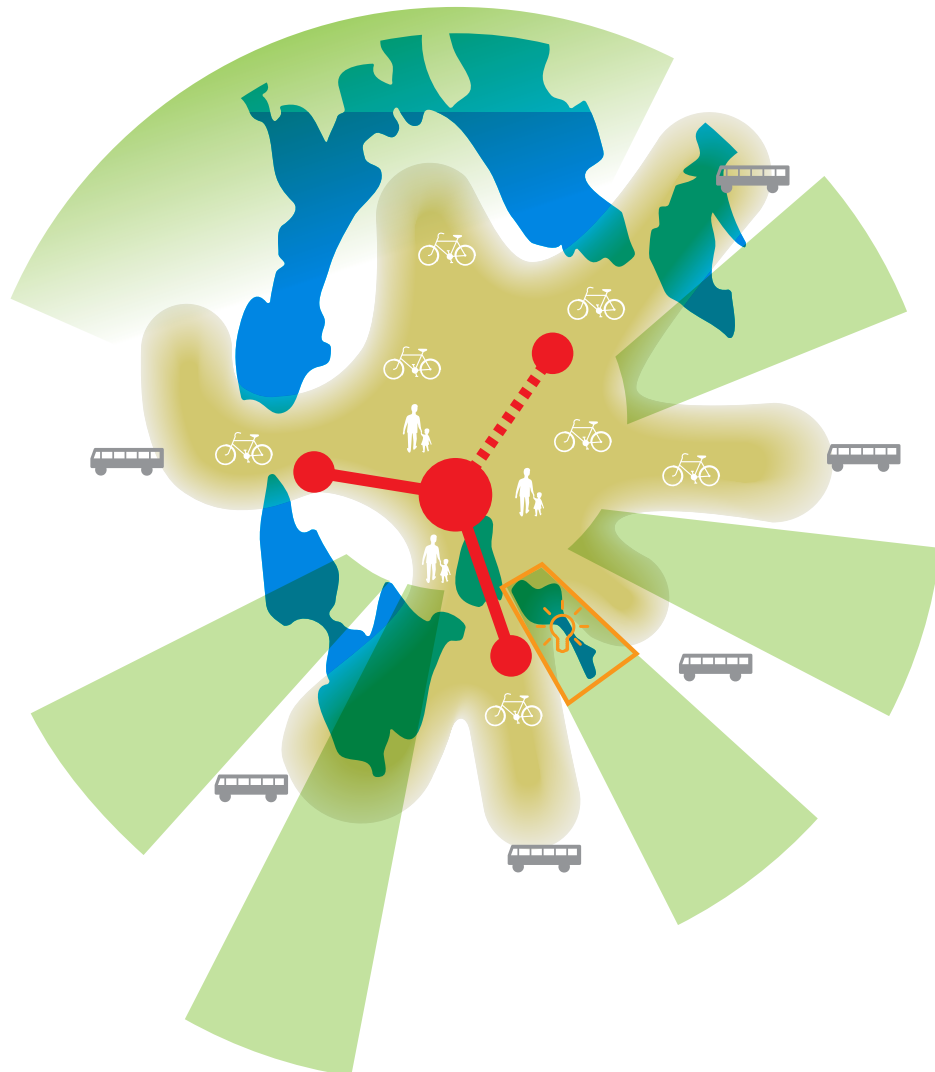


Växjö kommuns översiktsplan del Växjö stad



Innehållsförteckning

Förord	3
Översiktsplanen i korthet.....	4
Inledning	7
Målbild: Sjöarnas stad, grön stad, tätare stad i stråk.....	9
Så här når vi målbilden	12
Utvecklingsprinciper – övergripande struktur	13
Vi vill utveckla fyra stadskärnor.....	13
Vi vill bygga en tätare stad med blandade funktioner i sammanhängande stråk.....	14
Vi vill skapa gröna kilar och stråk	15
Vi vill prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik.....	17
Vi skapar attraktiva miljöer för företag och innovativa distrikt	19
Användning av mark och vattenområden	20
Den blandade stadsbygden	21
Verksamhetsområden bör inte blandas med bostäder	24
Parker, naturmark och områden för rekreation och friluftaktiviteter	24
Den stadsnära landsbygden är en tillgång	25
Utredningsområden där man utreder hur marken ska användas	25
Den byggda miljön	26
Särskild hänsyn	30
Hälsa och säkerhet.....	31
Samhällsviktiga funktioner	32
Bevarandeintressen kulturmiljö.....	32
Riksintressen och miljö kvalitetsnormer	34
Kulturmiljövård	35
Naturvård	35
Kommunikationer	35
Miljö kvalitetsnormer.....	36
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning.....	37
Länsstyrelsens granskningsyttrande.....	40
Plankarta.....	46

Sjöstaden Växjö

Växjö ska vara en hållbar stad. Europas grönaste stad innebär att vi skall bli en fossilbränslefri kommun, där vi kraftigt minskar utsläppen från bilåkande och transporter. Vi måste spara energi och vi skall förbättra stadssjöarnas vattenkvalité. De sju stadssjöarna är stadens kanske största "härlighetsvärde" och måste tillvaratas bättre. Alla invånare skall ha gång- och cykelavstånd till en badbar sjö. Vi bygger runt sjöarna, så nära vi kan utan riskera sjöarnas vattenkvalité eller medborgarnas tillgång till stränderna.

Sammantaget skall antalet träd i staden öka bl a genom nyplantering.

Staden växer och ska planeras för 100 000 invånare år 2030. För att Växjö då ska kunna vara hållbar, trivsamt och hälsosamt krävs att det blir en mer sammanhängande stadsstruktur med mera av tät och miljövänlig busstrafik och fler cykelstråk. En växande stad klarar inte en ökande biltrafik – tvärtom måste biltrafiken minska. Stadskärnan måste få fler bilfria miljöer.

Dagens rena verksamhetsområden ska kunna omvandlas till blandstad där boende, handel, service och småskalig verksamhet samsas. Förtätning och omvandling får emellertid inte ske på bekostnad av grönområden. Växjö ska vara staden där alla har nära till naturen eller en park av hög kvalitet.

Människors behov och efterfrågan måste styra nybyggnationen och nya områden ska byggas som trädgårdsstad med en blandning av villor, andra typer av småhus och flerbostadshus. Företagen ska erbjudas attraktiva kunskapsmiljöer, även de som verkar inom traditionell produktion och handel. Det ska finnas mark för verksamheter som motsvarar mer än den genomsnittliga efterfrågan. Tillsammans bygger vi en hållbar och vacker stad! Med charm, spännande möten, upplevelser och trivsamma boendemiljöer.



Bo Frank
Kommunstyrelsens ordförande

Översiktsplanen i korthet

I översiktsplanen talar kommunen om hur vi vill utveckla staden på lång sikt. Vi planerar för att Växjö stad ska kunna växa från att idag ha 61 000 invånare till att bli en stad för 100 000 invånare. Översiktsplanen innehåller planer för var människor ska bo, arbeta, var man ska kunna vistas på sin fritid och hur man ska kunna ta sig fram i staden.

I planen talar vi om hur Växjö ska kunna växa på ett hållbart sätt. Vi vill hitta lösningar som tillfredsställer behovet av till exempel bostäder och transporter i ett Växjö med 100 000 invånare utan att äventyra kommande generationers möjligheter att kunna leva och arbeta i staden i framtiden.

Vi använder översiktsplanen som vägledning när vi fattar beslut om hur vi ska använda mark och vatten i framtiden. Det är kommunfullmäktige som har fattat beslut om att godkänna de förslag som finns i planen.

Här följer en sammanfattning av vad planen innehåller.

Våra mål för Växjö stad

Växjö kommun föreslår sex mål för Växjö som stad. Dessa mål ska vi försöka uppfylla när vi planerar stadens framtid. Växjö ska vara:

1. Den regionala staden – en kärna i en samverkande region.
2. Sjöarnas och parkernas stad där naturen ligger runt knuten.
3. En tätare och mer funktionsblandad stad där nästan alla persontransporter sker till fots, med cykel eller kollektiva färdmedel.
4. En stad för alla som främjar trygghet, säkerhet och folkhälsa.
5. En flerkärnig stad där centrum har kvar sin småskaliga charm.
6. Djärv arkitektur i kombination med respekt för de historiska vingslagen.

DETTA VILL VI UTVECKLA

Vi vill utveckla fyra stadskärnor

I översiktsplanen pratar vi om stadens fyra stadskärnor:

- Den centrala stadskärnan
- Samarkand-I11
- Teleborgs centrum – universitetet
- Norremark

Vi föreslår att man utvecklar dessa fyra stadskärnor vidare med fler bostäder, verksamheter, hög tillgänglighet och med stor omsorg om byggnaders och stadsrummets utformning. Utveckling av kärnorna ger bland annat fler stadsmiljöer, möjligheter för kunskapsintensiva företag att växa och attraktiva bytespunkter för kollektivtrafiken. Den centrala stadskärnan är särskilt viktig för staden och regionen.

Vi vill bygga en tätare stad med blandade funktioner i sammanhängande stråk

Vi vill att Växjö ska bli en attraktiv och hållbar stad med rikt stadsliv – även när staden växer. Därför föreslår vi att vi till stor del ska bygga inom dagens stadsbygd och i sammanhängande stråk längs sjöar och öppna kulturlandskap. I nya och gamla stadsdelscentrum, längs Teleborgsvägen och Storgatan men också på andra gator med tät kollektivtrafik vill vi att det ska finnas en blandning av bostäder, handel, service och kontor. I de områdena passar det även med lite tätare bebyggelse. När vi föreslår förändringar i Växjö centrum tar vi särskild hänsyn till kulturmiljön, eftersom centrummiljön är särskilt värdefull för staden, även ur ett nationellt perspektiv.

I översiktsplanen rekommenderar vi att bygga vidare på de byggstilar och karaktärer som redan finns i ett område.

Vi vill skapa gröna kilar och stråk

Vi vill skapa gröna stråk som gör det möjligt att ta sig till fots eller med cykel från bostaden och arbetsplatsen till de centrala parkerna, sjöarna

och de större områdena för rekreation – allt i en grön miljö. Dessutom vill vi utvidga promenadstråken runt Trummen och Växjösjön med gång- och cykelstråk även runt Bergundasjöarna. Vi vill ta tillvara de större områden av skog, sjö och odlingslandskap som sträcker sig från den omgivande landsbygden långt in i staden. Dessa områden, där Fylleryd är ett bra exempel, kan man utveckla till viktiga sammanhängande rekreationsområden med olika innehåll och tema.

Vi vill prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik

Vårt mål är att transportererna i staden ska bli hållbara. För att nå målet behöver vi förbättra kollektivtrafiken kraftigt och fortsätta att satsa på utbyggnad och förbättring av gång- och cykelvägnätet. Vi bör ge stadsbusslinjer bättre framkomlighet, till exempel genom egna bussgator. På sikt ska man inte behöva vänta längre än 10 minuter på bussen.

För den som färdas på riksvägarna genom staden ska det vara lätt att komma fram trots att vi räknar med att det blir fler som ska röra sig i och igenom staden. Vi föreslår att man ska bygga ett antal trafikplatser och att Norrleden ska bli 4-fältsväg. Södra länken mellan riksväg 23 och riksväg 27 söder om staden kommer att göra det lättare att med bil ta sig till stadens södra områden.

Vi vill dessutom säkerställa möjligheten för dubbelspårig järnväg genom Växjö för att utveckla tågresandet. Förutom den planerade ombyggnationen av det befintliga stationsområdet vill vi även planera för två nya stationer, I11 och Brände udde som ska utveckla tågresandet ytterligare.

Vi skapar attraktiva miljöer för företag och innovativa distrikt

Vi ska erbjuda moderna kunskapsintensiva företag plats i attraktiva och spännande stadsmiljöer med gott om mötesplatser inom- och utomhus, till exempel restauranger och torg. Denna typ av arbetsplatser ligger därmed med fördel inom den blandade stadsbygden, d.v.s. i områden där bostäder, skolor och verksamheter ligger i samma område som affärer och kontor. Vi kan profilera

området kring Trummen som ett särskilt ”innovativt distrikt”, d.v.s. ett område med en hög delverksamheter inom forskning och utveckling. Verksamheter med mycket till exempel buller och lukter, ska vi lokalisera till särskilda områden för att minska deras påverkan på omgivningen.

SÅ ANVÄNDER VI VÅRA MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

Översiktsplanen svarar även på frågan om hur vi ska använda stadens olika delar på lång sikt och vilka riktlinjer ska vi ha för fortsatt planering och byggande:

Fler bostäder och verksamheter i den blandade stadsbygden

Vi menar att staden passar bra för att bygga tätare, till exempel att bygga fler hus i den bebyggelse som redan finns. Vi får dock inte göra det på bekostnad av viktiga grönområden.

För stadens långsiktiga utbyggnad föreslår vi tre nya större utbyggnadsområden utanför dagens stadsbygd:

- Hollstorp – S Fylleryd
- Jonsboda -Telestad
- Tofta - Eksesås

Vi vill även planera för ett större centralt område med stadsbebyggelse kring Bäckaslöv.

Till dessa fyra större områden kommer några mindre områden. Vi föreslår att såväl nybyggda som befintliga stadsdelar innehåller en blandning av villor, radhus och flerfamiljshus.

I några av stadens centrala verksamhetsområden, Västra Mark och Sandsviksområdet, föreslår vi att man kan omvandla områdena till blandstad, exempelvis hus som har butiks- och verksamhetslokaler i bottenvåningen och bostäder och kontor på de övre planen.

Klimatförändringar kan leda till risk för översvämningar vid våra sjöar och vattendrag. Därför bör man inte bygga nytt i områden som hotas av högsta beräknade flöde. Samtidigt vill vi i vissa fall, som när det är viktigt för stadens utveckling och är ett viktigt allmänt intresse, planera för bebyggelse nära vatten. Då kommer vi att se till att stränderna ändå bevaras allmänt tillgängliga och värna om den biologiska mångfalden. Växjö ska vara en sjöarnas stad – för alla.

Verksamhetsområden läggs i stadens utkant

Verksamhetsområdena är avsedda för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande, ytkrävande eller genererar tung eller en stor mängd trafik. Vi föreslår att man placerar nya verksamhetsområden längs riksvägarna och järnvägarna i stadens utkanter. Utformningen av områden ska hålla en hög kvalitet. Vi ska inte placera personal- och besöksintensiva verksamheter på dessa områden.

Vi utvecklar områden för rekreation och friluftaktiviteter

Parker, naturområden och områden för rekreation och friluftslivsaktiviteter är av stor betydelse för alla stadens invånare och besökare. Dessa områden ska vi använda för friluftsliv, rekreation, motion och naturvård. Vi föreslår att man

binder ihop Fyllerydsskogen med Notteryd och utvecklar området runt Lövsjön. Södra delarna av Helgasjön med stränder, öar och vatten kan vi vidareutveckla som attraktiva natur- och rekreationsområden. Målsättningen är att man ska kunna bada i alla stadsjöarna på sikt.

Inga förändringar i den stadsnära landsbygden

Utanför befintlig stad och tillkommande utbyggnadsområden där marken till största del används för jord- och skogsbruk, rekreation och friluftsliv föreslår vi inga förändringar just nu. På mycket lång sikt utgör dessa områden reserv för stadens fortsatta utbyggnad. Vi värnar om våra stadsnära odlingslandskap för att säkra möjligheten för människor att odla marken nära staden och på så sätt bevara landskapet öppet.

Inledning

ÖVERSIKTIG PLANERING INNEBÄR EN LÅNGSIKTIG OCH VÄGLEDANDE PLANERING

Översiktsplanering handlar om att kunna sätta enskilda beslut och åtgärder i ett större rumsligt och tidsmässigt sammanhang, så att de sammantaget leder till en önskvärd framtid.

Syftet med översiktsplanen är att

- ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön
- ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas
- ge vägledning om hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena och miljökvalitetsnormerna.

Översiktsplanen i förhållande till andra planer

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. När kommunfullmäktige antar denna översiktsplan ändras delen som berör Växjö stad. Antagandet upphäver samtidigt översiktsplanen för Bergkvara som går in i delen Växjö stad.

Vi gör många olika planer och program inom ramen för samhällsbyggande till exempel trafikplanering, grönstrukturplanering och bostadsförsörjning. Dessa planer kan strida mot varandra men i översiktsplanen kan olika allmänna intressen vägas emot varandra.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande, men vägledande. Den gäller när vi upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser, prövar bygglov enligt plan- och bygglagen och när vi eller andra myndigheter fattar andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen i kommunen.

Handlingar som tillhör denna del av översiktsplanen

Handlingar som tillhör denna del av översiktsplanen är:

- Översiktsplan för Växjö kommun, del Växjö stad, inklusive kartor
- Planens utlåtande

- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- MKB´ns samrådsredogörelse 1 och 2
- Länsstyrelsens granskningsyttrande
- Planeringsunderlag (redovisas på www.vaxjo.se)

PROCESSEN

Historien bakom framtagandet av översiktsplan, del Växjö stad:

Aktualitetsförklaring

Under 2009 fattade kommunfullmäktige beslut om översiktsplanens aktualitet. En del av översiktsplanen som ansågs behöva en omarbetning var Växjö stad, där fullmäktige påpekade att utvecklingen har gått fortare än beräknat och att vi behövde bättre framförhållning.

Rådslag – dialog kring flera alternativ

Under sommaren 2010 rådslag vi kring hur Växjö stad kan utvecklas till en attraktiv och hållbar stad på lång sikt. Det gjorde vi genom att föra en bred dialog utifrån fyra olika sätt att se på stadens utbredning, den täta staden, den glesa staden, stråkstaden och satellitstaden. Slutsatserna sammanställde vi i en ”Rådslagsrapport” som blev underlag för ett politiskt beslut om inriktningen på det fortsatta arbetet.

Samråd – utvecklar ett förslag

Genom hela samrådsskedet förde vi en kontinuerlig dialog med främst våra nämnder, bolag, länsstyrelsen, regionförbundet samt våra grannkommuner. Tillsammans har vi under olika former samrätt för att ta fram och vidareutveckla ett förslag. I slutskedet, maj 2011 fick även allmänheten insyn i arbetet och möjlighet att tycka till om förslaget.

Utställning – färdigt förslag

Från 27 augusti till 27 oktober 2011 ställde vi ut översiktsplanen för granskning. Handlingarna fanns tillgängliga på vår hemsida (www.vaxjo.se) och på stadsbiblioteket. Den 26 september höll

vi ett öppet möte som sändes på Öppna kanalen vid flera tillfällen. Under utställningen kom ca 200 skrivelser in från privatpersoner, föreningar och myndigheter mfl. Inkomna synpunkter sammanfattar och bemöter vi i ett så kallat utlåtande.

PLANERINGSHORISONT 100 000 INVÅNARE I STADEN ÅR 2030

Växjö kommun har idag 83000 invånare, ca 61000 av dem bor i Växjö stad. Översiktsplan, del Växjö stad, syftar till att visa hur mark- och vattenområden bör användas för att uppnå översiktsplanens målbilder och möjliggöra för 100 000 invånare i Växjö stad.

Växjö är centrum i en växande arbetsmarkandsregion. Det ska finnas en planberedskap för 25000 invånare på landsbygden och i de omkringliggande orterna. Detta innebär att vi planmässigt skall möjliggöra en fördubbling av tillväxttakten både för stad och landsbygd. Vi planerar därför långsiktigt för en kommun med 125 000 invånare. Inför 2030 bör Växjö ta sikte på att vara ett attraktivt och öppet regionalt centrum i en region som omfattar 500 000 människor, från Hässleholm i söder till Småländska höglandet i norr.

Målbild – sjöarnas stad, grön stad, tätare stad i stråk

Vår målbild kan sammanfattas i sex punkter som beskriver det tillstånd som vi strävar emot och är på det sätt vägledande i samhällsplanering och samhällsbyggande. Målbilden ger en bild av vad vi tror att en hållbar stadsutveckling kan ge oss. Vi kan även använda den som utgångspunkt för fortsatta diskussioner om utveckling.



1. Den regionala staden – en kärna i en samverkande region

Växjö stad är huvudort i en flerkärnig region med samverkande orter. Här finns många regionala funktioner och målpunkter som Linnéuniversitetet, lasarettet, Arenastaden och flygplatsen. Även stadskärnan med sitt kommersiella och kulturella utbud samt Samarkand, I11 handelsområde och andra köpcentra servar en stor del av regionen. Alla dessa målpunkter nås med den regionala kollektivtrafiken. Mellan orterna i regionen går pendeltåg eller direkta busslinjer i tät trafik. Pendeltågen stannar bland annat i Lammhult, Gemla och Åryd.

2. Sjöarnas och parkernas stad där naturen finns runt knuten

Livskvalitet, modernitet och stadens attraktionskraft för människor och företag ligger i Växjöns karaktär med skogar och sjöar inpå husknuten. Det Småländska landskapet sätter sin prägel på



Växjö som stad, det ger unika värden med vilka vi skapar argument för företag och människor. I framtidens kunskapsintensiva stad går skog och sjö hand i hand med hållbar tillväxt.

Kännetecknande för Växjö är badbara stadsjöar, vackra parker och grönstråk samt naturområden som sträcker sig långt in i staden. De är välbesökta platser för avkoppling, motion, umgänge och möten. De är också viktiga för stadens klimat och luftkvalitet, för att ta hand om dagvatten och för att också staden ska ha en biologisk mångfald. Vid de värmeböljor som blivit vanligare till följd av klimatförändringen verkar sjöar, parker och annan växtlighet dämpande på den hetta som annars riskerar att förstärkas av stenstaden. Träden ger skugga. Öppna ytor ger utrymme för svalkande vindar.

Fyllerydsskogen, Bokhultet, Teleborgs naturreservat och Kronobergshalvön med Araby fritidsområde, Evedal och Hissö är fortfarande omtyckta och välbesökta ströv- och motionsområden. Till de populära park- och promenadstråken runt Växjösjön och Trummen har fogats liknande stråk också runt de båda Bergundasjöarna. De stadsnära odlingsbygderna kring Bergkvara, Kronobergs kungsgård, Gårdsby-Tofta, Skir, Hollstorp och Kättilstorp har till stor del bevarats både för det vackra landskapets skull och för att värna om jordbruksmarken och möjligheterna till stadsnära odling.

3. En tätare och mer funktionsblandad stad där nästan alla persontransporter sker till fots, med cykel eller kollektiva färdmedel

Bostäder, handel och arbetsplatser ligger nära varandra, ofta i samma hus. Längs några av kollektivtrafikens nya och effektiva stomlinjer är bebyggelsen tätare. Här samsas mycket av den handel som inte ryms i stadens centrum med verksamheter som kräver mycket personal, skolor, besöksmål av olika slag samt bostäder. I stråken går bussar så tätt att ingen behöver bry sig om tidtabellen.

Det som förr var rena verksamhets- och handelsområden har i delar omvandlats till attraktiv blandstad. En hel del verksamheter har kommit till i de delarna som förut var enbart bostäder. I Västra Mark bor nu flera tusen personer samtidigt som antalet arbetsplatser är lika många som år 2011. Här har vi anlagt nya parker och annan grönska. Norremark och Sandviksområdet har utvecklats på ett liknande sätt. Vissa störande verksamheter har dock flyttat till något av de nya verksamhetsområdena i stadens ytterkanter. Tack vare den tätare staden har många gångavstånd till mycket. Ska man ta sig lite längre är det självklart för de flesta att ta cykeln eller bussen, eftersom det oftast går fortare än med bilen. Staden har också vuxit i tre riktningar:

- Åt söder och sydväst (Telestad-Vikaholm-Jonsboda),
- Åt öster (Hollstorp-södra Fylleryd)
- Åt nordost (Tofta-Ekesås).

Dessa områden har man till stor del byggt som modern trädgårdsstad, det vill säga en blandning av villor, radhus och mindre flerfamiljshus som



ligger tillräckligt tätt för att kunna försörjas med en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Här har de flesta en liten täppa och gatorna kantas av träd. Kring hållplatserna och stadsdelscentrumen är bebyggelsen som tätast och ofta lite högre och här finns också en del butiker, service och arbetsplatser.

4. En stad för alla som främjar trygghet, säkerhet och folkhälsa

Växjö är en stad där människor känner sig trygga och har lika möjligheter till ett rikt och välfungerande vardagsliv. Vi har satsat medvetet på trygga miljöer. Vi har skapat platser och områden där det är många människor i rörelse under en stor del av dygnet. Det är konsekvensen av att vi har byggt en tätare stad där olika funktioner ligger mer blandade. Sådana platser är i allmänhet säkrare än mer ödsliga, när det gäller överfall och liknande brott. Staden är solidarisk också i den meningen att alla som inte har bil smidigt och säkert kan ta sig till och från arbetsplatser och skolor, affärscentra, service- och fritidsanläggningar samt vänner och bekanta.

Social samvaro, rörelse och motion, rekreation och vila är viktigt för att människor ska må bra. Staden har många mötesplatser (utomhus och inomhus), attraktiva parker samt promenadstråk och större rekreatiomsområden inom nära räckhåll. Detta har främjat en god folkhälsa. Det är gång- och cykelavstånd till mycket och vi har placerat och utformat bostäder så att vi begränsar problem med buller och luftföroreningar. Antalet trafikolyckor har minskat tack vare att biltrafiken är lugnare än förr.



5. En flerkärnig stad där centrum har kvar sin småskaliga charm

Stadskärnans småskaliga charm har bevarats. Samtidigt har den utvidgats och utvecklats som stadens och regionens kommersiella och kulturella centrum. Utbudet av restauranger, caféer, kultur och nöjen är stort vid sidan av butikerna. Torgen är fria från bilar och har fyllts med utserveringar, torghandel, konst, scener, miniparker, etc. Linnéparken och promenadstråket runt Växjösjön har fått fler attraktiviteter och tydligare knutits ihop med centrum.

Vi har skapat kompletterande kärnor vid Samarkand- I11, Teleborgs centrum – universitetet och Norremark, vilka har fått sina egna specifika profiler. Många företag inom s.k. kunskapsintensiva branscher söker sig till de blandade, arkitektoniskt spännande urbana miljöer som har skapats här. Dessa miljöer erbjuder många mötesplatser både inomhus och utomhus, där medarbetarna kan träffa andra företags anställda, utbyta tankar, spåna idéer och inspirera varandra på luncher och efter arbetstid.

Även de övriga stadsdelscentrumen har utvecklats och kompletterats så att de nu innehåller såväl bostäder som handel, verksamheter och service.

Området runt gymnasieskolorna Katedral, Teknikum, och Kungsmad har utvecklats till ett gymnasiecampus.

6. Djärv arkitektur i kombination med respekt för de historiska vingslagen

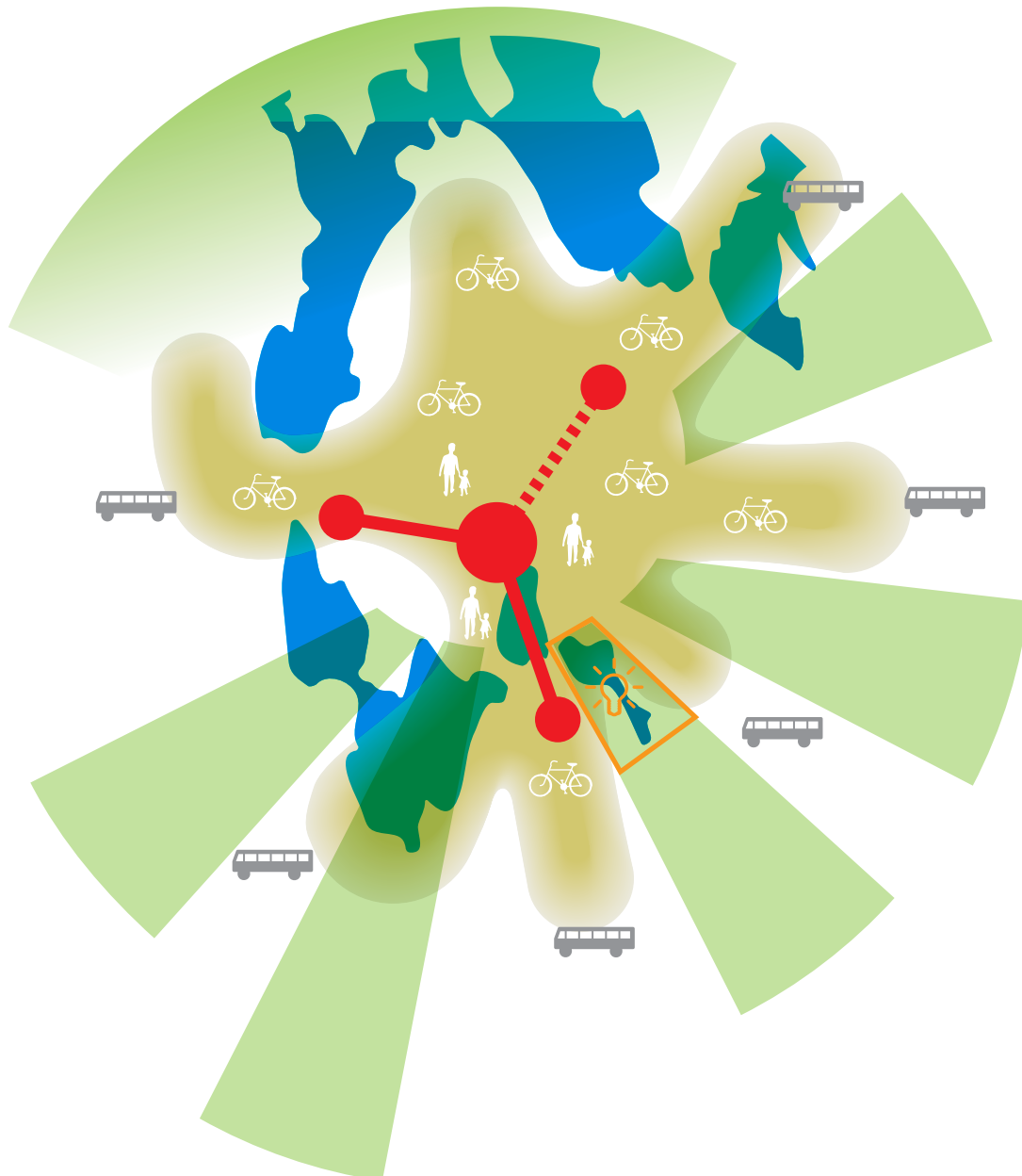
Staden har kvar sina minnen, spåren från förr. Rutnätsstaden är en kulturhistorisk miljö av riksintresse och grunden för historiken i vår stad.

Dess gatunät stammar från 1658. Stadskärnan har utvecklats med respekt för skalan och karaktären hos den äldre bebyggelsen och det offentliga gaturummet i rutnätsstaden. Även andra äldre delar av staden – som Söder, Väster och Öster – har kvar sin karaktär och sina kulturhistoriska kvaliteter. I väster gränsar staden till ett annat område av kulturhistoriskt riksintresse, Bergkvara, som utgjorde senmedeltidens största gods bildning i det dåtida Sydsverige. Kulturlandskapet kring Bergkvara och Bergunda kyrka har bevarats och utgör ett omtyckt utflyktsområde med koppling till grönstråket runt Bergundasjöarna. Anrika Kronoberg, med kungsgård och slottsruin, har värnats och utvecklats.

Växjö stad har också fått en ny identitet och attraktivitet i mycket av det som vi har byggt sedan 2011. Satsningen på hög arkitektonisk kvalitet började med bebyggelsen vid järnvägsområdet och nya resecentrum. Satsningen blev lyckad och den offentliga miljön fick en högre kvalitet vilket har lockat till sig nya investeringar. Djärt och stilfullt utformade byggnader och bebyggelseområden ger eko långt utanför landets gränser.



Så når vi målbilden



Utvecklingsprinciper – övergripande struktur



Vi vill utveckla fyra stadskärnor

Staden har idag fyra kärnor; Centrum, Teleborgs centrum – universitetet, Samarkand - I11 samt den något mindre Norremark. En stor del av de senaste årens större byggprojekt har koncentrerats till dessa områden. Vi ska bygga vidare på den fyrkärniga strukturen bland annat för att den främjar utvecklingen i stadens olika delar.

Stadens bästa tillgänglighet och attraktivaste miljö finns i centrum och vi ska stärka detta ytterligare. Att vidareutveckla tillgängligheten och innerstadsmiljö i de fyra kärnorna är en viktig regional uppgift. Då skapar vi möjligheter för kunskapsintensiva branscher att växa, boendemiljöer för dem som efterfrågar stadsmiljö och en regional hållbarhet.

Vi ska ägna stor omsorg om utformningen av både det offentliga rummet och de enskilda byggnaderna i kärnorna. Där ska vi eftersträva tät och mångfunktionell stadsbebyggelse. Vi ska utveckla kollektivtrafiken mellan kärnorna och etablera attraktiva bytespunkter i kärnorna.

Den centrala stadskärnan ska fortsätta att utvecklas med stor hänsyn till de kulturhistoriska värdena och den småskaliga karaktären. Vi ska samtidigt tillåta centrum att expandera utåt. Vi

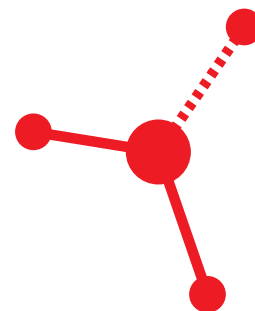
ska främja ett ökat utbud av bostäder, specialbutiker, restauranger, caféer, kultur och nöjen.

Vi ska ägna torgen och övriga offentliga rum särskild omsorg för att göra dem till attraktiva mötesplatser och arenor för kulturupplevelser och evenemang. När centrum expanderar är det viktigt att göra det möjligt även för något större lokaler än vad som finns idag. Detta för att handel och andra verksamheter med mycket besök och personal ska få attraktiva möjligheter att expandera i lägen med hög tillgänglighet.

Vi profilerar *området kring Samarkand* och I11 som regional handelsplats och arenastad. Vi kan även komplettera det med ett betydande antal bostäder och kontorsarbetsplatser.

Vi profilerar *Teleborgs centrum – universitetet* som innovativ miljö med stor andel verksamhet inom forskning och utbildning, men ska också fungera som stadsdelscentrum.

Vi profilerar *Östra Norremark* som handelsplats med tonvikt på till exempel dagligvaror samt hus, hem och inredning. Vi kan också utveckla kärnan som hälso- och aktivitetscentrum med koppling till Fyllerydsskogen, komplettera med bostäder och för verksamheter som kräver mycket personal.



Möjligheter

- Den centrala stadskärnan utvidgas, får fler mötesplatser och den småskaliga karaktären bevaras.
- Kärnornas goda lägen, goda tillgänglighet, stora utbud av service och kollektivtrafikbytespunkter gör dem viktiga för stadens och regionens invånare.
- Kärnorna skapar förutsättningar för ett kunskapsintensivt företagande med bostäder i stadsmiljö vilket kan stärka staden och regionens attraktivitet.

Risker

- Om inte den centrala stadskärnan prioriteras som den viktigaste kärnan och inte ges möjlighet att utvidgas kan de tre kärnorna istället för att komplettera centrum bli konkurrenter.
- Omvandlingen till mångfunktionella stadsmiljöer tar lång tid och är kostsamt.



Möjligheter

- Förtätning och funktionsblandning kan ge oss korta vardagsresor och ett minskat resbehov vilket gynnar gång- och cykeltrafik.
- Utbyggnad i stråk med hög täthet av målpunkter och boende skapar underlag för en effektiv kollektivtrafik.
- Ett tätare boende i stråken ger fler möten mellan människor, vilket också skapar en tryggare och mer integrerad stad.
- Förtätning är ett effektivt markutnyttjande, befintlig infrastruktur kan användas och vi kan minska ianspråktagande av jungfrulig mark.

Risker

- Om inte bilismen minskar, trots översiktsplanens mål och strategier, kan fler komma att utsättas för buller och luftföroreningar.
- Att omvandla verksamhetsområden till blandstad innebär stora investeringar vilket kan medföra höga hyror speciellt i de utpekade omvandlingsområdena.
- Störande verksamheter blir kvar och försenar omvandling.

Vi vill bygga en tätare stad med blandade funktioner i sammanhängande stråk

För att ett växande Växjö ska bli en attraktiv och hållbar stad med rikt stadsliv ska vi till stor del bygga inom dagens stadsbygd. När vi bygger nytt ska vi bygga i sammanhängande stråk längs sjöar och bevarade öppna kulturlandskap. Genom att lägga stråken längs sjöar eller kulturlandskap skapar vi närhet till attraktiv natur. Samtidigt skapar vi förutsättningar för en konkurrenskraftig kollektivtrafik genom att stråken är cirka 800 meter breda med en busslinje i mitten. Bebyggelsen i stråken ska hålla ihop så att stråken blir sammanhängande och på så sätt undvika otrygga barriärer för gående och cyklister.

Vi uppmuntrar en ökad blandning av verksamheter och boende i hela staden men prioriterar detta allra högst i stadsdelscentrumen och längs huvudgatorna i stråken. Där ska vi koncentrera handel, skolor, vårdinrättningar, fritidsanläggningar, verksamheter som behöver mycket personal, samt flerbostadshus och tät småhusbebyggelse.

Delar av dagens centrala industri- och verksamhetsområden omvandlar vi successivt till en betydligt tätare blandstad där bostäder, handel och verksamheter blandas. Exempel på det är genom hus med butiker och andra lokaler i bot-

tenvåningen medan kontor och bostäder ligger i våningarna ovanför.

Socialt sammanhållen stad

Växjöregionen har ett starkt näringsliv med låg arbetslöshet i ett nationellt perspektiv. Samtidigt finns problem med, i vissa fall stora, socioekonomiska skillnader mellan stadsdelarna.

För att få en mer socialt sammanhållen stad krävs en kombination av fysiska och sociala åtgärder. Ett tydligt samarbete över flera förvaltningar och samverkan med näringslivet är en förutsättning för en socialt sammanhållen stad. Sociala åtgärder kan till exempel vara att arbeta för att människor ska få tillgång till utbildning och arbete. I den fysiska planeringen kan vi motverka den här typen av problem bl.a. genom att planera för blandade funktioner, såväl boende som verksamheter, i ett område. Ett annat sätt är att planera för blandade typer av boende och varierad gestaltning. Den här typen av problem kan även komma ur att den fysiska planeringen har skapat barriäreffekter, till exempel en väg som delar två områden från varandra.

Vi kan minska barriäreffekter genom att länka samman stadsdelar med varandra med vägar, planera för en bra kollektivtrafik samt trygga, säkra effektiva cykelvägar.



Vi vill skapa gröna kilar och stråk

Att värna och utveckla de gröna och blå miljöerna i och runt staden ska ha hög prioritet i samhällsbyggandet. Växjöborna ska ha nära till parker, naturområden och badbara sjöar från sina bostäder och arbetsplatser. Det ska vara möjligt att röra sig i en attraktiv miljö längs sjöarnas stränder och ta sig ut i det omgivande landskapet. Stadens gröna och blå miljöer har också ett stort värde för den biologiska mångfalden som vi ska värna och där det är möjligt integrera den i staden. De gröna miljöerna är också viktiga för dagvattenhantering och stadens klimat och luftkvalitet.

De centrala parkerna och promenadstråken kring Växjösjön och Trummen utgör stadens övergripande grönstruktur tillsammans med grönstråk och gröna kilar. Denna struktur ska vi värna och utveckla vidare.



Grönstråken utgörs av torg eller gator med en stor andel träd, parker och naturområden som gör det möjligt att röra sig i gröna miljöer genom staden. De knyter samman målpunkter och leder vidare ut till de gröna kilarna. Stråken ska vara rika på upplevelser med en variation av platser som ger möjlighet till exempel lek, bollspel, bad, picknick, träning eller naturspaning. Vi ska förstärka, försköna och komplettera dessa med nya stråk till ett grönt nätverk som man når på gångavstånd från alla bostäder. Det ska vara möjligt att ta sig till de centrala parkerna, sjöarna och de större rekreationsområdena till fots och på cykel via stråken.

Möjligheten att också ta sig fram på inlines, skateboard eller rullskidor ska utvecklas. Vi ska utvidga park- och rekreationsstråket runt Växjösjön och Trummen till att omfatta också Bergundassjöarna. Helige å med stränder är en potential som vi ska lyfta fram och utveckla som grönt och blått stråk mellan Kronoberg - Öjabyviken och det kulturhistoriskt värdefulla kulturlandskapet vid Bergkvara och Bergunda



De gröna kilarna är större områden av skogsmark, sjöar och odlingslandskap som sträcker sig från den omgivande landsbygden långt in i staden. Där kan besökarna komma nära djur och natur och finna stillhet, rymd och tysthet. Vi ska upprätthålla och utveckla kilarna som sammanhängande rekreationsområden, bland annat genom att ge dem olika teman eller inriktningar. Vi ska även komplettera dem med fler och bättre vandringsstråk, cykelvägar och ridvägar. Det brukade kulturlandskapet är en viktig kvalitet i de gröna kilarna. Ett aktivt jordbruk bör kunna fortsätta men möjligheten att uppleva landskapet på nära håll ska utvecklas.

Sjöarna är ett av stadens största härlighetsvärden. Det ska vara lätt att nå sjöarna. Vi ska förstärka kontakten mellan staden och sjöarna genom fortsatt utveckling av promenadstråk och genom att vi skapar fler möjligheter till aktiviteter på och vid sjöarna. Alla sjöar ska bli badbara. På vissa ställen kan bebyggelsen närma sig vattnet men strandzonen ska förbli allmänt tillgänglig.



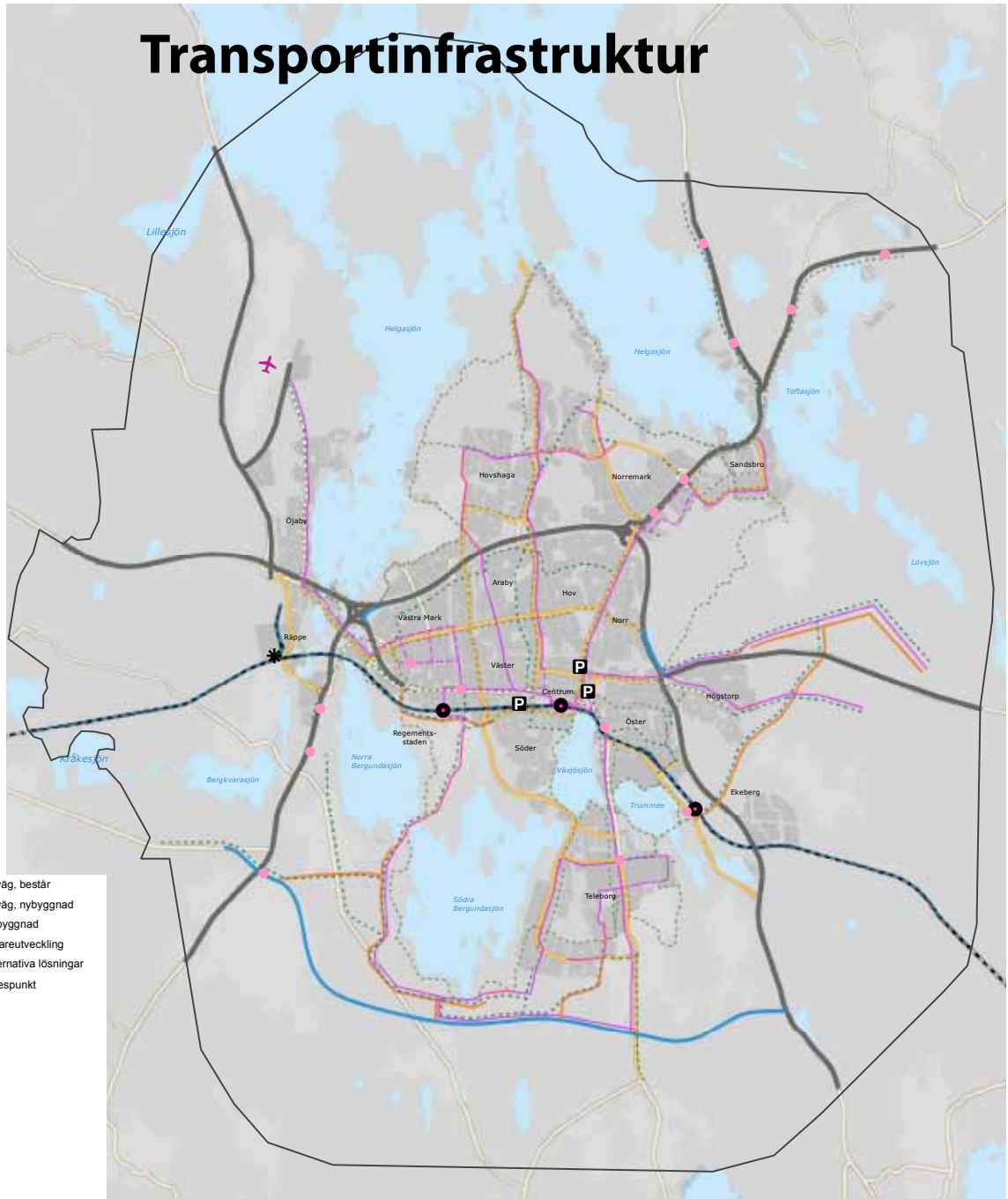
Möjligheter

- Att bevara och utveckla de gröna värdena stärker stadens identitet och attraktivitet.
- Närhet till natur ger förutsättningar för god folkhälsa och ökat välbefinnande.
- Att bevara natur ger utrymme för biologisk mångfald i staden.
- Träd och grönska bidrar till svalka och skugga vid värmeböljor vilka kan bli fler med kommande klimatförändringar.

Risker

- De breda gröna kilarna kan upplevas som otrygga barriärer att ta sig igenom.
- Slitaget på befintliga grönområden kan bli stort i den växande staden om det inte tillkommer tillräckligt många nya rekreationsområden

Transportinfrastruktur



- Övergripande gång- och cykelväg, består
- Övergripande gång- och cykelväg, nybyggad
- Kollektivtrafik hög turtäthet, nybyggad
- Kollektivtrafik hög turtäthet, vidareutveckling
- Kollektivtrafik hög turtäthet, alternativa lösningar
- Regional busshållplats och bytespunkt
- Järnväg, ombyggnad
- Station för spårtrafik
- * Godsterminal
- Väg, nybyggad
- Väg, består
- Huvudgata, nybyggad
- Huvudgata, består
- P Parkering
- ✈ Flygplats

Vi vill prioritera gång- cykel- och kollektivtrafik

Hållbara transporter är en stor utmaning då stadens befolkning ökar. Strategin för att klara detta bygger på både en övergång till mindre och mer miljöanpassade fordon och att få biltrafiken per invånare att minska eller hållas konstant. Det som ska ha högsta prioritet när det gäller investeringar i infrastrukturen kring transporter är därför en kraftigt förbättrad kollektivtrafik och fortsatt satsning på utbyggnad och kvalitetsförbättring av gång- och cykelnätet.

Att gå är ofta en del av en resa och främst ett alternativ för de korta resorna upp till 2 kilometer. Att röra sig på stadens *gångvägar* ska vara gent, tryggt och säkert. Stadsmiljöns utformning, variation, orienterbarhet och entréer emot gångvägarna är särskilt värdefullt.

Vi bygger ut *cykelvägnätet* i enlighet med den antagna cykelvägplanen. Fokus bör ligga på cykelvägar inom 5 kilometers avstånd från stadskärnan samt på cykelvägar som ansluter till andra viktiga målpunkter, till exempel stadens kärnor och kollektivtrafikens hållplatser. Vid dessa punkter är det också särskilt viktigt med attraktiva cykelparkeringar. Cykelvägarna som vi redovisar i översiktsplanen tillhör det mest övergripande cykelvägnätet. Dessa cykelvägar ska ha särskilt hög framkomlighet för cyklister, vara trafiksäkra och trygga. I korsningar ska vi söka lösningar som uppfyller alla dessa kriterier. Vi ska också eftersträva cykelmotorvägar för de snabbaste cyklisterna och elcyklisterna, exempelvis utmed huvudgator där vi kan minimera korsningspunkter. Även i det befintliga huvudcykelnätet där det finns förutsättningar till ytterligare planskilda korsningar kan vi tänka oss sådana cykelmotorvägar.

Vi ska utveckla en *kollektivtrafik* med en tydlig struktur och en hög kvalitet. Fokus bör vara längre resor i staden och resor mellan tätorter. Översiktsplanen redovisar de långsiktigt starkaste kollektivtrafiklinjerna som på sikt bör få minst 10 minuters turtäthet. Vi bedömer att det kommer att behövas fler kompletterande linjer

men att de kan ha lägre turtäthet. Om man ska ompröva de långsiktiga linjerna i kollektivtrafiken krävs nya långsiktiga analyser av helheten.

Kollektivtrafiken ska få gena och raka körvägar med hög framkomlighet och attraktiva hållplatser centralt i bebyggelsen genom den fysiska planeringen. Vi ska förbättra framkomligheten gentemot biltrafiken genom särskilda genvägar där vi inte tillåter biltrafik (bussgator och bussbroar), egna körfält och prioritet i korsningar (åtgärder liknande dem man gör för spårvagnar).

De regionala hållplatserna i staden ska vara få för att ge korta regionala restider. Ett fortsatt arbete behövs för att mer exakt välja lägen för regionala hållplatser och bytespunkter mellan olika linjer. Vi ska utveckla bytespunkterna så att de blir snabba att angöra för bussarna och gör byten mellan färdmedel effektiva. De ska också bli välintegrerade och levande mötesplatser i staden där många människor passar på att klara av många av vardagens ärenden.

Man ska säkerställa möjligheten till dubbelspårig *järnväg* genom staden. Växjö Resecentrum byggs om och blir en viktig knutpunkt för både den regionala och lokala trafiken, och för växling mellan olika trafikslag. Vi skapar hållplatser för regionala pendeltåg vid I11 och Brände udde (universitetet).

För att minska den regionala inpendlingen med bil är en viktig uppgift att utveckla parkeringar för pendling och samäkning vid regionala busshållplatser och tågstationer utanför staden, nära inpendlarnas hem. Denna uppgift löser vi i samverkan med grannkommuner, regionförbundet och Trafikverket.



Hållbara transporter leder till:

- god framkomlighet och tillgänglighet
- minskad klimatpåverkan
- begränsade bullerstörningar
- god luftkvalitet
- minskade risker för trafikolyckor.

Möjligheter

- I och med satsningar och prioriteringar för framkomlighet av gång-, cykel- och kollektivtrafik kan dessa trafikslag bli mer attraktiva än bilen, vilket kan hjälpa oss att hålla nere trafikstörningarna.
- Vi får plats med många fler gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer än bilar på samma yta, vilket gör att vi kan transportera fler människor i staden och kan använda stadens ytor mer effektivt.
- Den regionala tillgängligheten med kollektivtrafik ökar i och med direkta busslinjer och satsning på dubbelspår och attraktiva bytespunkter (stationer och busshållplatser).
- Södra länken ökar trafiksystemets robusthet och den regionala biltillgängligheten.

Risker

- De långa avstånden till stadens ytterkanter gör att bilen där blir det mest attraktiva alternativet.
- Tillgängligheten med bil till den centrala stadskärnan kan minska eftersom de mer hållbara trafikslag prioriteras.
- Det krävs stora trafikinvesteringar. Södra länken blir ekonomiskt kostsam. Länken uppfyller inte helt sitt syfte som avlastning för Norrleden. Södra länken förhindrar stadsutvecklingen i framtiden genom att den delar landskapet i två delar.

Fyrstegsprincipen:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Det är viktigt att göra parkeringen i stadskärnan mer effektiv genom att minska antalet parkeringsplatser på mark. Istället bör man anlägga parkeringsanläggningar som utnyttjar markytan bättre i rutnätsstadens kanter på Norrtull, Lineborgsplan, kv Fabriken och längs Södra Järnvägsgatan. Tillsammans kan dessa ingå i ett parkeringsinformationssystem som guidar trafikanter in i staden och därefter vidare till en ledig parkeringsplats.

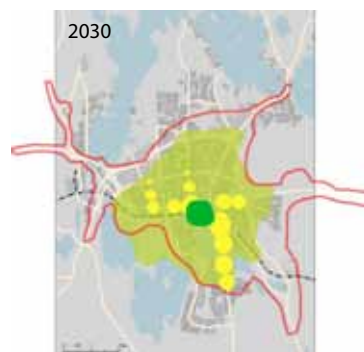
Vi har gjort en trafiknätsanalys utifrån planförslaget som vi ska använda som utgångspunkt för diskussioner kring buller och framkomlighet i framtida stadsbyggnadsprojekt. Vi ska använda Trafikverkets fyrstegsprincip som arbetsmodell innan vi fattar beslut om större utbyggnader och nya investeringar inom vägtransportssystemet.

Trafiken på riksvägarna ska ha god framkomlighet. Enligt trafiknätsanalysen kan åtgärder för förbättrad framkomlighet komma att krävas, här beskrivs några förslag:

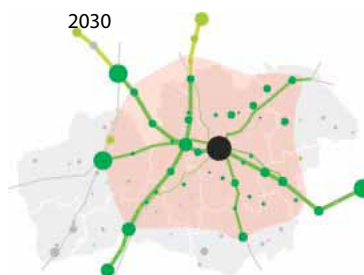
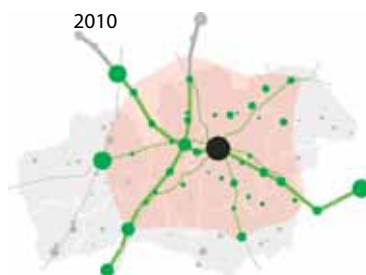
- Trafikplats Fagrabäck inklusive en del av Österleden byggs om för ökad kapacitet och bättre framkomlighet.
- Trafikplats Helgevarma kompletteras med en påfart på Norrleden österifrån.
- Det ska finnas beredskap för att bygga ut Norrleden till 4-fältsväg.
- ”Södra länken” byggs mellan riksvägarna 27 och 23 söder om stadsbygden som kompletter till riksvägnätet och för bättre biltillgänglighet för den regionala trafik som har målpunkter i södra delen av staden.

Vad händer med tillgängligheten?

Bilderna visar hur långt man kommer med bil, kollektivtrafik, gång och cykel 2010 enligt vår reseplanerare och med vedertagen medelhastighet för gång och cykel. Till 2030 bedöms man hinna längre med kollektivtrafik och cykel i staden, främst på grund av en ökad turtäthet och prioritet i korsningar. Regionaltåg och dubbelspår gör nya orter tillgängliga. Vi bedömer att man hinner något kortare med bil i staden på grund av något minskad framkomlighet med bil i centrum. Regionalt är dock vår målsättning att restiderna med bil ska vara oförändrade genom att hålla framkomligheten på riksvägarna i samma nivå som idag och genom de satsningar på 2+1-vägar som pågår.



Lokal tillgänglighet 2010 respektive 2030. 10 minuters restid från centrum för gående (mörkgrönt), med cykel (ljusgrönt), med kollektivtrafik (gult, inklusive väntetid och gångtid från hållplats) samt med bil (rött).



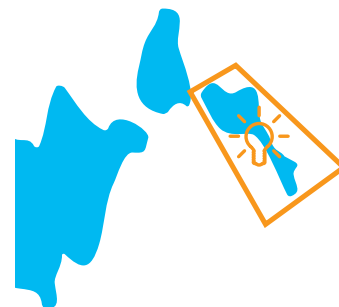
Regional tillgänglighet 2010 respektive 2030. 50 minuters restid från Växjö centrum med kollektivtrafik (gröna orter) respektive bil (rött fält).

Vi skapar attraktiva miljöer för företag och innovativa distrikt

Alla typer av företag ska ha möjlighet att etablera sig och frodas i Växjö. Vi ska erbjuda attraktiva kunskapsmiljöer som svarar upp mot vad moderna företag inom s.k. kunskapsintensiva branscher efterfrågar. Sådana företag vill ofta ligga i blandade urbana miljöer. Dessa miljöer får gärna vara arkitektoniskt spännande och erbjuda gott om mötesplatser. Caféer, pubar, restauranger är exempel på mötesplatser inomhus och parker, torg, promenadstråk och helst en sjö eller ett vattendrag fungerar som mötesplatser utomhus. Vi ska därför så långt som möjligt placera arbetsplatser inom den blandade stadsbygden. I stads-

kärnorna, vid kollektivtrafikens bytespunkter och utvecklingsstråken ska vi ägna särskild omsorg åt att skapa sådana miljöer. Vi ska profilera området vid Linnéuniversitetet och runt Trummen som ett särskilt ”innovativt distrikt” för i första hand verksamheter med hög andel forskning och utveckling.

Vi lokaliserar verksamheter som har betydande omgivningspåverkan, som är ytkrävande eller i särskilt behov av goda transportlägen till särskilda verksamhetsområden med god anknötning till järnväg eller riksväg. Även dessa områden ska vi utveckla till attraktiva miljöer. Vi ska inte styra personal- och besöksintensiva verksamheter till dessa lägen.



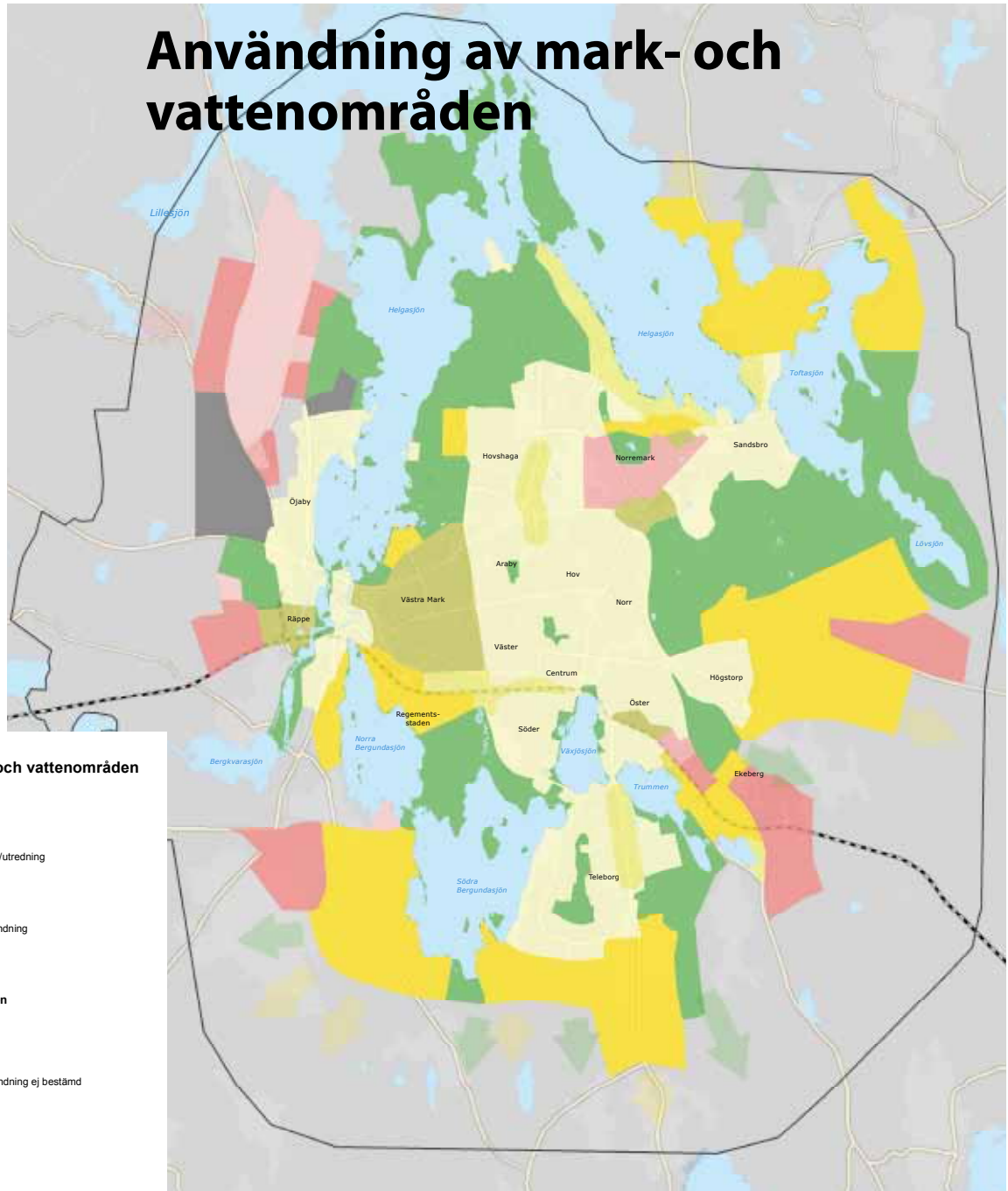
Möjligheter

- Genom att skapa attraktiva miljöer för företag inom den blandade stadsbygden och i stadens yterkanter ges förutsättningar för ett differentierat näringsliv.
- Fler företag ger ökad regional tillväxt som stärker regionen.

Risker

- Om de personal- och besöksintensiva verksamheterna trots allt lokaliserar till de mer perifera verksamhetsområdena ökar transportbehoven.

Användning av mark- och vattenområden



Användning av mark- och vattenområden

Den blandade stadsbygden

- Stadsbebyggelse, förtätning
- Stadsbebyggelse, omvandling
- Stadsbebyggelse, omvandling/utredning
- Stadsbebyggelse, utbyggnad

Verksamhetsområden

- Verksamhet, oförändrad användning
- Verksamhet, förtätning
- Verksamhet, utbyggnad

Parker, naturmark och områden för rekreation och friluftsliv

- ■ Natur och rekreation

Utredningsområde

- Utredningsområde, markanvändning ej bestämd

Den stadsnära landsbygden

- Pågående markanvändning

I detta avsnitt redovisar vi hur vi anser att vi ska använda stadens olika delar framöver – i grova drag – samt riktlinjer för fortsatt planering, byggande och andra åtgärder som påverkar stadsmiljön. Observera att gränserna mellan de olika områdestyperna är ungefärliga. Den exakta avgränsningen görs vid detaljplaneringen eller i andra enskilda ärenden.

Den blandade stadsbygden

Stadsbebyggelse som i huvudsak används för bostäder, handel, kontor eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder i närheten. Trafik- och parkeringsytor, fritidsanläggningar, stadsdelsparker och andra grönytor ingår.

Riktlinjer för all den blandade stadsbygden

Skapa blandning

- Vi ska eftersträva blandning av bostäder, handel, service, kontor och andra icke störande verksamheter.
- Vi ska prioritera handel och annan service, kontorslokaler och tät bostadsbebyggelse närmast bytespunkter i kollektivtrafiksystemet och vid stadsdelscentrum.
- Vi bör ståva mot blandade boendeformer i stadsbygden, det vill säga småhus och flerfamiljshus, av olika storlek och ägandeform. Vi kan till exempel behöva komplettera befintliga småhusområden med flerfamiljshus.

Grönt och blått i stadsbilden

- Förtätning får inte ske på bekostnad av viktiga grönområden. Om vi måste ta en grönyta av mindre vikt i anspråk för annat ändamål ska vi kompensera denna med en ny grönyta eller höjd kvalitet i ett annat närliggande grönområde.
- Stadens invånare ska ha tillgång till en stadsdelspark inom 500 meter (ca 8 minuters promenad) och en kvarterspark inom 300 m (ca 5 min promenad) utan att behöva korsa större vägar.
- Det ska finnas ett varierat utbud av stadsdelsparker, kvartersparker, bollplaner och andra platser som inspirerar till spontana aktiviteter i alla stadens delar.
- Vi ska eftersträva en stadsbygd med många

träd, till exempel esplanader, alléer och miniparker. Andelen träd i staden ska öka.

- Stränderna runt sjöarna är en viktig kvalitet för rekreation och biologisk mångfald. Om det är viktigt för stadens utveckling och ett viktigt allmänt intresse att placera bebyggelse nära vattnet kan vi pröva avsteg från strandskyddet. Vi ska då ändå bevara stränderna allmänt tillgängliga och vi ska värna höga biologiska värden samt söka möjligheter att stärka dessa värden i området eller dess närhet. Avsteg från strandskyddet ska föregås av fördjupad inventering av tillgängligheten och av områdets rekreativa och biologiska värden. Vi bör så långt som möjligt använda landskapets naturliga gränser som avgränsning.



Skapa mötesplatser

- Vi ska undersöka möjligheten att skapa mötesplatser, attraktiva offentliga rum och gröna miljöer vid omvandling, förtätning eller utbyggnad av områden. Gröna miljöer kan också vara en resurs i hanteringen av dagvatten såväl på allmän platsmark som på kvartersmark.

Hållbart byggande

- Vi ska placera och utforma bostäder så att de boende får en god ljudmiljö avseende trafikbuller, god luftkvalité och ingen påverkan från markradon. De av riksdagen angivna riktvärdena för trafikbuller ska normalt följas. Avsteg kan tillåtas i särskilda fall. Strategier för att hantera goda ljudnivåer för ny bebyggelse längs stadens gator ska diskuteras vidare. Vi ska ta fram åtgärdsplan för den bebyggelse som idag störs av buller.

DEN BLANDADE STADSBYGDEN

Möjligheter

- Den funktionsblandade staden ger närhet till vardagens målpunkter vilket gynnar gång- och cykeltrafik.
- Att prioritera målpunkter och boendetäthet i stråken kan gynna en effektiv kollektivtrafik samt ge trygga stråk att röra sig i.
- Blandning av boendeformer i alla stadens delar ger förutsättningar för en socialt sammanhållen stad.
- Närhet till sjöar, parker och grönska stärker stadens kvalitet och invånarnas folkhälsa.

Risker

- Ingen vill bygga eller efterfrågar en tät bebyggelse och blandade funktioner i stadens yttre delar, kanske inte ens vid stadsdelscentrum eller hållplatser.
- Eftersom vi på några platser vill närma oss sjöarna kan det upplevas som intrång i natur- och rekreativvärden.
- Översiktsplanens utbyggnadsstrategi med förtätning och omvandling i stadsbebyggelsen innebär stor risk att gällande riktvärden för buller inte kan uppfyllas överallt.

VÅRA UBYGGNADSORMRÅDEN

Möjligheter

- Flertalet utbyggnadsområden kan bli attraktiva och sjönära stadsmiljöer.
- Hollstorp kan utvecklas direkt i anslutning till befintlig bebyggelse med närhet till centrum och attraktivt öppet odlingslandskap.
- Många utbyggnadsområden har goda förutsättningar för hållbara transporter, det vill säga cykel och kollektivtrafik kan konkurrera med bilen.
- Bussgatan i västra Hovshaga förbättra förutsättningar för en god och effektiv kollektivtrafiken på Hovshaga och Araby.

Risker

- Transporterna till Tofta-Ekesås blir inte hållbara eftersom de långa avstånden gör att troligen inget trafikslag kan konkurrera med bilen.
- Området öster om Toftasjön har långa avstånd till tex affärer, skolor, arbetsplatser . Vilket gör det svårt för de mer hållbara transports-lagen att konkurrera med bilen.
- Utbyggnadsområdet Västra Hovshaga kan upplevas som ett intrång i attraktiv rekreativmark och bussgatan som en barriär mellan stads- och rektionsområden.

- Varumärket Europas grönaste stad ska genomsyra alla byggprojekt och vi ska eftersträva flexibla energilösningar. Vi ska tillämpa miljösmartast tillgängliga teknik.

Medborgardialog

- Vi ska föra dialog med boende och verksamheter i tidigt skede vid all omvandling, förtätning och utbyggnad.

Våra utbyggnadsområden

Vi reserverar tre större områden för stadens utbyggnad utanför dagens stadsbygd. De är:

- Telestad – Vikaholm – Jonsboda åt söder och sydväst
- Hollstorp – Södra Fylleryd i öster
- Tofta – Ekesås norr om Sandsbro.

Vi reserverar även Bäckaslöv i de mer centrala delarna av staden för stadens utbyggnad.

Dessutom kompletterar vi staden med några mindre områden i eller i anslutning till den nuvarande stadsbygden:

- Västra Hovshaga
- Bredvik
- Björnvägen-Hagavik
- Sjöudden
- Brände udde – Ekeberg norra

Riktlinjer för alla utbyggnadsområden

- Vi ska ta fram ett mer avancerat planprogram, eller motsvarande, för alla utbyggnadsområden innan detaljplanarbetet startar. Planprogrammet ska bl.a. beskriva markens lämplighet för byggnation och idéer om utformning av området samt konsekvenser.
- Vi ska utforma områdena på ett sådant sätt att de blir en del i sammanhängande bebyggelsestråk med tät och snabb kollektivtrafik. Vi ska även bygga områden så täta att kollektivtrafiken blir effektiv.
- ”Den moderna trädgårdsstaden” ska gälla som allmän modell för utbyggnaden. Med det menar vi den gröna småskaliga blandstaden med villor, radhus och mindre flerfamiljshus där många har en liten täppa och gatorna kantas av träd. Samtidigt ska vi sträva efter variation mellan och inom stadsdelarna samt anpassning till platsen.



Riktlinjer Tofta-Ekesås

- Strukturen för Tofta – Ekesåsområdet bör byggas upp utifrån hållplatser för regionbussarna. Ett lokalt gatunät och gång- och cykelvägar bör ansluta till dessa punkter (hållplatser) och korsa riksväg 23 och Rottnevägen trafiksäkert. Områdets service bör lokaliseras till dessa hållplatser.
- Smalspåret bör fungera som gång- och cykelväg i området. Vi bör samordna så att regionala busshållplatser längs riksväg 23 och Rottnevägen ligger på de platser där smalspåret korsar dessa vägar.

Riktlinjer Jonsboda

- Stråket genom Bokhultet ska vara stängt för biltrafik för att värna rekreativmarkerna i Bokhultet och ge konkurrensfördel för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Vi förväntar oss att attraktiviteten för tätare bebyggelse kommer att bli störst närmast Södra Bergundasjön. För att maximera attraktionskraften i stadsdelens centrum ska vi placera centrumet i ett vackert läge nära sjön.
- Vi föreslår ett grönstråk från stadsdelens centrum mot Marklanda och ett från Södra Bergundasjöns södra spets mot Kätilstorp och skogsområdet väster därom. På så sätt skapar vi ett samband av gröna områden i stadsdelen med koppling till såväl Södra Bergundasjön och in mot stadens centrum som ut mot omgivande landskap.

Riktlinjer Telestad

- Vi kan ge plats åt mer storskaliga verksamheter längs Södra länken. För att säkra trygg-

OMVANDLINGSOMRÅDEN KNYTER IHOP STADSKÄRNORNA

Möjligheter

- Stråken mellan kärnorna ges ett rikt innehåll vilket gör dem intressanta och trygga. På så sätt knyts stadskärnorna närmre varandra. Vilket skapar förutsättningar för att fler vill gå eller cykla mellan dem.
- Samtliga trafikslag ges en tydligare plats i gaturummet, vilket gör att kapaciteten ökar. På så sätt kan vi möta de ökade flödena i en större stad.
- Genom att den centrala stadskärnan ges möjlighet att utvidgas skapas förutsättningar för ett stärkt centrum.

Risker

- Med en hög täthet och stora trafikflöden kan det bli svårt att klara riktvärdena för buller i stråken.
- Tillgängligheten med bil kan försämrans när andra trafikslag ska ges god framkomlighet.

Nybyggnad	Antal bostäder
Vikaholm	900
Jonsboda	3000
Telestad / S Teleborg	2900
Brände udde / norr om Ekeberg	500
Hollstorp	2400
Södra Fylleryd	2600
Bäckaslöv	2100
Bredvik	400
Björnvägen/Hagaviksvägen	400
Ekesås / Tofta västra	1500
Toftahöjden	400
Sjöudden	300
Hovshaga Västra	600
Omvandling	
Västra Mark	1200
Sandviksområdet	100
Evedal / Hagavik	50
Förtätning	
Norra Teleborg	2400
Södra Teleborg	200
Hovshaga – Araby - Hov	1800
Stationsområdet - Söderleden	950
Norr	200
Centrum, söder, väster, öster	500
Räppe	50
Öjaby	50
Summa ÖP	25500
Summa nybyggnation	18000
Summa omvandling	1350
Summa förtätning	6150

heten behövs dock ett sammanhängande stråk med bostäder söder ut över Södra länken.

- För att skapa karaktär åt det nya området ska man särskilt ta fasta på de kulturmiljöspår som finns i området.

Riktlinjer Hollstorp

- När vi gör detaljplan för området ska vi studera hur området som byggs ut ska utformas för att ta hänsyn till jordbrukets intressen runt Hollstorpsby.
- Vi ska utveckla gröna stråk genom området för att stärka sambandet mellan såväl Fyllerydsområdet som med kulturlandskapet Hollstorp.

Riktlinjer västra Hovshaga

- Kollektivtrafikens resenärer och cyklisterna ska få en direkt och snabb bussgata och cykel-

väg i Arabygatans förlängning.

- Bilar trafikerar huvudsakligen Kastellvägen till och från området.
- Vi ska planera området så att gröna korridorer av park- och naturmark sträcker sig från Araby fritidsområde och in mellan bebyggelsen i det nya området.

Omvandlingsområden med nya upplevelser

Vi omvandlar successivt Teleborgsvägen och Storgatan till gator med stadskaraktär för att bättre knyta ihop de starkaste av de fyra större kärnorna. På delar av områden föreslår vi sådana förändringar och omvandling, att man på sikt får en ny upplevelse av områdena. Även Kungsgårdsvägen omvandlas från dagens landsvägskaraktär till att få en stadskaraktär. Ett område längs järnvägen mellan den centrala stadskärnan och Bäckaslöv liksom områden som vi omvandlar från fritidshus till permanentboende ingår också bland omvandlingsområdena. Förtätning är lämplig inom omvandlingsområden

Riktlinjer Teleborgsvägen

- Byggnaderna bör ha lokaler i bottenvåningen och entréer direkt från gatan.
- Vi föreslår att man ger gaturummet generösa trottoarer, låg hastighet för biltrafiken, trädtrader, parkering längs gatan, cykelbanor på båda sidorna av gatan samt körfält för kollektivtrafiken.

Riktlinjer Kungsgårdsvägen

- Vi ska göra Kungsgårdsvägens sidoområden mer stadsmässiga med träd och gräsytor.
- Vi ska se över åtgärder vid befintliga och nya passager i samband med förtätning och kollektivtrafikåtgärder etc.
- Vi ska anlägga en rondell eller annan trafiklösning vid korsningen med Fritidsvägen.

Riktlinjer längs järnvägen, området mellan den centrala stadskärnan och Bäckaslöv

- Vi ska prioritera byggnaderna med lokaler i bottenvåningen och entréer direkt från gatan.
- Vi kan ge stadskärnan möjlighet att expandera här.

OMVANDLINGS- OCH UTREDNINGS- OMRÅDEN SOM VI STUDERAR VIDARE

Möjligheter

- Central mark kan användas för både verksamheter och bostäder vilket ger en mer effektiv markanvändning.
- Områdena får boende och besökare dygnet runt vilket gör att de upplevs tryggare.

Risker

- Det blir så kostsamt för markägarna att omvandla och sanera förorenad mark på sina fastigheter att omvandlingen hämmas.
- När området omvandlas känner sig mindre företag undanträngda på grund av höjda hyror.

VERKSAMHETSOMRÅDEN BÖR INTE BLANDAS MED BOSTÄDER

Möjligheter

- Genom att inte blanda boende och störande verksamheter minskar vi risken för att människors hälsa påverkas.
- Verksamheter i goda kommunikationslägen för med sig säkra transportvägar för tung trafik och trafik med farligt gods.

Risker

- Om personal- och besöksintensiva verksamheter trots allt lokaliseras till de mer perifera verksamhetsområdena ökar transportbehoven.
- Det blir folktomma och otrugga områden när de som arbetar i områdena lämnat sina jobb.

Omvandlings- och utredningsområden som vi studerar vidare

Det är rimligt att anta att framtidens kunskapsintensiva näringsliv inte har samma ytbehov som industrisamhällets. Vi bör därför pröva förutsättningarna för att långsiktigt arbeta med en förtätning av befintliga verksamhetsområden.

Vi föreslår att några av dagens mer rena verksamhets- och handelsområden omvandlas till blandad stadsbygd. De områden där vi ska utreda möjligheterna till omvandling är Västra Mark, Sandviksområdet, Råppe och några mindre områden på Norremark.

Vi ska också utreda en ombyggnad av ytkrävande trafikplatser till exempel Norremark och Bergsnäs till mer marknåla lösningar i syfte att frigöra mark för bebyggelse.

Riktlinjer för Västra Mark, Sandviksområdet, Råppe och Norremark

- Vi ska studera möjligheterna att successivt omvandla delar av områdena.
- Områdena bör kunna bli blandstad, exempelvis som kvartersbebyggelse med hus som har butiks- och verksamhetslokaler i bottenvåningen och bostäder på de övre planen.
- Vi bör anlägga nya parker och grönstråk så att stadsdelarna får en god grönstandard.

Verksamhetsområden bör inte blandas med bostäder

Verksamhetsområden är i första hand avsedda för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande, ytkrävande eller som genererar tung eller stor mängd övrig trafik. I verksamhetsområdena bör vi inte bygga bostäder.

De föreslagna utbyggnadsområdena för verksamheter är

- flygplatsen
- Jonsboda rv 23 – Södra länken
- östra rv 25 – Kristinelund
- förlängningen av Ekeberg söder ut.
- Råppe (godshantering)

Riktlinjer för alla verksamhetsområden

- Vi ska inte tillåta bostäder i verksamhetsområden.
- Vi ska utforma och gestalta områdena med

omsorg om både den befintliga och den nyskapade miljön.

- Parker eller naturområden och grönstråk ska utgöra tydliga inslag i områdena.
- Vi ska så långt som möjligt ta hand om dagvattnet lokalt i området. Vid exempelvis brand och andra olyckstillbud ska man kunna ta hand om utsläpp av kemikalier och extrema flöden så att inte omgivande mark och vatten blir skadad.

Riktlinjer verksamhetsområdet Jonsboda

- Bebyggelsens utformning och skala inom verksamhetsområdet Jonsboda ska ta hänsyn till kulturlandskapet vid Bergkvara, Bergunda och Marklanda.

Parker, naturmark och områden för rekreation och friluftaktiviteter

Grönområden, sjöar och vattendrag har stor betydelse för hela staden och människor som bor där. De kan också vara besöksmål för människor som kommer längre ifrån. Stadsdelsparker, kvartersparker och mindre grönytor inom ett bostadsområde ingår däremot i den blandade stadsbygden.



Riktlinjer parker, naturmark med mera

- Vi ska bruka, förvalta och utveckla områdena för friluftsliv, rekreation, motion och naturvård. Dessa intressen kommer före jord- och skogsbrukets intressen.
- Fyllerydsskogen ska som idag sträcka sig in till Fagrabäck och Österleden, men också växa österut och knytas ihop med Notteryds naturreservat och området runt Lövsjön. Vi ska successivt vidareutveckla området som "hälsoarena".
- Kronobergshalvöns fritids- och rekreationslandskap sträcker sig från Araby golfbana i sydväst till Evedal i öster och omfattar också de södra delarna av Helgasjön med öar. Vi ska vidareutveckla området som aktivitets- och kulturhistoriskt präglad fritids- och rekreationsområde. Kopplingen till både Helige å och Toftasjön ska förstärkas. Vi föreslår och ska utreda ett nytt naturreservat för friluftsliv väster om Hovhaga mellan befintliga naturreservat Araby och Kronoberg.
- Vi ska utveckla Södra Bergundasjön och dess strandområden tillsammans med Bokhultet till stadens tredje stora friluftsområde. Där kommer bad och båtliv har en framträdande plats. Även runt Norra Bergundasjön kommer vi att skapa en allmänt tillgänglig strandzon med koppling till kulturlandskapet kring Bergkvara. Norra Bergundasjön tar dock fortfarande emot vårt renade avloppsvatten.



- Vi utvecklar våra stadsparkar, Linnéparken, Växjösjön-Trummen, Teleborgskogen, Spetsamossen och Arabyparken, vidare som besöksmål för stadens invånare och besökare.
- Vi ska göra så att stadssjöarna får bättre vattenkvalitet och på sikt blir badbara.

Den stadsnära landsbygden är en tillgång

Land- och vattenområde utanför nuvarande och tillkommande stadsbygd kallar vi "den stadsnära landsbygden". Vi använder den i huvudsak för areella näringar, rekreation och friluftsliv. Området är reserv för stadens fortsatta utbyggnad på mycket lång sikt.

Riktlinjer stadsnära landsbygden

- Vi fortsätter att använda mark och vatten på samma sätt som tidigare.
- Vi kan tillåta ny bebyggelse som kompletterar befintliga byar eller gårdsmiljöer men vi bör begränsa nya bebyggelsegrupper som kan påverka möjligheterna att bygga ut staden ändamålsenligt.
- Vi ska skapa nya områden för rekreation i intressanta områden i takt med att staden expanderar.

Utredningsområde där man utreder hur marken ska användas

Område där framtida markanvändning ännu inte är klarlagd kallar vi utredningsområde.

Flygplatsen är av riksintresse. Trafikverket utreder var gränsen för området för riksintresse ska gå och vilka begränsningar som bör gälla för att använda mark och vatten inom området.

Riktlinjer utredningsområden

- Vi ska inte tillåta ny bebyggelse inom utredningsområdet förrän utredningen om riksintressets avgränsning och innebörd är klar.
- Vi ska avvakta ett nytt eventuellt tillstånd för flygplatsens verksamhet innan vi planerar för ny bostadsbebyggelse i flygplatsens närområde

PARKER, NATURMARK OCH OMRÅDEN FÖR REKREATION OCH FRILUFTSAKTIVITETER

Möjligheter

- Fler och utvecklade grönområden och stadsparkar stärker stadens identitet och attraktivitet och ger upphov till goda livsbetingelser.
- Satsning på den gröna strukturen kan stimulera turism och minskar behovet att åka ifrån staden för naturturism och rekreation.

Risker

- Kostsamt att göra sjöarna badbara.
- De breda gröna kilarna kan upplevas som otrygga barriärer att ta sig igenom.
- Slitaget på befintliga grönområden kan bli stort i den växande staden om det inte tillkommer tillräckligt många nya rekreationsområden.

DEN STADSNÄRA LANDSBYGDEN ÄR EN TILLGÅNG

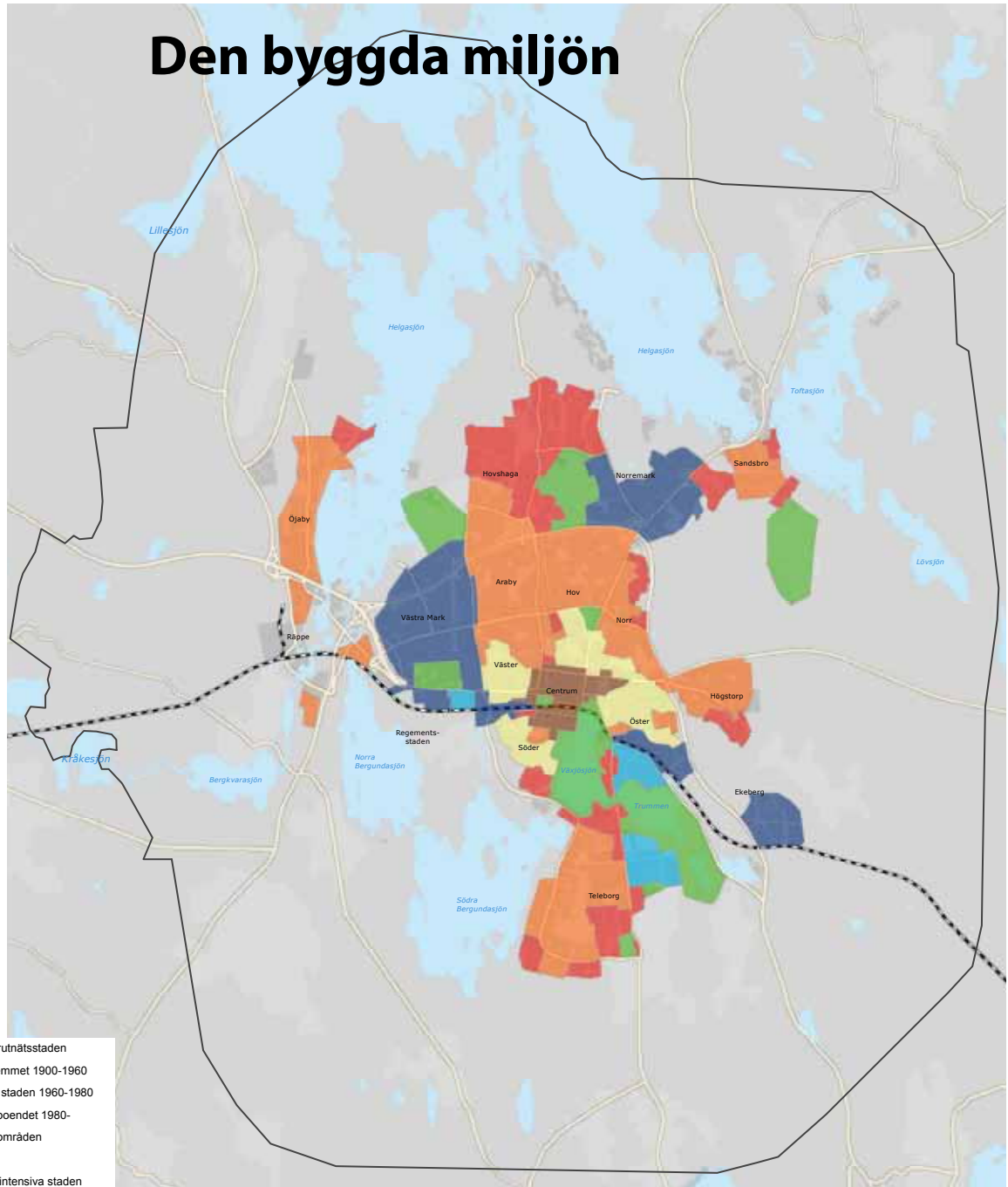
Möjligheter

- Områdena bevaras och utvecklas för stadsnära jord- och skogsbruk, betydelsefulla för lokalproducerade produkter.
- Områden kan på mycket lång sikt vara en potential för stadens utveckling, områden för stadsbygd eller friluftsliv.

Risker

- Att det uppkommer många mindre grupper av bebyggelse här vilket kan hindra den mycket långsiktiga utvecklingen.

Den byggda miljön



- Centrum - den traditionella rutnätsstaden
- Trädgårdsstaden och folkhemmet 1900-1960
- Den växande och enhetliga staden 1960-1980
- Det varierade och hållbara boendet 1980-
- Större friliggande karaktärsområden
- Fritidsstaden
- Den verksamma och arbetsintensiva staden



DEN BYGGDA MILJÖN BESTÅR AV SJU KARAKTÄRSOMRÅDEN

Ett av översiktsplanens syften är att beskriva hur vi ska använda, utveckla och bevara den byggda miljön. I en växande stad är kunskapen om stadens karaktärsdrag en viktig utgångspunkt när vi diskuterar förtätning inom den byggda miljön. Inte minst för att ta tillvara och stärka stadens värden – i motsats till att bygga bort stadens identitet. En utförlig beskrivning av "Stadens karaktärer" finns som bilaga till översiktsplanen. Staden är indelad i sju karaktärsområden:

Centrum – den traditionella rutnätsstaden

Centrum karaktäriseras av rutnät, raka gator, tydliga kvarter, fondbyggnader, tre våningar plus indragen vind, trädalléer, torgbildningar och gatstensbeläggning.

Riktlinjer centrum

- "Fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgården" gäller tills vidare.



Trädgårdsstaden och folkhemmet 1900-1960

Trädgårdsstaden karaktäriseras av oregelbundenhet, tydligt avgränsade och stora tomter, fristående villor, panelklädda ekonomibyggnader, höga träd och skolmiljöer.

Riktlinjer trädgårdsstaden

- Fastigheterna bör behålla sin storlek och inte styckas av.
- Man ska bevara höga träd och mellanliggande grönområden.
- Man ska bevara gårdsbyggnader.

- Vi bör skydda Solstaden (Kv Kastanjen m.fl) genom bevarandebestämmelser i kommande detaljplaner.
- Vi bör skydda Paul Bobergs radhus vid Bäckaslövsskolan (Kv Noman m.fl) genom bevarandebestämmelser i kommande detaljplaner.



Den växande och enhetliga staden 1960-1980

Den växande och enhetliga staden karaktäriseras av funktionell, enkel och regelbunden arkitektur, trafikseparering, bilfria bostadsgårdar, stora parkeringsytor, både storskalig och småskalig bebyggelse.

Riktlinjer den växande och enhetliga staden

- Vi ska behålla natur- och parkmarkens struktur och karaktär.
- Vi bör skydda Ponderosa (Kv. Skogslyckan 1) genom bevarandebestämmelser i kommande detaljplaner.
- Vi kan med fördel överväga att använda stora parkeringsytor på annat sätt.

Den varierade och hållbara staden 1980-

Den varierade och hållbara staden karaktäriseras av det individuella, varierade, blandade upplåtelseformer, energi, miljö, tillgänglighet och att gatunätet sammanlänkas.

Riktlinjer den varierade och hållbara staden

- Behåll miljöobjekten, till exempel dagvattenlösningar.

Större friliggande karaktärsområden

De större friliggande karaktärsområdena är regementsstaden I11, St Sigfrids sjukhus och universitetet

Riktlinjer större friliggande karaktärsområden

- Kompletterande bebyggelse ska anpassa sin form och skala till befintlig bebyggelse.





- Vi bör bevara hus-i-park-känsla i St Sigfridsområdet.
- Huvudinfarten till St Sigfridsområdet ska vara alléplanerad och vi ska behålla respektavstånd till kyrkogården.
- Vi ska hålla parkrummet vid och siktlinjerna från St Sigfridsområdet mot sjön Trummen och Teleborgs slott.



Fritidsstaden

Växjösjön, Trummen, Linnéparken och Arenastaden är viktiga områden för rekreation, friluftsliv och idrott.

Riktlinjer fritidsstaden

- Växjösjön: bevara blandning och vidareutveckla upplevelserna längs sjön. Det ska finnas planterat och vilt, offentliga och anonyma platser, bebyggt och obebyggt.
- Trummen: Åtgärder ska utgå från landskapets kvaliteter.
- Vi vidareutvecklar och bevarar övriga områden.



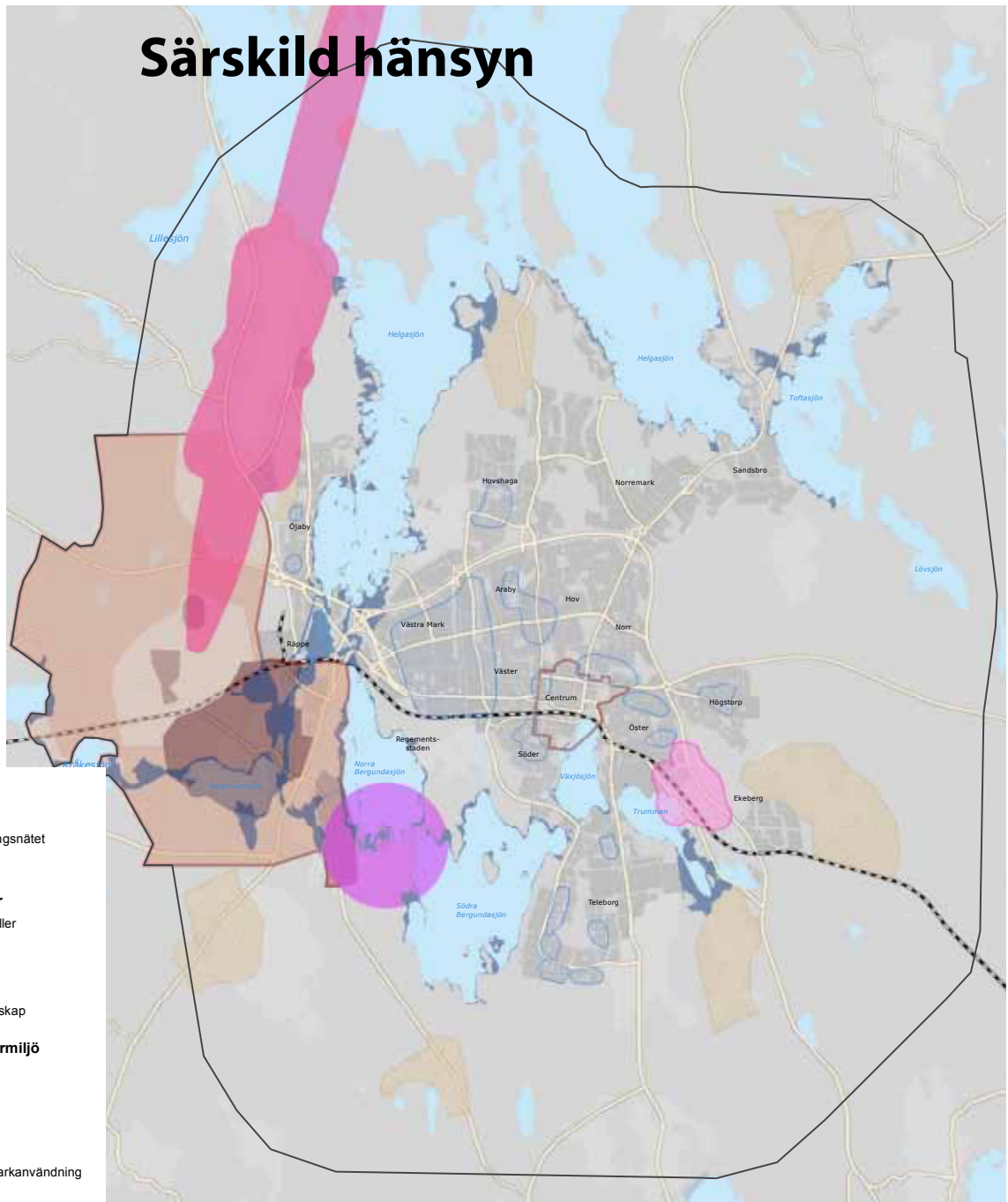
Den verksamma och arbetsintensiva staden

Vi beskriver karaktären som oregelbundenhet, stora byggnader i en våning, raka breda gator, stora parkeringsytor och få grönytor.

Riktlinjer för den verksamma, arbetsintensiva staden

- Vi bör rusta upp den yttre miljön genom fler parker, trädplanteringar vid gator, trottoarer och gångvägar.
- Vi bör bevara och stärka de trädbevuxna zoner som redan finns.
- Vi bör ordna parkering och angöring så att de inte dominerar gatubilden.
- Vi bör höja områdenas arkitektoniska kvalitet.

Särskild hänsyn



Hälsa och säkerhet

- Översvämningsrisk sjöar
- Översvämningsrisk ledningsnätet
- Flygbuller

Samhällsviktiga funktioner

- Fjärrvärmeproduktion, buller
- Avloppsreningsverk

Areella näringar

- Jordbruk och odlingslandskap

Bevarandebestånd, kulturmiljö

- Bergkvara - industrizon
- Bergkvara - centrumzon
- Bergkvara - byzon
- Bergkvara - torpzonen
- Bergkvara - pågående markanvändning
- Rutnätsstaden

Det finns en mängd förutsättningar och hänsyn som vi har utgått från när vi har tagit fram översiktsplanen. Detta underlag redovisar vi huvudsakligen i det digitala underlag som tillhör översiktsplanen. Här redovisar vi de områden för "särskilda hänsyn" där det kan bli aktuellt med exploatering men där vi måste ta en särskild hänsyn till olika intressen.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Risk för översvämningar vid våra sjöar och vattendrag

De klimatförändringar som vi ser idag kan leda till extrema väder med riklig nederbörd eller snabb avsmältning som höjer vattennivån i våra sjöar och vattendrag. Eftersom bebyggelsen står kvar under många hundra år gäller det att hålla en god marginal.

(De högsta dimensionerande flödena som vi utgår ifrån år 2011: Helgasjön och Toftasjön 163,8 m, Växjösjön 161,50 m, Trummen 161,84 m, Södra och Norra Bergundasjön 161,22 m och Helige å - översvämningsskänliga områden från SMHI)

Riktlinjer översvämningar vid sjöar och vattendrag

- Vi ska inte lägga bebyggelse inom områden som hotas av högsta dimensionerande flöde. Skulle vi trots allt vilja prova bebyggelse inom områdena ska man göra en särskild utredning.
- Råppe kanals östra strand ska kunna överspolas på en sträcka av 200 meter för att Helgasjöns och Toftasjöns högsta dimensionerande flöde ska gälla.

Risk för överbelastat ledningsnät

Risk för översvämningar i samband med ett överbelastat ledningsnät finns framförallt utmed lågstråken som går i nordsydlig riktning tex. Arabygatan och Liedbergsgatan men även andra områden är riskområden. Med tanke på vad det framtida klimatet kan orsaka, är risken stor att kapaciteten i dagens befintliga ledningsnät inte räcker till. Åtgärder för att hantera dagvattenproblematiken krävs.

Riktlinjer översvämningar på ledningsnätet

- All exploatering ska ske på sådant sätt att man inte förvärrar risken för översvämning, varken inom riskområdena eller så att nya riskområden uppkommer.
- Inom riskområdena och uppströms i avrinningsområdet ska vi minska översvämningens risk genom lokal fördröjning, infiltrationsytor etc.



Buller och hinderfria zoner kring flygplatsen

Avgränsningen för skyddsavståndet för buller baserar sig på bullerutbredningen för en maximal ljudnivå 70 dBA tre gånger per årsmedeldygn (beräkning gjord 2007). Vi redovisar hinderfria zoner i det digitala planeringsunderlaget.

Riktlinjer bullerzon kring flygplatsen

- Vi bör endast undantagsvis tillåta ny bostadsbebyggelse inom skyddszonen då särskilda skäl finns.
- Vi kan tillåta om- och tillbyggnader av befintlig bebyggelse.
- Kommunen ska alltid samråda med ägaren till flygplatsen kring ärenden inom skyddszonen.
- Trafikverket ska göra ny bullerutredning utifrån prognostiserad trafik och marknadsanalys som underlag för riksintressepreciseringen.

Transportleder för farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras rätt under

HÄLSA OCH SÄKERHET

Möjligheter

- Vi undviker bebyggelse i områden som hotas av högsta dimensionerande flöde och kan därmed minska risken att bebyggelse påverkas av översvämningar.
- Genom att minska och hantera dagvatten så lokalt som möjligt kan översvämningens problem i ledningsnätet begränsas.
- Genom att ta hänsyn till flygplatsens omgivningens påverkan kan vi trygga flygplatsens verksamhet på nuvarande plats.

Risker

- Genom att ta hänsyn till översvämningens risker vid sjöar och vattendrag kan bebyggelse i attraktiva vatten nära lägen försäras.
- Förtätning i staden kan i områden med redan hög belastning på ledningsnätet innebära kapacitetsproblem så att ytterligare svårigheter uppstår.

SAMHÄLLSVIKTIGA FUNKTIONER

Möjligheter

- Genom att inte bygga bostäder för nära verksamheterna kan vi trygga dessa samhällsviktiga funktioner på sina nuvarande platser.

Risker

- Genom att hindra bebyggelse inom verksamheternas skyddszoner kan centrala och sjönära boende försvåras.

en transport. De leder där farligt gods primärt färdas är:

- järnvägen
- våra riksvägar
- Södra Länken.

Riktlinjer runt leder för farligt gods

- Riktlinjer för samhällsplanering RIKTSAM, ska vara vägledande för planering och byggande längs leder för farligt gods. RIKTSAM finns som bilaga till översiktsplanen.
- Vi bör ta tidig kontakt med räddningstjänsten vid detaljplanering eller byggnation inom 200 meter från någon av de leder där farligt gods transporteras. Behov av riskanalys ska diskuteras

SAMHÄLLSVIKTIGA FUNKTIONER

För att skydda människors hälsa och ge verksamheter stabila planeringsförutsättningar finns riktlinjer om lämpliga avstånd mellan bostäder och vissa störande verksamheter. Vi ska anpassa skyddsavstånden efter de förutsättningar som finns för varje enskilt fall.



Sandviksverket – fjärrvärmeproduktion

Olägenhet av olika karaktär och varaktighet, i form av lukt, buller och damm, kan uppkomma kring Sandviksverket. Verksamheten kommer att utöka sin verksamhet på befintlig plats.

Riktlinjer

- Bullervärdet, 40 dB nattetid, ska klaras vid framtida fastighetsgränser för bostäder. (Baserat på VEAB's bullerberäkning 2010)



Sundet - avloppsreningsverk och biogasproduktion

Olägenhet av olika karaktär och varaktighet i form av lukt och buller kan uppkomma kring avloppsverket och dess recipient Norra Bergundasjön.

Riktlinjer

- Vi bör inte tillåta bostadsbebyggelse inom 1000 meter från avloppsreningsverket eller 100 meter från recipienten Norra Bergundasjön.
- Vi ska utreda platsens specifika förutsättningar och vad man kan göra vid anläggningen för att minska skyddsavstånden.

BEVARANDEINTRESSEN – KULTURMILJÖ

Bergkvara – riksintresse

Bergkvara är en herrgårdsmiljö som har fungerat som storgods kontinuerligt sedan 1300-talet. Godset var under senmedeltiden ett av Nordens största gods, men blev från 1600-talet och framåt förankrat i lokalsamhället. Landskapet runt Bergkvara är fullt med lämningar från jordbruk och industriell verksamhet som minner om människors levnadsvillkor under godset och hur dessa förändrats under århundradens lopp.

Utförligare beskrivning av riksintresset finns i "Godset, människorna och landskapet – Bergkvara under 700 år" rapport 2005:23 av Smålands museum. En bilaga som tillhör översiktsplanen. "Fördjupad översiktsplan för Bergkvara" upphävs och hanteras i denna översiktsplan för Växjö stad samt finns som planeringsunderlag.

Riktlinjer centrumzonen

Det öppna, bebyggelsefria landskapet är grundläggande för upplevelsen av Bergkvaras historia

och karaktär det är därför mycket angeläget att bevara denna miljö. Den öppna vyn från godset får inte störas vid en eventuell exploatering norr om järnvägen. Den centrala gårdsbebyggelsen har ett stort kulturhistoriskt värde. Man bör bevara byggnader som inte längre behövs för jordbruket och använda dem för verksamhet som naturligt kan inordnas i den historiska miljön och är förenliga med jordbruket. Om- och tillbyggnader ska ske med stor varsamhet.

Riktlinjer by- och gårdszonerna

Nuvarande jord- och skogsbruk fortgår och måste kunna utvecklas som areella näringar. Kompletteringar i form av enstaka hus för byns utveckling ska anpassas till landskapet och hålla god arkitektonisk kvalitet. Att uppföra grupper av bostadshus för stadens behov är inte i linje med riksintresset.

Riktlinjer torpzonerna

Enstaka, ny bebyggelse, som återbefolkar och öppnar landskapet är positivt. Avstyckningar motsvarande de gamla torpens arealer kan prövas. Ny bebyggelse bör anpassas till äldre mönster med tanke på läge, storlek och antal. Även material, färg och takform bör anpassas till svensk tradition och hålla god arkitektonisk kvalitet. Det är angeläget att de torp som inte rivits och ingår i relativt välbevarade miljöer, till exempel vid Bäckafälle, vårdas.

Riktlinjer industrizonen

Det är viktigt att industrizonen rymmer aktiva verksamheter. Verksamheterna kan komma att kräva om-, till- och nybyggnad. Det är angeläget att man placerar och utformar ny bebyggelse så att den berikar miljön. Vi bör upprätta en detaljplan för området runt den gamla stationen och hamnbassängen för att reglera byggrätter och ge ett formellt skydd för värdefulla byggnader och miljöer. Man bör bevara industriminnen i form av kvarnar, dammar, broar m.m. men byggnaderna kan ges nya funktioner.



Centrala Växjö – riksintresse

Centrala Växjö är en stifts- och residentsstad av medeltida ursprung med dominerande domkyrkoområde och successivt framvuxen rutnätsplan som speglar stadsutvecklingen under 1600- och 1800-talen.

Riktlinjer centrala Växjö

- "Fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet" gäller tills vidare.
- Vi ska ta fram en ny översiktsplan för riksintresset. Vi önskar i samband med detta diskutera den geografiska utbredningen av riksintresset.

Areella näringar - särskild hänsyn till jordbruket och odlingslandskapet

Vi prioriterar jordbrukets intressen för att säkra möjligheten till odling och för att bevara landskapet öppet. Man kan utveckla odlingslandskapen som värdefulla promenad- och rekreationsområden med stora upplevelsevärden om vi förbättrar tillgängligheten till dem.

Riktlinjer areella näringar

- Odlingslandskapen vid Kronobergs kungsgård, Skir, Bergkvara – Bergunda, Öjaby och Marklanda ska bevaras. Vi tillåter nya byggnader som anknyter till den befintliga bebyggelsemiljön och som inte ändrar områdenas karaktär.
- Man ska kunna komplettera odlingslandskapen vid Hollstorp, Kättilstorp och Gårdsby-Tofta med mindre grupper med småskalig bebyggelse av lantlig karaktär där detta är förenligt med ett aktivt jordbruk. Det är fastighetsägaren som kan initiera en sådan bebyggelse.

BEVARANDEINTRESSEN – KULTURMILJÖ

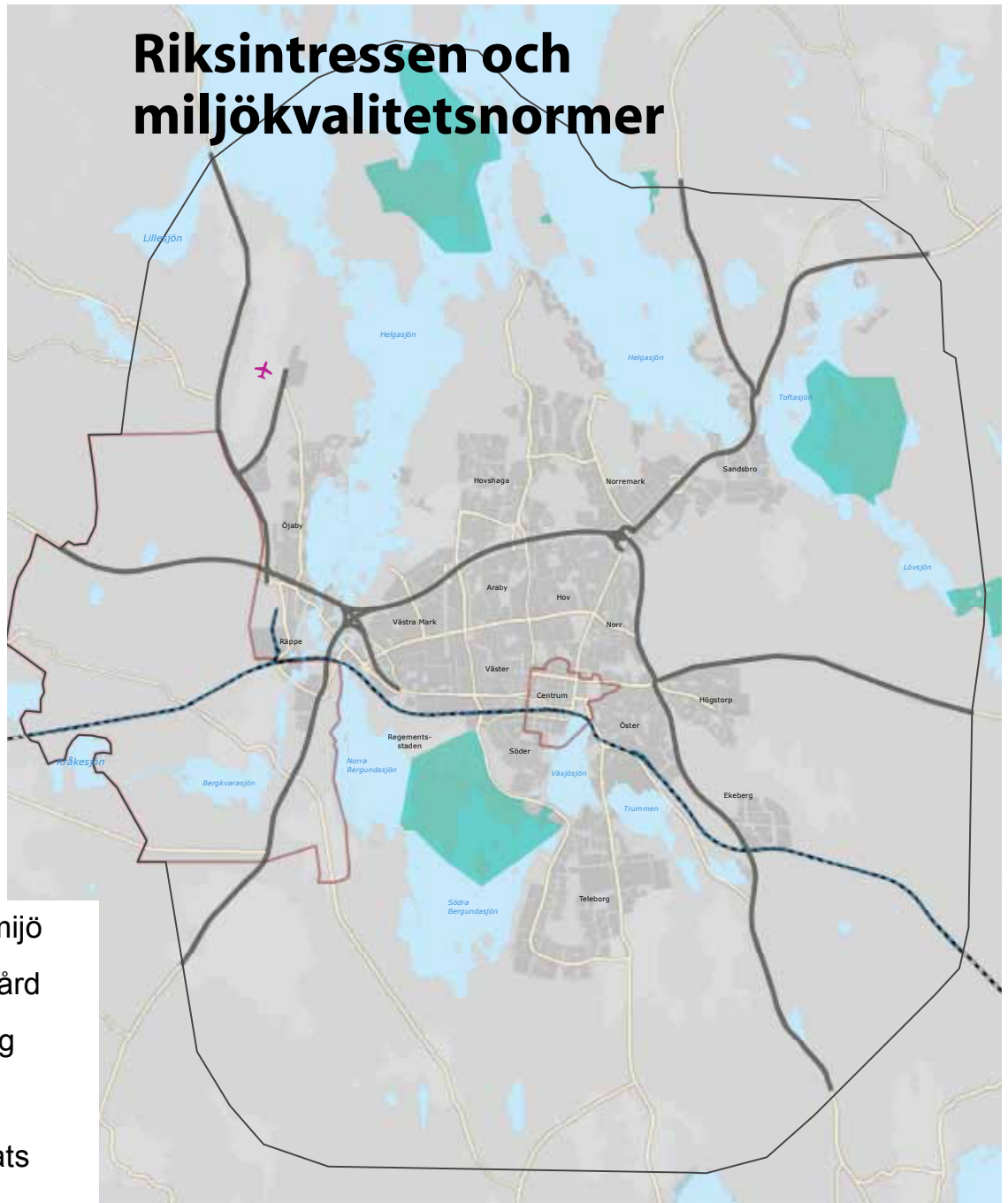
Möjligheter

- Bergkvarns kulturmiljövärden kan värnas om hänsyn tas till zonindelningen och dess riktlinjer.
- Rutnätsstadens värden tillgodoses genom att riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen för rutnätsstaden tillämpas.

Risker

- Stadens utveckling ställer krav på verksamhetsmark väster om Växjö stad. Bergkvara gods kan påverkas i och med de föreslagna verksamhetsområdena Räppe och Jonsboda.
- Bebyggelsestrycket på den centrala stadskärnan kan leda till att riksintressets värden ifrågasätts.

Riksintressen och miljökvalitetsnormer



I detta avsnitt redovisar vi de riksintressen som finns inom översiktsplan för Växjö stad. Ett riksintresse är ett område, plats eller enstaka objekt som anses vara viktiga ur en nationell synvinkel. Det är vårt ansvar att i vår över- siktliga planering beskriva hur riksintresset ska skyddas. Avsnittet redovisar också hur vi tänker tillgodose miljökvalitetsnormer för vat- ten och luft.

KULTURMILJÖVÅRD

”Bergkvara” och ”Centrala Växjö” är riksintresse för kulturmiljövård. Vi säkerställer riksintres- senas värden genom de riktlinjer som vi redovisar under kapitlet ”Särskild hänsyn”.

NATURVÅRD

Här redovisar vi de områden som är av riksint- resse för naturvård enligt 4 kap 8§ miljöbalken. Utförliga beskrivningar av riksintressenas värden finns i det digitala planeringsunderlaget. De skyddade områden som finns är antingen skyd- dade som naturreservat och Natura 2000 eller som Natura 2000 och biotopskydd.

Naturreservat och Natura 2000:

- Bokhultet: Bokskog, våtmark och betesmark
- Notteryd: Blandskog, ängsmarker och sjö
- Helgö: Bokskog, blandskog och strandmiljöer
- Hissö: Bokskog
- Gårdsby och Hemmesjö bökeskog: Bokskog
- Natura 2000 och biotopskydd:
- Stojby: Lövskogar som tidvis översvämmas, intressanta svamp, fågel och djurarter.

Det finns också naturreservat i Fylleryd, Kronoberg, Araby, Evedalsåsen, Dragsåsen och Teleborg. Dessa naturreservat är inte klassade som riksintressen.

KOMMUNIKATIONER

Väg 25 har särskild nationell betydelse-

Väg 25 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse.

Väg 23, väg 27 och väg 30 har särskild regional betydelse

Vägarna utgör en förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägarna är av särskild regional betydelse.

Riktlinjer riksvägarna

- Vi behöver nya på- och utfarter men vi ska se till att det blir planskilda lösningar och att de begränsas i antal.w
- Trafikverket ska bygga om Norrleden till 4-fältsväg.
- Trafikverket ska bygga nya trafikplatser vid Fagrabäck och Helgevärma, dock så ytsnäla som möjligt.
- Trafikverket ska bygga Södra länken för att öka robustheten i vägnätet.
- Vi ska hålla bullerriktvärden längs riksvägarna.
- Vi bör använda Trafikverkets fyrstegsprincip som arbetsmodell innan man fattar beslut om större utbyggnader och nya investeringar inom vägtransportsystemet.

Järnväg har interregional betydelse

Kust till kustbanan har interregional betydelse. Även Växjö station är av riksintresse för kommunika- tioner.

Riktlinjer järnvägen

- Vi ska säkerställa möjlighet till dubbelspår för järnvägen genom staden antingen söder eller norr om nuvarande spår. Ansvaret för detta ligger gemensamt på Trafikverket och Växjö kommun.
- Trafikverket ska specificera vilken sida det tillkommande spåret ska ligga.
- Vi ska bygga en ny station, resecentrum, som svarar upp mot framtidens resande.
- Vi föreslår nya stationer för pendeltåg vid I11 och Brände Udde.
- Vi ska hålla bullerriktvärden längs järn- vägen.

Flygplatsen har fundamental regional betydelse

Växjö flygplats har fundamental regional bety- delse. Även vägen som ansluter till flygplatsen är av riksintresse.

NATURVÅRD

Möjligheter

- Kan leda till mindre biltrafik genom Bokhultet då vägen endast får trafikeras av kollektivtrafik.
- Kollektivtrafik genom Bokhultet skapar bättre tillgänglighet till området för besökare.
- Fylleryd, Notteryd och Gårdsby/ Hemmesjö kan utvecklas till ett större sammanhängande natur- och rekreationsområde.

Risker

- Fler invånare i staden leder till mer slitage på områdena.
- Kollektivtrafiken genom Bokhultet kan om den blir omfattande störa djurlivet och påverka naturvärdena.
- Bebyggelse i Notteryds närområde kan ge indirekt påverkan på natur- värdena.

KOMMUNIKATIONER

Möjligheter

- Ny trafikplats vid Fagrabäck och Helgevärma ökar framkomligheten på riksvägarna.
- Ombyggnad av Norrleden till 4-fältsväg ökar framkomligheten på riksvägarna.

Risker

- Ny trafikplats vid S Fylleryd/ Hollstorp påverkar framkomlighe- ten på rv25.
- Nya bostäder vid Tofta, Bredvik, Hollstorp/ S Fylleryd kan skapa krav på bullerskydd och/eller sänkta hastigheter på riksvägarna.

Miljökvalitetsnormer VATTEN

Möjligheter

- Genom stadens expansion finns möjlighet att förbättra befintliga dagvattenlösningar samt att minimera och infiltrera dagvattnet lokalt i nya områden så att sjöarnas vattenkvalitet kan förbättras.

Risker

- Stadens expansion leder till en ökad andel hårdgjorda ytor och mer dagvatten vilket kan påverka vattenkvaliteten i sjöarna om inte dagvattnet infiltreras innan det når sjöarna.

LUFT

Möjligheter

- Ett av de viktigaste målen för översiktsplanen är att minska utsläppen från trafiken genom att öka andelen Växjöbor som åker kollektivt, cyklar eller går.
- Samhällsplaneringen är en viktig del för att förebygga att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Andra viktiga åtgärder är förbättrad avgasrening och minskad dubbäcksanvändning men detta har staden små möjligheter att påverka.

Risker

- Klara vi inte att göra gång-, cykel- och kollektivtrafik till attraktiva alternativ till bilen kan vi få problem med miljökvalitetsnormerna för luft.

Riktlinjer flygplatsen

- Trafikverket ska precisera riksintresset.
- Vi ska begränsa antalet utfarter mot vägen som ansluter till flygplatsen.

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormerna anger en föroreningshalt som inte får överskridas. Gränsvärdena baseras på den grad av påverkan som människor och naturen tål. Miljökvalitetsnormerna är bindande och fastställda av riksdagen och de används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem.

Vatten

Vattenmyndigheterna har enligt vattendirektivet fastställt miljökvalitetsnormer för ekologisk- och kemiskstatus för Sveriges vattenförekomster och även bedömt risken för om miljökvalitetsnormerna kan uppnås eller ej.

Helgasjöns ekologiska status är inte tillfredsställande på grund av en måttlig status för växtplankton i sjön. Toftasjön däremot har en god ekologisk status. För båda sjöarna fastställs miljökvalitetsnormen ”god ekologisk status” 2015. Det finns risk för att vi inte uppfyller miljökvalitetsnormen.

Växjösjöns, Trummens och Norra Bergundasjön ekologiska status är inte tillfredsställande på grund av statusen för sjöarnas bottenfauna och förekomsten av näringsämnen. För dessa sjöar fastställs miljökvalitetsnormen ”god ekologisk

status” 2021. Det finns risk för att vi inte uppfyller miljökvalitetsnormen.

Södra Bergundsjöns ekologiska status är dålig på grund av att sjöns bottenfauna har dålig status. Miljökvalitetsnormen för den här sjön är fastställd som ”god ekologisk status” 2021.

Vad gäller de ovannämnda sjöarnas kemiska status (exklusive kvicksilver) har de klassats inom kategorin god kemisk ytvattenstatus år 2009. För samtliga sjöar fastställs miljökvalitetsnormen god kemisk ytvattenstatus (exklusive kvicksilver) 2015. Kviksilver räknas bort i klassningen eftersom inget vatten i Sverige i så fall skulle kunna uppnå god kemisk status. Hur förekomsten av kvicksilver ska behandlas i statusklassningarna och fastställandet av miljökvalitetsnormer är under utredning.

Luft

När det gäller miljökvalitetsnormer för luft ligger Växjö idag under gällande gränsvärden. Påverkan på gränsvärdena för luft inom staden är främst kopplat till trafikrelaterade föroreningar som kvävedioxid, bensen och partiklar (PM 10). Mätresultaten för tätortsluften var under perioden april 2007 till och med oktober 2009 under miljökvalitetsnormerna. Mätningarna har hittills inte påvisat några överskridanden av gällande miljökvalitetsnormer. Kronobergs Luftvårdsförbund samordnar mätningarna i länet.



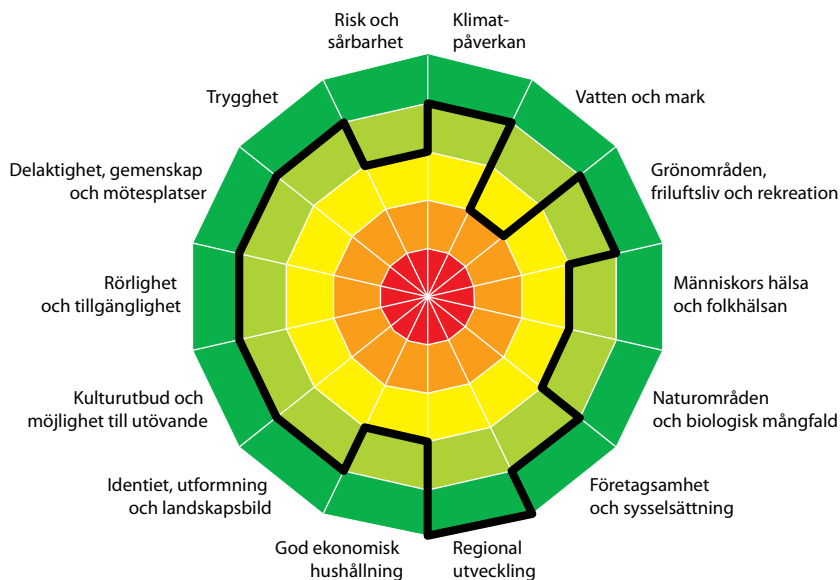
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Till översiktsplanen hör en separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I detta avsnitt sammanfattar vi de mest betydande konsekvenserna. MKB'n har fokus på att beskriva hur förslaget i sin helhet kan leda till en hållbar utveckling. Vilket betyder att vi utöver miljökonsekvenser studerar ekonomiska, kulturella och sociala konsekvenser. MKB'n hanterar inte miljökonsekvenser på lokal nivå, i någon större omfattning, utan det får vi studera och utveckla i den fortsatta planeringen.

Miljökonsekvenser

Trafiken bedöms vara den faktor i översiktsplanen för Växjö stad som kan bidra till den största miljöpåverkan. Planförslaget anses dock skapa goda förutsättningarna för att göra gång, cykel och kollektivtrafik mer attraktiva färdmedel än bilen. Därmed kan biltrafiken sluta öka per invånare och vi underlättar därmed att nå klimatmålen. Om biltrafiken ändå fortsätter att öka så riskerar miljöpåverkan att bli större lokalt sett i form av luftföroreningar och buller. Det finns då en risk för att gällande gränsvärden för miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet överskrids. Det finns speciellt en risk för att folk väljer att ta bilen från områden som ligger långt bort från centrum. Områden som Tofta eller vissa delar av Jonsboda kan generera en ökad biltrafik jämfört med nollalternativet vilket kan resultera i en större klimatpåverkan. Förslaget vill värna och utveckla våra gröna miljöer. En förtätning kan innebära en risk för att vi använder naturmark som behövs som grönytor. Det kan påverka djur och växter i staden, tillgången till grönområden och möjligheterna till friluftsliv. I de stora utbyggnadsområdena använder vi orörd naturmark vilket innebär stora förändringar för landskapet, rekreation samt växt- och djurliv i områdena. Den biologiska mångfalden kan komma att påverkas men vi måste undersöka detta mer

Medverkar **den sammanvägda staden** till hållbar utveckling?



detaljerat i den fortsatta planeringen. Sjöarnas status samt det djur- och växtliv som finns vid sjöarna kan påverkas negativt av en utbyggnad av närliggande bebyggelse även om man håller strandskyddet. Det kan även påverka friluftslivets tillgänglighet till sjöarna. Omvandling av tidigare industriområden till blandade områden med bostäder kräver sanering av gifter och att störande verksamheter flyttar. Det finns också en risk för att befintliga verksamheter hindrar denna utveckling. En förtätning kan då leda till att fler utsätts för störningar i form av exempelvis buller eller lukt.



Hur kan betydande miljökonsekvenser förhindras

Man bör arbeta aktivt med att flytta ut verksamheter som hanterar farligt gods eller som räknas till farliga verksamheter. Vi måste utreda närmare om det är rimlighet att omvandla vissa verksamhetsområden till blandstad. Vi bör ta speciell hänsyn till hanteringen av dagvatten i ett tidigt skede i den fortsatta planeringen för att förhindra påverkan på sjöarna och en försämring av vattenkvaliteten. Innan man planerar bebyggelse innanför strandskyddet måste vi utreda natur- och friluftsvärden inom området noggrant. I staden bör vi undersöka möjligheten att minska biltrafikens framkomlighet i förmån för gång, cykel och kollektivtrafik för att minska risken för att fler väljer att ta bilen och att trafiken på så sätt ökar. Vi måste även arbeta med olika metoder av beteendepåverkan för att få fler människor att välja att åka kollektivt eller cykla. Det kan minska trafikens negativa påverkan på människan och naturen i form av luftföroreningar och buller. En viktig förutsättning för ett ökat resande med kollektivtrafik är att man bygger bostäder och målpunkter i stråken nära kollektivtrafiken. Därför är det viktigt att vi är konsekventa med att lägga den tätaste bebyggelsen i stråkens mitt. En viktig framgångsfaktor är att skapa gaturum och byggnader som är så attraktiva att boende och företag vill etablera sig där. Vi bör skapa fler rekreationsområden för att sprida slitaget och påverkan på befintliga natur- och rekreationsområden.

Ekonomiska konsekvenser

En omvandling av befintliga verksamhetsområden kan leda till att mindre verksamheter blir undanträngda och inte längre kan vara kvar i områden som Västra mark. Det kan hindra framväxten av småföretag i Växjö. En förtätning av staden riskerar att göra Växjö något mindre biltillgängligt för regionen, men mer tillgängligt med kollektivtrafik. Byggnationen av de utpekade nya områdena i Telestad-Vikaholm-Jonsboda, Hollstorp-Södra Fylleryd samt Tofta-Ekesås och reningen av sjöarna för att göra dem badbara kan leda till stora ekonomiska kostnader för kommunen. Den ökning av befolkningen

som utbyggnaden ger rum för kan ändå leda till ökad skattekraft i kommunen.

Hur kan betydande ekonomiska konsekvenser förhindras

Det är viktigt att det finns plats för utvecklingsområden där lokaler är billigare och mindre företag kan växa fram. Vi bör inte bygga ut hela stadsdelar på en gång och vi bör eftersträva åldersvariation i bebyggelsen så att bostäder i olika prislägen kan uppstå i samma område. Beroynde på vilken täthet som uppnås i områdena blir investeringarna olika kostnadseffektiva. Det är viktigt att områden med bebyggelse får hög täthet för att uppnå en god kommunal ekonomi. Det är viktigt att den regionala kollektivtrafiken utvecklas för att säkerställa regional utveckling och tillväxt.

Kulturella konsekvenser

När vi omvandlar staden och bygger tätare kan staden och landskapet förändras både i och utanför staden. Denna förändring kan uppfattas som negativ i vissa fall. Förändringen kan även påverka historiska miljöer negativt. Generellt bedöms planförslaget ge positiva kulturella konsekvenser. Detta eftersom en ökande befolkning i en tätare stad med bättre kommunikationer ger möjligheter till fler spontana möten och bättre förutsättningar för såväl kulturutövning som kulturutbud.

Hur kan betydande kulturella konsekvenser förhindras?

Vi måste studera påverkar på landskapet före olika exploateringar. Vi måste ta hänsyn till stadens karaktärer och de olika landskapsbildernas förutsättningar, som är beskrivna i planförslaget för att undvika negativa konsekvenser.

Sociala konsekvenser

Tillgänglighet, trygghet och möjligheten för olika grupper att mötas samt folkhälsan bedöms vara de viktigaste faktorerna för en hållbar utveckling i planförslaget. En förtätad och mer blandad stad skapar förutsättningar för en socialt hållbar utveckling i Växjö. Förutsättningarna för att det ska skapas en blandning mellan olika

grupper i staden blir bättre. Generellt ökar tillgängligheten till service m.m. för boende i staden. Men det finns dock en risk för att det i vissa områden, speciellt de som är belägna långt bort från centrum, skapar isolerade bebyggelseenkla-
ver. Områdena riskerar att bli segregerade och få dålig tillgänglighet till stadens mötesplatser och serviceutbud. En förtätning av staden kan leda till att staden generellt upplevs som tryggare. Planförslaget skapar även förutsättningar för att det ska finnas en närhet till friluftslivs- och grönområdena.

Hur kan betydande sociala konsekvenser förhindras

Vi bör eftersträva täthet och blandning i bebyggelsen. En blandning mellan olika funktioner i bebyggelsen gör att fler platser är befolkade under större delen av dygnet. Tätare bebyggelse upplevs generellt tryggare då det finns färre övergivna platser i bebyggelsen. I detaljutförningen av områdena går det arbeta med tryggheten genom att skapa tydliga gränser mellan privata och offentliga miljöer, överblickbarhet etc. Vi bör även eftersträva en blandstad för att minska risken för segregation. Det kan vi göra genom att

bygga tätare och nytt på ett sådant sätt att befintlig bebyggelse kompletteras och det uppstår en blandning. Man bör bygga ut nya områden under längre tidsperioder för att få en blandning i bebyggelsens ålder och hyresnivåer. Man måste utveckla nya mötesplatser i de nya områdena med bebyggelse och stråken.

Om kommunen endast i undantagsfall prövar om avsteg från strandskyddet kan göras för enstaka bebyggelseområden i närhet till sjöarna kan man undvika stora negativa konsekvenser för friluftslivets tillgänglighet till sjöarna. Vi bör satsa på att förbättra grönytorna i staden samtidigt som vi bygger ut staden. Förtätning av staden får inte ske på bekostnad av viktiga grönområden. Vi måste utveckla nya och befintliga gröna- och rekreationsområden varsamt så att vi behåller de värden som redan finns i området. Kollektivtrafiken bör byggas ut även i stadsdelar som har dåligt underlag för trafiken när det kommer till antalet resande. Det kan förbättra kopplingar mellan staden och bebyggelseområden längre ut och förhindra att de blir isolerade bostadsenkla-
ver.

Kommunkansliet
Växjö kommun
Box 1222
351 12 Växjö

Fördjupad översiktsplan för Växjö stad.

Förslag till fördjupad översiktsplan för Växjö stad har i samband med utställning 2011-08-27 – 2011-10-27 inkommit till Länsstyrelsen i enlighet med vad som anges i 4 kap 7 § Plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen skall under utställningstiden avge ett granskningsyttrande i enlighet med 4 kap 9 § PBL. Yttrandet skall biläggas övriga planhandlingar och utgöra en del av planen.

Av yttrandet skall framgå om;

- förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken,
- kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenligt med 7kap 18e§ första stycket miljöbalken,
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Länsstyrelsen har 2011-03-29 och 2011-06-30 lämnat samrådsyttrande i ärendet. De där framförda synpunkterna har delvis beaktats.

Länsstyrelsen anser att arbetet med översiktsplanen bedrivits i enlighet med de intentioner som anges i Plan- och Bygglagen, och därmed uppfyller de krav som anges i 4 kap. 1 § PBL.

Länsstyrelsen anser vidare att översiktsplanen över Växjö stad på ett tydligt och ambitiöst sätt visar på hur kommunen vill bygga staden även om konsekvenserna i en del avseende inte till fullo redovisas t.ex. avseende trafikutveckling, buller och strandskyddspåverkan.

MACINTOSH HD:USERS\INFO\DESKTOP\OVERSIKTSPLAN\LH.2906.11\UTST.FOP.VXJSTAD.DOC

Postadress	Gatuadress	Telefon	Telefax	E-post	Hemsida
351 86 VÄXJÖ	Kungsgatan 8	0470-860 00			
Kontakt i detta ärende					
Lars Hederström		0470-864 45		Lars.hederstrom@lansstyrelsen.se	

Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma på de krav som anges i 4 kap 8§ PBL avseende vilka handlingar som skall åtfölja planförslaget vid utställning.

Riksintressenas behandling

Riksintressena och dess behandling i översiktsplanen beskrivs i ett särskilt avsnitt i planens beskrivning.

Konkreta åtgärder för säkerställande av riksintressena och dess omfattning kommer även fortsättningsvis att behöva diskuteras mellan kommunen och Länsstyrelsen. Länsstyrelsen noterar särskilt följande riksintressen;

Kulturmiljöer

Bergkvara gård med omgivning

Riksintresset påverkas av förslaget verksamhetsområde mellan väg 25 och järnvägen. Huruvida påtaglig skada uppstår på riksintresset kommer att behöva bedömas i samband med respektive detaljplane-process.

Även verksamhetsområdet söder om och i direkt anslutning till riksintresset kan i viss mån komma att påverka kulturmiljöintresset.

Centrala Växjö

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget att den fördjupade översiktsplanen över riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet uppdateras.

Naturmiljöer

Notteryd

Bebyggelse i direkt anslutning till Natura 2000 området kommer sannolikt i detaljplaneskedet kräva en Natura 2000-prövning av vilken påverkan bebyggelsen kan komma att innebära på naturintressena.

Bokhultet

Bokhultet besväras redan idag av en ökande biltrafik dels genom påverkan av naturvärden i anslutning till vägen och dels genom störning av rekreativvärden avseende buller och ökad risk för olyckor mellan gående, cyklande och biltrafik.

Ny användning eller utformning av vägen genom Bokhultet kan komma att kräva tillståndsprövning enligt Natura 2000 bestämmelserna i 7 kap 28a §k Miljöbalken.

Huruvida vägen endast skall vara öppen för kollektivtrafik kan inte regleras i vare sig den översiktliga eller detaljerade planeringen.

Kommunikationer

Växjö flygplats

Länsstyrelsen ser positivt på att det tidigare föreslagna verksamhetsområdet söder om flygplatsen nu redovisas som ett utredningsområde i avvaktan på den utredning om förutsättningarna för och konsekvenserna av flygplatsens riksintresse som nu pågår.

Järnväg Kust till kustbanan

Riksintresset innebär visserligen att Trafikverket har ett intresse att järnvägen har möjlighet att utvecklas inte begränsas. Länsstyrelsen vill dock påtala att kommunen, genom sitt ansvar för planläggningen av mark- och vatten, har ett ansvar för att den fysiska möjligheten att anlägga dubbelspår inte förhindras eller försvåras.

Strandskydd

Med den nivå som strandskyddet redovisats på i översiktsplanen kan Länsstyrelsen inte se några indikationer på hurvida den föreslagna bebyggelsen i strandnära lägen är genomförbar eller inte med hänsyn till miljöbalkens bestämmelser om strandskyddet. Dessa frågor får därmed lösas i respektive detaljplaneprocess där upphävande av strandskyddet finns med som en överprövningsgrundande faktor enligt 12kap gamla PBL (11kap nya PBL).

Miljö kvalitetsnormer

Översiktsplanen redovisar hur kommunen avser att iaktta gällande miljö kvalitetsnormer. Kommunen har även kompletterat med en nulägesbeskrivning och var risker för överskridande kan uppstå. Länsstyrelsen uppfattar att kommunen har en ambition att bevaka dessa frågor.

Luft

Länsstyrelsen vidhåller att kommunen i anslutning till redovisad trafikanalys borde ta fram en redovisning av vad ett genomförande av planen innebär i relation till gällande miljö kvalitetsnormer för luft. Att kommunen därutöver har en ambition att få ner trafikvolymerna i staden är vällovligt men knappast tillräckligt. För att kunna förebygga att miljö kvalitetsnormerna för luft inte överskrids så krävs det att åtgärder vidtas i den fysiska planeringen av staden som det så riktigt påtalas i planens beskrivning.

Vatten

Översiktsplanen innehåller enligt länsstyrelsen en bra redovisning om läget för stadens sjöar vad gäller vattenkvaliteten. Planen redovisar även dagvattenhanteringen som den viktiga faktorn för att klara uppställda kvalitetskrav. En övergripande dagvattenplanering för staden utifrån översiktsplanens utbyggnadsförslag borde kunna vara ett första steg för att hantera dagvattenproblematiken.

Hälsa och säkerhet

Risk för översvämningar

I planförslaget redovisas risken för översvämningar på ledningsnätet som en viktig faktor för översvämningar av platser och byggnader. Problematiken sammanfaller med risken för att förorenat dagvatten kommer i sjöar och vattendrag enligt ovan.

Buller

Enligt planbeskrivningen visar den gjorda trafikflödesanalysen av det övergripande gatunätet och med den uppskattade folkmängden att det längs ett flertal länkar i huvudgatunätet kommer att bli problem med buller och framkomlighet. Länsstyrelsens uppfattning är att den redovisningen och den aviserade bullerstrategin borde ha varit ett viktigt underlag för översiktsplanens slutliga utformning och innehåll.

Mellankommunal samordning

Den regionala staden är som mål för planeringen omnämnt i utställningshandlingen.

Tillgängligheten för att nå arbetsmarknad, handel och institutioner av olika slag anges vara en nyckelfaktor för att utveckla den regionala staden. Möjligheten att i väsentligt högre grad nå dessa faciliteter med kollektivtrafik blir en stor utmaning för både kommunen och regionen.

Deltagande

I granskningsyttrandet har länsrådet Lennart Johansson beslutat efter fördragning av länsarkitekt Lars Hederström. I beredningen av ärendet har även företrädare för funktionerna hållbar samhällsplanering, kulturmiljövård, skydd och beredskap, social hållbarhet, vattenvård, naturvård och miljöskydd deltagit.

Lennart Johansson

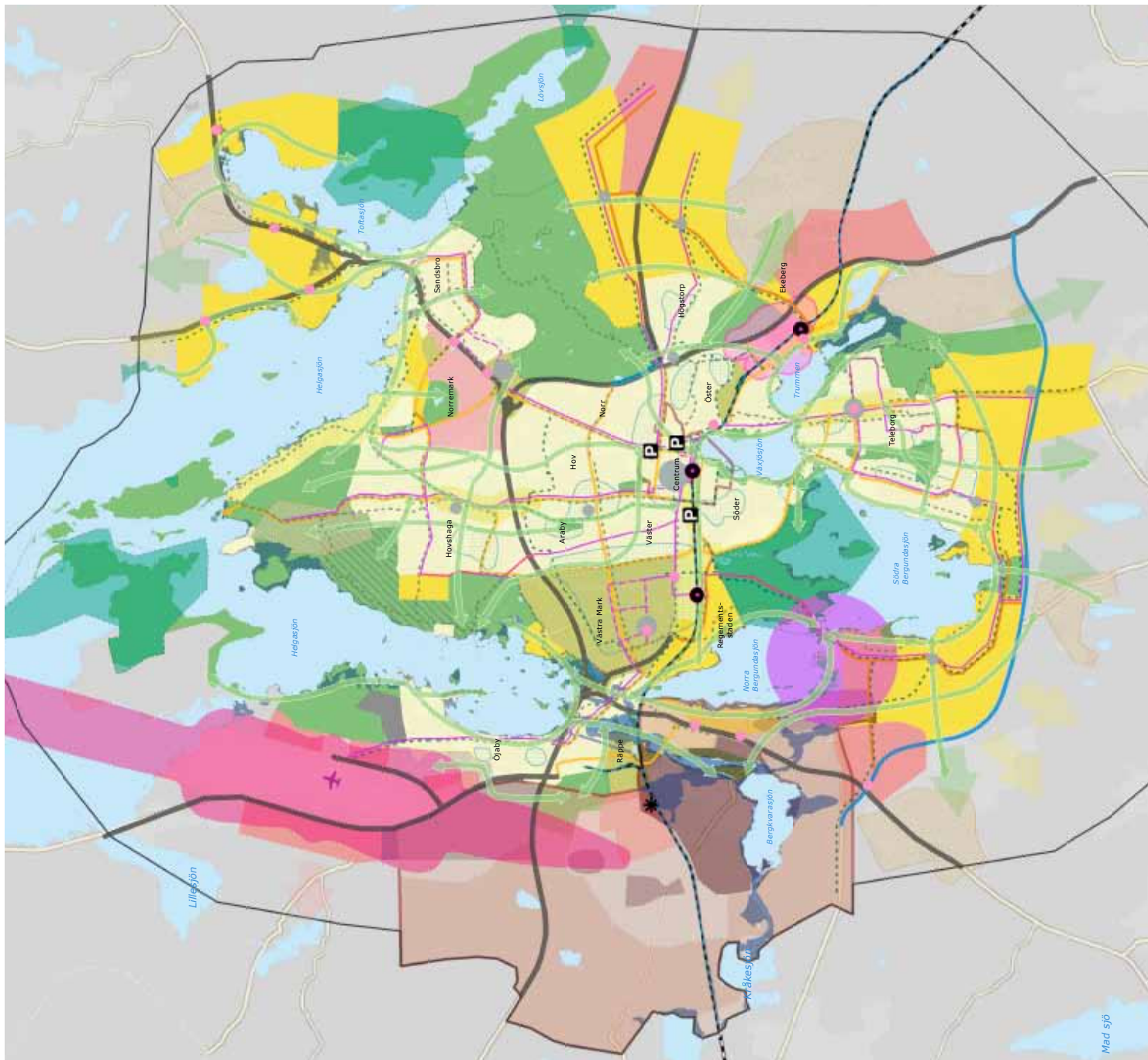
Lars Hederström

Kopia till:
Trafikverket

SUE, plan / skydd o beredskap/kulturmiljövård/social hållbarhet
MVE / naturvård/miljöskydd/vattenvård
LBE

Akten

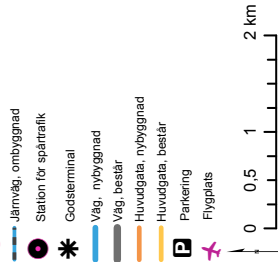
PLATS FÖR EGNA ANTECKNINGAR





Transportinfrastruktur

- Övergripande gång- och cykelväg, består
- Övergripande gång- och cykelväg, nybyggnad
- Kollektivtrafik hög turåtkomlighet, nybyggnad
- Kollektivtrafik hög turåtkomlighet, vidareutveckling
- Kollektivtrafik hög turåtkomlighet, alternativa lösningar
- Regional busshaltplats och bytespunkt
- Järnväg, ombyggnad
- Station för spårtrafik
- Godsterminal
- Väg, nybyggnad
- Väg, består
- Huvudgata, nybyggnad
- Huvudgata, består
- Parkering
- Flygplats



Användning av mark- och vattenområden

- Den blandade stadsbyggnaden
- Stadsbebyggelse, fortätning
- Stadsbebyggelse, omvandling
- Stadsbebyggelse, omvandling/utredning
- Stadsbebyggelse, utbyggnad

Verksamhetsområden

- Verksamhet, övrig användning
- Verksamhet, fortätning
- Verksamhet, utbyggnad

Parker, naturmark och områden för rekreation och friluftsliv

- Natur och rekreation

Utredningsområde

- Utredningsområde

Den stadsnära landsbygden

- Pågående markanvändning

Särskild hänsyn

- Hälsa och säkerhet
- Oversvämningsrisk sjöar
- Oversvämningsrisk ledningsnätet
- Flygbuller

Samhällsviktiga funktioner

- Fjärrvärmeproduktion, buller
- Avloppsreningsverk

Areella näringar

- Jordbruk och odlingslandskap

Bevarandevärdheter, kulturmiljö

- Bergkvara - industrizon
- Bergkvara - centrumzon
- Bergkvara - byzon
- Bergkvara - torpzon
- Bergkvara - pågående markanvändning

Blågrön struktur och kärnor

- Gröna stråk

- Central stadskärna
- Stadskärna
- Stadsdelscentrum

Naturresevat

- Utredning
- Beintliga

Riksintressen

- Kulturmiljö
- Naturvård
- Järnväg
- Väg
- Flygplats

Vi som arbetat med översiktsplanen:

Projektgrupp Hela processen

- Rebecca Martinsson, kommunledningsförvaltningen
- Ellen Rube, kommunledningsförvaltningen
- Pehr Ånelius, stadsbyggnadskontoret
- Magnus Nykvist, tekniska förvaltningen
- Sofia Iderheim, tekniska förvaltningen
- Annika Johnsson, miljö- hälsoskyddsförvaltningen

I delar av processen

- Pål Karlsson, kommunledningsförvaltningen / konsult
- Maria E Arvidsson, kommunledningsförvaltningen
- Roger Westin, kommunledningsförvaltningen
- Torun Israelsson, kommunledningsförvaltningen
- Anna-Karin Persson, kommunledningsförvaltningen

Rådgivande grupp

- Kristina Thorvaldsson, kommunledningsförvaltningen
- Sarah Nilsson, kommunledningsförvaltningen
- Peter Rydell, kommunledningsförvaltningen
- Ulf Agermark, tekniska förvaltningen
- Lars Andersson, tekniska förvaltningen
- Djana Micanovic, stadsbyggnadskontoret
- Henrik Wibroe, stadsbyggnadskontoret

Tjänstemannastyrgrupp

Styrgruppen för stadsutvecklingsprojekt

Växjö
kommun



Europas grönaste stad

Planeringskontoret

Box 1222
351 12 Växjö
tel 0470-410 00
www.vaxjo.se

Foton: Samuel Palmblad, Rebecca Martinsson, Etyd, Ellen Rube, Maria Arvidsson,
Annette Sindenius
Illustrationer: Etyd AB
Form: Kristina Gustafsson, kommunikationsenheten Växjö kommun