



Uppvidinge
KOMMUN

Fördjupad översiktsplan
för Åseda samhälle

Samrådsredogörelse

Bakgrund

Den fördjupade översiktsplanen för Åseda samhälle har under två månader varit ute på samråd. Under samrådet har myndigheter, föreningar, företag och allmänheten givits möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Dessa synpunkter har sedan sammanställts i denna samrådsredogörelse där de förslag som framförda synpunkter gett anledning till också har redovisats. Sammantaget har det inkommit 22 yttranden där kommunen har lämnat svar på samtliga, förutom de som inte har haft något att erinra. En stor del av yttrandena berör bussgatan och de båda alternativ som presenteras i planförslaget. Därför har kommunen valt att hänvisa dessa yttranden till kommunens svar till Trafikverket, där synen på bussgatan återges.

I samrådsredogörelsen har i vissa fall yttrandena sammanfattats. För att läsa yttrandena i sin helhet hänvisas till kommunens hemsida. Kommunens svar återges i kursiv stil under varje yttrande.

Länsstyrelsen

Riksintresset väster om Åseda enligt MB 3:6 är inte beskrivet i text.

Riksvägen 23/37 av riksintresse enligt MB 3:8 saknar beskrivning i text utifrån kommunens viljeyttring och ev. konsekvenser. Hänvisar till Trafikverkets yttrande.

Det ska framgå av översiktsplanen hur kommunen avser följa gällande miljökvalitetsnormer enligt PBL 3:5.

Det saknas beskrivning av MKN för Badebodaån och grundvattenförekomsten Emmabodaåsen.

Tydliggör att det inte finns några LIS-områden och med koppling till kommunomfattande ÖP:n.

Saknas uppgifter om mellankommunala och regionala intressen.

Saknas översiktlig beskrivning av de geologiska och geotekniska förhållandena med koppling till ev. risker.

Saknas redovisning av riskfrågorna buller och förorenad mark. Länsstyrelsen hänvisar i yttrandet till förordning om trafikbuller samt omgivningsbuller.

Översiktsplanen bör redovisa generella riktlinjer för förorenad mark som kan beröra förtätning och nya bostäder.

Beträffande trafik hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets yttrande.

Avsnitt om natur- och grönstruktur: Önskvärt med en översiktlig beskrivning av omgivande landskap och tätortens påverkan på dessa.

Önskvärt med redogörelse för skyddade och rödlistade arter kring tätorten.

Kartan sid 37 förtydligas, betydelsen av gröna ringar är oklar. Kartan sid 35 bör vara orienterad i nord-syd.

Önskvärt med en översiktlig beskrivning av hur dagvattenhanteringen kan lösas i anslutning till Badebodaån. Beskriv flödena, om det är naturliga variationer eller dagvattenflöden.

Vattentäkten för samhället är en grundvattentäkt som ligger i anslutning till samhället och industriområden och saknar vattenskyddsområde. Beskriv hur vattentäkten kan skyddas mot framtida förorening.

Synliggör vilka riktlinjer som finns för de två återvinningsstationerna samt för masshantering vid nya bostäder och industriområden.

Rekommendation att kulturmiljöplanen aktualiseras och revideras, då den är 17 år gammal. Saknas en tydlig redovisning av kulturmiljövärdena och planen nämner inget om fornlämningar. Behövs en kartbilaga som visar både fornlämningar och kulturmiljöer samt konsekvenser av föreslagna utbyggnadsplaner.

Åseda är en intressant plats ur fornlämningshänseende och Länsstyrelsen skriver en hel sida om fornlämningar med information och uppgifter.

Övergripande frågor: Redovisade riktlinjer är för vissa delar för svaga för att utgöra stöd i fortsatt planprocess. Kommunens vilja och förslag till framtida utveckling måste framgå tydligare. Saknas en aktuell markanvändningskarta. Kartan sid 7 saknar information om kommunens förslag. Förvillande med det gamla utvecklingsförslaget från 2012.

Flertalet kartbilder och illustrationer behöver bli tydligare och det bör finnas bildtext till resp. bild/karta.

Det saknas Miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap Miljöbalken och därmed förslag på åtgärder och uppföljning.

Angående bostadsförsörjning och social hållbarhet noterar Länsstyrelsen att kommunen så sent som i maj 2017 antagit ett bostadsförsörjningsprogram.

Kommunens kommentar:

Det som efterfrågas och sorterar under Länsstyrelsens bevakningsfrågor läggs till i FÖP:en i ett särskilt kapitel, bl a frågor om riksintressen, miljökvalitetsnormer, mellankommunala och regionala frågor, hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion.

Kapitel 4.2 om Grön- och blåstrukturen sid 35 kompletteras med text om landskapet kring tätorten samt rödlistade arter. Beskrivning görs även om dagvattenhanteringen samt vattentäkten. För Åsedas vattentäkt ska upprättas vattenskyddsområde, vilket är ett arbete som pågår. För närvarande skyddas vattentäkten av riktlinjer och det är också därför som bebyggelse, varken industri eller bostäder tillåts expandera i närheten av denna.

I kapitel 4.3 "Knyt samman gammalt och nytt" läggs till ett avsnitt om fornlämningar och strategin benämns "Kulturmiljö och fornlämningar". Karta med beskrivning läggs till.

Kartan sid 15 utgår. Otydliga kartor omarbetas och förses med text och förklaringar.

Kapitel 6 "Konsekvenser" kompletteras med miljöbedömning och MKB. Eftersom planförslagets detaljeringsgrad inte är sådan att förslag på åtgärder och uppföljning i detta skede kan specificeras eller alltid förutspås måste konsekvensbedömningen bli

av den art som sägs i miljöbalken 6 kap § 13, nämligen att vissa frågor kan bedömas bättre vid detaljplanering eller tillstånd.

Beträffande trafikfrågor, bussgata och bussterminal se under kommentar till Trafikverket. Hänvisning till Bostadsförsörjningsprogrammet läggs till i avsnittet om "Attraktivt boende."

Region Kronoberg

Ser gärna att planen i högre grad berör barn- och ungdomsperspektiv, jämlikhet, jämställdhet och integration.

Positiva till att konsekvensbeskrivningen tar ett helhetsgrepp på hållbarhetsfrågorna och åtgärder för att stimulera ett hållbart resande och vill främja ett kollektivt resande.

Ser alternativ 2 som det främsta och att göra en bussgata av normalspårets sträckning. Höjden på viadukten måste beaktas och om dubbeldeckare i framtiden ska trafikera Åseda måste höjden vara mer än 4.20 m. Bussar idag är 3.5 m höga.

En cykelväg bredvid bussgatan måste vara väl åtskild, men om Järnvägsgatan får gång- och cykelbanor behöver inte bussgatan också ha det.

En ny utformning av Järnvägsgatan minskar gatans körbana. Om två bussar ska kunna mötas måste körbanan vara minst 7 m bred.

Kommunens kommentar:

Beträffande bussgatan och bussterminal se under kommentar till Trafikverket.

I övrigt är FÖP:ens ambition att barn-, ungdom- och jämställdhetsperspektiv beaktas.

Trafikverket

Påpekar att riksväg 23/37 är av riksintresse och anger förslag att förtydliga dess intresse och anspråk.

Om bostäder och verksamheter ska placeras söder om riksvägen kan detta i hög grad inverka på riksintresset. Föreslår att den tidigare strategin att placera bostäder och verksamheter norr om riksvägen behålls och då antingen i västra delen eller i samhällets nordöstra del i anslutning till befintlig bebyggelse. Om en utveckling söder om riksvägen trots allt måste ske är planskilda passager för gång och cykel ett minimikrav och en grundförutsättning att starta med. Därtill att trafikmatning sker via Älghultsvägen.

Det är viktigt att bussterminalen ges ett centralt läge och är lätt att nå för alla. Ur kollektivtrafiksynpunkt kan båda alternativen fungera men det är oklart var terminalen ska placeras i alternativet med bussgata. Förslaget med bussgata innebär att lite av den barriär som järnvägen utgjort delvis kvarstår i samhället. Bussgatan kan få viss begränsad sikt genom böjen genom viadukten, fördelen är dock att den skarpa böjen över viadukten som visat sig besvärlig ibland med konflikt med mötande fordon undviks.

Huvudinfarten till samhället via Älghultsvägen kan redan betraktas som sådan med sänkt hastighet på riksvägen vid denna.

Om de höga och ambitiösa utvecklingsvisionerna för Älghultsvägen, Järnvägsgatan och Olofsgatan ska kunna förverkligas krävs sannolikt att dessa gator övergår till kommunalt väghållningsansvar. De nämnda gatorna utgör nämligen den allmänna vägen 969 med statlig väghållning.

För att skapa sänkta hastigheter i samhället krävs att det utarbetas en hastighetsplan. Trafikverket anser att alternativet med 40 km/tim ska övervägas då 30 km/tim kan kräva omfattande ombyggnader.

Föreslagen rastplats kan utgöra ett alternativ då investeringsmedel äskas via Länstransportplanen.

Kommunens kommentar:

Riksväg 23/37: Texten förtydligas angående riksintressets värden och anspråk. På sikt behöver kommunen mark att expandera, främst för industrin och då räcker inte marken till norr om riksvägen, i synnerhet inte för större etableringar. Planskilda och trafiksäkra passager för GC-trafik ska i sådant läge byggas ut inledningsvis och hur trafikmatningen ska lösas måste utredas ytterligare. Det innebär inte att en ny utfart skall ske till riksvägen utan industriområdet matas först ut på Älghultsvägen. I avsnittet om konsekvenser förtydligas konsekvenserna av att utveckla samhället söder om riksvägen och inverkan på denna.

Olofsgatan och Järnvägsgatan: FÖP:en anger och kommunen har länge haft som ambition att de båda gatorna ska bli mer trafiksäkra och attraktiva för handel, service samt mer boende och vistelse för framtidens fossilbränslefria biltrafik och gång- och cykeltrafik. För att möjliggöra detta måste gatorna övergå till kommunalt väghållningsansvar, annars kan kommunen inte vidta några åtgärder. Trafikverket anger att byte av något slag skulle kunna ske så att det finns en förbindelse för den statliga vägen 969 mellan Östra vägen och Västra vägen samt riksvägen. FÖP:en revideras sid 25 med angivande av genomfart för tung trafik så att den anger att tung trafik då får ledas antingen via Älghultsvägen och rondellen och vidare på Järnvägsgatan, Hammarvägen och Östra industrigatan, eller alternativt från Östra infarten på riksvägen via Hammarvägen och Östra industrigatan. Sistnämnda innebär en kortare och förmodligen enklare väg för den tunga trafiken. Ett annat alternativ är att leda denna trafik via Östra Esplanaden förbi ishallen. Om detta alternativ blir aktuellt måste olika trafiksäkerhetshöjande åtgärder ses över. Varutransporter med lastbil måste dock fortsättningsvis få ske på Järnvägsgatan och Olofsgatan.

Sänkta hastigheter: FÖP:en revideras så att det anges att en hastighetsplan ska tas fram med angivande av alternativa hastighetsbegränsningar.

Bussgata: Trafikverket anger att båda alternativen kan fungera men förespråkar inte direkt något av alternativen. Övriga inkomna synpunkter ger heller ingen entydig bild av vilket alternativ som ska väljas och i flera yttranden tas upp alternativa andra lösningar. Flera anger dock att busshållplatsen inte får skymmas bakom Hälsans hus utan måste ha ett mer centralt läge, lätt nåbart för alla. Oavsett synpunkterna måste det till detaljerade utredningar för hur det praktiskt och tekniskt kan lösas med både bussgata och GC väg, alternativt enbart GC väg under viadukten eller enbart bussgata under viadukten. Något exakt läge för bussterminalen har inte angivits i FÖP:en men med hänsyn till den pågående utbyggnaden av Hälsans hus och pågående detaljplan för bostäder är enda möjligheten något väster om befintlig terminal och strax bakom gamla järnvägsstationen. Fördjupade studier av området får således ske förslagsvis i ett s.k. Planprogram som omfattar hela järnvägsområdet mellan rondellen och viadukten där det klarläggs var bussterminalen ska placeras liksom behövliga p-platser för affärer, resande m m. Höjden på viadukten är en viktig fråga och Region Kronoberg anger att höjden måste vara minst 4,20 meter. I annat yttrande anges också att möte måste kunna ske i bussatan och då finns inte plats för GC väg också. FÖP:en förtydligas avseende

8,6 meter.

Miljö- och byggnadsförvaltningen

Ställer ett antal frågor i 24 punkter. Sammanfattningsvis:

Förhållandet mellan FÖP och befintliga detaljplaner, ev. avvikelser?

Planberedskap, vad ska prioriteras?

Barnperspektivet utvecklas, hållbarhetsperspektivet bör få mer plats.

Var finns miljöer med rödlistade arter som behöver skyddas?

Riktlinjer för VA, dagvatten, återvinning saknas.

Möjligt att nöja sig med en cykelbana utmed Älghultsvägen.

Förtydliga behovet av lokaler för handel och service och var de ska byggas på en våning och vad de ska innehålla, bostäder eller kontor?

Hur lösa parkering i centrum?

Justera textinnehållet avseende markbeläggningar och skyltar.

Parkering till bussterminalen verkar för liten med 10 platser.

Tillbyggnaden av Hälsans hus kan påverka alt . 2 och placeringen av bussterminalen.

Riktlinjer för bebyggelsen bör tas fram inte bara för Kexholm utan all bebyggelse, vilket borde gjorts inför arbetet med FÖP:en.

Vad vill man med Folkets Park?

Ang. bussterminalen föredras alt. 1. Utan åtgärder vad gäller viadukten blir säkerheten o för gång- och cykeltrafiken. Användningen av järnvägsområdet spretar.

Tänk på fornminnen, natur- och kulturmiljöintressen samt VA-lösningar vid utbyggnad av Göljehult och Fröseke.

Kommunens kommentar:

Beträffande bussgata och bussterminal och därmed sammanhängande frågor se under Trafikverkets yttrande. Planen anger att bostäder vid Björkåkra och Tallvägen ska prioriteras för att få fram byggklara tomter. Vid byggnation inom befintliga detaljplaner får anpassning ske till viljeinriktningen i FÖP:en och ev. avvikelser behandlas i förhållande till detaljplanernas ålder och aktualitet.

Ett särskilt avsnitt om dagvatten och återvinning läggs till i FÖP:en.

Lokaler för handel respektive bostäder eller kontor kommer att bestämmas vid efterföljande detaljplaner och bygglovgivning.

Riktlinjer för bebyggelsen i Kexholm och övrig bebyggelse med kulturmiljövärden får tas fram i särskild ordning, eventuellt då gällande Kulturmiljöprogram revideras. Ett särskilt avsnitt om fornminnen med karta läggs till i FÖP:en.

Folkets park ska fortsatt drivas i föreningsregi.

Barn- och hållbarhetsperspektiv tas upp i FÖP:en.

FÖP:en visar på sid 25 ett visionärt förslag till att göra Älghultsvägen attraktivare som infartsgata. Ett första steg kan vara att enbart bygga en cykelväg och den behöver inte nödvändigtvis följa utmed vägen utan kan gå i grönområdet väster om vägen och ansluta till befintlig tunnel under riksvägen i Storgatans förlängning.

Socialnämnden Uppvidinge kommun

Frågar vilken typ av lägenheter som ska byggas i de flerbostadshus som planen föreslår. Socialnämnden anser att socialförvaltningen ska vara delaktig i planeringen av vilken typ av lägenheter som ska byggas samt att lägenheterna också är anpassade för de i samhället som ingår i socialnämndens verksamhetsområde.

Kommunens kommentar:

Noteras. Beaktas då detaljplaner och bygglov tas fram.

Statens geotekniska institut, SGI

Planen saknar beskrivning av markens förutsättningar för bebyggelse. Det saknas ett kapitel om miljö- och riskfaktorer där de geotekniska säkerhetsfrågorna kan belysas. Rekommenderar att studera översvämningsrisken i Badebodaån ur ett klimatförändringsperspektiv och även väga in risk för erosion.

En redovisning av riskområden i kartform är önskvärt. Trycker på att det vid detaljplanering alltid ska göras en bedömning av ras, skred, erosion och översvämningsrisker i enlighet med PBL. Hänvisar till ett antal planeringsunderlag och vägledningar som tagits fram av MSB och SGU och som finns tillgängliga på nätet.

Kommunens kommentar:

Se under kommentar till Länsstyrelsen. Ett nytt kapitel om "Länsstyrelsens bevakningsfrågor" läggs till där miljö- och riskfaktorer tas upp.

Sveriges geologiska undersökning, SGU

Har inga synpunkter men hänvisar till sin hemsida www.sgu.se om bl a grundvatten, vattenskyddsområden m m i samband med kommunal samhällsplanering.

Kommunens kommentar:

Se under kommentar till Länsstyrelsen angående grundvatten och vattenskydd.

Växjö kommun

Har inga synpunkter utan är positiv.

Vetlanda kommun

Har inget att erinra

Nybro kommun

Har inget att erinra.

Åseda Centeravdelning

Högsta prioritet till alt. 2, d.v.s. bussgata mellan Södra Esplanaden och Gymnasieskolan. Även utnyttja normalspåret och kombinera ovanstående med att förlänga gatan fram till "Kristina Nilsson-tallen".

Spegelvändning av busstrafiken med ny bussgata och terminal söder om Hälsans hus och gamla järnvägsstationen vilket medför positiva konsekvenser ur flera aspekter.

Bygga nya multifunktionella bostäder på gamla järnvägsområdet.

Service och tillgänglighet måste prioriteras i centrum. Biltrafiken där får blandas och ersättas med fossilfria förarlösa fordon och cyklister. Kollektivtrafiken får fossilfria och/eller vätgasdrivna bussar. Många byggnader kommer att producera elenergi.

Åtgärda höjdskillnaden mellan Kexholm och järnvägsområdet. Trapporna vid gamla Kommisnisterbostaden är mer eller mindre omöjliga att tas sig ned på för folk med vagnar, rullatorer eller rullstolar. En hiss behövs därför vid gamla Ordenshuset.

Rätt belysning med bl a ljusstyrning ger attraktiva och trygga mötesplatser.

Badebodaån och Björkåkragölen utvecklas och bevaras. Badplatsen behöver uppgraderas för att bli mer attraktiv för boende och turism, där även en områdesanpassad bostadsbyggnation borde kunna tillåtas.

Området nordväst om nya förskolan vid Björkåkra bör snarast detaljplaneras och ges förberedda tomter för bostäder.

Kexholmsområdets stora fina parker bör utnyttjas mer och ges en mötesplats för ungdom i form av ett Ungdomens hus.

Skapa hinder mot Storgatan ur trafiksäkerhetssynpunkt för utspringande barn. Grillplatsen upprustas med sittplatser.

Inom Östra industriområdet borde gamla smalspåret fram till rondellen behöva reserveras för ny alternativ vägdragning.

Övergångsställen skapas på Järnvägsgatan och Olofsgatan vid Konsum och Handelsbanken. Prioritera behovsanpassade parkeringar för affärerna vid Sillakröken och i anslutning till ny bussterminal.

Kommunens kommentar:

Ang. bussgata och bussterminal se under kommentar till Trafikverket.

Planen föreslår att service och tillgänglighet ska prioriteras med trygga mötesplatser, att bostäder för olika ändamål ska byggas och att övergångsställen ska skapas på Olofsgatan och Järnvägsgatan. Förslag finns också att Badebodaån ska utvecklas samt att Björkåkragölen ska bli mer attraktiv för alla. Tilläggs i planen sid 36: "Campingens entré ska göras mer välkomnande".

Planen tar också upp att detaljplanen vid Björkåkra och nya förskolan ska prioriteras för nya villor. I avsnitt 4.2 om "Grön och blåstrukturen" läggs till på sidan 38, Riktlinjer och prioriteringar: "Möjligheterna för ytterligare aktiviteter i Brunnsparken ska ses över".

Att reservera gamla smalspåret för ny alternativ vägdragning mellan Östra industriområdet och rondellen är en fråga som sammanhänger med smalspårets önskemål om att ha station i centrum. Planen föreslår att höjdskillnaden mellan centrum och Kexholmsområdet ska åtgärdas, t ex genom hiss och trappor. I avsnittet om tillgänglighet sid 49 i planen läggs till: ”En hiss vid f d Ordenshuset kan tekniskt vara möjligt men på kort sikt bör befintlig trappväg och grusstigen intill för barnvagnar m m upprustas.”

Socialdemokraterna i Åseda

Även om en bussgata under viadukten skapar en bättre trafiksituation just där kommer en sådan lösning utan utbyggnad av den nya infarten till Västra industriområdet (som finns med i Uppvidinges ÖP 2011-16) att skapa en än värre situation i korsningen Floragatan-Kexagatan. De förespråkar att man ser den nya infarten tillsammans med en bussgata som en helhetslösning, vilket skulle åtgärda flera trafikproblem utan att skapa nya.

Kommunens kommentar:

Se under kommentar till Trafikverkets yttrande angående ny bussgata. Beträffande Västra infarten, som fanns med som utredningsförslag i den kommuntäckande översiktsplanen, har denna inte utretts varför detta måste ske. FÖP:en revideras så att detta förslag tas med.

AB Allt i Plåt

Det finns inte plats för en bussgata mellan Floragatan och Viadukten. Smalspåret bör göras till en gång- och cykelväg så elever och anställda från Västra området kan använda spåret. Låt all busstrafik utgå från bussterminalen via mitteninfarten vid Eltjänst. Slopa busstrafiken på Viadukten/Kexagatan. Nyttja bredspårsbanvallen som ny infart till Västra industriområdet/samhället för att avlasta Kexagatan och Floragatan från tung trafik. Bygg nu och lite billigare boenden för t ex ungdomar. Se till att det finns parkeringar i centrum och måla parkeringsrutor på gatorna.

Nämns inget i planen om vindkraften som ska byggas runt Åseda och finns det beräkningar på ackumulerat buller? Stoppa vidare utbyggnad av vindkraft tills de verk som är godkända är byggda så man kan utvärdera vad som händer med närmiljön.

Kommunens kommentar:

Angående bussgatorna m m se i kommentar till Trafikverkets yttrande. Beträffande Västra infarten se under kommentar till nr. 12 ovan.

Planen prioriterar att bostäder i flerfamiljshus ska byggas och även olika typer av boende.

Att måla parkeringsrutor på gatorna är en möjlig åtgärd på kort sikt fram till dess att gatorna byggts om med särskilda gång- och cykelvägar.

Vindkraften behandlas inte i planen utan här hänvisas till den kommunomfattande översiktsplanen och vad som där sägs om vindkraften gäller fortfarande. Initiativet till att bygga vindkraft tas inte av kommunen men kommunen behandlar ärendena för yttrande och beslut enligt gängse regler och

lagar. Frågan om ackumulerat buller tas då upp i varje särskilt vindkraftsärende.

Styrelsen föreningen Offensiva Åseda

Detaljplanen för bostäder av Uppvidingehus inom Järnvägsområdet är mycket positivt och ges förutsättningar att byggas under kvartal 2 2018.

Ett större grepp och fler alternativ bör tas fram för viadukten och ny väg.

Självklart att ny väg ska anläggas från Västra infarten ned till Västra industriområdet, vilket löser många problem. Ett förslag på dess fortsättning är att vägen följer normalspåret banvall och går vidare rakt in mot Järnvägsgatan. Viadukten kan då slopas helt.

Mark från normalspårsområdet behöver inköpas.

Allt i Plåt kan utöka sin fastighet där norra delen av Floragatan går idag.

Tveksamma till ny gata mellan Hälsans hus och bergväggen.

Föreslår industriområde vid kv. Hammaren och Åseda 14 med ny väg mellan Terminalgatan, parallellt med väg 23 och avslutas med rondell 100-200 m innan kv. Hammaren (föreslagen väg mellan Hammargatan och Terminalgatan bör utgå).

Äldre detaljplaner ses över beträffande prickmark som inte är aktuell.

Raset vid sidan av bron på Olofsgatan 1 och 3 bör omgående åtgärdas.

Köp in mark på västra sidan av Åkragöl för framtida bostäder.

Anslutningsväg från Älghultsvägen till nytt industriområde söder väg 23 bör omgående skapas.

Kommunens kommentar:

Angående bussgata, bussterminal och ny infart till Västra industriområdet se under kommentar till Trafikverket och Socialdemokraterna.

Den planerade industrigatan mellan Terminalgatan och Hammarvägen, karta sid 28 i översiktsplanen, får studeras i detalj när Södra Industriområdet vidare detaljplaneläggs.

Arbete med att se över äldre detaljplaner avseende prickmark pågår.

Området väster om Åkragöl är av riksintresse för naturvård och behövs för närvarande inte för bostäder.

Handelsplats Åseda

Glaspyramiden flyttas till bättre åskådligplats, t ex Brunnsparken.

Större parkering mellan Storgatan 1 och viadukten.

Flaggstången på torget flyttas närmare Sillakröken och det kan gärna vara tre stycken på torget.

Flytta återvinningscentralen till "Gamla Esplanaden".

Tveksamt med butiker på bottenvåningen av nybyggnationen vid järnvägsområdet. Bör vara enbart bostäder.

All busstrafik ledas via Älghultsvägen och behåll bussterminalen. Ta bort hållplatsen vid Kexholm och lägg krutet på en fin GC väg på spåret under viadukten.

Hiss från Kexholm till centrumplan känns överflödigt. En fin passage kan göras från Karlagatan.

Tillbyggnaden av Hälsans hus bör vara tegelröd.

Åseda campingplats bör förbättras. En simbassäng skulle göra området mer attraktivt för turister och gäster.

Kommunens kommentar:

Beträffande busstrafik, bussgata och bussterminal, se kommentar under Trafikverkets yttrande samt kommentar till Socialdemokraternas yttrande.

Hur busstrafiken ska gå till och från bussterminalen är en fråga som måste studeras i detalj, liksom GC-väg under viadukten. Om hållplatsen vid Kexholm tas bort så får eleverna vid Gymnasieskolan längre väg till närmsta busshållplats så länge den tilltänkta GC-vägen inte finns.

Förslagen beträffande glaspyramid och flaggstänger noteras.

Återvinningscentralen kommer att flyttas då den nya detaljplanen vid Järnväggatan ska genomföras. Huvudsyftet är att denna detaljplan ska vara flexibel och inrymma såväl bostäder i tre-fyra våningar som utrymmen för handel och lokaler för mindre verksamheter. Parkeringsplatser ska vara tillräckliga för att täcka planerad bostadbyggnation i centrum.

En framtida hiss vid f d Ordenshuset motsäger inte att en passage vid Karlagatan mitt emot Lantmännen också finns.

Planförslaget tar upp att camping och badplats bör förbättras och göras mer attraktiva.

Smalspåret Växjö - Västervik

Åseda stationshus bör bevaras till det yttre, likaså dressinbodarna som är sällsynta. Signaler och plattformskanter bevaras vid Smalspårets station. Smalspårets ambition är att jobba målmedvetet med utvecklingen av turismen och ha en levande museijärnväg.

En ny bussgata bör inte få en korsning med smalspåret.

Smalspårets placering på f d bangården är viktig för att synas i samhället, även närheten till bussterminalen och cykeltvägar på banvallen. Det ska vara möjligt att cykla på banvallar till Åseda och fortsätta med cykeldressin eller järnväg. En mindre parkering nära smalspåret behövs också. Smalspåret behöver ett litet stationshus, ett spår till en plattform samt ett ytterligare s.k. rundgångsspår. Dressinbodarna behövs för förvaring av cykeldressiner som hyrs ut.

Kommunens kommentar:

Det är kommunens ambition att smalspåret, med dess dressiner och museijärnväg ska finnas kvar i centrum, då de utgör en stor turistattraktion i samhället. Det är dock möjligt att flytta det lilla stationshuset och ev. också dressinbodarna något mer österut närmare det som benämns "Aktivitetspark" i planförslaget. Att bevara viktiga element från järnvägsepoken anges också i planförslaget. Övriga synpunkter noteras och ska beaktas vid fördjupade studier av hela järnvägsområdet.

Ann-Mari Svensson

Om Folkets Park förfaller och ingen verksamhet bedrivs kan det vara lämpligt att där bygga hyreshus för äldre. Mer belysning i samhället, GC-väg mellan Kräftvägen och Kantorsvägen.

Parkering vid Sillakröken och konstverket bör flyttas.

Kommunens kommentar:

Kommunen kan stödja föreningslivet på olika sätt men har inte för avsikt att äga eller driva Folkets Park, vilket fortsatt bör ske på föreningsbasis. Översiktsplanen tar upp mer belysning, GC-vägar och parkering vid bl. a. Sillakröken. En gång- och cykelförbindelse mellan Kräftvägen och Kantorsvägen kan utredas även om det inte anges specifikt i FÖP:en.

Johan Karlsson

Bygg ett hus med 6-7 våningar med rejäla balkonger vid gatuköket och inte bara nockhöjd på 15 meter.

Se över om man kan göra parkeringshus i berget vid Hälsans hus.

Tomten för gamla Centrumbion skulle kunna bli ett landmärke med 11-12 våningar, 2-3 våningar över befintlig bebyggelse på Vasagatan.

Avsluta smalspåret vid Nytorpet och låt inte detta hindra bostads- och industriexpansion. För Föreningen kan vid Nytorpet skapas en ny stationsmiljö.

Kommunens kommentar:

Förslagen är intressanta men innebär troligen alltför stora ingrepp och förändringar i stadsbilden för en ort av Åsedas storlek. Järnvägsområdet ska reserveras för bebyggelse med bostäder, kontor och handel. Om smalspåret ska börja/sluta vid Nytorpet är det så långt från centrum att man tappar en stor del av den turistiska attraktionen i denna järnväg.

Tommy Ljungqvist

Bussterminalen bör vara centralt placerad och inte undanskymd bakom Hälsans hus. Den ska vara lätt att hitta och nå med taxi, bil och cykel samt ha goda parkeringsmöjligheter.

Av flera skäl mycket kritisk till egen bussgata. Finns inte plats för GC-väg bredvid bussgatan.

Denna måste ha stopp/bommar för övrig trafik och man måste kunna mötas två bussar. Motivet för gymnasieskolans elever, men hur länge finns gymnasiet kvar i Åseda?

För hållplats på Kexagatan, gör vägen enfilig vid hållplatsen och sänk hastigheten till 30 km/tim.

Bilar parkeras hur som helst på Järnvägsgatan, måla linjer och parkeringsrutor. Det körs fler lastbilar än bussar på Järnvägsgatan.

Kommunen bör ta över ansvaret för genomfartsvägarna i Åseda.

Gör en ny infart från Kexagatan ned till gymnasieskolan och sedan använda normalspåret in till centrum för alla fordon. Detta tar bort mycket trafik över viadukten.

Alternativ är att bygga en gång-och cykelbro jämte viadukten. Då skulle man även kunna breda Storgatan från Helligrens och upp över viadukten.

Kommunens kommentar:

Beträffande bussgata och bussterminal samt väghållningsansvar för genomfartsvägarna se under kommentar till Trafikverket och även kommentar till Socialdemokraternas yttrande.

Angående väghållningsansvar och genomfartstrafik för tung trafik läggs till förslag om genomfart genom Östra industriområdet alternativt förbi ishallen istället för genom centrum.

Sänkt hastighet vid busshållplatser, t ex på Kexagatan ska behandlas i en kommande Hastighetsplan för differentierade hastigheter i hela samhället. Bilparkeringar och parkeringsrutor tas upp i planförslaget.

Frida Sundqvist-Hall

Anser att alt. 2 för bussgata är bäst men även att man tar bort smalspåret och lägger bussgatan bakom AIP, Allt i Plåt.

Prio ett är att få nya övergångsställen för barnen vid Konsum och Hellgrens och att man kan ta sig ner från Kexholm med vagn, rullator och rullstolar.

Kommunens kommentar:

Kommunens ambition är att Järnvägsområdet ska reserveras för bebyggelse för bostäder, kontor och handel. Beträffande bussgatan se kommentarer till Trafikverkets yttrande.

Planförslaget anger att Olofsgatan och Järnvägsgatan ska bli uppgraderade och mer anpassade för promenader, gång och cykeltrafik vilket inkluderar övergångsställen. Bussgatans placering vid Allt i Plåt har inte detaljstuderats. Se även kommentar under yttrande från Trafikverket, Åsedacentern och Socialdemokraterna.

Henrik Hellgren

Föreslår biotopkartering av Badebodaån från Kållen och upp till Susan för att sedan återställa något av åns naturliga flöde.

Kommunens kommentar:

Noteras.

Kennet Karlsson

Vision för år 2030 är ett för kort perspektiv i en tillväxtort. Bostadsförsörjningsprogrammets tillväxt bör speglas i FÖP:en.

För järnvägsområdet tas tillfälliga små delar ut för detaljplanering av bostäder på ett sätt som förtar den öppna arena mellan Kexholm och Olofsgatan som kunde varit möjlig.

Vision 2030 och Illustration på kartbilaga 1: Detaljplanera hela järnvägsområdet fram till

Gymnasiet och ta ett helhetsgrepp på området. Sillakröken är en trafikfara som snarast bör

stängas av för tung trafik. Sillakröken med viadukten behålls som gång-och cykelväg. Absolut inte lämpligt att tung trafik skall ledas genom centrum på Olofsgatan och Järnvägs-gatan där man ska bygga bostäder för barnfamiljer och skapa torg. Dessa gator bör stängas för tung trafik. Trafiken från Älghultsvägen bör ledas på Skolgatan/Floragatan till Gymnasiet och Allt i Plåt och vidare på Herlins väg upp till Västra vägen. Alternativ dragning kan vara förbi campingen. Vid en ny rastplats vid Kållen byggs en ny infart som förbinds till Östra Vägen. Strategiska busshållplatser byggs vid busstorget vid korsning Karlagatan-Skolgatan. Vision 2050 och Illustration på kartbilaga 2: Bygg en ringled med anslutning till bostäder i Kexholm, Gymnasiet, Allt i Plåt, Västra vägen, Norra vägen och Östra vägen där nya infarten gjorts. Campingen flyttas till områden mellan Kållen och Gassjön. Industriområden utvecklas söder om riksväg 23.

Kommunens kommentar:

Visionerna för 2050 är intressanta och noteras. Planförslagets ambition är att centrum, inkluderande Olofsgatan och Järnvägsgatan inte skall vara genomfartstrafik för tung trafik. Detta förutsätter dock att kommunen tar över väghållningsansvaret för dessa gator. Att leda trafiken från Älghultsvägen via Skolgatan till Floragatan och vidare till Gymnasiet och Allt i Plåt och sedan vidare på Herlins väg upp till Västra vägen innebär genomfartstrafik på bostadsgator och även en ny korsning med Badebodaån vilket bedöms som alltför stora ingrepp i samhället.

Att på sikt flytta campingen till området mellan Gassjön och Kollen kan i och för sig vara möjligt men de effekter som handel och service kan få av en mer centralt belägen camping uteblir.

Beträffande bussgatan och bussterminal se under kommentar till yttrande från Trafikverket, Åseda-centern och Socialdemokraterna.

Planförslaget tar upp att industriområden ska kunna utvecklas söder om riksväg 23/37.