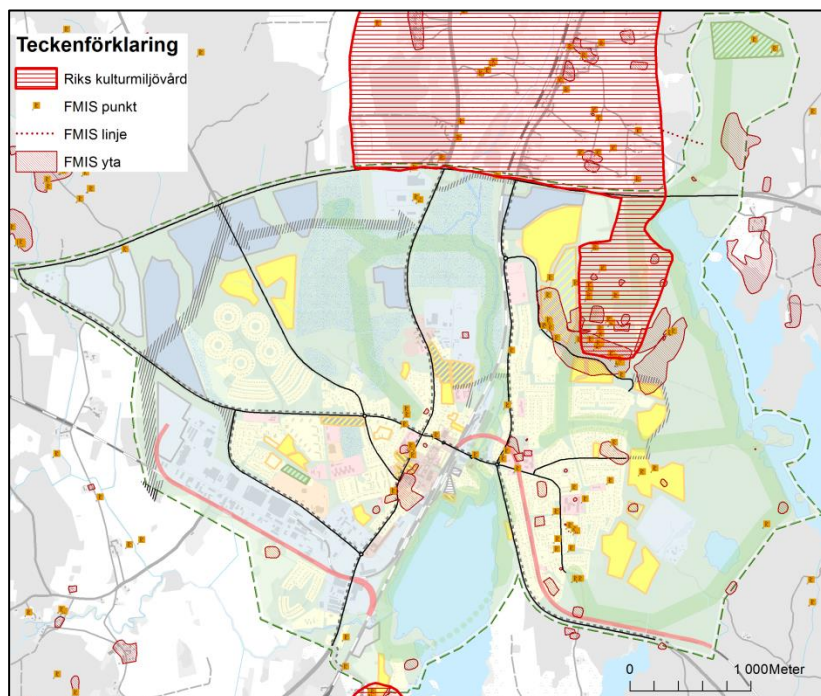
I gällande översiktsplan framgår att Spåningslanda kan bli ett kulturresevat. Detta kan vara möjligt men anges inte som särskilt förslag i denna fördjupade översiktsplan.

Riktlinjer

Nybyggnation i Spåningslanda ska ske på ett sätt som inte ger påtaglig skada på riksintresset. Möjligheten att göra fornvårdsinsatser för att öka läsbarheten och upplevelsevärde i området samt tillskapandet av en besöksparkering till området bör undersökas.

Fornlämningar

Inom den fördjupade översiktsplanens geografiska avgränsning finns enligt Riksantikvarieämbetets register flertalet fornlämningar. Störst ansamling finns i Spåningslandaområdet, men flera fornlämningar finns likaså i centrum och östra Alvesta.



Överblick över hur riksintresseområde, registrerade fornlämningar enligt FMIS och föreslagen markanvändning sammanfaller.

Områden där förslag till markanvändning i den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort sammanfaller med en eller flera registrerade fornlämningar är Borgmästaren, Bruksvägen, Spåningslanda, Aringsås nord och syd, samt dubbelspår mot Växjö (kust-till kustbanan).

Riktlinjer

Vid planläggning inom eller nära områden som sammanfaller med fornlämning som finns registrerad hos Riksantikvarieämbetet ska hänsyn tas. Om möjligt bör planeringsåtgärder undvikas inom områden där fornlämning finns belägna. Exempelvis kan gröna släpp mellan bebyggelseområden placeras där fornlämningar finns belägna. I de fall påverkan på fornlämning inte kan undvikas ska ansökan om tillstånd för intrång i fornlämning enligt kulturmiljölagen inlämnas till Länsstyrelsen.

Byggnadsminnen

När en byggnad, park, trädgård eller anläggning förklaras för byggnadsminne, anger Länsstyrelsen genom särskilda skyddsbestämmelser om på vilket sätt den inte får ändras och hur den ska vårdas och underhållas. Ändringar eller ombyggnationer ska göras i samråd med Länsstyrelsen. Skyddsföreskrifterna kan omfatta både exteriör och interiör. I regel ingår även den omgivande tomten i byggnadsminnesskyddet.

Alvesta station

Alvesta station blev byggnadsminne år 1986. Dagens stationsbyggnad uppfördes mellan åren 1907- 1909 och ersatte då ett äldre stationshus i trä.



Alvesta station är byggd i jugendstil.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Byggnaden är uppförd i jugendstil och särskilt tidstypiskt är bland annat de flacka bågeformerna i fönster och dörröppningar samt materialkombinationen i fasaden som består av tegel, puts och natursten.

Alvesta tingshus

Tingshuset blev byggnadsminne år 2008. Tingshuset uppfördes mellan åren 1906-1907 och ersatte då en tidigare byggnad. Även dessförinnan hölls emellertid ting på platsen, som har haft funktion som ting sedan 1700-talet. Byggnaden är uppförd i en blandning av nyklassicism och jugend. Tingshuset är uppfört i tegel på en kraftig grund av huggen granit där väggarna försetts med en puts av grövre karaktär avfärgad i en ljus gulaktig kulör. Ovanför den huggna stenfoten löper en slätputsad vit sockel runt hela byggnaden. Byggnaden har nyligen genomgått en omfattande renovering och omvandlats till flerbostadshus.

Riksdagsmannagården

Riksdagsmannagården förklarades som byggnadsminne år 1975. Riksdagsmannagården hette från början Södregård eller Eriksgård, men fick dagens namn efter att tre generationer av riksdagsmän bodde på gården mellan åren 1791-1860. Riksdagsmannagården undgick utflyttning vid både storskifte och laga skiftet och byggnaderna har därmed förblivit samlade i tätorten. Den äldsta mangårdsbyggnaden är uppförd omkring år 1788 och är en tvåvåningsbyggnad med fasad av faluröd träpanel.



Riksdagsmannagårdens röda byggnader och det gula Tingshuset ligger nära varandra i utkanten av Alvestas centrum.

Hagaparken

Hagaparken är ett 34 hektar stort park- och naturområde i nära anslutning till Alvesta centrum. Det finns bland annat lekplats, utomhusscenen och boulebana. Strax norr om Hagaparken finns område som tidigare innefattade Folkets park. Hagaparken bedöms som kulturhistoriskt viktigt att bevara. Med grund i de höga värdena i området bör byggnation i parken inte ske.

Riktlinjer

Se avsnittet Användning- Idrott och fritid-Hagaparken för riktlinjer för området.

Byggnadsinventering Alvesta centrum samt kulturmiljöprogram

År 2005 utförde Smålands museum en kulturhistorisk byggnadsinventering av Alvesta centrum på uppdrag av Alvesta kommun. Inventeringen innehåller en beskrivning av byggnaderna, fotografier och förslag till varsamhetsbestämmelser för byggnaderna. Idag finns inga riktlinjer för vilken hänsyn som ska tas till byggnadsinventeringen. Ett program, riktlinjer för byggnadsutformning, är under framtagande med tidsplan att slutföras under 2017. En pilotstudie har gjorts för kvarteret Blenda och utgör planeringsunderlag för planläggning och lovhandläggning.

Areella näringar

Enligt miljöbalken är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Utveckling av tätorten ska ske med hänsyn till areella näringar.

Jord- och skogsbruk

Alvesta ingår i en av länets två centralbygder med lång kontinuitet av bosättning. Tätorten ligger i ett låglänt landskap som sträcker sig från Åsnen upp längs med Salen-Lekarydsån. I bygden finns flera stora anrika gods och landskapets slättkaraktär visade sig gynnsamt att anlägga stambanan på under 1800-talet, vilket starkt bidragit till Alvestas utveckling.

Jordbruksmarken i närheten av Alvesta tätort är generellt låglänt och utsatt vid höga vattenflöden.

Jordbruksföretagare utvecklade under 2010-talet en biogasanläggning, som förädlar gödsel från närområdet.

Jordbruksmarken runt Alvesta har i Jordbruksverkets rapport 2013:35 redovisats som klass 4 på en 10-gradig skala (klassning gjord 1971, Lantbruksstyrelsen).

Skogsbruket är en mycket viktig näring och i Alvesta kommun finns flera träförädlingsföretag. Skogsmark närmast tätorten har ett stort rekreativvärde, vilket kan medföra ökat hänsynstagande vid produktion.

Riktlinjer

Tätorten ska utvecklas i första hand genom förtätning samt utvidgning på mark i enlighet utpekade områden i översiktsplanen. En anpassning av markanspråk i förslaget har gjorts för att begränsa anspråktagande av jordbruksmark. Efterföljande planläggning hanterar avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter

Industri

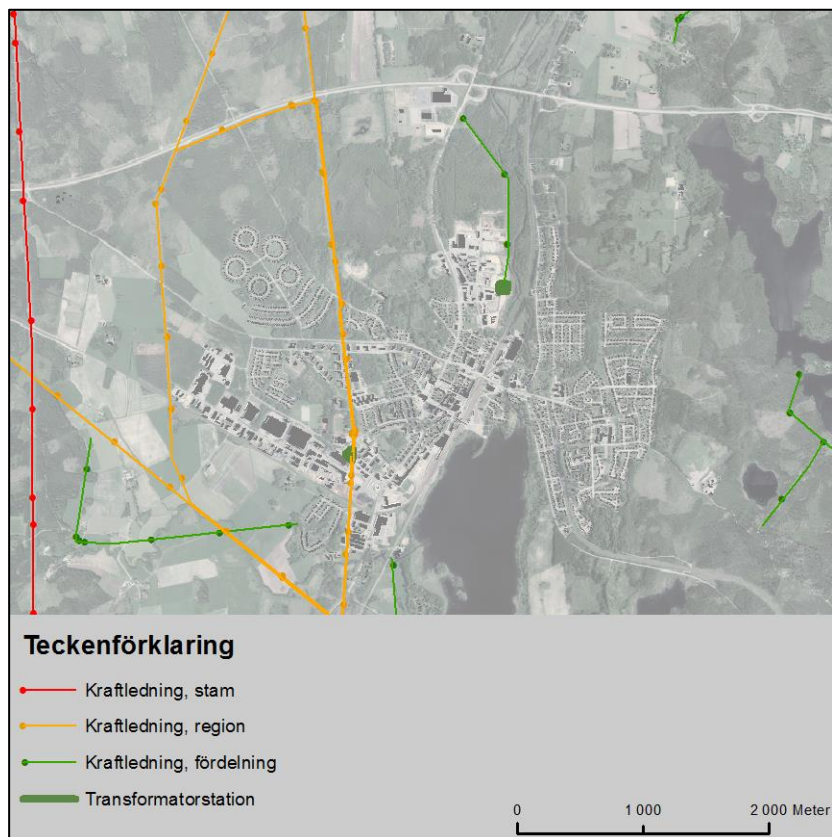
Något riksintresse för industriell produktion finns inte inom området för den fördjupade översiktsplanen. Att tillskapa ny industri- mark och värna befintliga industriers verksamheter och utvecklingsmöjligheter är dock av stort intresse för kommunen. Omlastningsmöjligheterna på Alvesta bangård, omlastningscentralen och kombiterminalen kan betraktas som regionalt intresse. Mer information finns under kapitlet "Användning - verksamhetsmark".

Energidistribution

Något riksintresse för energidistribution finns inte inom området för den fördjupade översiktsplanen.

En högspänningsledning korsar samhället från norr till söder. En luftkabel i nuvarande form tar orimligt mycket exploateringsmark i anspråk och orsakar även andra olägenheter. Alvesta kommun har framfört att denna bör flyttas eller förläggas i mark men högspänningsledningen (130 kV) fick i och med en lagändring 2013 automatisk förlängning. Kraftledningen kommer därför att finnas kvar inom den fördjupade översiktsplanens tidshorisont. På längre sikt är det dock viktigt att fortsätta driva frågan om alternativ sträckning.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Kraftledningar inom och i närheten av Alvesta tätort.

Riktlinjer

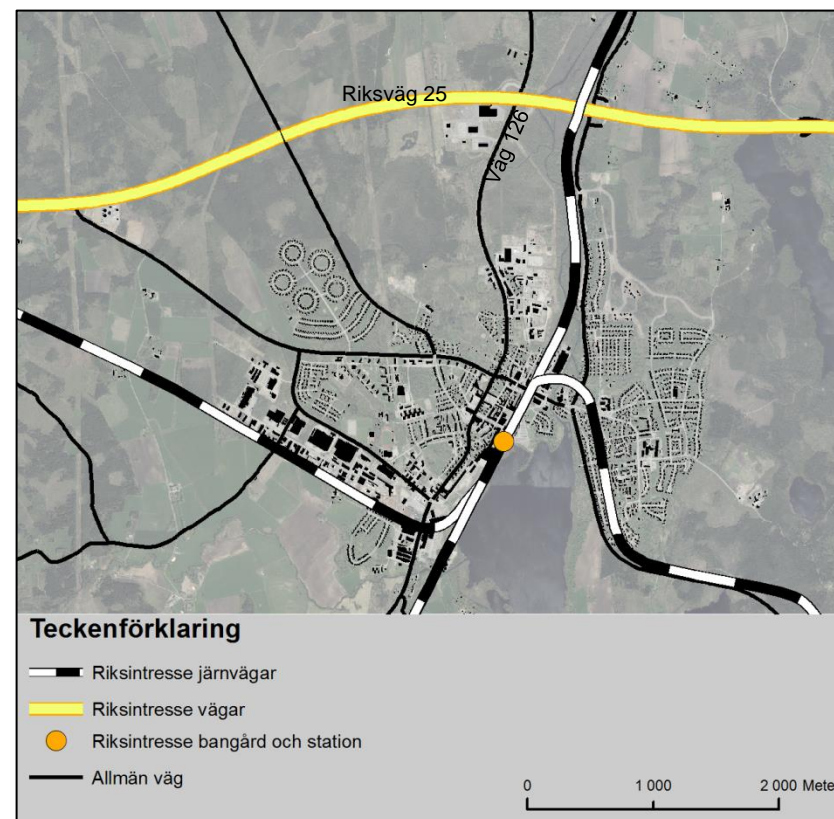
Hänsynsavstånd till befintlig 130 kV-ledning inom vilket byggnation inte bedöms som lämplig bör utredas i nya detaljplaner som gränsar till ledningen. Parkmark under kraftledning kan däremot användas för tillfällig vistelse.

Konsekvenser el

+ Att inte flytta 130kV-ledningen innebär att stora kostnader för flytt undviks.

- 130kV-ledningens placering utgör fortsatt hinder för tätortsutvecklingen.

Kommunikationer



Riksväg 25, Kust- till- kustbanan, Södra stambanan samt Alvesta bangård och station är riksstresse för kommunikationer. Väg 126 är av mellankommunalt intresse.

Den fördjupade översiktsplanen berörs av riksstresse för väg och för järnväg.

Väg 25/27

Väg 25 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Väg 25 är en viktig tvärförbindelse mellan vägarna E6, E4 och E22 i södra Sverige samt förbinder Halmstad med Växjö och Kalmar. Förbi Alvesta tätort är väg 25 samordnad med

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

väg 27, som är en viktig transportlänk mellan Göteborg-Karlskrona. Väg 25/27 mellan trafikplats Hjärtenholm och Växjö har utökat bebyggelsefritt avstånd till 50 meter.

Järnvägar

Riksintresset för järnväg består av Södra Stambanan som sträcker sig mellan Stockholm och Malmö och av Kust till kustbanan mellan Göteborg och Kalmar samt Karlskrona. Likaså är Alvesta terminal och station utpekade som riksintressen.

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet (transeuropeiska transportnät). Banan är mycket viktig för person- och godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. I riksintresset ingår även Alvesta bangård. Utmaningar med riksintresset bangård är att verksamheten, vid en viss nivå, skulle kunna räknas som industribuller.

Kust till kustbanan är av interregional betydelse. Banan trafikeras av gods- och persontåg. Det pågår en diskussion om en utökning av regionaltågstrafiken utmed bandelen, anger Trafikverket i sin specifika funktionsbeskrivning.

Alvesta terminal är en växlingsbangård som ligger vid knutpunkt mellan Södra stambanan och Kust till kustbanan.

Väg 126

Väg 126 är en statlig väg som går genom Alvesta i nord-sydlig riktning. Vägen sträcker sig mellan Karlshamn och väg 30. Väg 126 är tillsammans med väg 23 och väg 25 viktig för den regionala arbetspendlingen. Vägen är inte av riksintresse, men delar av väg 126 är utpekad i Trafikverkets "Funktionellt prioriterat vägnät" (2016-03-07) med fokus på ökad tillgänglighet.

Planens hänsyn

Den fördjupade översiktsplanen reserverar mark för en eventuell framtida utbyggnad av kust- till- kustbanan till dubbelspår samt för planskildhet för de korsande banorna. Planen föreslår även en förbifart som leder om väg 126 vilket kan innebära omledning av

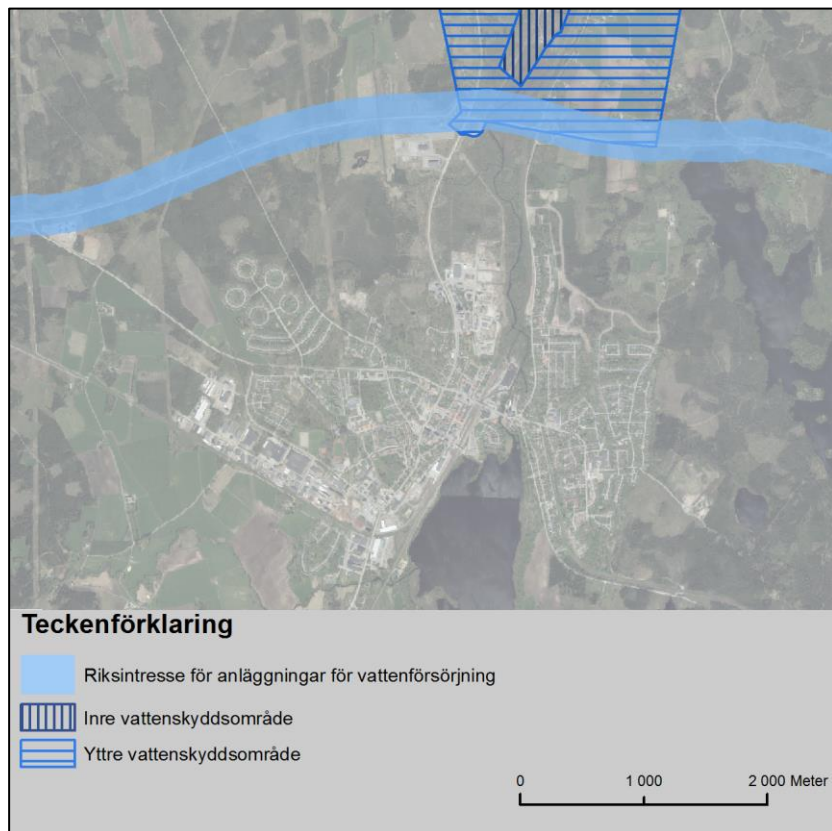
trafik till väg 25 en kort sträcka. Mer om detta finns under kapitlet "Användning – hållbara transporter".

Riktlinjer

Utformning av förbifart och verksamhetsområde längs väg 25 ska utföras så att det inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset väg 25. Samtidigt ska det vägas in lokala och regionala fördelar som olika lösningar medför.

Vid nybyggnation i läge nära Södra stambanan och Kust till kustbanan bör särskild omsorg ägnas åt placering och utformning så att inte den nya bebyggelsen medför krav som hindrar järnvägsverksamheten och därmed kan skada riksintressena.

Vattenförsörjning



Vattenskyddsområde finns beläget norr om riksväg 25. Vad gäller riksimteresse för anläggningar för vattenförsörjning är området schematiskt redovisat i kartan.

Vattenskyddsområden

Ett vattenskyddsområde finns norr om väg 25. Ett litet hörn av området berör trafikplats Hjärtenholm och norra delen av Björnstorp. Restriktionerna som vattenskyddsområdet medför är begränsade och av äldre datum. Det får inte förekomma infiltrationsbrunnar, sottippar samt upplag av lut, tjärolja och petroleumprodukter med undantag av för uppvärmning av fastighet avsett

nödvändigt förråd av eldningsolja. Det får inte heller ske grustäkt inom området.

I generella drag innebär vattenskyddsområdet idag att industribyggnation förhindras men jordbruk är tillåtet. En eventuell större utbyggnad av bostadsbebyggelse i Lekaryd kräver noggrannare analys av påverkan på och anpassning till vattenskyddsområdet.

Vattentäkten som vattenskyddsområdet skyddar används inte längre. Alvesta försörjs istället av dricksvatten som kommer från Bergaåsen. Vattentäkten är fortfarande potentiellt användbar, en nödvattentäkt, och någon ambition att upphäva vattenskyddsområdet föreligger inte till följd av förslag i den fördjupade översiktsplanen.

Avloppsreningsverk finns i södra Alvesta. Mer beskrivningar och riktlinjer finns i Kapitlet "Användning – teknisk försörjning"

Riktlinjer

Vattenskyddsområdet bör finnas kvar. Hänsyn till grundvattenskyddet bör tas i samband med planering och utbyggnad av bl.a. infrastruktur och verksamhetsområde i åsens närhet då bortschaktning av åsmaterial ökar risken för föroreningspridning.

Dricksvattenanläggningar

Hösten år 2016 beslutade Havs- och vattenmyndigheten om att Bergaåsens dricksvattenanläggningar skulle utgöra riksimteresse för anläggningar för vattenförsörjning enligt 3 kap 8 § andra stycket miljöbalken. Riksimtresset utgörs dels av produktionsområdet med råvattenbrunnar och infiltrationsdammar, dels av överföringsledning med tillhörande anläggningar. Motiven till utpekandet av riksimtresset är att anläggningarna nyttjas/kan nyttjas av många människor, har stor kapacitet och god kvalitet, liten risk att påverkas av klimatförändringar samt behövs som reserv eller för framtida användning.

Riktlinjer

Vid exploatering av mark i direkt anslutning till riksintresseområdet ska hänsyn tas så riksintresset inte påtagligt skadas. Detta gäller exempelvis vid verksamhetsområden utmed väg 25.

Avfallshantering

En kommunal avfallsanläggning finns öster om tätorten. Beskrivning av denna och förslag finns under kapitlet "Användning – teknisk försörjning".

Försvaret

Något riksintresse för försvaret finns inte inom området för den fördjupade översiktsplanen.

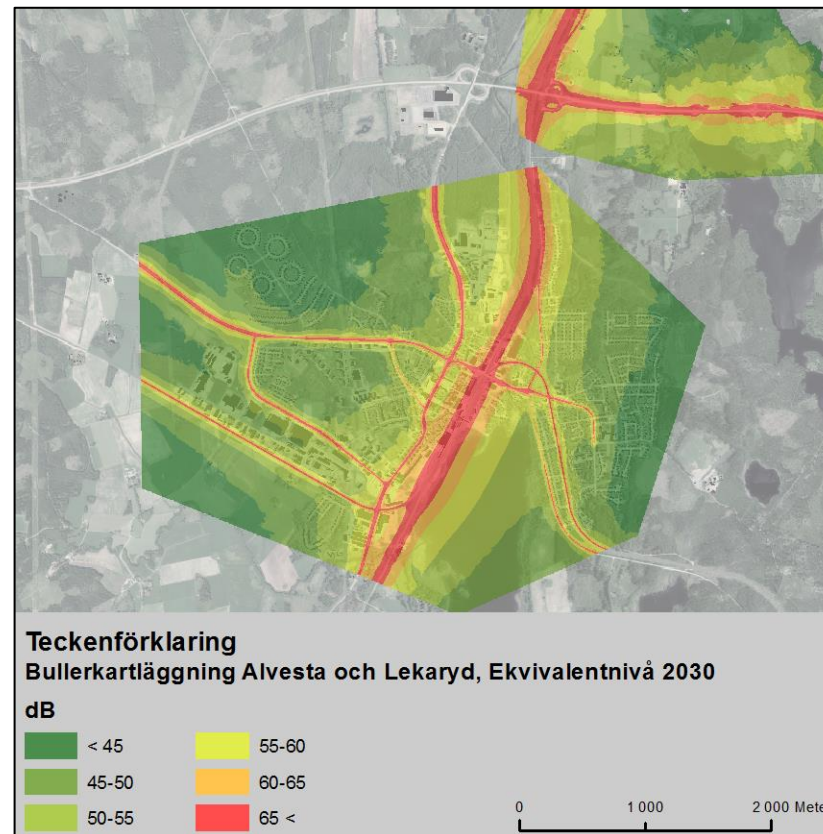
Miljö, hälsa och säkerhet

Buller

Trafikbuller

Alvesta tätort är en järnvägsknut med både Södra stambanan och Kust- till- kustbanan som går genom tätorten. Dessutom finns flera större trafikleder, bland annat går länsväg 126 idag genom centrala Alvesta. I Alvesta tätort påverkas alltså ljudnivåerna av både väg- och tågtrafik.

De viktigaste källorna till trafikbuller i Alvesta tätort bedöms vara Södra stambanan, Kust-till-kustbanan, Blädingevägen-Allbogatan (väg 126), Värnamovägen, Växjövägen, Lekarydsvägen, Fabriks-gatan, Aringsåsvägen och Sköldstavägen.



Bullerkartläggningen med förväntade värden år 2030. Gällande riktvärde för nybyggnation av bostäder är 55 dB(A).

De ekvivalenta ljudnivåerna överskrider till stora delar helt eller delvis för byggnader längs huvuddelen av dessa vägar och järnvägar. Framförallt byggnader längs Blädingevägen, Allbogatan och huvuddelen av järnvägssträckningen har hög bullerexponering. En översiktlig analys visar att cirka 500 bostäder i tätorten kan vara exponerade för bullernivåer över riktvärdena för ekvivalenta och maximala nivåer.

Bostadsfastigheter belägna i direkt anslutning till vägtrafiken har i idag i många fall överskridna riktvärden på den sida av tomten som vetter mot vägen. Beräknad trafikökning enligt Trafikverkets

prognos gör att ljudnivåerna för bostäder i direkt anslutning till väg och järnväg kommer att öka. Detta innebär att fler hus kommer att få överskridna riktvärden än idag.

Riktlinjer

Bostäder ska utföras och placeras så gällande riktvärden för trafikbuller inte överskrids. I samband med detaljplanläggning av bostäder ska en bullerutredning genomföras om det finns osäkerhet huruvida bullerriktvärden överskrids eller inte. Målet ska vara att antalet bullerstörda bostäder inom tätorten inte ska öka.

Industribuller

Industribuller regleras genom verksamheternas tillstånd. Idag finns ingen översiktlig kartering över industribuller inom Alvesta tätort. Verksamheter som alstrar industribuller finns idag framförallt belägna inom Västra industriområdet och Alvesta bangård.

Riktlinjer

I samband med planläggning av områden med närhet till tillståndspliktiga verksamheter ska påverkan av eventuellt industribuller beaktas.

Vibrationer

Vibrationer är svängningsrörelser som uppstår vid överföring av energi. Vibrationerna blir kraftigast när tunga godståg passerar över lösa jordar, oftast leror. I fasta jordar, till exempel morän, är vibrationsnivån lägre och spridningen betydligt mindre.

Större utpekade utbyggnadsområden så som Spåningslanda och Aringsås är placerade på moränjordar, vilka har låg risk för störningar av vibrationer.

Riktlinjer

Vid utbyggnad av områden med lösa jordar som ligger i närområdet till platser där tunga godståg passerar ska en vibrationsutredning tas fram i samband med detaljplaner.

Luftkvalitet

Alvesta kommun är medlem i Kronobergs luftvårdsförbund som tar fram tätortsprogram för luftmätningar i länet. Programmet är en kombination av mätningar och beräkningar. Resultatet från förra mätningen visar följande halter:

Gata	NO ₂ µg/m ³	PM10 µg/m ³	PM10 90%-il µg/m ³	Bensen µg/m ³
miljökvalitetsnorm	40	40		5
miljömål	20	15		1
Allbogatan, norr	13	13	21	0,9
Allbogatan centrum	11	13	21	0,9
Växjövägen	9	14	22	0,9
Värnamovägen	7	11	17	0,8
Fabriksgatan	6	11	16	0,7

Källa: Tätortsprogram i Kronobergs län (2013), Halter i luft, beräknade för olika år med spridningsmodellen SIMAIR_{väg}. Årtal mätning: Bensen 2009, övriga 2012.

Sammanfattningsvis är luftkvaliteten i Alvesta tätort god och överskridande av miljökvalitetsnormer befaras inte. Däremot visade mätningarna från 2013 att halten PM₁₀ är något för hög jämfört med det nationella miljömålet. Som ett årsgenomsnitt var halten 16 µg/m³ (mikrogram per kubikmeter luft), vilket överskrider miljömålet som är 15 µg/m³. PM₁₀ är partiklar med storlek upp till 10 mikrometer. De största källorna till PM₁₀, bedöms vara vägslitage till följd av användning av dubbdäck. En omledning av väg 126 utanför centrum och anläggande av ett triangelspår möjliggör minskad trafik och utsläpp i Alvestas centrala delar. Därmed kan luftsituationen förbättras genom föreslagen planering.

Riktlinjer

Om kommande luftmätningar visar att de nationella miljömålen överskrids vad gäller frisk luft, bör åtgärder vidtas för att komma till stånd med problematiken.

Vattenkvalitet

Salen

Sjön Salen med tillflöden har en övergödningssituation som påverkar dels resursen för tätortsutvecklingen genom möjlighet att användas för bad och rekreation, dels växt- och djurliv i sjön och i nedströms liggande vattendrag. Slutligen medverkar övergödningen i Salen tillsammans med många andra vattendrag och direkta utsläpp till negativa effekter i Östersjön.

Salen har historiskt sett varit en näringsfattig sjö. Med ökande befolkning från mitten av 1800-talet och ändrad markanvändning i tillrinningsområdet blev sjön, särskilt norra delen, snart övergödd. Vattenvårdsproblemen blev dock tydliga först efter att sjön sänktes i mitten av 1930-talet, samtidigt som Kronobergs Läns Slakteriförening startade sin verksamhet i Alvesta med utsläpp till norra Salen.

Belastningen på norra Salen var mycket hög under många år, men en mängd åtgärder har genomförts under åren för att minska utsläppen av näringsämnen till sjön. Norra Salen visar dock fortfarande tydliga tecken på övergödning med bl.a. förhöjda fosforhalter som också har visat sig ha negativ påverkan på nedströms liggande vattenområden. Under 2015-2016 utfördes en fördjupad undersökning av Norra Salen samt en inledande åtgärdsplanering.

Miljökvalitetsnormer för Salen och övriga vatten

Vattendelegationerna beslutade i december 2016 om nya miljökvalitetsnormer för vatten.

Inom planområdet berörs sjön Salen, sjön Spånen, Lekarydsån, Tvärån och Hjortsbergaån. Miljökvalitetsnormerna för sjöar och vattendrag som finns inom planområdet innebär att dessa ska uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus. Tidigare norm innebar att god status skulle uppnås senast 2015.

Spånen har god ekologisk status idag. Lekarydsån har fått en tidsfrist till 2021 att uppnå god ekologisk status medan Salen,

Tvärån och Hjortsbergaån har fått en tidsfrist till 2027 då administrativa begränsningar och i vissa fall otillräcklig lagstiftning medför orimliga kostnader för att uppnå normen inom kort.

Vid statusklassningen 2009, och även den senaste statusklassningen från 2015 som fortfarande utgör arbetsmaterial, nådde ingen av de ovanstående sjöarna eller vattendragen upp till god kemisk ytvattenstatus på grund av att gränsvärden överskrids för kvicksilver och bromerad difenyleter. Dessa ämnen klassas som ett miljöproblem och finns i alla sjöar och vattendrag och är ett generellt problem i hela landet. Problemen härrör från internationella luftnedfall och kan inte åtgärdas med lokala insatser. Miljökvalitetsnormerna anger däremot att halterna som fanns i december 2015 inte får öka.

Den ekologiska statusen var år 2009 god för Spånen. Lekarydsån, Tvärån och Hjortsbergaån hade måttlig ekologisk status. Salen hade otillfredsställande ekologisk status. 2015 var statusen för Salen måttlig istället för otillfredsställande.

Övergödning är ett problem i Lekarydsån, Hjortsbergaån och Salen. I Lekarydsån, Tvärån, Hjortsbergaån och Spånen finns problem med förändrade habitat genom fysisk påverkan.

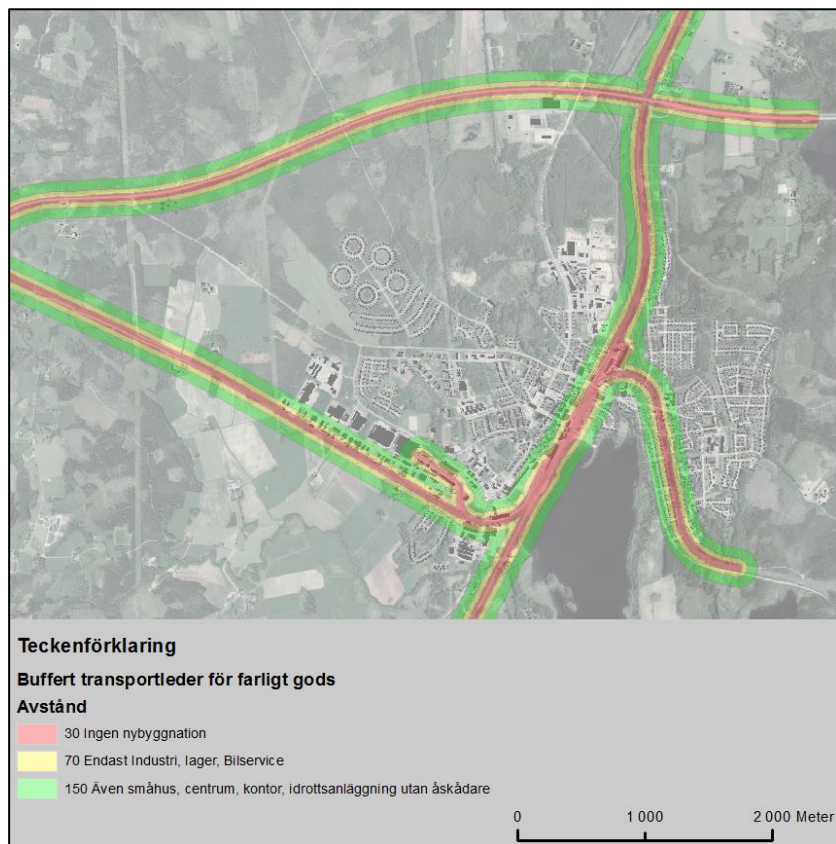
Åtgärder som kan vara aktuella för att komma till rätta med problemen är att minska tillförseln av näringsämnen. Detta kan ske genom våtmarker, skydds zoner runt vattendrag, svämbara åfåror, tvåstegsdiken och att tillskapa ekologiskt funktionella kantzoner.

Planförslaget innebär att större sammanhängande områden som naturligt svämmas över undantas från byggnation. Det ger möjlighet till flödesutjämning som minskar mängden näringsämnen som transporteras vidare till Salen. Vid Tvärån finns möjlighet att ordna näringsfällor som ytterligare reducerar tillförseln. Samma möjlighet kan även finnas utmed Hjortsbergaån, men framförallt utanför planområdet.

Riktlinjer

Exempel på möjliga åtgärder för att förbättra Salens vattenkvalitet skulle kunna vara tillskapande av flödesutjämnande våtmarker för att förhindra att näringsämnen transporteras ut i sjön.

Olycksrisk



Karta med zoner för olika typer av användning med hänsyn till farligt gods.

Inom Alvesta tätort finns områden där särskild hänsyn bör tas till risken för explosion, gasutsläpp och andra olyckor. Rekommenderat farligt godsled är riksväg 25. Genomfart av farlig godstrafik är förbjudet på väg 126 mellan Värnamovägen och Fabriksgatan.

Däremot finns målpunkter utmed väg 126 som kräver transporter av farligt gods. Detta innebär att det förekommer farligt gods även på vissa delar av väg 126. Förutom på väg körs farligt gods även på järnväg utmed Södra Stambanan och Kust- till- kustbanan.

I Alvesta tätort finns 9 tillståndspliktiga verksamheter, i enlighet med miljöbalken (MB 9 kap.). Verksamheterna med tillståndsplikt är idag främst lokaliserade i Västra industriområdet. I östra Alvesta finns även Alvestas återvinningscentral som är en tillståndspliktig verksamhet.

Enligt RIKTSAM (riktlinjer för riskhänsyn vid samhällsplanering) bör:

Risker identifieras och beskrivas med stöd av en riskanalys för nyexploatering inom 150 meter från transportleden. Ingen nyexploatering bör ske inom 30 meter från transportleden. Enbart industri, lager och bilservice bör tillåtas 30-70 meter från transportleden. Inom 70-150 meter kan även småhus, centrum, kontor och idrottsanläggning utan åskådare exploateras. Vård, skola, flerbo- stadshus eller hotell/konferenslokaler bör generellt placeras minst 150 meter från transportleden. Vid placering av dessa verksamheter närmare transportleden bör en detaljerad riskbedömning tas fram.

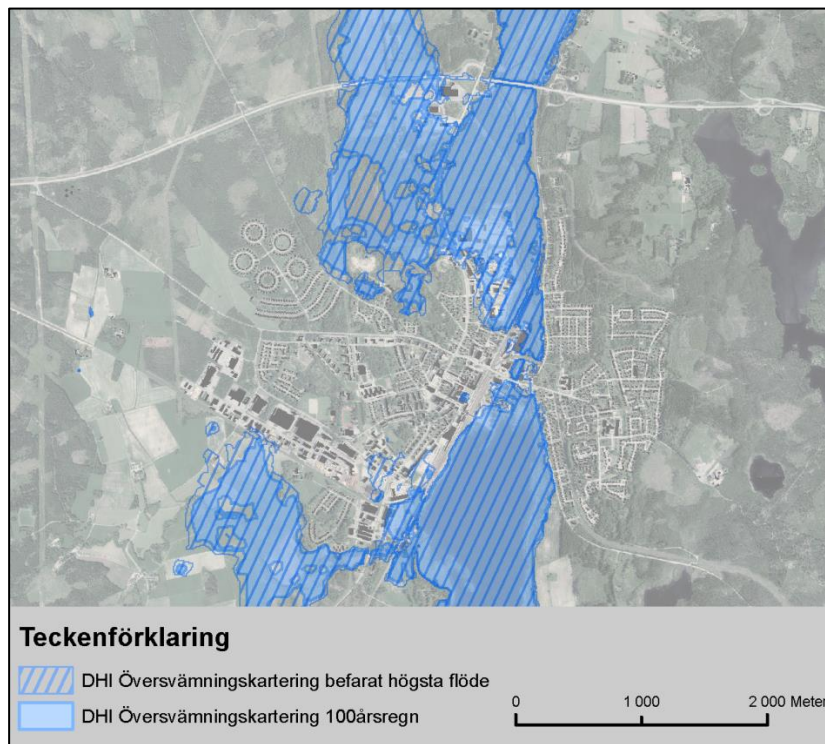
Riktlinjer

Riktlinjer enligt RIKTSAM bör iakttas.

Översvämning

Kommunen har tillgång till översvämningsskartering och skyfallsskartering som med olika modeller beräknat var vatten riskerar att samlas vid höga flöden respektive kraftiga regn.

Höga vattenflöden



Markområden som kan vara känsliga vid framtida 100-årsregn.

DHI:s översvämningsskartering visar områden som riskerar att översvämmas vid höga vattenflöden, utifrån att sjön Salen, Lekarýdsån och Tvårån stiger. Ett större område finns mellan Södra stambanan och riksväg 126, mellan riksväg 126 och Sköldstavägen samt ett område söder om Kust-till-kustbanan.

Utifrån översvämningsskarteringen har områden som inte redan är bebyggda eller som inte har strategisk placering för framtida bebyggelse pekats ut som översvämningsskartering i kapitlet Teknisk försörjning.

Riktlinjer

Översvämningsskarteringen är ett viktigt underlag vid planläggning.

Ny bebyggelse bör inte tillåtas inom utpekad översvämningsskartering. I detaljplaner bör anges lägsta golvhöjd för ny bebyggelse i förhållande till översvämningsskartering.

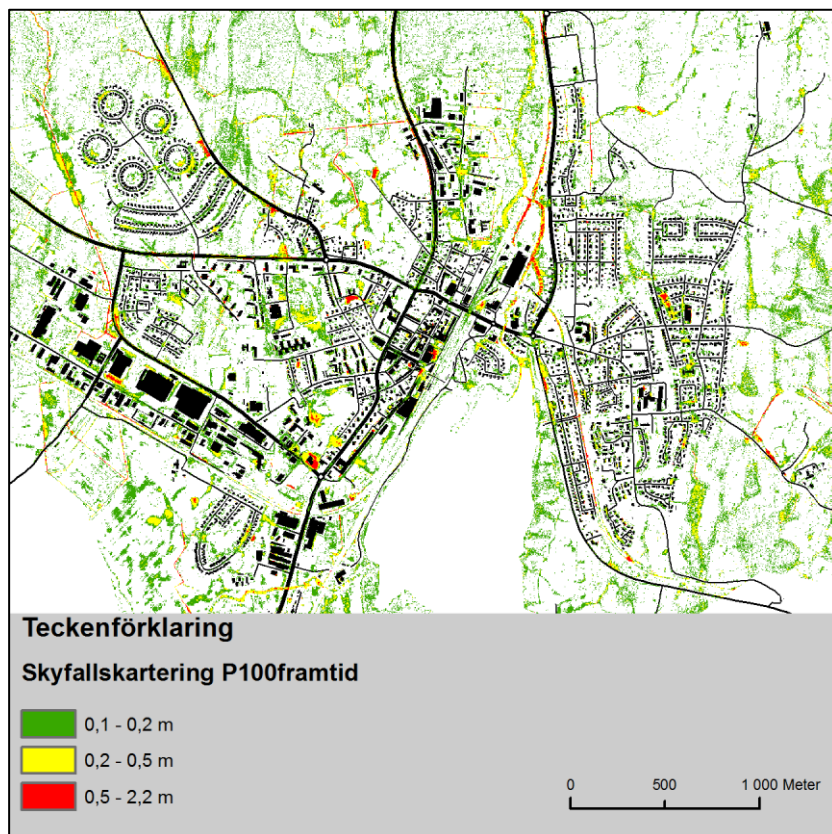


Översvämning av Sjöparken 2004.

Överbelastat dagvattennät

DHI:s skyfallsskartering visar de beräknade maximala vattendjupen (m) och flödes hastighet (m/s) i samband med ett framtida 100-års regn (skyfall som har en återkomsttid på 100 år). Karteringen visar områden där vatten riskerar att samlas vid kraftig nederbörd då dagvattennätet överbelastas.

Åtgärder så som invallningar och möjlighet att strypa flödet till Ilabäcken har genomförts under de senaste åren för att minska risken för översvämningar på västra industriområdet.



Områden där vatten samlas vid skyfall.

Riktlinjer

Identifiera och säkra lågstråk och prioriterade rinnvägar för att avvattna bebyggelseområden som riskerar att översvämmas vid kraftiga skyfall. Marknivå utgör alltid dämningnivå för dagvatten, vilket innebär att man vid nybyggnation måste anpassa byggnadens utformning och dräneringsteknik efter att dagvatten kan stå i brunnar och upp till marknivån där dagvattennätets förbindelsepunkt finns. Inför nybyggnation ska dagvattenhantering lösas i samband med planläggning.

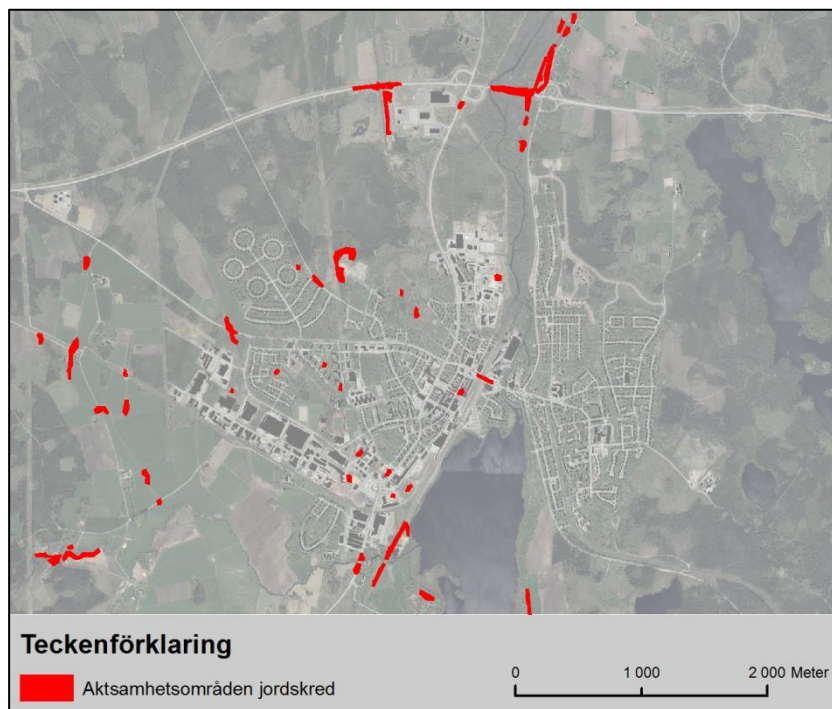
Ras, skred och erosion

Ras och skred

Inom Alvesta tätort finns mindre områden som har förutsättningar för skred i finkornig jordart. För att skred ska kunna inträffa krävs att jorden består av lera och/eller silt, samt att marklutningen är tillräckligt stor. Klimatförändringar så som intensivare och ökad nederbörd ökar risken för större eller mindre ras/skred i siltslänter. Likaså inträffar slamströmmar i samband med intensiva regn, ofta vid snösmältning. De flesta spår av slamströmmar i Sverige finns i fjälltrakerna men i övriga landet kan det också finnas områden som är utsatta för slamströmmar, exempelvis längs raviner, förkastningsbranter eller moränsluttningar.

Aktsamhetsområden definierar den maximala omfattningen av det område från vilket skredmassor kan röra sig, givet en kritisk marklutning (1:10 eller brantare).

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort



Områden som har förutsättningar för jordskred (aktsamhetsområden). (SGU)

Riktlinjer

Vid planläggning av områden med risk för ras och skred ska särskild hänsyn tas till detta.

Erosion

I Alvesta tätort bedöms det inte finns några områden där särskilt hänsyn behöver tas till risken för stranderosion.

Förorenad mark

I Alvesta tätort finns flera områden som är utpekade i Länsstyrelsens MIFO-inventering (markområden som misstänks vara förorenade). Framförallt finns områdena lokaliserade i tätortens verksamhetsområden, men det finns även misstanke om förorenad

mark i centrala delen av tätorten och i östra delen av Alvesta. Misstänkta föroreningar nämns i detta förslag under respektive utpekade områden för förändrad markanvändning. Förutom MIFO-inventerade områden finns även tre tidigare deponier i tätorten.

Riktlinjer

Om misstanke finns om förorenade markområden ska en bedömning göras om vidare utredningar behövs. Vid planläggning av ytor med känslig markanvändning t.ex. bostäder och park, bör markundersökning genomföras.

Radon

I den norra delen av tätorten finns ett område som misstänks innehålla isälvsmaterial och därmed finns risk för radonhalter som överskrider normen. Oavsett på vilken typ av mark, eller var i Sverige det ska byggas, måste radon från mark beaktas, eftersom det alltid finns i tillräckligt höga halter i jordluften för att det skulle kunna leda till problem inomhus.

De byggmaterial som tillverkas i dag har så låg halt av radium att de inte kan ge upphov till mer än några få tiotal Bq/m³ i inomhusluften (riktvärdet är 200 Bq/m³). I det fall huset ansluts till det kommunala vattenledningsnätet behöver man heller inte bekymra sig för radon i hushållsvattnet.

Riktlinjer

Bostadshus ska uppföras radonsäkert.

Dåliga grundförhållanden

I Alvesta finns områden som kan vara olämpliga att bebygga med hänsyn till grundförhållandena. Områdena som pekats ut nedan hänger samman med resonemang om översvämningsområden, se rubriken översvämning ovan.

Ett av de större områdena finns beläget i den norra delen av tätorten, i närområdet till Lekarydsån, området mellan Södra Sambanan och riksväg 126. Området består främst av gyttja och kärrtorv, och bedöms därmed inte ha grundförhållanden för att kunna bebyggas. På den västra sidan av väg 126 och mot Sköldstavägen fortsätter de sämre grundförhållandena, marken består av moss-torv, kärrtorv och silt. Likaså inom dessa områden bör bebyggelse undvikas.

I tätorten finns även mindre områden som inte är lämpliga att bebygga med hänsyn till markförhållanden på platsen. Ett av dessa finns strax öster om Virda bad- och sportcenter, ett sankt område bestående av främst torv.

Tingsbacken i centrala Alvesta består till stor del av torv och kräver åtgärder i form av schaktning eller särskild grundläggning för att bli lämplig för byggnation.

Strax väster om Påvelsgård, intill Ilabäcken, består marken av silt och är därmed inte lämplig att bebygga.

Riktlinjer

Om bebyggelse planeras i områden där grundförhållandena misstänkts vara dåliga ska en geoteknisk undersökning göras innan planläggning.

Riksintressen och mellankommunala intressen

Här görs en sammanställning av riksintressen och mellankommunala intressen som berörs.

Infrastruktur och kommunikationer

För beskrivning av förslagen se användningsavsnittet Hållbara transporter och Centrum.

Väg 25 (och 27) samt väg 126

Väg 25 och 27 utgör både riksintresse och mellankommunalt intresse. Väg 126 är ett mellankommunalt intresse.

Förbifart av väg 126 ökar framkomligheten för genomfartstrafik. Förändringar av trafikplatser på väg 25 råder Trafikverket över men om kommunens föreslagna anslutning vid Sköldstavägen aktualiseras kan trafikflödet påverkas något.

Södra stambanan, Kust-till-kustbanan och busstrafik

Södra stambanan och Kust-till-kustbanan utgör både riksintresse och mellankommunalt intresse. Busstrafiken är ett mellankommunalt intresse.

Dubbelspår på Kust-till-kustbanan mellan Alvesta och Växjö ger positiv påverkan på tillgänglighet för spårbunden kollektivtrafik i regionen och interregionalt. Triangelspår möjliggör utökad kapacitet på Alvesta station och underlättar godstransporter.

Alvesta resecentrum utvecklas som resenod. Utökad parkering och omdaning av ytor kring resecentrum underlättar byte mellan olika trafikslag för både kort- och långväga resenärer.

Cykelväg till Växjö

Cykelväg till Växjö är ett mellankommunalt intresse.

Cykelväg till Växjö via Gemla ökar möjligheterna till säker och komfortabel cykelpendling mellan kommunerna betydligt då det idag endast går att ta sig fram på landsväg utan vägren eller på enskilda vägar.

Vattendrag Mörrumsån

Vattendrag Mörrumsån utgör både riksintresse och mellankommunalt intresse.

För beskrivning av förslagen se hänsynsavsnittet Vattenkvalitet.

Vattenvårdsfrågor berörs genom Salens del i Mörrumsåns avrinningsområde. Förslaget påverkar vattendraget positivt genom möjlighet till minskad näringstillförsel.

Fritid och rekreation

Fritidsanläggningen vid Hanaslöv är ett mellankommunalt intresse.

För beskrivning av förslagen se användningsavsnittet Idrott och fritid.

Hanaslöv utvecklas som aktivitetsbaserat friluftsområde för regionen och för mer långväga turister vilket gynnar regionens möjligheter till fysisk aktivitet samt turistnäringen.

Bergaåsens dricksvattenanläggningar

Bergaåsens dricksvattenanläggningar utgör både riksintresse och mellankommunalt intresse.

För beskrivning av förslagen se hänsynsavsnittet Dricksvattenanläggningar.

Framtida verksamhetsområde utmed väg 25 behöver ta hänsyn till dricksvattenanläggningarna.

Verksamheter

Utveckling av verksamhetsmark är ett mellankommunalt intresse.

För beskrivning av förslagen se användningsavsnittet Handel och verksamheter.

Verksamhetsområde längs väg 25 kan betraktas som en konkurrerande plats för verksamhetsetablering kommunerna emellan

men framför allt som ett gemensamt mellankommunalt intresse för att hitta gemensamma attraktiva kommunikationslägen för företag. En utveckling av nya arbetsplatser påverkar arbetsmarknaden positivt i regionen.

Bostadsförsörjning

Bostadsförsörjning är ett mellankommunalt intresse.

För beskrivning av förslagen se användningsavsnittet Attraktiva boende- och livsmiljöer.

Bostadsbrist råder i stora delar av länet. Nybyggnation på flera orter bidrar gemensamt till en förbättrad bostadssituation för regionens invånare.

Kulturmiljövård, Hjärtanäs-Dansjö-Gåvetorp-Spåningslanda

Hjärtanäs-Dansjö-Gåvetorp-Spåningslanda utgör ett riksintresse.

För beskrivning av förslagen se hänsynsavsnittet Kulturmiljövård.

Bebyggelse planeras inte inom riksintressets kärnområde. Utredningsområde har pekats ut för bostäder där underlaget är bristfälligt och där bedömning av påverkan därför inte kan göras i nuläget. Påverkan finns mer utvecklat beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen.

KÄLLOR

Agrarhistorisk landskapsanalys, Kronobergs län, Riksantikvarieämbetet 1998

Alvesta järnvägsstation, Byggnadsminnen i Kronobergs län, Länsstyrelsen Kronoberg, Daniel Melchert, 2010

Alvesta tingshus, Byggnadsminnen i Kronobergs län, Länsstyrelsen Kronoberg, David Fuchs, 2012

Boverket: Åtgärder mot radon i bostäder

"En hållbar handelspolicy", Trafikverket och SKL

Föredrag Kloster, Harald Petersson, 160122

"För övrigt vimlar trakten av fornlämningar", Utredning om eventuell "påtaglig skada" på kulturmiljövårdens riksintresse Hjärtanäs-Dansjö-Gåvetorp-Spåningslanda, Pär Connelid, Kula HB, rapport 2017-01-13

Hjärtanäs, Dansjö, Gåvetorp och Spåningslanda riksintresse, Fördjupad beskrivning av en kulturmiljö av riksintresse, Länsstyrelsen Kronoberg, 2011

Kommunala och länsstyrelsens GIS-baserade planeringsunderlag Kronobergs län och klimatförändringarna 1.0 – En kartläggning av klimateffekter, hot och möjligheter, Länsstyrelsen i Kronobergs län 2011

Kronobergs natur, Naturvårdsprogram för Kronobergs län Inventeringsdel, Länsstyrelsen i Kronobergs län 1989

Naturinventering i Alvesta 2016, Tobias Ivarsson/Alvesta kommun, 2016

Norra Salen – Naturvärden 2014

Planera för rörelse – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen, Boverket 2013

Rekreationsutredning Hagaparken, Alvesta kommun, 2008

Riksdagsmannagården i Alvesta, Byggnadsminnen i Kronobergs län, Länsstyrelsen Kronoberg, Magdalena Jonsson, 2013

Sammanställning av naturvärden i Alvesta tätort, Per Darrell/Alvesta kommun, 2017

SGU:s kartvisare, Jordarter 1:25 000- 1:100 000

Skogens pärlor, <http://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor>

Sveriges geologiska undersökning (SGU), i samverka med Statens geotekniska institut (SIG), Förutsättningar för skred i finkornig jordart.

Trafikverkets funktionsbeskrivningar av riksintressen

Trafikverkets webbplats, <http://www.trafikverket.se/vag126norrainfarten>

Tätortsprogram i Kronobergs län, resultat från mätningar 2013

Vatteninformationsservice Sverige, <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>

Öp2008

Översiktlig bullerkartläggning av Alvesta tätort, Sweco, 2014

Översiktlig bullerkartläggning av Lekaryd – Alvesta kommun, Sweco, 2015

Översiktlig naturvärdesinventering kring Alvesta – Underlag för Grönstrukturprogram, Ingvar Nilsson/Alvesta kommun, 2017

SAMLADE KONSEKVENSER

Miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning

Bakgrund

När kommunen upprättar en översiktsplan enligt PBL ska det göras en miljöbedömning av planen. Syftet är att integrera miljöaspekter i planen. Denna miljökonsekvensbeskrivning är resultatet av miljöbedömningen. Här identifieras, beskrivs och bedöms den betydande miljöpåverkan som planen kan antas medföra. En checklista har gjorts som redovisar alla de miljöfaktorer som gått igenom i planarbetet, även de som inte omfattas av miljökonsekvensbeskrivningen.

Icke-teknisk sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort är en vägledning för hur den byggda miljön, infrastrukturen, grönstrukturen och vattenområden ska användas och utvecklas i Alvesta. I denna miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande checklista behandlas översiktligt vilka miljöaspekter som genomförandet av planen innebär. Planen pekar bland annat ut lämpliga områden för etablering av bostäder och verksamheter. En förbifart för genomfartstrafik föreslås samt plats för dubbelspår och triangelspår i järnvägsnätet. Målsättningar för centrum beskrivs. Grönytor och områden för vattenhantering behandlas också.

Bostadsbebyggelse placerad med närhet till vardagens behov av service och kommunikationer samt utbyggnad av cykelvägar innebär god bebyggd miljö och främjar hållbara transporter. Ett varierat bostadsbestånd i attraktiva lägen innebär ett utvecklat underlag för service på orten. Nya bostadsområden tar skogsmark i anspråk men ligger i närhet till befintlig infrastruktur vilket innebär god hushållning. Även verksamhetsmark tar skogsmark i anspråk och förändrar landskapsbilden längs väg 25. Ny förbifart förändrar trafikförhållandena och ger bättre bullersituation i centrala Alvesta samt bedöms ha goda möjligheter att inte tillföra störning över

riktvärdena för bostäder i sin nya sträckning. Dubbelspår i befintlig sträckning underlättar övergång till hållbara transporter men medför behov av bullerhantering och ökad barriäreffekt för vägtrafiken. Hänsyn tas till farligt godsleder. Områden för hantering av ytvatten och dagvatten förbättrar vattenkvaliteten i sjön Salen. Grönstråk bidrar till rekreativvärden nära bostaden och upprätthåller tillgång till ekosystemtjänster.

Avgränsning

Eftersom planen är av översiktlig karaktär kommer även miljökonsekvensbeskrivningen att fokusera på de övergripande miljöfrågorna som berörs av planförslaget. Dessa är:

- Natur- och kulturmiljö
- Landskaps- och tätortsbild
- Trafikmiljö, buller
- Hushållning
- Hälsa och säkerhet
- Miljökvalitetsnormer
- Miljömål

Behandlade alternativ

I denna miljökonsekvensbeskrivning behandlas ett nollalternativ samt förslaget till fördjupad översiktsplan. Nollalternativet innebär att den fördjupade översiktsplanen inte genomförs.

I översiktsplanen från 2008 ges stöd för verksamhetsområden längs väg 25 samt att bostadsområden pekas i viss grad ut. Gällande översiktsplan betraktas dock inte som ett nollalternativ.

Nollalternativet

I nollalternativet fortsätter nuvarande markanvändning och endast marginell utveckling kan ske. Stöd finns i detaljplan för ett mindre antal bostadsområden som skulle kunna bebyggas.

Ett nollalternativ innebär att kommunen måste göra omfattande studier och avvägningar i varje ärende om lokalisering/etablering medan en fördjupad översiktsplan innebär ett helhetsgrepp för att gynna orten på lång sikt. Nollalternativet kan innebära fortsatt brist på bostäder vilket kan ge till följd att befolkningen minskar på grund av flytt och att potentiella inflyttare väljer att inte bosätta sig i tätorten. Det kan i sin tur leda till ett sämre underlag för handel och service och svårigheter att utveckla näringslivet.

Nollalternativet innebär att planering för centrumutveckling saknas. Det medför svårighet att ta ett helhetsgrepp vid förändringar i gatu- och utemiljön. Nollalternativet innebär att genomfartstrafiken på väg 126 fortsätter gå genom centrala Alvesta.

Planförslaget

Ett genomförande av förslaget innebär att bostäder kan tillskapas med en variation av omgivningar och bebyggelse typer. Förtätning sker främst i centrum och i västra Alvesta, medan nya större bostadsområden byggs i östra Alvesta, men även i viss omfattning i västra Alvesta. En förbifart av väg 126 ger möjlighet till fler bostäder i centrum och ger en samordningsvinst som väg till nytt verksamhetsområde nordväst om tätorten. Verksamheter ges möjlighet att etablera sig längs väg 25 med en buffertzona av grönsstruktur till befintliga bostäder. Centrumnära verksamhetsområden omvandlas till område för bostäder och ej störande verksamheter. Mark reserveras för dubbelspår på kust-till-kustbanan i befintligt läge. Mark reserveras även för triangelspår och industrispår i västra Alvesta. Område för utveckling av resecentrum anges. Centrum ges möjlighet att utvecklas med nya bostäder, större möjlighet att vistas utomhus och förbättrad tillgänglighet för både gång och cykel. Grönstråk bevaras mellan bebyggelseområden och rekreationsstråk utvecklas. Hanaslöv utvecklas som fritidsområde. Ytor för vattenhantering reserveras från byggnation.

Miljökonsekvenser

Natur- och kulturmiljö

Nollalternativet

Nollalternativet innebär begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö.

Genomförandet av planen

Ett genomförande av planen medför att stora ytor som idag är skog tas i anspråk för verksamheter och bostäder. Föreslagna lokaliseringar är anpassade efter vattendrag, naturliga lågpunkter och registrerade naturvärden. I samband med framtagande av grönsstrukturprogrammet genomförs inventeringar av naturvärden och sociala värden. Bebyggelsen är väl anpassad med hänsyn till naturvärden. I några fall finns intressekonflikter som behöver utredas vidare i eller inför detaljplaneprocesser. Kula HB har på uppdrag av Alvesta kommun tagit fram en rapport rörande riksintresse för kulturmiljö. Resultatet från utredningen är att det i Spåningslanda finns flera värdefulla miljöer som behöver tas hänsyn till i samband med planering av bostäder i området. Där en bedömning gjorts att det finns mycket bevarandevärda miljöer föreslås ingen ny bebyggelse. Alvesta kommun gör bedömningen att det även finns ett större område i Spåningslanda där underlaget idag är för litet för att klart kunna göra en bedömning om vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse och i vilken omfattning. Därmed har ett utredningsområde pekats ut där det kommer att krävas tydligare underlag och eventuellt arkeologiska undersökningar innan en avgränsning kan göras över vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse.

Det är framförallt fornäkrar med jämförelsevis lågt bevarandevärde som bedöms påverkas i samband med utbyggnation av de områden som föreslås för bostadsbebyggelse. De öppna markområdena belägna centralt inom riksintresseområdet bevaras och skyddsvärda fornlämningar undantas i planeringen. Sammanfatt-

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

ningsvis görs bedömningen att den anpassning som gjorts av förslaget inte kommer att leda till att riksintresset påtagligt skadas.

En förtätning i centrumkvarteren innebär att en tidstypisk bebyggelsekaraktär försvinner från platsen. Däremot finns liknande bebyggelsekaraktär kvar strax utanför centrum.

Landskaps- och tätortsbild

Nollalternativet

Nollalternativet medför en marginell påverkan på landskaps- och tätortsbilden eftersom endast begränsad byggnation möjliggörs. Centrum behåller en öppen struktur längs Allbogatan. Ett helhetsgrepp om centrum uteblir.

Genomförandet av planen

Förtätning till kvartersstruktur i centrumkärnan påverkar stadsbilden positivt genom att centrumkaraktären förstärks och vad som är centrum tydliggörs. Strukturen medför viss förändrad skuggbild men inte en värre olägenhet än vad man kan förvänta sig i en centrummiljö.

Planen medför byggnation som i stor grad fyller i befintliga strukturer vilket innebär marginell påverkan på landskaps- och stadsbilden som helhet. Sammanhängande grönstråk ramar in områden. Ny bebyggelsestruktur ansluter i stort till befintlig struktur i närområdet. Ny högre skala i områden i Spåningslanda där marknivån är låg i jämförelse med åsens höjdplatå medför nytt inslag som försiktigt kan tillföra variation i den monotona strukturen på östra sidan av Alvesta.

Ny industrimark längs väg 25 medför förändring från naturmark till verksamheter. Naturmark försvinner men Alvesta annonseras bättre utåt.

Trafikmiljö, buller

Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring av trafikmiljön. Störningssituationen i centrum och längs Allbogatan kvarstår.

Genomförandet av planen

Omledning av genomfarttrafiken på väg 126 innebär att bullernivåerna minskar i centrum och längs Allbogatan. Trafikflödet avlastas vilket medför förbättrad trafiksäkerhet i tätorten. Förbifart nord medför buller längs sin sträckning men goda möjligheter finns att skärma av ljudet med bullervall och naturmark från befintliga bostäder i västra Alvesta. Påvelsgård har i dagsläget bullervärden på 40-45 dB ekvivalent nivå och kan med en förbifart inklusive bullervallar få en höjning till bullernivåer vid bostäder som är under fastlagda riktvärden.

Vid stegvis omledning av trafiken med genomfarttrafik på Fabriksgatan kan utbredningen av buller längs gatan öka. Med dagens hastighetsnivåer bedöms inte betydande olägenheter uppstå och utrymme finns för att skapa bullervall utmed de södra delarna av närliggande bostadsområde. En framtida ombyggnad av Fabriksgatan kan göra att gatan leds längre från norra delen av bostadsområdet och därmed medför minskade bullernivåer.

Förbifart syd har inte givits en geografisk sträckning i planen. Fortsatta utredningar krävs för detta och görs i samband med eventuell vägplan. De alternativ som finns att tillgå är att ta jordbruksmark eller skogsmark i anspråk eller en kombination av båda. Konsekvenser på jordbruk och skogsbruk, enskilda fastigheter, naturvärden m.m. utreds utifrån de sträckningar som kan bli aktuella. Tillgänglighet till jordbruksmark och skog för jordbruks- och skogsmaskiner och trafiksäkerhet i samband med dessa transporter, påverkan på markavvattning, buller och bullerskyddsåtgärder är sådant som kommer att behöva studeras närmare.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Dubbelspår längs kust-till-kustbanan i befintlig sträckning mot Gemla kräver åtgärder mot buller. Målet är att inte öka antalet bullerstörda och hänsynsåtgärder kan komma att krävas.

Nytt industriområde medför möjlighet att flytta störande verksamheter längre bort från bostäder.

Hushållning

Nollalternativet

Markanvändningen påverkas marginellt eftersom huvudsakligen nuvarande markanvändning består.

Genomförandet av planen

Ett genomförande av planen innebär ett effektivt markutnyttjande där befintlig infrastruktur kan nyttjas vid förtätning. Nya bostadsområden ligger i anslutning till befintliga system. Ny industrimark hålls samlad för gemensam infrastruktur.

Bebyggelsen hålls sammanhållen vilket medför att pågående markanvändning utanför kan fortgå.

Förbättringar för gångtrafik och cykeltrafik underlättar för övergång till hållbara transporter inom tätorten. Reservat för dubbelspår möjliggör för framtida utbyggnad av kollektivt resande. Utveckling av reseparkering underlättar för byte mellan färdstätt. Ny tätortsnära förbifart blir något längre vilket medför ökade utsläpp. En förbifart kräver behov av anläggningsmaterial. Med rätt utformning och anpassat antal korsningspunkter och därmed möjlighet för trafikhastighet på 60-80 km/h finns förutsättningar för att minska restiden gentemot dagens sträckning.

Fler bostäder i centrum medför bättre underlag för kollektivt resande och gång- och cykelresor vilket minskar bilberoendet. Utbyggnad av reningsverket kräver långa transporter för internlogistik.

Hälsa och säkerhet

Nollalternativet

Nollalternativet innebär begränsad förändring av påverkan på hälsa och säkerhet.

Genomförandet av planen

Flerbostadshus hålls generellt utanför rekommenderade avstånd från farligt gods på järnväg. Undantag är kvarteret Svea och Mården. Västra delen av förnyelseområdena vid Norra industriområdet bör begränsas till lättare verksamheter, enbostadshus eller omfattas av en detaljerad riskbedömning om mer persontäta bostäder/verksamheter föreslås i detaljplaneskede.

För nya verksamhetsområden anges riktlinjer för att anpassningar ska ske till befintliga och kommande närliggande bostadsområden. Därmed hanteras säkerhetsrisker samt risk för buller och lukt allmänt i kommande detaljplaneprocesser och mer specifikt i anmälan eller prövningar enligt miljöbalken inför enskilda verksamhetsetableringar.

Risken för påverkan vid en olycka med farligt gods på förbifart nord bedöms vara liten, eftersom avståndet till bostäder är över 150 meter jämfört med riktlinjer (enligt RIKTSAM) om minst 70 meter.

Miljö kvalitetsnormer

Nollalternativet

Miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms inte riskera att överskridas. Med fortsatt genomfart av väg 126 genom centrum finns dock en osäkerhet om den framtida luftkvaliteten i centrum.

Möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms inte förbättras till följd av nollalternativet.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Genomförandet av planen

Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas. Mätvärdena är idag låga och planförslagets förändringar är små. En omledning av trafiken till en förbifart kan medföra sänkta nivåer i centrum och längs med Allbogatan/Blädingevägen. Luftkvalitén runt bebyggelsen bedöms bli bättre med förbifart och ökat resande med cykel eller gång.

Nya miljökvalitetsnormer för vatten beslutades 2016. Gällande normer och statusklassning finns under kapitlet Hänsyn - Vattenkvalitet.

Planförslaget bidrar till att miljökvalitetsnormer för Salen påverkas positivt genom att sammanhängande områden som naturligt svämmas över undantas från byggnation. Områdena ger möjlighet till flödesutjämning som minskar mängden näringsämnen som transporteras vidare till Salen. Vid Tvärån anges möjlighet att ordna näringsfällor som ytterligare reducerar tillförseln. Planförslaget bidrar därför till att miljökvalitetsnormer för Salen påverkas positivt. För övriga vattendrag påverkar planförslaget möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna för vatten varken positivt eller negativt eftersom tillrinningsområdena till stora delar ligger uppströms.

Då fördröjning av dagvatten tillämpas för ny bebyggelse minskar även tillförseln av tungmetaller till vattendragen.

Miljömål

Miljömål finns på nationell, regional och lokal nivå. Ett arbete pågår med att förnya målen på lokal nivå. Miljömål som bedöms vara tillämpliga i bedömningen av den fördjupade översiktsplanen är

- Begränsad klimatpåverkan
- Ingen övergödning
- Levande skogar
- Ett rikt växt- och djurliv
- God bebyggd miljö

Nollalternativet

Nollalternativet innebär ingen förändring.

Genomförandet av planen

Begränsad klimatpåverkan: En sammanhållen tätortsstruktur och sammanlänkade stråk för cykel och för gång medför ökade möjligheter för gång- och cykeltrafik. Det kan minska användandet av motorfordon för korta vardagsresor och därmed minska användningen av fossila bränslen och utsläpp av koldioxid. Samma åtgärder liksom utveckling av parkering vid resecentrum kan också medföra ökat resande med kollektivtrafik. Planen medför positiv påverkan på miljömålet.

Ingen övergödning: Möjligheten till näringsfällor medför förbättringar för övergödningssituationen i Salen samt på sikt sjöns vatten- och bottenkvalitet.

Levande skogar: Lanspråktagande av skogsmark för bebyggelse påverkar miljömålet något negativt.

Ett rikt växt- och djurliv: Grönstråk sparas vilket innebär dämpning av påverkan av lanspråktagande av mark med avseende på ekosystemtjänster, biologisk mångfald och tillgång till tätortsnära natur.

God bebyggd miljö: Planen medför god bebyggelsestruktur med möjlighet till varierat bostadsbestånd i attraktiva lägen. Befintlig infrastruktur kan nyttjas. Kollektivtrafik, gång- och cykelanvändning främjas. God vardagsmiljö med närhet till målpunkter och service främjas. Nya områden är lokaliserade utifrån hälso- och säkerhetsaspekter.

Uppföljning av miljöaspekter

Miljöeffekterna som identifierats följs upp i genomförandet av den fördjupade översiktsplanen genom

- Detaljplanearbeten, behovsbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar.
- Uppföljning av användning av gångvägar och cykelvägar.
- Arbete med gestaltungsfrågor vid vägombbyggnader och projekt.
- Samråd i kulturmiljöfrågor och anpassning av bebyggelse i kulturmiljöer.
- Arbeten med anläggningar för näringsfällor och dagvattenhantering.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

Checklista tillhörande miljöbedömning

Bilaga till samrådshandling för Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörs ej	Kommentarer
	Stor	Måttlig	Liten	Liten	Måttlig	Stor			
Miljö									
Miljö kvalitetsnormer					x				Ytor säkerställs för dagvattenhantering. Översvåmningsytor sparas med möjlighet till näringsfällor. Avlopp ansluts till kommunalt nät. Miljö kvalitetsnormer för luft påverkas ej.
Miljömål - nationella och regionala						1,2, 4, 7, 10			Berörs: 1.begränsad klimatpåverkan, 2.frisk luft, 3.giffri miljö, 4.ingen övergödning, 5.levande sjöar och vattendrag, 6.grundvatten av god kvalitet, 7.myllrande våtmarker, 8.levande skogar, 9.ett rikt odlingslandskap, 10.god bebyggd miljö, 11.ett rikt växt- och djurliv
Miljömål - lokala				x				3,6	Salens vattenkvalitet förbättras.
Riksentressen									
Naturvård								x	
Rörligt friluftsliv								x	

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörs ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Kulturmiljö									Bebyggelse planeras inte inom riksintresset. Möjlighet för fler att upptäcka fornlämningarna. Utredningsområde för bostäder där underlaget är bristfälligt, bedömning av påverkan kan inte göras i nuläget.
Annat									Planen reserverar mark för framtida spårutbyggnad av kust-till-kustbanan och triangelspår för koppling mellan kust-till-kust och södra stambanan.
Naturmiljö									
Växt- och djurliv, hotade arter									Minskad skogsareal. Anpassningar gjorda till naturvärden men några områden behöver utredas vidare. Ny cykelväg över Lekarydsån kan ge viss påverkan på naturmiljön.
Naturresevat, Natura2000, Biotop-skydd							x		Nyckelbiotop ingår i grönstruktur som sparas.
Spridningskorridorer, grön- och vattensamband									1. Planen reserverar mark för gröna stråk med koppling till naturen utanför tätorten. Bevarande av olika naturtyper upprätthåller tillgång till ekosystemtjänster. 2. Större sammanhängande område längs väg 25 tas i anspråk för industribyggnation.
		2			1				

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörs ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Kulturmiljö									
Fornminnen									1. Bebyggelse planeras inom område med fossil åkermark. 2. Fasta fornlämningar sparas och möjlighet ges för fler att upptäcka fornlämningarna.
Kulturhistorisk miljö, kulturmiljöprogram			1	2					Tidstypisk bebyggelsekaraktär försvinner i del av centrum.
Visuell miljö									
Landskapsbild, stadsbild							x		Planen medger byggnation som fyller i befintliga strukturer. Sammanhängande grönstråk ramar in områden. Centrumkaraktären stärks.
Fysiska ingrepp, nya element		1			2				Ny industrimark längs väg 25 medför tydliga förändringar. 1. Naturmark försvinner men 2. Alvesta annonseras bättre utåt.
Skala och sammanhang				2				1	1. Ny bebyggelsestruktur ansluter i stort till befintlig struktur i närområdet. 2. Ny högre skala låglänta delar av Spåningslanda medför nytt inslag som försiktigt kan tillföra variation i den monotona strukturen på östra sidan av Alvesta.
Estetik, närmiljö									Förändringar i centrum medför möjligheter till förbättrade estetiska kvalitéer.
Rekreation									
Tillgänglighet, barriärer				x					Rekreativstråk längs Lekarydsån kan möjliggöras.

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörs ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Aktivitet, lek, friluftsliv									Gröna stråk sparas vilket säkerställer närhet till rekreationsområden. Nya rekreationsstråk utvecklas med närhet för boende i tätortens olika delar.
Grönstruktur, parkmiljö, vattenmiljö									1. Se ovan. Även park- och naturmiljöer som inte har koppling till omgivande natur sparas och utvecklas för närrecreation. 2. Viss parkmark och naturmark tas i anspråk för bebyggelse vilket minskar rekreationsarealer något.
Strandskydd									Strandskydd berörs i begränsad omfattning.
Hälsa, störningsrisker									
Buller, vibrationer									1. Förbifart sänker bullersituationen i centrum. I vägens nya sträckning finns gott om utrymme för att skapa bullerskyddande vall för att inte närliggande befintliga bostäder istället ska drabbas av bullerstörningar. Nytt industriområde medför möjlighet att flytta störande verksamheter längre bort från bostäder. 2. Dubbelspår längs kusttill-kustbanan i befintlig sträckning kräver åtgärder mot buller.
Luftkvalitet, utsläpp, lukt, allergier									1. Förbifart förbättrar luftkvaliteten. 2. Industrietableringar kan medföra lukt.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörjs ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Lokalklimat, vindförhållanden			2	1					1. Gröna stråk sparas vilket sänker lokala temperaturen vid värmeböljor. 2. Förhärskande vindriktning från sydväst medför risk för luktproblem framförallt vid ev. utbyggnad av reningsverket söderut med närhet till bostäder i Kloster.
Ljusförhållanden, ljussken, skugg effekter			x						Högre bebyggelse i centrum och på andra platser medför viss ökad skuggbild.
Radon							x		
Strålning, elektromagnetiska fält							x		Högspänningsledning kvar i befintligt läge inom överskådlig tid.
Säkerhet									
Trafikmiljö, GC-vägar, kollektivtrafik, olycksrisk									Planen sammanlänkar viktiga stråk i cykelvägnätet. Trafiksäkerheten i centrum ökar. Gångtrafiken görs tydligare och säkrare i centrum. Förbifart möjliggör planskild korsning med kust-till-kustbanan. Mark reserveras för ny cykelväg över Lekarydsån och södra stambanan.
Farligt gods			2	3			1		1. Flerbostadshus hålls generellt utanför rekommenderade avstånd från farligt gods på järnväg. 2. Undantag finns. 3. Säkerhetsavstånd ökas med förbifart.

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörjs ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Explosionsrisk			2	1					Se ovan. 1. Verksamheter i nya områden anpassas befintliga och planerade bostadsområden. Zonering av olika typer av verksamheter för att öka avståndet till bostäder ytterligare. 2. Beroende på typ av verksamheter på verksamhetsområde norr om Spåningslanda kan detaljerad riskbedömning behöva göras.
Ras och skred								x	
Översvämning				x					Befintliga översvämningsområden sparas från byggnation.
Mark och vatten									
Markförhållanden, grundläggning, sättningar							x		Noggrannare undersökningar bör göras i detaljplaneskedan.
Markföroreningar				x					I samband med omvandling kan vissa föroreningar komma att saneras.
Grundvatten, ytvatten, avrinningsområden						x			Ytor för hantering av dagvatten säkerställs och ytor som riskerar översvämning lämnas från byggnation. Fördröjningsytor minskar näringstillförseln till recipient.
Vattendrag, strandlinje			x						Ny cykelväg över Lekarydsån kan ge viss påverkan på naturmiljön.
Skyddsområde för vatten							x		Riktlinjer föreskriver hänsyn.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörst ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Dagvatten, spillvatten									Ytor för hantering av dagvatten säkerställs. Ytor för utökning av reningsverket definieras.
Hushållning									
Befintlig infrastruktur				x					Befintlig infrastruktur kan nyttjas vid förtätning. Nya bostadsområden ligger i anslutning till befintliga system. Ny industri- mark hålls samlad för gemensam infrastruktur.
Markanvändning				x					Bebyggelsen hålls sammanhållen vilket medför att markanvändningen utanför kan fortgå.
Återvinning				x					Behov av ny plats för återvinningsstation i Spåningslanda identifieras vilket även förbättrar tillgängligheten från befintliga norra Alvesta.
Energiförsörjning							x		

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörst ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Transport									1. Förbättringar för gångtrafik och cykeltrafik underlättar för övergång till hållbara transporter inom tätorten. Reservat för dubbelspår möjliggör för framtida utbyggnad av kollektiv resande. Utveckling av reseparering underlättar för byte mellan färdstätt. Fler bostäder i centrum medför bättre underlag för kollektivt resande och gång- och cykelresor vilket minskar bilberoendet. 2. Utbyggnad av reningsverket kräver långa transporter för internlogistik. Ny förbifart blir något längre.
Byggavfall								x	
Övrigt									
Socialt perspektiv									
Funktionsnedsättning									Tydliggörande av gångtrafik i centrum ger förutsättningar att tryggare röra sig för personer med funktionshinder som påverkar orienteringsförmågan.
Segregation/ integration									Planen medger blandad bebyggelse vilket kan ge förutsättningar för variation i sociala strukturer.

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

	Negativ påverkan			Positiv påverkan			Ingen påverkan	Berörst ej	Kommentarer
	St	M	Li	Li	M	St			
Barnperspektivet									Gröna stråk sparas för närhet till natur. Säkra huvudstråk för cykel identifieras.
Medborgarperspektiv									Ny metod, interaktiv webbkarta, för insamling av medborgarnas idéer har använts.
Annat									
Övriga planeringsarbeten									
Framtida exploatering									Planen möjliggör framtida exploatering.
Översiktsplan									Planen är en fördjupning till befintlig översiktsplan.
Gällande planer									Planen medför behov av ändrade detaljplaner.
Pågående planläggning									Pågående planarbeten sätts i aktuellt sammanhang.
Mellankommunala intressen									Utveckling av kommunikationer, vattenvård, Hanaslöv som friluftsområde, tillgång till verksamhetsmark och bostäder.

Sammanfattande bedömning

Bostadsbebyggelse placerad med närhet till vardagens behov av service och kommunikationer samt utbyggnad av cykelvägar innebär god bebyggd miljö och främjar hållbara transporter. Ett varierat bostadsbestånd i attraktiva lägen innebär ett utvecklat underlag för service på orten. Nya bostadsområden tar skogsmark i anspråk men ligger i närhet till befintlig infrastruktur vilket innebär god hushållning. Även verksamhetsmark tar skogsmark i anspråk och förändrar landskapsbilden längs väg 25. Ny förbifart förändrar trafikförhållandena och ger bättre bullersituation i centrala Alvesta och bedöms ha goda möjligheter att inte tillföra störning över riktvärdena för bostäder i sin nya sträckning. Dubbelspår underlättar övergång till hållbara transporter men medför behov av bullerhantering. Hänsyn tas till farligt godsleder. Områden för hantering av ytvatten och dagvatten förbättrar vattenkvaliteten i sjön Salen. Grönstråk bidrar till rekreativvärden nära bostaden och upprätthåller tillgång till ekosystemtjänster.

Bedömning	Krav på redovisning
Mycket liten miljöpåverkan.	
Viss men ej betydande miljöpåverkan	
Betydande miljöpåverkan	x Miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning info-gas i planen.

Hållbarhetsbedömning

Social bärkraft

Positiva aspekter är att bostäder i centrum ger större underlag för ett levande centrum. Förbifarten underlättar bostadsbyggandet. Centrumstrukturen och centrumkaraktären tydliggörs vilket stärker Alvestas identitet och attraktivitet.

Negativa aspekter är att tidstypisk bebyggelsekaraktär i centrum försvinner vid förtätning. Den nya bebyggelsens utformning och estetik kan dock medföra ny mer sammanhållande och inkluderande verkan.

Närhet till grönstruktur medför goda hälsoaspekter. Dels genom naturupplevelsers avstressande verkan, dels genom att det främjar fysisk aktivitet. Sammanhängande grönstruktur medför attraktiva promenadstråk. Allmänheten får bättre tillgänglighet till naturmiljöer så som i Västra Rönnedal, utmed Lekarydsån och Kloster.

Möjlighet till variation i bebyggelsen vad gäller bebyggelse typer och upplåtelseformer medför att segregation kan minska.

Mål för förbättrad tillgänglighet för gång och cykel i centrum och utpekande av huvudcykelstråk underlättar för barn och unga att röra sig säkert och självständigt i tätorten men även för kvinnor och män i alla åldrar. Satsning på gång- och cykel ger också förutsättningar för trygghet i den offentliga miljön genom dels att den fysiska miljön förbättras, dels att fler personer finns i närheten om något händer.

Ekonomisk och teknisk bärkraft

Positiva aspekter är att befintlig infrastruktur i stor del kan nyttjas och att nya områden ansluter till befintliga.

Förslaget medför kostnader för förbifart och förändringar i centrum. Det tillkommer även kostnader för åtgärder att göra befintlig väg 126 mindre attraktiv för genomfart. Bärkraften ligger i ökad framkomlighet för genomfartstrafik och bostadsetableringar i cent-

rum. Sammanläggning av genomfart med angöring till verksamhetsområde är en ekonomisk fördel.

Kapacitetshöjning på järnvägarna medför stora investeringar, men utan kapacitetshöjande åtgärder riskerar problemen med befintliga system öka, om belastningen fortsatt är hög och ökande.

Kostnader för att tillgängliggöra rekreationsstråk står i relation till hälsoaspekter.

Ökad dämning av åkermark väster om Påvelsgård ökar riskfrekvensen för påverkad skörd.

Ekologisk bärkraft

Den ekologiska bärkraften återspeglas i miljökonsekvensbeskrivningen, särskilt under miljömål.

e-post till: samhallsplanering@alvesta.se
Alvesta kommun
Förvaltningen för samhallsplanering

GRANSKNING AV FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR ALVESTA TÄTORT, ALVESTA KOMMUN.

Ref till granskningshandling 2017-05-10 ---2017-08-21.

INLEDNING

Alvesta kommun har till Länsstyrelsen i Kronobergs län översänt förslag till Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort, granskningsförslag daterat 2017-05-05, för granskning enligt 3 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Enligt 3 kap 16 § PBL ska länsstyrelsen under utställningstiden avge ett granskningsyttrande. Länsstyrelsens granskningsyttrande ska redovisas tillsammans med den antagna översiktsplanen och utgöra en del av planen. Av yttrandet ska det framgå om

1. förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken
2. förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e§ första stycket miljöbalken
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, övervämmning eller erosion

ÖVERGRIPANDE

Länsstyrelsen har den 1 november 2016 lämnat ett samrådsyttrande i ärendet och översiktsplanen har därefter reviderats. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen aktualiserar sin översiktsplan för Alvesta tätort. Planen ger förutsättningar för en helhetsyn av den fysiska utvecklingen inom tätorten och ger vägledning för efterföljande detaljplaner och andra beslut om mark- och vattenanvändning. Länsstyrelsen anser att arbetet med översiktsplanen har bedrivits i enlighet med de intentioner som anges i plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen ser det som värdefullt att översiktsplanen belyser strategiskt viktiga frågor för kommunen och redovisar kommunens vilja avseende den framtida utvecklingen. I planen anges även riktlinjerna till föreslagna nya bostadsområden, verksamhetsområden mm och som belyser den hänsyn som behöver tas i kommande ärendehantering.

Alvesta är en mycket viktig knutpunkt för kommunikationer i regionen och i mitten av södra Sverige. Här möts Stambanan och Kust till kustbanan samt riksvägarna 25, 27 och 126 passerar tätorten. Resecentrum och godsterminal har utvecklats. Samtidigt ställer detta stora krav på planeringen i tätorten så att barriäreffekter kan lösas samt att buller och säkerhetsfrågor klaras. Flera av de långsiktiga behoven av större åtgärder i infrastrukturen som redovisas i översiktsplanen förutsätter att dessa kan finansieras i nationella och regionala planer. Det innebär också att ytterligare utredningar, väg- och järnvägsplaner tas fram av Trafikverket.

Den fördjupade översiktsplanen berör ett flertal statliga intressen bl.a. kulturmiljö och kommunikationer av riksintresse där en fortsatt dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket är viktig.

LÄNSSTYRELSENS BEVAKNINGSFRÅGOR

Riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken

Enligt 3 kap 5 § PBL ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen avser att tillgodose redovisade riksintressen.

Kulturmiljö av riksintresse 3 kap 6 § miljöbalken

Riksintresset vid Spåningslanda

Kommunen har sedan samrådsredogörelsen justerat föreslagna exploateringsytter och gränser inom och i anslutning till riksintresset vid Spåningslanda. Vissa exploateringsytter öster om Spåningslanda har utgått. Större områden med fossil åker har därmed undantagits från exploatering. Samtidigt har nya

områden tillkommit, nordväst och sydöst om riksintresset. I direkt anslutning till riksintresset i väster anges en av de föreslagna exploateringsytorna som ett utredningsområde. Kommunen gör här bedömningen att: *"underlaget idag är för litet för att klart kunna göra en bedömning om vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse och i vilken omfattning. ... det kommer att krävas tydligare underlag och eventuellt arkeologiska undersökningar innan en avgränsning kan göras över vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse"*.

Mot bakgrund av ovanstående ser Länsstyrelsen fortsatt att planerade exploateringsytor i anslutning till riksintresset skulle kunna resultera i att en påtaglig skada uppstår och har även tidigare påtalat att de geografiska gränserna för riksintressena inte ska ses som absoluta då även förändringar i anslutning till riksintressen kan komma att påverka riksintresset som helhet. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att ett tydligare underlag kommer att underlätta bedömningen, innan Länsstyrelsen kan ta ställning till om tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen (KML) kan medges och om planerad exploatering kan utgöra påtaglig skada på riksintresset. I det fortsatta arbetet behöver kommunen även noga studera hur en bebyggelse kan placeras och utformas i anslutning till riksintresset så att riksintressets värden kan bestå och tas till vara.

Ett verksamhetsområde föreslås norr om Spåningslanda och i anslutning till riksväg 25. Länsstyrelsen har i samrådskedet påtalat att påverkan på landskapsbilden från ett nytt verksamhetsområde är av betydelse och skulle kunna medföra skada på riksintresset för kulturmiljö även på norra sidan om riksväg 25. Kommunen har uppmärksammat detta i planförslaget.

Riksintresse för kommunikationer 3 kap 8 § miljöbalken

Riksintresse järnväg och väg

Södra Stambanan och Kust till Kustbanan är järnvägar av riksintresse för kommunikationer. Även Alvesta terminal och station är utpekade som riksintressen. Riksväg 25 och riksväg 27 är vägar av riksintresse. Väg 27 har samma sträcka som väg 25 förbi Alvesta. I beskrivningen av riksintressen på sid 85 bör det framgå att Alvesta terminal och station är utpekade riksintressen.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas behovet av, samt möjligheter och svårigheter, med ett nytt dubbelspår mellan Alvesta och Växjö på Kust till Kustbanan. Mark för ett triangelspår mellan Kust till Kustbanan och Södra Stambanan för att underlätta för godstrafiken har reserverats i planen. Ombyggnaden av trafikplats Alvesta Västra vid riksväg 25 omnämns även.

Ombyggnader av de statliga järnvägarna finansieras i huvudsak i den nationella transportplanen. Inom Regionsamverkan Sydsverige har regionerna tagit fram ett gemensamt positionspapper med regionernas förslag till prioriteringar av objekt som omfattas av den nationella planen. Här namnges Kusttill-kustbanan och Triangelspåret i Alvesta.

En ny vägförbindelse anges mellan Värnamovägen och Sköldstavägen i anslutning framtida verksamhetsområden. Här föreslås i planförslaget en ny väganslutning till väg 25. Trafikverket anger att de inte godtar ytterligare en anslutning till väg 25. Det skulle kunna påverka den övergripande stamvägens funktion och trafiksäkerheten. I Alvesta finns redan tre trafikplatser och en ny planeras vid trafikplats Alvesta Västra.

I den fördjupade översiktsplanen anges att det är viktigt att ny bebyggelse i anslutning till väg och järnväg av riksintresse placeras så den inte medför påtaglig skada på riksintresset samt att bebyggelsefria avstånd behöver beaktas.

Länsstyrelsen vill här även uppmärksamma på att det med dagens gällande riktvärden för trafikbuller ställs olika krav för ny bostadsbebyggelse och för en större ombyggnad av infrastruktur.

Övriga riksintressen

Länsstyrelsen har inga kommentarer till övriga riksintressen utan anser att de har behandlats på ett tillfredställande sätt i översiktsplanen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 3 kap 5 § ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Luftkvalitet

Alvesta kommun är medlem i Kronobergs luftvårdsförbund som gör mätningar och beräkningar av luftkvalitet i länet. Kommunen anger att man bedömer att det inte föreligger någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen ser en fortsatt och kontinuerlig mätning av partikelhalten i luften som en uppföljning av miljökvalitetsnormen följs. Kommunen anger även att en omledning av trafiken på väg 126 ger minskade utsläpp i Alvestas centrala delar.

Vattenkvalitet

Kommunen har kompletterat översiktsplanen utifrån Länsstyrelsens synpunkter till samrådshandlingen avseende vatten. Miljökvaliteten i Salen och

övriga berörda vatten har beskrivits och ett resonemang förs kring problematik och åtgärder. Dagvattenhanteringen och översvänningsrisker har betydelse för vattenkvaliteten. I den fördjupade översiktsplanen anger kommunen att man arbetar med att ta ett helhetsgrepp på dagvattenhanteringen vilket Länsstyrelsen ser som positivt.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge(LIS)

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS-områden) går inte att tillämpa i Alvesta tätort som särskilt skäl för upphävande av strandskydd och kommunen har inte heller pekat ut några sådana områden i den fördjupade översiktsplanen.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen har inget att erinra avseende redovisningen av mellankommunala frågor. Genom tätortens nära belägenhet till Växjö och den stora pendlingen som i dag sker mellan Alvesta och Växjö ser Länsstyrelsen positivt på en ökad samverkan mellan kommunerna. Alvesta utgör en stark nod i transportsystemet och är viktig i den regionala utvecklingen.

Hälsa, säkerhet och risker, översvämning och erosion

Buller

Det är positivt att kommunen uppmärksammat behovet av att ta hänsyn till buller från trafik och verksamheter samt tagit upp bulleraspekter i sina riktlinjer till flera nya utbyggnadsområden för bostäder. Även vibrationer kring järnvägen har uppmärksamats. Länsstyrelsen har i samrådsyttrande över förslag till detaljplan Aringsås 19:1 (Sjölyckan) framfört att kommunen behöver utreda buller från spårtrafik och eventuellt omgivningsbuller från spårknuten verksamhet.

Av planen framgår under avsnittet Hänsyn och Industribuller att i samband med planläggning av områden med närhet till tillståndspliktiga verksamheter ska påverkan av eventuellt industribuller beaktas. Länsstyrelsen vill förtydliga att man vid planläggning även behöver utreda sådant industribuller/verksamhetsbuller som kommer från andra bullrande verksamheter än tillståndspliktiga. (Jmf s 78 i granskningshandlingen).

Deponi

Ny bostadsbebyggelse i Aringsås anges i närheten till en avslutad deponi. Länsstyrelsen har inte närmare kännedom om utredningar och åtgärder vad gäller den avslutade Aringsåsdeponin. Länsstyrelsen anser att det är viktigt

att utreda deponins påverkan på omgivningen. Det bör vara aktuellt att göra utredningar och bedömningar om deponigas om det inte gjorts tidigare.

Verksamheter

Utbyggnad med bostadsbebyggelse i Kloster kommer i konflikt med avloppsreningsverket, vars verksamhet är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Det framgår också av planen att mark avsätts för utbyggnad av avloppsreningsverket, men även om eventuell framtida flytt av avloppsreningsverket. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att ny bostadsbebyggelse planeras med tillräckligt skyddsavstånd till avloppsreningsverket. Det som framför allt utgör risk för olägenhet för människors hälsa brukar vara lukstörningar.

Förorenade områden

Förorenade områden har översiktligt beskrivits och riskområden anges i riktlinjer till föreslagna förändringsområden.

Länsstyrelsen vill trycka på att det vid förändrad markanvändning, till exempel vid omvandling av industriområden till bostadsområden, är viktigt att utreda föroreningar och att påbörja det arbetet tidigt i planprocessen. Både utredningar och efterbehandlingsåtgärder kan bli omfattande och ta mycket tid. (Se även s. 83 i granskningshandling).

Olycksrisker och transporter med farligt gods

Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen avser att tillämpa RIKTSAM, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering, som vägledning för planering och byggande utmed järnvägen, som är en led för farligt gods.

Erosion och översvämning

Översvänningsproblematiken har blivit belyst på en övergripande nivå och större översvänningsområden lämnas fria från bebyggelse.

Kommunen avser att arbeta vidare med dagvatten- och översvänningsfrågorna. Länsstyrelsen ser det som viktigt att fortsatt bevaka frågorna vid kommande planläggning. Fördjupade redovisningar kommer att behövas för nya utbyggnadsområden såväl som för förtätningsområden.

Den fördjupade översiktsplanen har sedan samrådet kompletterats med en redovisning av områden där särskild hänsyn ska tas till risk för ras och skred vid planläggning.

ÖVRIGA ALLMÄNNA INTRESSEN

Kommunikationer

Väg 126 genom Alvesta

Väg 126 som är en statlig väg går genom tätorten och passerar centrum. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det är angeläget att åstadkomma en förbifart sydväst om tätorten för att minska genomfartstrafiken och de problem den för med sig med störningar och buller.

Trafikverket har angett att för en exakt lokalisering av en förbifart behövs betydligt mera grundläggande studier men utgångspunkten bör vara att väg 126 vid ett förbifartsalternativ leds på ny väg sydväst om samhället och anknuter till den kommande trafikplatsen vid Alvesta västra. Vägen är ett namngivet objekt i förslaget till den regionala infrastrukturplanen "Länstransportplan 2018-2029" som Region Kronoberg har upprättat.

Det är enligt Länsstyrelsen uppfattning värdefullt om den Åtgärdsvalsstudie(ÅVS) som arbetas fram i dialog mellan Trafikverket och kommunen kan slutföras för att få en långsiktig syn och förhållningssätt på infrastrukturen i Alvesta tätort.

Strandskydd

Det finns föreslagna bebyggelseområden i översiktsplanen som berör strandskydd. För vidare planläggning av dessa områden behöver kommunen ange tillämpbara särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § miljöbalken vid upphävande av strandskyddet. Det räcker inte med att området är utpekade i översiktsplanen. Strandskyddets syften ska även beaktas dvs att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgänglighet till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Kommunen har kompletterat planen med en kartbild på sidan 71, som visar planerade exploateringsytor tillsammans med registrerade fornlämningar, som ger en överskådlig bild över hur planerad exploatering kan komma i konflikt med kulturhistoriska värden. Den är i vissa delar svår att tyda. Den bör förtydligas med teckenförklaring och tydligare visa utredningsområdets utbredning på kartbilden, både i anslutning till riksintresset Späningslanda och i anslutning till fornlämningar belägna direkt utanför och i anslutning till riksintresset.

Inför varje exploatering krävs god kunskap om fornlämningar. Samråd krävs enligt KML och handläggningen av fornlämningar styrs av KML. Det kan ofta medföra en omfattande arkeologisk process med undersökningar i flera steg och över lång tid. De arkeologiska insatserna kan därför bli en betydande del av exploateringen och denna process bör sättas igång tidigt och kan till viss del löpa vid sidan av tillstånd och prövning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen.

Riksantikvarieämbetets fornminnesregistret (FMIS) är inte heltäckande för fornlämningsbilden. Länsstyrelsen anser att noggranna arkeologiska inventeringar av samtliga områdena som planeras därför bör genomföras. Detta gäller inte enbart för det utpekade utredningsområdet utan i detta fall för hela det område som tillkommit nordväst om riksintresseområdet. Länsstyrelsen ser det därför som positivt att Alvesta kommun inkommit med en ansökan om att få utföra en arkeologisk inventering i hela detta område (Länsstyrelsens ärendenummer 431-1356-2017).

Planen anger ett dubbelspår i befintligt läge utmed kust till kustbanan. Vid en eventuell breddning finns en särskilt känslig miljö vid Alvesta medeltida kyrka med en komplex fornlämningsmiljö med bl.a. stensättningar, runstenar m.m. där det från kulturhistorisk synpunkt är olämpligt att bredda järnvägsspåren och konsekvenserna av ett dubbelspår noga måste utredas och redovisas.

Avgränsning av planen

I den kommunomfattande översiktsplanen finns ett utpekade verksamhetsområdet norr om väg 25. Det är oklart om detta fortfarande är aktuellt. Om så är fallet kan nuvarande avgränsning av den fördjupade översiktsplanen göra det svårt att få en hel bild av kommunens utvecklingsambition för tätorten.

DELTAGANDE

I yttrandet har länsråd Anders Flanking beslutat efter föredragning av länsarkitekt Gunnel Henriksson. I beredningen av ärendet har även länsantikvarie Heidi Vassi samt företrädare för sakområdena kulturmiljövård, vattenvård, miljöskydd, naturvård samt skydd och beredskap deltagit.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Trafikverket, Sveriges geotekniska institut (SGI), Sveriges geologiska undersökning (SGU), Svenska Kraftnät har besvarat Länsstyrelsens remiss av ärendet.

Anders Flanking

Gunnel Henriksson

För kännedom; per e-post till deltagande och berörda myndigheter.

SÄRSKILT UTLÅTANDE

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

SÄRSKILT UTLÅTANDE	1
Inledning.....	1
Beslutsförslag och sammanfattning	2
Yttranden från statliga myndigheter	3
Yttranden från övriga offentliga verksamheter	10
Yttranden från politiska partier	11
Yttranden från organisationer	14
Yttranden från företag.....	17
Yttranden från privatpersoner	17

Inledning

Planens syfte är att få en tydligare vägledning för hur den byggda miljön, infrastrukturen, grönstrukturen och vattenområden i Alvesta tätort ska utvecklas. Huvudfrågor är att skapa och värna attraktiva boende- och livsmiljöer, skapa förutsättningar för hållbara transporter, utveckla ett levande centrum, ta tillvara och utveckla grönstrukturen och säkra tillgång till verksamhetsmark.

Ett förslag till fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort var tillsammans med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning utställt för granskning 10 maj 2017 – 21 augusti 2017. Granskningshandlingar fanns tillgängliga på Alvesta bibliotek och i kommunhuset, Centralplan 1 Alvesta samt på kommunens webbplats www.alvesta.se/planer. Där fanns även en populärversion som redogjorde förslaget i korthet.

Remissinstanser såsom myndigheter, grannkommuner, styrelser och nämnder samt politiska partier har fått fullständiga handlingar. Informationsbrev och populärversion har skickats till övriga remissinstanser såsom företag och berörda markägare, föreningar och intresseorganisationer och tidningar.

Detta granskningsutlåtande redovisar sammanfattning av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden. Synpunkterna kommenteras och de eventuella förändringar som de medför redovisas. Yttrandena i sin helhet finns i kommunens diarium.

Inkomna yttranden

Yttranden med synpunkter har inkommit från:

Yttranden från statliga myndigheter: Länsstyrelsen (samordnar statliga myndigheters synpunkter såsom Försvarsmakten, Trafikverket m.fl.)

Yttranden från övriga offentliga verksamheter: Värends räddningstjänst, Ljungby kommun

Yttranden från organisationer: Alvesta Handel, Alvesta SOK, Naturskyddsföreningen Alvesta

Yttranden från företag: Lunnagårds Fastighets AB

Yttranden från politiska partier: Alvesta Alternativet

Yttranden från privatpersoner: 9 st yttranden

Yttranden utan synpunkter har inkommit från: Polismyndigheten, Lantmäteriet, Växjö kommun, Värnamo kommun, Nämnden för myndighetsutövning (Alvesta kommun), E.ON Sverige AB.

Synpunkter återges här i sammanfattad form. För fullständiga lydelse hänvisas till originalyttrandet.

Beslutsförslag och sammanfattning

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta planförslaget enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen, samt godkänna tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis har följande delar förändrats i förslaget:

- Område för "Bostäder" vid Bruksvägen ändras till "Bostäder och handel"

Dessutom har mindre korrigeringar i textstycken gjorts, främst baserat på inkomna synpunkter. Dessa ändringar berör enbart beskrivning av förutsättningar och påverkar inte plankartan (markanvändningskarta) eller riktlinjer för områden.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att ändringarna är av redaktionell karaktär och att det inte föreligger behov av ny utställning enligt 3 kap. 18 § plan- och bygglagen.

Yttranden från statliga myndigheter

Länsstyrelsen (inskönt yttrandet bifogas planen)

Övergripande

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen aktualiserar sin översiktsplan för Alvesta tätort. Planen ger förutsättningar för en helhetssyn av den fysiska utvecklingen inom tätorten och ger vägledning för efterföljande detaljplaner och andra beslut om mark- och vattenanvändning. Länsstyrelsen anser att arbetet med översiktsplanen har bedrivits i enlighet med de intentioner som anges i plan- och bygglagen.

Länsstyrelsen ser det som värdefullt att översiktsplanen belyser strategiskt viktiga frågor för kommunen och redovisar kommunens vilja avseende den framtida utvecklingen. I planen anges även riktlinjerna till föreslagna nya bostadsområden, verksamhetsområden mm och som belyser den hänsyn som behöver tas i kommande ärendehantering.

Alvesta är en mycket viktig knutpunkt för kommunikationer i regionen och i mitten av södra Sverige. Här möts Stambanan och Kust till kustbanan samt riksvägarna 25, 27 och 126 passerar tätorten. Resecentrum och godsterminal har utvecklats. Samtidigt ställer detta stora krav på planeringen i tätorten så att barriärefekter kan lösas samt att buller och säkerhetsfrågor klaras. Flera av de långsiktiga behoven av större åtgärder i infrastrukturen som redovisas i översiktsplanen förutsätter att dessa kan finansieras i nationella och regionala planer. Det innebär också att ytterligare utredningar, väg- och järnvägsplaner tas fram av Trafikverket.

Den fördjupade översiktsplanen berör ett flertal statliga intressen bl.a. kulturmiljö och kommunikationer av riksintresse där en fortsatt dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket är viktig.

Riksintresse kulturmiljö enligt 3 kap. 6 § miljöbalken

Riksintresset vid Spåningslanda

Kommunen har sedan samrådsredogörelsen justerat föreslagna exploateringsytor och gränser inom och i anslutning till riksintresset vid Spåningslanda. Vissa exploateringsytor öster om Spåningslanda har utgått. Större områden med fossil åker har därmed undantagits från exploatering. Samtidigt har nya områden tillkommit, nordväst och sydöst om riksintresset. I direkt anslutning till riksintresset i väster anges en av de föreslagna exploateringsytorna som ett utredningsområde. Kommunen gör här bedömningen att: *”underlaget idag är för litet för att klart kunna göra en bedömning om vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse och i vilken omfattning. ... det kommer att krävas tydligare underlag och eventuellt arkeologiska undersökningar innan en avgränsning kan göras över vilka områden som är lämpliga för bostadsbebyggelse”.*

Mot bakgrund av ovanstående ser Länsstyrelsen fortsatt att planerade exploateringsytor i anslutning till riksintresset skulle kunna resultera i att en påtaglig skada uppstår och har även tidigare påtalat att de geografiska gränserna för riksintressena inte ska ses som absoluta då även förändringar i anslutning till riksintressen kan komma att påverka riksintresset som helhet. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att ett tydligare underlag kommer att underlätta bedömningen, innan Länsstyrelsen kan ta ställning till om tillstånd enligt 2 kap kulturmiljölagen (KML) kan medges och om planerad exploatering kan utgöra påtaglig skada på riksintresset. I det fortsatta arbetet behöver kommunen även noga studera hur en bebyggelse kan placeras och utformas i anslutning till riksintresset så att riksintressets värden kan bestå och tas till vara.

Ett verksamhetsområde föreslås norr om Spåningslanda och i anslutning till riksväg 25. Länsstyrelsen har i samrådsskedet påtalat att påverkan på landskapsbilden från ett nytt verksamhetsområde är av betydelse och skulle kunna medföra skada på riksintresset för kulturmiljö även på norra sidan om riksväg 25. Kommunen har uppmärksammat detta i planförslaget.

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken

Riksintresse järnväg och väg

Södra Stambanan och Kust till Kustbanan är järnvägar av riksintresse för kommunikationer. Även Alvesta terminal och station är utpekade som riksintressen. Riksväg 25 och riksväg 27 är vägar av riksintresse. Väg 27 har samma sträcka som väg 25 förbi Alvesta. I beskrivningen av riksintressen på sid 85 bör det framgå att Alvesta terminal och station är utpekade riksintressen.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas behovet av, samt möjligheter och svårigheter, med ett nytt dubbelspår mellan Alvesta och Växjö på Kust till Kustbanan. Mark för ett triangelspår mellan Kust till Kustbanan och Södra Stambanan för att underlätta för godstrafiken har reserverats i planen. Ombyggnaden av trafikplats Alvesta Västra vid riksväg 25 omnämns även.

Ombyggnader av de statliga järnvägarna finansieras i huvudsak i den nationella transportplanen. Inom Regionsamverkan Sydsvevige har regionerna tagit fram ett gemensamt positionspapper med regionernas förslag till prioriteringar av objekt som omfattas av den nationella planen. Här namnges Kust- till-kustbanan och Triangelspåret i Alvesta.

En ny vägförbindelse anges mellan Värnamovägen och Sköldstävägen i anslutning framtida verksamhetsområden. Här föreslås i planförslaget en ny väganlutning till väg 25. Trafikverket anger att de inte godtar ytterligare en anslutning till väg 25. Det skulle kunna påverka den övergripande stamvägens funktion och trafik-säkerheten. I Alvesta finns redan tre trafikplatser och en ny planeras vid trafikplats Alvesta Västra.

I den fördjupade översiktsplanen anges att det är viktigt att ny bebyggelse i anslutning till väg och järnväg av riksintresse placeras så den inte medför påtaglig skada på riksintresset samt att bebyggelsefria avstånd behöver beaktas.

Länsstyrelsen vill här även uppmärksamma på att det med dagens gällande riktvärden för trafikbuller ställs olika krav för ny bostadsbebyggelse och för en större ombyggnad av infrastruktur.

Övriga riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken

Länsstyrelsen har inga kommentarer till övriga riksintressen utan anser att de har behandlats på ett tillfredställande sätt i översiktsplanen.

Miljökvalitetsnormer

Enligt 3 kap 5 § ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer.

Luftkvalitet

Alvesta kommun är medlem i Kronobergs luftvårdsförbund som gör mätningar och beräkningar av luftkvalitet i länet. Kommunen anger att man bedömer att det inte föreligger någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft. Länsstyrelsen ser en fortsatt och kontinuerlig mätning av partikelhalten i luften som en uppföljning av miljökvalitetsnormen följs. Kommunen anger även att en omledning av trafiken på väg 126 ger minskade utsläpp i Alvestas centrala delar.

Vattenkvalitet

Kommunen har kompletterat översiktsplanen utifrån Länsstyrelsens synpunkter till samrådshandlingen avseende vatten. Miljö-kvaliteten i Salen och övriga berörda vatten har beskrivits och ett resonemang förs kring problematik och åtgärder. Dagvattenhanteringen och översvämningrisker har betydelse för vattenkvaliteten. I den fördjupade översiktsplanen anger kommunen att man arbetar med att ta ett helhetsgrepp på dagvattenhanteringen vilket Länsstyrelsen ser som positivt.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen har inget att erinra avseende redovisningen av mellankommunala frågor. Genom tätortens nära belägenhet till Växjö

och den stora pendlingen som i dag sker mellan Alvesta och Växjö ser Länsstyrelsen positivt på en ökad samverkan mellan kommunerna. Alvesta utgör en stark nod i transportsystemet och är viktig i den regionala utvecklingen.

Hälsa, säkerhet och risker, översvämning och erosion

Buller

Det är positivt att kommunen uppmärksammat behovet av att ta hänsyn till buller från trafik och verksamheter samt tagit upp buller- aspekter i sina riktlinjer till flera nya utbyggnadsområden för bostäder. Även vibrationer kring järnvägen har uppmärksamats. Länsstyrelsen har i samrådsyttrande över förslag till detaljplan Aringsås 19:1 (Sjölyckan) framfört att kommunen behöver utreda buller från spårtrafik och eventuellt omgivningsbuller från spårknuten verksamhet.

Av planen framgår under avsnittet Hänsyn och Industribuller att i samband med planläggning av områden med närhet till tillståndspliktiga verksamheter ska påverkan av eventuellt industribuller beaktas. Länsstyrelsen vill förtydliga att man vid planläggning även behöver utreda sådant industribuller/verksamhetsbuller som kommer från andra bullrande verksamheter än tillståndspliktiga. (Jmf s 78 i granskningshandlingen).

Deponi

Ny bostadsbebyggelse i Aringsås anges i närheten till en avslutad deponi. Länsstyrelsen har inte närmare kännedom om utredningar och åtgärder vad gäller den avslutade Aringsåsdeponin. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att utreda deponins påverkan på omgivningen. Det bör vara aktuellt att göra utredningar och bedömningar om deponigas om det inte gjorts tidigare.

Verksamheter

Utbyggnad med bostadsbebyggelse i Kloster kommer i konflikt med avloppsreningsverket, vars verksamhet är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Det framgår också av planen att mark avsätts

för utbyggnad av avloppsreningsverket, men även om eventuell framtida flytt av avloppsreningsverket. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att ny bostadsbebyggelse planeras med tillräckligt skyddsavstånd till avloppsreningsverket. Det som framför allt utgör risk för olägenhet för människors hälsa brukar vara luktstörningar.

Förorenade områden

Förorenade områden har översiktligt beskrivits och riskområden anges i riktlinjer till föreslagna förändringsområden.

Länsstyrelsen vill trycka på att det vid förändrad markanvändning, till exempel vid omvandling av industriområden till bostadsområden, är viktigt att utreda föroreningar och att påbörja det arbetet tidigt i planprocessen. Både utredningar och efterbehandlingsåtgärder kan bli omfattande och ta mycket tid. (Se även s. 83 i granskningshandling).

Olycksrisker och transporter med farligt gods

Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen avser att tillämpa RIKTSAM, Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering, som vägledning för planering och byggande utmed järnvägen, som är en led för farligt gods.

Erosion och översvämning

Översvämningsproblematiken har blivit belyst på en övergripande nivå och större översvämningsområden lämnas fria från bebyggelse.

Kommunen avser att arbeta vidare med dagvatten- och översvämningsfrågorna. Länsstyrelsen ser det som viktigt att fortsatt bevaka frågorna vid kommande planläggning. Fördjupade redovisningar kommer att behövas för nya utbyggnadsområden såväl som för förtätningsområden.

Den fördjupade översiktsplanen har sedan samrådet kompletterats med en redovisning av områden där särskild hänsyn ska tas till risk för ras och skred vid planläggning.

ÖVRIGA ALLMÄNNA INTRESSEN

Väg 126 genom Alvesta

Väg 126 som är en statlig väg går genom tätorten och passerar centrum. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det är angeläget att åstadkomma en förbifart sydväst om tätorten för att minska genomfartstrafiken och de problem den för med sig med störningar och buller.

Trafikverket har angett att för en exakt lokalisering av en förbifart behövs betydligt mera grundläggande studier men utgångspunkten bör vara att väg 126 vid ett förbifartsalternativ leds på ny väg sydväst om samhället och an knyter till den kommande trafikplatsen vid Alvesta västra. Vägen är ett namngivet objekt i förslaget till den regionala infrastrukturplanen "Länstransportplan 2018-2029" som Region Kronoberg har upprättat.

Det är enligt Länsstyrelsen uppfattning värdefullt om den Åtgärdsvalsstudie(ÅVS) som arbetas fram i dialog mellan Trafikverket och kommunen kan slutföras för att få en långsiktig syn och förhållningssätt på infrastrukturen i Alvesta tätort.

Strandskydd

Det finns föreslagna bebyggelseområden i översiktsplanen som berör strandskydd. För vidare planläggning av dessa områden behöver kommunen ange tillämpbara särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § miljöbalken vid upphävande av strandskyddet. Det räcker inte med att området är utpekade i översiktsplanen. Strandskyddets syften ska även beaktas dvs att trygga förutsättningarna för allmansrättslig tillgänglighet till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Fornlämningar

Kommunen har kompletterat planen med en kartbild på sidan 71, som visar planerade exploateringsytors tillsammans med registrerade fornlämningar, som ger en överskådlig bild över hur planerad exploatering kan komma i konflikt med kulturhistoriska värden.

Den är i vissa delar svår att tyda. Den bör förtydligas med teckenförklaring och tydligare visa utredningsområdets utbredning på kartbilden, både i anslutning till riksintresset Spåningslanda och i anslutning till fornlämningar belägna direkt utanför och i anslutning till riksintresset.

Inför varje exploatering krävs god kunskap om fornlämningar. Samråd krävs enligt KML och handläggningen av fornlämningar styrs av KML. Det kan ofta medföra en omfattande arkeologisk process med undersökningar i flera steg och över lång tid. De arkeologiska insatserna kan därför bli en betydande del av exploateringen och denna process bör sättas igång tidigt och kan till viss del löpa vid sidan av tillstånd och prövning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen.

Riksantikvarieämbetets fornminnesregistret (FMIS) är inte heltäckande för fornlämningsbilden. Länsstyrelsen anser att noggranna arkeologiska inventeringar av samtliga områdena som planeras därför bör genomföras. Detta gäller inte enbart för det utpekade utredningsområdet utan i detta fall för hela det område som tillkommit nordväst om riksintresseområdet. Länsstyrelsen ser det därför som positivt att Alvesta kommun inkommit med en ansökan om att få utföra en arkeologisk inventering i hela detta område (Länsstyrelsens ärendenummer 431- 1356-2017).

Planen anger ett dubbelspår i befintligt läge utmed kust till kustbanan. Vid en eventuell breddning finns en särskilt känslig miljö vid Alvesta medeltida kyrka med en komplex fornlämningsmiljö med bl.a. stensättningar, runstenar m.m. där det från kulturhistorisk synpunkt är olämpligt att bredda järnvägsspåren och konsekvenserna av ett dubbelspår noga måste utredas och redovisas.

Avgränsning av planen

I den kommunomfattande översiktsplanen finns ett utpekade verksamhetsområdet norr om väg 25. Det är oklart om detta fortfarande är aktuellt. Om så är fallet kan nuvarande avgränsning av

den fördjupade översiktsplanen göra det svårt att få en hel bild av kommunens utvecklingsambition för tätorten.

Kommentar:

Länsstyrelsen har ett ansvar att företräda och samordna statens intressen i planeringen. För att statens syn på samtliga statliga intressen ska bli tydliga för kommunen önskas således att synpunkter sammanvägs av Länsstyrelsen.

Riksintresset kulturmiljö, Spåningslanda

Alvesta kommun har sedan länge pekat ut riktningen med tätortsutveckling mot Spåningslanda (nordost), vilket även redogjorts för i yttrande till fördjupad riksintressebeskrivning och i olika forum. I dialogen har kommunen framfört vikten av att fullfölja den i Översiktsplan 2008 utpekade bostadsutvecklingen längs med Spåningslandas västsluttning. Planförslagets avgränsning har gjorts utifrån en utredning om riksintresset (utförd av Alvesta kommun 2017). Områden som bedömts olämpliga att bebygga har föreslagits ska bevaras. Länsstyrelsen har att ta ställning till påverkan vid efterföljande planläggning och handlägga ansökningar om tillstånd för ingrepp i fornlämningar.

Av de underlag kommunen låtit ta fram gör kommunen bedömningen att byggnation på delar av sluttningen är möjligt, men att viss anpassning kan behöva ske. Bedömningen om när påtaglig skada på riksintresset riskerar uppkomma bör prövas beroende på utbredningen och utformning av förslag till ny bebyggelse. Detaljeringsgraden av sådana förslag är inte lämpliga att redovisa i en fördjupad översiktsplan och således hanteras det mer lämpligt i efterföljande planläggning.

Alvesta kommun ser behov av klargörande av Länsstyrelsens ställningstagande kring fornlämningsituationen. Se kommentarer nedan under "Fornlämningar".

Riksintresse kommunikationer, väg och järnväg

Uppräkning av riksintressen som berörs (ss. 74-75) bedöms vara komplett.

Huruvida en ny trafikplats på väg 25 är möjlig bör hanteras i rätt forum, vilket är åtgärdsvalsstudie och utredningar. Långsiktiga behovet av en eventuell ny trafikplats och bedömning av framtida påverkan på väg 25/27 bedömer kommunen bör hanteras utifrån gällande förutsättningar vid aktuell tidpunkt för sådana diskussioner. Trafikverkets ståndpunkt i nuläget noteras.

Buller

Kommunen noterar att Länsstyrelsen åter framför behov av att kommunen, vid byggnation i centrala delarna av Alvesta, behöver utreda "eventuellt omgivningsbuller från spårknuten verksamhet" knuten till Alvesta bangård. Huruvida Alvesta bangård skulle inbegripas i definitionen för verksamhetsbuller behöver klargöras. Trafikverket har 2016-10-28 (senare än Länsstyrelsens samrådsyttrande i ärende om detaljplan) yttrat sig om motsatsen, att det inte är självklart att bangården omfattas av reglerna gällande industribuller. Kommunen konstaterar att staten inte samordnat sig i frågan om verksamheten på Alvesta bangård föranleder utredning om verksamhetsbuller.

Verksamheter

Kommunen delar inte Länsstyrelsens bedömning att eventuell utbyggnad av funktioner för reningsverket med nödvändighet kommer i konflikt med bostadsbyggnation i Kloster. Verksamhetens innehåll och funktion på platsen är avgörande för extern påverkan. Således bör frågan hanteras i efterföljande plan- och tillståndsprocesser.

Olycksrisker och transporter med farligt gods

Alvesta kommun undersöker möjligheterna att utreda alternativ till riktlinjer enligt RIKTSAM. För närvarande finns inget att presen-

tera och bedömningen är att skrivningen i FÖP om RIKTSAM tills vidare kan behållas.

Fornlämningar

Alvesta kommun delar inte Länsstyrelsen uppfattning att "noggranna arkeologiska inventeringar av samtliga områdena som planeras" bör genomföras. Ett sådan ingripande utredningskrav skulle totalt ändra förutsättningarna för samhällsplanering och därför åligger det staten att i så fall tydligare redovisa bakgrunden för sådana krav.

Ansökan om åtgärder enligt kulturmiljölagen har det senaste året visat sig dra ut på tiden. Länsstyrelsens inställning att samtliga områden noggrant ska inventeras för att klargöra fornlämnings-situationen är ohållbar och skulle skapa ett ärendeflöde till Länsstyrelsen som, med nuvarande handläggningstider, bedöms fördröja planeringsprocessen med flera år.

Geografisk avgränsning

Alvesta kommun anser att det mindre området norr om väg 25 fortsatt ska gälla, men inte utgör en naturlig del av tätorten. Därför har avgränsningen anpassats till väg 25.

Trafikverket

Järnväg

Trafikverket anser att de förändringar som gjorts i redovisningen av järnvägsinfrastrukturen är bra och täcker in aktuella anspråk på möjlig/önskad utveckling av Kust till Kustbanan och tillkomst av triangelspår. Om dessa utvecklingsambitioner kan förverkligas avgörs i vilken mån medel till dessa åtgärder kan avsättas i kommande nationella infrastrukturplaner. En remissversion av ny infrastrukturplan perioden 2018-2029 presenteras inom kort.

Plankorsningar

Trafikverket anser att beskrivningen av ett ålderdomligt signalsystem på sidan 34 är direkt felaktig. Det är ett modernt datorställdverk som styr växlar och signaler på Alvesta bangård. I den nyligen genomförda åtgärdsvalsstudien har problem med långa ligg-tider vid vissa bomläggningstillfällen tydliggjorts. Med anledning av detta kommer en fördjupad studie att genomföras för att se om det finns möjligheter att ytterligare trimma anläggningen vid framförallt plankorsningarna med Lekarydsvägen och Länsmansbacken.

Triangelspår

Under konsekvensbeskrivningen av tillkomsten av ett Triangel-spår så ser inte Trafikverket någon direkt koppling till vare sig fler perronger på stationsområdet eller att Triangelspåret i sig skulle medföra ökad trafik i plankorsningen med väg 126.

Väg

I den övergripande schematiska strukturbild över infrastruktur i och runt Alvesta som redovisas på sidan 17 saknas fortfarande kopplingen från 126 i söder via Alvesta tätort och vidare västerut på väg 25 via den kommande Trafikplatsen via Alvesta Västra.

Väg 126 genom/förbi Alvesta

Trafikverket och Alvesta kommun har parallellt med översiktsplanarbetet med en åtgärdsvalsstudie om bland annat 126:ans framtida dragning förbi/genom Alvesta. Trafikverket anser inte översiktsplanens förslag till lösning för väg 126 helt överensstämmer med vad som framkommit inom ramen för åtgärdsvalsstudien.

- Delen söder om Värnamovägen:

Redovisningen i översiktsplanen ger en rimlig detaljeringsnivå sett till utredningsläget. Trafikverket tolkar det som att Alvesta kommun vill ge en tydlig anvisning i planen att man önskar att en framtida förbifart placeras i ett tätortsnära läge. I region Kronobergs remissversion av ny regional plan för Kronobergs län som

nu är på samråd pekas ny förbifart mellan Värnamovägen och väg 126 ut som ett namngivet objekt. Den exakta placeringen av vägen i detta avsnitt får utredas inom ramen för det vägärende som kommer att inledas förutsatt att åtgärden kvarstår vid antagandet av den regionala planen.

- Delen mellan Värnamovägen och Sköldstavägen:

Trafikverket har inget emot en ny vägförbindelse mellan Sköldstavägen och Värnamovägen i anslutning till utveckling av framtida verksamhetsområde. Däremot kan inte Trafikverket godta att ytterligare en trafikplats anläggs på väg 25 vid Alvesta. I Alvesta finns redan 3 trafikplatser vid väg 25 och ytterligare en planeras vid Alvesta Västra. I översiktsplanen föreslår utveckling av betydande verksamhetsområden vid Orrakullsområdet i nordväst och också utveckling av större bostadsområden vid Spåningslanda i nordost. Följden av en trafikplats vid Sköldstavägen skulle därmed sannolikt också innebära risk för att en betydande del lokal trafik inom Alvesta skulle välja väg via riksvägen. En sådan utveckling på en viktig övergripande stamväg är enligt Trafikverkets uppfattning inte en gynnsam utveckling för varken vägens funktion eller för trafiksäkerheten. Något som ytterligare förstärker Trafikverkets ställningstagande i frågan.

- Alternativ nord Värnamovägen till Björnstorp:

Att utveckla ytterligare en öst-västlig tvärförbindelse inom Alvesta tätort kommer sannolikt bli en nödvändig åtgärd för Alvesta kommun att vidta när orten växer och det samtidigt finns starka ambitioner att begränsa trafiken i centrala delar.

- Omskytning via Fabriksgatan:

I samrådsyttrande och i åtgärdsvalsstudien har Trafikverket tidigare deklarerat sitt ställningstagande att omskytning av väg 126 via Fabriksgatan inte är något alternativ som kan accepteras av Trafikverket.

- Behov av planskild korsning vid Blädingevägen:

I planen anges att det är nödvändigt att få till stånd en planskild korsning över Kust till Kustbanan kopplat till bomläggningstider vid Blädingevägen. Då både kommunen och Trafikverket är medvetna om att det fysiskt är mycket svårt och också kostsamt att få till stånd en planskild korsning vid Blädingevägen så anar Trafikverket att kommunen anser att en nysträckning av väg 126 med planskild passage över järnvägen till stor del kan tillgodose detta behov. Trafikverket har dock lite svårt att tolka planens ambitioner på denna punkt.

Kollektivtrafik

Bra att Kommunen tar ett stort ansvar för Alvesta som regional knutpunkt med bland annat utveckling av resandeparkering.

Planens avgränsning

Det hade varit bra om det i översiktsplanen utpekade utvecklingsområdet för verksamheter norr om väg 25 också integrerats i planen. Nuvarande avgränsning gör det svårt att få en hel bild av kommunens utvecklingsambition för tätorten i denna del.

Riksintressen

Av riksintressebeskrivningen på s 85 bör också framgå att även Alvesta terminal och station är utpekade som riksintressen.

Kommentar:

Trafikverkets synpunkter noteras och vissa mindre korrigeringar görs i planbeskrivningen.

Se kommentarer till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har ett ansvar att företräda och samordna statens intressen i planeringen.

Yttranden från övriga offentliga verksamheter

Värends Räddningstjänst

Risker

I samband med nya detaljplaner bör risker från verksamheter och transporter med farligt gods utredas på områdesnivå.

Kommentar:

Värends räddningstjänst synpunkt noteras

Ljungby kommun

Arbetspendling

I granskningsförslaget lyfts pendlingsrelationen med Växjö fram som den mest betydande vilket den även är sett till antal resor. Utöver den nämns ingen annan pendlingsrelation med övriga orter. Men med funktionen som regionknutpunkt borde Alvesta kommun även se till det större perspektivet och lyfta upp övriga pendlingsrelationer samt beskriva hur dessa kan förbättras. Här

vill Ljungby kommun påtala vikten av utbytet mellan Ljungby och Alvesta vilket bidrar till en större arbetsmarknadsregion.

Utvecklingsstrategi

Gällande utvecklingsstrategin ser Ljungby kommun positivt på Alvesta kommuns ambition om att förstärka kollektiva färdmedel och utveckling i närhet till väg 25.

Cykelvägar

Beträffande cykelvägar lyfts länken mot Benestad längs med väg 126 fram som viktigt för att skapa ett gent och sammanhängande cykelvägnät. Med en trafikstrategi med mål om goda cykelmöjligheter mot omlandet bör även cykelvägar längs med väg 126 i norrgående riktning lyftas fram. Det skulle även möjliggöra en bättre koppling till busshållplatsen vid trafikplats Lekaryd och förbättra möjligheten för arbetspendling och stärka Alvesta kommuns funktion som regionknutpunkt.

Resecentrum

Alvesta är i dag den naturliga knutpunkten för tågresor från Ljungby mot Stockholm/Malmö. Ljungby kommun vill därför betona vikten av förbättrade bussförbindelser mellan Ljungby – Alvesta och behovet av parkeringsplatser vid stationsområdet, både för kort- och långtidsparkering. Det är därför positivt att Alvesta kommun föreslår att utöka reseparkeringen och därigenom stärka möjligheten till ökat pendlande och kollektivresande.

Kommentar:

Alvesta kommun anser att planförslaget innehåller de kopplingar mellan tätort och väg 25 som Ljungby kommun eftersöker. Det är även i Alvesta kommuns intresse att kommunikationerna mellan centralorterna stärks och att pendlingsrelationerna ökar.

Yttranden från politiska partier

Alvesta Alternativet

I yttrandet framförs följande synpunkter:

Förbifart väg 126 väst

Bygg förbifart väg 126 från Trafikplats Alvesta västra, rakt söderut mot väg 126 strax norr om Hjälmalyd. Sträckningen är blott 26 % längre än nuvarande sträckning genom tätorten och frigör ett stort antal bostäder i Alvesta från de buller- och miljöproblem som tung och tät trafik innebär. Den nya vägen skulle byggas på mark som i huvudsak är skogsmark och förläggs till parallell sträckning med befintliga kraftledningsgator, som innebär att inga nya barriärer skapas. 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 obebyggda tomter kan byggas.

Ringled i östra Alvesta

I östra Alvesta föreslår vi en förlängning av Fornvägen från Spåningslandavägen till Växjövägen. 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.

Vi föreslår att en nordlig förbindelse byggs från Tallvägen i öster (strax norr om gjuteriområdet) över Lekarydsån och Södra stam-

banan (planskild) till Allbogatan. Förslaget möjliggör för östra Alvesta att nå Alvesta centrum utan bomstopp vid järnvägen.

Järnväg

Vi arbetar för att Alvesta som knutpunkt, både för gods- och persontrafik på järnväg, skall utvecklas och skapa fler arbetstillfällen för kommunens invånare.

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.

Det väntspår som är inlagt i planen längs kust- till kustbanan mellan Blädingevägen och Forsdalavägen får en del konsekvenser för de närboende. 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.

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.

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.

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 rekreativområde.

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.

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.

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.

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.

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 kusttill kustbanan. Här kan stora ytor anslås till verksamhetsområden med möjligheter till anslutning både för järnväg och goda vägförbindelser.

Vi vill utreda en möjlig flytt av återvinningsanläggningen på Aringsås till ett nytt läge på det av oss föreslagna verksamhets-

området söder om Alvesta med bra logistiskt läge för både järnvägs- som biltransporter.

Kommentar:

Geografisk avgränsning

Avgränsningen av FÖP har anpassats till de frågor som kommunen har rådighet över och som ingår i tätortens utveckling inom FÖP:ens tidsperspektiv. Eftersom geografisk sträckning av en förbifart väg 126 fortfarande ej har fastlagts anser kommunen att avgränsningen av FÖP inte ska anpassas till de alternativa sträckningar som diskuterats.

Förbifart

Trafikverket fastställer vägplan för sträckning av en förbifart väg 126. Därmed har kommunen i FÖP att ta ställning till och ta höjd för det som kan påverka markanvändningen inom den geografiska avgränsningen. Utpekad sträckning av förbifart är ett reserverat för att inte omöjliggöra ett tätortsnära alternativ i framtiden.

Österled

En fullskalig österled/ringled har inte bedömts ekonomiskt lönsam kopplat enbart till trafik, men tillsammans med ny bostadsbebyggelse kan en etappvis utbyggnad av en österled/ringled ha ett mer underbyggt motiv. Föreslagen fullskalig österled/ringled skulle ansluta till väg 707 och passera järnvägen kust-till-kustbanan, vilket innebär stora investeringar och påverkar statliga och regionala intressen. Kommunen föreslår en etappvis utbyggnad kopplad till nya bostadsområden och anpassad till tidshorisonten i FÖP.

Ny viadukt

Kommunen föreslår i FÖP fortsatta utredningar om läge och typ av viadukt. En fullvärdig viadukt för biltrafik bedöms vara mycket kostsam.

Triangelspår

I remissversionen av Nationell Transportplan för 2018-2029 har Trafikverket föreslagit ett triangelspår. Sträckning har ej redovisats, utan hanteras i efterföljande järnvägsplan. Efter dialog med Trafikverket gör kommunen bedömningen att ett snävt triangelspår i tätorten är det rimliga att förvänta sig och bedömer det inte vara aktuellt att föreslå tätortutbredning över stora ytor söder om tätorten för att inrymma triangelspår med tillhörande verksamhetsmark.

Verksamhetsområden

Verksamhetsområde norr om Spåningslanda har avgränsats med hänsyn till buller och risker. Bedöms vara strategiskt lämpligt läge för olika typer av verksamheter då området inte bedöms vara möjligt att bebygga med bostäder.

Synpunkter om verksamhetsområde Orrakullen etapp 2 tas med i det pågående uppdraget om att upprätta detaljplan för området. Risker för störningar minimeras inte enbart genom avstånd utan även med utformning etc. Frågan hanteras i pågående arbete med detaljplan.

Utveckling Västra Rönnedal

Västra Alvesta är ett centrumnära område med stor potential för stadsomvandling och nya boendemiljöer. Ett större stråk föreslås bevaras för framtida rekreations-/motionsslinga och exploatering av bostäder kommer kunna möjliggöra investeringar i park- och naturmiljöer som gör området mer tillgängligt.

En kompletterande entré till Virdavallens område norrifrån och sammanbindning med Virda bad- och sportcenter bedöms vara en förändring som kan öka mängden människor i rörelse och skapa ökad trygghet i närområdet.

Centrum

FÖP har lagts på en lägre detaljeringsnivå än samrådsförslaget och därmed bedöms synpunkten om gågata kunna hanteras i andra forum. I arbetet med parkeringspolicy och centrumutred-

ningar bedöms även ingå att utreda behov av parkering. Därmed bedöms synpunkten kunna hanteras i pågående parallella uppdrag.

Våningsantal

Våningsantal regleras i detaljplaner och utifrån platsens förutsättningar. Det bedöms inte lämpligt att bestämma byggnadshöjder i tätorter/kommunen generellt i en översiktsplan.

Yttranden från organisationer

Alvesta handel

Alvesta Handel månar om att ha ett attraktivt centrum som blomstrar och gör att våra butiker syns. Vårt budskap är personlig service, närhet med parkering som bla. tillsammans gör – småstadens charm. Vi önskar att Järnvägsparken förlängs mot Storgatan men inte att vi stänger av gatan för trafik med fordon. (se skiss)

Förlänger vi Järnvägsparken blir det automatiskt ytterligare parkeringsplatser från båda håll och detta gör att trafikens hastighet hålls ner eftersom att det blir ett "hinder" i vägen.

I Järnvägsparken önskar vi fortfarande en naturlig samlingspunkt med någon form av lekplats, möjligheten att kunna sätta dit en scen antingen stationär eller portabel. Finns det en scen som går att nyttjas flera gånger om året blir det mer liv och rörelse i centrum. På Storgatan ser vi mer träd och blommor, gör gatan "mysigare" i form av växter.

Kommentar:

En omdaning av Järnvägsparken bedöms vara intressant att utreda vidare. FÖP är på en mer översiktlig detaljeringsnivå.

Alvesta kommun tar med synpunkterna in i fortsatt arbete.

Naturskyddsföreningen Alvesta

- *Spåningslanda skall bli ett kommunalt reservat. Landskapet vid Spånen mellan bebyggelse och sjöns östra sida är en grön lunga med för innevånarna och hemvist för många djur och växter. Området har blivit allt mindre ekologiskt funktionellt som skogslandskap genom att det har ödelagts genom hyggen. Området används också för att locka hit nya innevånare.*

Kommunen saknar vision och strategi för kommunens naturområden. Det har också under decennier saknats ekologisk kompetens som långsiktigt kunnat integrera naturområden och naturkvaliteter i kommunens utveckling. Vi anser att området Spåningslanda och skogarna på östra sidan av Spånen har varit en av Alvesta största tillgångar för oss kommuninnevånare.

Idag är det till stora delar ödelagt. Kommunen kunde ha köpt mark och säkerställt området och utvecklat dess naturkvaliteter. Kommunen har låtit ödeläggelsen genom hyggesavverkning bara fortgå utan att ställa krav på hänsyn till att skogen är tätortsnära och rekreativ område. I föreliggande förslag finns ingen offensiv på naturområdet och inga kreativa idéer för att göra området ekologiskt funktionellt.

Kommunen måste omedelbart säkerställa de ytterst få skogsresor som finns kvar så att de inte avverkas och dels köpa in mark och bedriva hyggesfritt skogsbruk på de gröna områdena vid Spånen. Kommunen måste värdesätta de naturkvaliteter som finns i Spåningslandaområdet runt stallet och göra en långsiktig plan bland innebärande reservatsbildande. Fornminnesområdena kan med fördel integreras och på så vis höjs värdet ytterligare. Området storlek har avgörande betydelse för rikedom av växter och djur. Smala stråk och fragmenterade området minskar drastiskt antalet växt- och djurarter. Grönstråken inne i tätorten kommer endast att vara ekologisk funktionella om det finns någon funktionell natur de leder till. Vi föreslår därför att kommunen utreder omfattningen av ett naturområde vid Spånens västra sida

som inkluderar ek- och hasselskogen och strandskogarna runt stallet.

- *Hagaparken, tall- och sumpskog tillsammans med fågelområdet vid Västermaden skulle säkerställas som natur- och rekreativ område*

Inventeringar har visat att skogsområdet norr Hagaparken, en tallskog och en tallsumpskog, har så höga naturvärden att de skulle kunna klassas som nyckelbiotop. Hela området Hagaparken, Tallskogen och Västermad måste säkerställas genom lämplig skötsel och inköp av tallskogen och tallsumpskogen. Ingen exploatering får ske som skadar området. På så vis får vi ett stycke naturlig skog, ett fågelområde som som komplement till Hagaparken. Slätter vid den stora ängen skulle ytterligare förhöja värdet. Promenadstigar anläggs och fågeltorn sätts upp.

Om inget görs från kommunens sida kommer naturvärdena här att ödeläggas vid avverkning.

- *Kloster har stora värden med strandskogar och synnerligen värdefulla ekar och hässlen.*

Klosterområdet är ett populärt promenadområde men dess natur och kultur måste skötas, stigar rustas upp och nya anläggs. Det är anmärkningsvärt att Klosters Röstskolas historia och byggnader inte sköts och levandegjorts. Det är klart olämpligt att bygga hus längs den värdefulla ekskogen. Det är bättre att utveckla ett bryn runt lövskogen och plocka fram delar av Klosters byggnader och gör det till en enhet mellan kultur och natur. Plottra inte sönder området ytterligare utan gör det till en attraktion för Alvestaborna och turister.

- *Norra Salens östra sida har också stora naturvärden vid Sjölyckan, där kommunen gjort en promenadstig.*

Husbygge vid Sjölyckan är klart olämpligt då de kommer att ligga mycket nära vägen. Husbyggena kommer att inkräkta på naturområdet som nyligen inrättas. Den anlagda stigen kommer att

passera alldeles utanför. Södra delen av området ingår i ett mycket stort naturvårdsområde som hör till Engaholm. Att lägga hus så nära stranden (inom strandskyddat område) är mycket oklokt med tanke på översvämningar. Plöttra inte bort och minska det naturområde som kommunen nyss skapat. Att bygga hus här kommer också att förta intrycket av att man vandrar i ett naturområde.

- *Området vid Lekarydsån har blivit ett värdefullt natur- och vattenområde.*

Bra om det förblir oexploaterat för dess naturkvaliteter och som vattenmagasin.

- *Slätten nedanför Aringsås har ett stort antal ädellövträd.*

På kartan är det markerat dubbelspår nedanför Aringsås. Spårområdet är alldeles för smalt då de är omgivna av hus men också en rad mycket gamla och värdefulla askar, ekar och lindar.

- *Positivt att kommunens har haft slätter på vid Prästgården och Bruntes Hage.*

Slätter vid Prästgårdsområdet och "Bruntes Hage" är mycket positivt. Ytterligare områden för slätter bör utredas som Hagaparken andra öppna grönstråk.

- *Bygg inte bostäder vid gamla Folkets park*

Olämpligt med hus vid ek-/ängsområdet vid "Gamla dansbanan". Området är ett friluftsområde och några hus förstör helhetsintrycket.

- *Några ytterligare synpunkter*

Väster om soptippen ligger en sumpskog med många grova alar, aspar och sälgar och ekar. Det är förklarar som naturvärde av skogsstyrelsen (naturvärde saknas i ordförklaringen och vi undrar om kommunen inte tänker ta hänsyn till naturvärden). Intill sumpskogen ligger ett större område som inte är grundligt inventerat. Här finns högvuxna gamla tallar och gamla ekar. Området har

naturskogskvaliteter som annars är så sällsynt i tätorten. Måste undantas från exploatering och istället integreras som naturområde i översiktsplanen. Samma sak gäller ett litet område med ek SÖ om Mältarvägen.

Kommentar:

Bostäder i östra Alvesta

Alvesta tätort står inför stort behov av mark för nya bostäder. En bedömning har gjorts utifrån tekniska, ekonomiska och platspecifika förutsättningar som gjort att områden utpekade i FÖP har bedömts som lämpligt avgränsade. Vid efterföljande planläggning finns behov av att fördjupa studierna på platsen för att avgränsa områden lämpliga för bevarande respektive byggnation.

Spåningslanda är utpekad för pågående markanvändning och därmed kvarstår möjligheten till reservatsbildning, men det är inte aktuellt att föreslå sådan åtgärd i FÖP.

Sjölyckan

För Sjölyckan finns ett pågående uppdrag om planläggning som är vilande i väntan på förändrad strandskyddslagstiftning.

Folkets park

Området utpekad för ny bostadsbebyggelse vid Ekebogatan-Trädgårdsgatan är avgränsat till mark utan inventerade naturvärden. Bedömningen är att området är väl lämpat för ny bebyggelse.

Alvesta SOK

Alvesta SOK värnar om de rekreativsområden som finns runt Alvesta. Vi anser därför att Österled Nord och de planerade bostadsområdena i Aringsås Nord inte ska vara med i förslaget.

Föreningen vill bevara de spår och stigar som finns i området.

Kommentar:

För att möjliggöra ny bebyggelse krävs god infrastruktur och en ny huvudgata bedöms nödvändig för att inte överbelasta befintligt gatunät.

I övrigt se svar till Naturskyddsföreningen Alvesta.

Yttranden från företag

Lunnagård Fastighets AB

Av granskningsförslaget framgår att markanvändningen för Bruksvägen 4 (Västra Lunnagård 14) föreslås ändras från "Bostäder och handel" till enbart "Bostäder", vilket vi motsätter oss eftersom det skulle orsaka oss betydande ekonomisk skada.

Vi föreslår att markanvändningen för Bruksvägen 4 fortsätter att vara för "Bostäder och handel" alternativt att användningen ändras till "Bostäder, handel och verksamheter".

Eftersom den nya översiktsplanen pekar mot en kraftig tillväxt bostadsmässigt inom Lunnagårds- och Spåningslandaområdena anser vi att det senare alternativet skapar den bästa flexibiliteten för den fortsatta användningen av området. Med den ökade inflyttningen till Lunnagård och Spåningslanda kommer ökade krav på samhällsservice.

Enligt vår mening är det bästa alternativet för såväl oss som vid ett eventuellt kommunalt utnyttjande av området att användningen för Bruksvägen 4 ändras till "Bostäder, handel och verksamheter" vilket ger oss möjlighet till fortsatt kontors- och handelsverksamhet men också i det senare fallet möjlighet för en ökad kommunal eller privat serviceverksamhet inom Alvestas östra områden. Detta utan de inskränkningar och möjligheter till överklaganden som den begränsande beteckningen "Bostäder" skulle kunna ge anledning till.

Kommentar:

Pågående markanvändning och gällande detaljplaner gäller även fortsättningsvis. Inom områden Bostäder på plankartan ingår även sådan service som handel etc., men för att tydliggöra att pågående markanvändning inte enbart är bostadsändamål och gällande detaljplan medger bostäder och handel ändras planförslaget till "Bostäder, handel och kontor".

Yttranden från privatpersoner

Fredrik Spjuth

Det planerade byggområdet Aringsås nord innehåller mycket trevliga gångstigar och fin natur. Detta är ett område där barn som vuxna kan vandra i och njuta av den fina omgivning.

Det finns fina svampområden och platser där barn kan leka och uppleva vår fauna, utan att vara långt hemifrån.

De befintliga bostäderna i området befolkas mer och mer av barnfamiljer som nyttjar skogen nedanför som rekreation och spännande utflyktsmål med sina barn.

Föreningar och förskoleklasser gör med jämna mellanrum besök i skogen och lär ut hur man på ett hållbart och respektfullt sätt ska leva med naturen.

Byggnationen av bostadsområden in detta område skulle på många sätt inskränka folks möjligheter att uppleva naturen in på knuten, en fördel som många tog i beaktande när de valde att bosätta sig i området.

Kommentar:

Se svar till Naturskyddsföreningen Alvesta.

Lennart Sjö

Ett dubbelspår innebär att bommarna vid Ågatan/Lekarydsvägen och Länsmansbacken kommer att fällas ännu fler gånger per

dygn. Redan i dag är det nog besvärligt med ständigt fällda bommar och tidvis mycket långa bilköer, för pendlare, boende och elever/lärare/föräldrar vid Prästängsskolan. Alvesta östra blir mer eller mindre avstängt! Miljökonsekvenser som går åt fel håll. Enligt förslaget kommer bebyggelsen på östra Alvesta att dubblas. Vilket med stor säkerhet medför att även biltrafiken dubblas. Alltså kommer trycket vid järnvägsövergångarna öka kraftigt! Nej, skrota förslaget om dubbelspår Alvesta - Växjö. Bygg i stället ett 1000-meters spår vid före detta Engaholmsbron, bland annat för att kunna möta godståg. Ett spår med perrong, en gång- och cykelbro över spåren samt en rulltrappa. Bygg en cykelbana från Spåningslanda till tågstationen.

Jag tror på långsiktiga lösningar för en modern, välkomnande och nödvändig utveckling av en växande ort som Alvesta. Station Alvesta östra måste planeras in först.

Kommentar:

Kommunen bedömer det vara ej önskvärt med en sjöpassage av järnvägen. Det skulle medföra passage av stora naturvärden, inklusive Salen, berörs samt svårighet att angöra befintliga spår samt innebära stor negativ påverkan på landskapsbilden. Norra Salens värde ur rekreationssynpunkt skulle minska drastiskt.

En ny station i östra Alvesta är intressant och har varit uppe för diskussion, men troligen mer långsiktigt än tidshorizonten i FÖP.

Statlig infrastruktur planläggs och fastläggs av Trafikverket.

Eva och Göran Lundahl

I förslaget föreslås att den trafik som idag går genom Alvesta centrum, och som har mål som inte ligger i centrum, ska ledas om via Fabrikgatan. Detta medför att vi som bor utmed Fabrikgatan kommer att få ännu mer buller och avgaser i vår bostadsmiljö.

I förslaget finns inget om några bullerdämpande åtgärder för att minska bullret. Ska ytterligare trafik ledas via Fabrikgatan måste

åtgärder för att få ner bullret vidtas, t ex genom att bygga en bullervall eller bullerplank.

Kommentar:

Bullerskydd längs med Fabrikgatan bedöms ej vara fråga för FÖP, men frågan tas med i samhällsplaneringen för fortsatt hantering.

Britt-Marie Olsson

Jag föreslår ny dragning av tåget mellan Alvesta och Växjö som går söder om Alvesta med en bro över sjön Salen och tunnel eller bro över bilvägen till Gemla.

Väg 126 ska inte gå för nära Påvelsgård. Det området måste få förbli ett lugnt område. Antingen kan väg 126 och 25 vara samma sträcka fram till Värnamovägen där en rondell byggs. Rondellen bör byggas oavsett hur vägen dras, eller så dras väg 126 på det nya industriområdet men längre bort från Påvelsgård än vad ni föreslagit. Så vägen möts vid forsavägen.

Kommentar:

En tätortsnära förbifart väg 126 ska inte medföra betydande påverkan på boendemiljön i Påvelsgård. En sådan sträckning anpassas till förhållanden med bostäder och möjligheter till störningsskydd i olika form. I samband med detaljplaner ska påverkan utredas och effekter motverkas i syfte att minimera konsekvenser för befintliga bostäder.

Beträffande järnväg; se svar till Lennart Sjö

Fastighetsägare (lista) Forsdala m.fl.

Skälet till att vi från början lämnar ett yttrande är att vi ser betydande brister i konsekvensanalyserna av den påverkan en föreslagen förbifart av väg 126 orsakar för jordbruksföretagen i området och framtida påverkan på odlingsmarken för matproduktion.

Det gäller framförallt effekter

- a) på förutsättningar för områdets jordbruksföretag och nuvarande samt framtida markanvändning
- b) påverkan på befintliga dräneringssystem
- c) miljöeffekter på djur- och växtliv
- d) hur de föreslagna åtgärderna är förenliga med de nationella miljömålen
- e) samt hur förslaget harmonierar med Trafikverkets förslag och Länstransportplanen.

Jag föreslår ny dragning av tåget mellan Alvesta och Växjö som går söder om Alvesta med en bro över sjön Salen och tunnel eller bro över bilvägen till Gemla.

Väg 126 ska inte gå för nära Påvelsgård. Det området måste få förbli ett lugnt område. Antingen kan väg 126 och 25 vara samma sträcka fram till Värnamovägen där en rondell byggs. Rondellen bör byggas oavsett hur vägen dras, eller så dras väg 126 på det nya industriområdet men längre bort från Påvelsgård än vad ni föreslagit. Så vägen möts vid Forsavägen.

Vi har förståelse för att en förbifart av väg 126 är betydelsefull. Vi efterlyser dock fortsatt att, oavsett dragning av en förbifart av väg 126, ska sakliga analyser göras så beslut fattas på en så saklig grund som möjligt. Därför är en samordning med Trafikverket och Länstransportplanen viktig i vilken det framgår alternativa dragningar av en förbifart av väg 126. Vi finner det märkligt att man i "Granskningsförslaget" lägger ett "motförslag" med en annan placering av förbifarten och med ytterligare en trafikplats på väg 25. En samordning med Trafikverket och Länstransportplanen vore naturligare. Ett motförslag som kan riskera att försena genomförandet av såväl förbifart som att förbättra befintlig trafikplats vid väg 25. Längdmässigt är skillnaden i vägsträcka på en förbifart marginell, vid jämförelse av de båda förslagen.

Oavsett alternativ är det viktigt att grundliga analyser görs av de effekter förslagen får på;

- Pågående markanvändning
- Befintliga aktiva lantbruksföretag
- Fördyrad brukning och möjlighet att fortsätta bruka marken
- Påverkan på dränerings- och avvattningsystemen
- Att åkermark tas ur produktion - såväl kortsiktiga som långsiktiga
- Målet att nå/bibehålla syftet i de "Nationella miljömålen"

Kommentar:

Förbifart väg 126 är en statlig angelägenhet att utreda och styra lokalisering av. Kommunen tar i FÖP höjd för ett tätortsnära alternativ och omöjliggör därmed inte alternativa sträckningar. Konsekvenser har hanterats på samma mycket översiktliga nivå som planförslaget. Djupare konsekvensanalyser krävs i det utredningsskede som följer i Trafikverkets infrastrukturplanering.

Marie Fransson

Jag är för en utveckling av Alvesta och exploatering av dess bostadsområden kring Spåningslanda, östra Alvesta, inte minst för den välkommande skattepeng detta genererar till kommunens fortsatta och framtida expanderande, så länge de inte inverkar på rekreationsområden och om infrastrukturfrågor, en gång för alla, tas på allvar och vi kan se en tydlig mobilisering av detta tunga och långbänkade ärende framåt. Jag har svårt för att förstå är hur man vid planering av östra Alvesta vägrar att ta i frågor kring infrastrukturen.

1. En alternativ förbindelse är nödvändig för östra Alvesta i händelse av olycka.
2. Planerad och ständig ökad tågtrafik innebär fler bomfällningar per dygn vid Länsmansbacken och vid Lekarydsvägen.

Villagatan Högalundsvägen blev en matargata. Försöket har misslyckats. Belastningen har ökat, vilket i sig inte på något vis är någon överraskning. Tanken på att Högalundsvägen fortsatt skulle vara en lugn villagata med utformning för oskyddade trafikanter har fallerat i och med trafikflödet från nya bostäder, genomfartstrafikanter, boende i området och daginpendlare. Avsmalningar med planteringar verkar inte hastighetsdämpande! Utformningen, som utlovades från kommunens sida, i dialog med de boende som sades känna till förhållandena bäst, liksom hålla särskilda samrådsmöten med de boende, uteblev. Ständigt förbissade bilar utan någon som helst hänsyn och respekt för hastighet eller trafikvett är numer vår vardag. Otrygghet för gående och cyklister i och med höga hastigheter och ökad trafik är ett faktum.

Översiktsplanen levererar inga lösningar med ökad markexploatering för infrastrukturfrågorna på öster. Utebliven omdirigering av trafik från Högalundsvägen till en österled innebär därmed att trafikreglerade åtgärder måste till med avseende att hantera nämnda problem och framför allt dämpa hastigheterna. Eller. Stäng bommarna helt och hållet. Gör det fullt ut så att avgränsningen blir en stängning så att vi kan leva vårt liv på öster. Med egen tågstation, egen närbutik och fungerande länstrafik. Eller skall det gå 100 år till utan Alvesta kommun skall lyckas med en hållbar lösning över tiden?!

Kommentar:

Kommunen redovisar i planförslaget flertalet insatser i ett långsiktigt arbete för säkerställande av god framkomlighet på väg och järnväg samt minskad påverkan på bostadsområden i tätorten. Bland annat lyfts en första etapp av en österled samt att verka för planskilda korsningar av järnvägar. Detaljeringsgraden i planförslaget har anpassats till den fördjupade översiktsplanens nivå, som inte kan hantera alla detaljnivåer. Framförda synpunkter tas med i fortsatta arbetet med utformning av kommunala gator och vägar.

Fastighetsägare (lista) Kloster

Närheten till reningsverket gör idag, när vinden ligger på, att vi nås av lukten därifrån, som vi upplever illaluktande. Oron är att detta förvärras.

Att bo ännu närmare ett reningsverk med den olägenhet det innebär, skapar olust och känns inte speciellt hälsofrämjande eller som ett attraktivt boende för oss och våra barn. Livskvalitén sänks avsevärt i så fall.

Det eventuella ökade antalet transporter med tung trafik (som i dagsläget bedrivs från andra hållet) till och från reningsverk i närheten av boendet, kommer att upplevas besvärande, dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och en ökad bullernivå.

Ingen vill bo granne med ett reningsverk med allt vad det innebär en försämrad ekonomi i form av att värdet på hus och tomter försämras avsevärt.

Stor oro för försämring och påverkan av den naturupplevelse av rikt fågel liv och värdefulla ekar i området som ger en härlig naturupplevelse för de personer som bor här och för alla de kommuninvånare som väljer att promenera och uppleva området som rekreation.

Utbyggnaden av reningsverket rimmar dåligt med anledningen av översiktsplanen som Alvesta Kommun gör uttryck för. Bl a står det att huvudfrågorna är att skapa och värna attraktiva boende och livsmiljöer. Att planera för ett attraktivt boende i Kloster och samtidigt vilja göra en utbyggnad av reningsverket i samma anda ser vi som en svår kombination.

Kommentar:

Se svar till Länsstyrelsen (underrubrik verksamheter)

Eva Lemon

Förslaget om sträckning för järnväg, dubbelspår, parallellt med och söder om väg 25 bör helt utgå, även vad avser textliga avsnitt.

Samrådsförslaget innefattade en avsättning för "Besöksanläggningar idrott och fritid" norr och söder om väg 25 vid avfarterna mot Hanaslöv och Gemmatorp. Denna avsättning har nu ej utvecklats vidare, men inte heller utgått. Jag kan inte heller finna att detta förslag tillstyrkts av övriga remisser. Det är därför osäkert vad som avses med satsningen. Det utpekade området saknar samband med Hanslövsområdet, och är avskuret från detta av befintlig väg 25 med av- och påfarter ("vägkringlorna"), där min mark ej blivit inlöst av Trafikverket. Denna mark måste vara av synnerligen begränsat värde för friluftslivet, och skulle begränsa min egen möjliga användning av områdena utan motsvarande nytta för friluftslivet. Området söder om väg 25 är sjönära, med höga naturvärden. Inga byggnationer eller väganläggningar kan göras där utan besvärande tillståndsprocesser. Allmänheten har redan tillträde enligt allemansrätten. Det är därför osannolikt att området skulle kunna användas för "besöksanläggningar" av vidare mån än vad som följer med tillträde till området redan idag. Förslaget bör utgå.

Kommentar:

Järnvägars sträckningar styrs och planeras av Trafikverket. En vag skrivning om att kommunen tar höjd för en hypotetisk sträckning bedöms kunna kvarstå utan inverkan på pågående markanvändning.

Det som pekats ut beträffande rekreation är ett rekreativstråk som binder samman Hanaslöv med tätorten. Detta rekreativstråk finns idag och det föreslås inga förändringar.

Kommunfullmäktige

Plats och tid	Den 28 november 2017, klockan 18:30-21:20 Sammanträdesrummet Thalia, Folkets Hus, Alvesta	
	Ajournering mellan § 117 och § 118, klockan 20:36-20:57	
Justerade paragrafer	§§ 110-126	
Beslutande	Per Ribacke (S) Torbjörn Svensson (S), ersättare för Rose- Marie Larsson (S) Robert Olesen (S) Sebastian Ohlsson (S) Lars-Olof Petersson (S) Peter Johansson (S) Bertil Olsson (S), ordförande Frida Christensen (S) Lisbeth Holmqvist (S) Gunnel Nordahl (S), ersättare för Jessica Håkansson (S) Peter Danforth Öhman (S), ersättare för Johnny Lundberg (S) Tomas Hede Vik (S) Anita Lindstedt (S) Tommy Mases (S) Thomas Haraldsson (C) Sven Sunesson (C) Monica Pihl (C) 1:e vice ordförande Jonas Engkvist (C) Hagart Valtersson (C) Andreas Nilsson (C) Heléne Andersson (C) Kent Mandorff (MP), ersättare för Birgit Andersson (MP) Anita Thörn Von Rosen (MP)	Thomas Johnsson (M) Mikael Johansson (M) Helen Gustavsson (M) Gunilla Gustafsson (M) Matz Athley (M) Niclas Salomonsson (M) §§ 110-117 Tomas Öhling (M) Björn Tisjö (M) John-Erik Pettersson (M), ersättare för Rune Gustafsson (M) Sara Karlsmo (M) Lennart Johansson (SD) Fredrik Johansson (SD) Lars-Olof Franzén (AA) Jan-Eric Svensson (AA) Isabell Barindelli (AA) Flor de Maria Ticeran (AA), ersättare för Jan Johansson (AA) Christer Brincner (KD) Roxana Sepulveda (KD) Börge Nielsen (V) Dumitru Drugas (V), ersättare för Ola Andersson (V) Bengt- Olof Söderström (L), 2:e vice ordförande Tommy Ernemyr (-) §§ 110-117 Benny Lundh Johansson (-)
Utses att justera	Roxana Sepulveda (KD) och Anita Thörn Von Rosen (MP)	
Övriga närvarande	Kristiina Kosunen Eriksson, kommunchef Lisa Åberg, kanslichef Patrik Karlsson, planchef § 117	

§ 117 R

Kommunfullmäktige

Tid och plats för justering	Tisdagen den 12 december 2017, klockan 15.00 Alvesta kommun, kommunledningsförvaltningen	
Sekreterare	Lisa Åberg	
Ordförande	Bertil Olsson (S)	
Justerare	Roxana Sepulveda (KD)	Anita Thörn Von Rosen (MP)

Anslagsbevis

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens officiella anslagstavla.

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum	2017-11-28
Anslaget under tiden	2017-12-14 – 2018-01-04
Förvaringsplats	Kommunledningsförvaltningen, Alvesta
Underskrift	Sandra Mowide
	Utdragsbestyrkande

Justeringsmännens sign	Beslutsexpediering	Utdragsbestyrkande

KF § 117

KS 2017/325.212

Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort**Beslutsunderlag**

1. Protokoll från kommunstyrelsen, daterat den 14 november 2017
2. Protokoll från kommunstyrelsens arbetsutskott, daterat den 31 oktober 2017.
3. Tjänsteskrivelse från förvaltningen för samhällsplanering, daterad den 13 oktober 2017.
4. Planbeskrivning, daterad den 13 oktober 2017
5. Plankarta, daterad den 13 oktober 2017
6. Särskilt utlåtande, daterad den 13 oktober 2017

Redogörelse

Kommunstyrelsen gav 2014-12-02 förvaltningen för samhällsplanering i uppdrag att ta fram ett förslag till "Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort". Samråd genomfördes under tiden 2016-06-10 till 2016-11-01.

Efter samrådet bearbetades förslaget och kommunstyrelsen tog 2017-04-11 beslut att det förslaget skulle ställas ut för granskning. Granskning genomfördes under tiden 2017-05-10 till 2017-08-21. Efter granskningstiden har inkomna synpunkter sammanställts och bemötts i ett särskilt utlåtande, enligt 3 kap. 17 § plan- och bygglagen. Inkomna synpunkter har endast föranlett små ändringar av planförslaget, att betrakta som endast av redaktionell karaktär.

Förvaltningen för samhällsplanering bedömer att förslaget är redo för antagande.

Yrkanden

1. Per Ribacke (S) yrkar en redaktionell ändring av kommunstyrelsens förslag till beslut, vilken innebär att förslaget till beslut får följande lydelse: Anta den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen, samt godkänna tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken.
2. Anita Lindstedt (S), Börge Nielsen (V), Hagart Valtersson (C), Per Ribacke (S), Matz Athley (M), Robert Olesen (S), Thomas Johnsson (M), Thomas Haraldsson (C), Dumitru Drugas (V) och Mikael Johansson (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Justeringsmännens sign

Beslutsexpediering

Utdragsbestyrkande



3. Jan-Erik Svensson (AA) och Lars-Olof Franzén (AA) yrkar bifall till Lars-Olof Franzéns yrkande i kommunstyrelsen.

Beslutsgång

Inledningsvis frågar ordföranden om Per Ribackes (S) första yrkande om en redaktionell ändring av kommunstyrelsens förslag till beslut kan bifalls. Via acklamation finner ordföranden att fullmäktige beslutar att bifalla Ribackes (S) ändringsyrkande.

Därefter ställer ordföranden Anita Lindstedts (S) m.fl. bifallsyrkande mot Jan-Erik Svenssons (AA) m.fl. yrkande och finner via acklamation att fullmäktige beslutar enligt Anita Lindstedts (S) m.fl. bifallsyrkande.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att:

1. Anta den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen, samt godkänna tillhörande miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken.

Protokollet skickas till

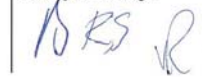
Förvaltningen för samhällsplanering

Kommunstyrelsen

Justeringsmännens sign

Beslutsexpediering

Utdragsbestyrkande



SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING ENLIGT 6 KAP. 16 § MILJÖBAL- KEN TILLHÖRANDE MILJÖKON- SEKVENSBESKRIVNING (MKB)

Tillhörande av Kommunfullmäktiga antagen Fördjupad översiktsplan för Alvesta tätort

INLEDNING	1
SAMMANSTÄLLNING AV MKB-PROCESSEN	2
INTEGRERING AV MILJÖASPEKTER I PLANEN.....	2
ÖVERVÄGDA ALTERNATIV OCH SKÄL TILL ANTAGANDE	2
KOMMANDE ÅTGÄRDER	2
Övervakning	2
Uppföljning	3

INLEDNING

Planens syfte är att få en tydligare vägledning för hur den byggda miljön, infrastrukturen, grönstrukturen och vattenområden i Alvesta tätort ska utvecklas. Huvudfrågor är att skapa och värna attraktiva boende- och livsmiljöer, skapa förutsättningar för hållbara transporter, utveckla ett levande centrum, ta tillvara och utveckla grönstrukturen och säkra tillgång till verksamhetsmark.

Former för en särskilda sammanställning tillhörande en miljökonsekvensbeskrivning regleras i 6 kap. 16 § miljöbalken (SFS 1998:808).

SAMMANSTÄLLNING AV MKB-PROCESSEN

Till den fördjupade översiktsplanen för Alvesta tätort har en miljöbedömning genomförts och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats. Miljökonsekvensbeskrivningen har varit föremål för samråd under tiden 2016-06-10 - 2016-11-01. Den har efter omarbetning därefter ställts ut för granskning under perioden 2017-05-10 - 2017-08-21.

Efter inkomna synpunkter i samrådet om belysande av negativa konsekvenser av planförslaget har planförslaget omarbetats.

Konsekvenser som tagits upp under samrådsprocessen har varit beaktande av översvämning, hänsyn till identifierade naturvärden, inlämningspråktagande av jordbruksmark samt konsekvenser av nysträckning av vissa gator och järnvägar.

Enligt 6 kap. 16 § miljöbalken ska den särskilda sammanställningen och den fördjupade översiktsplanen göras tillgängliga. Beslut att anta den fördjupade planen har anslagits på kommunens anslagstavla och informerats om på kommunens webbplats. Den särskilda sammanställningen kommer att samordnas med övriga dokument tillhörande den fördjupade översiktsplanen.

INTEGRERING AV MILJÖASPEKTER I PLANEN

I planen och MKB:n redovisas de miljöaspekter som har identifierats under planarbetet. MKB:n tar upp följande miljöaspekter:

- Natur- och kulturmiljö
- Landskaps- och tätortsbild
- Trafikmiljö och buller
- Hushållning
- Hälsa och säkerhet
- Miljökvalitetsnormer
- Miljömål

Miljöaspekterna ligger till grund för ställningstaganden och riktlinjer som finns i den fördjupade översiktsplanen. I MKB:n har behandlats ett nollalternativ (situationen om den fördjupade översiktsplanen inte antas) samt ett förslag till fördjupad översiktsplan (planförslaget).

ÖVERVÄGDA ALTERNATIV OCH SKÄL TILL ANTAGANDE

Av MKB:n framgår att ett nollalternativ samt planförslaget har övervägts. Inom respektive markanvändning har även alternativa sträckningar och omfattningar diskuterats.

Skälen för val av alternativ utgår från möjligheterna att på olika sätt utveckla Alvesta tätort. Ett nollalternativ hade inneburit sämre förutsägbarhet och mindre inflytande för diskussion av mark- och vattenanvändningsfrågor. I efterföljande beslut hanteras enskilda utformningar och med det särskilda miljökonsekvenser samt hur dessa ska motverkas.

KOMMANDE ÅTGÄRDER

Övervakning

Översiktsplanen ger ny en vägledning för hur Alvesta tätort ska utvecklas i stort. Planen är inte juridiskt bindande vid efterföljande beslut och vid plan-, lov- och tillståndsärenden krävs mer detaljerade bedömningar om miljöpåverkan, dess konsekvenser och hur negativa konsekvenser ska motverkas.

Kommunen har ansvar för att bedömning görs hur riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen efterlevs och att nödvändiga insatser för att motverka negativa konsekvenser vidtas.

Uppföljning

Den fördjupade översiktsplanens riktlinjer är framtagna i en process med avvägande mellan positiva och negativa konsekvenser. Vid efterföljande plan-, lov- och tillståndprocesser kan negativa konsekvenser motverkas genom att nödvändiga inventeringar, utredningar och konsekvensbedömningar genomförs, att samråd med sakkunnig expertis och sakkunniga myndigheter sker samt att föreskrifter och riktlinjer tillhörande hälso- och riskhänsyn beaktas.

Kommunens verksamhet planeras och följs upp årligen. Uppföljning av genomförandet av åtgärder kopplade till den fördjupade översiktsplanen hanteras i ordinarie verksamhet samt i den aktualitetsprövning av översiktsplanen som kommunen ska göra varje mandatperiod.



Alvesta
kommun



DITT ALVESTA!

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN
FÖR ALVESTA TÄTORT