



**Ivansson Kerstin**  
Planarkitekt  
Tel. 0470- 436 67

Byggnadsnämnden

## **Utlåtande**

### **Öjaby 1:17, Öjabymotet, Öjaby i Växjö kommun**

### **Detaljplan för industri, godkännande**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT FRÅN STADSBYGGNADSKONTORET**

Byggnadsnämnden godkänner detaljplaneförslaget upprättat 2020-03-02 och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen.

Med hänvisning till utlåtandet daterat 2020-03-02 ska framförda synpunkter inte föranleda annan ändring av planförslaget än de justeringar som redovisas i utlåtandet.

#### **BAKGRUND**

Detaljplanens syfte är att skapa ett grönt attraktivt verksamhetsområde med en utformning som främjar mänskliga möten och möjliggör för en bred variation av verksamheter som har god tillgänglighet och flexibla tomter för framtiden.

Växjö kommun har brist på attraktiv verksamhetsmark och för att kunna fortsätta utveckla näringslivet krävs det att mer verksamhetsmark skapas. Enligt nuvarande målsättningar ska kommunen ha minst 150 hektar planlagd verksamhetsmark i beredskap. En övergripande struktur har tagits fram i form av ett planprogram som bär namnet Växjö Västra Verksamhetsområde, daterat 2017-04-11.

Kommunstyrelsen beslutade 2017-02-07 § 49 att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en detaljplan för verksamhetsmark inom en de aktuella fastigheterna i Öjaby.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget har under perioden 2019-12-02 tom. 2020-01-12, enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen, varit utsänt till sakägare samt statliga myndigheter och kommunala förvaltningar för granskning. Under samma tid har granskningshandlingarna också funnits tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, Växjö kommuns kontaktcenter, Stadsbiblioteket samt digitalt på Växjö kommuns webbsida.



## YTTRANDE UTAN ERINRAN

### Polismyndigheten

Polismyndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och har inget att erinra.

## YTTRANDE MED SYNUNKTER

### Länsstyrelsen i Kronobergs Län

#### SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen konstaterar att detaljplanens upplägg och struktur har bearbetats grundligt. Till planförslaget har både nya och kompletterande utredningar tillkommit. I planbeskrivningen finns tydliga kopplingar till dessa dokument samt till den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n). Detta underlättar förståelsen och läsbarheten av planförslagets helhet. Kommunen redogör för ett genomförandes påverkan på naturvärden, dagvatten, Ålabäcken, samt de berörda riksintressena för kulturmiljö, vägar och flygplatsen. Tillägg och justeringar har gjorts i planbeskrivningen och på plankartan efter samrådet.

Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att de redovisade totalhöjderna på plankartan måste ändras och anpassas till hinderytorna för att exploateringen inte ska riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset Växjö flygplats.

#### GESTALTNING

Länsstyrelsen saknar fortsatt en närmare redovisning av hur området kan gestaltas utifrån syftet att vara ett attraktivt område med god tillgänglighet. I samrådet efterfrågade Länsstyrelsen illustrerade exempel på hur området kan se ut efter ett genomförande. Kommunen påtalade i samrådets planbeskrivning att ett kvalitetsprogram skulle upprättas. Detta har inte bemötts i samrådsredogörelsen eller redovisats i granskningshandlingen.

#### MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen har låtit upprätta en MKB enligt 6 kap miljöbalken till planförslaget. De sakområden som tagits upp och konsekvensbedömts i MKB:n stämmer överens med våra synpunkter i samrådet.

Kommunens bedömning i MKB:n är att ingen påtaglig skada uppstår på de berörda riksintresseområdena för kulturmiljö eller för kommunikationer.

Tillräcklig hänsyn bedöms även ha tagits till Växjö flygplats och dess fortsatta verksamhet.

Länsstyrelsen hänvisar här till Trafikverkets synpunkter till riksintresset Växjö flygplats där nuvarande utformning alltjämt får stora konsekvenser på flygplatsens nyttjande och framtida utveckling.

#### FORNMINNEN ENLIGT 2 KAP KULTURMILJÖLAGEN (KML)

På plankartan finns en separat karta som redovisar vilka delar av planområdet som omfattas av fornlämningar samt en upplysning om att fortsatta utredningar och tillstånd krävs innan åtgärd. Länsstyrelsen uppmärksammar här att ett område med fossil åkermark (L2019:3855) saknas och behöver adderas till illustrationen.



Länsstyrelsen kan även informera om att en slutundersökning av kvarvarande fornlämningsområden är planerad till våren 2020. Innan slutundersökningen kan påbörjas måste detaljplanen ha antagits.

#### NATURVÄRDEN

Länsstyrelsen konstaterar att innehållet i planens naturinventeringar på ett tydligt sätt har integrerats i planbeskrivningen och i MKB:n. Kommunen har till granskningen också låtit ta fram ett PM som redovisar en bedömning av Ålabäckens värde som livshabitat och lek miljö för fisk.

Avseende fyndet av nattviol strax norr om planområdet hänvisas fortsatt till våra tidigare synpunkter om att berört område inte får exploateras och att skyddsområdet ska bibehållas på det sätt som har beskrivits i planen. Vid ändringar som kan påverka nattviolen ska Länsstyrelsen kontaktas.

#### KULTURHISTORISKA VÄRDEN OCH GOD BEBYGGD MILJÖ

Tidigare efterfrågad dokumentation och värdering av torpbebyggelsen vid Gullhalla, och dess kulturhistoriska värden har inte tillförts ärendet. Till torpet som är ett av de äldsta i området, från 1799, hör bland annat en ladugård och en jordkällare.

#### TRAFIK OCH GATUANSLUTNINGAR

Trafikverket har lämnat synpunkter till ärendet. Nedan görs en sammanställning av dessa gällande planområdets utformning. Trafikverkets synpunkter redovisas även under rubrik Väg 25 och väg 30 och Växjö flygplats. Trafikverkets yttrande i sin helhet finns hos kommunen.

En översyn behöver göras av de redovisade gränsdragningarna mot allmän väg avseende den södra cirkulationsplatsen, vägområdet för riksväg 25 med plats för viltstängsel, samt för en eventuell förbifart vid byggnation av gångtunnel. Plankartan och dess bestämmelser behöver ses över när det gäller reglering av GC-porten under riksväg 30. Befintliga ledningar i vägkanten måste kunna flyttas när cirkulationsplatserna byggs. Det är angeläget att planbestämmelserna inte utgör hinder för ett sådant förfaringssätt.

Den redovisade gränsdragningen mellan väg och gata väster om de båda cirkulationsplatserna uppfattar Trafikverket som oklar. Trafikverket påtalar att gräns mellan kommunal gata och statlig väg avgörs enligt väglagen i kommande beslut typfall 1. Vanligt är att gräns läggs i anslutning till refug.

”Genom att en fyrvägs korsning bildas vid de nya gatuanslutningarna på Härlövsvägen är det av trafiksäkerhetsskäl angeläget att denna korsning annonseras tydligt med refuger eller liknande. Risk finns annars för farlig genomkörning av trafikanter från ena sidan av verksamhetsområdet till den andra sidan.”

Trafikverket anger fortsatt att de delar som skall vara statlig väg måste anges som VÄG i detaljplanen inklusive de väganordningar som krävs för vägens bestånd. Vägområdet bör därför breddas upp ytterligare i detaljplanen för denna sträcka av Härlövsvägen.

PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT 11 KAP 10 § PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL)  
RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 KAP MILJÖBALKEN (MB)



### *Väg 25 och väg 30*

Planområdet gränsar till både riksväg 25 och till riksväg 30 som är av riksintresse för kommunikation. I detaljplanen föreslås två nya anslutningar till riksväg 30 i form av nya cirkulationsplatser.

Trafikverket skriver i sitt yttrande: "Med stöd av tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie har Trafikverket och Växjö kommun tidigare kommit överens om att dessa båda cirkulationsplatser är en lämplig lösning för anslutning av planområdet till det statliga vägnätet."

### *Växjö flygplats*

Växjö flygplats utgör riksintresse för kommunikation. I den södra delen av planområdet finns anslutning till Växjö flygplats, till viss del inom Växjö flygplats inflygningszon. Detaljplanens anpassning till flygplatsen och dess möjliga framtida utveckling är en synnerligen angelägen fråga. Trafikverket har lämnat synpunkter enligt nedan:

"Inom den del av riksintresseområdet som ligger under "inflygningstratten" föreslås i detaljplanen relativt omfattande exploatering som måste betecknas som mer än vad som omnämns i riksintressepreciseringen som vad som "undantagsvis kan accepteras". "

Trafikverkets uppfattning är att försiktighetsprincipen borde tillämpas när det gäller etablering av bebyggelse under "inflygningstratten" inom det avgränsade riksintesseområdet. Se vidare Trafikverkets synpunkter avseende flyget nedan samt under rubrik Riskanalys.

### *Byggnadshöjderna i konflikt med hinderhöjden*

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande om att de i planförslaget angivna byggnadshöjderna behöver ses över då de kommer i konflikt med, dels de hinderkurvor som gäller för den nuvarande banan, men framförallt med den framtida förlängda banan.

Nedan anges delar av Trafikverkets synpunkter under rubrik Hinderhöjd:

"För reglering av totalhöjd för verksamheter under "inflygningstratten" måste hänsyn tas till både de höjdangivelser som gäller för nuvarande bana och till eventuell framtida banförlängning. De i planförslaget angivna höjderna kommer i vissa fall i konflikt med de hinderkurvor som gäller."

Trafikverket har till sitt yttrande bifogat en kartbild där hinderkurvorna vid en framtida banförlängning lagts in och en kartbild där konfliktytorna är gulmarkerade. En höjdsättning av marken behöver även redovisas i plankartan för att säkerställa att byggnadshöjderna inte överskrids.

"Av planhandlingen bör det av planbestämmelserna tydligt framgå att begränsningen av totalhöjden inte enbart gäller byggnader utan också andra typer av byggnadsverk såsom master etc." Se Trafikverkets yttrande i sin helhet.



Länsstyrelsen anser i likhet med Trafikverket att de redovisade totalhöjderna på plankartan måste ändras och anpassas till hinderytorna för att exploateringen inte ska riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset Växjö flygplats.

#### *Bergkvara [G 26]*

Planområdet ligger strax öster om den norra delen av en kulturmiljö av riksintresse, Bergkvara [G 26]. Länsstyrelsen framförde till samrådshandlingen att planförslaget behövde förtydligas med en redovisning och resonemang för hur avsaknad av insynsskyddade partier mot väster och söder ev. skulle påverka riksintresset. Planområdets utkanter är betecknade som naturmark där gång- och cykelvägar kan anläggas och dagvatten ska hanteras. De skogbevuxna partierna utanför planområdet ingår i modernt skogsbruk. Försvinner dessa skogsområden, kommer planerad bebyggelse att visuellt påverka riksintresset. Vidare påtalade Länsstyrelsen vikten av att påverkan på och konsekvenser för berörda riksintressen utreds och analyseras på ett tidigt stadium.

Kommunen har i granskningshandlingen delvis redovisat efterfrågad information och konstaterar att planen innebär en viss risk för påverkan på riksintresset. De tilltänkta byggrätternas tillåtna höjd kan medföra att de delvis kan bli synliga från torplandskapet inom riksintresset. Kommunen har dock bedömt risken att planerad bebyggelse skall dominera siktlinjen som liten då tät vegetation och en höjd skiljer planområdet från riksintresset. Vegetationen är i detaljplanen fastlagd som NATUR. Gällande vyer och siktlinjer i den södra delen av planområdet anger kommunen att den planerade bebyggelsen avskärmas naturligt från riksintresset av en kulle. Kommunen bedömer även att väg 25 redan är dominant i området.

Kommunen bedömer de negativa konsekvenserna för kulturmiljö som små och ingen påtaglig skada bedöms uppstå på riksintresseområdet. Till granskningshandlingen har även en kulturlandskapsanalys lagts, vilken togs fram 2016 av Wallin kulturlandskap och arkeologi Rapport 2016:14, inför framtagandet av ett planprogram för Växjö Västra verksamhetsområde.

Kulturlandskapsanalysen behandlade ett större planprogramsområde, där aktuellt planområde ingår. Av rapporten framgår att planerat verksamhetsområde norr om väg 25 kommer innebära en stor förändring från dagens landskap. Förändringen bedöms dock inte skada riksintressets värden.

Länsstyrelsen konstaterar att kulturlandskapsanalysen är gjord utifrån planprogrammets förutsättningar år 2016. I kommunens pågående arbete med ny översiktsplan för Växjö kommun är det angeläget att ev. kumulativa effekter av planens genomförande och hur riksintresset ska tillgodoses redovisas.

#### MILJÖKVALITETSNORM ENLIGT 5 KAP MILJÖBALKEN (MB)

Av planhandlingarna ska framgå hur gällande miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. Miljöbalken följs t.ex. kommenteras i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen redovisas dagvattenhanteringen utförligt och ett resonemang förs kring att den förbättrade reningen medför positiva effekter för MKN för vatten.



Den dagvattenutredning som legat till grund för de redovisade åtgärderna i planförslaget finns nu som en bilaga till planen.

Länsstyrelsen uppmärksammar att det under rubrik Uppföljning i MKB:n anges att "hanteringen av dagvatten inom området, genom exempelvis kontrollprogram, bör följas upp och samordnas med andra verksamhetsutövare i området." För Ålabäcken uppges att "kontrollprogram för bäcken och dagvattendammar samt mätningar av vattenkvalitet bör utföras kontinuerligt."

Länsstyrelsen har fått in samrådsunderlag avseende kommunens ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

#### STRANDSKYDD SOMRÅDE ENLIGT 7 KAP MILJÖBALKEN (MB)

För Ålabäcken gäller ett strandskydd på 100 meter.

Som särskilt skäl för upphävandet åberopar kommunen punkt 5 i 7 kap. 18 §§ miljöbalken, området behöves tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Det allmänna intresset är i detta fall att få fram ny verksamhetsmark i Växjö kommun för att kunna behålla och skapa nya arbetstillfällen.

Länsstyrelsen hade i samrådet avseende angivet särskilt skäl inga invändningar. I gällande översiktsplan för Växjö stad finns stöd för att tillskapa ny industrimark. En tillräckligt bred fri passage med naturmark bibehålls i området närmast Ålabäcken.

#### HÄLSA OCH SÄKERHET, RISK FÖR OLYCKOR, ÖVERSVÄMNING OCH EROSION

##### *Riskanalys*

En riskanalys har nu tagits fram både utifrån närheten till riksvägarna, drivmedelsanläggningar och flygplatsen. Detta dokument är lagt till handlingarna och dess innehåll redovisas i planbeskrivningen. Trafikverket anger att den detaljerade riskbedömningen utgör ett särskilt viktigt underlag kopplat till riskbedömning för flygverksamheten och som underlag för att bedöma den föreslagna etableringen av verksamheter i det flygplatsnära läget.

##### *Riskanalys för vägar*

Riksväg 25 och riksväg 30 utgör rekommenderade vägar för transporter med farligt gods. Den detaljerade riskanalys som WSP tagit fram som underlag till detaljplanen redovisar att risknivåer för planerad bebyggelse ligger inom de nivåer som framgår av Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM), med hänsyn till farligt godstransporter på riksvägarna 25 och 30.

##### *Riskanalys för drivmedelsanläggningar*

Av riskanalysen framgår även att föreslagen placeringen av drivmedelsanläggningar kan genomföras med de krav som ställs på dessa i förhållande till markanvändning i angränsande områden.

##### *Riskanalys för Växjö flygplats*

För möjliga begränsningar/långsiktig påverkan på riksintresset Växjö flygplats hänvisar vi till Trafikverkets yttrande:



"Riskanalysen pekar tydligt på att det ur risksynpunkt bedöms möjligt att etablera verksamheter inom delar av området som ligger under "inflygningstratten".

"Trafikverket vill liksom tidigare vid samrådsyttrandet betona att det inte kan uteslutas att den föreslagna planutformningen riskerar att försvåra genomförande av en eventuell framtida förlängning av banan mot söder, och därmed på sikt möjligen också flygplatsens långsiktiga fortlevnad. Detta som en följd att kommunen väljer att lokalisera bebyggelse och verksamheter på minsta möjliga avstånd till flygplatsen enligt riskanalysen och inte tillämpa den försiktighetsprincip som riksintressepreciseringen utgår från."

Trafikverket skriver vidare: "Den riskanalys som Växjö kommun tagit fram gällande skyddsavstånd för flygrelaterade risker och möjlig markanvändning i anslutning flygplatsen utgör ett som Trafikverket kan bedöma vederhäftigt teoretiskt underlag för att bedöma snävast möjliga avgränsning för hur nära olika typer av verksamheter kan tillåtas inom riksintresseområdet. Särskilt gäller detta bedömning av verksamheter inom den zon som i riksintressepreciseringen beskrivs som:

"Verksamheter som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabelt från risksynpunkt"

"Syftet med riksintressepreciseringen från 2014 var att långsiktigt säkerställa flygplatsens bestånd och möjlighet till framtida utveckling och därigenom också slå vakt om en svårlokaliserad och störande anläggning som representerar ett betydande kapital. Den i riksintressepreciseringen gjorda avgränsningen av riksintresseområdet kan ses som en tillämpning av försiktighetsprincipen för att garantera flygplatsens fortlevnad. Särskilt bör stor enligt preciseringen stor försiktighet gälla för etableringar i banans längd vilket uttrycktes som " I områden som inte ligger tvärs rullbanan kan intrång undantagsvis accepteras om området inte direkt flygs över och ligger utanför ljuslinjens siktskyddsområde" "

#### *Översvämning, klimatanpassning*

Ett genomförande av planförslaget innebär att andel hårdgjord yta kommer att öka väsentligt. Kommunen hänvisar i planbeskrivningen till de olika fördröjningsåtgärder som regleras för att eliminera översvämningens risk. Flödet har begränsats genom fördröjningsåtgärder fastställda på plankartan. En förprojektering och grov höjdsättning är utförd som visar att ytlig avrinning kan ske på allmänna ytor utan att instängda partier och översvämning uppstår på tomtmark vid skyfall.

Länsstyrelsen är positiv till redovisningen och konstaterar att kommunen tagit hänsyn till framtida klimatförändringar.

#### *Buller*

Länsstyrelsen konstaterar att tidigare utpekad användning Vård inom flygplatsens influensområde för buller tagits bort. En ny uppdaterad bullerberäkning har tagits fram och lagts till ärendet. Här redovisas bullerriktvärden för berörda vägar, flyget samt verksamheter.

På plankartan finns upplysning om att Verksamheter ska utformas med avseende på bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler så att:



- Buller från industri- och andra verksamheter inte överstiger 50dBA ekvivalent ljudnivå, vardagar kl. 06.00-18.00, 40 dBA ekvivalent ljudnivå kl. 22.00- 06.00 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivå övrig tid mot bostads fasad.
- Maximal ljudnivå inte överstiger 55 dBA mot bostadsfasad kl. 22.00-06.00 (frifältsvärde)

Kommunen redovisar att skyddsåtgärder kommer att uppföras för att minska buller vid befintliga bostäder där 65 dBA riskerar att överskridas. Länsstyrelsen erinrar om vikten av att dialog förs med Trafikverket.

Trafikverket anger i sitt yttrande att framtida trafikallsträng från planområdet, som bullerberäkningen utgår från, är svårbedömd: "De bullernivåer som redovisas i bullerutredningen och Trafikverkets egna fortlöpande värdering av bullersituationen motiverar inte några bullerbegränsande insatser av Trafikverket."

### Trafikverket

Trafikverket har tagit del av översända handlingar gällande ny detaljplan för Öjaby 1:17. Syfte med planförslaget är att skapa ett attraktivt verksamhetsområde som möjliggör fortsatt utveckling av näringslivet i Växjö. Planområdet är ca 210 ha stort och är beläget invid rv 25 och 30 som är av riksintresse. Planområdet ligger också delvis inom riksintresseområdet för Växjö flygplats där detaljplanens anpassning till flygplatsintresset och också till ev möjlig framtida utveckling av flygplatsen är en viktig knäckfråga i planen.

Sedan samrådsskedet har en betydande utveckling skett av planhandlingen och kompletteringar gjorts med olika typer av utredningar/underlagsmaterial. Bland dessa kompletteringar utgör den detaljerade riskbedömningen ett särskilt viktigt underlag kopplat till riskbedömning i anslutning till flygverksamheten och som underlag för att bedöma den föreslagna etableringen av verksamheter i det flygplatsnära läget och inom riksintresseområdet för Växjö flygplats.

### Väg

I detaljplanen föreslås två nya anslutningar till rv 30 i form av nya cirkulationsplatser. Med stöd av tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie har Trafikverket och Växjö kommun tidigare kommit överens om att dessa båda cirkulationsplatser är en lämplig lösning för anslutning av planområdet till det statliga vägnätet.

Inför antagandet av detaljplanen behöver dock några smärre justeringar göras av de redovisade gränsdragningarna mot allmän väg. En detaljgenomgång av dessa gränser bör göras mellan planförfattaren och Trafikverket för att säkerställa följande:

- Vägområdet för den södra cirkulationsplatsen måste utökas så att de väganläggningar som hör till rv 30 ligger inom det vägområde som anvisas i planen. Vid den nu föreslagna planutformning hamnar vägdiket inom naturmarksområdet vilket inte är lämpligt. För att beslut enligt typfall 1 skall kunna tas måste de åtgärder som vidtas i den statliga väganläggningen ligga inom utpekat vägområde i detaljplanen.
- Den norra cirkulationsplatsen och busshållplats mm bedöms rymmas inom anvisat område VÄG. Trafikverket bedömer att även en eventuell förbifart





som kan behövas vid byggnationen av gångtunneln ryms inom det anvisade området för väganläggningar. Eventuellt kan behov av tillfälligt utrymme för gjutning av GC-port inför lansering behövas inom planlagd mark för nat ur. Viktigt att detaljplanen medger en sådan tillfällig anläggning. Förefaller lite oklart med syftet av "rutan" för väg- ändamål omedelbart norr om föreslagen cirkulationsplats vid Nylandavägen. På plankartan bör den planerade GC-porten under rv 30 markeras med " tunnel".

- Vägområde mot rv 25. Angeläget att försäkra sig om att vägområdet som är lika med viltstängsel+ 1 meter därbakom inte berörs av planens naturområde.
- I vägkanten längs rv 30 ligger idag en hel del ledningar som måste flyttas när cirkulationsplatserna byggs. För att lyckas med denna flytt kan det på någon plats krävas att ledningsflytten måste ske in i vad som på plankartan betecknas som NATUR. Vid södra cirkulationsplatsen är detta sannolikt nödvändigt. Angeläget att planbestämmelserna inte utgör hinder för ett sådant förfaringsätt.
- Gränsdragningen mellan väg och gata väster om de båda cirkulationsplatserna förefaller lite märklig. Kan tolkas som förslag till gräns för väghållningsansvaret men oklart vad som avses med föreslagen gränsdragning. Trafikverkets

För reglering av totalhöjd för verksamheter under "inflygningstratten" måste hänsyn tas till både de höjdangivelser som gäller för nuvarande bana och till eventuell framtida banförlängning. De i planförslaget angivna höjderna kommer i vissa fall i konflikt med de hinderkurvor som gäller. Schematiska hinderkurvor applicerade på planförslaget bifogas detta yttrande {10- meterskurvor).

I Växjö flygplats fall begränsas möjligheterna till förlängning av banan av hinderfriheten över Rv 30 som korsar banans förlängda CL i söder. Här bedöms en reglering av trafiken med trafikljus som inte är möjlig utan banans begränsning utgör den punkt där inflygningsytan passerar 4,6 m över vägkant. Befintlig tröskel ligger på 185,9 m öh, enligt gällande information i AIP (Aeronautical Information Publication), och skulle med en positiv lutning på ny bandel av 1,0 % erhålla en ny tröskelhöjd av ca 193 m öh vid en förlängning mot söder. Större delen av denna yta är clearway idag. Den nya banlängden beräknas att bli 2500 m. Inflygningsytan, som utgör en del av flygplatsens influensområden, är den mest begränsande hinderytan och kommer att få en stor utbredning över det tänkta industriområdet söder och väster om flygplatsen.

Det förslag till detaljplan som föreligger med de i planen föreslagna byggrätterna ger stor negativ påverkan på flygplatsen genom att byggrätterna inkräktar i den hinderfria ytan för framförallt den framtida förlängda banan, men byggrätterna inkräktar även i hinderkurvorna för nuvarande bana. Effekten av den nuvarande planutformningen skulle medföra att bantröskeln från söder (Bana 01) måste flyttas in med ca 1000 m vilket kommer att omöjliggöra landning med chartertrafik från söder och även för stor del för den reguljära trafiken från Stockholm.

I bilagd kartbild har hinderytorna med 10 meters ekvidistans schematiskt lags in på plankartan . Konflikten mellan planförslaget och hinderytorna har förtydligats på kartbild 2 genom att gulmarkera de områden där konflikt råder och där totalhöjden i detaljplanen måste förändras och anpassas till hinderytorna. Anpassning av



planförslaget till hinderytorna är nödvändig för att planförslaget enligt Trafikverkets uppfattning inte skall medföra påtaglig skada på riksintresset för Växjö flygplats. Vid anpassning av totalhöjden byggnader och andra anläggningar till hinderkurvorna kan även något mindre "trappsteg" än 10- meterssteg accepteras, tex 5-metersintervall. Då detaljplanen avser tillåta byggnadshöjder som ligger väldigt nära flygplatsens hinderbegränsande ytor så bör kompletterande underlag begäras i in från LFV i form av flyghinderanalyser dels gällande nuvarande banutformning och dels gällande förlängd bana för att säkert kunna säkerställa att planen inte medför intrång i riksintresset. I de totalhöjder som regleras i detaljplanen måste också en viss vingelmån beaktas så att normalt underhåll av byggnader, tak mm kan bedrivas utan att intrång sker i det hinderfria området.

Av planhandlingen bör det av planbestämmelserna tydligt framgå att begränsningen av totalhöjden inte enbart gäller byggnader utan också andra typer av byggnadsverk såsom master etc.

För delar av planområdet blir det väldigt lite utrymme mellan nuvarande marknivå och möjlig byggnadshöjd. För att i realiteten kunna göra dessa ytor byggbara kommer det krävas en rejäl sänkning av marknivån. För att göra detaljplanen begriplig i detta avseende och för att tydliggöra att omfattande nedschaktning krävs, så borde gatuhöjden åtminstone i de känsliga partierna regleras i detaljplanen. En tvingande höjdsättning av gatorna skulle också göra detaljplanen tydligare och även utgöra ett medel för att minimera risken för framtida konflikter mellan den verksamhet som kommer att bedrivas och flyghinderytorna under inflygningszonen .

#### *Buller*

Den framtida trafikallsträng från planområdet som bullerberäkningen utgår från är svårbedömd. Gällande redovisade förändringar i bullerbelastningen allstrad på de statliga vägarna så betraktar Trafikverket dessa som successiva framtida förändringar till följd av samhällsutvecklingen som hanteras av Trafikverket efter gängse sätt i befintlig miljö. De bullernivåer som redovisas i bullerutredningen och Trafikverkets egna fortlöpande värdering av bullersituationen motiverar inte några bullerbegränsande insatser av Trafikverket med anledning av detaljplanen .

Skulle det vara så att Växjö kommun som ett sätt att hantera överskottsmassor, och samtidigt kunna erbjuda något tystare boendemiljö i västra delen av Öjaby, vill lägga upp massor mellan rv 30 och bostadsbebyggelsen så är detta inte något som Trafikverket motsätter sig.

#### **Räddningstjänsten**

##### *Riskanalysen*

Räddningstjänsten har tagit del av riskanalysen (Detaljerad riskbedömning för detaljplan Öjaby 1:17 mfl, Öjabymotet, WSP, 2019-11-27). Räddningstjänsten förutsätter att de anvisningarna på t.ex. skyddsavstånd som riskanalysen ger efterföljs och följs upp i samband med bygglov. Räddningstjänsten har inga synpunkter på de delar av riskanalysen som berör de flygrelaterade riskerna eftersom detta delvis ligger utanför räddningstjänstens kompetensområde.

#### *Övrigt*



För övrigt hänvisar räddningstjänsten till yttrandet från samrådet, vilket bland annat berörde:

Räddningstjänsten insatstid till området bedöms ligga mellan 10-20 minuter avseende räddningstjänsten förmåga att bistå med stegutrustning som utrymningsväg (BBR 5:323).

Behov av brandvattenförsörjning (se yttrandet för detaljer).

## **Småland Airport**

### *Höjdbegränsning*

Flygplatsen har en hinderfri zon runt rullbanan och inflygningar för att upprätthålla gällande krav på flygsäkerhet. Dessa krav ställs i EASA regelverket för flygplats, CS-ADR-DSN, som är internationella regler för luftfarten inom Europeiska Unionen.

I och med ovan nämnda regler får inte byggnad eller annat byggnadsverk med tillhörande utrustning intränga i flygplatsens hinderfria zon. Då flygplatsen har aviserat att en förlängning av rullbanan med 500m söderut skulle kunna vara aktuell för att kunna möta kommande prestanda på framtida luftfartyg måste denna förlängning beaktas i alla beräkningar, för att garantera möjligheten för en sådan utbyggnad.

Flygplatsen rekommenderar att hinderberäkningar, flyghinderanalys, görs med hjälp av konsulter, med erfarenhet inom området, tex LFV, innan fastställande av detaljplanen. Dialog har förts med Trafikverket under remisstiden och Trafikverket har visat att beräkningar för möjliga höjder avseende nuvarande och utbyggd rullbana inte överensstämmer med planförslaget hänvisar flygplatsen till Trafikverkets svar i frågan.

Flygplatsen kontrollerar hinderfrihet genom hindermätning med regelbundet intervall. Skulle det noteras anmärkningar på hinderfriheten på fastigheter inom detaljplanen skall dessa åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan att eventuell kostnad läggs på flygplatsen.

### *Belysning*

Flygplatsen har skyldighet att övervaka flygplatsens närhet för störande eller missledande ljus för luftfarten i avseende för att upprätthålla gällande krav på flygsäkerhet. Dessa krav ställs i EASA regelverket för flygplats, ADR.OPS, som är internationella regler för luftfarten inom Europeiska Unionen.

I och med ovan nämnda regler får inte belysning eller ljuskälla vara riktad så att den kan störa flygplan på marken eller under inflygning. Belysning eller ljuskällor får inte heller missleda flygplan, det vill säga vara så placerade att de kan misstas för en flygplatsinstallation eller funktion kopplad till luftfarten.

Flygplatsen övervakar belysning och ljuskällor genom flygkontroll med regelbundet intervall och via rapporter från flygbolag, skulle det noteras anmärkningar på belysning eller ljuskällor på fastigheterna inom detaljplanen skall dessa åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan att eventuell kostnad läggs på flygplatsen.



### *Solceller*

Vid de fall solceller planeras i flygplatsens närhet bör det vara utrett hur dessa skall placeras och riktas för att undvika bländning av flygtrafiken och av flygplatsens funktioner.

Likaledes bör det vid solcellsuppförande klargöras att inga elektromagnetiska- eller radiostörningar får förekomma som kan påverka flygplatsen eller flygtrafik (se punkt 5.)

Det bör även framgå att eventuella justeringar på uppförda anläggningar för att åtgärda ovan nämnda risker skall åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan eventuell kostnad läggs på flygplatsen.

### *Fågel- och djurliv*

Flygplatsen har krav på att övervaka och följa upp de miljöer och habitat i flygplatsens närhet som kan ge inverkan på flygsäkerheten.

Krav finns likaledes på att utreda de förändringar som planeras i miljöerna och habitatet så att en så låg risk som möjligt ur flygsäkerhetsperspektiv erhålls med förändringarna.

Det som särskilt påpekas i regelverket är större eller mindre vattensamlingar som kan dra till sig fåglar, framförallt om de ligger i rullbanans förlängning med start och inflygningsytor. Men även verksamheter som kan generera ökad fågelnärvaro likt återvinningscentraler, soptippar, visst åkerbruk, mm.

### *Störningar på inflygningshjälpmedel och kommunikationsutrustning.*

Vid planering av närliggande områden bör det beaktas att flygplatsen har utrustning för navigation och kommunikation som ej får riskeras att störas ut av tillkommande installationer eller verksamheter.

### *Eventuell utbyggnad av flygplatsen.*

Vid en eventuell utbyggnad av flygplatsen måste det förberedas så att arrendet för flygplatsen kan utökas så att nödvändiga inflygningsljus och navigationsutrustning kan placeras efter respektive behov och att ev ytor i banans förlängning kan nyttjas för inflygningsljus mm.

### **E.ON Energidistribution AB ( E.ON) & Växjö Energi ( VEAB)**

E.ON Energidistribution AB (E.ON) och Växjö Energi Elnät AB (VEAB) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande gemensamma synpunkter.

I vårt samrådsyttrande redovisade E.ON och VEAB om att planområdet ligger inom bådas områdeskoncessioner och för att få en övergång mellan VEABs och E.ONs elnät så behövs det i koncessionsgränsen placeras en nätstation.

E.ON noterar att man i plankartan med planbestämmelser har det lagt ut NATUR1 område som tillåter bland annat teknisk försörjning.

Men då det har stor betydelse för områdets framtida elförsörjning att E.ON kan placera en nätstation i koncessionsgränsen för överlämning till VEAB område så



hemställer E.ON att ett 10x10 meter E1-område "Transformatorstation" läggs ut i plankartan enligt bifogat nytt förslag på placering.  
Samt även att den befintliga transformatorstationen (N134825) får stöd i planen med ett 6x6 meter E1- område.

Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon. Nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

Som vi har påtalat tidigare så berörs planen även av E.ONs och VEABs 50 kV regionnätluftledningar. Ledningarna är säkrade med ledningsrätt som bland annat ge oss rätt att inom en 35 meter bred skogsgata ta ner träd samt äger rätt att fälla för ledningens säkerhet hinderliga och farliga träd utanför skogsgatan. Byggnader får inte utan ledningshavarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 20 meter från ledningens yttersta faslina.

Och då kraftledningarna är samhällsviktiga ledningar så hemställer E.ON och VEAB att det istället för ett NATUR1 område tillskapas ett 35 meter brett I-område med ledningarna i mitten.

Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen I: " inom med I betecknat område får inte byggas anläggning eller bedrivs verksamhet som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra en fara för ledningen".

Under förutsättning att man tar hänsyn till ovan så har E.ON och VEAB inget ytterligare att erinra över planförslaget.

### **Kommunstyrelsen**

Arbetsutskottet är positiv till detaljplanen och lämnar synpunkter i enlighet med kommunchefens skrivelse daterad 16 december 2019.

*Kommunchefen har i en skrivelse daterad 16 december 2019 redogjort för ärendet och lämnat följande synpunkter:*

Kommunfullmäktige har i oktober 2019 antagit ett hållbarhetsprogram, Hållbara Växjö 2030. Programmet ska ligga till grund för strategiska beslut som tas av politik och verksamheter inom kommunkoncernen. Det är viktigt att denna strategiska och till ytan stora detaljplan leder mot hållbarhetsprogrammets målbilder. Detaljplanen bör beskriva hur ett genomförande av detaljplanen bidra till hållbarhetsprogrammets fem målbilder och hur de förbättrar förutsättningarna för att klara våra utmaningar.

Detaljplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning innehåller främst påverkan och inte konsekvenser på de avgränsade miljöaspekterna.



Miljökonsekvensbeskrivningen bör efter inarbetade åtgärder beskriva eventuellt kvarvarande konsekvenser.

I arbetet med detaljplanen är dialog med försvarsmakten viktig. Utformningen och belastningen av trafikplatsen Öjaby samt ökat nyttjande av flygplatsen för t.ex. övningar är viktiga aspekter att ha med sig in i detaljplanearbetet.

En ny stark målpunkt med sjukhus och järnvägsstation kan komma att utvecklas i Råppe. Hur de som arbetar eller besöker området går eller cyklar på trafiksäkert sätt till denna nya målpunkten är oklart och bör förtydligas i planförslaget.

### **Tekniska nämnden**

*Trafik/parkering:*

Utfartsförbud bör införas vid breddade gatusektioner.

### *Brandvatten*

Ledningsnätet för dricksvatten kommer att dimensioneras för att tillgodose räddningstjänstens krav på brandvattenförsörjning med en kapacitet på 20 J/s. Finns behov av högre kapacitet eller garanterat tryck och flöde måste brandvattenförsörjning ordnas på annat sätt för respektive fastighet.

### *Ansvar dagvatten*

Ansvarsfrågan för Ålabäcken bör redas ut, vad gäller skötsel och underhåll. Ekonomiska åtagande ligger på exploatören.

### *Vallning*

Vallning i våtmarken planeras att läggas öster om Ålabäcken och inte väster om som det står beskrivet i planbeskrivningen, dvs åtgärden kommer inte att ha någon påverkan på avvattningen av grannfastigheten Öjaby-Nöbbele 3:8.

### *Övrigt*

Detaljplanen innebär att stor ytor kommer att exploateras, det är viktigt att hänsyn tas till markavvattningen under byggnationen, detta för att inte grumlig och materialtransport ska ge negativa konsekvenser på Ålabäcken och recipienten nedströms.

### *Grönområden*

Föreslagna naturstråk utmed väg 25 och väg 30, stråket utmed Ålabäcken och några stråk tvärs i planförslaget utgör en sammanhållande grönstruktur i planområdet med plats att fördröja dagvatten, för naturvärden och för rekreation. Naturmark krävs också ur ett landskapsperspektiv för att skärma av de värdefulla odlingslandskapen vid Tunatorp och Öjaby-Nöbbele.

I granskningsförslaget har flera av grönstråken smalnats ner jämfört med samrådet. Även om de är 25 m (minimibredd för att hantera skötselmässigt) ger helheten med tanke på områdets skala/utsträckning alltför lite variation i grönstråken. I samrådet fanns ytterligare ett tallområde sparat mot väg 30 och mer variation i grönremsornas bredd inte minst utmed Ålabäcken. Planen bör justeras till mer variation i grönstråken.



Det behövs pricksmark mot gator och naturmark för att byggnaderna ska kunna uppföras och underhållas utan intrång på kommunal mark. Orimligt att beskriva påverkan på grön infrastruktur enligt nedan. "Påverkan till följd av detaljplanen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser på grön infrastruktur .... Om miljöerna inom planlagd NATUR tillåts utvecklas till områden med naturvärde bedöms konsekvensen för grön infrastruktur som positiv." Föreslagen omfattande exploatering får negativ påverkan på grön infrastruktur. Med tanke på stadsdelens skala och brist på grönytor bör trädgrupper inne på kvartersmark bevaras i plan- och bygglovsprocessen. Natur 1 bör införas även NVom korsningen med Nydalavägen.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planförslaget i stort är bra. Ett grundligt arbete har gjorts för att säkerställa att dagvatten från området kan tas omhand och renas för att påverkan på recipienterna ska bli acceptabel, och även ge en viss förbättring av de biologiska värdena i vattendraget Ålabäcken. Utredningar och miljökonsekvensbedömning ger en god bild av området idag och efter exploatering. Nämnden har inget att invända mot förslaget, under förutsättning att följande kvarstående och nya synpunkter beaktas:

En cykelväg med en gensträckning från den södra delen av området mot centrala Växjö skulle främja cykelpendling och därmed kommunens hållbarhetsmål för transporter, klimat och hälsa.

Det finns goda förutsättningar att göra kompensationsåtgärder för förlust av biologisk mångfald och naturtyper. Det ställs dock inga krav på en skötselplan eller uppföljning för att se till att de kvarvarande grönstråken får ett så högt biologiskt värde att de kan fungera som ekologisk kompensation. Större krav bör ställas på åtgärder i kvarvarande och nya naturområden.

En redovisning av massbalans har tillkommit i granskningsförslaget som visar att stora mängder massor kommer att flyttas inom området. Nämnden vill understryka vikten av att slänter mot naturområden behöver utformas med försiktighet så att de inte inkräktar på utpekade naturområden och så att grundvattennivåer och andra viktiga förutsättningar för den kvarvarande naturen inte försämras mer än marginellt.

Riktvärden för buller från industri och andra verksamheter vid fasaden på bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler har skrivits in i planbestämmelserna. De bör dock utvidgas till att även gälla uteplatser och andra vistelsezoner i bostädernas närhet, eftersom Naturvårdsverkets riktvärden även gäller där.

### **Lantmäterimyndigheten**

*Plankartan:*

Bestämmelsen om att gator och tekniska anläggningar får anläggas inom kvartersmark gör att planens användningsbestämmelser blir otydliga och bör därför tas bort. Om det är kommunala gator som avses anläggas med stöd av denna bestämmelse så ska den mark som behövs för kommunala gator inom detaljplanen planläggas som allmän plats GATA. Om bestämmelsen avser anläggandet av utfarer från enskilda fastigheter till allmän plats får alltid sådana anläggas inom kvartersmark utan särskild bestämmelse.



Kvartersmark för teknisk anläggning är kvartersmark för annat än enskilt byggande och kommunen är därför på fastighetsägarens begäran skyldig att lösa in sådan mark enligt 14kap 14§ 2p PBL. Om sådana anläggningar får placeras var som helst och i obegränsad omfattning inom all kvartersmark kan denna inlösen skyldighet komma att gälla all kvartersmark inom planområdet. För att tydliggöra omfattningen och placeringen av tekniska anläggningar samt använda de av Boverket rekommenderade användningsbestämmelserna rekommenderar Lantmäterimyndigheten att en användningsbestämmelse av typen "E1 – Transformatorstation om maximalt xx m2 får anläggas inom användningsområdet" används i de kvarter där någon form av teknisk anläggning behövs även om den exakta placeringen inte ännu kan fastslås även om det skulle föredras.

Bestämmelsen att byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns riskerar att omöjliggöra 3D-fastighetsbildning inom detaljplaneområdet då en 3D-fastighet normalt enbart innehåller en byggnad eller anläggning och inte något utrymme utanför byggnaden eller anläggningen.

Även om en separat karta används för att förtydliga upphävandet av strandskydd inom planområdet bör bestämmelsen anges på alla de ytor i plankartan där strandskyddet ska upphävas.

I sydöstra delen av planen finns en mindre yta angiven som "parkering". Det är otydligt om "parkering" är en användning av allmän plats, en utformningsbestämmelse för allmän plats eller enbart en informationstext. "parkering" finns inte heller med som en bestämmelse någonstans bland planbestämmelserna.

Övrigt:

Lantmäterimyndigheten vill också påpeka att myndighetens samrådsyttrande daterat 2019-03-13 saknas i sammanställningen i samrådsredogörelsen.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på planförslaget

## **Boende i närområdet 2**

Vid projektering av dagvattenåtgärder inom planområdet bör det beaktas att flertalet enskilda vattentäkter finns i närområdet både i Tunatorp och Öjaby Nöbbele.

Det finns fastigheter som har sin vattentäkt mycket nära Ålabäcken vilket kan innebära en särskild risk i byggskedet då sediment frigörs och vattenkvaliteten ändras i bäcken samt att läckage från maskiner kan ske.

## **SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER**

### **Redovisade höjder på plankartan**

Föreslagna höjder i granskningshandlingen har ändrats och anpassats efter ny beräkningar som är framtagna av kommunen tillsammans med Trafikverket samt Växjö Småland Airport. Höjderna är även kontrollerade av Luftfartsverket som har gjort en flyghinderanalys. Markhöjderna på vägarna inom planområdet är nu också





reglerade för att tydliggöra och säkra ett plangenomförande utan negativ påverkan på in- och utgående flyg.

### **Regleringar för att förhindra framtida påverkan på inflygningar**

Nya beräkningar och höjder finn framtagna och plankartan har ändrat utifrån dessa. Se tidigare kommentar berörande *redovisade höjder på plankartan*.

Gällande eventuellt framtida störande belysning hos de företag som etablerar sig inom området ska samråd ske med Växjö Småland Airport vid byggnation eller ändrad markanvändning. Likaså ska samråd ske med Växjö Småland Airport vid uppförande av ljusanordningar, transformatorstationer eller annan elektrisk anordning för att säker ställa att ingen elektrisk störning uppstår. Solceller ska ingå i begreppet annan teknisk anordning. Detta finns reglerat under upplysningar på plankartan, men för att vara på säkra sidan så har en administrativ bestämmelse lagts till om bygglövsplikt för solceller.

### **Gränser och planbestämmelser på plankartan**

Plangränser och bestämmelser har setts över och justerats efter inkomna synpunkter under granskningen. Gränser som berör gränsdragningar mellan kommunal och statlig väg är också avstämnda med Trafikverket.

En diskussion angående hur man ökar säkerheten i den nya fyrvägskorsningen i anslutning till Härlösvägen har påbörjats. Detaljplanen medger stora områden för VÅG och det är därmed möjligt att göra flera olika åtgärder för att öka säkerheten utan att detaljplanen behöver ändras.

### **Gång- och cykelvägar**

Det finns goda möjligheter att ta sig söderut från planområdet samt in till centrum. Likaså kommer det finns goda möjligheter att ta sig till fots och med cykel inom planområdet. Planbeskrivningen redovisa fastlagda gatusektioner och har nu också kompletterats med en karta som redovisar gång- och cykelvägarna söderut.

### **Kulturmiljö och fornlämningar**

Plankartans redovisning av fornlämningar som ska slutundersökas har uppdaterats och kompletterats. Berörande kumulativa effekter och påverkan på riksintresset Bergkvara så har en utredning påbörjats för undersöka effekterna. Resultatet av utredningen kommer att redovisas i kommunens nya översiktsplan.

### **Synpunkter kopplade till planens genomförande**

En skötselplan kommer att tas fram av kommunen tillsammans med exploatörerna för detaljplanen. Ett kvalitetsprogram för den allmänna platsmarken håller också på att tas fram för detaljplanen.

Vid utbyggnad av cirkulationsplatserna kommer det finns möjlighet att göra en tillfällig anläggning för gjutning av en gc-port inom reglerad markanvändning för NATUR. Likaså kommer det finns möjlighet att flytta ledningar och lägga dessa inom reglerat område för NATUR. Detaljplanen hindrar ej detta.



Detaljplanen möjliggör nu också att anlägga en nätstation i gränsen mellan E.ON och VEAB koncession. Ett l- område för kraftledningarna i söder är ej aktuellt att reglera på plankartan då ledningarna ligger inom markanvändning för NATUR som är allmänplatsmark som inte får bebyggas. Skötsel och underhåll så som att ta ner träd inom lednings området är inget detaljplanen hindrar.

### **Påverkan på angränsande marker och vattenkvalité**

Kommunen har varit i kontakt med angränsande markägare och avtal kommer att tecknas innan detaljplanen antas gällande skötsel och underhåll av Ålabäcken. Berörande påverkan på grundvattenkvalitén för områden i anslutning till planområdet bedöms sannolikheten som ytterst liten utifrån planerad dagvattenhantering, rening, markens höjder samt flödesriktningar.

### **JUSTERING AV PLANFÖRSLAGET EFTER GRANSKNING**

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

#### **Plankarta**

Höjder har ändrats  
Delar av område för gata har reglerats med en föreskriven höjd över nollplanet  
Område för VÄG resp. GATA har justerats  
Område för nätstation har tillkommit  
Samt redaktionella ändringar

#### **Planbeskrivning**

Karta som redovisar gång- och cykelvägskopplingar till området inkl. text  
Redaktionella justeringar

#### **KVARSTÅENDE SYNUNKTER**

Följande sakägare har lämnat yttranden under samråd som delvis inte har tillgodosetts:

Sakägare 1, synpunkter under samrådet  
Sakägare 2, synpunkter under samrådet  
Sakägare 4, synpunkter under samrådet

#### **BESLUTSUNDERLAG**

Planbeskrivning daterad 2020-03-02  
Undersökning om betydande miljöpåverkan daterad 2019-01-29  
Plankarta daterad 2020-03-02  
Miljökonsekvensbeskrivning daterad 2019-11-18  
Utlåtande daterat 2020-03-02

#### **BESLUTET SKICKAS TILL**

Sökande  
Sakägare med erinran  
Länsstyrelsen i Kronobergs län



**Växjö**  
**kommun**

Dnr PLAN.2017.206  
2020-03-02

Kerstin Ivansson  
Planarkitekt

Henrik Johansson  
Stadsbyggnadschef

# Detaljplan

## ÖJABYMOTET, Öjaby Växjö kommun

**Laga kraft  
2020-05-18**

Laga Krafthandling 0780K -P2020/5  
Dnr PLAN:2017.206  
2020-03-02 Stadsbyggnadskontoret,  
Växjö kommun



**Växjö  
kommun**

## Innehållsförteckning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDRAG.....	4
HANDLINGAR.....	4
PLANDATA.....	5
Läge och areal.....	5
Markägoförhållanden.....	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Översiktsplanen.....	5
Program för planområdet.....	5
Detaljplaner.....	5
Åtgärdsvalsstudie Växjö Västra verksamhetsområde.....	5
Riksintresse Bergkvara.....	6
Riksintresse flygplatsen.....	8
Riksintresseväg, riksväg 25 och riksväg 30.....	8
Kommunala beslut i övrigt.....	9
BEFINTIGA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
Flygplats.....	9
Mark och natur.....	9
Arkeologi.....	15
Vatten.....	16
Bebyggelse.....	16
Gator och trafik.....	17
Teknisk försörjning.....	17
LAGSTIFTNING OCH RIKTVÄRDEN.....	18
Riktvärden för buller.....	18
FÖRSLAG TILL DETALJPLAN.....	21
Planbestämmelser kvartersmark.....	21
Planbestämmelser allmänplatsmark.....	24
Administrativa bestämmelser.....	30
Upplysningar på plankartan.....	32
DAGVATTENUTREDNING.....	32
Marken.....	32
Recipient.....	33
Befintliga ledningar och dagvattenanläggningar.....	34
Förslag till dagvattenhantering.....	34

---

DETALJERAD RISKBEDÖMNING AV DETALJPLANEN.....	36
PLANENS PÅVERKAN PÅ MILJÖN.....	37
Påverkan på de nationella miljömålen.....	37
Påverkan på miljö kvalitetsnormer.....	39
Påverkan på naturvärden .....	40
Påverkan på rödlistade arter .....	40
Påverkan på fridlysta arter.....	41
Biotopskyddade objekt.....	42
Påverkan på grön infrastruktur.....	42
Påverkan på Ålabäcken .....	43
Påverkan på Lillesjön.....	43
Buller .....	45
Översvämning .....	51
Miljökonsekvensbedömning.....	51
PLANENS GENOMFÖRANDE .....	51
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning .....	51
Utbyggnad av planområdet.....	51
Planekonomi.....	51
Avtal.....	52
Fastighetsbildning.....	52
Nya infarter ifrån riksväg 30.....	53
Anmälan, tillstånd och dispenser .....	53
Dagvattenhantering.....	54
Vatten- och avlopp .....	55
Arkeologi .....	55
Masshantering & transporter .....	55
Flytt av el-ledningar och transformatorstationer .....	56
Avfall.....	57
Posthantering.....	57
Räddningstjänstens tillgänglighet .....	57
Samråd med flygplatsen .....	57
Hantering av byggkranar .....	57
Tidsplan .....	57
Genomförandetid.....	57
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE .....	58
Detaljerad riskbedömning.....	58
Miljökonsekvensbedömning .....	59
Konsekvenser på fastighetsnivå.....	60
Påverkan på riksväg 25 och riksväg 30 .....	61
Väg G719 från väg 30 till Växjö flygplats.....	62
Påverkan på riksintresset Bergkvara (G26) .....	62
Påverkan på Växjö Småland Airport.....	62



### Läsanvisning

I samband med planarbetet har ett antal undersökningar och utredningar tagits fram. I planbeskrivningen har viss sammanfattning av delar av dessa gjorts. Hänvisningar till respektive handling finns under respektive rubrik i planbeskrivningen. Handlingarna i sin helhet finns på [www.vaxjo.se/detaljplaner](http://www.vaxjo.se/detaljplaner)



# Planbeskrivning ÖJABYMOTET, Öjaby i Växjö kommun Detaljplan för verksamheter

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att skapa ett grönt attraktivt verksamhetsområde med en utformning som främjar mänskliga möten och möjliggör för en bred variation av verksamheter som har god tillgänglighet och flexibla tomter för framtiden.

Växjö kommun har brist på attraktiv verksamhetsmark och för att kunna fortsätta utveckla näringslivet krävs det att mer verksamhetsmark skapas. Enligt nuvarande målsättningar ska kommunen ha minst 150 hektar planlagd verksamhetsmark i beredskap. En övergripande struktur har tagits fram i form av ett planprogram som bär namnet Växjö Västra Verksamhetsområde, daterat 2017-04-11.

Kommunstyrelsen beslutade 2017-02-07 § 49 att ge byggnadsnämnden i uppdrag att ta fram en detaljplan för verksamhetsmark inom en de aktuella fastigheterna i Öjaby.

## HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av denna planbeskrivning med redovisning av planens genomförande, undersökning om betydande miljöpåverkan (tidigare benämnd behovsbedömning), miljökonsekvensbeskrivning och plankarta med planbestämmelser samt bilagor.



Under planprocessen finns planhandlingarna tillgängliga på Växjö kommuns hemsida.

## **PLANDATA**

### **Läge och areal**

Planområdet är beläget väster om Öjaby och norrut längsmed riksväg 30 upp mot Tunatorp. Planområdet omfattar ca. 210 hektar mark.

### **Markägoförhållanden**

Markägoförhållandet inom området är delat mellan kommunal och privat ägo.

## **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

### **Översiktsplanen**

Mellersta delen av planområdet finns upptaget i översiktsplanen för Växjö stad, antagen av Kommunfullmäktige 2012-02-28, som ett område för verksamheter. Vidare beskrivs att verksamhetsområden avsedda för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande, ytkrävande eller genererar tung eller en stor mängd trafik ska placeras längsmed riksvägarna och järnvägarna i stadens utkanter. Utformningen av områdena ska hålla en hög kvalitet. Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner.

### **Program för planområdet**

Som underlag till detaljplanen finns ett planprogram framtaget för området med namnet Växjö Västra Verksamhetsområde. Planprogrammet är godkänt av kommunstyrelsen 2017-09-05 och redovisar en övergripande struktur av markanvändning där ambitionen är att hela området byggs ut på lång sikt i etapper för verksamhetsmark. Visionen för området i planprogrammet är att skapa ett verksamhetsområde med attraktiva kunskapsmiljöer för personal- och kunskapsintensiva företag samt för ytkrävande verksamheter med stor omgivningspåverkan. Detta ställer stora krav på tillgänglighet till och inom området, utformning och lokalisering av olika typer av företag samt utformning av allmänna platser och gröna miljöer. Området ska också bli en del av staden och försörjas med kollektivtrafik. I södra delen föreslås ett verksamhetsområde med stadsmässiga kvaliteter där människor kan mötas och röra sig i gröna och urbana miljöer. I norra delen föreslås ett verksamhetsområde för ytkrävande verksamheter som har stor omgivningspåverkan.

### **Detaljplaner**

Endast området för den nya cirkulationen vid Nylanda vägen berör en gällande detaljplan. Detaljplanen 0780-P97/16 medger en markanvändning för NATUR och GENOMFART och dessa markanvändningar kommer att ersättas av denna detaljplan som föreslår VÄG - vägområde. Genomförande tiden för den berörda detaljplanen har gått ut.

### **Åtgärdsvalsstudie Växjö Västra verksamhetsområde**

I samrådet för planprogrammet lämnade Trafikverket yttrande där det angavs att programområdet rymmer en hel del starka intressekonflikter. Bland annat har flygplatsens riksintresseprecisering lyfts liksom bullerproblematiken och hastighetsfrågan. Då området innehåller en rad intressekonflikter och då

planprogrammet föreslog förändringar av infrastrukturen på statliga vägar, togs en åtgärdsvalsstudie (2017/577733) fram med fokus på trafiklösningar. Åtgärdsvalsstudien genomfördes av Trafikverket i samverkan med Växjö kommun.

Huvudsyftet med studien var att utreda möjliga lösningar för angöring av trafik till och från programområdet från statliga vägar, utifrån tänkbara scenarier av verksamhetens olika trafikgenerering. Alla fordonstyper inklusive kollektivtrafik och GC beaktades.

Geografiskt avgränsades studien till planprogrammets gränser. Studien belyser även inverkan på vägsystemet i Växjö i stort, samt de statliga vägarnas funktion i ett regionalt och statligt system. Eventuell framtida fortsatt etablering i planområdets närhet har också beaktats. Detaljplanens anslutningar till det statliga vägnätet är hämtade ifrån de åtgärder som presenteras i åtgärdsvalsstudien. Med Åtgärdsvalsstudien som grund har avtal tecknats mellan Trafikverket och Växjö kommun om val av anslutningslösningar.

## Riksintresse Bergkvara

Planområdet angränsar till riksintresse för kulturmiljövården Bergkvara, riksintresset Bergkvara. Länsstyrelsen i Kronobergs län tog 2016 fram ett kunskapsunderlag för riksintresset.

### Bergkvara [G 26] (Bergunda sn)

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

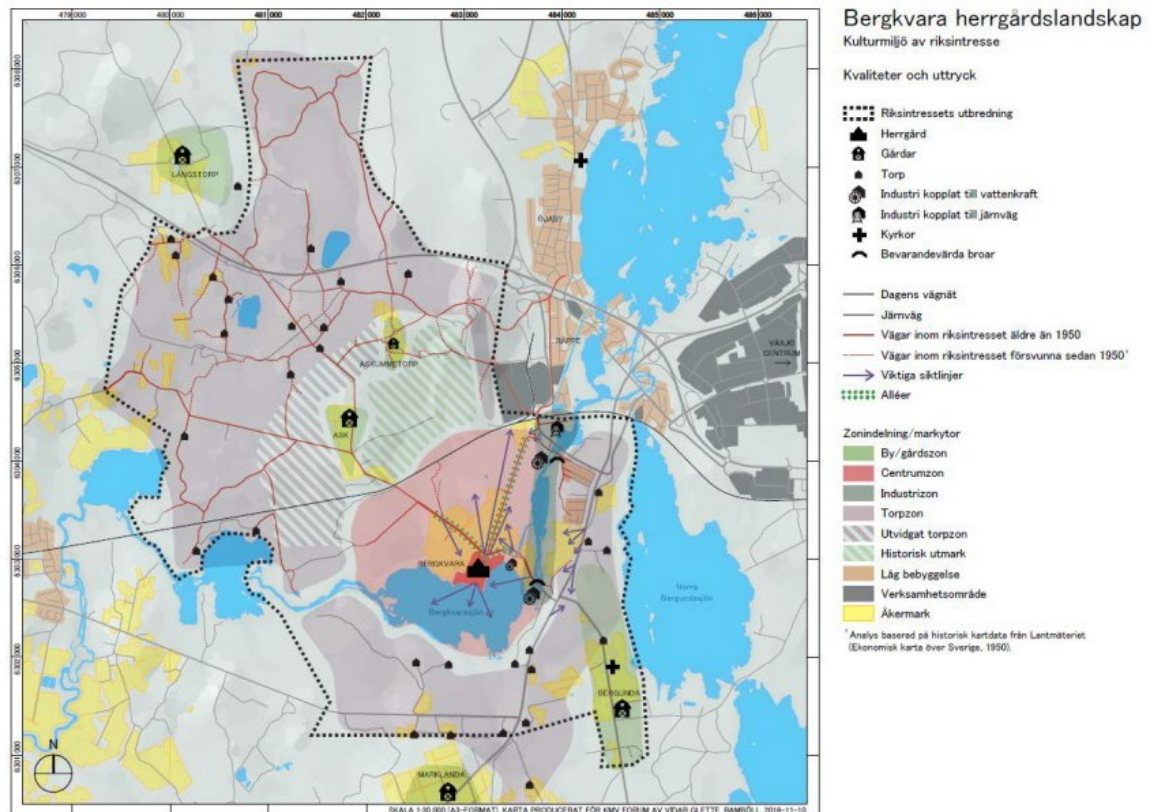
**Uttryck för riksintresset:** Ett godscentrum med medeltida ruin från 1470-talet, herrgårdsanläggning från 1700-talets slut, monumentala ladugårdsbyggnader från omkring 1900, alléer, trädgård och ett storskaligt odlings och betespräglad landskap. På behörigt avstånd från centrum finns f.d. byar och småskalig torpbebyggelse med tillhörande odlingslandskap samt den medeltida kyrkan i Bergunda. Längs Helige å påminner exempelvis Örsleds kvarn om godsets industriella verksamhet.

Bergkvara är en godsmiljö och utgjorde ett av Skandinaviens största gods under senmedeltid med runt 1000 underliggande gårdar. Godsets betydelse för Växjöbyggnaden och Kronoberg har kvarstått in i 1900-talet, som länets största gods.

Bergkvara gård och den tillhörande medeltida borgruinen ligger i ett sjönära läge på Bergkvarasjöns norra sida. Medan borgruinen ligger på en utskjutande udde är 1700-tals herrgården placerad på ett större avstånd från strandkanten, omgärdad av park samt ekonomibyggnader från framförallt 1800-tal. Norr om gården breder öppna och totalröjda åkrar ut sig. I de öppna markernas utkant finns ett flertal torp. Stora delar av riksintresset domineras annars av det skogsdominerade torplandskapet, där en

småskalig torpbebyggelse ligger relativt glest utmed ett slingrande vägnät inom riksintresset ryms ett trettiotal torp och en stor andel torplämningar där matkällare, fruktträd och husgrunder indikerar hustomterna. I stor utsträckning är torpens jordbruksmarker igenväxta eller skogsplanterade och ekonomibyggnaderna är i vissa fall rivna.

Kunskapsunderlaget har identifierat en rad olika zoner eller marktytor som kopplar till uttryck för riksintresset. Den aktuella planen kan beröra den norra torpzonen.



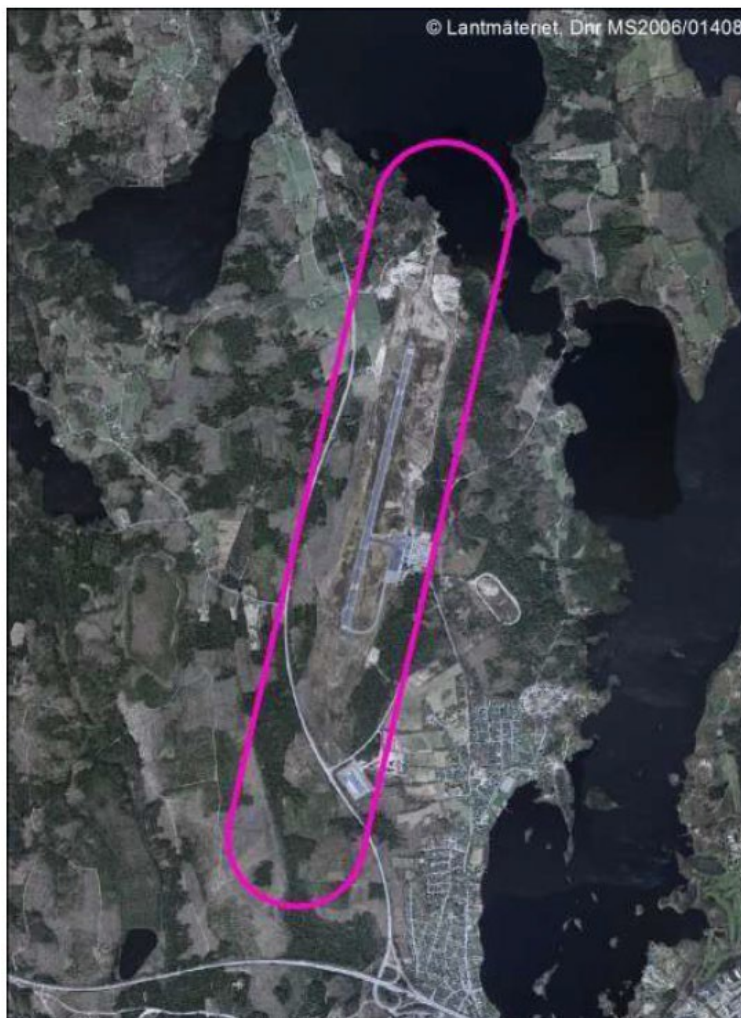
Invid planområdet finns få redovisade objekt kopplade till riksintresset.

I kunskapsunderlaget redovisas råd och riktlinjer. För torpzonen har följande råd och riktlinjer identifierats:

- Torplandskapet norr om väg 25 har låg läsbarhet och begränsad tillgänglighet samt är avskilt från övriga riksintresset genom väg 25. Området har en hög tållighet, men vid utveckling av området bör områdets potential i form av ädellöv, småskalig vägstruktur och områden med torplämningar och fossil åkermark utnyttjas. En potentiell port in till Växjö.
- Torplandskapet är känsligt för avstängda eller omledda vägar som minskar torplandskapets konnektivitet med huvudgården. Torplandskapet har historiskt varit ett föränderligt landskap, och punktvisa kompletteringar av ny bebyggelse som i skala och struktur håller sig till torplandskapet kan göras. Samlad bebyggelse bryter mot torplandskapets struktur, om sådan föreslås ska lokalisering och utformning utredas ingående.

## Riksintresse flygplatsen

Planområdet ligger inom riksintresset för flygplatsen. För att säkerställa flygplatsens funktion måste markanvändning som inte är luftfartsanknuten prövas från fall till fall innan den accepteras inom riksintresseområdet. Kartan nedan redovisar området för riksintresset.



## Riksintresseväg, riksväg 25 och riksväg 30

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

Väg 30 utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Vägen binder samman Växjö och Jönköping, och har i första hand stor betydelse för näringslivets transportbehov. Länsstyrelsens beslut om utökad byggnadsfritt avstånd enl. Väglagen §47 utgör också ett underlag för planläggning. Enligt detta beslut gäller för rv 25 ett avstånd på 50 meter och för rv 30 är avståndet 30 meter från vägområdet.

## **Kommunala beslut i övrigt**

Byggnadsnämnden gav 2017-03-23 § 59 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för Öjaby 1:17. Planområdet utökades så byggnadsnämnden beslutade 2017-09-28 att utöka uppdraget till dess nuvarande avgränsning.

## **Näringsliv**

Växjö kommun har brist på attraktiv verksamhetsmark och för att kunna fortsätta utveckla vårt näringsliv krävs det att vi kan tillskapa mer. Kommunfullmäktige har beslutat att mer verksamhetsmark ska tas fram och i kommunens internbudget för 2018 ska kommunen ha minst 150 hektar planlagd verksamhetsmark i beredskap. I dagsläget har kommunen 90 hektar planlagd verksamhetsmark, varav en stor del inte kan anses vara tillräckligt attraktiv.

## **BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Flygplats**

Detaljplanen berör även flygplatsens influensområde för flyghinder. Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar så som vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten.

Dessa hinder kan innebära att flygverksamheten vid flygplatsen drabbas av sådana restriktioner att utnyttjandet av flygplatsen försvåras påtagligt. Hinderfriheten skall även hållas vid byggnation i området. Det är inte rimligt att överhuvudtaget tillåta någon form av verksamhet i den yta som ska säkerställa att piloten har fri sikt till inflygningsljusen. Detta innebär i praktiken att bebyggelse inte kan tillåtas på en yta med 120 meters bredd och 1350 meters längd som sträcker sig från bantröskeln ut längs banans förlängning. Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabel från risksynpunkt (risk för tredje man).

## **Mark och natur**

### **Landskapsanalys**

En landskapsanalys har gjorts för ett större utredningsområde där det tänkta planområdet varit en del. Det anspråk som ett nytt verksamhetsområde utgör innebär att ett idag till stora delar sammanhängande skogslandskap försvinner. Det innebär också att stora delar av området kommer att hårdgöras, vegetation tas bort och terrängkillnader jämnas ut. Det ställer stora krav på att tillräckligt stora grönytor sparas, förädlas och nyskapas för att möjliggöra hantering av den ökade mängden flöde men också bidra med biologisk mångfald, struktur, orientering och upplevelsevärden. Detta är alla mycket viktiga faktorer för att utveckla ett verksamhetsområde som är attraktivt att arbeta och vistas i.

### **Mark och vegetation**

Detaljplaneområdet är belägen på mark som historiskt har utgjort skog och utmark tillhörande bondbyn Öjaby. På en karta från år 1852 kan ses att markanvändningen inom planområdet under denna tid utgjordes av hagmark och skog. Sannolikt var skogen relativt gles och utnyttjades till stora delar för bete. Under åren har dock

markanvändningen inom planområdet övergått allt mer till skogsbruk, och idag är det moderna skogsbruket nästan helt dominerande. Undantaget är en del mindre rester av tidigare hag- och åkermarker vid Gullhalla. Det rationella skogsbruket har medfört att den skogliga kontinuiteten inom detaljplaneområdet har brutits, och att det finns få värdefulla skogsytor inom området. Upplevelsevärdena är också låga. Hyggen och nyplanteringar förekommer spritt i området. Gran, i varierande ålder, utgör det dominerande trädslaget men varierande inslag finns av främst tall och lövträd.

Detaljplaneområdet norr om Härlövsvägen, utgörs till stora delar av hyggen, nyplanteringar och skogsskiften med mestadels låga naturvärden. Diken för markavvattning finns i större delen. Genom de västra delarna sträcker sig ett större dike kallat Ålabäcken. Tidigare har ett större område kring bäcken varit uppodlat. Dessa marker har idag vuxit igen med en periodvis översvämmad kärrskog. Kärrskogen domineras idag av salixarter, björk och al.

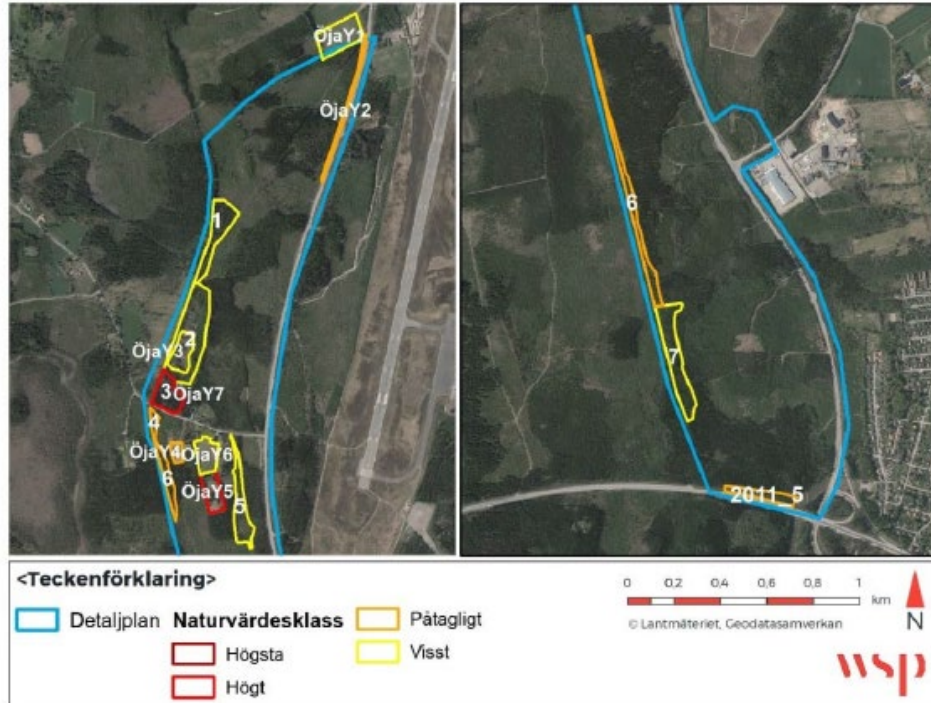
De södra delarna av detaljplaneområdet, söder om Härlövsvägen, består av flacka skogsbrukspåverkade skogsområden. Flera hyggen och nyplanteringar förekommer. Längst i de södra delarna av planområdet ligger Klyngekärr som är ett skogbevuxet kärr. Från Klyngekärr rinner ett dike norrut som senare övergår i Ålabäcken. Ett mindre dike finns också i sydost, intill väg 25. Där skogen är uppvuxen domineras den av gran men det finns även större inslag av tall. Bortsett från uppkommande lövsly på hyggena så finns ett större inslag av lövskog, framförallt björk, i några områden längs väg 30.



Planområdet, till öster skymtar väg 30

## Naturvärdesinventering

Det aktuella området har ett flertal gånger varit föremål för naturinventering (se sammanställning i WSP, 2019). Totalt har 14 naturvärdesobjekt identifierats. Dessa redovisas på kartan nedan.



Figur 16. Resultatet av utförda naturvärdesinventeringar. Totalt 14 naturvärdesobjekt har identifierats.

Tabell 2. Identifierade naturvärdesobjekt inom detaljplaneområdet. För objektnummer, se karta i figur 16.

Naturvärdesobjekt	Naturvärdesklass	Beskrivning
Naturvärdesobjekt ÖjaY1	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Öppen örtrik gräsmark, dike. Orkidén nattviol.
Naturvärdesobjekt ÖjaY2	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Örtrik och blomrik väggkant. Insektsvärden.
Naturvärdesobjekt ÖjaY3 (se även Naturvärdesobjekt 2 nedan)	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Öppen myrmark, tidigare uppodlad.
Naturvärdesobjekt ÖjaY4	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Öppen örtrik gräsmark. Insektsvärden, bl.a. mindre bastardsvärmare.
Naturvärdesobjekt ÖjaY5	Naturvärdesklass 2 – Högt naturvärde	Öppen artrik gräsmark, kontinuitet som betesmark, pågående skötsel. Insektsvärden, rödlistade arter
Naturvärdesobjekt ÖjaY6	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Öppen örtrik gräsmark, och insektsvärden.
Naturvärdesobjekt 1 - Gransumpskog	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Flerskiktad skog, rikligt med död ved.
Naturvärdesobjekt 2 (delvis överlappande med ÖjaY3)	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Öppet kärr, grova träd



Naturvärdesobjekt 3 och ÖjaY7	Naturvärdesklass 2 – Högt naturvärde	Äldre flerskiktad skog, naturlig åldersfördelning, mosaikartad struktur med täta partier och stormluckor samt mycket god förekomst av död ved i olika nedbrytningsstadier. Många naturvårdsarter, bl.a. rödlistade arter.
Naturvärdesobjekt 4 - Blandsumpskog	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Vattendrag, död ved, flera naturvårdsarter.
Naturvärdesobjekt 5 - Barrsumpskog	Naturvärdesklass 4 – Vissa naturvärden	Blandsumpskog, öppen mosse, senvuxna träd, rikligt med död ved.
Naturvärdesobjekt 6 – Barrskog, två delområden	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Vattendrag, död ved. Mest yngre granskog, med enstaka klibbalar vid bäcken.
Naturvärdesobjekt 7 - Barrskog	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Vattendrag, död ved.
Naturvärdesobjekt 2011_5 – Brynmiljö med grövre ek	Naturvärdesklass 3 – Påtagliga naturvärden	Gamla ekar, grov liggande död ved, högstubbe, solexponerat bryn, insektsvärden.

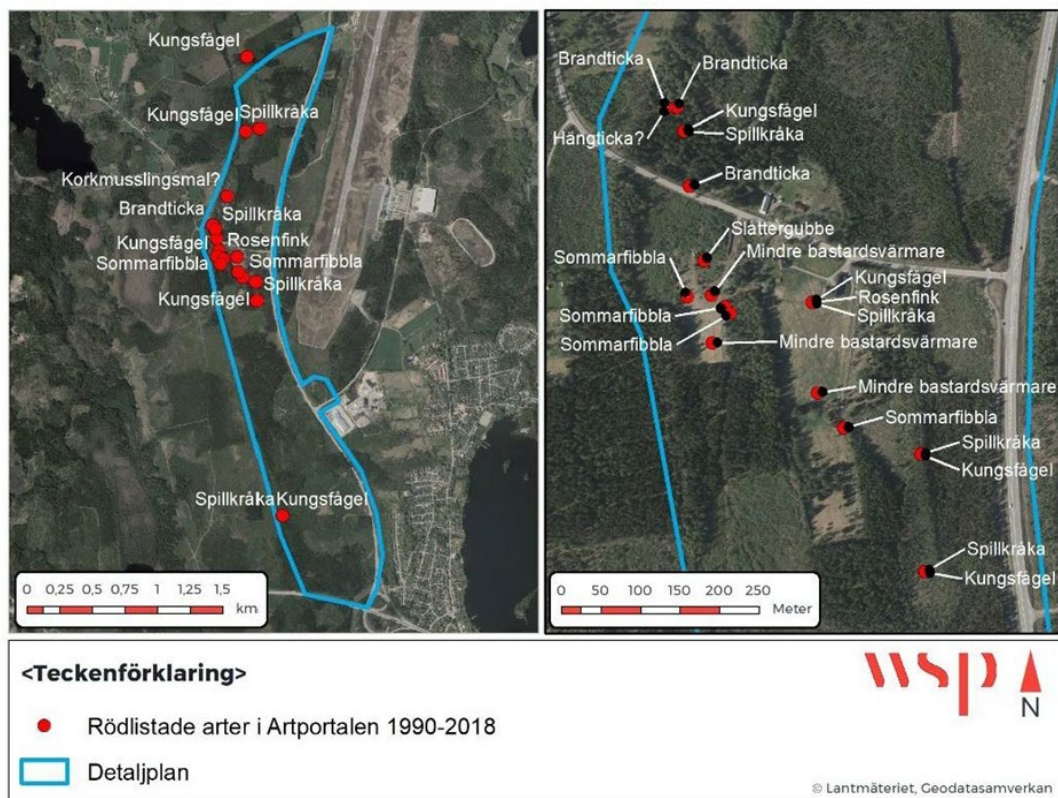
## Rödlistade arter

För det aktuella planområdet finns några rapporterade förekomster av rödlistade arter. De flesta arter har noterats i samband med nyligen genomförda naturvärdesinventeringar. Fågelarterna kungsfågel (rödlistad som sårbar) samt spillkråka (nära hotad) finns rapporterad från flera platser inom området, och rosenfink (sårbar) finns rapporterad från Gullhalla.

Övriga rödlistade arter som noterats är relativt gott om mindre bastardsvärmare (nära hotad), enstaka slättegubbe (sårbar), några förekomster av sommarfibbla (nära hotad), några förekomster av brandticka (nära hotad), några möjliga gnagspår av korkmusslingsmalen (nära hotad) samt ett möjligt fynd av hängtickan (sårbar), se figur 18. Både hängtickan och korkmusslingsmalen kan inte artbestämmas med säkerhet i fält varför fynden är ovaliderade.

Tabell 3. Kända förekomster av rödlistade arter inom 100 m från föreslagna detaljplan under perioden 1990-2019 (uppdaterad sökning i Artportalen 2019-10-18).

Art	Inom eller utanför detaljplaneområdet
Spillkråka (NT)	Inom detaljplaneområdet på flera platser.
Kungsfågel (VU)	Inom detaljplaneområdet på flera platser. Även norr om detaljplaneområdet.
Rosenfink (NT)	Inom området vid Gullhalla.
Slättegubbe (VU)	Inom området vid Gullhalla.
Sommarfibbla (NT)	Inom området vid Gullhalla.
Mindre bastardsvärmare (NT)	Inom området vid Gullhalla.
Korkmusslingsmal (NT)	Inom området nordväst om Gullhalla. Osäkert fynd.
Brandticka (NT)	Inom området nordväst om Gullhalla.
Hängtickan (VU)	Inom området nordväst om Gullhalla. Osäkert fynd.



### Fridlysta arter

Några fridlysta arter (exkl. fåglar) noterades under inventeringarna, se figur 20. Dessa var en planta av orkidén nattviol vid ett dike i norra gränsen av planområdet, några enstaka plantor av orkidén grönvit nattviol i ängsmarkerna vid Gullhalla, samt skogsödla i området väster om Gullhalla. Orkidéerna är fridlysta enligt 8 § och skogsödlan är fridlyst enligt 6 § i artskyddsförordningen (2007:845).

### Biotopskyddade objekt

Vid Gullhalla förekommer odlingsrösen/stenrösen och stenmurar som enligt genomförd naturvärdesinventering (WSP, 2019) kan omfattas av det generella biotopskyddet. Deras lokalisering syns i figur 18 och beskrivs nedan. Det är dock oklart om objekten omfattas av biotopskydd.

Odlingsrösen och stenmurar utgör ofta



viktiga livsmiljöer och tillflyktsorter för flera av jordbrukslandskapets växt- och djurarter, till exempel vissa lavar, mossor, grod- och kräldjur, insekter, spindlar, fåglar och smådäggdjur. Odlingsrösen och stenmurar utgör ett viktigt inslag i landskapsbilden i ett i övrigt rationaliserat landskap och har också stor betydelse för växt- och djurlivet genom den mosaik och variation de skapar i jordbrukslandskapet.

Söder om Härlövsvägen finns en stenmur längs en stor del av gräsmarkens kant (ÖjaBL1). Stenmuren är längs större delen av sin sträckning välbyggd med rak kant. I östra kanten av betesmarken är stenmuren väldigt bred, där utsidan också har mer diffus kant. Stenmuren är delvis raserad på sina ställen. Överlag är stenmuren solbelyst och den erbjuder skydd åt fauna, t.ex. kräldjur och mindre däggdjur. Skogsödlor har noterats i gräsmarken, det finns därför en möjlighet att arten övervintrar eller vilar i stenmuren.



Centralt i gräsmarken finns ett stenröse bestående av relativt stora block, vilket reducerar stenrösets värde för fauna. Norr om Härlövsvägen finns sten upplagd i kanten till den tidigare åkern (ÖjaBL2). Stenen ligger som ett avlångt stenröse och bedöms aldrig ha varit uppbyggd som en mur. Objektet ligger relativt solbelyst vilket ökar värdet för fauna. Inga särskilda arter mossor och lavar noterades vid fältbesöket. Två sälgar med nedsatt vitalitet står i stensträngen, stamdiameter 50 cm och 65 cm. Det större trädet är ett hålträd.

### Geotekniska förhållanden

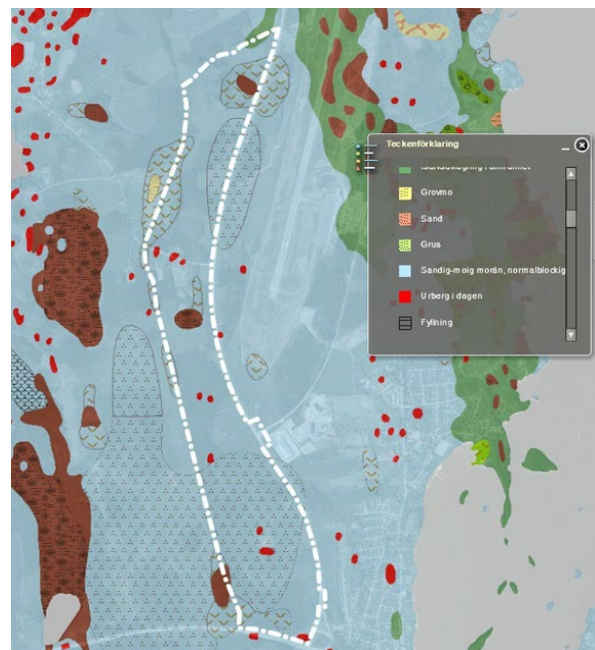
Planområdet består till största del utav sandig moig morän som är normal till blockfattig. Inslag av berg, torv och mossmark förekommer också.

### Förorenad mark

Inga registrerade föroreningar finns inom planområdet enligt Länsstyrelsens MIFO- databas.

### Radon

Planområdet ligger inte inom högriskområde för radon.



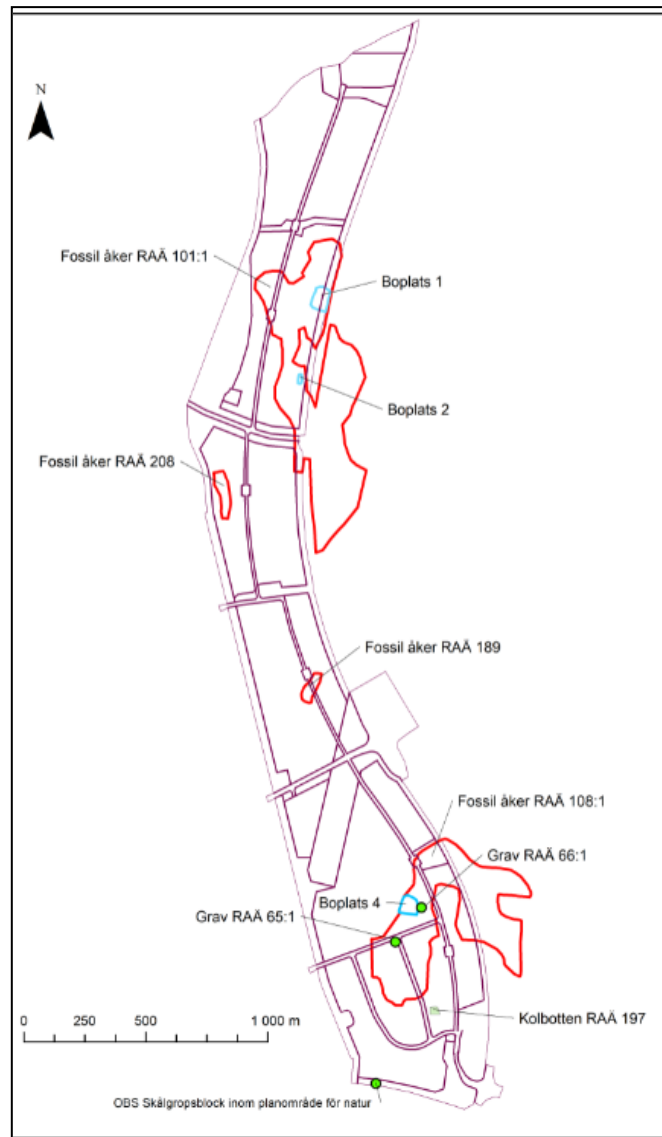
## Arkeologi

Två arkeologiska utredningar steg 1 finns sedan tidigare framtagna för området, Arkeologisk utredning kring södra delen av Växjö flygplats, Fastigheterna Öjaby 1:17 (del av), 28:1 (del av) etc och Arkeologisk utredning över fastigheterna 20:1 (del av), Öjaby 8:2 etc författade av Sune Jönsson (Landskapsarkeologerna).

Arkeologisk förundersökning har utförts av Kalmar läns museum för hela planområdet parallellt med två arkeologiska utredningar steg 2 (AU2). I ett av AU2-områdena upptäcktes ett område med fossil åkermark. I det andra AU2-området upptäcktes ett boplatsoområde. Dessa två nyupptäckta områden har undersökts i en kompletterande förundersökning. Resultat från denna kompletterande förundersökning visade inget behov av ytterligare undersökningar och beslut har fattats om frisläppande för båda dessa AU2-områden.

Arkeologisk förundersökning är klar och upphandling av slutundersökning pågår. Beslut om slutundersökning fattas av Länsstyrelsen efter att detaljplanen är antagen.

Karta till höger visar kända fornlämningar och dess utbredning efter utförda fältarbeten av Kalmar läns museum. Skålgropsblock (Bergunda 267) ligger inom planerad naturmark och kommer att bevaras. Övriga fornlämningar ligger inom områden som planeras att exploateras. Beslut om omfattning på slutundersökning ska fattas innan detaljplanen antas.



## Vatten

### Ålabäcken

Inga fynd av fisk, varken i Lillesjön där Ålabäcken har sitt utlopp, eller i Ålabäcken, har rapporterats till Artportalen mellan år 2000 till 2019. Vid sjöprovfiske i Lillesjön under år 2013 av Länsstyrelsen Kronoberg noterades gärs, björkna, gädda, mört, löja, braxen, abborre och sarv.

Djupet och bredden på Ålabäcken varierar kraftigt. Bredast är det i söder där bredden uppgår till cirka 3,5 m. Bitvis är dock ån endast några decimeter bred. Djupet varierar mellan knappt en decimeter till uppskattningsvis en meter djupt.

Längs med vissa delar av Ålabäcken finns partier med lämpliga strukturer för vandrande fisk. Dock varvas dessa partier med sträckor med mer eller mindre helt stillastående vatten, och som är rika på organiskt material. Risk finns att detta vatten spolats vidare, och lägger sig över andra områden vid varierat flöde.

Längs med bäcken noterades inga av människan anlagda vandringshinder. Flertalet vägtrummor noterades vilka inte bedömdes påverka eventuell vandring av fisk. På flera platser påträffades naturliga vandringshinder i form av ansamlingar av organiskt material som stammar, grenar, löv och liknande.

Det finns delsträckor av Ålabäcken som har strömmande vatten, botten av grus och sten och lite organiskt material. Därför kan det inte helt uteslutas att enstaka delsträckor som kan nyttjas av vandrande fisk. Sammantaget bedöms dock Ålabäcken ha ett relativt lågt värde med avseende på att fungera som livsmiljö och lekmiljö för vandrande fisk som öring, lax eller liknande. Detta med anledning av att Ålabäcken på vissa platser har partiella vandringshinder, periodvis har stillastående områden med mycket organiskt material och på vissa platser är väldigt grund. Dessutom finns indikationer på att bäcken är påverkad av försurning med anledning av att nedströms liggande Lillesjön är målsjö för kalkning. Surt vatten är ett problem för bland annat öring då deras rom kan ta skada. Därutöver har det inte framkommit uppgifter om att vandrande fisk förekommer i nedströms liggande Lillesjön, vilket pekar åt att vandrande fiskarter inte förekommer i området.

Det finns delsträckor av Ålabäcken som har strömmande vatten, botten av grus och sten och lite organiskt material. Därför kan det inte helt uteslutas att enstaka delsträckor som kan nyttjas av vandrande fisk. Sammantaget bedöms dock Ålabäcken ha ett relativt lågt värde med avseende på att fungera som livsmiljö och lekmiljö för vandrande fisk som öring, lax eller liknande. Detta med anledning av att Ålabäcken på vissa platser har partiella vandringshinder, periodvis har stillastående områden med mycket organiskt material och på vissa platser är väldigt grund. Dessutom finns indikationer på att bäcken är påverkad av försurning med anledning av att nedströms liggande Lillesjön är målsjö för kalkning. Surt vatten är ett problem för bland annat öring då deras rom kan ta skada. Därutöver har det inte framkommit uppgifter om att vandrande fisk förekommer i nedströms liggande Lillesjön, vilket pekar åt att vandrande fiskarter inte förekommer i området.

### Bebyggelse

Större delen av planområdet är obebyggt, endast en bostadsbyggnad finns i anslutning till Gullhalla. Den är uppköpt och kommer att rivas i samband med en utbyggnad av området.

## **Gator och trafik**

### **Trafikplats Öjaby**

I södra delen av planområdet ligger trafikplats Öjaby som hanterar korsningen mellan riksväg 30 och riksväg 25 samt väg 717 Stora Råppevägen.

### **Väg mot Härlöv**

I mellersta delen av planområdet korsar väg 733, Härlövsvägen. Vägen tillhör det statliga vägnätet och har en reglerad hastighet på 70 km/h.

### **Mindre infartsvägar**

Ifrån riksväg 30 finns en del mindre infartsvägar/skovsvägar till planområdet som nyttjas för skogsbruk, jakt och friluftsliv.

### **Kollektivtrafik**

I anslutning till planområdet väster samt öster om riksväg 30 finns tre busshållplatser, Nylandavägen, Härlövsvägen och södra Tunatorp. Här stannar buss 141 som trafikerar sträckan Växjö- Lammhult och buss 142 mellan Växjö - Lidnäs.

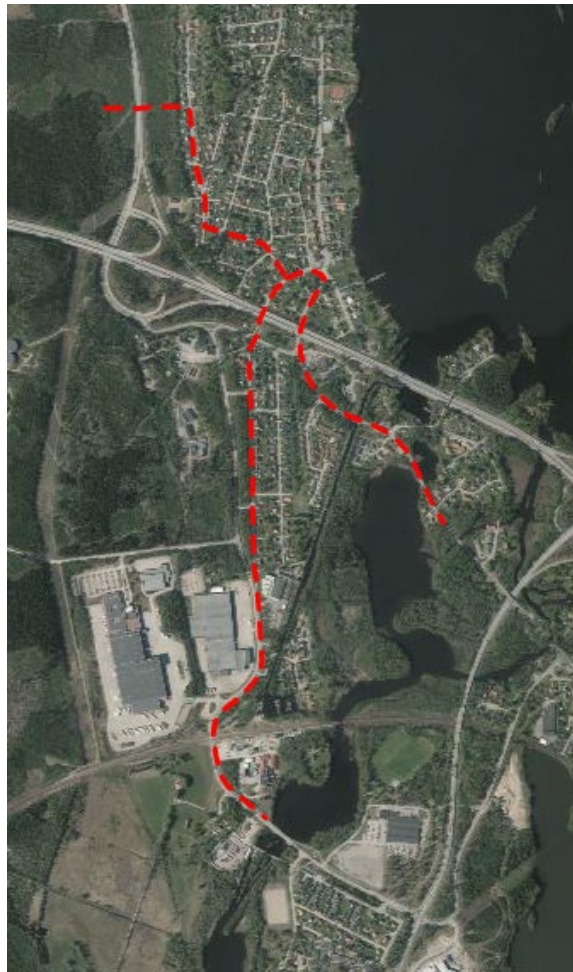
### **Gång- och cykelvägar**

Gång och cykelväg finns inom planområdet på en delsträcka längsmed riksväg 30, från Nylandavägen upp till Härlövsvägen. Från Nylandavägen finns gång- och cykelförbindelser inom Öjaby och in till Växjö stad. Ett elljusspår finns också i södra delen av planområdet som kopplar ihop Öjaby med rekreationsområdet Kvälleberg. Goda möjligheter finns även att ta sig söderut. Bilden till höger redovisar gång- och cykelvägs kopplingar.

### **Teknisk försörjning**

#### **Elnät**

Inom planområdet finns det två elleverantörer. I norra delen har EON elkoncession och i söder har VEAB elkoncession. I planområdets södra del går två större kraftledningar som ej går att flytta på och skyddsavstånd ska hållas till dem. Likaså ska skydd finnas för



eventuell påkörning. I planområdets norra del finns mindre ledning i form av en 10-kV ledning som kommer att flyttas.

### Vatten- och avlopp

Planområdet är inte idag anslutet till det kommunala avlopps nätet. Vatten- och avloppsledningar finns söder om trafikplats Öjaby och vid villabebyggelsen i Öjaby. Ledningar finns också till verksamhetsområdet väster om Nylandavägen.

## LAGSTIFTNING OCH RIKTVÄRDEN

### Riktvärden för buller

#### Buller från trafik

Riktvärden för trafikbuller vid bostadsbebyggelse anges i Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse i ärenden påbörjade före 2 januari 2015 eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall ljudnivån utomhus inte kan reduceras till ljudnivåer enligt ovan bör inriktningen vara att riktvärdena för ljudnivå inomhus inte överskrids. Ljudnivåer vid ombyggnad av väg som inte är väsentlig definieras också i Infrastrukturpropositionen<sup>7</sup> och i etappmål 1 är målet att klara de ljudnivåer som är redovisade i tabell 5 nedan, vilka är definierade hos Trafikverket som riktvärden vid åtgärder i befintlig miljö

Tabell 5. Trafikverkets åtgärdsnivåer för buller från väg- och spårtrafik vid befintlig miljö.

Lokal eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, $L_{Eq24h}$ utomhus på uteplats/skolgård	Ekvivalent ljudnivå, $L_{Eq24h}$ inomhus	Maximal ljudnivå, $L_{max}$ inomhus
Bostäder	65 dBA (2)	40 dBA	55 dBA (3)
Skolor (för och grundskola)	65 dBA (4)	40 dBA	55 dBA (5)

Trafikverkets vägar och järnvägar indelas i två åtgärds-kategorier; "Icke väsentlig ombyggnad" och "Väsentlig ombyggnad". Denna indelning har sin grund i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och har betydelse när det gäller ambitionsnivån för övervägande och genomförande av bullerskyddsåtgärder. Med väsentlig ombyggnad av infrastruktur menas, enligt Trafikverket, antingen att genomgripande fysiska åtgärder görs i infrastrukturen som väsentligt och permanent förändrar väganläggningen eller att åtgärder och/eller åtgärdspaket görs med syfte

att möjliggöra trafikförändringar som i sin tur medför en väsentlig ökning av störningen. Åtgärderna ska medföra en ändrad funktion eller standardhöjning för huvuddelen av den aktuella vägsträckan, när det gäller såväl funktionsmål som hänsynsmål. Med icke väsentlig ombyggnad, menas övriga åtgärder, där syftet med åtgärden inte är att öka trafikbelastningen. Vid en ombyggnad som klassas som "Icke väsentlig" är det Trafikverkets åtgärdsnivåer 10 för befintlig miljö som styr vilka ljudnivåer som är acceptabla vid bostäder.

### **Bedömning av väsentlig eller icke väsentlig ombyggnad**

I Naturvårdsverkets Rapport 6538 Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (2015), anges om trafikbuller att buller från trafik inom verksamhetsområden bör som huvudprincip bedömas som industribuller. För trafik till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande.

För ombyggnation eller nybyggnation av trafikinfrastruktur klassar Trafikverket byggnationer enligt fem typfall, där typfall 1 är det fall med lägst påverkan. Enligt Trafikverkets rapport om planläggning av vägar och järnvägar definieras projekt enligt typfall 1 som små och okomplicerade åtgärder på befintlig anläggning, endast en marginell ytterligare påverkan på omgivningen med en frivillig markåtkomst. Typfall 1 innebär inte byggande av väg i lagens mening och ingen formell vägplan behöver tas fram. Typfall 2-5 innebär mer omfattande projekt. Här träder en formell vägplanprocess in enligt väglagen och en formell vägplan måste upprättas.

Vid en ombyggnation enligt typfall 1 är det Trafikverkets åtgärdsnivåer 12 för befintlig miljö som styr vilka ljudnivåer som är acceptabla vid bostäder. Vid en ombyggnad enligt typfall 2-5 är det riktvärden för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur som gäller.

På väg 30 planeras två cirkulationsplatser att anläggas som ansluter till detaljplaneområdet. Syftet med byggnationen av cirkulationsplatserna är inte att möjliggöra en väsentligt utökad trafikbelastning, utan att ansluta befintligt vägnät till verksamhetsområdet på ett trafiksäkert sätt. Åtgärden medför inte en ändrad funktion eller standardhöjning för huvuddelen av den aktuella vägsträckan. Ingen breddning av väg 30 kommer att genomföras och skyltad hastighet kommer inte att höjas. I direkt anslutning till cirkulationsplatserna kommer hastigheten att sänkas. Endast en markägare är berörd. Med utgångspunkt av ovanstående bedöms projektet med cirkulationsplatserna klassas som "Icke väsentlig ombyggnad" och avses drivas som typfall 1, och ingen formell vägplanprocess behöver genomföras. Vid ombyggnation av vägen avses därför tillämpning av de riktvärden för buller som anges i tabell 5. Därmed tillämpas samma riktvärden i detaljplaneprojektet.

### **Riktvärden för flygbuller**

Den riksintresseprecisering för Växjö flygplats som gjordes år 2008 bygger på Luftfartsstyrelsens Rapport 2008:12 ISSN 1652-9707 Luftfartens riksintressen - Principer för precisering av riksintresse och influensområden för flygplatser - En rapport från Luftfartsstyrelsen.

För en flygplats klassad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken finns två områden att ta hänsyn till; riksintresseområde och sammanlagt influensområde. Riksintresseområdet utgörs av mark som direkt används eller i



framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. Det sammanlagda influensområdet är den yta utanför riksintresseområdet där bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra utnyttjandet eller tillkomsten av flygplatsen. Det sammanlagda influensområdet består av influensområde med hänsyn till flyghinder, influensområde med hänsyn till flygbuller samt influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning.

I den riksintresseprecisering som Trafikverket har gjort tillsammans med Växjö kommun, har mark identifierats som skall avsättas för luftfartsändamål. Även influensområden från flygtrafiken har identifierats. Inom influensområdena finns restriktioner för tillkommande bebyggelse etc. som på lång sikt kan påverka flygtrafiken negativt vid Växjö Flygplats

I Luftfartsstyrelsens rapport anges att redovisning för influensområde med avseende på flygbuller ska göras som bullerkurvor för FBN 55 dBA och maximalnivån överstigande 70 dBA tre gånger per årsmedeldygn. Det är dessa restriktioner för buller som behöver beaktas vid utveckling av omkringliggande områden.

Miljövillkoren för Växjö Småland Airport är beslutade 1996-10-03 av Koncessionsnämnden enligt dåvarande miljöskyddslagar och gäller tills vidare. Villkoren gäller vid högst 24 500 flygrörelser per år enligt Transportstyrelsens rapport Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser. I villkor 4 i rapporten specificeras följande villkor avseende buller:

- Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning som utsätts för flygbuller som nattetid vid minst tre tillfällen per natt utsätts för momentana störningar som överstiger 80 dB(A), varvid målet skall vara att bullernivån i bostaden inte skall överstiga 45 dB(A).
- Teoretiska beräkningar för de förekommande flygplanstyperna skall användas vid bestämning av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder. Åtgärder behöver inte vidtas för flygplan som är certifierade enligt ICAO, annex 16 till Chicagokonventionen, kapitel 2. Åtgärder behöver heller inte vidtas om den verkliga bullernivån i bostaden inte överstiger 45 dB(A). Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren.

### **Väg- och flygbuller vid kontor och hotell**

För kontor och hotell finns inga nationella riktvärden utomhus vid fasad för trafikbuller från väg och flyg. Vid bygglovsprövning ska det säkerställas att byggnaderna för kontor och hotell följer Svensk Standard SS 25268:2007+T1:2017 Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag och fritidshem, kontor och hotell, där det anges ljudnivåer som ska uppfyllas inomhus.

Växjö flygplats är sedan år 1996 klassat som riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Enligt lagstiftningen skall riksintresseområdet kring en flygplats skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Detta behöver beaktas vid framtagande av detaljplan för att inte utgöra ett framtida hinder för flygplatsens verksamhet. Större delen av planområdet är obebyggt, endast en bostadsbyggnad finns i anslutning till Gullhalla. Denna är uppköpt av kommunen samt

den privata markägaren för detaljplaneområdet. Bostadsbyggnaden kommer att rivas i samband med en exploatering av planområdet.

### **Referensalternativets miljöpåverkan**

Beräkningarna visar att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik i nuläget uppgår till 55–65 dBA vid en stor del av befintliga bostäder i Öjaby, öster om väg 30. Beräkningarna visar också att ljudnivåerna vid befintliga bostäder i Öjaby kommer att öka med ca 2 dBA i nollalternativet, det vill säga situationen år 2030 om inte detaljplanen genomförs. Riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad beräknas då överskridas vid två befintliga bostadsbyggnader i nollalternativet. Dessa överskridanden beror ej på föreliggande detaljplaneförslag utan får överskridanden på grund av normal trafikökning enligt Trafikverkets prognosverktyg.

## **FÖRSLAG TILL DETALJPLAN**

Detaljplanens syfte är att skapa ett grönt attraktivt verksamhetsområde med en utformning som främjar mänskliga möten och möjliggör för en bred variation av verksamheter som har god tillgänglighet och flexibla tomter för framtiden.

### **Planbestämmelser kvartersmark**

#### **E-teknisk anläggning**

Inom område för teknisk anläggning får privata och offentliga anläggningar för tekniskt ändamål uppföras.

#### **J - Industri**

Inom områden markerat med planbestämmelsen J tillåts markanvändning för industri som medger områden för produktion, lagring, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Tekniska anläggningar inryms också i markanvändningen. Personalutrymmen och kontor etc. tillåts som komplement till industriverksamheten. Restaurang för att tillgodose områdets behov kan också vara tillåtet. Då området ligger inom influensområde för flyget är en högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta totalhöjd. Norra delen av planområdet har också en reglerad byggnadshöjd som man ska förhålla sig till. Uppförande av ljusanordningar ska ske i samråd med flygplatsen. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken.

#### **J<sub>1</sub> - Industri. Industri som omfattar tillståndspliktig hantering av brandfarlig vara enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) är ej tillåtet.**

Inom områden markerat med planbestämmelsen J<sub>1</sub> tillåts markanvändning för industri som medger områden för produktion, lagring, partihandel och annan jämförlig verksamhet.

Dock får det ej vara en verksamhet som omfattar tillståndspliktig hantering av brandfarlig vara enligt *lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE)* och skulle därmed kunna utgöra en risk för flyget.

Tekniska anläggningar inryms också i markanvändningen. Personalutrymmen och kontor etc. tillåts som komplement till industriverksamheten. Restaurang för att tillgodose områdets behov kan också vara tillåtet. Då området ligger inom influensområde för flyget är en högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta höjd. Uppförande av ljusanordningar ska ske i samråd med flygplatsen. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken.

### **GJ – Industri och drivmedelsförsäljning**

Inom område markerat med planbestämmelsen GJ tillåts markanvändning för industri och drivmedelsförsörjning. Inom markanvändningen industri ryms produktion, lagring, partihandel och annan jämförbar verksamhet. Tekniska anläggningar inryms också i markanvändningen. Personalutrymmen och kontor etc. tillåts som komplement till industriverksamheten.

Tillåten markanvändning för drivmedelsförsäljning omfattar försäljning av drivmedel som ska vara huvudanvändningen, men service och handel i mindre omfattning som komplettera användningen går också bra, tex. biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror. Beroende på vilket drivmedel som säljs ska olika skyddsavstånd upprätthållas till närmsta byggnad, antändbart material och brandfarlig verksamhet. Skyddsavstånd för drivmedelsstation för bensin, diesel och etanol uppgår till minst 27 meter. Skyddsavstånd kring tankstation för fordonsgas (med antaget gaslager med volym överstigande 4000 liter) uppgår till minst 25 meter för generell bebyggelse, 50 meter till verksamhet med stor brandbelastning och 100 meter till svårutrymda byggnader. Om annan drivmedelstation ska anläggas ska ny riskanalys för anläggningen upprättas. Därtill ska riskbedömningar ska upprättas i samband med projektering av anläggningarna och av verksamhetsutövare i samband med tillståndsansökan för verksamhet.

Då området ligger inom influensområde för flyget är även högsta totalhöjd över nollplanet reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta höjd. Uppförande av ljusanordningar ska ske i samråd med flygplatsen. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken.

### **ZKGC<sub>1</sub> – Verksamheter, kontor, drivmedelsförsäljning och restaurang**

Inom område markerat med ZKGC<sub>1</sub> tillåts en markanvändning för verksamheter, kontorslokaler, drivmedelsförsäljning och restaurang. Verksamheterna ska ha en liten omgivningspåverkan och får ej vara störande. Det kan vara verksamheter som bedriver service har lager, tillverkning med tillhörande försäljning av skrymmande varor eller annan verksamhet av liknade karaktär. Då verksamheterna ska ha en liten omgivningspåverkan är det ej tillåtet med verksamheter som har stor mängd brandfarlig vätska eller brandfarlig gas. Detta på grund utav att markanvändningen tillåts i anslutning till inflygningszonen och skulle därmed kunna utgöra en risk för flyget om de innehar stor mängd brandfarlig vätska eller gas.

Markanvändning för drivmedelsförsäljning omfattar försäljning av drivmedel som ska vara huvudanvändningen, men service och handel i mindre omfattning som komplettera användningen går också bra, tex. biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror. Beroende på vilket drivmedel som säljs ska olika skyddsavstånd upprätthållas till närmsta byggnad, antändbart material och brandfarlig verksamhet. Skyddsavstånd för drivmedelsstation för bensen, diesel och etanol uppgår till minst 27 meter. Skyddsavstånd kring tankstation för fordonsgas (med antaget gaslager med volym överstigande 4000 liter) uppgår till minst 25 meter för generell bebyggelse, 50 meter till verksamhet med stor brandbelastning och 100 meter till svårutrymda byggnader. Om annan drivmedelstation ska anläggas ska ny riskanalys för anläggningen upprättas. Därtill ska riskbedömningar ska upprättas i samband med projektering av anläggningarna och av verksamhetsutövare i samband med tillståndsansökan för verksamhet.

Uppförande av ljusanordningar ska ske i samråd med flygplatsen. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Begränsningar i byggnation och uppförande av området finns också då området ligger inom influensområde för flyget och en högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet är reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta totalhöjd. Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken.

### **ZKC<sub>1</sub>-Verksamheter, kontor och restaurang**

Med planbestämmelserna ZKC<sub>1</sub> tillåts en markanvändning för verksamheter, kontorslokaler och restaurang. Verksamheterna ska ha en liten omgivningspåverkan och får ej vara störande. Det kan vara verksamheter som bedriver service (ej drivmedelsförsäljning), har lager, tillverkning med tillhörande försäljning av skrymmande varor eller annan verksamhet av liknande karaktär. Då verksamheterna ska ha en liten omgivningspåverkan är det ej tillåtet med verksamheter som har stor mängd brandfarlig vätska eller brandfarlig gas. Detta på grund utav att markanvändningen tillåts i anslutning till inflygningszonen och skulle därmed kunna utgöra en risk för flyget om de innehar stor mängd brandfarlig vätska eller gas.

Kontorslokaler tillåts för att skapa en flexibilitet inom området och möjliggöra för företag med huvudsakligen kontor med viss andel verksamheter och som därmed kan ha svårt att hitta område för just en sådan etablering. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den

möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Begränsningar i byggnation och uppförande av området finns också då området ligger inom influensområde för flyget och en högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet är reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta totalhöjd.

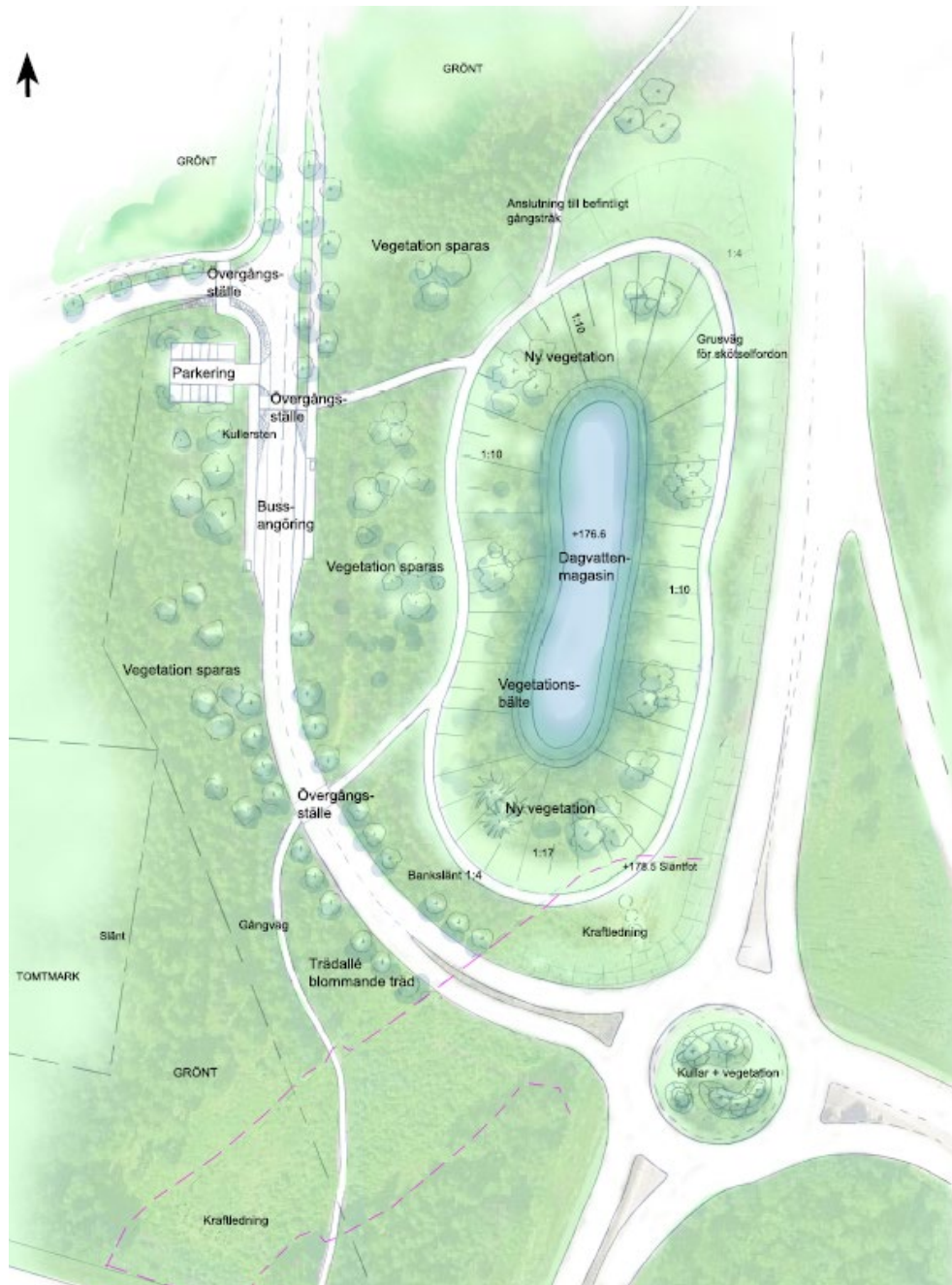
### **ZKOC<sub>1</sub> – Verksamheter, kontor och konferenslokal/hotell och restaurang**

Inom områden markerat med ZKOC<sub>1</sub> tillåts en markanvändning för verksamheter, kontor och konferenslokal alternativt hotell samt restaurang. Planbestämmelsen O är avgränsad till konferensanläggning och hotell som syftar till att erbjuda en tillfällig vistelse i form av konferens eller boende för att kunna tillgodose kundbesök och mötespunkt för kunskapsutbyte till de verksamheter som etablerar sig inom området. Begränsningar i byggnation och uppförande av området finns också då området ligger inom influensområde för flyget och en högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet är reglerat dvs. mark och byggnadshöjd inklusive uppstickande delar ovanför en takkonstruktion tillsammans ska ligga under utsatt högsta totalhöjd. Minst 20% av fastighetens yta ska vara genomsläpplig så den möjliggör infiltration och fördröjning av dagvatten. Alternativt kan ett underjordiskt magasin med motsvarande kapacitet anordnas. Parkering ska ske inom den egna fastigheten. Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken.

### **Planbestämmelser allmänplatsmark**

#### **VÄG – Två nya cirkulationsplatser**

Planområdet kommer att anslutas i tre punkter längs med riksväg 30, befintlig väganslutning – Härlövsvägen samt två nya anslutningar. Den ena nya anslutningen är vid trafikplats Öjaby vid avfarten från riksväg 25 där det planeras en ny cirkulationsplats och området är markerat i plankartan med bestämmelsen VÄG. Den andra nya anslutningen blir i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen där det också planeras en ny cirkulationsplats samt en gång- och cykelunderfart. Området är markerat på planen med bestämmelsen VÄG.



### **GATA - Lokaltrafik inom området - komplettera med sektioner**

Områden markerat på plankarta med bestämmelsen GATA kommer att användas för lokaltrafik. Gatorna har olika bredd och kommer också att ha olika utformningar i form av planteringar och ytor för gång- och cykel samt möjlighet för busshållplats.

Uppdaterad  
2019-07-30

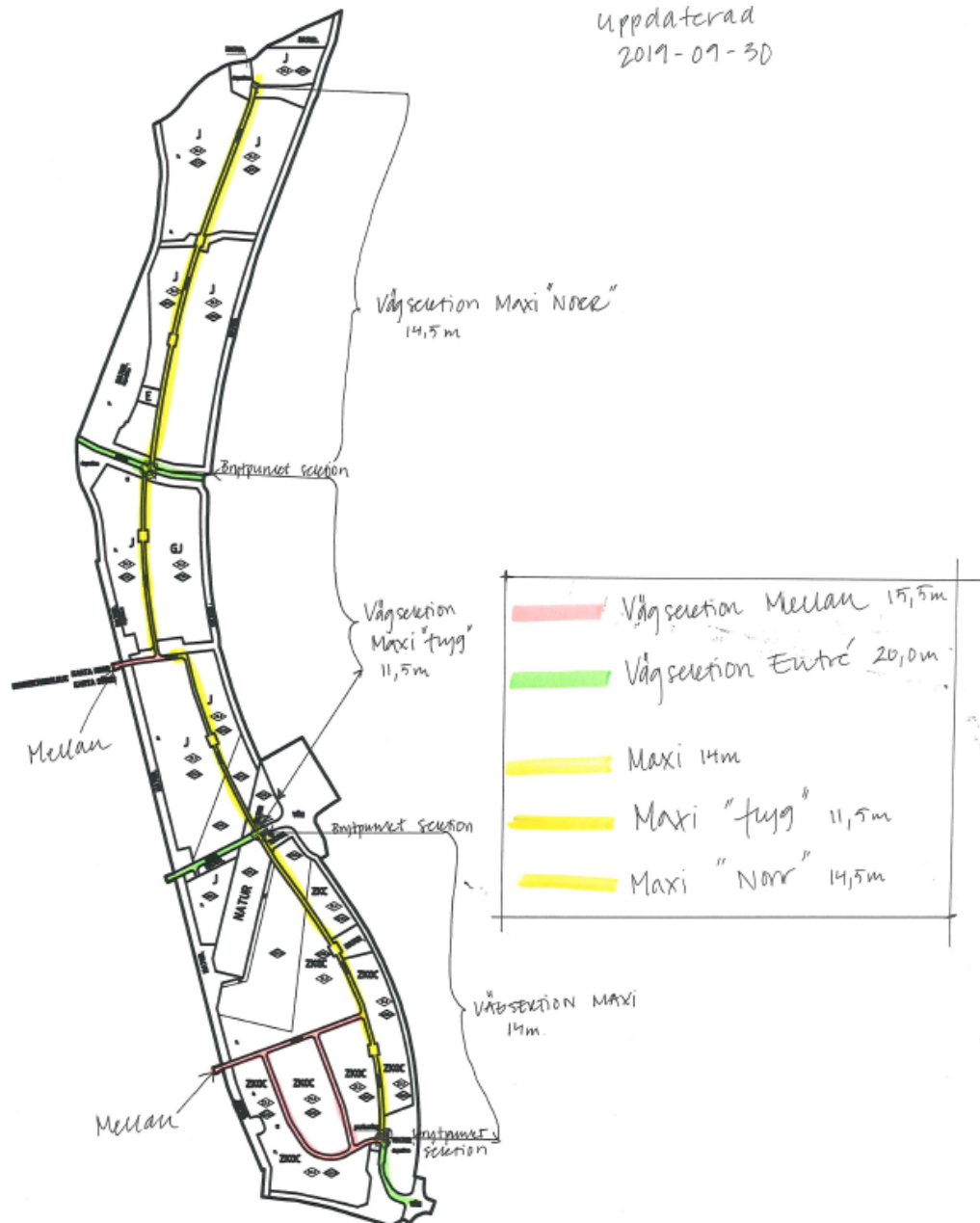
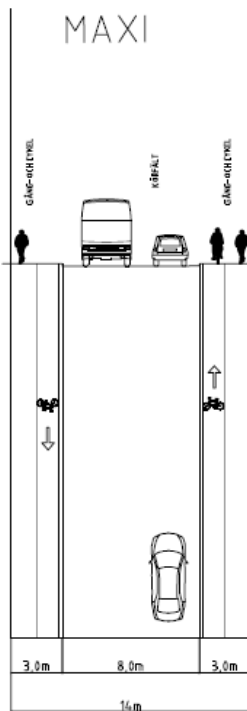
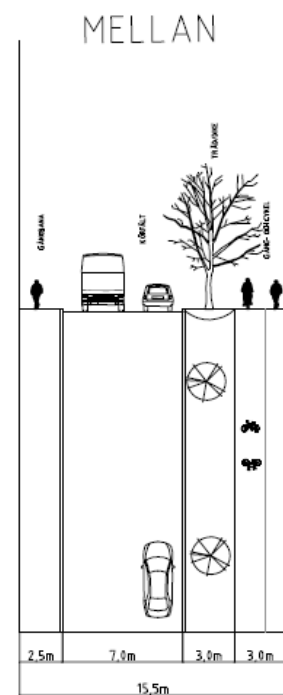


Bild: Översiktskarta över vilken sektion som gäller var



TYPSEKTION MAXI

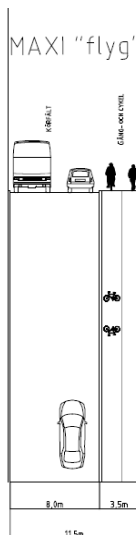
prio 1 för tung trafik  
GC-bana båda sidor  
utan grönstruktur längs gatan, men med gröna rutor 35m



TYPSEKTION MELLAN

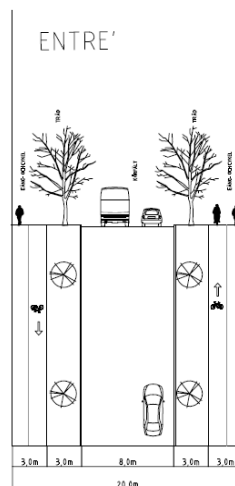
prio 2 för tung trafik  
GC-bana en sida  
upphöjd gångbana en sida  
grönremsa för VA/träd etc

Skala 1:250 A3



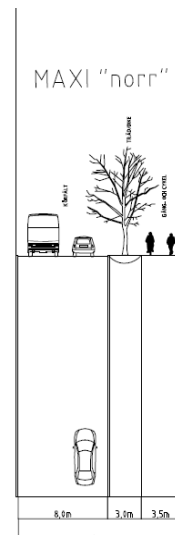
TYPSEKTION MAXI "flyg"

prio 1 för tung trafik  
upphöjd GC-bana en sida  
och gångbana en sida  
utan grönstruktur längs gatan, men med gröna rutor 35m



TYPSEKTION ENTRÉ

prio 1 för tung trafik  
GC-bana båda sidor  
dubbla trädtrader



TYPSEKTION MAXI "norr"

prio 1 för tung trafik  
gångbana ena sidan (cykelingsbar)  
grönremsa för VA/träd



## NATUR – Naturområde, ej rekreationsområde

Inflygningsområdet är reglerat i detaljplan som naturområde, ej rekreation, markerat på plankartan med bestämmelsen NATUR. Då området är inflygningsområde för flygplatsen är det ej tillåtet att vistas i området av säkerhetsskäl. Tankar finns att använda området till att skapa en trevlig upplevelse för inkommande flyg genom att skapa en text "VXO" av de vegetationsmassor som kommer att finnas tillgängliga i samband med utbyggnad av planområdet. Dagvattendammar med vattenspegel som kan locka till sig fåglar är ej tillåtet inom området pga. säkerhetsskäl för flyget.



## **NATUR<sub>1</sub> Naturområde, gång- och cykelväg samt anläggning för teknisk försörjning**

Längsmed bäcken Ålabäcken finns ett varierande brett naturområde reglerat på plankartan som NATUR<sub>1</sub>. Området ska användas till rekreation och dagvattenhantering. Utformningen längsmed bäcken kommer ha skiftande utformning. Längs med riksväg 30 och 25 och Tubbatorp finns också ett varierande brett område reglerat med planbestämmelsen NATUR<sub>1</sub>. Inom detta område bevaras och gallras befintlig skog. Längs med Härlovsvägen finns också ett reglerat naturområde som bevarar en del av skalan längs vägen och användas till att skapa kompensationsåtgärder för de naturvärde som fanns söder om Härlovsvägen på en äng. Zonerna av natur längs vägar och Ålabäcken liksom gröna stråk i öst-västlig riktning är mycket viktiga som spridningskorridorer för växt- och djurlivet. I vissa delar är det höga naturvärden på objektsnivå. I södra delen av planområdet i anslutning till den nya cirkulationsplatsen planeras en stor dagvattendamm. Området möjliggör också ett promenadstråk från Öjaby till Kvällberg.

### *Dagvattenhantering inom område för NATUR<sub>1</sub>*

Dagvattnet föreslås ledas via diken, grönstråk och ledningar till dammar. I dammarna fördröjs 1-års regnet. Dammarna kommer att utformas med ett negativt utlopp för att säkerställa att eventuell olja stannar kvar i dammen. Vid kraftigare regn rinner dagvattnet via en bypass ut i Ålabäcken, där det sedan fördröjs i dämningarna i Ålabäcken. Eftersom att vatten fördröjs genom dämning i Ålabäcken skapas ett tillfälligt våtmarksområde som kan översvämmas temporärt.

Längs med diket i våtmarken, föreslås en vall mot väster (norr om damm E) för att vattennivån i våtmarken skall kunna öka med de flöden som antas komma från delområden uppströms våtmarken.

För område G föreslås en översvämningssyta inom ett befintligt grönstråk anläggas. Även en reningsdamm avses anläggas här. Utgångspunkt vid utformningen av dagvattenåtgärder är att denna översvämningssyta ska vara en del av den naturliga terrängen, och ingen urschaktad damm.

En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen och finns som bilaga till detaljplanen. Dagvattenutredningen redovisar ingående omhändertagandet av dagvattnet samt vilka konsekvenser dagvattnet har på olika områden.



Utformning kring Ålabäcken

## Administrativa bestämmelser

### Arkeologi

Inom detaljplanen finns det ett flertal fornlämningar. Samtliga av dessa har genomgått en arkeologisk förundersökning. Beslut om vilka av dessa och deras ytor som ska slutundersökas innan marken tas i anspråk kommer att fattas innan detaljplanen antas. De områden med fornlämningar som ska slutundersökas innan marken får tas i anspråk redovisas i en separat karta på plankartan med röda skrafferingar.

### Upphävande av strandskydd

Inom planområdet finns ett dike som har namnet Ålabäcken. Diket är cirka 2 meter brett och bedöms omfattas av 100 meter strandskydd. För att kunna genomföra detaljplanen behöver strandskyddet upphävas i sin helhet inom planområde. Plankartan redovisar därför en separat karta över området som avses upphävas samt att det finns en administrativ linje inom planområdet som också avgränsar området som ska upphävas ifrån strandskyddet. Strandskyddat område utgörs av cirka 410 000 kvm och består mestadels av produktionsskog med gran som dominerade trädslag i varierande ålder med inslag av tall och triviallöv. Inslag av odlingsmarker finns i anslutning till Härlövsvägen, i norr mot Tunatorp och på höjden i sydöst. Planförslaget innebär att cirka 225 000 kvm planläggs som natur medan resterande del kommer planläggas som kvartermark eller gata. Anledningen att strandskyddet

planeras upphävs även inom framtida naturmark är för att åtgärder så som dagvattendammar och liknande kommer behövas inom dessa delar.

#### *Särskilt skäl*

Som särskilt skäl anges enligt 7 kap. 18 c § MB att området behöves tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap § 18 c p 5 miljöbalken). Det allmänna intresset är i detta fall att få fram ny verksamhetsmark i Växjö kommun för att kunna behålla och skapa nya arbetstillfällen. För att en åtgärd ska vara ett angeläget allmänt intresse ska det ge långsiktiga fördelar för samhället där en kommuns behov av tätortsutveckling kan anses vara en sådan typ av åtgärd. En prövning/resonemang ska samtidigt ske för att visa att åtgärden måste ligga inom strandskyddat område och inte kan placeras på en annan plats, dvs utanför strandskyddat område. Översiktsplanen är ett viktigt stöd/verktyg i en sådan prövning, genom att kommunen pekar ut olika områdes markanvändning för att visa hur staden strategisk kan utvecklas på bästa sätt.

I Växjö kommuns fördjupade översiktsplan för Växjö stad (antagen av kommunfullmäktige 2012-02-28) är området beläget inom strandskyddat område för Ålabäcken utpekade som verksamhetsområde - utbyggnad (norra delen) och utredningsområde (södra delen).

Ett ställningstagande/precisering görs i FÖP Växjö stad att verksamhetsområdena är avsedda för verksamheter som är störande, miljöpåverkande, ytkrävande och genererar tung eller stor mängd trafik. De bör inte blandas med bostäder vilket bidrar till att de placeras i stadens utkant men ändå i anslutning till befintlig infrastruktur. Med utgångspunkt i detta utgör området (norra delen av planområdet) kring flygplatsen ett av fem utpekade utbyggnadsområden lämpliga för verksamheter. Detta ställningstagande av placering går även i linje med ställningstagande att befintliga verksamhetsområden mer centralt beläget i staden ska omvandlas till en blandad stadsbygd med bostäder och butiks- och verksamhetslokaler sida vid sida. Ju mer staden växer desto mer ökar behovet av bostäder och samhällsservice och för att gynna en hållbar stadsutveckling och samhällsplanering där befintliga infrastrukturer i så stor omfattning som möjlig tas tillvara, görs bedömningen att rena verksamhetsområden (störande) inte kan ligga kvar så centralt i staden som de tidigare avlägsna verksamhetsområdena idag gör (ex Västra mark, Sandviksområdet).

På detta sätt tillgodoses Växjös behov av hållbar tätortsutveckling genom att befintliga strukturer (både inom och i stadens utkant) utnyttjas så långt som möjligt. För utredningsområdet (södra delen av planområdet) har markanvändningen inte specificerats i den fördjupade översiktsplanen med hänsyn till riksintresset för flygplatsen. Den preciseringen är nu gjord där utredningsområdet som berörs av aktuellt planförslag ligger inom flygplatsens influensområde. Detta influensområde utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar, bullerkänslig bebyggelse eller anläggningar som orsakar elektromagnetisk störning, kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det i sin tur kan påtagligt försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. Med utgångspunkt av riksintressebeskrivningen är utredningsområdet mest lämpat som verksamhetsområde.

Ett planprogram (Växjö Västra Verksamhetsområde) togs fram och godkändes av kommunstyrelsen 2017-09-05 §302, där en fördjupning av områdets struktur och innehåll tas fram. Planprogramsområdet innefattar både det utpekade utredningsområdet (södra delen) och utbyggnadsområdet (norra delen).

Planprogrammet förtydligar även områdets lämplighet som verksamhetsområde i och med redan störda miljöer och god tillgänglighet samt verksamhetsområdet betydelse och funktion inte bara för staden utan även dess regionala betydelse genom dess storlek och placering vid flera riksvägar och flygplatsen.

Sammanfattningsvis, baserat på ovanstående resonemang med stöd i FÖP Växjö stad och efterföljande planprogram är kommunens behov av hållbar stadsbyggsutveckling genom i anspråkstagandet av det strandskyddade området utmed Ålabäcken för verksamhetsmark ett angeläget allmänt intresse som väger tyngre än det allmänna intresset som strandskyddet utgör

### **Andra anläggningar enligt 6 kap PBF.**

Inom planområdet utöver byggnader får endast anläggningar för upplag, materialgårdar, murar, plank, parkeringsplatser, transformatorstation, fasta cisterner eller andra fasta anläggningar för kemiska produkter finnas. Reglerad högsta höjd över nollplan får ej överskridas. Radio- eller telemaster alternativt torn som ej är till för flygets funktion är ej tillåtet inom planområdet.

### **Solceller**

Bygglov krävs för uppförande av solceller pga. risk för negativ påverkan på flygtrafiken. Denna reglering finns till för att säkerställa att solcellspaneler som uppförs inte kommer att störa in- och utgående flygtrafik. Exempel på störningar som kan uppstå i samband med uppförandet av solceller är ljusreflektioner.

### **Upplysningar på plankartan**

I samband med byggnation eller ändring av användning inom planområdet ska samråd ske med flygplatsen för att säkerställa att förändringarna klarar gällande riktlinjer och säkerhetskrav för flyget. Samråd ska också se vid uppförande av ljusanordningar.

Vid uppförande av transformatorstation eller annan elektrisk anordning ska samråd med flyget ske för att säkerställa att ingen elektroniks störning uppstår. Detta finns reglerat på plankartan under delen "upplysningar".

## **DAGVATTENUTREDNING**

En dagvattenutredning finns framtagen för detaljplanen och redovisas i sin helt som bilaga till detaljplanen.

### **Marken**

Större delar av planområdet utgör historiska utmarker till Öjaby, sannolikt skogsbeten. Även skogsbruk lär ha bedrivits i området, då lämningar efter skogsbruk finns registrerade. Hyggen och nyplanteringar förekommer spritt i området. Gran, i varierande ålder, utgör det dominerande trädslaget men inslag finns av främst tall och lövträd. Ett fåtal mindre marker i södra delarna av utredningsområdet samt i norr har utgjorts av odlingsmark. I planområdet återfinns mycket lite bebyggelse. I planområdets norra del, finns rester av ett torp, där bakstugan nyligen har rivits. Torpet ska kunna dateras tillbaka till 1799 och har tillhört såväl Öjaby Toragård, som Öjaby herrgård och Bergkvara gods. Torpet utgör en av de äldsta bebyggelselägen i området.

Området består av flera markanta höjdpunkter där marknivåer varierar från ca +210 på den högsta punkten på höjddpartiet i söder till ca +170 i planområdets norra del. Generellt kan området beskrivas luta från öster mot Ålabäcken i väster och norr ut i bäckens flödesriktning. Längs Ålabäcken finns låglänta områden med mindre ytor av fuktskog, sumpskog samt utdikade kärr. Recipient för Ålabäcken är Lillesjön, norr om utredningsområdet. Längst i söder finns ett mindre område som lutar åt söder vidare ut mot Helgasjön.

De naturliga avrinningsområdena inom området avrinner till Ålabäcken samt till Helgasjön för området längst i söder som är instängt vid väg 30 samt väg 25/27. Ålabäckens avrinningsområde påbörjas strax söder om planområdet vilket medför att det är liten andel av vattnet som rinner till och i Ålabäcken som kommer från andra delområden än planområdet.

## **Recipient**

Ålabäcken utgör ingen vattenförekomst och har därmed inga beslutade miljö kvalitetsnormer med juridiska krav på god status. Då naturen runt bäcken, inklusive Gullhalla sumpskogar, se högra bilden i Figur 1, har höga värden kan det vara lämpligt att ha samma krav på vattenkvaliteten i Ålabäcken som för en vattenförekomst. För kemisk status innebär det att utsläpp från verksamheter eller dagvatten inte får medföra att halter av prioriterade ämnen i Ålabäcken överstiger gränsvärdena angivna av Havs- och vattenmyndigheten i föreskrifterna HVMFS 2013:19. För särskilt förorenande ämnen bör även dessa understiga angivna bedömningsgrunder, angivna i samma föreskrift. För fosfor kan referensvärden från Lillesjön användas för att uppskatta naturliga nivåer. Fosforhalten bör vara under 30 µg/l för att ge god status.

Lillesjön är en vattenförekomst (SE631505-143363) som omfattas av EUs ramdirektiv för vatten. Det innebär att det för Lillesjön finns beslutade miljö kvalitetsnormer och att vattenkvaliteten inte får försämrats. Halterna av prioriterade ämnen och särskilt förorenande ämnen i Lillesjön får inte överstiga gränsvärdena och bedömningsgrunderna angivna i HVMFS 2013:19. Då Lillesjön idag har hög status vad avser näringsämnen får fosforhalten inte överstiga 16 µg/l och sjöns biologi (flora och fauna) får inte försämrats.

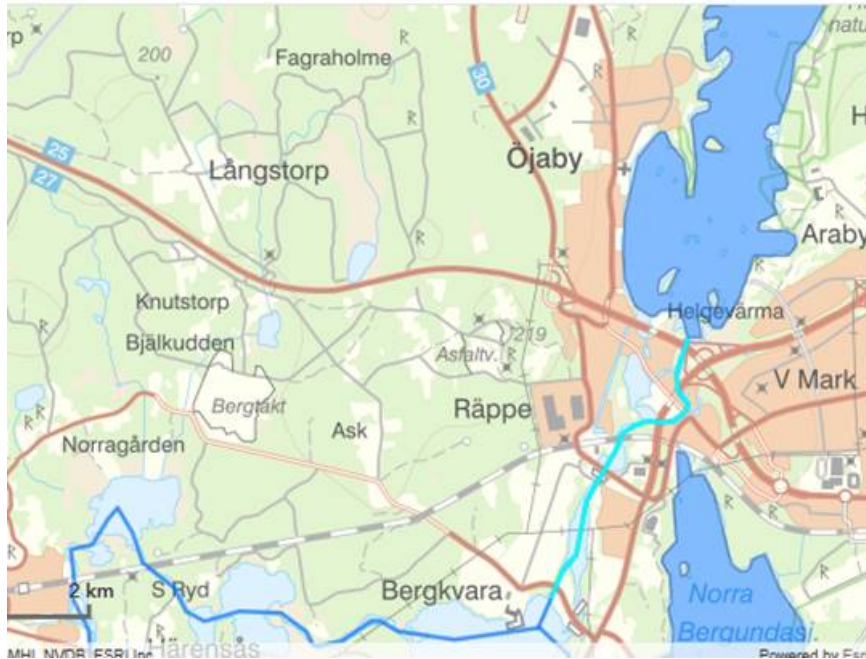
Lillesjön har klassificerats till god ekologisk status. Sjön uppnår inte god kemisk status på grund av förhöjda halter av kvicksilver och polybromerade difenyleter. Dessa ämnen finns i förhöjda halter i samtliga svenska vatten. För övriga prioriterade ämnen är statusen bedömd som god. Beslutade miljö kvalitetsnormer är fortsatt god ekologisk status och fortsatt god kemisk status för alla ämnen utom kvicksilver och polybromerade difenyleter, som har mindre stränga krav, satta på nationell nivå. Det finns ingen grundvattenförekomst i området. Närmaste grundvattenförekomst är Alvestaåsen, Lekaryd (SE631243-142475), ca 10 km västerut. Den påverkas inte verksamheter inom Öjaby 1:17, Växjö kommun.

## **Recipient, recipientstatus/klassning Mörrumsån**

Mörrumsån; Bergkvarasjön-Helgasjön är en vattenförekomst (SE630663-143497) som omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten. Lika som för Lillesjön innebär det att det finns beslutade miljö kvalitetsnormer och att vattenkvaliteten inte får försämrats.

Mörrumsån; Bergkvarasjön-Helgasjön ligger inom Mörrumsåns avrinningsområde som med sina ca 3370 km<sup>2</sup> är det största avrinningsområdet som mynnar vid

Blekingekusten, 73 vattendrag är utpekade som vattenförekomster inom avrinningsområdet enligt vattenförvaltningen. Källområdena finns norr om Ramkvilla och avrinningsområdet sträcker sig sedan söderut och genom sjöarna kring Växjö och Alvesta och vidare genom sjön Åsnen. Därefter smalnar avrinningsområdet av i en markerad sprickdal innan det mynnar i Östersjön ca 4 km söder om Mörrum. Sträckan Mörrumsån; Bergkvarasjön-Helgasjön är ca 4 km lång och rinner mestadels genom morän och isälvssediment. Det finns tydliga spår efter mänsklig aktivitet i form av kraftig rensning och indämning, vissa delar av sträckan är helt grävda.



Figur 9 – Mörrumsån, Bergkvarasjön-Helgasjön, Receptient för Råppekanal

Enligt VISS har Mörrumsån; Bergkvarasjön-Helgasjön i dagsläget:

- Måttlig ekologisk status
- Naturlig tillkomst/härkomst
- Uppnår ej god kemisk status

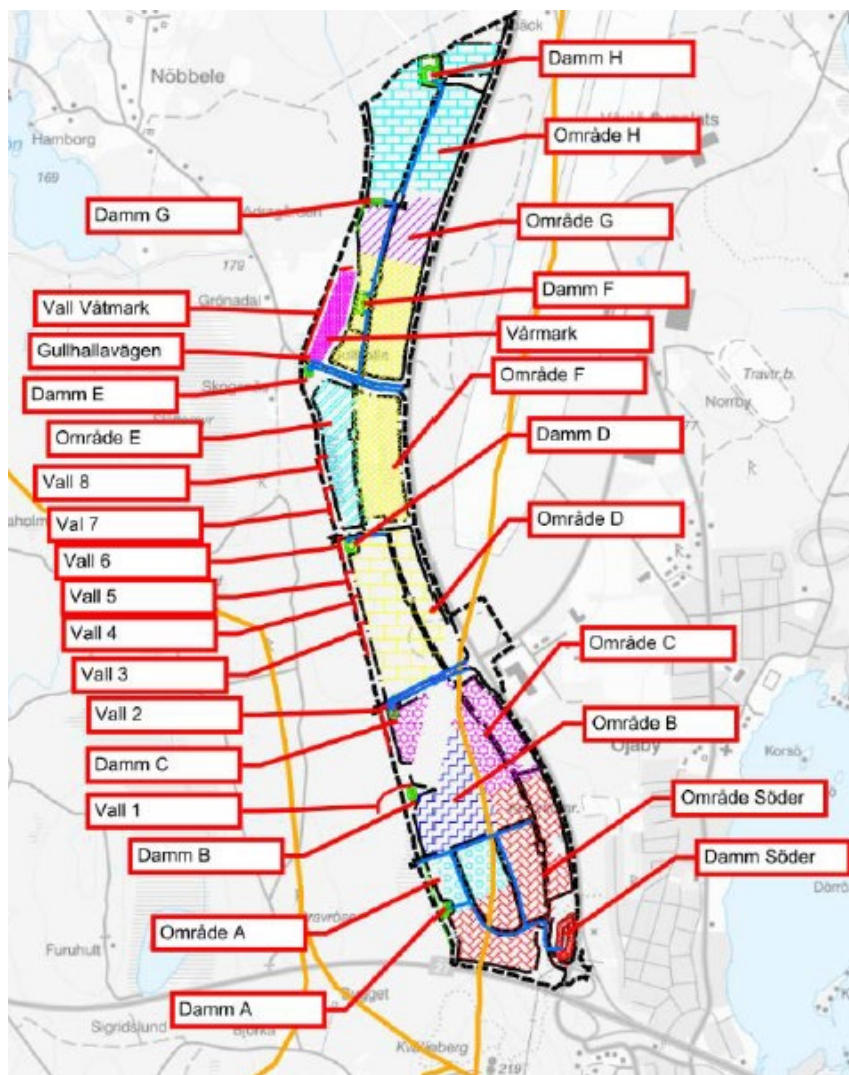
### **Befintliga ledningar och dagvattenanläggningar**

Inom planområdet finns det inga markavvattningsföretag. I södra delen av planområdet finns ett dagvattennät som planområdet ansluter till.

### **Förslag till dagvattenhantering**

Dagvatten leds via diken/grönstråk (blåa linjer i nedanstående bilder) och ledningar till dammar (markerade med gröna cirklar). I dessa dammar fördröjs och renas 1 års regnet. Anledningen till att reningsdammarna är dimensioneras för 1 års regn är att de flesta föroreningarna spolats med i de mindre regnen, så kallad "first flush". Dammarna dimensioneras för en uppehållstid på 12 timmar. Reningsdammarna utformas även med ett negativt utlopp för att säkerställa att eventuell olja stannar kvar i dammen, enligt Växjö kommuns dagvattenhandbok. Vid kraftigare regn rinner dagvattnet via en bypass ut i Ålabäcken, där det fördröjs genom att dämna vattnet med hjälp av vallar i

Ålabäcken. Detta medför ett strypt flöde (genom en mindre ledning i botten på vallen) som inte skiljer sig ifrån den befintliga naturmarksavrinningen i dagsläget. Genom att Ålabäcken kommer att däckas vi kraftigare regn kommer mer vatten att samlas tillfälligt runt Ålabäcken och i våtmarkerna kring denna. Då områdena kring Ålabäcken i dagsläget har väldigt låga naturvärden kommer denna däckning att vara ett mervärde för den biologiska mångfalden vilket framgår av naturvärdesinventeringen, se bilaga 6 – Naturvärdesinventering.



Genom att tillföra mer vatten till våtmarken norr om Gullhallavägen skapas bättre förutsättningar för de befintliga växterna i våtmarken samt förutsättningar för mer värdefulla arter att etablera sig. Enligt konsekvensbedömningen för våtmarken (se bilaga 3) har våtmarken låga naturvärden idag och en generell höjning av vattenytan kommer medföra en ökad biologisk mångfald av tex. Fåglar, fladdermöss, groddjur m.m. Då rening av dagvatten sker innan det når våtmarken kommer det vara än mer gynnsamt för den biologiska mångfalden. Genom att anlägga en vall kommer



vattendjupet inom våtmarken uppgå till ca 0,5m inom vissa delar av våtmarken vilket är än mer gynnsamt för den biologiska mångfalden.

Längs med Ålabäcken i våtmarken skapas en vallning mot den västra fastigheten, som ej är kommunalt ägd. Denna vallning kommer att anläggas öster om Ålabäcken vilket innebär att denna åtgärd inte kommer ha någon påverkan på avvattningen på grannfastigheten Öjaby-Nöbbele 3:8. Anledningen till invallningen är att kunna höja nivån i våtmarken med upp till 0,1-0,5m, beroende på markhöjderna, med de flöden som kommer ifrån delområden uppströms våtmarken utan att riskera att få en ökad vattennivå på den västra sidan. Genom att utföra detta skapas en än mer tydlig våtmark som har möjlighet att fördröja stora flöden utan en kraftigt ökad vattennivå samt utan påverkan på den västra fastigheten.

Vid passage av Gullhallavägen är det viktigt att kraftigare flöden än 1 års regn har möjlighet att ledas via en bypass under Gullhallavägen för att fördröjas i våtmarken. Tanken är därmed att det mindre flödet ska ledas direkt till Ålabäcken, där en fördelning av vattnet sker dels till Ålabäcken och dels till våtmarken, förslagsvis genom en brunn där fördelningen kan kontrolleras. De kraftigare regnen ska kunna ledas direkt till våtmarken via kulvert under vägen.

För delområde G och H skapas en översvämningssyta inom ett befintligt grönstråk där det även anläggs en reningsdamm. I detta parti är tanken att översvämningssytan ska vara en del av den naturliga terrängen och ingen urschaktad damm. Genom att höja den närliggande industrimarken och valla in området innan utflöde till Ålabäcken kan detta grönstråk få en stor fördröjande volym vid kraftiga regnfall.

## **DETALJERAD RISKBEDÖMNING AV DETALJPLANEN**

En riskbedömning finns framtagen för detaljplanen dateras 2019-11-15.

Syftet med riskbedömningen är att uppfylla Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till risk. Målet med riskbedömningen är att belysa risker förknippade med transporter av farligt gods på närliggande riksväg 25 och riksväg 30 samt risker med hantering av brandfarliga vätskor och gaser vid två planerade drivmedelsstationer inom planområdet. Därtill belyses risker förknippade med flygtrafiken vid Växjö Småland Airport. De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, d.v.s. risker som påverkar personers liv och hälsa.

Riskenivåerna alstrade av transporter av farligt gods på riksväg 25 och riksväg 30 är acceptabla vid lägen för planerad etablering inom planområdet. Individrisken är att betrakta som låg och acceptabel bortom 25 meter från vägkant.

- Skyddsavstånd mellan riksväg 25 och planerad bebyggelse uppgår till minst 50 meter.
- Skyddsavstånd mellan riksväg 30 och planerad bebyggelse uppgår till minst 30 meter.
- Verksamhet som innefattar hotell (O på plankartan) placeras minst 150 meter från respektive transportled för farligt gods.

Vad gäller hanteringen av brandfarliga vätskor samt fordonsgas vid planerade drivmedelsstationer har skyddsavstånd till angränsande verksamheter tillämpats i

detaljplanen i enlighet med Länsstyrelsen i Stockholms läns riktlinjer Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transport av farligt gods samt bensinstationer, MSB:s handbok Hantering av brandfarliga gaser och vätskor vid bensinstationer samt Energigas Sveriges Anvisningar - Tankstationer för metangasdrivna fordon.

- Skyddsavstånd kring drivmedelsstation för bensin, diesel och etanol uppgår till minst 27 meter.
- Skyddsavstånd kring tankstation för fordonsgas (med antaget gaslager med volym överstigande 4000 liter) uppgår till minst 25 meter för generell bebyggelse, 50 meter tillverksamhet med stor brandbelastning och 100 meter till svårutrymda byggnader.

Det bör noteras att riskbedömningen för drivmedelsstationerna utförts övergripande och utifrån ett detaljplaneperspektiv. Den ersätter inte de riskbedömningar som ska upprättas i samband med projektering av anläggningarna eller av verksamhetsutövare i samband med tillståndsansökan för verksamhet.

För flygrelaterade risker har den holländska konsultfirman NLR utfört beräkningar avseende individrisker kring Växjö Småland Airport. I dessa beräkningar har konservativt antagits att flygplatsen i framtiden kan komma att utöka landningsbanan 500 meter i riktning söderut (i enlighet med riksintressepreciseringen för flygplatsen) samt att framtida flygtrafik ökar till en nivå som motsvarar maximalt utnyttjande av flygplatsens miljötillstånd. De individrisknivåer som beräknats kring flygplatsen vid detta scenario har, utifrån riskvärderingskriterier enligt Skåne Läns Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM), utgjort grund för placering av verksamhetstyper och aktuella användningsgränser inom detaljplaneområdet.

- Industri (J) medges där individrisk understiger 10<sup>-5</sup> per år.
- Kontor i ett plan (K), centrum (C) etc. medges där individrisk understiger 10<sup>-6</sup> per år.
- Samtliga verksamheter medges där individrisk understiger 10<sup>-7</sup> per år och om samtidigt samhällsrisk understiger 10<sup>-5</sup> per år där N=1 och 10<sup>-7</sup> per år där N=100. Denna gräns bör även gälla för verksamhet som innefattar drivmedelsförsäljning (G).

## **PLANENS PÅVERKAN PÅ MILJÖN**

### **Påverkan på de nationella miljömålen**

Sverige riksdag har antagit sexton miljö kvalitetsmål som tar sikte på hur vi till år 2020 kan uppnå en god miljö att överlämna till kommande generationer (år 2050 då det gäller klimatmålet). Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Miljö kvalitetsmålen syftar till att främja människors hälsa, värna den biologiska mångfalden och naturmiljön, ta till vara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena, bevara ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga, trygga en god hushållning med naturresurserna. Följande nationella miljö kvalitetsmål har bedömts beröras av detaljplaneförslaget:

- Begränsad klimatpåverkan
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Levande skogar
- Ett rikt växt- och djurliv

### **Begränsad klimatpåverkan**

Detaljplanen bedöms påverka målet negativt då utsläpp av växthusgaserna koldioxid och kväveoxider sker dels under genomförandet av detaljplanens intentioner i samband med byggnation och anläggningsarbeten, och dels i då mängden trafik i området förväntas öka. Ökad frekvens av transportrörelser till och från området kommer att medföra högre koldioxidutsläpp från transportsektorn vilket motverkar måluppfyllelse.

### **Ingen övergödning**

Detaljplaneförslaget kommer att leda till ökad avrinning av dagvatten samt ökad föroreningsbelastning. Beräkningar visar att planförslaget inte påverkar vattenkvaliteten i omgivande recipienter. För de recipienter som omfattas av MKN för vatten visar beräkningar att statusen inte försämras. För övriga recipienter visar beräkningarna att riktvärdena inte överskrids. Planförslaget bedöms varken motverka eller medverka till att miljömålet uppfylls.

### **Levande sjöar och vattendrag**

Ålabäckens karaktär kommer ändras enligt detaljplanen, från ett dike till ett mer naturligt vattendrag. Anläggning av varierande sektioner och meandrande sträcka bedöms medföra positiv betydelse med avseende på naturvärden. Detta eftersom opåverkade vattendrag naturligt är meandrande och utgörs av partier med olika beskaffenheter med avseende på bred, djup, vattenhastighet m.m. Dessa egenskaper skapar miljöer och mikroklimat som vidare kan leda till att den biologiska mångfalden i vattendraget gynnas.

En ökad volym vatten kommer leda till Ålabäcken vilket medför ett högre flöde jämfört med idag. Detta kan medföra att mer stillastående sektioner av vattendraget som idag är rika på organiskt material istället kommer hysa bottenar med mer sand, grus och sten. Bottenar med olika fraktioner av sand, grus och sten skapar bättre förutsättningar för vattenlevande organismer, vilket bedöms som positivt för Ålabäcken. Delar av bäcken som idag periodvis står torra kommer med ett ökat vattenflöde troligtvis hålla vatten under större delen av året vilket bedöms som positivt. Om partier med strömmande vatten skapas i bäcken kommer det bidra till en förbättrad syresättning av vattnet i bäcken.

Planförslaget bedöms medverka till måluppfyllelse.

### **Levande skogar**

Detaljplaneförslaget medför att skogen inom området delvis försvinner, vilket motverkar måluppfyllelse. Olika åtgärder kan uppföras för att exempelvis minimera konsekvenserna.

## **Ett rikt växt- och djurliv**

Flertalet naturvärdesobjekt, både öppna miljöer och miljöer bevuxna med träd, med utpekade naturvärden kommer tas i anspråk med anledning av detaljplanen. Till följd av planen kommer dock några enstaka rödlistade och fridlysta arter direkt påverkas men deras bevarandestatus och utbredning bedöms sammantaget dock inte påverkas. Konsekvenserna på Ålabäcken bedöms som positiva i och med att vattendraget ändrar karaktär från dike till bäck med mer naturlig karaktär. Den gröna infrastrukturen bedöms bibehållas, och på sikt eventuellt stärkas i området i takt med att planlagd naturmark får ökade naturvärden. Planförslaget bedöms medverka till måluppfyllelse.

## **Påverkan på miljökvalitetsnormer**

Miljöbalkens kapitel 5 behandlar miljökvalitetsnormer, vilka ska säkerställa att människors hälsa och miljö inte påverkas negativt. Idag finns MKN för omgivningsbuller, föroreningar i utomhusluft, kemiska föreningar i fisk- och musselvatten samt kvalitetskrav för vattenförekomster. Det aktuella planområdet omfattas av MKN för luftföroreningar, MKN för buller samt MKN för vatten och vattenkvalitet.

Förordning om miljökvalitetsnormer för luft reglerar förekomst av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly för partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren i utomhusluft. Flertalet ämnen regleras via gränsvärdesnormer.

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna. Växjö kommun kontrollerar luftkvaliteten kontinuerligt och har även gjort en större beräkning av luftkvaliteten 2006 som följdes upp 2013. För planområdet finns inga framtagna luftkvalitéberäkningar. Ett genomförande av detaljplanen kommer medföra ett ökat antal fordonsrörelser i området. Trafikprognoser för år 2030 anger att ÅDT på väg 25 kommer uppgå till ca 14 800 fordon per dygn vid full utbyggnad enligt planförslaget. Tung trafik utgör 14%. För väg 30 beräknas ÅDT uppgå till ca 12 470 fordon per dygn vid full utbyggnad. Tung trafik utgör 16%. Ett överskridande av miljökvalitetsnormerna till följd av de ökade trafikrörelserna är dock inte att vänta. Det krävs trafiksiffror på upp emot 60 000–90 000 fordon per dygn för att normerna ska överskridas i en välventilerad miljö, vilket området utgörs av. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

Bullerutredning för planförslaget har genomförts. Resultatet visar att detaljplaneområdet bedöms vara lämpligt för den föreslagna exploateringen ur bullersynpunkt. Åtgärder kan göras som medför att gällande riktvärden inte överskrids. Riktvärdena fastställs som störningsbestämmelser i plankartan. Detaljer kring åtgärder kan regleras vid bygglov eller i samband med prövning av verksamheten enligt miljöbalken. Värt att notera är att verksamheten eller verksamheterna som i framtiden etablerats inom planområdet, skall tillse att föreslagna riktvärden för verksamhetsbuller uppfylls. Med den förutsättningen bedöms konsekvensen avseende buller att bli liten och inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Beräkningar har utfört hur den ökade föroreningsbelastningen kommer att påverka Lillesjöns ekologiska och kemiska status. Beräkningarna visar att sammantaget bedöms ingen försämring av Lillesjöns miljökvalitetsnormer ske med anledning av planerad detaljplan, med avseende på analyserade parametrar.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget att vara förenlig med miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken.

### **Påverkan på naturvärden**

De utpekade skogliga naturvärdesobjekten med påtagligt eller högre naturvärde bevaras alla i planen som naturmark. De naturvärdesobjekt som kommer försvinna har alla visst naturvärde, och består av barrdominerad skog som är vanlig i omgivande landskap. Även skogsytorna med högre naturvärden är relativt vanliga i omgivande landskap, vilket sammantaget ger en låg känslighet för skogsområdena inom detaljplanen.

Sumpskogen och kärret nordväst om Gullhalla (naturvärdesobjekt 2) bevaras som naturmark men kommer genom dagvattenhanteringen få en förändrad hydrologi med mer vatten. Översvämningar är dock gynnsamt för biologisk mångfald och kommer att gynna tall och lövträd på bekostnad av gran samt tillskapa död ved. Området nyttjas av fåglar som spillkråka och det kan utvecklas till en fin lokal för mindre hackspett med lövrik kantskog kring kärret. Intill Härlövsvägen finns en gammal skog (naturvärdesobjekt 3, ÖjaY3) med äldre träd, rikligt med död ved och flera rödlistade arter och signalarter. Området bevaras i detaljplanen, men kan komma att påverkas negativt utan skyddszon åt öster. Riskerna finns att kanteffekter reducerar naturvärdet i en del av skogsområdet. Blandsumpskogen längs med Ålabäcken (naturvärdesobjekt 4, 6 och 7) bevaras i detaljplanen. En rekreativsväg längs området innebär visst intrång i naturvärdena, och planerade åtgärder för dagvatten längs Ålabäcken riskerar också att påverka bäcken negativt. Slutligen kan kanteffekter göra att naturvärdet reduceras. Sannolikt kommer blandsumpskogen längs Ålabäcken på sikt förändras från en barrdominerad biotop till en mer lövträdsrik miljö och utveckla andra värden för biologisk mångfald. Längst i söder bevaras brynmiljön med ett antal grövre ekar. Sammantaget orsakar detaljplanen en liten negativ effekt på områdets skogliga naturvärden, vilket tillsammans med liten känslighet ger små negativa konsekvenser.

Alla de öppna gräsmarkerna vid Gullhalla (naturvärdesobjekt ÖjaY4, ÖjaY5 och ÖjaY6) kommer att tas i anspråk som kvartersmark. Artrika och örtrika gräsmarker är idag ovanliga i landskapet, särskilt i Kronobergs län där endast en spillra av tidigare utbredda gräsmarker idag finns kvar. Majoriteten av de tidigare områdena har planterats med skog. Områdena vid Gullhalla bedöms ha måttlig känslighet, baserat på sin artrikedom med rödlistade och fridlysta arter samt att områdena är relativt små. Värdet höjs lite av att området bidrar till en spridningslänk mellan odlingslandskapet i Nöbböle och öppna marker vid Räfte. Den öppna gräsmark som bevaras är en artrik väggkant längs med riksväg 30. Väggkanten är bland annat artrik på grund av en gradient i fuktighet som kommer av att det står mycket vatten i diket. För områdets naturvärden är det viktigt med en oförändrad hydrologi. Eftersom majoriteten av de artrika öppna gräsmarkerna tas i anspråk så blir effekten stor, vilket tillsammans med en måttlig känslighet ger en måttlig negativ konsekvens. Förlorade naturvärden kommer dock att kunna kompenseras till del genom att öppna marker nyskapas inom detaljplanen, se nedan. Bland annat kommer dessa marker kunna nyttjas av insekter och fåglar.

### **Påverkan på rödlistade arter**

Detaljplanen påverkar flertalet rödlistade arter, se ovan. Av de nio uppräknade arterna är det endast slättergubbe och sommarfibbla som kommer att utgå från området i och med detaljplanen. Arterna förekommer vid Gullhalla, som planläggs som

kvartersmark. Slåttergubbe är trots att arten är upptagen på rödlistan en relativt vanlig förekommande art inom Växjö kommun med avseende på de rapporter som framgår av Artportalen (fynd mellan 2000 och 2019). Arten är noterad inom hela kommunen och är mest koncentrerad i eller i närhet till de centrala delarna av Växjö tätort. Den rödlistade sommarfibblan förekommer också spritt inom kommunen, dock huvudsakligen i den norra halvan. Endast en bråkdel av slåttergubbens och sommarfibblans utbredningsområde och antal plantor inom det planerade planområdet kommer påverkas direkt av planerat planområde. Eftersom att arterna är dokumenterade från flertalet platser och är väl spridda i Växjö kommun (Artportalen 2000–2019) bedöms bevarandestatusen på arterna som helhet inom kommun vara mycket små, till följd av detaljplanen.

### **Påverkan på fridlysta arter**

Nattviol förekommer precis utanför detaljplanen och berörs ej då området närmast planläggs som NATUR vilket skapar en skyddszon.

Grönvit nattviol förekommer vid Gullhalla med ett fåtal plantor och dessa kommer att försvinna i och med att ytan planläggs för industri. Arten har ökat i vissa delar av landet, till skillnad mot nära släktingen nattviolen. Enligt Artdatabanken är arten vanlig i Småland (näst talrikaste landskapet efter Västra Götaland). Arten är inte rödlistad och förekommer också med flera förekomster kring Växjö. Förlusten av ett fåtal individer vid Gullhalla kommer inte påverka bevarandestatusen på någon skala. Skogsödlan förekommer inom detaljplanen och området där den noterades planläggs som natur. Det är dock en vanlig art som förekommer i vitt skilda miljöer, i skogsmark, öppet kulturlandskap, vägslänter och trädgårdar. Eftersom det planläggs för relativt mycket naturmark bedöms arten kunna fortleva i området. Bevarandestatusen för skogsödlan bedöms inte komma att påverkas negativt. Spillkråka har noterats inom området. Spillkråkan är en stannfågel som under sommarhalvåret i södra Sverige födosöker över arealer i storleksordningen 100 – 1000 ha. Häckningsmiljöer är barr- eller blandskog, i södra Sverige även i ren lövskog, t.ex. i bokskog. Arten kan förekomma i olika typer av miljöer som naturskogsområden, öppna områden med skogsdungar och områden med mer intensivt skogsbruk. Fragmentering verkar inte vara ett stort problem för arten om bara skogen har hög kvalitet. Asp är det vanligaste boträdet, men häckningar hittas även ofta i tall och i sydligaste Sverige även i bok. Boträden behöver vara grova, >30 cm för asp och >40 cm för tall och bok. Spillkråka är rödlistad som nära hotad (NT) på grund av att den minskat med ca 20–30 % de senaste 15 åren. Arten bedöms ha 29 000 par i Sverige, varav ca 4 500 par i Småland (Ottosson m.fl. 2012). Spillkråka finns upptagen i bilaga 1 till Fågeldirektivet, vilket betyder att arten har ett sådant unionsintresse att särskilda skyddsområden för arten skall inrättas. Spillkråka omfattas, precis som alla vilda fåglar i Sverige, av 4 § i Artskyddsförordningen (SFS 2007:845). Skogsmiljöerna inom planområdet erbjuder dåligt med häcknings-möjligheter för spillkråka. Det är en generell brist på asp och tall av tillräcklig dimension, de flesta träd är enligt genomförda naturvärdesinventeringar för klana. Arten bedöms därför främst födosöka inom planområdet. Liknande miljöer finns det gott om i omgivande landskap, varför förlusten av skogsmiljöerna inte kommer kunna få någon betydande påverkan på arten.

Rosenfink har också noterats inom området, i miljöerna kring Gullhalla. Området där den noterades kommer att detaljplanläggas som industri. Rosenfink häckar inte i Kronobergs län, utan närmsta kända häckningsområden är längs ostkusten. Kring

Växjö dyker den upp på vitt skilda platser, även inne i städerna. Den är inte stationär i området utan beger sig efter en tid vidare. Områdena inom detaljplanen är därför inte viktiga för arten, och detaljplanen kan därför inte få någon påverkan på artens bevarandestatus.

Kungsfågel är trots sin status som hotad art en mycket vanlig art, det är den fjärde talrikaste fågelarten i landet. Att den är rödlistad beror på en starkt nedåtgående trend i Sverige. Arten har ofta små revir (0,2 ha) vilket gör att den kan finnas i höga tätheter. Arten har gott om livsmiljöer i landskapet runt detaljplanen. Detaljplanen kommer inte få någon påverkan på artens bevarandestatus.

### **Biotopskyddade objekt**

Vid Gullhalla förekommer odlingsrösen/stenrösen och stenmurar som enligt genomförd naturvärdesinventering (WSP, 2019) kan omfattas av det generella biotopskyddet. Det är dock oklart om sbiotopskydd, då de flesta av dem ligger inom skogsmark. På fastigheten har det inte bedrivits jordbruk sedan 1987, då som småskaligt lantbruk med fåtalet djur. Fastigheten är idag taxerad som skogsbruk och har så varit en tid, och inga jordbruksbidrag har erhållits för marken under senare tid. Dock skriver Naturvårdsverket i sin handbok (2012) att med jordbruksmark avses mark som används som åkermark, äng, naturbetesmark eller kultiverad betesmark oavsett



om fastigheten är taxerad som jordbruksenhet eller inte. Man behöver titta på syftet med skötseln av marken, t.ex. om marken sköts för att skapa foder till djur mm. Frågan om biotopskydd behöver därför lyftas med länsstyrelsen. Om länsstyrelsen anser att objekten omfattas av generellt biotopskydd kommer det krävas en dispens.

### **Påverkan på grön infrastruktur**

Inom detaljplanen bibehålls sammanhängande skogsstråk längs Ålabäcken, Rv30, Rv25, Härlösvägen, inflygningszonen, samt minst fyra sammanhängande grönstråk genom planområdet i öst-västlig riktning spritt över planområdet. Trädplanteringar kommer anläggas längs vägar samt vid de meandrande delarna av Ålabäcken. Nyanlagd ängsmark söder om Härlösvägen skapar en biotop som binder samman odlingslandskapet i väst mot gräsmarksvärderna vid flygplatsen. Påverkan till följd av

detaljplanen bedöms inte medföra några negativa konsekvenser på grön infrastruktur med anledning av att flera stråk, både i öst-västligt och nord-sydlig riktning, antingen bibehålls eller skapas. Detta kommer möjliggöra en fortsatt god rörlighet för flora och fauna inom och genom området. Om miljöerna inom planlagd NATUR tillåts utvecklas till områden med naturvärde bedöms konsekvensen för grön infrastruktur som positiv.

## Påverkan på Ålabäcken

Föroreningsberäkningar avseende föroreningsbelastningen efter exploatering har genomförts, se dagvattenutredning bilaga 6.

För att bedöma påverkan på föroreningsbelastningen efter exploatering måste halterna jämföras med riktvärden. Då riktvärden för dagvattenutsläpp saknas nationellt, används de förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp som Riktvärdesgruppen i det regionala dagvattennätverket i Stockholms län tog fram år 2009. Resultatet av beräkningarna visar att det är endast kvicksilverhalten som överskrider riktvärdena. Överskridandet är endast mycket marginellt och kan ses som inom felmarginalen för beräkningen i den teoretiska modellen. Konsekvensen på Ålabäcken avseende föroreningar från dagvatten bedöms som obetydlig. Även Stormtac använder dessa riktvärden som jämförelsevärden. Riktvärdena kan ses i kolumn tre i tabell 4.

Tabell 4. Resultat av föroreningsberäkningar efter full exploatering med de reningsåtgärder som är fastställda på plankartan.

Ämne	Enhet	Riktvärde	Sammanvägd halt µg/l
Fosfor (P)	µg/l	160	133
Kväve (N)	µg/l	2000	1386
Bly (Pb)	µg/l	8	7
Koppar (Cu)	µg/l	18	16
Zink (Zn)	µg/l	75	67
Kadmium (Cd)	µg/l	0,4	0
Krom (Cr)	µg/l	10	3
Nickel (Ni)	µg/l	15	6
Kvicksilver (Hg)	µg/l	0,03	0,04
Suspenderad substans (SS)	µg/l	40 000	21 378
Oljeindex (olja)	µg/l	400	279
Benso(a)pyren (BaP)	µg/l	0,03	0,03

## Påverkan på Lillesjön

Enligt dagvattenutredningen bedöms mängden föroreningar att förändras enligt tabell 5, med planförslaget.



Tabell 5. Skillnaden i kg/år för nuvarande utsläpp från detaljplaneområdet och de framtida utsläppen från detaljplaneområdet.

Ämne	Nuvarande (kg/år)	Framtid (kg/år)	Mellanskillnad (kg/år)
Fosfor (P)	78	98,1	20,1
Kväve (N)	940	1012	72
Bly (Pb)	4	5,06	1,06
Koppar (Cu)	8,4	11,63	3,2
Zink (Zn)	31	49,4	18,4
Kadmium (Cd)	0,19	0,3	0,11
Krom (Cr)	2,2	1,9	-0,3
Nickel (Ni)	3	4,15	1,15

Med hjälp av Bio-Met 5.0 och värden från mätning i Lillesjön 2013-05-15 (hämtat från SLU, MVM Miljödata) har halten biotillgänglig koppar och zink beräknats. Den biotillgängliga halten ligger med god marginal från rikt- och gränsvärden enligt HVMFS 2013:198.

Den ekologiska kvoten för fosfor är idag 1,1 och beräknas i framtiden bli 0,84 (referenshalt / framtida halt vid Lillesjöns utlopp). Fosforhalten för Lillesjön kommer öka i sjön vid genomförande av planerad detaljplan. Dock kommer halten med god marginal ligga inom "hög" status för näringsämnen i sjön, med avseende på den ekologiska kvoten då gränsen för "hög" status är 0,7.

De framtida halterna vid Lillesjöns utlopp för bly, koppar, zink, kadmium, krom och nickel kommer alla ligga under gränsvärdet enligt HVMFS 2013:199. Den framtida halten för kadmium understiger gränsvärdet oavsett vilken hårdhet vattnet har i Lillesjön.

Gränsvärdet för benso(a)pyren för inlandsvatten är 0,00017 µg/l enligt HVMFS 2013:1910. Halten vid Lillesjöns utlopp kommer minska med framtida flöde men kommer inte understiga gränsvärdet. Dock är eventuellt nuvarande och framtida halter från detaljplaneområdet inte modellerade i StormTac och kan ha en skillnad mot verkliga halter.

Den biologiska kvalitetsfaktorn Eindex W3 visar motstridiga värden mot uppmätta fosforhalter i vattenförekomsten. Eindex W3 är ett nytt index för övergödning. Det gamla indexet EQR8 är mer generell än Eindex W3 och visar både övergödning och försurning. EQR8 visar på god status i Lillesjön och skiljer sig avsevärt mot Eindex W3. Skillnaden mellan de olika indexen och med stöd av uppmätta halter gör att Eindex W3 misstänks visa en felaktig bild av verkligheten. Det kan vara en annan faktor än övergödning, t.ex. hydromorfologi, som påverkar statusen av Eindex W3. I framtiden bedöms inte statusen försämrats för Eindex W3, med avseende på planerad detaljplan. Sammantaget bedöms ingen försämring av Lillesjöns miljö kvalitetsnormer ske med anledning av planerad detaljplan, med avseende på analyserade parametrar.

## Påverkan på Mörrumsån

Cirka 20% av planområdet föreslås avvattnas mot söder till Råppe kanal vidare till Mörrumsån (Bergkvarasjön – Helgasjön). Mörrumsån (Bergkvarasjön – Helgasjön) omfattas av MKN för vatten och vattenförekomst.

Vid en jämförelse mellan den vattenvolym som föreslås släppas i Ålabäcken, och den volym som avses släppas i Råppe kanal, så är volymen till kanalen mycket mindre. Totalt kommer 1/5 av den totala vattenvolymen från planområdet att släppas i Råppe kanal, och 4/5 i Ålabäcken.

Beräkningar har utförts avseende föroreningsbelastningen på Ålabäcken. Resultatet visar att halten föroreningar i bäcken inte kommer att överskrida rekommenderade gränsvärden. Beräkningar avseende påverkan på MKN för vatten i Lillesjön visar också att ingen försämring av Lillesjöns miljö kvalitetsnormer kommer att ske. Risken för att miljö kvalitetsnormerna i Mörrumsån skall försämrans bedöms därför som osannolik.

## Buller

### Buller från verksamheter

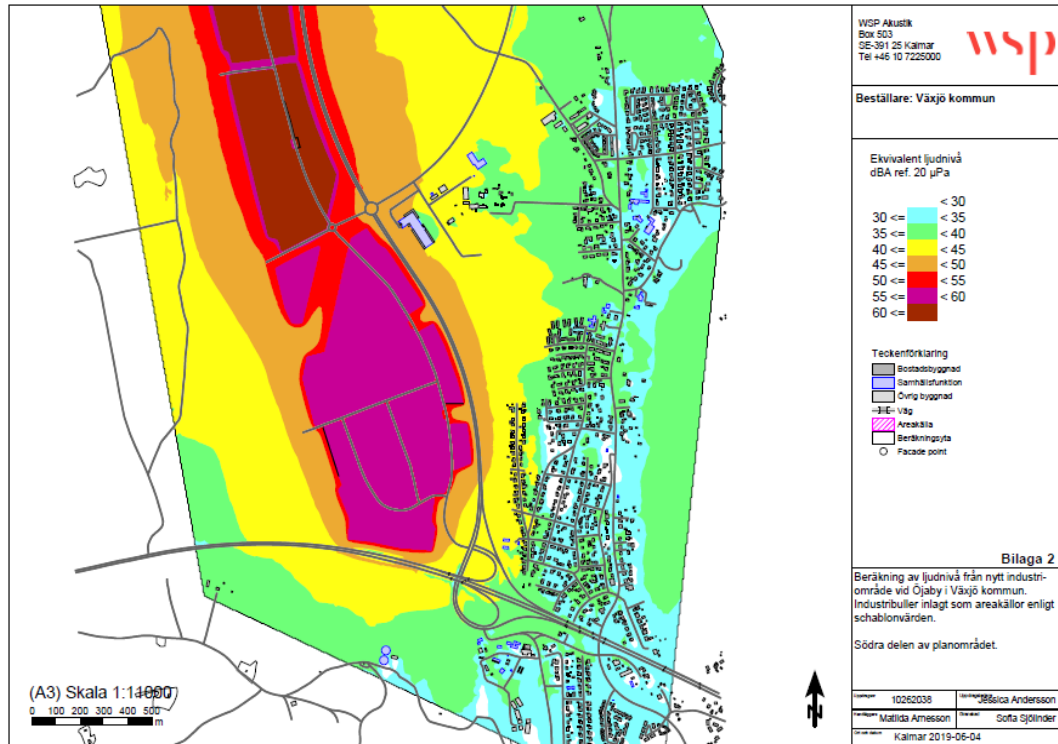
Industribuller från den föreslagna detaljplanen har beräknats med schabloner då kommande verksamheter ej varit kända. Ljudnivåerna är relaterade till riktvärden för industribuller och uppdelade för perioderna dag-, kvällsrespektive nattetid.

Beräkningarna i denna utredning visar en värsta situation, ett s.k. "worst case", av ljudutbredningen från verksamheter. Resultatet av beräkningarna visar följande:

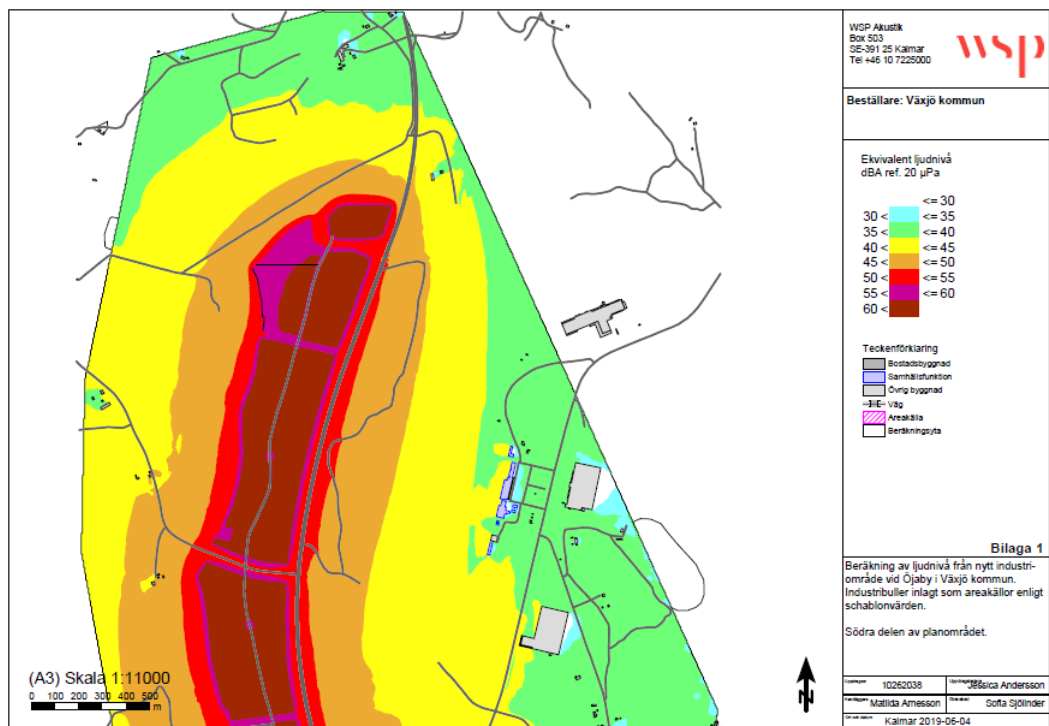
- Riktvärdet dagtid är 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Enligt beräkningarna överskrids inte denna ljudnivå vid någon befintlig bostad.
- Riktvärdet kvällstid är 45 dBA ekvivalent ljudnivå. Denna ljudnivå överskrids enligt beräkningarna vid en bostad.
- De riktvärden som gäller nattetid är både 40 dBA ekvivalent ljudnivå och 55 dBA maximal ljudnivå. I beräkningarna är det 21 befintliga bostäder där den ekvivalenta ljudnivån 40 dBA överskrids.

För att kunna bedriva verksamhet nattetid krävs åtgärder då riktvärdet beräknas överskridas vid 21 befintliga bostadsbyggnader, alternativt begränsningar för bullrande verksamheter som avses pågå nattetid. Bullerskyddsåtgärder kan uppföras för att klara riktvärden antingen vid respektive verksamhet, när mer detaljer finns kring vilken typ verksamhet som kommer att uppföras, alternativt vid berörda bostäder i form av skärmar eller vallar.

Om verksamhet inte avses pågå nattetid, utan endast dag- och kvällstid, bedöms endast en bostad behöva bullerskyddsåtgärder, detta för att klara riktvärdet kvällstid. Om verksamhet endast ska tillåtas pågå dagtid behövs inga åtgärder för att riktvärdet ska klaras. Genom störningsbestämmelser på plankartan som följer gällande riktvärden, kan typen av verksamhet som får bedrivas inom detaljplaneområdet regleras och risken för negativa konsekvenser för närboende blir liten.



Beräknat verksamhetsbuller



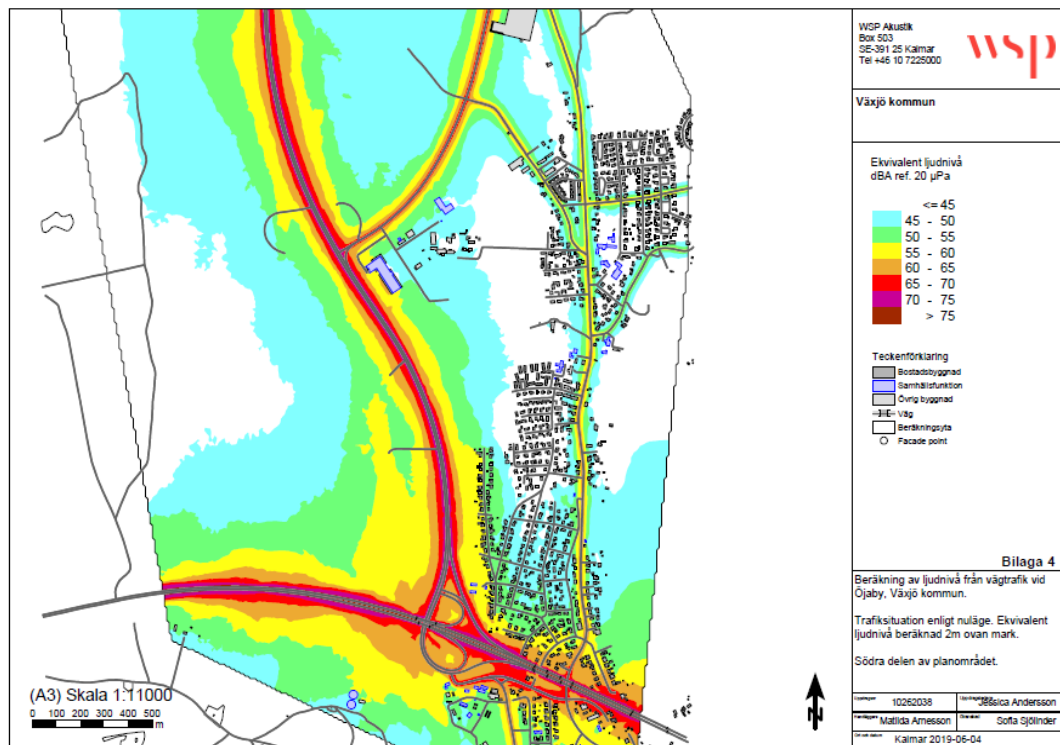
Beräknat verksamhetsbuller

## Vägtrafikbuller

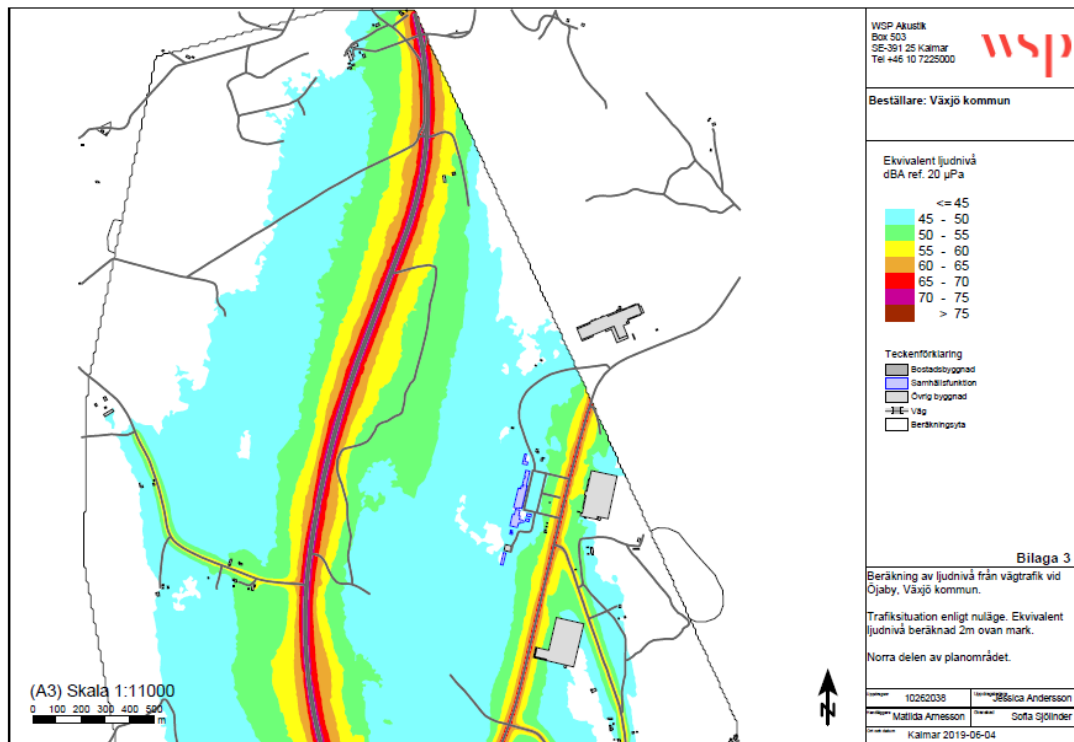
Föreslagen markanvändning inom detaljplaneområdet kommer att medföra en ökad trafikintensitet, både på befintliga statliga vägar, såsom väg 30 och väg 25, samt på lokala gator. Beräkningar visar att de vägar som föreslås etableras inom detaljplaneområdet inte har någon påverkan på befintliga bostäder i närområdet.

Vid planalternativet kommer den ekvivalenta ljudnivån att öka med som mest 1 dB jämfört med nollalternativet. Dock är det inga ytterligare bostadsbyggnader som beräknas få en ekvivalent ljudnivå över 65 dBA, vilket betyder att ljudnivån enligt beräkningarna överskrider vid samma två befintliga byggnader som i nollalternativet. En ökning av ljudnivån med 1 dB, bedöms vara en marginell skillnad och är knappt hörbar.

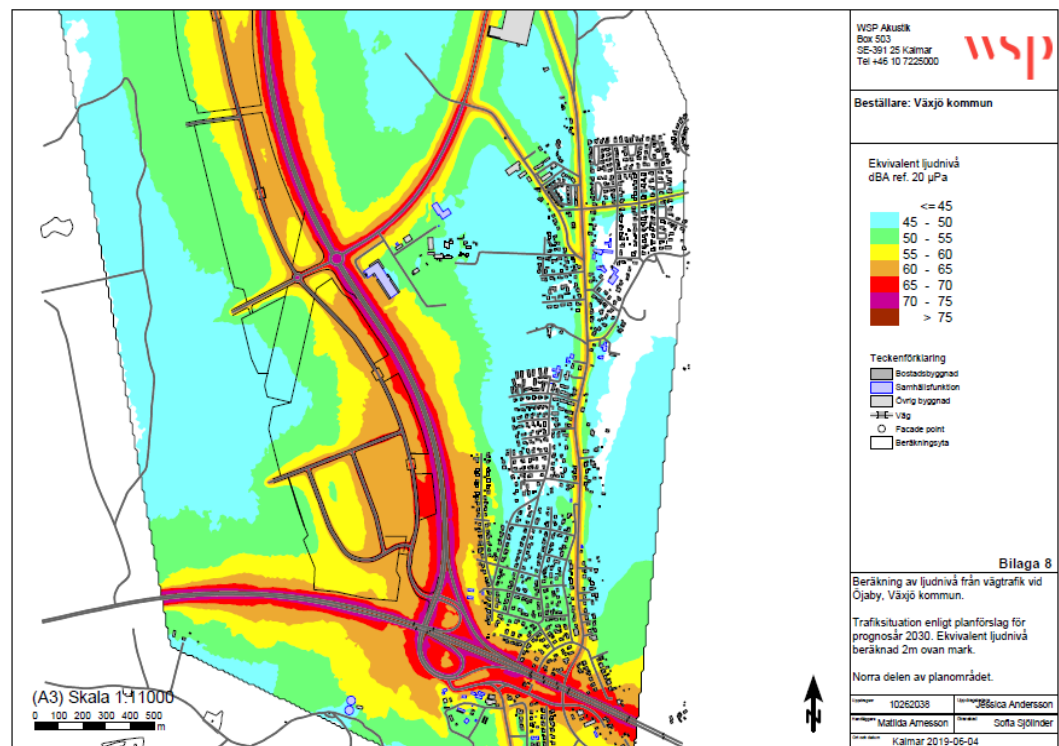
Om en jämförelse görs mellan nollalternativets och planförslagets påverkan på befintlig bebyggelse, kan slutsatsen dras utifrån ovanstående resonemang, att den ekvivalenta nivån ökar med 1-2 dB mellan de olika alternativen. Den trafik som alstras av föreslagen verksamhet i detaljplaneområdet bedöms påverka den ekvivalenta ljudnivån marginellt vid befintlig bebyggelse jämfört med om detaljplanen inte genomförs.



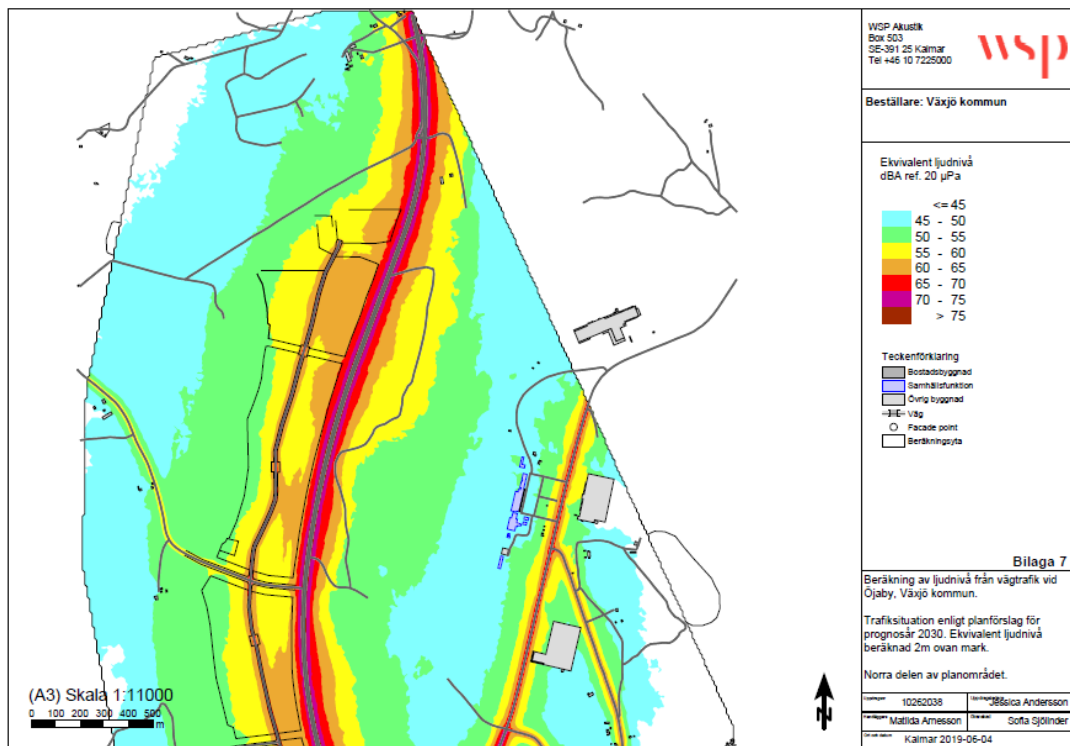
Nuläge



Nuläge



Trafikprognos 2020



Trafikprognos 2020

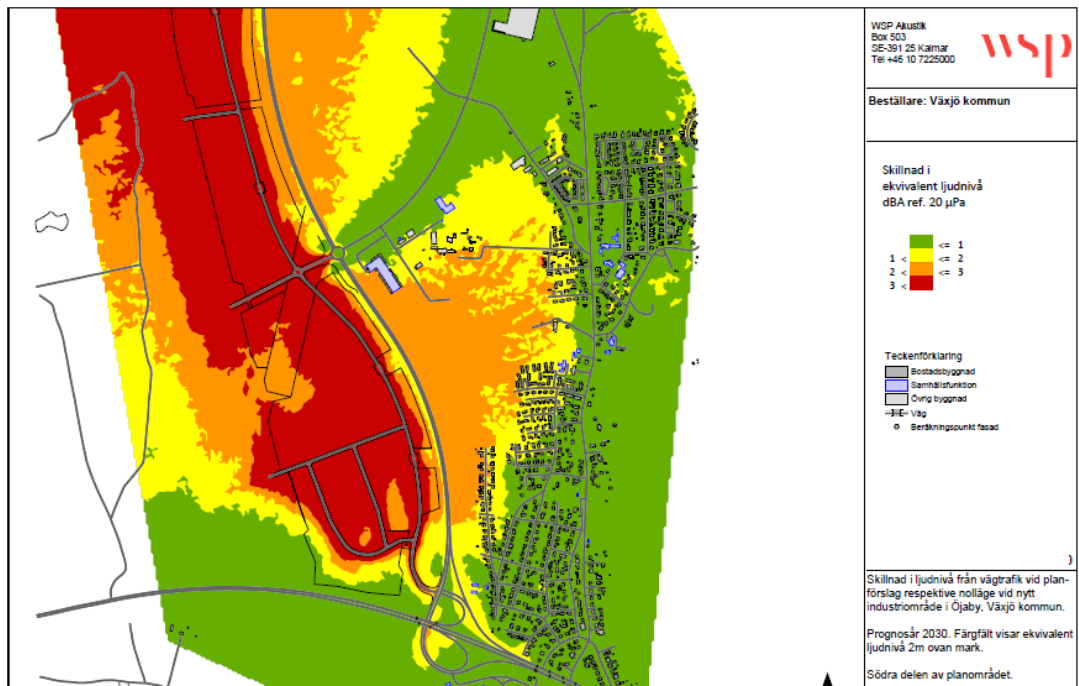
## Flygbuller

Trafikverkets utredning av flygbullret vid Växjö flygplats har studerats. Enligt rapporten ligger hela detaljplaneområdet inom flygplatsens influensområde med avseende på den maximala ljudnivån 70 dBA. Då planen inte inrymmer några bostäder eller någon skola finns inga riktvärden utomhus vid fasad.

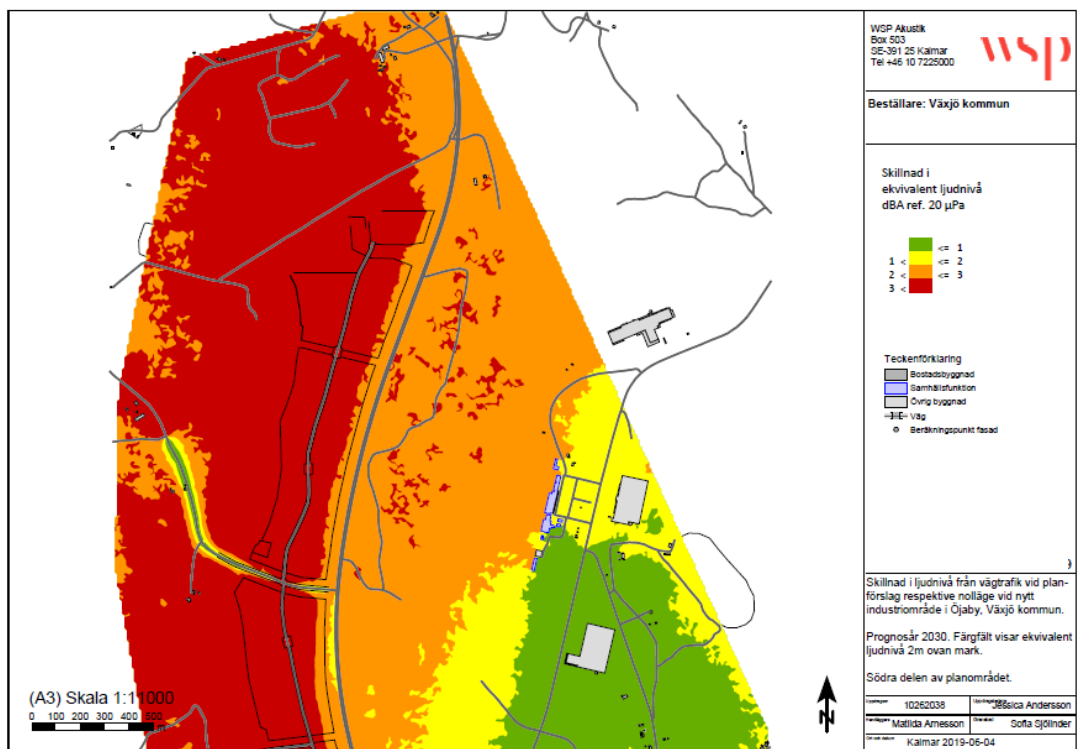
För hotell och kontor behöver byggnaderna konstrueras så att inomhusnivåerna klarar gällande riktlinjer. Detta bör säkerställas i bygglovsskedet.

## Sammanfattande bedömning avseende bullerpåverkan

Detaljplaneområdet bedöms vara lämpligt för den föreslagna exploateringen ur bullersynpunkt. Åtgärder kan göras som medför att gällande riktvärden inte överskrids. Riktvärdena fastställs som störningsbestämmelser i plankartan. Detaljer kring åtgärder kan regleras vid bygglov eller i samband med prövning av verksamheten enligt miljöbalken. Ur bullersynpunkt bedöms inte planförslaget medföra några begränsningar på Växjö flygplats. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.



Totala bullerpåverkan vid utbyggnad av verksamhetsområdet.



Totala bullerpåverkan vid utbyggnad av verksamhetsområdet.

## Översvämning

Planförslaget medför att andel hårdgjord yta ökar betydligt efter full exploatering jämfört med referensalternativet. För att eliminera översvämningens risker har olika fördröjningsåtgärder föreslagits inom planområdet. Vid beräkningar och dimensionering av åtgärderna har utgångspunkten varit att flödet skall fördröjas till att motsvara befintliga förhållanden vid 1 års regn. Fördröjningsåtgärderna är fastställda på plankartan.

Planområdet bedöms inte påverkas negativt av framtida klimatförändringar. Föreslagen utformning har utformats för att få en säker höjdsättning som inte riskeras att översvämmas. Flödet har begränsats genom åtgärder fastställda på plankartan till att samma förutsättningar och flöden som råder idag fortsatt gäller. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

## Miljökonsekvensbedömning

För varje detaljplan ska en undersökning om betydande miljöpåverkan göras för att bedöma den påverkan planens genomförande kan ha på miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser. Det ska tydligt framgå om planens genomförande kan innebära en betydande påverkan eller inte. Om planen medför en betydande påverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En undersökning om betydande miljöpåverkan finns framtagna för detaljplanen där detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Under planbeskrivningens stycke KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE redovisas resultat av detaljplanens miljökonsekvensbedömning.

## PLANENS GENOMFÖRANDE

### Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmänplatsmark.

### Utbyggnad av planområdet

Planområdet kommer att byggas ut i söder och norr ut. Projektet inleds utanför området med att två anslutningar till riksväg 30 utförs. Detta görs genom anläggande av cirkulationsplatser i trafikplats Öjaby och i Nylandakorsningen. Inne i området inleds projektet med att en transportväg anläggs i nordsydlig riktning parallellt med ny gata. Därefter påbörjas vegetationsavtagning och terrassering. Det finns ett överskott av schaktmassor i söder och ett underskott i norr. Schakt kommer att påbörjas i söder och sen fylls området efter hand ut norrut. Utbyggnad av gata och VA planeras i fyra etapper. Etapp 1 avser infartsväg i söder och påbörjas omgående. Etapp 2 avser huvudgata i nord-sydlig riktning upp till Härlösvägen och kommer att påbörjas så snart som möjligt efter etapp 1. Resterande etapper kommer att påbörjas efter behov.

### Planekonomi

Kommunens utgifter beräknas inte överstiga intäkterna. Planavgift kommer att tas ut för bygglovspliktiga åtgärder. Ett exploateringsavtal mellan Växjö kommun och Hovs Mark & Maskin kommer att tas fram för att reglera parternas respektive ansvar vid genomförande av detaljplanen. Ett medfinansiering- och samverkansavtal mellan



Trafikverket och Växjö kommun finns framtaget och reglerar parternas respektive åtagande och finansiella ansvar vid planering och anläggande av anslutningar till riksvägar.

## **Avtal**

Ett "Medfinansiering och samverkansavtal" finns mellan Växjö kommun och Trafikverket avseende anslutning av planområdet till omgivande vägnät. Marken inom detaljplaneområdet ägs av Hovs Mark och Maskin (55 procent) och Växjö kommun (45 procent). Eftersom Växjö kommun äger en del av marken har kommunen en roll dels som exploatör och dels som huvudman för allmän plats. Före detaljplanens antagande ska ett exploateringsavtal tecknas mellan Hovs Mark och Maskin och Växjö kommun. Exploateringsavtalet ska slå fast ansvar, utförande och kostnadsfördelning av detaljplanens genomförande.

I samband med tecknade av exploateringsavtal ska också överenskommelse om fastighetsreglering tecknas. Syftet med markbytet är att skapa ett exploateringsområde för varje part med lämplig utformning i förhållande till detaljplanens kvartersgränser.

Växjö kommun har som huvudman för allmänplats ansvar för projektering och byggnation av allmän plats inom planområdet. Kostnad kommer att debiteras exploatörer enligt kommande exploateringsavtal.

Växjö kommun ansvarar också för projektering och anläggande av vatten- och avloppsledningar inom detaljplanen. Anläggnings- och anslutningsavgifter för vatten och avlopp kommer att debiteras blivande fastighetsägare enligt vid tillfället gällande VA-taxa.

## **Fastighetsbildning**

Den mark som genom detaljplanen blir allmän plats ska överföras genom fastighetsreglering till lämplig kommunal fastighet. Fastighetsreglering ska genomföras inom de kvarter som idag är delade mellan flera fastigheter för att tillskapa lämpliga exploateringsenheter. Avstyckningar ska ske inom kvartersmarken för att skapa lämpliga fastigheter.

Vid bildande av flera fastigheter inom ett kvarter kan servitut eller gemensamhetsanläggningar behöva bildas genom lantmåteriförrättning. Kommunen ansvarar för att ansöka om fastighetsreglering för allmän plats hos lantmåterimyndigheten. Respektive fastighetsägare ansvarar för att ansöka om fastighetsreglering och avstyckningar för att skapa lämpliga exploateringsenheter. Exploateringsavtalet reglerar hur kostnaderna för lantmåteriförrättningar ska fördelas.

Ledningsrätt ska bildas för allmänna ledningar inom kvartersmark i de markreservat som är redovisade i plankartan. Respektive ledningsägare ansöker om och bekostar lantmåteriförrättning för bildande av ledningsrätt.

## Nya infarter ifrån riksväg 30

Projektet inleds med att två permanenta anslutningar till riksväg 30 utförs. Detta görs genom nya cirkulationsplatser i trafikplats Öjaby och i Nylandakorsningen. Marken för cirkulationsplatserna finns med i detaljplanen och kommer att hanteras utan vägplan och med Trafikverkets förfarande, typfall 1.

## Anmälan, tillstånd och dispenser

### Strandskydd

Inom planområdet finns ett dike som har namnet Ålabäcken. Diket är cirka 2 meter brett och bedöms omfattas av 100 meter strandskydd. För att kunna genomföra detaljplanen behöver strandskyddet upphävas i sin helhet inom planområde. Plankartan redovisar därför en separat karta över området som avses upphävas samt att det finns en administrativ linje inom planområdet som också avgränsar området som ska upphävas ifrån strandskyddet. Strandskyddet kommer därmed inom markerat område att upphävas den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Som särskilt skäl anges enligt 7kap. 18 c § MB att området behöves tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området (7 kap § 18 c p 5 miljöbalken). Det allmänna intresset är i detta fall att få fram ny verksamhetsmark i Växjö kommun för att kunna behålla och skapa nya arbetstillfällen. Se argumentation under stycket *upphävande av strandskydd* och rubriken ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER PÅ PLANKARTAN.

### Vattenverksamhet

Inom det aktuella projektet kommer uppförande av vallar intill Ålabäcken utgöra vattenverksamhet, liksom att våtmarker fylls ut och vattnets läge förändras. Därutöver tillkommer utfyllnader av befintliga våtmarker. Sammantaget överskrider projektet med god marginal de 500 m<sup>2</sup> som utgör gräns för anmälningspliktig vattenverksamhet. Projektet innebär därför att vattenverksamheten är tillståndspliktig.

Dessutom definieras utsläpp av dagvatten från detaljplanelagd mark som avloppsvatten och därmed miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap Miljöbalken. Detta samprövas dock av domstolen tillsammans med ansökan om vattenverksamhet.

Om genomförandet av föreslagen byggnation medför bortledning av grundvatten, exempelvis om grundvatten behöver pumpas bort under byggskedet, är detta att anses som vattenverksamhet som är tillståndspliktig. Beroende på omfattningen och varaktigheten av grundvattenbortledningen och den påverkan som bortledning av grundvatten förorsakar kan det bli aktuellt att söka tillstånd hos mark- och miljödomstolen.

En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer skickas in till mark- och miljödomstolen för beslut innan detaljplanen antas.

### Övriga prövningar

Borttagandet av berg, sortering och krossning av berg är anmälningspliktig enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Anmälan till miljö- och hälsoskyddsnämnden ska göras av exploatören.

Dagvattenanläggning är anmälningspliktig enligt miljöbalken. Anmälan till miljö- och hälsoskyddsnämnden ska göras av exploatören.

Samtliga fornlämningar och kulturhistoriska lämningar inom detaljplaneområdet berörs av planförslaget och utbyggnaden av verksamhetsområdet medför sannolikt att ingen av lämningarna kan bevaras. Att slutundersöka, dokumentera och avlägsna lämningarna kräver först tillstånd från Länsstyrelsen enligt 2 kap. 12-13 §§ KML.

Inom detaljplaneområdet har arter som omfattas av artskyddsförordningen påträffats. För de arter som är upptagna i bilaga 1 eller 2 i artskyddsförordningen och som förekommer inom detaljplaneområdet, bedöms inte arternas fortlevnad i stort äventyras av exploateringen. Enstaka individer, framför allt kärlväxter och lägre fauna, kommer sannolikt att påverkas negativt, men bevarandestatusen bedöms inte förändras. Ingen dispens från Artskyddsförordningen bedöms behöva sökas.

Vid Gullhalla förekommer odlingsrösen/stenrösen och stenmurar som enligt genomförd naturvärdesinventering (WSP, 2019) kan omfattas av det generella biotopskyddet. Det är dock oklart om objekten omfattas av biotopskydd. På fastigheten har det inte bedrivits jordbruk sedan 1987, då som småskaligt lantbruk med fåtalet djur. Fastigheten är idag taxerad som skogsbruk och har så varit en tid, och inga jordbruksbidrag har erhållits för marken under senare tid. Dock skriver Naturvårdsverket i sin handbok (2012) att med jordbruksmark avses mark som används som åkermark, äng, naturbetesmark eller kultiverad betesmark oavsett om fastigheten är taxerad som jordbruksenhet eller inte. Man behöver titta på syftet med skötseln av marken, t.ex. om marken sköts för att skapa foder till djur mm. Frågan om biotopskydd behöver därför lyftas med länsstyrelsen. Om länsstyrelsen anser att objekten omfattas av generellt biotopskydd kommer det krävas en dispens.

## **Dagvattenhantering**

Planerad dagvattenlösning syftar till att följa den befintliga topografin och använda de naturliga vattensystem som finns. Rening av dagvatten från tomtmark och allmänna gator planeras i ett antal nya dagvattendammar innan vattnet når Ålabäcken i väster och ledningssystem mot Mörrumsån i söder. Befintliga våtmarker och bäckstråk nyttjas för fördröjning med syfte att avrinning ut från området kan likställas med befintlig avrinning.

Områden kring Ålabäcken samt befintliga våtmarker har i dagsläget relativt låga naturvärden. Ett ökat vattenflöde och en tidvis högre vattennivå i våtmarker kommer att skapa bättre förutsättningar för de befintliga växterna i våtmarkerna samt ge förutsättningar för mer värdefulla arter att etablera sig. En höjd vattennivå ger också ökad biologisk mångfald.

Detaljplan är utformad så att det finns goda förutsättningar för att inga fastigheter ska bli översvämmade vid skyfall. En förprojektering och grov höjdsättning är utförd som visar att ytlig avrinning kan ske på allmänna ytor utan att instängda partier och översvämning uppstår på tomtmark vid skyfall.

Att använda områden som redan idag fungerar som naturliga fördröjningsområden är ett resurseffektivt, robust och hållbart sätt att klara stora flöden med bibehållna eller ökade naturvärden utan att riskera att skada någon fastighet.

Rening av dagvatten kan ske inom planområdet till halter under gällande riktvärden samt utan påverkan på miljökvalitetsnormer för vattenförekomster.

## **Vatten- och avlopp**

Spill och vatten ansluts till det kommunala vattenledningarna. Verksamhetsområdet för VA utvidgas.

## **Arkeologi**

Inom detaljplanen finns det ett flertal fornlämningar. Samtliga av dessa har genomgått en arkeologisk förundersökning. Beslut om vilka av dessa och deras ytor som ska slutundersökas innan marken tas i anspråk kommer att fattas innan detaljplanen antas. De områden med fornlämningar som ska slutundersökas innan marken får tas i anspråk redovisas i en separat karta på plankartan med röda skrafferingar.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen (2 kap. 10 § Kulturmiljölagen).

## **Masshantering & transporter**

I samband med framtagandet av detaljplan har en förprojektering och grov höjdsättning gjorts. Höjdsättningen är gjord med syfte att skapa massbalans inom området och därmed slippa transporter till och från andra områden. I figur 27 redovisas en schakt- och fyllnadsplan för området med utgångspunkt i planerad höjdsättning. I södra delen beräknas ett överskott på 830 000 m<sup>3</sup> och i norr ett underskott på 670 000 m<sup>3</sup>. Totalt redovisas ett mindre överskott vilket behövs för att ha en buffert vid oväntade händelser. Vegetationsmassor från området kommer till största del tas om hand inom området genom att fylla upp området inom inflygningszonen. I samband med detta skapas också ett grönstråk mellan verksamhetsmarken som även kommer att utformas så att området ger ett positivt välkomnande för de som flyger in till Växjö.

Projektet kommer att inledas med att en intern transportväg anläggs i norrsydlig riktning parallellt med ny gata. På detta sätt kan masshantering inom projektet ske effektivt och utan att behöva nyttja omgivande riksvägar. Schakt kommer att påbörjas i söder och sen fylls området efter hand ut norrut. Anpassning sker efter hand som tomtmark säljs.



Figur 27. Schackt och fyllnadsplan. Grönt markerar fyllnad, och rött schackt.

### **Flytt av el-ledningar och transformatorstationer**

Inom planområdet går det ett stort ledningstråk i södra delen av detaljplanen som kommer att bevaras. Markanvändningen är reglerad som allmänplatsmark och skyddsavstånd bedöms klaras till ledningen. I norra delen av planområdet går det tvärs igenom planområdet en kraftledning. Denna ska flyttas under 2019 och grävas ner för att ett genomförande av detaljplanen ska vara möjligt. För att kunna förse

området med ström beräknas det behövas flera nya transformatorstationer fördelat inom området. Möjlighet till placering av dessa finns inom markanvändningen på plankartan NATUR<sub>1</sub>.

### **Avfall**

Avfallshantering ska ske med hänsyn till återvinning och återanvändning. Utrymmen för sortering av avfall etc. ska följa "Renhållningens råd och rekommendationer för utrymmen och transportvägar" (Tekniska förvaltningen 2003-05-06) samt "Föreskrifter för avfallshantering i Växjö kommun" (Kommunfullmäktige 2012-12-18). Båda dokumenten finns på Växjö kommuns webbplats [vaxjo.se](http://vaxjo.se)

### **Posthantering**

Postlådor ska placeras vid tomtgräns eller vid postlådesamlingar uppföras vid entrén. Byggherre bör kontakta posten före byggstart.

### **Räddningstjänstens tillgänglighet**

Räddningstjänsten når verksamheterna inom området via lokalgatorna samt driftväg längsmed Ålabäcken. Byggnader inom området ska vara lätt tillgängliga för utryckningsfordon. Fordonen ska kunna framföras åtminstone 50 meter från byggnadernas entréer. Eventuella bommar inom området ska vara öppningsbara för räddningstjänsten mfl.

### **Samråd med flygplatsen**

I samband med byggnation eller ändring av användning inom planområdet ska samråd ske med Växjö Småland Airport för att säkerställa att förändringarna klarar gällande riktlinjer och säkerhetskrav för flyget. Samråd ska också ske vid uppförande av transformatorstation eller annan teknisk anordning samt vid uppförande av ljusanordningar. Detta finns reglerat på plankartan under delen "upplysningar".

### **Hantering av byggkranar**

På grund av att området ligger inom influensområde för flyget måste gällande totalhöjd hållas. Byggkranar och byggnadsställningar får endast uppföras i samråd med flygplatsen.

### **Tidsplan**

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och planeras att antas år 2020. Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla men den kan upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter planen att gälla men den kan upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

## KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

### Detaljerad riskbedömning

En riskbedömning finns framtagen för detaljplanen. Detaljplanens utformning och regleringar är anpassade efter bedömningen vägledning och resultat.

Skyddsavstånd till planerad bebyggelse ifrån riksväg för farligt gods har reglerats i detaljplanen med natur och prickmark bestämmelser. Skyddsavstånd på 150 meter ifrån riksväg med farligt gods och markanvändningen hotell eller konferensanläggning har beaktats genom att markanvändningen ej längre tillåts inom område för skydd.

Gällande hantering av brandfarliga vätskor har markanvändningen i anslutningen till inflygningszonen preciserats så att industri eller verksamheter som uppförs inom områdets ej tillåts ha stora mängder brandfarlig vätska eller brandfarlig gas. Detta för att minska olycksrisken vid inflygningen.

Skyddsavstånd vid drivmedelsförsäljning ska också tillämpas vid bygglov. Markanvändningen för drivmedelsförsäljningen är begränsad och placerad utmed riksvägarna för att minska eventuell negativ påverkan vid en olycka. Uppllysning om gällande skyddsavstånd till respektive drivmedelstyp finns beskrivet under kapitlet FÖRSLAG TILL DETALJPLAN och underrubriken planbestämmelser.

För flygrelaterade risker har den holländska konsultfirman NLR utfört beräkningar avseende individrisker kring Småland Airport. I dessa beräkningar har konservativt antagits att flygplatsen i framtiden kan komma att utöka landningsbanan 500 meter i riktning söderut (i enighet med riksintressepreciseringen för flygplatsen) samt att framtida flygtrafik ökar till en nivå som motsvarar maximalt utnyttjande av flygplatsens miljötillstånd. De individrisknivåer som beräknats kring flygplatsen vid detta scenario har, utifrån riskvärderingskriterier enligt Skåne läns Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM), utgjort grund för placering av verksamhetstyper och aktuella användningsgränser inom detaljplaneområdet.

- Industri (J) medges där individrisk understiger 10<sup>-5</sup> per år.
- Kontor i ett plan (K), centrum (C) etc. medges där individrisk understiger 10<sup>-6</sup> per år.
- Samtliga verksamheter medges där individrisk understiger 10<sup>-7</sup> per år och om samtidigt samhällsrisk understiger 10<sup>-5</sup> per år där N=1 och 10<sup>-7</sup> per år där N=100. Denna gräns bör även gälla för verksamhet som innefattar drivmedelsförsäljning (G).

Baserat på resultaten av de separata riskberäkningar som utförts för de olika riskkällorna är det inga platser inom detaljplaneområdet som bedöms få en överlagrad individrisk (risker från flera riskkällor som adderas till varandra i samma punkt) som överstiger oacceptabla nivåer utanför redan angivna zoner med förhöjd individrisk (>10<sup>-7</sup>). Kring vägarna är riskbidraget från farligt gods-transporter avgörande. Riskavstånd alstrade av farligt gods-transporter får där ställas i relation till aktuella ansatta skyddsavstånd enligt planförslaget. För drivmedelsstationerna är det på motsvarande sätt hantering av brandfarliga vätskor och fordonsgas som avgör behovet av skyddsavstånd.

För flygrelaterade risker är dessa dominerande inom in- och utflygningszonen och därmed överordnade övriga riskslag. Frekvensen för olyckor med dödlig utgång i områden som planeras upplåtas för mer än tillfällig vistelse är generellt mycket liten och därmed anses inget behov föreligga avseende uppskattningar av överlagrad samhällsrisk. Individriskmättet bedöms i dessa fall vara utslagsgivande. Detta gäller såväl planområdets norra del med låg personintensitet som planområdets södra del med något högre personintensitet.

Då detaljplaneområdets gestaltning, användningsområden och användningsgränser har anpassats efter de beräknade risknivåerna för scenariot med fullt utnyttjat miljötillstånd och 500 meter förlängd landningsbana, och då skyddsavstånd mot farligt godsleder och drivmedelsstationer har beaktats, bedöms inga nämnvärda negativa konsekvenser uppstå.

Planbestämmelser berörande totalhöjd för byggnader samt högsta höjd över nollplanet är anpassade efter de hindersfria kurvorna som presenteras i riksintressepreciseringen för flygplatsen. Tillåten totalhöjd i detaljplanen bedöms därmed inte utgöra någon risk. Inflygningszonen är också reglerad som naturmark där marken ej får användas som rekreation för att säkerställa att detaljplanen ej medför en risk för inkommande och utgående flyg samt för människor på marken.

## **Miljökonsekvensbedömning**

### **Sammanvägd bedömning**

Den centrala delen av planområdet finns upptaget i översiktsplanen för Växjö stad, antagen av Kommunfullmäktige 2012-02-28, som ett område för verksamheter. Detaljplaneförslaget bedöms följa intentionerna i översiktsplanen samt de mål och riktlinjer som Växjö kommunen anger för att kunna utveckla verksamhetsområden och skapa sysselsättning inom regionen. Olika lokaliseringalternativ har inte studerats, då i och med utpekandet i översiktsplanen, har kommunen redan tagit ställning till att området ska utvecklas för verksamheter. Planområdet ligger också i ett strategiskt läge, direkt intill rv 25 och rv 30, vilket möjliggör god logistik och goda kommunikationsmöjligheter för de framtida verksamheterna.

En bedömning av planförslagets konsekvenser för de aspekter som har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan har utförts i föreliggande MKB. Bedömningarna visar att ingen av aspekterna bedöms medföra några större negativa konsekvenser, utan för de allra flesta aspekterna bedöms detaljplaneförslaget medföra små eller obetydliga negativa konsekvenser. För en aspekt, vattenkvalité, bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser då läckaget av näringsämningen direkt ut i Ålabäcken kommer att minska tack vare den rening av dagvatten som föreslås i planförslaget. Planförslaget medverkar därigenom att MKN för vatten och vattenförekomster kan uppnås. För denna aspekt bedöms referensalternativet medföra måttliga negativa konsekvenser, då Ålabäcken fortsättningsvis kommer att utsättas för näringstillförsel från omgivande natur.

Detaljplaneförslaget berör ett antal riksintresseområden (fyra områden för kommunikation samt ett område för kulturmiljö). Ingen påtaglig skada bedöms uppstå på riksintresseområdena. Hänsyn har tagits till Växjö flygplats i utformningen av planförslaget, vilket medför att flygplatsens verksamhet inte kommer att begränsas av den föreslagna exploateringen.



Gällande påverkan på miljömålen motverkas "Begränsad klimatpåverkan" genom att planförslaget bidrar till en ökad trafik i området. Resterande berörda miljömål bedöms inte motverkas, utan snarare medverka till att målen uppnås.

Sammanfattningsvis bedöms inte planförslaget medföra någon betydande miljöpåverkan. I vissa fall medför exploateringen positiva konsekvenser. Olika åtgärder kan genomföras som minskar eller eliminerar de negativa konsekvenserna.

## **Konsekvenser på fastighetsnivå**

### **Öjaby-Nöbbele 4:1**

Fastigheten ligger i anslutning till Ålabäcken och planområdets Norra del. Fastigheten kommer inte få några ekonomiska åtaganden, tekniska eller fastighetsrättsliga rättsliga åtagande. De åtgärder som kommer att ske i Ålabäcken kommer hanteras och bekostas av exploatörerna av planområdet. Mängden vatten i Ålabäcken kommer inte att öka och eventuell översvämning vid kraftigt regn kommer att ske inom planområdet på den ytan som är sumpmark i dag och reglerad som NATUR på plankartan. Kommunen kommer att upphäva strandskyddet för Ålabäckens östra sida för att kunna genomföra detaljplanen. Strandskyddet kommer att ligga kvar på den västra delen som ovanstående fastighet omfattas av och markanvändningen där kommer ej att förändras. Påverkan på Lillesjön bedöms som ytterst liten, se miljökonsekvensbeskrivningen samt dagvattenutredningen.

### **Öjaby-Nöbbele 3:8**

Fastigheten ligger i anslutning till Ålabäcken och Härlövsvägen passerar igenom fastigheten. Fastigheten kommer inte få några negativa ekonomiska åtaganden. Fastigheten bedöms ej heller få några tekniska eller fastighetsrättsliga rättsliga åtagande. De åtgärder som kommer att ske i Ålabäcken kommer hanteras och bekostas av exploatörerna av planområdet

Om fastigheten ingår i Öjaby samfällighet S:1 så kommer marken inom planområdet att fastighetsregleras och överförs till kommunal fastighet. Delägarna i Öjaby S:1 har rätt till ersättning för den mark som löses in.

### **Öjaby 4:3**

Fastigheten ligger på östra sidan om riksväg 30 och söder om kommande cirkulation i korsningen med Nylandavägen. Fastigheten kommer inte få några ekonomiska åtaganden, tekniska eller fastighetsrättsliga rättsliga åtagande.

### **Tunatorp 1:20**

Fastigheten ligger i direktanslutning till planområdets norra gräns. En gränsbestämning kommer att utföras och bekostas av exploatörerna för att säkerställa att planområdets norra gräns ligger korrekt. Fastigheten kommer inte få några ekonomiska åtaganden eller tekniska åtagande. Påverkan på Lillesjön bedöms som ytterst liten, se miljökonsekvensbeskrivningen samt dagvattenutredningen. Mängden vatten som släpps ut i Ålabäckens norra del kommer ej vara mer än det är idag och bedöms därmed ej påverka intilliggande markers vattenavrinning negativt.

### **Postiljonen 1**

Fastigheten ligger i direktanslutning till kommande cirkulationsplats och kommer få förändringar i form av vägstruktur i anslutning till fastigheten. Fastighetens nuvarande infart kommer att behållas. Fastigheten bedöms ej få några ekonomiska, tekniska eller fastighetsrättsliga åtaganden.

### **Öjaby 1:17**

Marken som planläggs som kvartersmark kan avstyckas till egna fastigheter. Den mark som planläggs som allmän plats kan ev. överföras till annan kommunal fastighet. Ledningsrätt ska bildas för allmänna ledningar inom markreservat på kvartersmark.

### **Öjaby 29:1**

Mark som planläggs som allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till närliggande kommunal fastighet. Tomträttsavtalet behöver skrivas om för att överensstämja med fastighetens utbredning efter fastighetsreglering.

### **Öjaby S:1**

Den del av Öjaby s:1 som ligger inom planområdet utgörs av allmän plats och ska genom fastighetsreglering överföras till kommunal fastighet. Delägarna i Öjaby s:1 har rätt till ersättning för den mark som löses in.

### **Norrby 1:1**

Den mark som planläggs som allmän plats ska genom fastighetsreglering överföras till kommunal fastighet, vilket kommer att regleras i exploateringsavtal. Marken som planläggs som kvartersmark kan avstyckas till egna fastigheter. Ledningsrätt ska bildas för allmänna ledningar inom markreservat på kvartersmark.

## **Påverkan på riksväg 25 och riksväg 30**

Trafikprognoser för år 2030 anger att ÅDT på väg 25 kommer uppgå till ca 14 800 fordon per dygn vid full utbyggnad enligt planförslaget. Tung trafik utgör 14%. För väg 30 beräknas ÅDT uppgå till ca 12 470 fordon per dygn vid full utbyggnad enligt planförslaget. Tung trafik utgör 16%.

Planområdet föreslås att anslutas i tre punkter längs med riksväg 30, befintlig väganlutning – Härlövsvägen samt två nya anslutningar. Den ena nya anslutningen är belägen vid trafikplats Öjaby, vid avfarten från riksväg 25. Här planeras en ny cirkulationsplats. Den andra nya anslutningen föreslås i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen.

De nya cirkulationsplatserna tillsammans med hastighetssänkningen kommer medföra att framkomligheten för trafik på väg 30 begränsas. Tidigare har fordon kunnat accelerera direkt från trafikplatsen Öjaby, mot norr, upp till 100 km/h för att sedan bibehålla denna hastighet. De planerade cirkulationsplatserna medför en retardation av hastigheten in i cirkulationsplatsen och en acceleration ut från denna. Den minskade framkomligheten bedöms dock som försumbar, då det är långt avstånd mellan de planerade cirkulationsplatserna, cirka 1,5 km, och då man sällan i en cirkulationsplats behöver vänta på att köra vidare. Fordon från sidovägarna kan också lätt ansluta till övrig trafik. Cirkulationsplatserna kommer också att dimensioneras efter de trafikprognoser som antas efter full utbyggnad av planområdet, vilket också

medför att påverkan på framkomligheten är mycket begränsad. Ingen negativ påverkan bedöms uppstå på riksintresset för kommunikationer, väg 30. Då ingen anslutning av planområdet kommer att ske mot väg 25 bedöms inte vägen påverkas negativt.

### **Väg G719 från väg 30 till Växjö flygplats**

Anslutningsvägen mellan rv 30 och flygplatsen kommer inte att påverkas av den planerade exploateringen.

### **Påverkan på riksintresset Bergkvara (G26)**

Planen innebär en viss risk för påverkan på riksintresset Bergkvara (G26). De tilltänkta byggrätternas tillåtna höjd kan medföra att de delvis kan bli synliga från torplandskapet inom riksintresset. Risken att de skall dominera i siktlinjen bedöms dock som liten då tät vegetation och en höjd skiljer planområdet från riksintresset. Vegetationen är i detaljplanen fastlagd som NATUR.

Vad gäller vyer och siktlinjer från söder om planområdet, söder om väg 25, avskärmas de nya byggnaderna från riksintresseområdet naturligt av en kulle. Dessutom är väg 25 dominant i området. De negativa konsekvenserna för kulturmiljö bedöms som små och ingen påtaglig skada bedöms uppstå på riksintresseområdet.

### **Påverkan på Växjö Småland Airport**

Då detaljplaneområdets gestaltning, användningsområden och användningsgränser har anpassats efter de beräknade risknivåerna för scenariot med fullt utnyttjat miljötillstånd och 500 meter förlängd landningsbana, och då skyddsavstånd mot farligt godsleder och drivmedelsstationer har beaktats, bedöms inga nämnvärda negativa konsekvenser uppstå. För bedömning av risker, se kap. 6.5 Risker. Detaljplaneförslaget reglerar genom bestämmelser begränsningar i byggnation samt högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet. Detta för att klara flygplatsens krav, och inte begränsa dess verksamhet. Högsta tillåtna totalhöjd över nollplanet varierar inom planområdet mellan 12 meter till 28 meter.

#### *Flyghinder*

Trafikverkets utredning av flygbullret vid Växjö flygplats har studerats i samband med att bullerberäkningar för projektet har genomförts. Ur bullersynpunkt bedöms inte planförslaget medföra några begränsningar på Växjö flygplats.

STADSBYGGNADSKONTORET  
2020-03-02

Kerstin Ivansson  
Planarkitekt

Henrik Johansson  
Stadsbyggnadschef

## Undersökning om betydande miljöpåverkan - Checklista för detaljplan Öjaby 1.17 m.fl. fastigheter, Öjaby, Växjö kommun

Vid upprättande av en detaljplan ska en undersökning göras om planen kan tänkas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP), en så kallad "undersökning om betydande miljöpåverkan" (tidigare kallad behovsbedömning). Om så är fallet avgränsar undersökningen de frågor som behöver tas upp i efterföljande strategisk miljöbedömning (SMB). Undersökningens syfte är att främja hållbar utveckling genom att identifiera miljöfrågor som behöver hanteras i den fortsatta detaljplaneprocessen, även i de fall planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen sker utifrån bedömningskriterierna i 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Dnr: 2017BN026

	Ja	Nej	Kommentarer:
<b>1. Aspekter som kan ge upphov till BMP utan beaktande av kriterierna i 5 § miljöbedömningsförordningen.</b>			
1.1. Påverkar planen ett Natura 2000-område så att tillstånd krävs enligt 7 kap. 28 och 28 a §§ miljöbalken?		x	
1.2. Kommer planen att innehålla verksamheter eller åtgärder som finns redovisade i § 6 och i bilagan miljöbedömningsförordningen (2017:96)?	x		Detaljplaneförslaget berör inte punkt 2–8 i §6 i förordningen. Då detaljplanen föreslår en markanvändning av verksamheter samt industri, och då det i dagsläget inte är klart vilken typ av verksamheter som kommer att uppföras, är det oklart om verksamheterna är tillståndspliktiga, anmälningspliktiga eller inte.

Kommentarer:	
<b>2. Platsen</b>	
2.1. Markanvändning	<p>Detaljplanen tillåter markanvändning i huvudsak till industri och verksamheter. I södra delen av planområdet tillåts även kontor och anläggning för konferensanläggning alternativt hotell. Mellersta delen möjliggör också för drivmedelsförsäljning.</p> <p>Då planområdet ligger inom riksintresseområde för Växjö flygplats medför detta begränsningar för områdets framtida markanvändning. Att utnyttja området som verksamhetsområde och industriområde bedöms vara en markanvändning som inte begränsar eller medför påtaglig skada på riksintresseområdet.</p>
2.2. Markförhållanden, vatten och andra resurser	<p>Planområdet är idag inte exploaterat och består ut av varierad skog med stor andel sly efter stormen Gudrun. Här finns också av några få mindre områden för bete. Området är starkt påverkat av modernt skogsbruk.</p> <p>I planområdet finns ett flertal avvattningsdiken. Ett större dike/vattendrag, Ålabäcken, löper i de västra delarna av planområdet. Vattendraget omfattas av de generella strandskyddsbestämmelserna.</p> <p>I de norra delarna av planområdet finns en mindre gammal torvtäkt.</p>
2.3. Sårbarhet pga. överskridna miljökvalitetsnormer	<p>Ett genomförande av detaljplanen kommer medföra ett ökat antal fordonsrörelser i området. I vilken omfattning trafiken ökar till följd av den nya verksamheten är i dagsläget svårt att säga och beror på vilken typ av verksamhet som etableras. Ett överskridande av miljökvalitetsnormerna till följd av ökade trafikrörelser är dock inte att vänta. Det krävs trafiksiffror på upp emot 60 000 – 90 000 fordon per dygn för att normer ska överskridas i en öppen välventilerad miljö, vilket området utgörs av. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids.</p> <p>I detaljplanen har dagvattenåtgärder i form av svackdiken och sedimenteringsdammar fastställts genom bestämmelser. Åtgärderna medför att dagvattnet renas från eventuella föroreningar. Åtgärderna är konstruerade så att gällande riktvärden för föroreningar inte överskrids. Dagvattenåtgärderna begränsar även flödet till recipient och medför att ingen</p>

	<p>risk föreligger för översvämning. Med utgångspunkt från detta bedöms inte detaljplanen försvåra möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten och vattenförekomst.</p>
2.4. Sårbarhet pga. kulturarv	<p>Planområdet berörs inte av riksintresseområde för kulturmiljö. Dock ligger riksintresseområdet Bergkvara (G26) strax väster om planområdet. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresseområdet nämnvärt, då inga av de värdekärnor som ger uttryck för riksintresset påverkas negativt.</p> <p>Ett antal av Riksantikvarieämbetets registrerade fornlämningar ligger inom planområdet. Många av dessa kommer att behöva tas bort vid en exploatering av området. Två arkeologiska utredningar finns framtagna för området. Båda utredningarna är godkända av länsstyrelsen och en förundersökning avses genomföras för att klargöra konsekvenserna av detaljplanen.</p>
2.5. Sårbarhet pga. särdrag i naturen	<p>Det aktuella planområdet omfattas inte av något dokumenterat bevarandevärd område, med undantag från Skogsstyrelsens sumpskogsinventering 1990–1998.</p> <p>För detaljplaneområdet har en naturinventering genomförts. Denna ger vid handen att naturvärdena inom området är mycket begränsade. I den norra delen av planområdet finns enstaka sumpskogar som hyser en del biologiskt intressanta arter. Dessa har bedömts inneha relativt höga naturvärden. Det finns även en tallsumpskog med ganska höga naturvärden strax öster om Gulhalla. Även med fuktskog som löper längs med Ålabäcken är intressanta. För övrigt är områdena inom detaljplanen starkt negativt påverkade av modernt skogsbruk.</p> <p>Inga fridlysta arter (ej inräknat fåglar) finns rapporterade från detaljplaneområdet. Ett antal arter som är rödlistade har identifierats inom planområdet, både flora och fauna.</p> <p>Risk kan finnas att området har en sårbarhet på grund av särdrag i naturen och naturvärden kan komma att påverkas negativt av planförslaget.</p>
2.6. Riksintressen och andra skyddade områden	<p>Planområdet berörs inte av riksintresseområde för kulturmiljö. Dock ligger riksintresseområdet Bergkvara (G26) strax väster om planområdet. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresseområdet negativt, då inga av de värdekärnor som ger uttryck för riksintresset påverkas negativt.</p> <p>Planområdet ligger inom riksintresseområde för Växjö flygplats och berör flygplatsens influensområde för flyghinder. Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar så som vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Dessa hinder kan innebära att flygverksamheten vid flygplatsen drabbas av sådana restriktioner att utnyttjandet av flygplatsen försvåras påtagligt. Hänsyn till riksintresseområdet har tagits vid planens utformning, och ingen påtaglig skada eller negativa konsekvenser bedöms uppstå.</p> <p>Riksväg 25 och riksväg 30 utgör riksintresse för kommunikationer. Detaljplanen kommer att påverka dessa genom att området avses anslutas till vägarna. Underhandssamaråd med Trafikverket har genomförts gällande utformningen av korsningarna. Korsningarna kommer att vara dimensionerade enligt VGU, vilket medför att inte framkomligheten och tillgängligheten för fordon påverkas negativt. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada eller några nämnvärda negativa konsekvenser på riksintresseområde för kommunikationer.</p>
<b>3. Planen</b>	
3.1. Förutsättningar för verksamheter och åtgärder	<p>Planområdet har goda förutsättningar för att skapa verksamheter genom sitt strategiska läge i närheten av goda kommunikationsmöjligheter. Syftet med planläggningen är att skapa ett område för industri, verksamheter, drivmedelsförsäljning, kontor, konferensanläggning alternativt hotell.</p> <p>Då planområdet ligger inom riksintresseområde för Växjö flygplats medför detta begränsningar för områdets framtida markanvändning. Att utnyttja området som verksamhetsområde och industriområde bedöms vara en markanvändning som inte begränsar eller medför påtaglig skada på riksintresseområdet.</p> <p>Då det i dagsläget inte är känt vilken typ av verksamhet eller industri som kommer att uppföras inom området, kan det inte heller avgöras om tillstånd eller anmälan krävs för verksamheten.</p>
3.2. Andra planers miljöpåverkan	Ingen påverkan.
3.3. Miljöintegration- hållbar utveckling och miljömål	En exploatering i enlighet med detaljplanen bedöms till viss del motverka några av miljömålen. Att naturmark försvinner leder till att mindre koldioxid tas upp av naturen, vilket skulle motverka miljömålet begränsad klimatpåverkan.

	<p>Mindre luftrenade växtlighet i samklang med ökad transportintensitet och därmed ökade utsläpp av luftföroreningar skulle motverka miljömålet frisk luft. Huruvida en exploatering är sämre för miljömålet ett rikt växt- och djurliv beror på vilka skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder som genomförs för att gynna den biologiska mångfalden och stärka de ekologiska förutsättningarna.</p> <p>Under planprocessens gång har ett antal lokaliseringalternativ studerats. Då syftet med detaljplanen är att transportintensiva verksamheter skall kunna uppföras ställer detta stora krav på läget. I översiktsplanen för Växjö kommun anges att verksamhetsområden avsedda för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande ytkrävande eller generer tung eller en stor mängd trafik ska placeras längsmed riksvägarna och järnvägarna i stadens utkanter. Föreliggande lokalisering följer intentionerna i översiktsplanen, vilket medför en god och hållbar utveckling av Växjö kommun.</p> <p>Det aktuella planområdet har goda möjligheter till anslutas till kollektivtrafiknätet samt befintliga gångs- och cykelstråk inom kommunen. Detta medför att andelen persontransporter till området kan begränsas, vilket bedöms som positivt för miljö.</p> <p>Området har också goda förutsättningar att anslutas till fjärrvärmnätet, vilket är ett led i att förbättra luftutsläppen i kommunen.</p>
3.4. Miljöproblem	<p>Den markanvändning som föreslås inom detaljplaneområdet medför att andelen fordon kommer att öka i området. Trafikökningen medför att buller från trafik ökar i närområdet och kan komma att påverka närliggande boendemiljö negativt.</p> <p>Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.</p> <p>I detaljplanen har dagvattenåtgärder i form av svackdiken och sedimenteringsdammar fastställts genom bestämmelser. Åtgärderna medför att dagvattnet renas från eventuella föroreningar. Åtgärderna är konstruerade så att gällande riktvärden för föroreningar inte överskrids. Dagvattenåtgärderna begränsar även flödet till recipient och medför att ingen risk föreligger för översvämning. Med utgångspunkt från detta bedöms inte detaljplanen försvåra möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten och vattenförekomst.</p> <p>En viss översvämningsrisk finns inom områden som innehar en hög andel hårdgjord yta. Därför har dagvattensystemet dimensionerats för att leda dagvattnet för ett regn med en åtkomsttid på 10 år vid fylld ledning och ett 30-årsregn till marknivå med en klimatfaktor på 1,25 och varaktighet på 10 minuter. Detta innebär att vid kraftigare regn än ett 10 års regn kommer det komma mer vatten än vad dagvattenledningar kan ta emot. Området har därför höjdsatts för att säkra ytlig avrinning vid dessa regn. Byggnationer utformas och utförs så att översvämnings- och fuktskador undviks. Ovanstående åtgärder har säkerställts i detaljplanen.</p>
3.5. EG:s miljölagstiftning	Berörs ej.
<b>4. Påverkan</b>	
4.1. Storlek och fysisk omfattning	Påverkans storlek och fysisk omfattning bedöms vara av lokal karaktär.
4.2. Gränsöverskridande art och förening med andra planer	Det bedöms inte finnas några konflikter av gränsöverskridande art eller med andra planer. Planförslaget ligger i linje med Växjö kommuns översiktsplan och med intentioner att lösa brist på verksamhetsmark.
4.3. Risker för människors hälsa och miljön	<p>Den markanvändning som föreslås inom detaljplaneområdet medför att andelen fordon kommer att öka i området. Trafikökningen medför att buller från trafik ökar i närområdet och kan komma att påverka boendemiljön negativt för befintlig bebyggelse.</p> <p>Ett genomförande av detaljplanen kommer medföra ett ökat antal fordonsrörelser i området. I vilken omfattning trafiken ökar till följd av den nya verksamheten är i dagsläget svårt att säga och beror på vilken typ av verksamhet som etableras. Ett överskridande av miljö kvalitetsnormerna till följd av ökade trafikrörelser är dock inte att vänta. Det krävs trafikräkningar på upp emot 60 000 – 90 000 fordon per dygn för att normer ska överskridas i en öppen välventilerad miljö, vilket området utgörs av. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.</p> <p>Om korsningarna med rv 25 och 30 samt inom området dimensioneras och utformas efter VGU bedöms trafiksäkerheten som tillfredställande. Inom</p>

	planområdet avses gång- och cykelvägar uppföras längs med huvudgatan, vilket ökar trafiksäkerheten ytterligare.
4.4. Påverkans sannolikhet, varaktighet, frekvens (hur ofta), totaleffekt och möjlighet att avhjälpa den	För den negativa påverkan som kan komma att uppstå av planförslaget finns goda möjligheter att minimera eller eliminera den negativa påverkan genom olika typer av åtgärder. Stor möjlighet finns att säkerställa åtgärderna i detaljplanen. Med utgångspunkt från ovan bedöms den kumulativa effekten som begränsad.

	Ja	Nej	Sammanvägd bedömning och motiverat ställningstagande:
<b>5. Kommunens sammanvägda bedömning</b>			
5.1. Finns risk för BMP?	x		Genomförandet av detaljplanen medför betydande miljöpåverkan då planområdet tillåter industri som påkallar kravet på miljökonsekvensbedömning enligt § 2 i Miljöbedömningsförordningen (2017:966).
5.2. Behövs MKB?	x		En MKB behöver upprättas som avgränsas till följande aspekter: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljökvalitetsnormerna för vatten</li> <li>• Dagvattenhantering</li> <li>• Buller från trafik</li> <li>• Riksintresseområdet för Växjö flygplats</li> <li>• Naturmiljö</li> <li>• Klimat kopplat till översvämning</li> </ul>
5.3. Bör andra lokaliseringalternativ utredas?		x	Under planprocessens gång har ett antal lokaliseringalternativ studerats. Då syftet med detaljplanen är att transportintensiva verksamheter skall kunna uppföras ställer detta stora krav på läget. I översiktsplanen för Växjö kommun anges att verksamhetsområden avsedda för verksamheter som kan vara störande, miljöpåverkande ytkrävande eller genererar tung eller en stor mängd trafik ska placeras längsmed riksvägarna och järnvägarna i stadens utkanter. Föreliggande lokalisering följer intentionerna i översiktsplanen, vilket medför en god och hållbar utveckling av Växjö kommun.  Det aktuella planområdet har goda möjligheter till anslutas till kollektivtrafiknätet samt befintliga gångs- och cykelstråk inom kommunen. Detta medför att andelen persontransporter till området kan begränsas, vilket bedöms som positivt för miljö.  Planområdet ligger inom riksintresseområde för Växjö flygplats och berör flygplatsens influensområde för flyghinder. Detta medför begränsningar för områdets framtida markanvändning, då användningen inte får medföra några restriktioner på flygplatsen. Att utnyttja området som verksamhetsområde och industriområde bedöms vara en användning som inte begränsar eller medför påtaglig skada på riksintresseområdet.  Mot ovanstående bedöms planområdet inneha den mest fördelaktiga lokaliseringen.

**Handläggare:** Kerstin Ivansson, Stadsbyggnadskontoret med hjälp av Jessica Andersson WSP

**Datum:** 2019-01-29