

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Högsby resecentrum, del av Högsby 1:32 med flera fastigheter, Högsby samhälle, Högsby kommun

Planens syfte

Den huvudsakliga anledningen till planarbetet är skapande av ett attraktivt och funktionellt resecentrum där tåg- och busstrafik samlas och tillgängligheten förbättras. Platsen är samma som dagens stationsområde men dispositionen av området förändras. Närliggande fastighet för bilservice ses över för att möjliggöra en utveckling av den verksamheten. I övrigt tillkommer ingen ny bebyggelse utöver mindre komplementbyggnation.

Detaljplanen syftar till att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Högsby där tåg- och busstrafik integreras. Området ska vara säkert och tillgängligt för fotgängare och fungera som en inbjudande plats för möten och vistelse. Gröna värden på platsen ska tas till vara och utvecklas. Parkering och angöring för bil och cykel ska finnas.

Hur samrådet bedrivits

Samråd har genomförts under tiden 2024-12-20 till 2025-01-24. Myndigheter, förvaltningar och grannar har beretts tillfälle att yttra sig och fått planhandlingarna tillsända. Planförslaget har varit tillgängligt i kommunhuset, biblioteket och på kommunens hemsida under samrådstiden.

Nio yttranden har inkommit. Nedan redovisas kortfattat vilka yttranden som inkommit, tidpunkten för dessa samt om det finns erinringar eller inte. Därefter redovisas yttrandena, tillsammans med kommunens kommentarer till det aktuella yttrandet och om det ger anledning till några justeringar av planförslaget. Sist sammanfattas de justeringar och ändringar som görs inför granskningsskedet.

	Datum för inkommande	Erinran eller annan synpunkt	Utan erinran	Sid
Myndigheter				
Länsstyrelsen i Kalmar län	2025-01-31	X		2
Lantmäteriet	2025-01-09	X		5
Trafikverket	2025-01-20	X		7
Polisen	2025-01-24		X	
Kommunala/reg. organisationer				
Kommunledningsutskottet	2025-01-30	X		9
Region Kalmar län	2025-01-20	X		9
RTSO (räddningstjänsten)	2025-01-13	X		10
Ledningsägare				
E.on	2025-01-20	X		10
Skanova	2024-12-19	X		11

Yttranden från myndigheter

Länsstyrelsen i Kalmar län

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt:

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

till att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Högsby där tåg- och busstrafik integreras. Området ska vara säkert och tillgängligt för fotgängare och fungera som en inbjudande plats för möten och vistelse. Gröna värden på platsen ska tas till vara och utvecklas. Parkering och angöring för bil och cykel ska finnas.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att detaljplanen *inte* föranleder prövning vid ett antagande.

Länsstyrelsens synpunkter under Rådgivande behöver beaktas för att kunna genomföra detaljplanen.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Riksintresse kommunikation samt trafik

Planförslaget berör Riksintresse för kommunikationer i form av Stångådalsbanan. Riksväg 34/Järnvägsgatan ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som en regionalt viktig väg. Länsstyrelsen är positiva till åtgärder som förbättrar attraktivitet och funktionalitet i Högsby resecentrum, vilket är en viktig lokal och regional nod där ett flertal trafikslag möts.

Planområdet ligger inklämt mellan två viktiga transportstråk – Riksväg 34 och Stångådalsbanan, varav den senare utgör Riksintresse för kommunikationer. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget *inte* riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset. Detta då planförslaget inte omfattar Trafikverkets fastighet eller med nuvarande information bedöms påverka övrig järnvägsanläggning.

Den passage och den plankorsning (Långgatan) som finns i området måste dock uppmärksammas vid framtida åtgärder kring stationsområdet som kan medföra nya/ändrade rörelser för såväl fordonstrafik som oskyddade trafikanter samt vid eventuell förändring av tågtrafi-

ken. Trafikverket noterar t.ex. att sträckan mellan Rv 34 och bommarna vid Långgatan är kort, vilket, vid ökad trafik skulle kunna leda till att fordon blir stående på Rv 34 då bommarna ligger nere.

Gällande föreslagna åtgärder som berör Rv 34 (ändrade anslutning, borttagande av "P-ficka" samt passager) behöver planhandlingarna kompletteras inför granskningsskedet med sektionsritningar. Detta för att kunna bedöma ytbehoven för föreslagna åtgärder i relation till vägbredd och hur/om föreslagna åtgärder är förenliga med VGU (Vägar och gators utformning), och därmed genomförbara. VGU är styrande för åtgärder på statlig väg. Eventuellt kan avtal behöva upprättas mellan Trafikverket och kommunen som reglerar åtgärdernas genomförande och ansvar på/invid Rv 34. Detta bedöms i granskningsskedet.

Placering(ar) av passager bör ses över för att bidra till bästa trafiksäkerhet i förhållande till målpunkter, rörelsemönster (på båda sidor vägen) och t.ex. förväntade användare av nya parkeringsplatser. De två föreslagna passagerna ligger relativt nära varandra och centralt i planområdet. Finns möjligen en poäng med att lägga dessa med större avstånd från varandra? Gällande planerad(e) utfart(er) Förutsätts att dessa kan ordnas så att kraven på sikt enligt VGU uppfylls. Trafikverket anser att det är en fördel om vänstersvängkörfältet från Rv 34 mot Långgatan kan vara kvar trots relativt låg belastningsgrad. Detta då magasinet på Långgatan innan bommarna är kort och inte tillåter många fordon.

Ett bibehållet Vänstersvängkörfält kan ha en positiv funktion som "förlängning" av magasinet då bommarna ligger nere och därigenom minska risken för köbildning norrifrån på Rv 34. Då ytorna mellan Rv 34 och planerad byggnation är mycket begränsade kommer det att krävas ett avtal om åtgärder under byggtiden. Avtalet kommer att reglera påverkan på Rv 34 såsom behov av TA-Plan (Trafikanordningsplan), tillfällig skyltning och annat som rör säkerhet och framkomlighet på Rv 34 samt ansvarsfördelning för genomförande i gränssnittet mellan statligt och kommunalt ansvarsområde. Utformning av detta avtal kommer att ske i samband med granskningsskedet.

Naturvärden

Det är bra att kommunen avser att bevara de skyddsvärda träden med mistlarna. Det saknas dock en tydligare beskrivning av träden och hur detaljplanen kommer att påverka dem. Kommunen behöver också tänka på att grävning och upplag med mera inom 15 x stamdiametern från träden kan skada träden.

Kommunen har skrivit att det kräver samråd med länsstyrelsen för åtgärder som påverkar mistel eller dess värdträd. Avverkning och andra åtgärder som kan skada träden på sådant sätt att deras vitalitet försämras kräver dispens från artskyddsförordningen eftersom det indirekt också skadar mistlarna. Kommunen behöver rätta till det i planbeskrivningen.

Längs med järnvägsgatan i den norra delen av planområdet finns ett antal träd i en rad som länsstyrelsen klassar som en biotopskyddad allé. Kommunen behöver beskriva den samt göra en bedömning av vilka konsekvenser detaljplanen får på allén. Avverkning, beskärning samt schaktning, byggnation och utfyllnad inom 15 x stamdiametern kräver dispens från biotopskyddet. Kommunen behöver också ta höjd för att träden växer eftersom undantaget i 8 § Förordning om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. inte gäller för ny bebyggelse.

Ange genomförandetid i år

I plankartan anges genomförandetiden till 120 månader. Genomförandetiden bör anges i antal år. Om det bedöms viktigt att antal månader också redovisas kan båda uppgifterna redovisas i

planbestämmelsen som anges i plankartan. Att ange genomförandetiden endast i antal månader gör detaljplanen mer otydlig och svårare att förstå.

Påverkan befintlig detaljplan

I planbeskrivningen står att ny detaljplan till viss del kommer ersätta den befintliga detaljplanen 0821-P2021/3. Genomförandetiden i den detaljplanen har inte gått ut än. Som bekant finns det stora begränsningar i kommunens möjlighet att ändra en plan eller ersätta med en ny plan under pågående genomförandetid. Läs gärna mer i Boverkets PBL Kunskapsbanken. I planbeskrivningen har Lantmäteriet inte hittat någon motivering till varför ändring av den aktuella planen kan ske.

Gränser i plankartan

I plankartan har grundkartans linjer och beteckningar svart färg. Detta gör att det blir svårare att särskilja planskiktets gränser och beteckningar från den information som tillhör grundkartan. För att plankartan ska vara tillräckligt tydlig och lättläst behöver det vara uppenbart vilka beteckningar och gränser som tillhör planskiktet. Därför bör färgen på grundkartans linjer och beteckningar förslagsvis ändras till grå.

Grundkartan

Planbeskrivningen hänvisar till Järnvägsgatan vid några tillfällen. I grundkartan har gatunamnet Järnvägsgatan redovisats men gatunamnet har hamnat under planområdesgränsen vilket omöjliggör läsning av namnet. För ökad tydlighet bör gatunamnet flyttas i grundkartan. Vissa egenskapsbestämmelser är lite för svåra att tyda eftersom de delvis hamnat under gränslinjer och liknande.

I grundkartan saknas fastighetsbeteckningar. Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan och förstå konsekvenserna för berörda fastigheter.

I planbeskrivningens rubrik 2.1 står att de fastigheter som berörs av planläggningen är den kommunala fastigheten Högsby 1:32 och den enskilt ägda fastigheten Högsby 2:79. Samma information finns i dokumentet Samrådshandling Undersökning Resecentrum. Utifrån hur plankartan är ritad ser det dock ut som att även den enskilt ägda fastigheten Högsby 2:49 ingår i planområdet. Denna fastighet (samt Högsby 2:27) finns upptagen som fastighet i planområdet i handlingen Fastighetsförteckning. Planbeskrivningen skulle kunna korrigeras så att alla fastigheter inom planområdet finns omnämnda.

Länsstyrelsen hänvisar också till Lantmäteriets yttrande om lägesosäkerheten för fastighetsgränser i grundkartan.

Kommunens kommentar

Trafik

Kommunen har reviderat planförslaget vad gäller påverkan på riksvägen. Det bedöms inte nödvändigt att ta bort vänstersvängfältet för att säkra tillräckligt utrymme för parkering för resecentrum. Även passagerarnas lokalisering är justerad för att hitta en bra balans mellan större rörelsemönster i området och resecentrums inre utformning.

Natur

Projektets genomförande innebär ingen påverkan på misteln eller allén i fråga. Planbeskrivningen kompletteras med upplysning om relevant skydd och lagstiftning för

träden. Gatuträden kontrollerades vid ett tidigare planärendet och bedöms inte generellt ha en stamdiameter över 20 cm, men är numera troligen över 30 år gamla.

Påverkan på befintlig detaljplan

Planområdesgräns justeras så att ingen del av den aktuella gällande detaljplanen berörs av ny detaljplan. Planbeskrivning uppdateras utifrån detta.

Osäkra fastighetsgränser

Kommunen har gjort inmätning där så är möjligt, av perrongen och kring fastigheten Högsby 2:79. Se vidare svar till Lantmäteriet. I övrigt så erfar kommunen att gränsernas läge har en rimlig lägesosäkerhet i förhållande till planens konsekvenser.

Redaktionella synpunkter

Kommunen ändrar angivande av genomförandetiden till årsenhet.

I övrigt så förbättrar kommunen kartans synlighet och tydlighet i enlighet med förslagen från Lantmäteriet och Länsstyrelsen.

Planbeskrivningen uppdateras utifrån vilkas fastigheter som ingår i planområdet, och en mindre justering görs för att ingen del av järnvägens fastighet ska ingå.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2024-12-19) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras

Kontrollera fastighetsgränser av vikt för planläggningen med 0,025 meters lägesosäkerhet

I planförslaget har planområdesgränsen och användningsgräns lagts i samma läge som fastighetsgränser med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter). Denna lägesosäkerhet kan dock vara missvisande och det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts när lägesosäkerheten sattes.

Planområdesgränsen kommer till stor del följa gränsen mellan Högsby 1:32 på ena sidan och Högsby 1:72 + 2:27 på andra sidan. Gränsen verkar ha tillkommit i förrättningen akt 0821-367 daterad 1997-02-25 och akten innehåller koordinater som verkar vara inmätta i RT 90. Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och nuvarande SWEREF 99 transformerades tusentals gränspunkter över hela landet utan kontroll i fält. Dessa fick lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stamnät kan ha god ”intern” lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99. På sida 7 i akt 0821-367 finns en koordinatförteckning som visar att tre gränspunkter utgjordes av murhorn medan övriga förefaller vara omarkerade. För att transformera gränsen med god noggrannhet behöver normalt ett antal markörer återfinnas, Lantmäteriet är osäker om så har skett och vilken kvalitet man i sådana fall har fått från gränsmarkören murhorn.

Planområdesgränsen kommer även följa gränsen mellan Högsby 2:27 på ena sidan och Högsby 2:49 + 2:79 på andra sidan. Högsby 2:49 tillkom vid en s.k. avsöndring vilket innebär att gränserna inte är lagligen tillkomna. Högsby 2:79 tillkom genom en sammanläggning av två avsöndringar. Inga fastighetsbestämningar berörande denna gränssträcka har noterats. Aktuell gränssträcka bedöms därmed inte vara i laga ordning tillkommen och dess läge kan vara oklart.

I planförslaget har användningsgräns mellan kvartersmark (KZC) och allmän plats (GATA och VÄG) lagts ut i samma läge som gränsen mellan Högsby 1:32 på ena sidan och Högsby 2:49 + 2:79 på andra sidan. Gränsen tillkom i förrättningen 08-HBY-2434 daterad 1984-03-01. Koordinaterna är inmätta i ett äldre system och en blandning av omarkerade och markerade gränspunkter har använts. Det är oklart om gränsmarkörer har kontrollmätts.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollmäta sådana gränser. Om ni kontrollerar gränspunkter, se till att kommunen gör en så kallad DRK-leverans till ajourhållning-DRK@lm.se i överensstämmelse med DRK-avtalet. Då kommer det att framgå av fastighetsgränsernas redovisning i den digitala registerkartan att lägesosäkerheten är kontrollerad samt vilka punkter som har mätts in och vilka punkter som är transformerade utifrån inmätningarna.

Skulle gränserna visa sig vara oklara kan det hanteras genom en fastighetsbestämning. Genom en fastighetsbestämning fastställs var gränserna är belägna. Risken med att planlägga med osäkra fastighetsgränser är antingen att en del av detaljplanen hamnar inom grannfastigheten eller att det skapas en remsa av ej planlagd mark på fastigheter som var avsedda att planläggas helt.

Motiv till ändring av plan under pågående genomförandetid

I planbeskrivningen står att ny detaljplan till viss del kommer ersätta den befintliga detaljplanen 0821-P2021/3. Genomförandetiden i den detaljplanen har inte gått ut än. Som bekant finns det stora begränsningar i kommunens möjlighet att ändra en plan eller ersätta med en ny plan under pågående genomförandetid. [Läs gärna mer i Boverkets PBL Kunskapsbanken](#). I planbeskrivningen har Lantmäteriet inte hittat någon motivering till varför ändring av den aktuella planen kan ske.

Ange Genomförandetiden i antal år

I plankartan anges genomförandetiden till 120 månader. Genomförandetiden bör anges i antal år. Om det bedöms viktigt att antal månader också redovisas kan båda uppgifterna redovisas i planbestämmelsen som anges i plankartan. Att ange genomförandetiden endast i antal månader gör detaljplanen mer otydlig och svårare att förstå.

Grundkartans linjer och beteckningar är för framträdande i plankartan

I plankartan har grundkartans linjer och beteckningar svart färg. Detta gör att det blir svårare att särskilja planskiktets gränser och beteckningar från den information som tillhör grundkartan. För att plankartan ska vara tillräckligt tydlig och lättläst behöver det vara uppenbart vilka beteckningar och gränser som tillhör planskiktet. Därför bör färgen på grundkartans linjer och beteckningar förslagsvis ändras till grå.

Ett gatunamn i grundkartan går inte att läsa

Planbeskrivningen hänvisar till Järnväggsgatan vid några tillfällen. I grundkartan har gatunamnet Järnväggsgatan redovisats men gatunamnet har hamnat under planområdesgränsen vilket omöjliggör läsning av namnet. För ökad tydlighet bör gatunamnet flyttas i grundkartan.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Vissa egenskapsbestämmelser i plankartan lite för svåra att avläsa

Vissa egenskapsbestämmelser är lite för svåra att avläsa eftersom de delvis hamnat under gränslinjer och liknande. Lantmäteriet har kunnat läsa samtliga egenskapsbestämmelser, men för att öka tydligheten och underlätta förståelsen av plankartan skulle vissa av egenskapsbestämmelserna kunna flyttas så att de inte täcks av andra kartsymboler.

Fastighetsbeteckningar saknas i grundkartan

I grundkartan saknas fastighetsbeteckningar. Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan och förstå konsekvenserna för berörda fastigheter.

Fastighet inom planområdet omnämns inte i planbeskrivningen

I planbeskrivningens rubrik 2.1 står att de fastigheter som berörs av planläggningen är den kommunala fastigheten Högsby 1:32 och den enskilt ägda fastigheten Högsby 2:79. Samma information finns i dokumentet Samrådshandling Undersökning Resecentrum. Utifrån hur plankartan är ritad ser det dock ut som att även den enskilt ägda fastigheten Högsby 2:49 ingår i planområdet. Denna fastighet (samt Högsby 2:27) finns upptagen som fastighet i planområdet i handlingen Fastighetsförteckning. Planbeskrivningen skulle kunna korrigeras så att alla fastigheter inom planområdet finns omnämnda.

Kommunens kommentar:

Osäkra fastighetsgränser

Kommunen har utan framgång eftersökt gränsmarkeringar kring fastigheten Högsby 2:79. Kommunen har därutöver mätt in perrongens murdetaljer som markerar gräns Högsby 1:32 och 1:72, samt vissa tekniska anläggningar knutna till järnvägsanläggningen, som elskåp och väderskydd. I övrigt så erfar kommunen att gränsernas läge har en rimlig lägesäkerhet i förhållande till planens konsekvenser.

Påverkan på befintlig detaljplan

Planområdesgräns justeras så att ingen del av den aktuella gällande detaljplanen berörs av ny detaljplan. Planbeskrivning uppdateras utifrån detta. Ingen del av den aktuella detaljplanen med pågående genomförandetid ingår nu i planförslaget.

Redaktionella synpunkter

Kommunen ändrar angivande av genomförandetiden till årsenhet.

I övrigt så förbättrar kommunen kartans synlighet och tydlighet i enlighet med förslagen från Lantmäteriet och Länsstyrelsen.

Planbeskrivningen uppdateras utifrån vilkas fastigheter som ingår i planområdet, och en mindre justering görs för att ingen del av järnvägens fastighet ska ingå.

Trafikverket

Trafikverket har erbjudits tillfälle att yttra sig över rubricerat planförslag. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett attraktivt och funktionellt resecentrum där flera transportslag integreras.

Trafikverkets synpunkter

Planförslaget berör Riksintresse för kommunikationer i form av Stångådalsbanan.

Riksväg 34/Järnvägsgatan ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som en

regionalt viktig väg.

Trafikverket är positiva till åtgärder som förbättrar attraktivitet och funktionalitet i Högsby resecentrum, vilket är en viktig lokal och regional nod där ett flertal trafikslag möts.

Planområdet ligger inklämt mellan två viktiga transportstråk - Riksväg 34 och Stångådalsbanan, varav den senare utgör Riksintresse för kommunikationer. Trafikverket bedömer att planförslaget inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset. Detta då planförslaget inte omfattar Trafikverkets fastighet eller med nuvarande information bedöms påverka övrig järnvägsanläggning. Den passage och den plankorsning (Långgatan) som finns i området måste dock uppmärksammas vid framtida åtgärder kring stationsområdet som kan medföra nya/ändrade rörelser för såväl fordonstrafik som oskyddade trafikanter samt vid eventuell förändring av tågtrafiken. Trafikverket noterar t.ex. att Sträckan mellan Rv 34 och bommarna vid Långgatan är kort, vilket, vid ökad trafik skulle kunna leda till att fordon blir stående på Rv 34 då bommarna ligger nere.

Gällande föreslagna åtgärder som berör Rv 34 (ändrade anslutning, borttagande av "Pficka" samt passager) behöver planhandlingarna kompletteras inför granskningsskedet med sektionsritningar. Detta för att kunna bedöma ytbehoven för föreslagna åtgärder i relation till vägbredd och hur/om föreslagna åtgärder är förenliga med VGU (Vägar och gators utformning), och därmed genomförbara. VGU är styrande för åtgärder på statlig väg. Eventuellt kan avtal behöva upprättas mellan Trafikverket och kommunen som reglerar åtgärdernas genomförande och ansvar på/invid Rv 34. Detta bedöms i granskningsskedet.

Placering(ar) av passager bör ses över för att bidra till bästa trafiksäkerhet i förhållande till målpunkter, rörelsemönster (på båda sidor vägen) och t.ex. förväntade användare av nya parkeringsplatser. De två föreslagna passagerna ligger relativt nära varandra och centralt i planområdet. Finns en poäng att lägga dessa mer separerat? Gällande planerad(e) utfart(er) Förutsätts att dessa kan ordnas så att kraven på sikt enligt VGU uppfylls.

Trafikverket anser att det är en fördel om vänstersvängkörfältet från Rv 34 mot Långgatan kan vara kvar trots relativ låg belastningsgrad. Detta då magasinet på Långgatan innan bommarna är kort och inte tillåter många fordon. Ett bibehållet Vänstersvängkörfält kan ha en positiv funktion som "förlängning" av magasinet då bommarna ligger nere och därigenom minska risken för köbildning norrifrån på Rv 34.

Då ytorna mellan Rv 34 och planerad byggnation är mycket begränsade kommer det att krävas ett avtal om åtgärder under byggtiden. Avtalet kommer att reglera påverkan på Rv 34 såsom behov av TA-Plan (Trafikanordningsplan), tillfällig skyltning och annat som rör säkerhet och framkomlighet på Rv 34 samt ansvarsfördelning för genomförande i gränssnittet mellan statligt och kommunalt ansvarsområde. Utformning av detta avtal kommer att ske i samband med granskningsskedet.

Kommunens kommentar

Kommunen har reviderat planförslaget vad gäller påverkan på riksvägen, som nu blir av mindre omfattning. Det bedöms inte nödvändigt att ta bort vänstersvängfältet för att säkra tillräckligt utrymme för parkering för resecentrum. Även passagernas lokalisering är justerad för att hitta en bra balans mellan större rörelsemönster i området och resecentrums inre utformning.

Genomförande av detaljplanen är tänkt i två etapper. Inför en andra genomförande-etapp så ser kommunen ett behov av en tredje passage vid Moréns backe, som är viktig med tanke på gång- och cykelpassage över järnvägen och gc-bana på riksvägens norra sida.

Planbeskrivning rättas vad gäller riksintresse för trafikanläggningar, då riksvägen/Järnvägsgatan inte längre utgör riksintresse.

Yttranden från kommunala och regionala organisationer

Kommunledningsutskottet

Kommunledningsutskottet har inget att erinra kring planförslaget avseende del av Högsby 1:32 med flera fastigheter.

Kommunchefen får i uppdrag att påbörja projektering av projektet och redovisning sker löpande av projektet framskridande.

Målsättning att det ska vara klart till halvårsskiftet 2026.

Kommunens kommentar

Miljö- och byggkontoret bedriver planarbetet i nära dialog med projektledare från Samhällsservice, för att underlätta ett snabbt och effektivt genomförande.

Region Kalmar län

Region Kalmar län har tagit del av planerna för Högsby resecentrum och ser en stor fördel av att trafikslagen föreslås vara samlade på samma ställe. Det är också positivt att kommunen lyfter inspiration från BRT konceptet.

Region Kalmar län ser vissa farhågor gällande den tekniska utformningen. Om stationen skulle utformas på det sätt som kartan på sidan 37 visar finns en risk att behov kopplat till körradien för bussarna och dess svängrum inte tillgodoses. Detta gäller främst då det handlar om att köra ut från stationen men också då bussarna ska köra ut från hållplatserna. Såsom stationen är utformad på aktuell karta saknas också en parkeringsplats/ställplats för andra transporter såsom Flexbuss och ersättningstrafik. Region Kalmar län ser gärna, som planförslaget föreslår, en fortsatt dialog med Högsby kommun gällande utformningen.

Kommunens kommentar

Illustrationen på sida 37 var tyvärr en äldre projekteringsvariant som användes som skissunderlag. Planbeskrivningen uppdateras till granskning med korrekt ritningsunderlag. Projekteringsförslaget är även ändrat vad gäller placering av gångpassage för att få mer utrymme för bussuppställning och väderskydd.

I senare kommunikation har KLT reviderat bedömning om behov av extraplatser för ersättningstrafik. Planförslaget medger utrymme för anordnande av ersättningsplats, men det bedöms inte finnas behov av att anordna sådan plats i det initiala genomförandet. Förslaget medger simultan uppställning av tre bussar, fördelat på två lägen. Dessa kan angöra och lämna resecentrum oberoende av varandra.

Räddningstjänsten Sydost (RTSO)

Åtkomlighet för räddningstjänsten

1. För att underlätta släckangrepp och minimera insatstiden bör räddningsfordon komma så nära byggnadernas entréer att man inte behöver dra slang och transportera materiel mer än 50 m. Dessutom bör gångavståndet vara högst 50 m om nödutrymning avses ske med bärbara stegar.

2. Räddningsväg ska anordnas om det befintliga gatunätet inte ger tillräcklig åtkomlighet för räddningsinsats eller för utrymning med räddningstjänstens stegutrustning. En räddningsväg:

- a. ska ha en fri höjd på minst 4 meter
- b. ska ha bärighet motsvarande angränsande vägnät eller tåla ett axeltryck av 100 kN.
- c. bör vara försedd med ett hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande. Hårdgjorda gräsmattor rekommenderas inte
- d. ska ha en körbanebredd på minst 3 meter på raksträckor
- e. ska ha en längslutning på max 8 %, tvärfall 2 % och vertikalradien (konkav eller konvex) minst 50 meter
- f. ska ha en inre radie i kurvor på minst 7 meter och det bör finnas sådan breddökning och hinderfritt sidoområde före, genom och efter kurvan så att stegfordon kan framföras
- g. ska markeras med standardiserad skylt
- h. ska underhållas och snöröjas. Exempel på underhåll är skötsel av träd som kan hindra stegresning
- i. bör ha angöringen i anslutning till byggnadens adress.

Brandposter

3. Brandpostnätet ska uppfylla gällande normer.

Kommunens kommentar

Synpunkterna noteras. Projekteringsförslaget är utformat utifrån krav för busstrafiken, vilket ger goda möjligheter för räddningstjänsten att komma fram inom hela området.

Yttranden från ledningsägare

E.ON Energidistribution AB (karta i ärendet)

Inom området har E.ON markförlagd lågspänningskabel, se bifogad karta. Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida:

www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-naraledning.html<<http://www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/gravanara-ledning.html>>

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON förutsätter att man tar hänsyn till ovan synpunkter samt att våra befintliga anläggningar kan vara kvar i sitt nuvarande läge och att exploateringen inte orsakar att E.ONs anläggningar inte uppfyller gällande starkströmsföreskrifter.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Kommunens kommentar

Projektet med resecentrum innebär enligt kommunens bedömning små konsekvenser för ledningsnätet. Det finns en servisledning till den rivna stationsbyggnaden som nu är satt i ett nytt elskåp placerat intill perrongen. Denna betjänar i dagsläget elsystemet på perrongen, HBAB står som ägare till abonnemanget. I framtiden kan till exempel en ny toalett och anläggningar för busstrafiken kopplas på här. Troligen behöver detta elskåp höjas i läge vid genomförandet av nytt resecentrum. I övrigt ska inte elnätet påverkas och markreservat för allmänna ledningar ingår i planförslaget.

Skanova (Telia company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar

I nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se<<https://www.ledningskollen.se/>>

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se<<https://www.ledningskollen.se/>>

För ledningssamordning kontakta telianatforvaltning@

teliacompany.com<mailto:telia-natforvaltning@teliacompany.com>

Kommunens kommentar

Ledningskollen beställd och teleledningar beaktas i planförslaget genom markreservat för allmänna ledningar.

Ändringar inför granskning

Förprojektering är justerad för resecentrum vilket lett till mindre ändringar av planförslagets gränser. Projekteringsförslag revideras så att vänstersvängfält vid passage över järnväg be-

hålls. Den inre layouten av resecentrum är justerad, vilket leder till mindre påverkan på riksvägen.

Markreservat för allmänna ledningar tillkommer, bland annat för vatten och avlopp, samt elledningar.

Justeringar av planområde görs för att inte inkludera järnvägsfastigheten eller gällande detaljplan med pågående genomförandetid.

Planbeskrivning rättas vad gäller ingående fastigheter.

Plankartans tydlighet förbättras.

Miljö- och byggnämnden

HÖGSBY KOMMUN
Högsby 2025-05-28