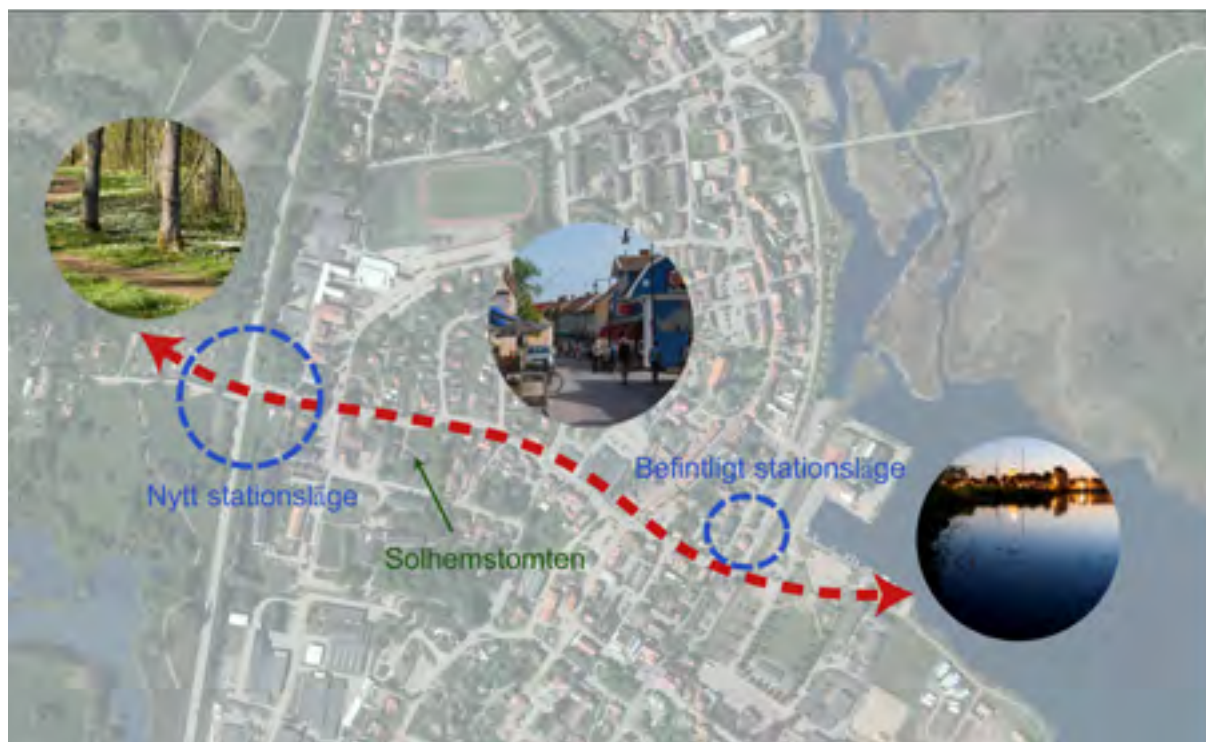




Planprogram för Åsevadsgatan



Antagen av Byggnadsnämnden
12 maj 2016

<u>INLEDNING</u>	<u>1</u>
Plandata	2
Bakgrund	3
Syfte	3
Planprocessen	4
<u>STYRANDE DOKUMENT OCH RIKTLINJER</u>	<u>5</u>
<u>FÖRUTSÄTTNINGAR</u>	<u>6</u>
Mönsterås i ett regionalt sammanhang	6
Ny trafikplats med nytt stationsläge	7
Topografi och Geologi	8
Natur, Kultur och Rekreation	8
Bebyggelse	10
Service	12
Trafik och Teknisk försörjning	12
Hälsa och Säkerhet	13
Markägförhållanden	15
<u>ANALYS</u>	<u>16</u>
Översiktlig analys	16
Nytt stationsläge	17
Åsevadsgatan som entré	19
Befintliga gatumiljöer	20
Befintliga bebyggelsemiljöer	22
<u>RIKTLINJER FÖR VIDARE ARBETE</u>	<u>25</u>
Övergripande mål	26
Strategier och ställningstagande	27
Planförslag	29
<u>GENOMFÖRANDE</u>	<u>31</u>
Pågående projekt	31
Planerade projekt	31
Övriga utpekade områden	32
<u>ÖVERGRIPANDE KONSEKVENSER</u>	<u>33</u>
Bedömning av betydande miljöpåverkan	33
Övergripande konsekvensbeskrivning	34

INLEDNING

Mönsterås köping står inför förändring. Resecentrum ska omlokaliseras västerut till E22. Samtidigt pågår också ett arbete i samarbete med Trafikverket om att se över antalet in-/utfarter från E22 till tätorten.

Mönsterås är vackert beläget mellan ett grönt rekreationsområde i väster, och den blå Mönsteråviken i öster. Genom att en ny station ska anläggas vid köpingens västra gräns skapas en naturlig entré till köpingen. Det är därför av stor vikt att denna utformas på allra bästa möjliga sätt. Lika viktigt är det att kopplingen mellan den nya stationen och centrumbebyggelsen blir stark.

Detta arbete visar en vision för hur Åsevadsgatan med omnejd kan förändras för att skapa positiva värden för Mönsterås tätort och dess invånare i och med förändringarna.

PLANDATA



Planområdet omfattar hela Åsevadsgatans och Repslagaregatans sträckning, samt korsningen Högemålavägen, E22 och Åsevadsgatan.

BAKGRUND

Mönsterås kommun arbetar tillsammans med Oskarshamns kommun, Kalmar kommun, Kalmar Länstrafik, Trafikverket och Regionförbundet mot ett regionalt mål att skapa en arbetsmarknadsregion för södra delen av Kalmar län. För att nå detta mål krävs snabbare och bättre kommunikationer mellan centralorterna Oskarshamn, Mönsterås och Kalmar. Arbetet har mynnat ut i att en ny kollektivtrafikplats behöver anläggas i korsningen Åsevadsgatan och E22.

Kommunens plan- och byggavdelning har därför fått i uppdrag av Byggnadsnämnden att påbörja ett detaljplanearbete som möjliggör en kollektivtrafikplats samt vägtunnel under E22.

Plan- och byggavdelningen har även fått uppdrag att se över markanvändningen på fastigheten Smörblomman 5 (Solhemstomten). Byggnaden som idag är uppförd på fastigheten ska rivas då beräkningar visar att det är mer ekonomiskt fördelaktigt att riva och bygga nytt än att renovera.

I och med överstående projekt finns stora och viktiga frågor att utreda. Genom att ta fram ett planprogram blir det möjligt att ta ett helhetsgrepp för ett större område. Andra fördelar med ett programarbete är att berörda får insyn och möjlighet att påverka i ett tidigt skede, på så vis tillförs mer kunskap till arbetet.

SYFTE

Att utreda hur kommunen på bästa sätt kan följa upp med sin planering för att nyttja de synergieffekter som kan tillkomma vid förbättrade kommunikationer till framförallt Kalmar och Oskarshamn.

Att sammanställa övergripande mål för kommande detaljplanläggning gällande den framtida utvecklingen av Solhemstomten och den nya kollektivtrafikplatsen vid Åsevadsgatans möte med E22.



PLANPROCESSEN

I Sverige regleras hur marken kan användas och bebyggelsen utformas genom detaljplaner. Varje förändring/nyetablering inom tätbebyggda områden prövas normalt i detaljplan. Planprogrammet är det första skedet i detaljplaneprocessen och genomförs om kommunen bedömer att detta behövs för att underlätta detaljplanearbetet. Efter planprogramarbetet startar detaljplanearbetet. Det är detaljplanen som blir juridiskt bindande.

I arbetet med att ta fram ett planprogram eller ett förslag till en detaljplan ska kommunen samråda med Länsstyrelsen, Lantmäterimyndigheten och de kommuner som berörs samt kända sakägare, bostadsrättsinnehavare, organisationer för hyresgäster, myndigheter och eventuella andra sammanslutningar.

Synpunkter kan lämnas flera gånger under planeringsprocessen: Under programsamrådet, under detaljplanesamrådet och vid granskningen av detaljplaneförslaget. Mellan de olika skedena presenteras de inkomna synpunkterna för Byggnadsnämnden och beslut tas om ändringar och hur det fortsatta arbetet ska bedrivas. Detaljplanen antas slutligen av Kommunfullmäktige.

Samråd för planprogrammet har skett 2016-02-11 t o m 2016-03-11. Handlingarna har varit tillgängliga på följande platser: Kommunhusets entré och Byggnadsnämndens kansli, Kvarngatan 2, Mönsterås. Förslaget har även funnits tillgängligt på kommunens hemsida. Planprogrammet har under denna tid, den 18 februari, också presenterats under ett samrådsmöte i Mönsterås huvudbibliotek.

Inkomna synpunkter från samrådet har sammanställts och kommenterats i en samrådsredogörelse som medföljer planprogrammet.

Planprogrammet antogs av Byggnadsnämnden 12 maj 2016. Efter planprogrammet startar detaljplanearbetet för Smörblomman 5 (Solhemstomten). Under 2016 ska även detaljplanearbete påbörjas för fastigheten Storken 6 m fl, och under 2017 beräknas planarbetet påbörjas för den nya kollektivtrafikplatsen.

Handlingar:

Planprogram
Behovsbedömning
Samrådsredogörelse

STYRANDE DOKUMENT OCH RIKTLINJER

Översiktsplan

I Mönsterås Översiktsplan Del 2 Kusten, antagen 2006, redovisas programområdet öster om E22 under beteckningarna *Befintliga bebyggda områden* samt *Kulturvärden ska prioriteras*. Väster om E22 är programområdet betecknat som *Rekreation och rörligt friluftsliv ska prioriteras* och området kring E22 betecknas som *trafik- och kommunikationsändamål ska prioriteras*. Intentionerna i programarbetet anses stämma överens med översiktsplanen.

Gällande detaljplaner

Programområdet är idag planlagt i 15 gällande detaljplaner, antagna mellan 1949 och 2014.

Tillväxtstrategi 2013-2015

I Mönsterås kommuns Tillväxtstrategi 2013-2015, betonas att Mönsterås ska vara regionens bästa kommun att vistas, verka och växa i. Tillväxtstrategin tar upp flera mål som kan kopplas till planprogrammet, men framförallt är tre mål relevanta:

- *En effektiv, trafiksäker och långsiktig transportförsörjning för näringsliv och medborgare, som stärker förutsättningar för ett konkurrenskraftigt företagande och möjliggör goda pendlingsalternativ.*
- *Erbjuda detaljplaner och goda möjligheter för attraktiva boenden, som främjar nybyggnation och inflyttning.*
- *Öka inflyttningen till Mönsterås med 10 % per år jämfört med senaste fem årens snitt, vilket innebär 60 personer.*

Bostadsförsörjningsprogram 2015-2018

I likhet med Tillväxtstrategin berör Bostadsförsörjningsprogrammet flera punkter som planprogrammet behandlar. I programmets handlingsplan listas framförallt fyra punkter som är centrala för detta planprogram.

- *I planerandet av ny kollektivtrafikplats vid mötet mellan Åsevadsgatan och E22 arbeta för ett modernt boende som med sin utformning och design stärker bilden av Mönsterås som en attraktiv boende- och pendlingsort. Arkitektävling bör genomföras.*

- *Arbeta för att stärka samarbetet mellan Oskarshamn, Mönsterås och Kalmar kommun avseende regionförstoring genom fortsatt deltagande i DAR. Genom att korta ner restiderna inom regionen skapas förutsättningar för regional tillväxt, som i sin tur är en central faktor för bostadsplaneringen.*

- *Aktualisera befintliga detaljplaner i utvecklingsbara lägen.*

- *Stimulera nya aktörer på bostadsmarknaden, såsom bostadsförvaltare, byggbolag, busföretag med flera.*

FÖRUTSÄTTNINGAR

MÖNSTERÅS I ETT REGIONALT SAMMANHANG

”Regionen är den nya staden. Vi lever våra liv allt mer i regionen som man förr gjorde i staden: jobbar på en ort, bor i en annan, och har fritidsaktiviteter i en tredje. Detta ställer nya krav på planering, kommunikation och möjligheter att resa”. – Christer Ljungberg, vd Trivector



Planerat stråk för "Superbussen"

Mönsterås ligger längs kusten nästan mitt i länet med ca 30 km till Oskarshamn och ca 45 km till Kalmar. Vattenvägen från Mönsterås till Öland är det ca 20 km. Historiskt sett har det funnits få regionala samarbeten i länet. Idag pågår dock ett antal välfungerande projekt. Framförallt finns två pilotprojekt: Mer Kalmarsund och Linnétråket där Trafikverket är projektägare nationellt och Regionförbundet är projektledare regionalt. Mönsterås kommun ingår i pilotstudien *Mer Kalmarsund* som ska leda till förkortade restider mellan Kalmar och Oskarshamn. Målet är att Oskarshamns arbetsmarknadsregion och Kalmar arbetsmarknadsregion ska slås ihop till en. Mönsterås tillhör Oskarshamns region, men har även ett stort utbyte med Kalmars arbetsmarknadsregion.

Värdet av att skapa större men färre arbetsmarknadsregioner är att fler personer kan nå fler arbetstillfällen, eller att en arbetsplats kan knyta till sig anställda från ett större geografiskt område. Det finns starka samband mellan en arbetsmarknadsregions befolkningsmängd och tillväxt i regionen. Generellt behöver en stad vara över 25 000 invånare för att i sig själv fungera som en generator för tillväxt¹. Det gör regionhuvudstaden Kalmar till en relativt liten generator. Därför är det viktigt för regionens tillväxt att Oskarshamn, Mönsterås och Kalmar knyts närmare till varandra för att på så vis stärka förutsättningarna för ökad tillväxt och attraktivitet kring Kalmarsund. Tillsammans utgör centralorterna Kalmar (36 000 inv), Mönsterås (5000 inv), och Oskarshamn (17 000 inv) ungefär samma invånarantal som ett Växjö, Halmstad eller Karlstad. Totalt innebär en regionförstoring enligt länskartan till vänster att drygt 60 000 arbetstillfällen kommer inom räckhåll för ca 170 000 personer och vice versa².



Det pågår ett arbete mot att slå ihop Kalmar och Oskarshamns arbetsmarknadsregioner till en. Arbetet med ett nytt stationsläge i Mönsterås är en del av detta.

”En avgörande faktor för en Orts utveckling är tillgänglighet. I det långa perspektivet är det tydligt avläsbart att anknytningen till modern infrastruktur varit avgörande för en Orts utveckling. [...] Det räcker att studera det svenska järnvägsnätets utbyggnad och de orter som kopplats upp respektive lämnats utanför för att konstatera sådana effekter.”

– Carl-Johan Engström, Prof. KTH

Då Kalmar län saknar tågförbindelse längs Östersjökusten arbetas det med nyskapande förslag för att uppnå samma värden som tågförbindelse kan åstadkomma. Sedan 2013 pågår projektet Den Attraktiva Regionen (DAR) som bl a syftar till att införa s k ”Superbussar” längs sträckan Kalmar-Mönsterås-Oskarshamn, och i förlängningen Karlskrona-Västervik.

1) Engström, 2013 - Den attraktiva regionen.

2) Befolkningsdata efter folkmängd i kommuner, SCB, 2013-12-31.

Arbetsplatser efter antal förvärsarbetande(nattbefolkning) per kommun, SCB, 2013

Liknande projekt pågår i Skåne för att binda ihop orter utan tågförbindelse.

Forskning visar att tätorter, och kommuner med järnväg har högre befolkningstillväxt än de orter och kommuner som saknar koppling till tåg. Anläggande av järnväg innebär emellertid stora kostnader och anläggs i normala fall i regioner med högre befolkningstäthet och resandefrekvens än vad som för närvarande finns i Östra Småland. Den gemensamma strategin är istället att koppla samman samhällena längs kusten med en snabb och komfortabel busstrafik – en regional superbusslinje. Bussarna kommer gå som tåg, d v s hög bekvämlighet, korta restider och få hållplatser. Superbussen ska kompletteras genom andra regionala busslinjer såsom 160 och 161, samt lokala bussar som kopplar samman de mindre samhällena och Mönsterås.

NY TRAFIKPLATS MED NYTT STATIONSLÄGE

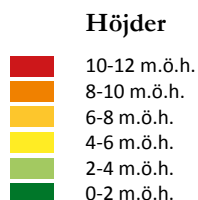
Arbetet med hur stationen ska utformas pågår parallellt med planprogrammet. I samband med att ny station anläggs kommer hela E22-sträckan förbi Mönsterås tätort analyseras med syftet att utreda var och hur framtida infarter till samhället bör anordnas, samt hur utbyggnad till 2+1 väg kan ske längs sträckan.

Även om hela sträckan ska analyseras är bedömningen att kommunens bedömning att planering redan nu kan påbörjas för att utreda vilka åtgärder som krävs för att Mönsterås på bästa sätt ska kunna tillgodose sig de möjligheter som förbättrade kommunikationer till framförallt Oskarshamn och Kalmar för med sig. Platsen för ny station har gemensamt pekats ut som lämpligt stationsläge av Mönsterås kommun, Trafikverket, KLT och Regionförbundet i Kalmar län.



Nytt samt befintligt stationsläge för Mönsterås. Pilen visar hur Åsevadsgatan förbinder väst och öst.

TOPOGRAFI OCH GEOLOGI



Landskapet

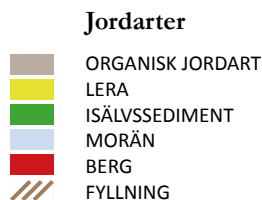
Planområdet är relativt flackt kring E22, markhöjden ligger mellan +2 och +4 m.ö.h. Öster om korsningen med Parkgatan sträcker sig Mönsteråsåsen genom hela köpingen och skapar ett påtagligt element i stadsbilden med en höjd på 6-12 m.ö.h. Landskapet höjer sig även väster om E22.



Topografisk karta över programområdet

Geotekniska förhållanden

Planområdets geologiska förutsättningar visar på framförallt morän, med inslag av lerjordar i söder och isälvsediment i öst. På flera platser inom området finns även berg insprängt.



Utdrag ur SGU:s geologiska karta

NATUR, KULTUR OCH REKREATION

Programområdet är beläget mellan det gröna rekreationsområdet väster om E22 och den blåa Mönsteråsviken i öster. Däremellan finns ett kulturhistoriskt utpekade riksintresse vilket gör programområdet väldigt intressant ur flera perspektiv, inte minst natur, kultur och rekreation.

Väster om E22 återfinns elljusspår, dagvattendammar med fiske, golfbana, koloniområde, och i anslutning till hamnen i öster finns hamnparken, multihall, boulevarder, aktivitetspark, lekplats, utegym, trädäck m.m. Forskning visar att närhet till gröna och blåa områden stärker en plats attraktivitet³. Dels kan detta avläsas i att människor väljer att bosätta sig, och uppehålla sig i områden nära blåa och gröna miljöer. Dels kan det avläsas i ekonomiska tal, fastigheter har högre värde i närhet till blågröna miljöer. Även livsmiljön och hälsan förbättras. Parker och stråk fungerar

³) Olsson (red), 2013 - Varför urban natur? Hela staden - argument för en grönblå stadsbyggnad



Solitär ek mitt i Åsevadsgatan



Fornlämning Mönsterås 100:1

som mötesplatser och minskar därmed sociala klyftor. Tryggheten ökar och människor lever längre och mer hälsosammare då grönbåa miljöer stimulerar till fysisk aktivitet. Samtidigt ger exempelvis stora träd positiva inverkninrar på klimatet genom bättre luft och dagvattenhantering.

I både den landskapshistoriska analysen och det gestaltungsprogram som togs fram i samband med vägutredningen 2004⁴ pekas Åsevadsgatans och Högemålas sträckning ut som historiskt värdefull, vägsträckningen kan ses i kartmaterial så tidigt som 1700- och 1800-tal. De största naturhistoriska värdena kring vägkorsningen hittas väster om E22, öster om E22 är det framförallt den gamla eken mitt i Åsevadsgatan som bär på höga värden. Eken är inte endast intressant ur ett kulturhistoriskt perspektiv, utan även genom ett naturvärdesperspektiv, och som miljöskapande element. Äldre träd utgör ofta livsmiljö för ett stort antal arter genom sina grövre bark och håligheter. Utöver ovan nämnda ek återfinns även andra äldre ekar inom programområdet, inte minst inom Solhemstomten. Flertalet av dessa ekar klassificeras sannolikt som särskilt skyddsvärda träd.

I korsningen mellan Parkgatan och Åsevadsgatan återfinns en fast fornlämning (Mönsterås 100:1) i form av en milstolpe. Öster om Torggatan, i höjd med Parkskolans entré är ett naturminne i form av ett flyttblock beläget.

Inom programområdet återfinns tre riksintressen, se karta nedan. Riksintresset för *Högeexploaterad kust* innebär framförallt en begränsning mot utbyggnad av nya fritidshus. Öster om Parkgatan börjar ett riksintresse för *Kulturmiljövård* som sträcker sig längs hela Storgatan med omnejd. Området anses särskilt intressant då Storgatan har samma sträckning på åsens krön sedan åtminstone 1700-tal. Tomtindelningen är sannolikt medeltida. Området består av välbevarade trä- och putsbebyggelse från 1700- och 1800-talen med gårdsmiljöer med lummiga trädgårdar. Rullstensåsen är också utpekad i Länsstyrelsens naturvårdsplan med omdömet *mycket högt naturvärde*. Även E22 är ett riksintresse, då vägen ingår i det nationella stamvägnätet. Ny trafikplats och kollektivtrafikplats vid Åsevadsgatans möte med E22 bedöms påverka riksintresset positivt genom att planskild och därmed trafiksäker anslutning till Mönsterås möjliggör ökad hastighet.

Riksintressen	
	KULTURMILJÖVÅRD
	HÖGEXPLOATERAD KUST
	NATIONELLA STAMVÄGNÄTET



Karta över riksintressen inom och kring programområdet

⁴) Vägverket/WSP, 2004. (Vägutredning för Väg E22, Delen förbi Mönsterås i Kalmar län)

BEBYGGELSE

Mönsterås har historiskt haft två infarter till samhället, Älgerumsvägen från söder, och Storgatan från norr. Det är först sedan E22 anlades under 50-talet som även Åsevadsgatan fick funktionen som centruminfart.

Flera av småhusen som flankerar Åsevadsgatan är uppförda under 1900-talet första decennier. Därefter dröjde det till 1950- och 60-talet innan bebyggelsen kompletterades till den bebyggelsestruktur som ses idag. Även Coop, och stora delar av Parkskolan uppfördes under 1950- och 60-talet. Efter 1990 har Parkskolan byggts ut, och år 2000 flyttade Systembolaget till nuvarande lokal.



Bostadsbebyggelse från 90-tal



Solhemstomten, bebyggt 60-tal



Bebyggelse uppfört innan 1929



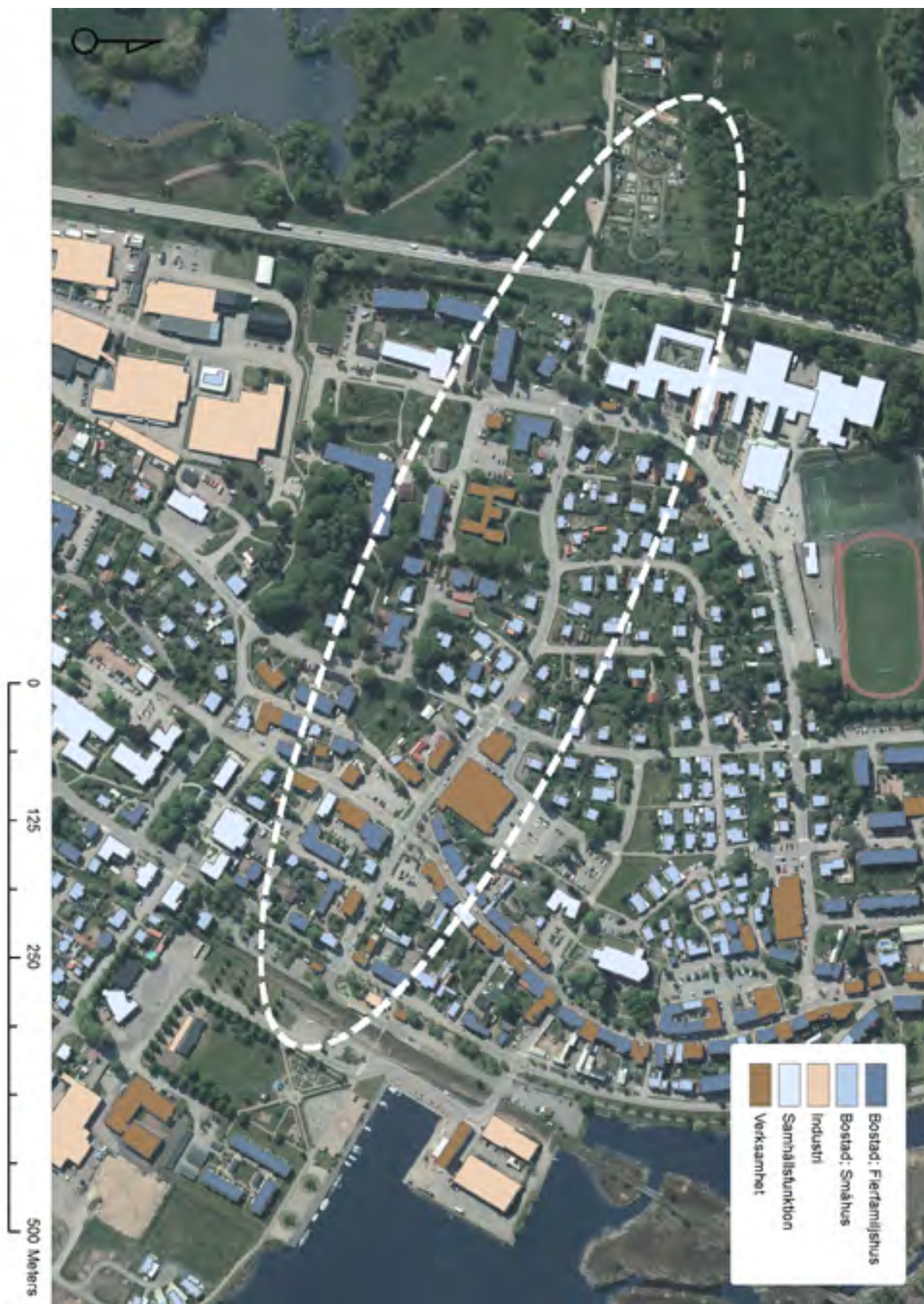
Vy mot väster från korsningen Parkgatan/Åsevadsgatan

Småhusbebyggelsen söder om Åsevadsgatan är med få undantag uppförda under 1900-talets första hälft. Flerbostadshusen längs Jacobs gränd stod klara 1958, området undergick en stor förändring efter millenniumskiftet där två flerbostadshus revs, och ett hus sänktes två våningar, . Koloniområdet Tärpan väster om E22 uppfördes så tidigt som 1923. Området väster om E22 är till stor del obebyggt med undantag för koloniområdet.

Kartan nedan visar när planområdets bebyggelse är uppförd. Väster om Parkgatan är Åsevadsgatan framförallt kanträd av villabebyggelse, medan öster om Parkgatan återfinns handel och flerbostadshus.



Bebyggelsehistorisk karta



Karta som visar bebyggelsens olika användningsområden inom programområdet

SERVICE

Kommunal service

Det finns sju förskolor, tre grundskolor, och en gymnasieskola i Mönsterås tätort. Parkskolan precis norr om Åsevadsgatan är en 6-9-skola med integrerad fritidsgårdsverksamhet. Inom samma fastighet finns även Mönsteråsgymnasiet. Totalt går ca 600-700 elever på de båda skolorna, samtidigt som det finns ca 100 anställda lärare, vaktmästare m.fl.

I Mönsterås köping finns fem äldreboenden, varav två ligger nära programområdet: Smörblomman och Prästkullen med 19 respektive 32 lägenheter. I anslutning till Prästkullen återfinns även en träffpunkt för pensionärer.

Kommunal service

SKOLOR

1. PARKSKOLAN
2. MÖNSTERÅSGYMNASIET
3. FRITIDSGÅRD
4. KULTUR- OCH MUSIKSKOLA

ÄLDREOMSORG

5. PRÄSTKULLEN
6. SMÖRBLOMMAN
7. TRÄFFPUNKT

ÖVRIGT

8. BIBLIOTEK
9. KOMMUNHUS
10. BRANDSTATION



Skolor, äldreomsorg, och övrig kommunal service

Verksamheter

Östra delen av programområdet innefattar flertalet verksamheter: livsmedelaffär, elektronikbutik, apotek, matställe, systembolag m.m. Västra delen av programområdet har inte samma täthet av verksamheter, de enda verksamheter som finns är två matställen. Söder om programområdet är ett industriområde lokaliserat med ca 100-150 arbetstillfällen, och precis norr om området återfinns Vattenpalatset. Se även kartan på s. 18.

TRAFIK OCH TEKNISK FÖRSÖRJNING

Gator och trafik

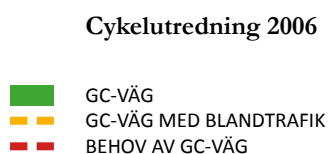
Programområdet sträcker sig från den tänkta kollektivtrafikplatsen i väster, längs hela Åsevadsgatans/Repslagaregatans sträckning österut, och avslutas i mötet med järnvägen i öster. Gatan korsas av fyra större gator; Torggatan, Parkgatan, Storgatan och Sjögatan. Utöver dessa finns även ett antal mindre anslutningar mot bostadskvarter. Skyltad hastighet längs Åsevadsgatan är 50 km/h. Enligt mätningar (2014) trafikeras Åsevadsgatan med ca 2000 fordon per dygn. Det kan jämföras med Älgerumsvägen, Storgatan, och E22 som trafikeras med 2500, 2500, respektive ca 8000 fordon per dygn.

Trafikplats Mönsterås Mitt.

Arbete pågår hur Åsevadsgatans möte med E22 ska utformas. Arbetet pågår parallellt med detta programarbete och delaktiga aktörer är förutom Mönsterås kommun även Trafikverket, KLT och Regionförbundet.

Gång- och cykeltrafik

Åsevadsgatan saknar separat cykelbana, men har upphöjda trottoarer på båda sidor Åsevadsgatan/Repslagaregatan. I den cykelutredning som togs fram av Tekniska förvaltningen 2006 är Åsevadsgatan/Repslagaregatan utpekad som ett stråk där behovet finns att anlägga gc-bana.



Utdrag från kommunens Cykelutredning 2006

Kollektivtrafik

Mönsterås resecentrum är lokaliserat vid programområdets östra gräns, härifrån utgår både lokala och regionala bussar. När den nya stationen anläggs vid E22 kommer flera av bussarna flytta sina stopp till den nya stationen. Vilka bussar som kommer fortsätta trafikera centrala Mönsterås är idagsläget (2015-12-01) inte beslutat.

Energiförsörjning, el, tele, vatten- och avlopp, dagvattenhantering

Då programområdet är beläget mitt inne i Mönsterås köping finns el, tele, fiber, fjärrvärme, vatten- och avloppsledningar utbyggt. Även dagvattenledningar finns. Dessa transporterar temporära översvämningar inom programområdet till ett antal dammar inom tätorten, framförallt till dammen öster om Parkgatan, och dammarna norr om Åsbrinken. Kommunens stora vattenledning från vattentornet in till köpingen löper längs E22:ans östra sida. I samband med att ny station anläggs på E22:an kommer ledningen sannolikt att behövas läggas om i nytt läge.

Vägbuller

Åsevadsgatan trafikeras med ca 2000 fordon per dygn, och E22 med ca 8000 fordon. En översiktlig bulleruträkning visar att de riktlinjer som finns idag inte överskrids för Åsevadsgatans bostadsbebyggelse. Trafikverket arbetar för att höja standarden för E22 förbi hela Mönsterås tätort genom

anläggandet av 2+1 väg, mitträcke och minskat antal in-/utfarter. Efter att åtgärderna har vidtagits har Trafikverket som mål att höja hastigheten till 100 km/h. Idag (2016-01-05) finns dock ingen tidplan beslutad för när alla åtgärder ska ha vidtagits. Genom att hastigheten kommer höjas i framtiden kommer även vägbullret att öka. Trafikverket måste vid ombyggnaden visa att bostadsbebyggelse inte drabbas av vägbuller som överskrider de riktvärden som finns.

Översvämningsrisk

Enligt prognoser från SMHI finns risk att bebyggelse under +2,5 meter riskeras att översvämmas inom de närmaste 100 åren. Bedömningen grundas på att havet förväntas stiga med ca 100 cm, och att temporärt högvatten kan uppgå till närmare 1,5 meter.

Översvämningsrisk
 MARK UNDER + 2.5 METER



Karta över mark belägen lägre än +2,5 meter över havet

Radon

Programområdets västra delar är klassificerade som normalradonmark, medan östra delarna är klassificerade som normal/högradonmark. Radon är en giftig gas som utsöndras från marken under husen vilket betyder att för de östra delarna krävs åtgärder för att minska radonpåverkan vid nybyggnation.

Förorenad mark

Enligt underlag från länsstyrelsen finns flera potentiellt förorenade områden inom programområdet.

Radon

	LÅGRADONMARK
	NORMALRADONMARK
	NORMAL/HÖGRADONMARK

Potentiellt förorenade platser

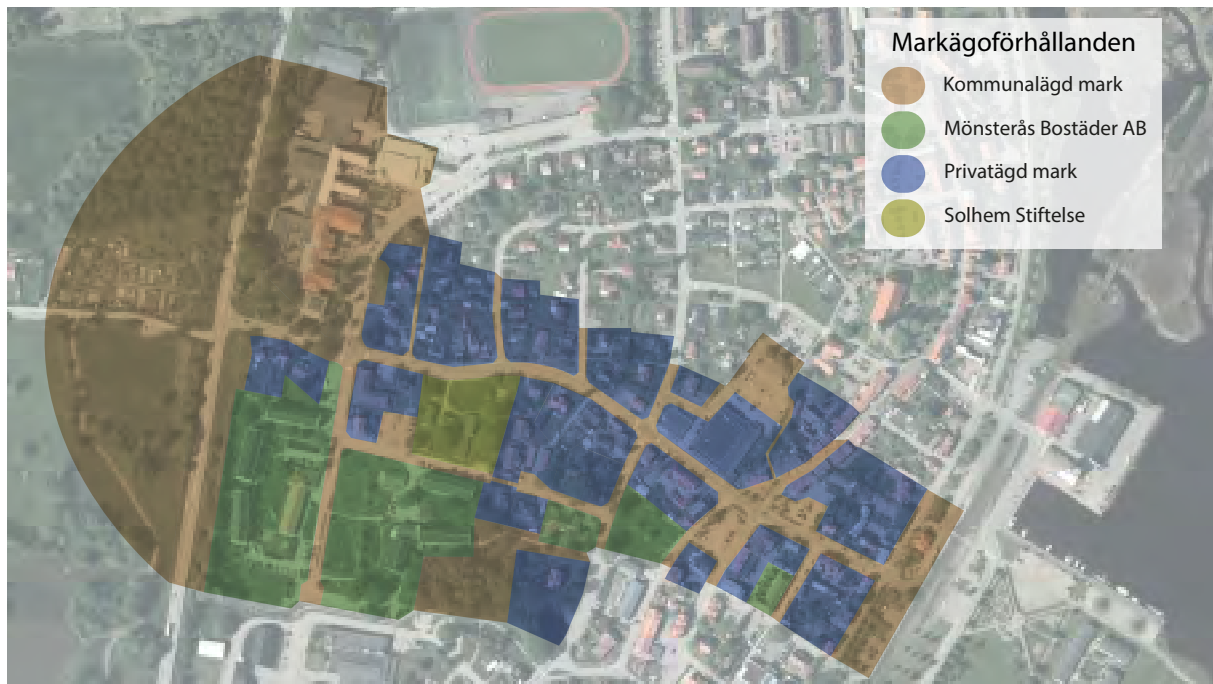
	MYCKET STOR RISK
	STOR RISK
	MÅTTLIG RISK
	LITEN RISK
	EJ RISKKLASSAD



Karta över radonnivå samt över potentiellt förorenade platser inom och kring programområdet

MARKÄGO- FÖRHÅLLANDEN

Mönsterås kommun, Mönsterås Bostäder AB och enskilda privatpersoner äger större delen av marken inom planområdet. Smörblomman 5 (Solhemstomten) ägs idag av Solhem Stiftelse. Det pågår en process för att föra över denna mark till kommunen.

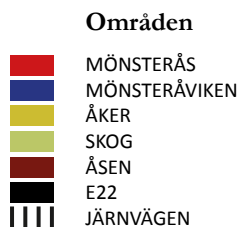


Karta som visar markägoförhållanden inom programområdet

ANALYS

ÖVERSIKTLIG ANALYS

Den konceptuella skissen nedan visar tydligt de största landskapliga dragen som finns kring Mönsterås köping. Mönsterås är beläget mellan det gröna i väster, och det blåa i öster. E22 är en stark gräns/barriär i väster, och skiljer bebyggelsen från det gröna med ett litet undantag i nordväst. Åsen utgör ett stark inslag i landskapet, och det är också längs åsen centrumbebyggelsen och köpingens äldsta bebyggelse är uppförd.



Konceptuell skiss över Mönsterås

Bilden nedan visar tydligt att Åsevadsgatan är kopplingen mellan det gröna i väst, köpingens kärna i mitten, och det blåa i öst. Detta är tre värden som starkt bidrar till en plats attraktivitet och det är därför viktigt att kopplingen inte går förlorad, utan istället stärks genom riktade insatser.



Mönsterås viktiga väst-östliga axel

NYTT STATIONSLÄGE

Under rubriken *Mönsterås i ett regional sammanhang* (s 6-7) förklaras bakgrunden till varför stationen ska utlokaliseras till E22. Framförallt beror det på att knyta Kalmar, Oskarshamn och Mönsterås närmare varandra. En viktig faktor som måste tillgodoses i projektet är att invånarna och verksamheterna i Mönsterås ska få ut mer av stationsflytten än vad de mister. Goda förbindelser med omvärlden bidrar också till att locka människor och företag till Mönsterås, som i sin tur bidrar till utveckling.

Inom stadsplanering är alla situationer unika, och har sina egna förutsättningar, men två avstånd brukar dyka upp vid diskussion om stationslokalisering⁵. Dels 600 meter, det är det avstånd som arbetsplatser och besökintensiva målpunkter max bör ligga från stationer för att resor med kollektivtrafik ska väljas. Dels är det 1000 meter, det är det avstånd bostäder max bör ligga från stationer för att boende ska välja kollektivtrafik. Kartan nedan visar upptagningsområdena för nuvarande stationen och för den planerade stationen. I det fortsatta arbetet är det viktigt att GC-nätet ses över och kopplas ihop så att det blir enkelt, gent och smidigt att ta sig till och från det nya stationsläget.



Ex. på miljö som upplevs som intressant.

- Människor i närheten
- Variation och detaljrikedom i fasader
- Publika verksamheter i bottenvåning
- En känsla att miljön är för människor



600 m, respektive 1000 m upptagningsområde för ny och befintlig station

Från E22 till Storgatans möte med Åsevadsgatan är det ca 500 meter. D v s ett avstånd som är kortare än 600 meter vilket innebär att det finns väldigt goda förutsättningar att koppla det nya stationsläget till Mönsterås centrumbebyggelse.

Kopplingen mellan stationen och Storgatan, och i förlängningen även hamnområdet är väldigt viktig för att binda ihop tre starka och identitetsbärande värden för Mönsterås. Gröna rekreatiomsområden i väst, havet i öst, och köpingen däremellan.



Ex. på miljö som upplevs som tråkig.

- Få människor i närheten
- Ingen variation i fasadutformningarna
- Inga målpunkter i närheten
- En känsla att miljön inte är utformade för människor

Bilderna till vänster visar tydligt hur utformningen av stadsmiljöer påverkar hur människor upplever olika platser. Åsevadsgatan har två starka målpunkter i vardera ände, Skolområdet/stationen och centrum. För att kopplingen ska bli stark däremellan, och bidra till att hela Åsevadsgatan känns som en helhet, istället för endast en transportsträcka krävs förändringar i gatu- och bebyggelsemiljön längs Åsevadsgatan.



Stationsnära målpunkter

ÅSEVADSGATAN SOM ENTRÉ

Genom att ny busstation anläggs vid Åsevadsgatans möte med E22 blir Åsevadsgatan det stråk som förbinder den nya stationen med Mönsterås centrum. En viktig del i planeringen är Trafikverkets åtgärdsvalstudie som under 2016 ska analysera var och hur in-/utfarter längs E22 förbi Mönsterås tätort bör anläggas. Mönsterås kommuns arbetar för tre trafikplatser, en i söder, en i norr, och en centralt.

Att anlända till eller passera en ort gör intryck. Medvetet eller omedvetet så bidrar omgivningarna som passeras till att påverka människors bild av orten. Mötet med en ort och dess miljöer kan således vara såväl inbjudande som avvisande beroende på utformning och hur den tolkas.

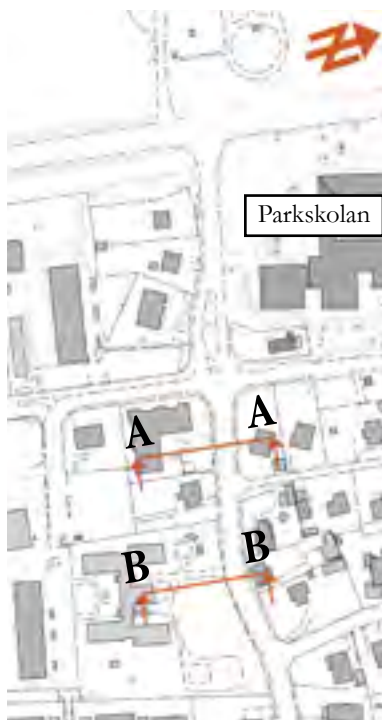
Det kommer därför vara viktigt att stationsplatsen utformas med stor omsorg och med syftet att visa upp Mönsterås från sin bästa sida samt att bjuda in till Mönsterås. Entrén kan även användas till att framhäva Mönsterås identitet, vilket påverkar både boendes hemkänsla som besökares bild av tätorten.

En Orts identitet är väldigt komplex fråga. En plats upplevs alltid i två dimensioner. Dels genom den fysiska miljön såsom bebyggelse, planteringar o s v. Dels genom mentala bilder som är uppbyggda på erfarenheter, förväntningar eller upplevelser.

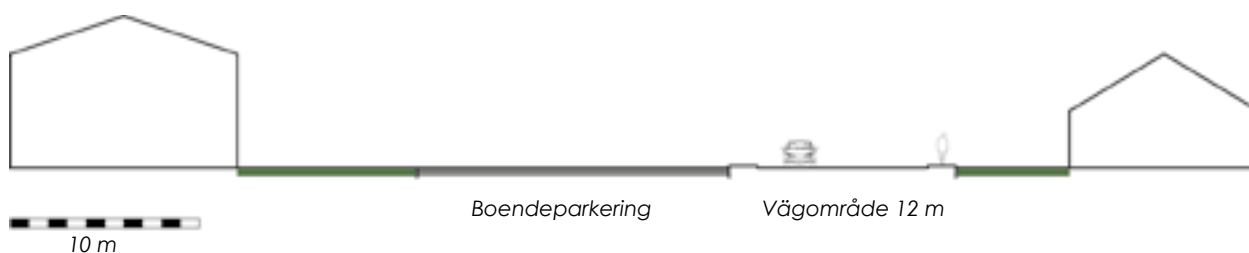
Entrén och centrum förbinds med Åsevadsgatan. För att förvalta intrycket och bygga vidare på det positiva intryck som eftersträvas krävs förändringar. Här ska en annan skala möta den som anländer till Mönsterås. Åsevadsgatan är kantrad av låg bebyggelse, men gatan upplevs alldeles för bred samtidigt som cykeltrafikanter inte har ett eget fält. Det ska vara tydligt att efter avfarten till Mönsterås börjar orten. Detta bör bland annat signaleras med gatans och bebyggelsens skala.

Då E22 på sikt kommer innehålla trafik i över 100 km/h kommer det bli en viktig gestaltningsuppgift att utforma en plats som är välkomnande och visar upp Mönsterås identitet och småskalighet samtidigt som den också innehåller trafik i höga hastigheter. Detta är en komplex fråga som kommer följa med hela planeringsprocessen.

BEFINTLIGA GATUMILJÖER



Västra delen av Åsevadsgatan



Sektion A - A

Gaturummet begränsas på norra sidan av en normal villatomt med bebyggelse några meter in på tomten. Bebyggelsen på södra sidan är väldigt långt från gatan vilket skapar ett väldigt brett och kallt gaturum. Inte minst då flerbostadshusets parkering är anlagd mellan gata och hus, Gaturummet får viss hjälp av vegetation men inte tillräckligt för att mjuka upp skalan och ge stadga åt rummet, gaturummet upplevs som alldeles för brett.



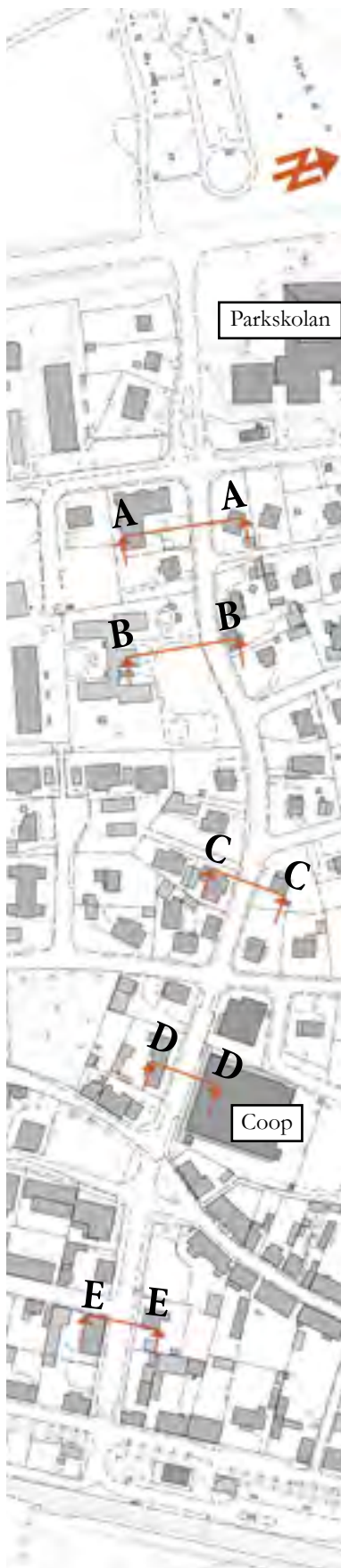
Sektion B - B

Gaturummet begränsas på norra sidan av en villatomt med bebyggelse nära gatan. Bebyggelsen på Solhemstomten söder om Åsevadsgatan är väldigt långt från gatan vilket skapar samma problem som vid sektion A-A.

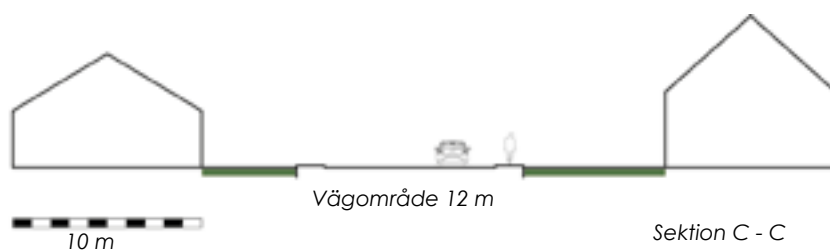
En gata definieras av sitt golv och sina väggar. Golvet består av markbeläggningen, och väggarna av husfasader. De flesta gator som anses ha bra proportioner har ett höjd- och breddförhållande på 1:1,1 till 1:2,5, d v s om gatans väggar är 5 meter höga bör gatan vara 5,5 - 12,5 m bred.

Det är viktigt att gaturum är dimensionerade för *den mänskliga skalan*. Det betyder att relationen mellan hushöjd och gatubredd är viktig, men gaturummets skala påverkas också av detaljeringsgrad, möblering och vegetation. Rätt skala på rum är viktigt då människor tycker om att röra sig i definierade rum.

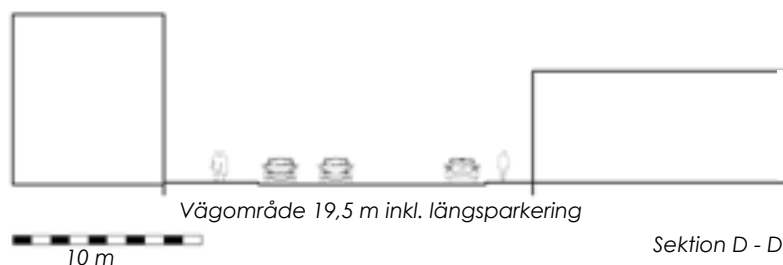
Åsevadsgatans vägområde är 12 meter brett, och körbanan för trafik är 9 meter. Det betyder en väldigt bred väg förhållande till gaturummet. Bebyggelsen längs Åsevadsgatan mellan E22 och Parkgatan är kantrad av låg bebyggelse, ej högre än 6 meter i byggnadshöjd. Öster om Parkgatan höjer sig byggnadshöjden något, men framförallt skiftar bebyggelsen i funktion, och i sin kontakt med gaturummet. Bebyggelsen har publika verksamheter i bottenvåning och är placerade närmare gatan. Detta ger goda förutsättningar för ökat liv och rörelse längs gatan vilket är en stark faktor till ett attraktivt gaturum.



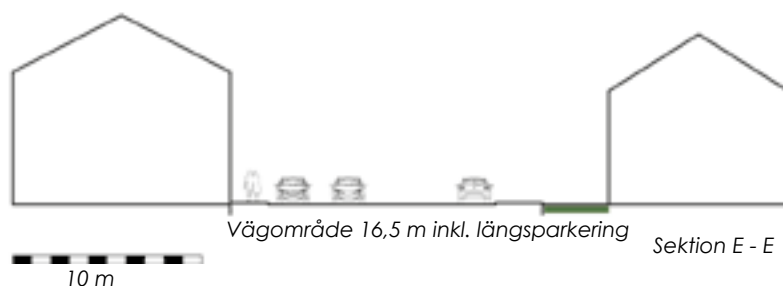
Åservadsgatan



Bebyggelsen har kommit närmare vägområdet och ger bättre stadga än tidigare sektioner. Dock är proportionerna fortfarande för stora för att skapa någon form av stadsmässighet. Sektionen ovan kan istället ses som en sektion från ett typiskt villaområde, om än med väldigt brett vägområde, ofta är vägområde ca 7 m i villaområden. Den gröna förgårdsmarken bidrar till att mjuka upp skalan men det breda vägområdet gör det tydligt att platsen framförallt har utformats för bilarna och inte för människor som rör sig till fots eller cykel.



Centrumkänslan är tydlig vid sektionen D-D. Gaturummet har goda proportioner genom att byggnader ligger dikt an mot gatan och riktar sig ut mot människorna som rör sig längs gatan. Genom att entréerna vänds mot gatan och att varor visas i skyltfönster är det tydligt att det nu är människor och inte endast bilar som platsen riktar sig mot. Norra byggnaden har ett relativt storskaligt formspråk, men har genom sin funktion en väldigt viktig roll som målpunkt i Mönsterås tätort. En roll som starkt bidrar till att fylla platsen och Mönsterås centrum med liv och rörelse.



Gaturummet har väldefinierade väggar i form av tvåvåningsbebyggelse på båda sidorna. Rummet mellan väggarna upplevs dock som ganska kalt och tråkigt då det till allra största del är upplåtet till bilar i form av längsparkering och körbana. Byggnaden söder om gatan har entrén mot gatan och innehåller publik verksamhet. Genom ett fortsatt arbete med hamnaktiviteter som lockar människor ökar också möjligheten att liv och rörelse i denna del av centrala Mönsterås också ökar.

BEFINTLIGA BEBYGGELSE- MILJÖER

HÖG / STORSKALIG		
LÅG / SMÅSKALIG		
NÄRA GATA	LÅNGT FRÅN GATA	

Gatumiljön är starkt förknippat med bebyggelsemiljön. Beroende på vilken form av bebyggelsemiljö som finns förändras även gaturummets karaktär. Ett villaområde har exempelvis en annorlunda gatumiljö än ett flerbostadshusområde från miljonprogramtiden. Analyserna nedan kan alltså ses som en fortsättning på gatumiljöanalyserna från föregående sidor, fast med större inriktning på själva bebyggelsen, och vilken roll bebyggelsen har i hur vi människor uppfattar vår miljöer, inte minst gatumiljöer.



Analys av bebyggelsen längs Åsevadsgatan



Åsevadsgatans sträckning är inte rak, utan svänger. Detta leder till att intresset hålls uppe, vad sker bakom nästa kurva? Samtidigt som det är viktigt att tydligt visa att målpunkten inte ligger långt borta. Här spelar landmärken såsom kyrkan en stor roll.



Kyrkan visar var centrum ligger, och är ett tydligt landmärke som ökar orienterbarheten.

Kartanalysen ovan visar att Åsevadsgatan har tre karaktärer i bebyggelsen. I väster finns hög/storskalig bebyggelse långt från gatan. Därefter tar ett villaområde vid med låg/småskalig bebyggelse långt från gatan, med undantag för ett par villor som uppfördes under 1900-talets första decennier. Öster om Parkgatan skiftar bebyggelsen karaktär och blir mer stadslig. Bebyggelsen kommer nära gatan, bottenvåningarna innehåller publika verksamheter, men skalan på bebyggelsen är fortfarande låg.

Storgatan och köpingens centrum är en stor del av Mönsterås identitet, det är här handel och andra mål- och mötesplatser finns. Vykort säljs med Storgatan som motiv och även svenska staten har förstått platsens värde. Området kring Storgatan är utpekad som riksintresse genom sin bebyggelsemiljö.

En station är en väldigt viktig plats för en ort, i många fall har orten till och med byggts upp kring stationen. När nu stationen ska flytta västerut till E22 blir det därför viktigt för Mönsterås att inte centrum tappar kontakt med stationen. Det får inte bli att färre människor väljer kollektivtrafiken p g a flytten. För att minimera risken, men också för att stärka köpingen bör Åsevadsgatan rustas upp och utformas för att upplevas som mer intressant och attraktiv miljö att röra sig längs, samt att avståndet mellan E22 och centrum upplevs som kort.

Men det är inte bara Åsevadsgatans gatumiljö som behöver ses över, även bebyggelsen som flankerar gatan spelar stor roll hur gatumiljön upplevs.

Kartan på föregående sida visar att bebyggelse nära gatan saknas till stor del längs Åsevadsgatan väster om Parkgatan. Detsamma visar sektionerna på s. 20-21.

Då det finns ett uppdrag från Byggnadsnämnden att se över markanvändningen på Solhemstomten skapas förutsättningar för att Åsevadsgatan stötts upp vid denna plats. Det blir viktigt att ny bebyggelse kommer nära gatan, vänder sig mot gatan genom bl a entréer, och att framförallt första våningen utformas på ett sätt som tilltalar människor. Att den understa våningen är viktigast har att göra med att människor framförallt tar synintryck från den höjden.

Solhemstomten har också stor potential att minska det upplevda avståndet mellan E22 och centrum genom att ny bebyggelse tillkommer i form av en målpunkt som lockar människor, ex en förskola, hälsocentral, restaurang/cafeteria, eller handel. Solhemstomten bör bebyggas med fler än en funktion då tomten är så pass central och tål ganska stor byggnadsvolym. Det är dock viktigt att ny bebyggelse utformas på ett sätt som passar till den småskaliga bebyggelsen i väster, norr och öster.

Områden	
	CENTRUMBEBYGGELSE
	BOSTÄDER
	SKOLA
	NYTT STATIONSLÄGE



Analys av bebyggelsen längs Åsevadsgatan

Kartanalysen ovan visar att målpunkter återfinns i de båda ändarna av Åsevadsgatan. Skolområde och station i väster, och centrum i öster. Men däremellan finns endast bostäder. Bostäder är givetvis väsentliga i en ort, men bostäder fungerar inte som målpunkter, och bidrar därmed inte till att öka stråkets attraktivitet, genom bl a få fler människor i rörelse längs Åsevadsgatan eller att "något händer" mellan skolområdet/stationen och centrum.



Foto av Solhemstomten. Bebyggelsen till vänster bidrar till ett definierat gaturum, men till höger faller rummet isär. Att marken på Solhemstomten är gräsbevuxen och inte asfalterad bidrar till att stärka den mänskliga skalan, men gaturummet upplevs som alldeles för brett.



Rydvalls backe innan rivningen.



Rydvalls backe idag

Det är inte endast vid Solhemstomten gaturummet är väldigt vidsträckt och upplevs öde. Även vid korsningen Åsevadsgatan/Storgatan finns en plats som saknar bebyggelse som ger stadga - Rydvalls backe.

Idag används platsen som parkeringsplats vilket skapar ett öde, kalt, öppet och tråkigt intryck, inte minst jämfört med den miljö som finns andra sidan Åsevadsgatan, d v s Storgatans centrumbebyggelse.

Om platsen åter bebyggs bör det ställas höga krav på utformningen. Dels bör bottenvåningen reserveras till publik verksamhet. Invånarna förtjänar att denna plats riktar sig mot allmänheten och inte endast blir ett privat bostadshus. Dels är platsen lokaliserad mitt inne i riksintresset för kulturmiljövård. Det är en utmärkelse som måste vårdas genom att ny bebyggelse utformas med stor omsorg och hänsynfullhet mot områdets karaktär, identitet och historia.

Det som definierar ett centrum är funktioner och att rumsligheter med en mänsklig skala skapas mellan husen. Kartanalysen nedan visar centrumkänsla och centrumfunktioner. En upplevd så kallad centrumkänsla kan bestå av en byggnad som ligger dikt kopplad till gatan och med sin placering skapar stadsmässighet, i vissa fall med skyltfönster, men som inte nödvändigtvis har något innehåll. En centrumfunktion kan vara en byggnad med publik verksamhet, men som inte nödvändigtvis bidrar till en stadsmässig känsla i sin placering eller utformning.

- CENTRUMKÄNSLA
- CENTRUMFUNKTIONER
- ÖPPNA TOMMA YTOR I CENTRUM
- SAKNAD KOPPLING NORR/SYD
- SAKNAD KOPPLING VÄST/ÖST



Analys av centrumbebyggelsen vid Åsevadsgatans möte med Storgatan

Bebyggelse på Rydvalls backe skulle också leda till att "hållet" som kan ses på kartanalysen ovan mellan Storgatan och Häradshövdingegatan lagas (blå pil). Ny bebyggelse möjliggör även att kopplingen mellan Åsevadsgatan och Repslagaregatan stärks (brun pil). Tillkommer inte bebyggelse kan istället en omgestaltning med hjälp av vegetation och markbeläggning av hela, eller delar av parkeringsplatserna bidra till att stadga upp gaturummet samt försköna centrummiljön.

Det är även positivt med ny bebyggelse i anslutning till kollektivtrafikplatsen. Den nya stationen beräknas bli en av länets största busshållplatser (Kalmar stadstrafik undantaget) räknat till antalet påstigande. Under perioden januari 2013-februari 2014 var det 97 000 påstigande i Mönsterås för de regionala busslinjerna 160⁶ och 161⁷, vilket är 25 % av det totala antalet resenärer på de båda busslinjernas sträckning.

Utöver antalet bussresenärer trafikeras E22 förbi Mönsterås av ca 8000 fordon varje dag. Det finns därför stor potential att stärka Mönsterås bild som attraktiv boende- och pendlingsort om ny bostadsbebyggelse uppförs. För att uppnå detta kommer byggnadens formspråk och utformning vara av stor betydelse eftersom byggnaden utöver att tillgodose de boendes krav och önskemål även ska symbolisera viktiga värden utåt.

RIKTLINJER FÖR VIDARE ARBETE

Planprogrammets syfte är uppdelat i två punkter:

Dels syftar planprogrammet att utreda hur kommunen på bästa sätt kan följa upp med sin planering för att nyttja de synergieffekter som kan tillkomma vid förbättrade kommunikationer till framförallt Kalmar och Oskarshamn.

Dels ska programmet bidra med förbättrat underlag samt sammanställa övergripande mål för detaljplaneläggningen för Solhemstomten (Smörblomman 5 m fl) respektive den nya kollektivtrafikplatsen (Mönsterås 4:1 m fl).

Skillnaden mellan dessa två punkter är viktig att lyfta fram. Den översta punkten har resulterat i en övergripande analys som visar flera positiva faktorer med att förtäta programområdet på flera platser. Av dessa utpekade områden står framförallt Solhemstomten ut som speciellt viktig. Sammanfattningsvis kan punkt 1 beskrivas som en undersökning där idéer och möjligheter lyfts fram, medan punkt 2 kan beskrivas som ett konkret uppdrag att detaljplanelägga Solhemstomten och den nya kollektivtrafikplatsen.

Solhemstomten och den nya kollektivtrafikplatsen särskiljer sig också från övriga utpekade platser genom att de är konkreta projekt som båda är förankrade politiskt genom uppdragsbeslut, och att bägge projekten har finansiering och tidplaner.

Skillnaden mellan dessa två punkter redovisas på kartan, s 29-30, och kommenteras på s 31-32. De platser som Byggnadsnämnden har gett plan- och byggavdelningen i uppdrag att ändra detaljplan på, redovisas som skräfferade ytor, platser som inte har några politiska beslut att ändra markanvändning för redovisas som ofyllda figurer.

6) Trafikerar Kalmar - Mönsterås - Oskarshamn - Västervik

7) Trafikerar Kalmar - Mönsterås - Oskarshamn

ÖVERGRIPANDE MÅL

Vad kan Mönsterås genom kommunal planering vinna på ny kollektivtrafikplats?

Förstärka bilden av Mönsterås

Utredning pågår huruvida platsen utöver ny busstation även ska bli Mönsterås centruminfart. Under 2016 ska Trafikverket tillsammans med Mönsterås kommun, KLT och Regionförbundet analysera framtida in-/utfarter längs E22. Mönsterås kommun arbetar för att centruminfarten ska placeras i anslutning till den nya kollektivtrafikplatsen, och därmed även i närhet till Mönsterås centrum. Andelen Mönsteråsbor som besöker denna plats kommer öka genom säker trafikplats och genom kollektivtrafikplatsen. Men platsen kommer också vara viktig för bilden av Mönsterås för alla de tusentals färdas som förbi platsen varje dag längs E22. Att anlända till eller passera en ort gör intryck. Medvetet eller omedvetet så bidrar omgivningarna som passerar till att påverka människors bild av orten. Det kommer därför bli en viktig gestaltungsuppgift att utforma platsen på ett sätt att människors bild av Mönsterås påverkas positivt.

Binda ihop väst-center-öst

En station måste ha god kontakt med centrum. Därför krävs att miljön mellan E22 och centrum blir attraktiv, intressant och trevlig att röra sig längs. Detta möjliggörs genom förändringar i den fysiska miljön så att fler människor väljer att röra sig mellan de tre områdena. Människor på gatan är en stark faktor till att få fler människor att vilja befinna sig i de offentliga miljöerna. Utformningen av de offentliga miljöerna är därför av stor vikt tillsammans med att skapa målpunkter som lockar.

Möjliggöra ökning av andelen hållbara resor

Med hållbara resor menas resor och transporter som är bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling och som förbättrar folkhälsan och minskar koldioxidutsläpp. Framförallt handlar det om att få fler att välja kollektivtrafik istället för att köra egen bil, det handlar också om att få fler människor att ta cykeln till stationen istället för bilen. För att uppnå detta kommer cykelparkeringar vid stationen, cykelvägar till/från stationen, och en attraktiv och trygg stationsmiljö vara viktiga faktorer.

Läka stadsbilden

Åsevadsgatan har idag två större hål, dels Solhemstomten, en plats som idag inte använts till något trots stor potential i både läge, natur och storlek. Dels parkeringsplatsen vid Rydvalls backe. En omsorgsfullt gestaltad bebyggelse på platsen hade läkt ihop Storgatan med Häradshövdingegatan, och skapat bättre koppling mellan Åsevadsgatan med Repslagaregatan.

Signalpolitik

Om Gladan var startskottet för större satsningar i den fysiska miljön för centrala Mönsterås är detta en upptrappning. Ny station, Solhemstomten bebyggs, Åsevadsgatan rustas upp m.m. Genom att konkreta förbättringar sker i den fysiska miljön skapas en positiv känsla, invånare blir stolta, grannar blir imponerade.

STATIONSUTFORMNING

- *. Stationsutformningen måste ta hänsyn till den mänskliga skalan, stationer är viktiga offentliga rum i en ort. Uformningen ska också skapa möjligheter till mötesplatser och gynna platsens sociala liv.
- *. Stationen får inte utformas på ett sådant sätt att den genomgående trafiken och bussarna först får sina behov tillgodosedda för att först därefter försöka gestalta en attraktiv miljö för människan. Utformningen måste ske med en helhetsbild, där både tekniken och människan ska känna att miljön är tilltalande och trafiksäker.
- *. Utformningen ska möjliggöra förbättrade kommunikationer mellan Mönsterås tätort och övriga delar av kommunen, samt med grannkommunerna Oskarshamn och Kalmar.
- *. Utformningen ska medverka till att fler väljer cykel till stationsområdet.
- *. Arbeta för smidig och trafiksäker avlämning för bilpassagerare som ska byta till kollektivtrafik.
- *. Arbeta för att skapa alternativa parkeringsmöjligheter för att undvika stora tråkiga asfalterade ytor i området.

GATUMILJÖ OCH KOPPLINGEN MELLAN STATION OCH CENTRUM

- *. Genom den fysiska miljöns uformning tydligt visa angöringsvägar för gång-, cykelresenärer och eventuellt bilister in mot Mönsterås samhälle.
- *. Skapa separerad gång/cykelbana längs Åsevadsgatan. Genom detta kopplas målpunkter såsom station, skola och centrum ihop på ett trafiksäkert sätt samtidigt som miljön förbättras för fotgängare och cyklister.
- *. Värna om befintliga miljöskapande element såsom den solitära eken, och vid upprustning av Åsevadsgatan skapa nya attraktiva miljöer där alla känner sig välkomna.
- *. Skapa trygga miljöer mellan stationen och centrum genom bl a belysning, orienterbarhet, liv och rörelse samt målpunkter i form av publika verksamheter nära gatan.
- *. Koppla ihop det befintliga cykelnätet genom bl a GC-bana längs Parkgatan och Älgerumsvägen.

NY BEBYGGELSE

*. Ny bebyggelse längs Åsevadsgatan bör placeras nära gatan. Tätare bebyggelse i anslutning till gatan definierar gaturummet och ger en attraktiv och spännande miljö.

*. Publika verksamheter ska vända entrén mot gatan.

*. Skapa levande stadsmiljö genom varierad bebyggelse vad gäller både utformning i arkitektur som funktion.

*. Solhemstomten har potential att bli en generator för att koppla stationen närmare centrum att den bör bebyggas med funktioner som bidrar till fler människor väljer att röra sig längs Åsevadsgatan. Positivt om bebyggelsen vänder sig mot andra grupper än skolungdomar för att på så vis få en rörelse över generationsgränserna kring skolområdet och Solhemstomten.

*. Se över möjligheten att bebygga Rydvalls backe(igen) för att läka ihop Storgatan med Häradshövdingegatan, samt för att stärka kopplingen mellan Åsevadsgatan och Repslagaregatan. Eftersom platsen ligger mitt i hjärtat av köpingen kommer höga krav ställas på utformning och funktion. Tillkommer inte ny bebyggelse med hög kvalite bör delar, eller hela parkeringsplatserna ses över i syfte att med hjälp av bland annat vegetation och markbeläggning skapa vackrare och mer attraktiva platser som även kan fungera som mötesplatser. Något nuvarande utformning inte möjliggör.

*. Se över möjligheten att uppföra ny bostadsbebyggelse i anslutning till stationen som med sin utformning och design stärker bilden av Mönsterås som en attraktiv boende- och pendlingsort.

*. Arbeta för ytterligare förtätning inom programområdet. Idag råder stor bostadsbrist i Mönsterås kommun. Bostadsutbudet kan utökas genom nya bostadshus, tillbyggnad på befintliga hus, eller påbyggnad med extra våningar. Genom fler bostäder i centrum skapas möjligheter för fler människor kan bosätta sig i Mönsterås unika boendemiljöer. Genom fler invånare ökar även kundunderlaget för befintliga centrumverksamheter.

*. Arbeta för att centrumverksamheter huvudsakligen koncentreras till Storgatan med omnejd. Bottenvåningen för ny bebyggelse bör anpassas för verksamheter men kan utgöra bostadsanvändning i ett inledningskede, eller tills efterfrågan styr användningen åt annat håll.

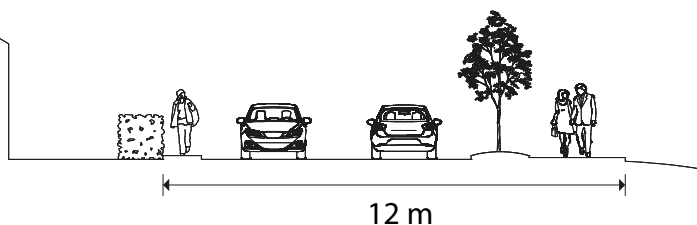


Illustration över Åsevadsgatan framtida utformning. Trädplanering för att öka stråkets attraktivitet och för att skilja biltrafik från oskyddande trafikanter

Positivt med ny bebyggelse som med form och funktion stärker kopplingen mellan station och centrum. Ny detaljplan ska tas fram under 2016 som möjliggör förskola och bostäder.

Utpekat område för ny kollektivtrafikplats. Preliminär byggstart 2019.

Förtätning kan ske genom ny bebyggelse som med sin form och design stärker bilden av Mönsterås som attraktiv boende- och pendlingsort.

Plats där två flerbostadshus revs under 00-talet. Inga nya bostäder planeras, men detaljplanen tillåter fortfarande bostadshus i fyra våningar.

Ny detaljplan för båda områdena ska påbörjas under 2016. Planen ska möjliggöra nya bostäder.



Teckenförklaring



Planerade förtätningsprojekt



Pågående förtätningsprojekt



Förtättningsmöjligheter att studera vidare, platser som kan bidra med stora positiva faktorer.



Andra förtättningsmöjligheter i anslutning till Åsevadsgatan som bör studeras vidare.



Utpekat område för ny kollektivtrafikplats



Upprustning av Åsevadsgatans gatumiljö



Sträcka i behov av GC-väg



Framtida utredningsområde

Förtätning kan ske genom att uppföra en våning ovanför butikslokaler.

Stora öppna ytor som kan bebyggas.

Område för framtida utredning

Mönsterås Bostäder AB bygger 32 lägenheter. Inflyttning sommaren 2016.

Förtätning kan ske genom ny bebyggelse som läker ihop Storgatan och Häradsövdingegatan samt Åsevadsgatan och Repslagaregatan. En fantastisk plats med viktiga värden som inbjuder till stora möjligheter. Tillkommer inte bebyggelse kan istället en omgestaltning med hjälp av vegetation och markbeläggning av hela, eller delar av parkeringsplatserna bidra till att stadga upp gaturummet samt försköna centrummiljön

0

100

200 Meters

GENOMFÖRANDE

Syftet med planprogrammet har varit att utreda hur kommunen på bästa sätt kan följa upp med sin planering för att nyttja de synergieffekter som kan tillkomma vid förbättrade kommunikationer till framförallt Kalmar och Oskarshamn, samt att övergripande mål för kommande detaljplaneläggning gällande den framtida utvecklingen av Solhemstomten och den nya kollektivtrafikplatsen vid Åsevadsgatans möte med E22.

Kartan på föregående sida visar stora planer för Mönsterås. Planer som av vilka redan vissa pågår såsom Gladanprojektet, planer som planeras såsom Solhemstomten, ny kollektivtrafikplats m fl, samt platser där inga planer idag finns, ex Rydvalls backe, byggnation ovanpå Coop m fl.

Nedan följer en kort beskrivning för varje utpekad plats.

PÅGÅENDE PROJEKT

Under 2014 togs en ny detaljplan fram över fastigheten **Gladan 6**. Syftet var att möjliggöra Mönsterås Bostäder ABs planer på 32 hyreslägenheter i två fyrvåningshus. Den första större lägenhetssatsningen i Mönsterås sedan 2007. Inflyttning beräknas ske under sommaren 2016.

PLANERADE PROJEKT

I mötet mellan Åsevadsgatan och E22 har en ny **kollektivtrafikplats** (samt eventuellt planskild korsning) pekats ut i den Åtgärdsvalstudie(ÅVS) som Mönsterås kommun, Trafikverket, Regionförbundet, och KLT varit delaktiga i. . Under 2016 ska ÅVS:en fortsätta, i arbetet ingår även att hantera en helhetsbild över hela E22 längs Mönsterås så att planering för framtida kollektivtrafikplats, mittseparering och 2+1 väg, samt ombyggnad till färre, men mer trafiksäkra in-/utfarter kan ske i etapper.

Alla aktörer i projektet var överens 2015 om kollektivtrafikplatsens framtida läge, vid Åsevadsgatans möte med E22. Kvar är att analysera vilka konsekvenser som sker beroende på vilka in-/utfarter som stängs till tätorten, och vilka sin-/utfarter som ska byggas om till trafiksäkra trafikplatser. Den nya kollektivtrafikplatsen ska i huvudsak finansieras av Trafikverket och Regionförbundet och byggnationen beräknas kunna påbörja 2019.

2016 ska en detaljplan för fastigheten Smörblomman 5 (**Solhemstomten**) påbörjas. Detaljplanen ska möjliggöra för förskoleverksamhet och bostäder då både skol- och socialförvaltningen har önskemål om fler lokaler i centrala Mönsterås. Mellan november 2015 och januari 2016 har två arkitektkontor fått i uppgift att visa hur tomten kan bebyggas.

Under 2016 ska detaljplan tas fram för fastigheten Ringblomman 1 (**Prästgården**) m fl. Planen ska möjliggöra för nya bostäder. Detaljplanen kommer även omfatta fastigheterna Storken 6 (**f d Musikhörnan**) och Gullivivan 1 (**Älgerumsv 1**) efter planansökan från fastighetsägare.

ÖVRIGA UTPEKADE OMRÅDEN

I samband ny trafikplats och busstation kommer kommunen rusta upp **Åsevadsgatans gatumiljöer** i enlighet med planprogrammets intentioner. Nedanstående projekt har inga konkreta tidplaner eller beslut om att byggas. Platserna har ändå pekats ut i planprogrammet då analyser visat att Mönsterås fysiska miljöer skulle påverkas positivt.

Genom **ny bostadsbebyggelse i anslutning till kollektivtrafikplatsen** i rätt utformning kan Mönsterås bild som attraktiv boende- och pendlingsort stärkas.

I kommunens cykelutredning (2006) har **Parkgatan** pekats ut som ett stråk där gång- och cykelväg behöver anläggas. Inget beslut finns idag, men lämplig projektstart skulle kunna vara i samband med att Åsevadsgatans gatumiljö rustas upp.

Rydvals backe (Del av fastigheten Mönsterås 4:1) har tidigare varit bebyggd, men används sedan flera årtionden som parkeringsplats. Området innehåller viktiga värden och inbjuder till stora möjligheter. Ny detaljplan kommer krävas vid förändrad markanvändning. Ny byggnation på **parkeringsplatsen öster om Storgatans** möte med Åsevadsgatan innebär att korsningspunkten och Repslagaregatan stötts upp. Likt vid Rydvals backe kommer eventuell framtida ny bebyggelse behöva utformas med hänsyn till områdets viktiga värden. Tillkommer ingen ny bebyggelse kan i viss mån rätt val av vegetation och markbeläggning bidra till att stötta upp gaturummet, samt skapa ett mer attraktivt centrum.

Genom att ta fram en ny detaljplan som möjliggör bostäder ovan **Coops och Systembolagets** befintliga byggnader kan Mönsterås centrala delar förtätas.

Tidigare stod två fyrvåningshus **öster om Jacobs gränd**, dessa revs under 00-talet. Även om inga planer finns på att bebygga marken gäller fortfarande den detaljplan som tillåter två fyrvåningshus vilket innebär att ny bebyggelse kan prövas i bygglov.

Norr om Åsevadsgatan och Coop finns idag väldigt stora asfaltsytor, här finns möjlighet att se över **återvinningstationens** lokalisering och på så vis möjliggöra ytterligare förtätning i Mönsterås centrala delar.

Öster om återvinningsstationen finns en **privat fastighet, Vita Hästen 3** vars tomt innehåller möjlighet till förtätning. Förtätning av återvinningstationens område kräver ny detaljplan. Ny bostadsbebyggelse på den privata fastigheten är planenlig och kan därmed prövas i bygglov.

Genom att en ny kollektivtrafikplats ska anläggas kommer **nuvarande resecentrums** funktion förändras. Därmed bör området ses över i en framtida utredning. Någon konkret tidsplan för detta finns inte bestämt.

I likhet med Åsevadsgatan bör även Repslagaregatans utformning ses över och smalnas ner. Här kan gestaltningen ske på annat sätt än för Åsevadsgatan. Istället för trädplantering kan utblickarna mot havet och upplevelsen att gatan går över Mönsteråsåsen vara utgångspunkter i en framtida gestaltning.

ÖVERGRIPANDE KONSEKVENSER

BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

En behovsbedömning har tagits fram 2015-01-12. Behovsbedömningen har gjorts för att ta reda på om planprogrammets genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planprogrammet omfattar ett stort område där olika delområden innebär olika förutsättningar och utmaningar vid nya detaljplaner och i förlängningen ny byggnation. Planprogrammet syftar förutom till att analysera hur Mönsterås på bästa sätt kan ta tillvara förbättrade kommunikationer, framförallt till Kalmar och Oskarshamn, även till att sammanställa mål för två detaljplaneprojekt - Ny kollektivtrafikplats (Mönsterås 4:1 m fl) och Solhemstomten (Smörblomman 5 m fl).

Det är viktigt att lyfta fram de speciella förutsättningar som gäller för detaljplanen för Mönsterås 4:1 m fl (ny kollektivtrafikplats). Då projektet kommer kräva både vägplan från Trafikverket, samt detaljplan från kommunen bör dessa processer samordnas. Detta innebär att diskussion angående om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan kommer behöva ske med Trafikverket. Detta ska ske i samband med uppstart av väg- och detaljplanarbetet.

Övriga utpekade projekt och områden bedöms inte leda till betydande miljöpåverkan. Bedömningen är dock preliminär. Under detaljplaneskedet, när ytterligare ställningstaganden har gjorts och utredningar genomförts, kommer en slutgiltig behovsbedömning kunna göras.

Kommunens bedömning är att planprogrammet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver därför inte tas fram.*

**) Bedömning huruvida ny kollektivtrafikplats skulle kunna medföra betydande miljöpåverkan behöver ske i dialog med Trafikverket. Under 2016 ska en åtgärdsvalstudie göras för hela E22 förbi Mönsterås tätort. Därefter ska vägplan- och detaljplanarbetet påbörjas. Innan planarbetena startar ska utredning göras gällande om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej.*

ÖVERGRIPANDE KONSEKVENSBESKRIVNING

Miljökonsekvenser

Ny kollektivtrafikplats vid Åsevadsgatans möte med E22:an innebär att mark väster om E22 kommer att behövas tas i anspråk för stationsområde. Sannolikt kommer tunnel under E22 anordnas, vilket innebär att flera av ekarna kring korsningen Åsevadsgatan/Torggatan kan komma i riskzonen för att avverkas på grund av gatulutningen från tunneln upp till korsningen. En tunnel ökar dock tillgängligheten för boende i Mönsterås till de gröna rekreatiomsområdena väster om E22 vilket är positivt ur ett friluftsperspektiv.

Potentiellt förorenad mark pekas ut på flera platser inom planprogrammet. Av dessa platser pekas ett område ut som intressant att studera vidare för framtida förtätning - korsningen Åsevadsgatan/Parkgatan (Coop). Vid eventuellt planarbete krävs att föroreningsituationen klarläggs.

Sociala konsekvenser

Genom förbättrade kommunikationer, framförallt med Kalmar och Oskarshamn, skapas möjligheter för boende i Mönsterås att nyttja det utbud som finns att tillgå i Oskarshamn och Kalmar. Detsamma gäller för boende i Kalmar och Oskarshamn gällande Mönsterås utbud. Genom förbättrade kommunikationer kommer de tre orterna, och dess invånare, närmare varandra.

Genom en upprustning av Åsevadsgatans miljöer skapas tryggare, säkrare och mer attraktivare miljöer att röra sig längs. Planprogrammet syftar även till att knyta ihop ortens cykelnät enligt den vägutredning som gjordes 2006. Satsning på cyklister främjar även folkhälsan.

Två viktiga frågor i den fortsatta planeringen är jämställdhets- och barnperspektivet. Genom förslagen i planprogrammet skapas goda förutsättningar för människor att förflytta sig till fots eller cykel mellan den planerade stationen och centrumbebyggelsen på ett säkert och tryggt sätt, vilket bör ses som positivt ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv. Genom förbättrade kommunikationer ökar även förutsättningen för de grupper som inte har tillgång till bil att resa regionalt.

Satsningen på ett mer livfullt attraktivt stråk från stations- och skolområde till centrumbebyggelsen skapar förutsättningar för mötesplatser längs sträckan, d v s möten mellan människor.

En viktig del i att göra Åsevadsgatan mer trygg, säker och attraktiv är bebyggandet av Solhemstomten. Komplettering av både bostäder och verksamheter leder till att programområdet befolkas mer dag- och kvällstid, vilket ökar känslan av säkerhet. Att Åsevadsgatan blir stråket som leder in bussresenärer till centrum kommer också att bidra till mer liv och rörelse.

Planprogrammet visar på ett antal platser som kan studeras vidare för förtätning. Om Mönsterås kompletteras med fler bostäder ges fler

människor möjligheten att bosätta sig i Mönsterås. Fler invånare betyder ökat underlag för handel och andra verksamheter och föreningar, vilket i sin tur ökar Mönsterås attraktivitet.

Behov av utredningar

Ett planprogram syftar till att belysa frågeställningar och genomförbarhet samt ange riktlinjer inför kommande detaljplaner. Planprogrammet för Åsevadsgatan lyfter fram ett par konkreta projekt, samt flera möjligheter att förtäta samhällets centrala delar. Sannolikt kommer de flesta förtätningsprojekt kräva ny detaljplan, detsamma gäller de konkreta projekten. När det gäller genomförandefrågor får de sin slutliga lösning i respektive detaljplan. Utredningar som kan behöva göras i detaljplaneskedet är:

- Ställningstagande angående vilka bestämmelser som ska gälla för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.
- Miljöteknisk utredning bör utföras vid misstanke om förorenad mark.
- Dagvattenutredning.
- Trafikutredning.
- Bullerutredning.
- Precisering av parkeringsbehov, inte minst för centrumhandeln vid eventuell förtätning, samt för det nya stationsområdet.
- Geotekniska utredningar.
- Flytt av VA-ledningar (Exempelvis vid ev. tunnel under E22.).

Fler frågor kan komma att behöva lyftas under det fortsatta planarbetet.