



Högsby station i vinterskrud, mistlar framträder tydligt i de avlödade ekarna.

Detaljplan för Högsby resecentrum, HÖGSBY 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle, Högsby kommun, Kalmar län.

PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING (upprättad 2024-11-25, reviderad 2025-09-01)

Utökat planförfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
2025-05-28

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	DETALJPLANENS SYFTE	5
1.1	SYFTE	5
2	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	5
2.1	PLANOMRÅDE OCH SAMMANFATTNING	5
2.2	GENOMFÖRANDETID	6
2.3	ALLMÄN PLATS	6
2.4	KVARTERSMARK.....	7
2.5	BEFINTLIGT	7
2.6	VAL AV FÖRFARANDE	7
2.7	ÄRENDEINFORMATION.....	8
3	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR.....	8
3.1	MOTIV TILL REGLERINGAR	8
	ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS.....	8
	ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	8
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	9
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	9
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
4.1	KOMMUNALA.....	10
4.1.1	DETALJPLAN	10
4.1.2	ÖVERSIKTSPLAN.....	11
4.2	REGIONALA	12
4.2.1	REGIONAL PLANERING	12
4.3	RIKSINTRESSEN	12
4.3.1	NATURVÅRD	12
4.3.2	KULTURMILJÖVÅRD	12
4.3.3	ENERGIPRODUKTION OCH ENERGIDISTRIBUTION.....	13
4.3.4	TRAFIKKOMMUNIKATION	13
4.3.5	NATURA 2000.....	13
4.4	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	13
4.5	MILJÖKVALITETSNORMER	13
4.5.1	LUFT	13
4.5.2	VATTEN.....	14
4.5.3	BULLER	14
4.6	MELLANKOMMUNALA INTRESSEN	14
4.7	MILJÖ.....	14
4.7.1	STRANDSKYDD.....	15
4.7.2	DAGVATTEN	15
4.8	HÄLSA OCH SÄKERHET	15
4.8.1	OMGIVNINGSBULLER.....	15
4.8.2	RISK FÖR OLYCKOR.....	16
4.8.3	RISK FÖR ÖVERSVÄMNING	16
4.8.4	RISK FÖR EROSION	17
4.8.5	RISK FÖR SKRED OCH RAS	17
4.8.6	RISK FÖR FÖREKOMST AV MARKFÖRORENINGAR	17
4.9	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	19
4.10	HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	21
4.11	KULTURMILJÖ.....	21
4.12	FYSISK MILJÖ	22
4.13	SOCIALA	24

4.14	TEKNIK.....	26
4.15	SERVICE.....	26
4.16	TRAFIK.....	26
5	PLANERINGSUNDERLAG.....	27
5.1	KOMMUNALA.....	27
5.1.1	DETALJPLAN.....	27
5.1.2	GRUNDKARTA.....	27
5.1.3	ÖVERSIKTSPLAN.....	27
5.1.4	UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808).....	27
5.1.5	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	27
5.1.6	SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	27
5.2	UTREDNINGAR.....	28
5.2.1	DAGVATTENUTREDNING.....	28
5.2.2	MARKMILJÖUTREDNING.....	28
5.2.3	FÖRPROJEKTERING.....	28
5.2.4	RISKUTREDNING.....	28
5.2.5	TRAFIKUTREDNING.....	28
5.2.6	BARNKONSEKVENSANALYS.....	28
5.2.7	KULTURMILJÖUTREDNING.....	28
5.3	REGIONALA.....	28
6	KONSEKVENSER.....	29
6.1	FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER.....	29
6.2	NATUR.....	29
6.3	MILJÖ.....	29
6.3.1	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	29
6.3.2	MILJÖBEDÖMNING.....	29
6.3.3	STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900).....	30
6.3.4	STRANDSKYDD.....	30
6.3.5	DAGVATTEN.....	30
6.4	MILJÖKVALITETSNORMER.....	30
6.4.1	LUFT.....	30
6.4.2	VATTEN.....	30
6.4.3	BULLER.....	31
6.5	HÄLSA OCH SÄKERHET.....	31
6.5.1	BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER.....	31
6.5.2	ÖVERSVÄMNING.....	31
6.5.3	OLYCKOR.....	31
6.5.4	EROSION.....	32
6.5.5	SKRED OCH RAS.....	32
6.5.6	MARKFÖRORENINGAR.....	32
6.6	SOCIALA.....	32
6.6.1	BARN.....	32
6.6.2	JÄMLIKHET.....	32
6.7	RIKSINTRESSE.....	33
6.7.1	NATURVÅRD.....	33
6.7.2	KULTURMILJÖVÅRD.....	33
6.7.3	ENERGIPRODUKTION OCH ENERGIDISTRIBUTION.....	33
6.7.4	TRAFIKKOMMUNIKATION.....	33
6.7.5	NATURA 2000.....	34
6.8	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN.....	34
6.9	TRAFIK.....	34
6.9.1	MOTORTRAFIK.....	35

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

6.9.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	36
6.10 MELLANKOMMUNALA FRÅGOR	37
7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR	37
7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	37
7.1.1 Skyldighet inlösen, huvudman	37
7.1.2 Skyldighet inlösen, stat	37
7.2 FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....	38
7.2.1 Rättigheter	38
7.3 TEKNISKA FRÅGOR	38
7.3.1 Tekniska åtgärder.....	38
7.3.2 Utbyggnad allmän plats.....	38
7.3.3 Utbyggnad vatten och avlopp	40
7.4 EKONOMISKA FRÅGOR.....	41
7.4.1 Planekonomisk bedömning.....	41
7.4.2 Planavgift	41
7.4.3 Ersättningsanspråk.....	42
7.4.4 Drift allmän plats	42
7.4.5 Drift vatten och avlopp	42
7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR	42
7.5.1 Exploateringsavtal.....	42
7.5.2 Markanvisning.....	42
7.5.3 Tidplan.....	43
7.6 KULTURVÄRDEN.....	43
7.7 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING	43

1 DETALJPLANENS SYFTE

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens syfte, i enlighet med Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 32-33 §. Detaljplanens syfte ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till. Planens regleringar ska stödja planens syfte, och vid framtida lovprövning beaktas syftet med detaljplanen.

1.1 SYFTE

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.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

För att skapa bättre förståelse för detaljplanen ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av detaljplanens huvuddrag samt de överväganden som legat till grund för detaljplanens utformning. Även prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under detaljplaneprocessen ska redovisas.

2.1 PLANOMRÅDE OCH SAMMANFATTNING

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. Huvudmannskapet för parkering blir enskilt för att ge en större flexibilitet för olika driftsformer. Även närliggande fastighet för bilservice ses över för att möjliggöra en utveckling av den verksamheten. I övrigt tillkommer ingen ny bebyggelse utöver mindre komplementbyggnation.

Planområdet innefattar dagens Högsby station med tillhörande busstorg och parkering. Även biltvätten på andra sidan järnvägsöverfarten ingår i planområdet. Mindre områden av riksvägen/Järnvägsgatan tas med i planområdet för att reglera utfartsförbud mot vägen. Berörda fastigheter är den kommunägda gatumarksfastigheten Högsby 1:32 och de enskilt ägda Högsby 2:79 och 2:49.

Planförslaget bedöms förenligt med kommunens gällande översiktsplan.



Planområde rödmarkerat på ortofoto.

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är tio år från det datum den vinner laga kraft, enligt PBL 4 kap. 21 §.

2.2 ALLMÄN PLATS

Inom planområdet finns allmän platsmark för Gata och Väg. Gata omfattar gatumark huvudsakligen för lokal trafik där kommunen är väghållare, medan Väg syftar på vägmark för genomfartstrafik, i detta fall Järnväggsgatan där Trafikverket är väghållare.

HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet, i enlighet med huvudregeln i PBL 4 kap. 7 §. Trafikverket är väghållare för statliga vägar och järnvägar inom och angränsande planområdet.

2.3 KVARTERSMARK

Planförslaget omfattar kvartersmark för Trafik och Parkering, vad gäller den kommunalt ägda marken. En enskilt ägd fastighet, idag en biltvätt, i östra delen av planområdet planläggs för Centrum, Kontor och Verksamheter.

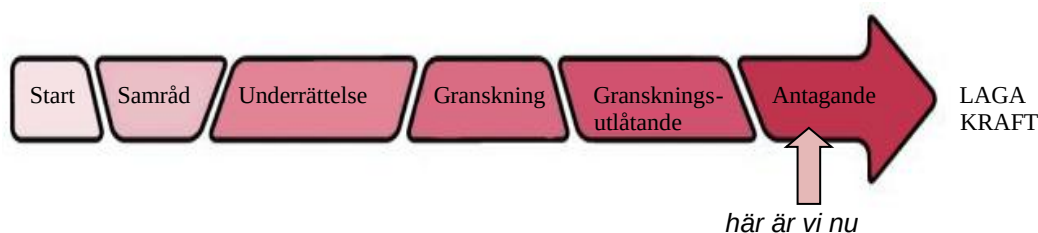
2.4 BEFINTLIGT

Planområdet omfattar det som idag är Högsby station, med tågplattform och busstorg, pendelparkering, Järnvägsgatan och Stångådalsbanan, samt Högsby biltvätt. Vid stationen finns en gångpassage över järnvägen, och i planområdets östra del en bilvägskorsning över järnvägen som leder över till Långgatan. Endast biltvätten är enskilt ägd mark, i övrigt är allt kommunal mark.

I princip all mark är hårdgjorda trafikytor, några få träd är planterade längs Järnvägsgatan eller är bevarade i området från tiden då det fanns en stationsträdgård i Högsby. En byggnad finns: biltvätten som tidigare var en bensinstation. Stationsbyggnaden är riven, på grund av omfattande vattenskada och bristfälligt underhåll.

2.5 VAL AV FÖRFARANDE

Planförslaget innehåller ingen större förändring av markanvändningen utan handlar om en ändrad disposition av området. Det krävs dock en ny detaljplan och plankarta för att tydligt reglera planförslaget, en planändring bedöms inte lämplig. Resecentrum är en anläggning av allmänt intresse och en angelägenhet för fler än närboende, därför har kommunen valt utökat planförfarande, enligt PBL 5 kap. 7 §. Därigenom kommer också Kommunfullmäktige ytterst besluta om antagande av detaljplanen.



2.6 ÄRENDEINFORMATION

Ur Föreskrifter om detaljplan, 2 kap.:

Digital koppling av information

3 § Följande information ska digitalt kopplas till planområdet 1. kommunens namn, 2. detaljplanens namn, 3. kommunens diarienummer för detaljplanen, 4. hänvisning till beslutsprotokollet, 5. vilket datum detaljplanen är påbörjad, och 6. vilket datum detaljplanen fick laga kraft.

1. Högsby kommun
2. Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 med flera fastigheter, Högsby samhälle, Högsby kommun, Kalmar län.
3. PLAN.2024.24
4. Planuppdrag: 2024-01-16, KS § 15, Samråd 2024-12-12 MN § 87, Granskning 2025-06-12 MND § 191, Antagande **KF XXXX**.
5. Planen påbörjad 2024-01-16.
6. Planen ännu ej antagen.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och andra kapitlet plan- och bygglagen.

3.1 MOTIV TILL REGLERINGAR

Motiv till regleringar som avses i 2 kap. 3 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning.

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

VÄG₁ – Genomfartsväg: Väg avsedd för genomfarts- och lokal trafik, utgör en del av huvudvägnätet av regional och nationell betydelse, PBL (2010:900) 4 kap. 5 §.

GATA₁ – Huvudgata: Gata avsedd för lokal trafik i Högsby samhälle och kommun, med en övergripande funktion för den lokala trafiken som koppling över järnvägen, PBL (2010:900) 4 kap. 5 §.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

T₁ – Resecentrum: Område avsett för resecentrum, tåg- och busstrafik samt angöring för besökare till fots, cykel eller bil. Även service som vistelseutrymmen, toalett, matservering och viss varuförsäljning av servicekaraktär ingår i användningen. Området är lämpligt beläget vid järnväg och riksväg och har delvis befintlig infrastruktur för ändamålet. PBL (2010:900) 4 kap. 5 §.

P – Parkering: Område avsett för parkering av olika slag. Området är centralt beläget nära resecentrum och samhällets centrum. Angöring finns till större gata. Det finns ett behov av parkering i området och beteckningen som kvartersmark möjliggör olika driftsformer, exempelvis för laddparkering. PBL (2010:900) 4 kap. 5 §.

KZC₁ – Kontor, Verksamheter, centrumverksamhet (kafé, kiosk eller liknande kommersiell service): Område avsett för kontor, verksamheter som biltvätt eller verkstad, samt kommersiell service. Fastigheten är lämpligt belägen för mindre utåtriktade serviceverksamheter vid större genomfartsväg, men har inte utrymme för större handelsanläggningar. PBL (2010:900) 4 kap. 5 §.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Utfart₁ (cirkelstreckad linje i användningsgräns) – Utfart förbjuden: Med tanke på vägens övergripande funktion behöver utfarter begränsas till lägen där det är nödvändigt för att trygga resecentrums funktion, och i övrigt förbjudas. PBL (2010:900) 4 kap. 9 §.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Prickmark – Marken får inte förses med byggnadsverk: Marken är olämplig för byggnation, med tanke på läge intill väg- och järnväg eller markförhållandena i övrigt. PBL (2010:900) 4 kap. 11 §.

h₁XX – högsta nockhöjd på byggnadsverk är XX meter: Nockhöjden på byggnadsverk regleras för att få en lämplig utformning av områdets bebyggelse, med tanke på närhet till omgivande riks- och järnväg. PBL (2010:900) 4 kap. 11 §.

ö₁ – Marken får endast förses med komplementbyggnad (mindre än 50 kvadratmeter) och andra anläggningar än byggnader: Området får nyttjas för mindre byggnader och anläggningar, men är inte lämpligt för större byggnadsverk. Detta på grund av närhet till stora trafikleder, den begränsade ytan mellan dessa, samt behov av flexibilitet för framtida förändringar av resecentrum. PBL (2010:900) 4 kap. 11 §.

n₁XX – Markens höjd får inte vara högre än XX meter över nollplanet: Området fyller en funktion för fördröjning av dagvatten i området. Nivån är satt utifrån att vara lägre än omgivande infrastruktur, och innebär en ungefärlig sänkning med cirka tre decimeter jämfört med dagens marknivå. Utifrån att vissa förändringar av områdets nivåsättning är planerade anges nivå i förhållande till nollplanet (motsvarar ungefärligen havsnivån, referenssystem SWEREF99_16_30). PBL (2010:900) 4 kap. 10 §.

n₂ – Marken får inte hårdgöras: Området fyller en funktion för infiltration av dagvatten i området. PBL (2010:900) 4 kap. 10 §.

n₃ – Trädet får endast fällas om det är sjukt och utgör en säkerhetsrisk: Trädet är en tillgång i stadsbilden och har ett ekologiskt värde i den centrala stadsmiljön. Det kan dock finnas skäl för åtgärd om trädet blir farligt för omgivningen. PBL (2010:900) 4 kap. 10 §.

n₄ – Parkering och angöring: Området behövs, och är lämpligt, för parkering. PBL (2010:900) 4 kap. 13 §.

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Cirkelmarkerad användningsgräns - Utfart förbjuden: Med tanke på vägens övergripande funktion behöver utfartsmöjligheter mot allmän plats begränsas eller förbjudas. PBL (2010:900) 4 kap. 9 §.

a₁ – Marklov krävs även för åtgärd som väsentligt påverkar träd: Trädet är en tillgång i stadsbilden och har ett ekologiskt värde i den centrala stadsmiljön. Marklovsprövning är en förutsättning för att administrativt hantera de åtgärder som ändå kan vara nödvändiga rörande trädets skötsel eller borttagande. PBL (2010:900) 4 kap. 15 §.

u₁ – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar: I området ligger befintliga allmänna underjordiska ledningar, vatten- och avlopp, el- och teleledningar. Avsikten är att de ska kunna ligga kvar och vidmakthållas. Intrånget på fastigheten är rimligt i förhållande till kostnad för ledningsflytt. PBL (2010:900) 4 kap. 6 §.

Genomförandetiden är tio år från det datum planen vunnit laga kraft: Planförslaget innehåller åtgärder som berör allmän platsmark och relativt stora ombyggnader av resecentrum, där etappindelning planeras, varför genomförandetiden kan sättas till tio år. PBL (2010:900) 4 kap. 21 §.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av planeringsförutsättningarna, det vill säga de förutsättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning.

4.1 KOMMUNALA

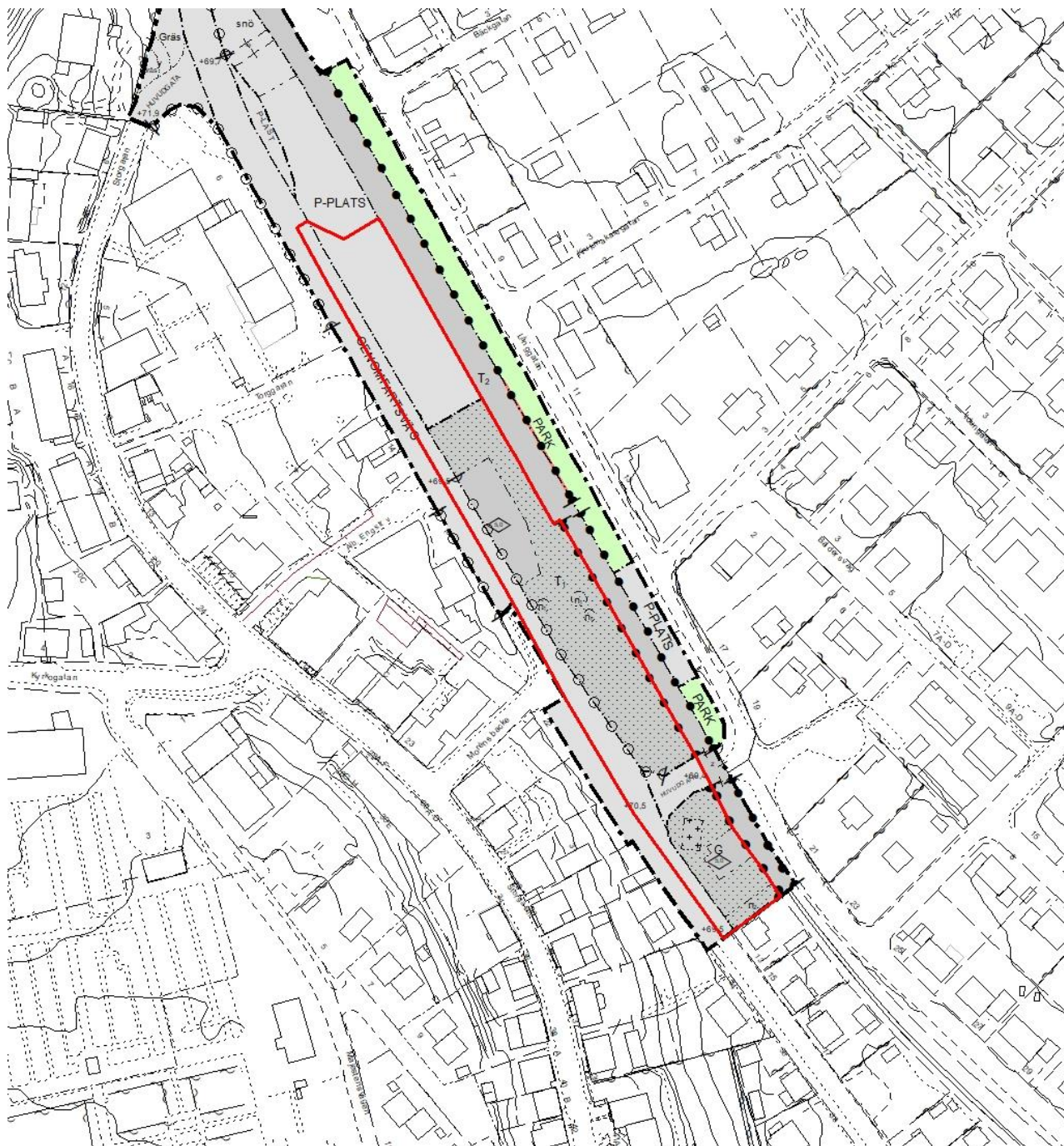
Uppdrag att ta fram en detaljplan för nytt resecentrum gavs av Kommunstyrelsen 2024-01-16, KS § 15. Det har även fattats beslut att kommunen ska riva befintlig station, rivningslov är inlämnat och beviljat.

4.1.1 DETALJPLAN

Gällande detaljplaner inom nu aktuellt planområde avser som markanvändning i huvudsak parkering, bussterminal, bilservice, gata, väg och järnväg. De verkliga förhållandena inom nu föreslaget planområde stämmer i huvudsak överens med gällande planer.

Aktuellt planområde omfattas av detaljplanen:

1) 0821-P142, ”Detaljplan för fastigheterna Högsby 1:72 m.fl., Terminalområdet i Högsby samhälle, Högsby kommun, Kalmar län”, laga kraft 2000- 01-26.



Planmosaik över gällande detaljplaner, planområde markerat med röd linje.

4.1.2 ÖVERSIKTSPLAN

Högsby kommun antog sin gällande översiktsplan år 2012. Översiktsplanen är förklarad aktuell år 2024 i kommunens planeringsstrategi, men uppdrag om uppdatering av översiktsplanen gavs också, ett arbete som ska påbörjas under år 2025. Förslaget till detaljplan strider inte mot gällande översiktsplan för Högsby kommun, där följande står avseende Högsby samhälle:

”För Högsby samhälle och kommunen är det av stor vikt att utveckla ortens kvaliteter, skapa attraktiva bostadslägen och goda pendlingsmöjligheter till och från arbeten. God infrastruktur, kollektivtrafik liksom IT är viktigt för Högsbys framtida utveckling.”

4.2 REGIONALA

Utöver planeringsdokument som redovisas nedan bör även Hållplatshandboken nämnas, som utgör underlag för projektering och ansvarsfördelning mellan berörda parter i projektet. Kommunen ansvarar för den fysiska infrastrukturen för resecentrum: körytor, refuger, gång- och grönytor, medan regionen ansvarar för ”möbleringen” med väderskydd och liknande.

4.2.1 REGIONAL PLANERING

Region Kalmar län har ingen regionplan, men bedriver ett arbete med Strukturbilder för att belysa den regionala strukturen och ge en rumslig vision för Kalmar län. Kollektivtrafiken är en viktig del av det arbetet, liksom de olika noder med olika roller som finns i regionen. Ett nytt attraktivt resecentrum främjar såväl regionala som lokala kopplingar och samband.

Region Kalmar län har andra typer av planeringsunderlag med potentiell inverkan på projektet, som Trafikförsörjningsprogram (med mål om tillgänglighet), Regional transportplan för infrastruktur med mera. I regionens planering för kollektivtrafikförsörjning för perioden 2025-2033 (remissversion 1.0) finns inga planer som drastiskt skulle förändra behovet eller förutsättningarna för trafikering av Högsby resecentrum. Det är fortsatt en utpekad viktig bytespunkt. Inte heller vad gäller infrastruktur så innehåller de regionala programmen och riktlinjerna några åtgärder som drastiskt påverkar den statliga infrastrukturen i planområdet. Samordning med Kalmar länstrafik (KLT) är viktig i projektet för att stämma av det långsiktiga trafikeringsbehovet för resecentrum.

Riksväg 34 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som en regionalt viktig väg.

4.3 RIKSINTRESSEN

Vid framtagandet av en detaljplan provas lämpligheten av en föreslagen markanvändning. Bestämmelserna om riksintresse ska tillämpas och berörda riksintressen ska alltid tillgodoses i detaljplanen.

4.3.1 NATURVÅRD

Emåns vattensystem (NRO08017) utgör ett riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken. Utdrag ur riksintressets värdebeskrivning:

”Emån tillsammans med sina biflöden är sydöstra Sveriges största vattendrag...åssträckan mellan Ruda och Högsby har ett högt geovetenskapligt värde med bl.a. flera parallella åsar. Utmed Emån finns på flera ställen ett representativt odlingslandskap med lång kontinuitet med stort inslag av naturbetesmarker och slåtterängar... I Emån finns ca 30 fiskarter bl.a. ursprungliga bestånd av havsöring och lax samt den akut hotade malen.”

Kommunen bedömer inte att planområdet berör de värden som omfattas av riksintresset.

4.3.2 KULTURMILJÖVÅRD

Planområdet ingår i riksintresseområde, H 70 Emådalen, för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken. Ur beskrivningen till riksintresset:

”En mångfald väl sammanhållna system av kulturmiljöer – fornlämningsmiljöer, bymiljöer, odlingslandskap, bruksmiljöer, herrgårdslandskap, kommunikationsmiljöer, och tätortsmiljöer

12 (44)

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

– vilka sammantaget återspeglar utvecklingen av naturresursnyttjande, markanvändning, bebyggelse, näringsliv, teknik och sociala förhållanden i en småländsk dalgångsbygd från förhistorisk tid fram till nutid.”

Kommunen bedömer att planområdet ligger i en del av Högsby samhälle där riksintressets värden kommer till uttryck, särskilt vad gäller bebyggelse och kommunikationsmiljöer. Planområdet i sig innehåller dock ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

4.3.3 ENERGIPRODUKTION OCH ENERGIDISTRIBUTION

Emåns avrinningsområde utgör riksintresse för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Högsby vattenkraftverk ligger knappt 700 meter från planområdet. Kommunen bedömer inte att planområdet berör möjligheten till energiproduktion som omfattas av riksintresset.

4.3.4 TRAFIKKOMMUNIKATION

Järnvägen Stångådalsbanan utgör riksintresse för trafikcommunication enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Detta kommunikationsstråk ligger direkt angränsande planområdet, och riksintresset är därför berört. Framkomlighet och tillgänglighet i stråket är av nationellt, regionalt och lokalt intresse.

4.3.5 NATURA 2000

Planområdet innehåller inte eller angränsar direkt något Natura 2000-områden som är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 8 §§ Miljöbalken. Emån utgör ett Natura 2000-område, planområdet har en viss koppling dit genom dagvattensystem som mynnar i Svensbäck, som i sin tur mynnar i Emån cirka 180 meter från planområdet.

4.4 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Planförslaget berör inte frågor som omfattas av hushållningsbestämmelserna i 3 kap. miljöbalken (som åker- och skogsmark mm.).

4.5 MILJÖKVALITETSNORMER

Kapitel 5 i Miljöbalken, MB, reglerar miljökvalitetsnormer, MKN. En miljökvalitetsnorm innebär ett definierat gränsvärde för vad naturen och människan antas tåla och som därför inte får överskridas. Miljökvalitetsnormer finns för vattenförekomster, utomhusluft, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormernas syfte är att bidra till att uppnå Sveriges miljömål.

4.5.1 LUFT

De luftföroreningar som vi själva orsakar har sitt ursprung i ett antal mänskliga aktiviteter. Sett till nu aktuellt planområde är det främst trafiken och möjligen vedeldning som ger upphov till hälsofarliga utsläpp i form av kvävedioxider (NO₂), partiklar (PM₁₀) och lättflyktiga organiska ämnen (VOC).

Luftvårdsförbundet i Kalmar län har en mät punkt i anslutning till planområdet som inte visar på halter av kvävedioxid i närheten av gränsvärdena.

4.5.2 VATTEN

EU:s ramdirektiv för vatten (2000/60 EG) infördes i svensk lagstiftning 2004. I och med direktivets introduktion infördes en ny vattenförvaltning i Sverige med fem vattendistrikt med vardera en vattenmyndighet som ansvarar för beslut och samordning inom sitt distrikt.

Planområdet ligger cirka 600 meter nordväst om grundvattenförekomsten Ås vid Högsby-Ruda SE633394-151672 samt cirka 150 meter öster om ytvattenförekomsten Emån; Videbäck – Nötån SE633431-152267.

Recipient för planområdet är Emån (SE636346-150254). Vattnen klassas som naturligt då det idag inte bedöms vara kraftigt modifierat eller konstgjort. Enligt statusklassning (VISS, 2017-21) är den ekologiska statusen i ån måttlig. Det beror främst på parametern för fisk då hydromorfologin i vattendraget tyder på dålig status med avseende på konnektivitet, hydrologisk regim samt morfologiskt tillstånd.

Emån uppnår god kemisk ytvattenstatus med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt polybromerad difenyleter (PBDE). I Sverige överstiger dock kvicksilver och PBDE gränsvärdet i allt ytvatten, på grund av naturlig påverkan. Källor som anses ha betydande påverkan på åns kemiska status gällande kvicksilver är två kvarnar i nära anslutning till ån där kvicksilverbetning förekommit. Även atmosfärisk deposition av kvicksilver och PBDE anges ha betydande påverkan.

Emåns huvudfåra och flera av biflödena är utpekade som Natura 2000-område och är livsmiljö för flera av arterna som är upptagna i art- och habitatdirektivet vilket ställer krav på gynnsamt bevarandetillstånd för dessa arter. Artdiversiteten är hög med bland annat en rik bottenfauna samt minst 32 förekommande fiskarter som t.ex. lax, mal och asp och en unik stam av storvuxen Emåöring.

Vattenskyddsområde finns för grundvattenförekomsten Högsby-Ruda (SE633394- 151672), en sand- och grusförekomst. Vattenförekomsten har klassats som grundvatten med god kvalitativ och god kemisk status. Täkten nyttjas som dricksvattentäkt och söder om planområdet finns kommunens största vattenverk, Staby. Emån har pekats ut som regionalt viktig dricksvattenresurs i Kalmar läns Vattenförsörjningsplan 2012 - 2013.

4.5.3 BULLER

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller endast för större vägar eller för större städer än Högsby och är därmed inte aktuella att beskriva för nu aktuellt planförslag.

4.6 MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Kommunen har ingen kännedom om översiktliga planer i andra kommuner som skulle ha någon direkt inverkan på planområdet.

4.7 MILJÖ

Som en strategisk anläggning för kollektivtrafiken har ett nytt resecentrum betydelse för flera miljömål inom Agenda 2030-arbetet. Detta belyses vidare i kommunens undersökning kring betydande miljöpåverkan.

4.7.1 STRANDSKYDD

Planområdet är beläget mer än 100 meter från närmsta vattendrag, så strandskydd eller återinträdande av detsamma är ej aktuellt.

4.7.2 DAGVATTEN

Högsby kommun arbetar med en övergripande dagvattenplan för kommunen, samt har tagit fram en dagvattenutredning för ett angränsande planområde, Detaljplan för norra delen av Storgatan, Högsby 1:32 mfl. fastigheter.

Kommunala dag-, spill- och vattenledningar finns inom och i direkt anslutning till planområdet. Det dagvatten som samlas på de hårdgjorda ytorna (takytor, parkeringar och körytor) leds idag i huvudsak till kommunens dagvattenledningar. Ett ledningsstråk för dagvatten leder norrut mot Svensbäck och sen vidare ut i Emån.

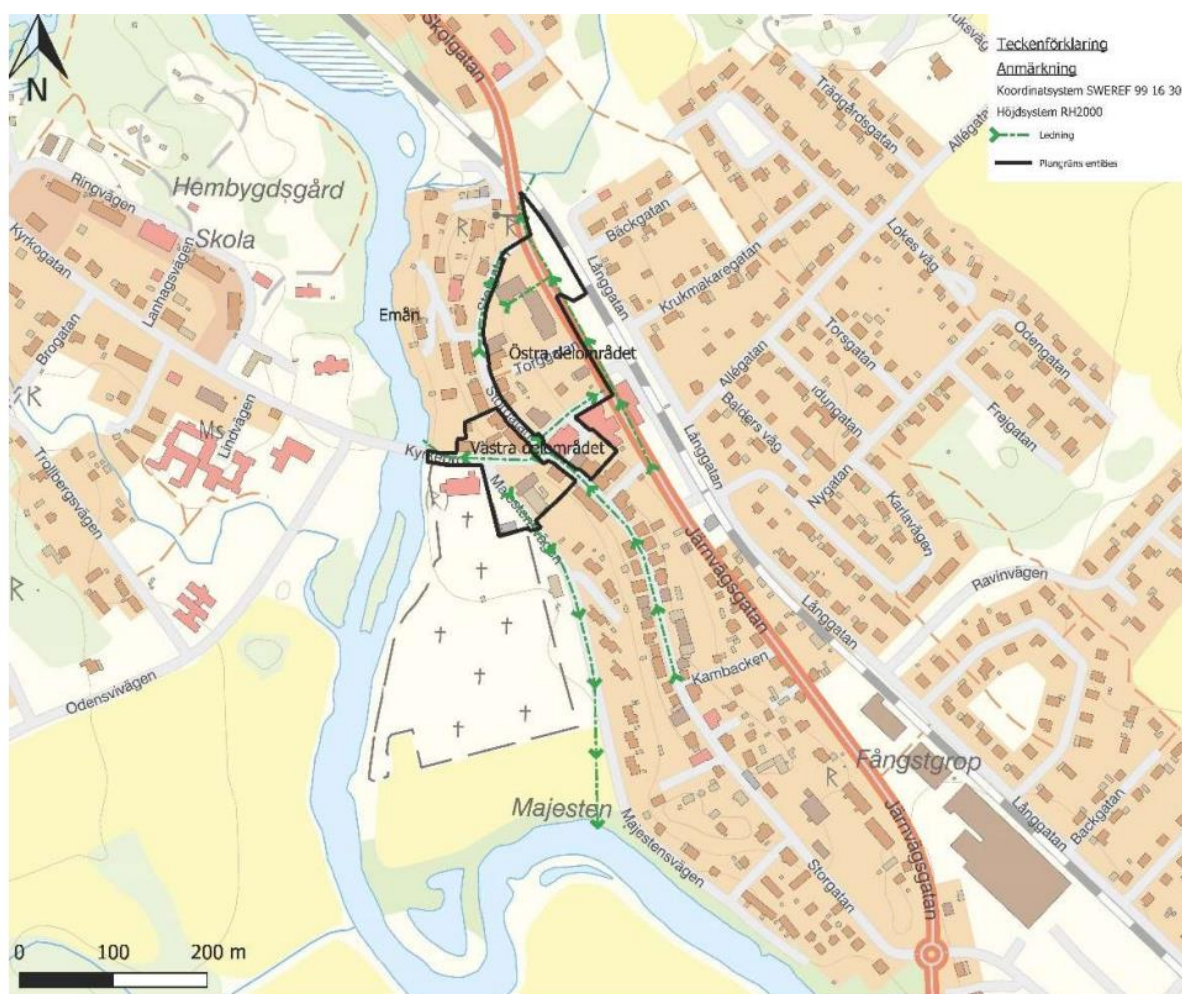


Bild från dagvattenutredning, avrinningsområde och ledningar.

4.8 HÄLSA OCH SÄKERHET

4.8.1 OMGIVNINGSBULLER

Då inga bostäder eller annan känslig markanvändning ingår i planförslaget, har någon bullerberäkning inte gjorts. Planförslaget bedöms inte heller påverka bullersituationen i omgivningen, då det handlar om en förändring av den inre dispositionen.

4.8.2 RISK FÖR OLYCKOR

Järnvägsgratan är en primär farligt godsled. Planförslaget innebär inte en förändrad användning av marken nära vägen som förändrar risksituationen.

Främsta olycksrisk i övrigt bedöms vara trafikolyckor, då ett resecentrum med nödvändighet är en punkt där flera olika trafikslag möts. Gångtrafiken inom området är relativt intensiv och ska korsa både järnväg och en vältrafikerad riksväg med mycket tung trafik.

4.8.3 RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Någon översvämningsrisk från Emån för befintliga eller planerade byggnader bedöms inte finnas inom planområdet. Bedömningen grundar sig på flödesberäkningar som gjorts för Emån avseende översvämningsrisker inom Högsby kommun. Däremot visar en dagvattenutredning som innefattar modellering av skyfall att hårdgjorda ytor och tidigare stationsbyggnad (*nu rivet*) riskerar att påverkas vid lokal översvämning.



Figur 3. Huvudledningar och lågpunkter redovisade via SCALGO-Live för ett nederbördstillfälle om 30 mm.

Modellering av skyfall, från dagvattenutredning.

Skyfallsanalys visar således att området är känsligt för översvämning, såsom flackt, lågt beläget i förhållande till en åsrygg i väster och i princip helt hårdgjort/bebyggt. Planområdet (exkl.

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

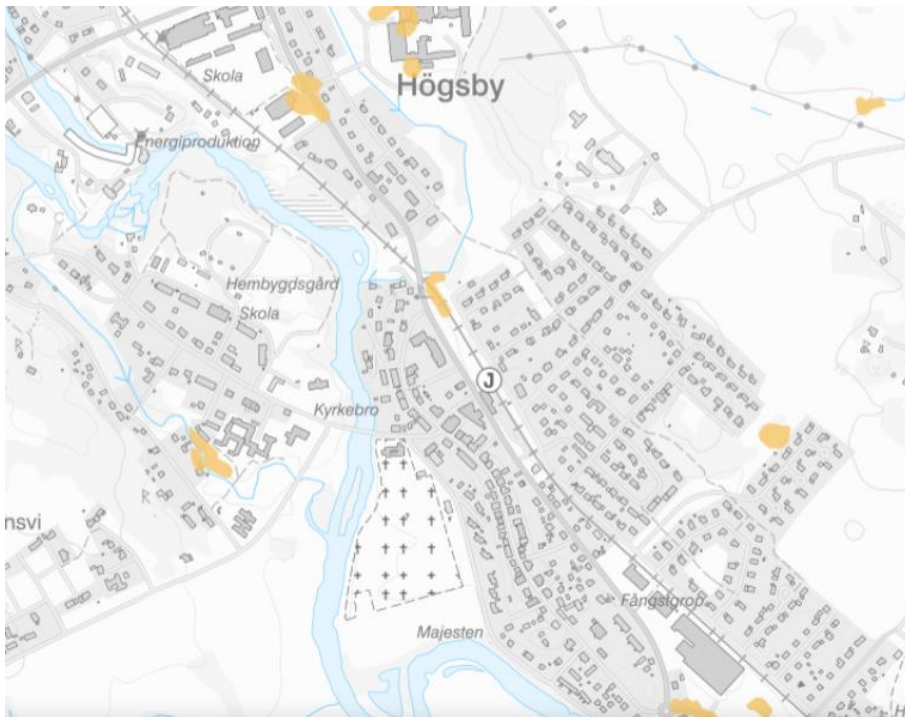
riks- och järnväg) har en hårdgörandegrad på cirka 95 % (5 300 kvm hårdgjort, 600 kvm bebyggelse, 300 kvm gröna eller infiltrerande ytor).

4.8.4 RISK FÖR EROSION

Planområdet angränsar inget vattendrag och är relativt flackt, således bedöms ingen risk för erosion föreligga.

4.8.5 RISK FÖR SKRED OCH RAS

Planområdets omgivning upp mot Svensbäck är utpekad i SGI:s översiktliga inventeringar som utsatt för risk för skred i finkorninga jordarter, utifrån lutningsanalys. Området är obebyggt och utanför planområdet. Utifrån planområdets flacka terräng så bedöms ingen risk för skred eller ras föreligga, varken in mot eller ut från området.



Utdrag som visar potentiella riskområden för skred i finkorninga jordarter, baserad på lutningsanalys (källa: SGI karttjänst för geotekniska risker).

4.8.6 RISK FÖR FÖREKOMST AV MARKFÖRORENINGAR

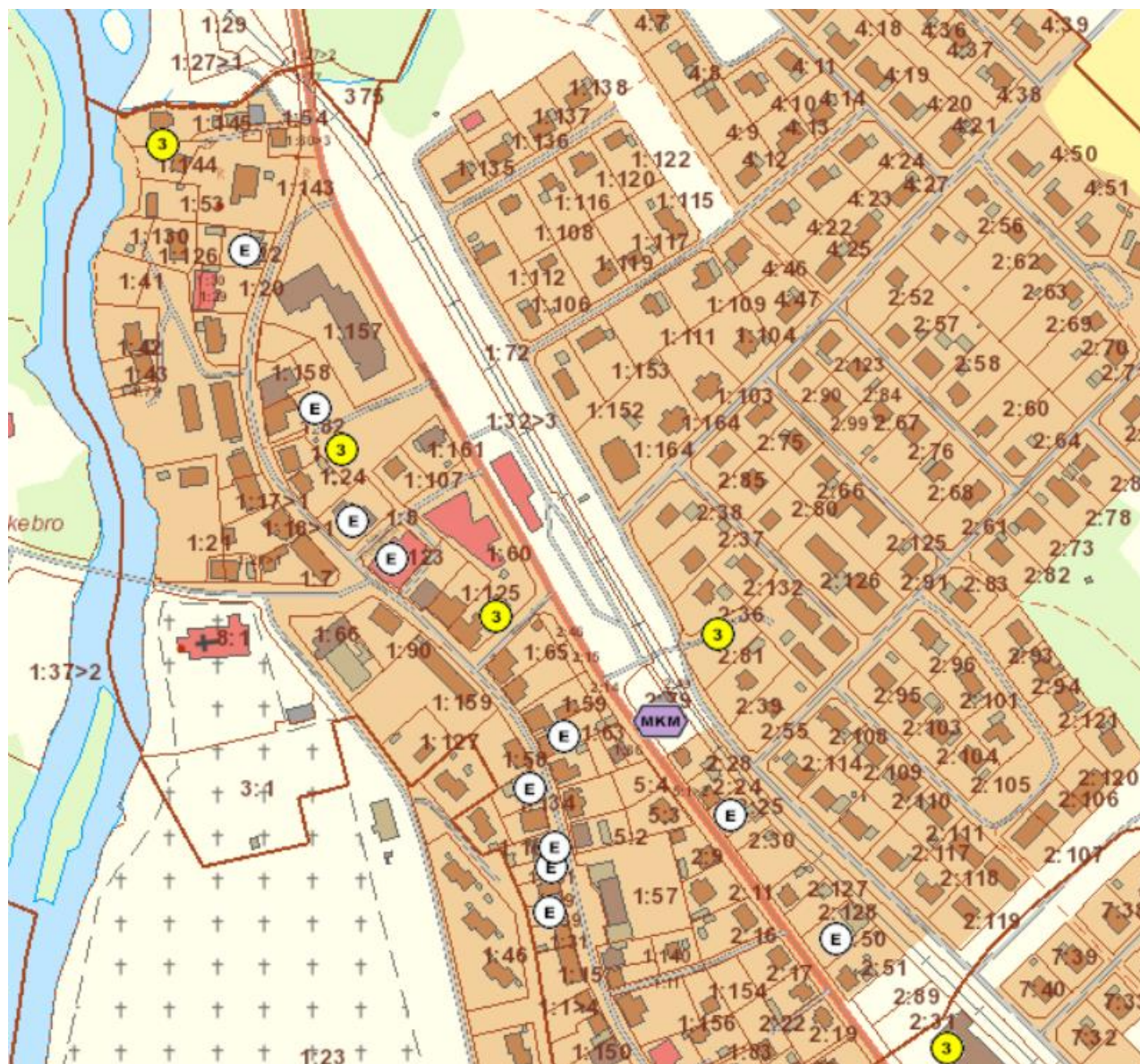
Enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet) berörs följande fastigheter i planområdets närhet av risk för markföroreningar utifrån översiktliga inventeringar:

- Högsby 2:79, objekt ID 134018, drivmedelhantering, tidigare plats för Texaco-mack, senare Preem. Nu biltvätt. Anläggningen är sanerad (även mark på grannfastigheten Högsby 2:48) och uppnår efter sanering klassning som MKM, Mindre Känslig Markanvändning. Saneringsrapport är daterad 2016-12-02, kommunens ärende MMM.2016.244.
- Högsby 1:32, objekt ID 134023, ej riskklassad, bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkerier.

Högsby 1:32 (utanför planområdet), riskklass 3, objekt ID 133873, SPIMFAB angett som verksamhet. Har funnits taxiverksamhet på platsen, kanske ihop med drivmedelshantering?

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

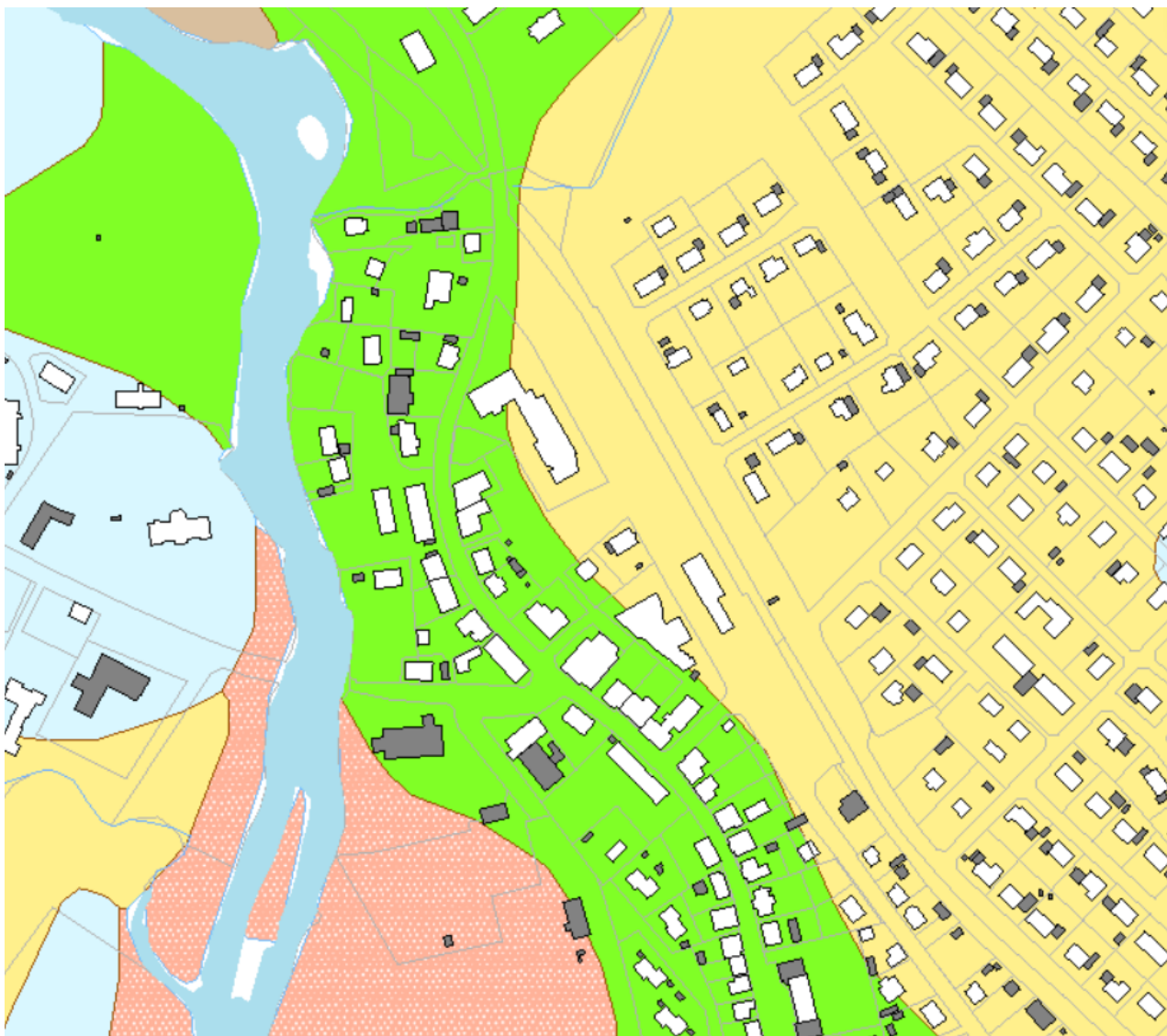
- Högsby 1:8 (utanför planområdet), ej riskklassad, objekt ID 133876, mack framför Emågården, drivmedelhantering.
 - Högsby 1:123 (utanför planområdet), ej riskklassad, objekt ID 134027, Karlsson Edvin, mack, drivmedelhantering, grafisk industri.
 - Högsby 1:22 (utanför planområdet), objekt-ID 134030, verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel. Det finns inga historiska uppgifter om verksamheten, men troligen handlar det om en mindre verksamhet på en stadstomt.
 - Högsby 1:60 (utanför planområdet), riskklass 3, objekt-ID 183270, plantskola, enligt historiska uppgifter en blomsteraffär.
 - Högsby 2:81 (utanför planområdet), riskklass 3, objekt-ID 178324, bilvårdsanläggning, åkeri, verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel. Idag ingen byggnad på platsen.
 - Högsby 1:63 (utanför planområdet), ej riskklassad, objekt-ID 134021, bilvårdsanläggning, åkeri.
- Stationsområdet är inte utpekad i någon inventering, men då området nyttjats som station i mer än 125 år, brandstation under 1930- och 40-talen, bussgarage fram till 80-talet, så är det inte osannolikt att marken i området är påverkad av föroreningar från tåg, bussar med mera. För övrigt finns det inga uppgifter på att miljöstörande verksamheter ska ha funnits inom planområdet.



Utdrag som visar inventerade potentiella förekomster av markföroreningar (källa: Länsstyrelsens EBH-stöd). MKM visar en klassning av Mindre Känslig Markanvändning.

4.9 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Högsbyåsen med sluttningar mot väster och öster och Emåns slingrande sträckning är karaktärgivande för topografin i planområdets närhet. Planområdet i sig är beläget på flack mark nedanför åsen. Berggrunden inom planområdet består enligt Sveriges Geologiska undersökning, SGU, av sura vulkaniska bergarter och sur intrusiv bergart. Jordlagren inom planområdet utgörs enligt SGU:s kartunderlag till största del av lera/silt. I samband med framtagandet av nu aktuellt planförslag har inga geotekniska undersökningar genomförts. Mot bakgrund av små nivåskillnader och ringa omfattning av föreslagen bebyggelse bedömer kommunen att planförslaget kan antas utan vidare utredningar avseende markens bärande förmåga. En detaljerad bedömning bör göras i varje enskilt bygglovsärende.



Översiktlig kartläggning av jordarter i planområdets närhet. Gul färg = lera/silt, grön=isälvssediment.

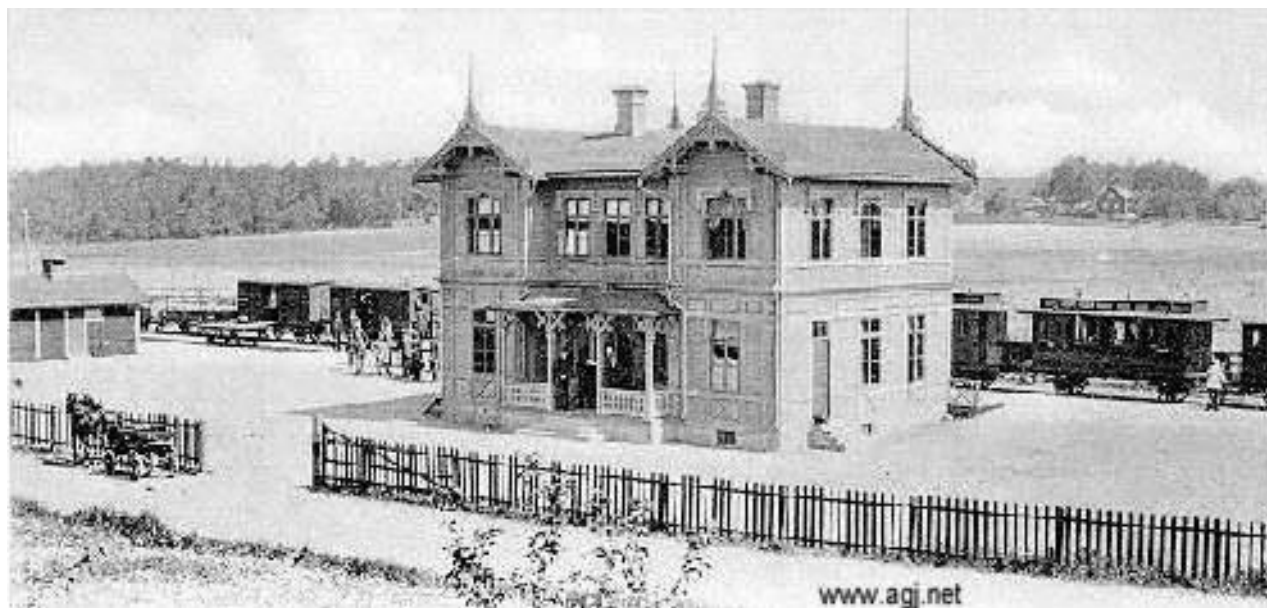
Inom delar av Högsby samhälle finns grusförekomster av klass 2-3 (Högsbyåsen). Grusförekomster är generellt skyddsvärda. Eftersom nu aktuellt planförslag inte tar i anspråk nya, tidigare ej exploaterade, områden bedöms ett genomförande av detaljplanen inte påverka grusförekomsterna eller möjligheten att utvinna dessa i framtiden.

Genom åren har ett relativt stort antal radonmätningar genomförts i byggnader som är belägna på eller längs med Högsbyåsen i Högsby tätort. Mätningarna påvisar höga radonhalter som med all sannolikhet har sin förklaring i samhällets geografiska läge på och längs med Högsbyåsen. Blå lättbetong i byggnaden eller radon i dricksvattnet kan också vara orsaker till förhöjda radonhalter inomhus. Med tanke på planområdets geografiska läge, det vill säga intill en rullstensås bör ny- eller ombyggnation ske på ett radonsäkert sätt samt rekommenderas kontrollmätning av befintliga byggnader.

4.10 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Emån väster om planområdet har pekats ut som regionalt viktig dricksvattenresurs i Kalmar läns Vattenförsörjningsplan 2012 - 2013. Söder om planområdet ligger Ås vid Högsby – Ruda som i VattenInformationsSystemet VISS har pekats ut som ett grundvattenmagasin med utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter i storleksordningen 25 - 125 liter/sekund. VISS anger för Ås vid Högsby – Ruda vidare en god kemisk grundvattenstatus samt en god kvantitativ status.

4.11 KULTURMILJÖ



Historiskt foto från Högsby station, troligen nära i tiden till invigningen år 1897.

Högsby samhälles framväxt under 1800-talet hänger intimt ihop med järnvägens anläggande. Planområdet utgör därför en viktig plats för förståelsen av Högsbys kulturhistoria. Järnväggsgatan är en viktig årsring i denna historia och samlar numera det mesta av serviceutbudet i Högsby samhälle, medan Storgatan har genomgått en utveckling mot mer av bostadsgata.

Inom planområdet så bedöms inte (*nu riven*) station från 1982 ha några större kulturhistoriska värden utformningsmässigt, dock så har själva förekomsten av en stationsbyggnad ett visst kulturhistoriskt värde för platsens identitet som en järnvägsmiljö. Det finns spår av stationsträdgården från den tidigare stationen i form av större träd. När järnvägen anlades fanns starka ambitioner att koppla samman järnvägen med landskapsförsköning och trädgårdskonst. Trädgårdarna var också ett uttryck för omsorg om de järnvägsanställdas boende- och arbetsmiljö. För Högsbys del handlade det troligen mer om en trädgård än en stationspark, som vissa större järnvägsstationer välsignades med (*Staten som trädgårdsmästare*, Anna Lindgren, 2022, doktorsavhandling Göteborgs Universitet).

Det finns inga fornlämningar inom planområdet. Närliggande forn- och kulturlämningar, som en milsten och Kyrkebro, bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Högsby tätort har en rik kulturhistoria med många fornlämningar. Det kan därför inte uteslutas att okända fornlämningar påträffas i samband med grävningsarbeten. I sådana fall måste arbetena

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

omedelbart avbrytas och länsstyrelsen kontaktas. Även idag okända fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen.

Högsby kommuns kulturmiljöprogram pekar ut området som ett kärnområde med kulturvärden av högsta klass, *Storgatan, Järnvägsgatan och Tingebo*. Ur beskrivningen:

” Genomfartsleden Järnvägsgatan som löper utmed östra sidan av åsens sluttning anlades i samband med att Berga–Kalmar järnväg invigdes 1897 och har idag fråntagit Storgatan rollen som ”landsväg”. Järnvägsgatan ligger som en spikrak parallell till den slingrande Storgatan, den ena funktionellt planerad efter järnvägsspåren, den andra anpassad efter topografiska förutsättningar. Intill Järnvägsgatan uppfördes i samband med järnvägen ett stationshus på den plats där dagens resecentrum ligger. Bebyggelsen utmed Järnvägsgatan visar hur samhällets utveckling, som fram till dess haft en tydlig orientering mot kyrkan och Storgatan (landsvägen), efter järnvägens ankomst delvis kom att förskjutas mot Järnvägsgatan. Ett f.d. bankhus14 (1914) med övervägande välbevarad originalkaraktär och några exteriört förvanskade bostadshus (1910–1920-tal) placerade tätt utmed gatan utgör den äldsta bebyggelsen. Järnvägsgatans karaktärsförskjutning från villagata till genomfartsled, kan avläsas i bostadsbebyggelsen som ligger tätt intill gatan och ger gatuvärdet en annan karaktär än vad gatan i övrigt har idag. Husen har i takt med gatans breddning hamnat allt närmare trafiken. I gatans södra del återfinns idag ett affärsområde i några tidigare industribyggnader. Utmed gatan återfinns även några sentida butiksbyggnader. De stora butiksladorna med omgivande parkeringsplatser är det som de förbipasserande trafikanterna idag upplever som Högsbys ”ansikte utåt”. ”

4.12 FYSISK MILJÖ

Planområdet är beläget mellan ett järnvägsspår och den tvåfiliga riksvägen Järnvägsgatan. I nordväst angränsar området mot en återvinningsstation och riksvägens järnvägs korsning. Norr om järnvägen finns en grönmatta och Långgatans villabebyggelse. Ett nybyggt flerbostadshus kvarter finns även mittemot det befintliga stationshuset. I sydöst finns en gatupassage över järnvägen till Långgatan och på andra sidan denna en biltvätt. Denna fastighet ingår i ett smalt kvarter med villor och små verksamhetslokaler mellan väg och järnväg. Sydväst om riksvägen finns ett verksamhetskvarter med större kontorsbyggnader. Husen i kvarteret är blandade i ålder, särskilt KLT:s kontor som är ett tidigare bankhus i nationalromantisk tegelarkitektur har fina detaljer och ett representativt uttryck, med ett modernt väl anpassat tillägg i tegelfasad. Två gator, Moréns backe och Albert Engströms väg, leder upp mot Storgatan som löper uppe på Högsbyåsen. Vidare på södra sidan om riksvägen finns ett litet villakvarter, gamla ”taxitorget”, ICA och sist korsningen Storgatan/Järnvägsgatan.



Foto från Järnvägsgatan, nu riven station till vänster och KLT:s kontor till höger.

Inom planområdet så finns i nordväst en järnvägsplattform och en storskalig parkering, mycket hårdgjorda ytor men delvis uppmjukad av en trädplantering längs gatan med hästkastanj, troligen planterade på 1980-talet. En stenmur från samma tidsepok tar delvis upp nivåskillnaden mellan plattform och parkering. Väster om (nu rivet) stationshus finns en bussinfart som rundar byggnaden till busstorget öster om denna. Stationen var en låg tegelbyggnad från 80- eller 90-talet (tåglinjen Kustpilen invigdes 1997 då persontrafik återupptogs). Byggnaden hade två delar, kiosk, respektive väntsal/garage sammanbundna med ett gemensamt taköverbyggnad och en arkad genom byggnaden. På busstorgets refuger finns ett antal äldre träd från tiden då den tidigare stationen hade en trädgård kring sig. Det är ett par ekar med mistel och ett prydnadsträd, blodlek eller liknande trädsort. Busstorget i sig är inte tillgänglighetsanpassat utan har refuger med höga kantstenar. Mot riksvägen finns en angoringsparkering och slutligen en utfart för bussarna mot järnvägsöverfarten i sydöst.



Foto från perrong mot station och nybygge av flerbostadshus på andra sidan järnvägen.

4.13 SOCIALA

Högsby kommun hade 2023-12-31 5 438 invånare varav cirka 2 000 personer bor i centrala Högsby. Åldersfördelningen har förskjutits upp mot allt högre andelar äldre, i linje med nationella och regionala trender, så Högsby kommun är inte extrem i detta avseende. Befolkningstrenden har varit stadigt vikande de senaste åren, men Högsby tätort har inte minskat i någon större omfattning. Den nybyggnation som skett de senaste åren har fyllts med nya boende utan problem.



Foto på arkad, nu riven station. En miljö som delvis är förknippad med skadegörelse, kriminalitet och otrygghet, men också en samlingspunkt för vissa.

Ett resecentrum är en allmän nyttinghet som behöver vara tillgänglig för alla i samhället, men särskilt de som av olika anledningar inte har tillgång till eget fordon, beroende på ålder, hälsa, ekonomi och så vidare. I det förberedande arbetet med nytt resecentrum har en trygghetsvandring gjorts och samråd skett med föreningar som bevakar tillgänglighetsaspekter i samhället. Viktiga punkter som lyftes fram av deltagarna var:

- Trygghet (överblickbarhet, synlighet, belysning etcetera)
- Fysisk tillgänglighet (undvika nivåskillnader, men också korta avstånd)
- Offentlig toalett (viktig tillgänglighetsfråga!)
- Orienterbarhet (tydlighet i yttre miljön, information)



Trygghetsmanualen BoTryggt2030 lyfter fram trygghetsskapande faktorer och hur man konkret kan främja dessa under planering, projektering, bygge och förvaltning.

4.14 TEKNIK

Det finns ett utbyggt VA-nät inklusive dagvattenledningar i området. Ny bebyggelse, som är av begränsad omfattning, bedöms kunna försörjas med befintlig teknisk infrastruktur vad gäller VA och elförsörjning.

4.15 SERVICE

Dagligservice i Högsby tätort finns i form av bibliotek, vårdcentral, bank, restaurang, dagligvaru- och specialhandel, varuhus, apotek, systembolag, secondhand affär, frisör, blomsterbutik etcetera. Kommunala servicen som finns i centrala Högsby består av förskola och en låg-, mellan- och högstadieskola. Även olika typer av yrkesförberedande och vuxenutbildning finns vid Ringvägen på andra sidan Emån, inom gångavstånd från resecentrum. Huvuddelen av serviceutbudet finns längs med Järnvägsgatan och Storgatan som är samhällets huvudgator.

4.16 TRAFIK

Huvudvägnätet inom planområdet utgörs av Järnvägsgatan/riksvägen som har anslutningar till Storgatan västerut och Långgatan österut över järnvägen. Järnvägsgatan är en utpekad farligt godsled. Trafikmätningar på riksväg 34 utfördes under 2022, då årsdygnstrafiken (ÅDT) var 3 050 och andelen tung trafik 9 %. Baserat på Trafikverkets uppräkningsstatistik (EVA) förväntas årsdygnstrafiken år 2040 vara 3 700 ÅDT. Nu gällande hastighetsbegränsning är 50 km/h. Utifrån trafikmiljöns utformning så bör den faktiska medelhastigheten vara lägre än skyltad hastighet.

Stångådalsbanan trafikeras i vardera riktningen av 8 tågturer vardagar och 6-7 turer under helgerna för persontrafik. Därutöver tillkommer viss godstrafik i begränsad omfattning.

Inom planområdet finns en av Högsbys större parkeringsplatser, främst avsedd för pendelparkering, men används säkerligen även av besökare till samhället, närboende, arbetsparkering mm. Idag finns cirka 50 platser inom området. I anslutning till stationsbyggnaden finns en parkeringsficka vid Järnvägsgatan, avsedd för hämta/lämna angöring. På andra sidan järnvägen finns en grusad parkering som angörs från Långgatan, denna omfattar 18 platser men används ytterst sparsamt och bedöms ha ett stort skötselbehov i förhållande till nyttan av parkeringen. Det finns även utanför planområdet en återvinningsstation i anslutning till parkeringen, men denna planeras flyttas inom ett antal år. Marken är planlagd för parkering och beräknas rymma cirka 15 nya platser.

Parkeringsräkning utfördes 2024-06-12, en torsdag innan semesterperioden i anslutning till Högsbydagarna, kl 06:30, 12:00 och 15:30. Belägningsgraden var 12 % natt/tidig morgon, 36 % vid lunchtid och 26 % eftermiddagen. Parkeringen vid Långgatan hade vid inventeringstillfället en beläggning på 1-2 bilar. Uppföljande räkning på hösten gjordes en tisdag, 2024-09-03. Beläggningen var tidig morgon 22 %, lunch 46 % och för eftermiddagen 52 %. Det verkar således finnas en överkapacitet vad gäller parkering i området. Utifrån erfarenheter i angränsande planärenden så är belägningsgraden betydligt högre i parkeringen vid torget/ICA, närmre målpunkter i form av handel vid torget och på Storgatan, samt arbetsplatser i centrala Högsby.

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Kollektivtrafikens angöringsbehov vad gäller bussar bedöms av KLT vara tre uppställningsplatser. Det är en fördel om även plats för kommersiell fjärrbusstrafik kan ordnas i nära anslutning, liksom för tågersättning.

5 PLANERINGSUNDERLAG

5.1 KOMMUNALA

5.1.1 DETALJPLAN

En gällande detaljplan ersätts delvis av planförslaget. Denna är framtagen av Högsby kommun med kommunen som ansvarig arkivmyndighet. Planen finns i Högsby kommunhus, planarkivet.

1) 0821-P142, ”Detaljplan för fastigheterna Högsby 1:72 m.fl., Terminalområdet i Högsby samhälle, Högsby kommun, Kalmar län”, laga kraft 2000- 01-26.

5.1.2 GRUNDKARTA

Grundkarta är upprättad genom utdrag ur primärkartan. Kompletterande mätningarmar utförts mellan samråd och granskning av planförslaget. Primärkartan bedöms aktuell för planområdet.

5.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Högsby kommun Översiktsplan 2012 antogs av Kommunfullmäktige 2012-11-05, KF § 154, och vann laga kraft 2012-12-06. Länsstyrelsens granskningsyttrande är daterat 2012-06-11. Högsby kommuns planeringsstrategi antogs av kommunfullmäktige 2024-09-10, KF § 113.

5.1.4 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808)

Kommunen har tagit fram en undersökning kring betydande miljöpåverkan och samråder denna ihop med planförslaget. Vid behov uppdateras denna undersökning om planförslaget ändras senare under planprocessen, till granskning eller antagande.

5.1.5 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Någon miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats.

5.1.6 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

I samband med beslut om samråd av planförslaget så beslutar även kommunen sitt ställningstagande om genomförandet av planförslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen bedömer enligt beslut i Myndighetsnämnden om det kan antas medföra någon sådan betydande påverkan på miljön.

Kommunen har i denna bedömning utgått från Plan- och bygglagen 4 kap. 33 b §. Planförslaget har inte bedömts falla inom det krav på utökad redovisning och prövning som anges av PBL 34 § 2 st.. Detta eftersom det handlar om ändringar i ett befintligt stationsområde och parkeringen som flyttas bedöms huvudsakligen vara till för planområdets egna behov, det är ingen ny självständig parkeringsanläggning.

5.2 UTREDNINGAR

5.2.1 DAGVATTENUTREDNING

Dagvattenutredning tillhörande detaljplan för del av Högsby 1:32 m.fl., Högsby kommun, Vatten- och samhällsteknik, 2020-05-14.

En dagvattenutredning har genomförts för angränsande område i samma avrinningsområde. Den togs fram i samband med ett annat planärende, men eftersom hela planområdet ingår i samma avrinningsområde bedöms planförslaget kunna utgå från åtgärdsförslag i denna kombinerat med lämpliga lokala lösningar för lokal dagvattenhantering för att ytterligare förbättra situationen vad gäller rening och fördröjning av dagvatten inom området.

5.2.2 MARKMILJÖUTREDNING

Schakt- och saneringskontroll på fastigheterna Högsby 2:48 och Högsby 2:79 i Högsby kommun, ÅF Infrastructure, daterad 2016-12-02. Kommunens ärende MMM.2016.244.

5.2.3 FÖRPROJEKTERING

Förprojektering och tillhörande kostnadskalkyl är framtagen av Vatten- och Samhällsteknik, daterade 2025-05-12.

5.2.4 RISKUTREDNING

Någon riskutredning har inte bedömts nödvändig utifrån att kommunen inte bedömer att planförslaget handlar om någon väsentlig ändring av befintlig markanvändning, utan om ändrad disposition inom densamma. Såväl järnväg som riksväg används dock för transporter av farligt gods.

5.2.5 TRAFIKUTREDNING

Trafikutredning för planförslaget är framtagen av Norconsult, daterad 2024-10-04.

Kommunal cykelstrategi för Högsby kommun. Antagen av Kommunfullmäktige 2020-03-02, KF § 17.

5.2.6 BARNKONSEKVENSANALYS

En barnkonsekvensanalys ingår som bilaga till kommunens undersökning kring miljöpåverkan i detta planarbete.

5.2.7 KULTURMILJÖUTREDNING

Kulturmiljöprogram för Högsby kommun, utgiven av Högsby kommun år 2019, framtagen av Kalmar läns museum.

5.3 REGIONALA

Det finns ingen upprättad regionplan för Kalmar län, men arbete med Strukturbild Kalmar län pågår.

Regional transportplan 2022-2033, Region Kalmar län. Arbete påbörjat med ny period 2026-2037.

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län, Region Kalmar län, samråd har skett, underlag för kommande transportplan.

Trafikförsörjningsprogram 2025-2033, Region Kalmar län. Har varit ute på remiss.

Hållplatshandboken, Region Kalmar län, webbpublikation utan angivet datum (2024-06-19).

6 KONSEKVENSER

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens konsekvenser.

6.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Planförslaget innebär inte några fastighetsrättsliga konsekvenser som markregleringar, skapande av servitut eller rättigheter eller motsvarande. En mindre ändring av vägområdet för statlig väg görs, men eftersom väg och resecentrum ligger på samma kommunala gatumarksfastighet bedöms detta inte ha någon fastighetsrättslig betydelse, utöver påverkan av väghållaransvar.

6.2 NATUR

Planområdet bedöms inte ha några naturvärden utöver enskilda skyddsvärda träd. Det gäller bland annat träd med kärlväxten mistel i, sen finns det gatuträd som kan ingå i biotopskydd som alléträd. Planförslaget beaktar dessa och möjliggör skapande av en grönare miljö i en central del av Högsby samhälle.

6.3 MILJÖ

6.3.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Någon miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats då kommunen enligt nedan inte bedömer att någon betydande miljöpåverkan uppstår till följd av planförslaget,

6.3.2 MILJÖBEDÖMNING

Som en del av planarbetet ska kommunen genomföra en strategisk miljöbedömning av om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Om betydande miljöpåverkan kan antas så ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

I förordningen om miljöbedömningar (SFS 2017:966) finns en bilaga med verksamheter där betydande miljöpåverkan kan antas uppkomma. Vad gäller infrastrukturprojekt finns byggande av järnväg och kombiterminaler med, men inte resecentrum. Dock måste detaljplaners konsekvenser alltid bedömas utifrån verksamhetens/åtgärdens art och områdets känslighet.

Kommunen bedömer att verksamheten är befintlig inom området och att förändringar i dispositionen förbättrar anläggningens funktionalitet utan att medföra någon väsentlig ändring av påverkan på omgivningen. Inte heller kan området ses som särskilt känsligt ur miljösynpunkt då det redan är påverkat av utbyggd infrastruktur och det finns ett visst avstånd till angränsande bostäder.

6.3.3 STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)

Kommunen bedömer inte att genomförandet av planförslaget innebär någon betydande miljöpåverkan, då planområdet redan idag utgör station och parkering. Planförslaget förändrar den inre dispositionen av ett redan ianspråktaget område.

6.3.4 STRANDSKYDD

Inga vattendrag finns inom 100 meter från planområdet. Således återinträder inget strandskydd vid planläggning.

6.3.5 DAGVATTEN

Dagvatten från hårdgjorda ytor på kvartersmark bör i den mån det är möjligt omhändertas lokalt. Rivningen av stationsbyggnaden ger möjlighet att både öka andelen infiltrerande ytor samt ordna fördröjning genom nedsänkta grönytor. Kommunala dag-, spill- och vattenledningar finns inom och i direkt anslutning till planområdet. Med de fysiska förändringarna i planområdet minskar belastningen på dessa ledningar och även av förorenande ämnen till recipienten Emån.

. Dagvattennätet har ett avrinningsområde inom planområdet. Enligt den dagvattenutredning som är framtagen för en direkt angränsande detaljplan kan en avsevärd reduktion av förorenade ämnen åstadkommas med föreslagen damm norr om resecentrum, cirka 40 % för flertalet ämnen totalt sett. Även säkerheten vid en olycka med farliga ämnen förbättras, eftersom dammen kan stängas av och saneras. Dammen har avrinning till Svensbäck via en munkbrunn till befintlig ledning. Dagvatten från parkeringsytor med fler än 50 parkeringsplatser bör anslutas till oljeavskiljare. Så sker vid anläggande av dagvattendamm med oljeskärm.

Utöver denna åtgärd, belägen utanför planområdet, så innebär planförslaget en minskning av hårdgjorda ytor och en ökad lokal fördröjning.

6.4 MILJÖKVALITETSNORMER

6.4.1 LUFT

Planområdet bedöms med god marginal klara miljökvalitetsnormen för luft och planförslaget ger inga konsekvenser som väsentligt påverkar situationen vad gäller luftkvalitet. Det finns godkända mätresultat från området utifrån dagens situation.

Enligt en schablonberäkning som miljöförvaltningen i Stockholm använder anges 10 000 – 12 000 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) som kritiskt fordonsflöde vad gäller partiklar (PM10) och 12 000 – 14 000 ÅDT avseende kväveoxid (NO₂). Nu aktuellt planområde angränsar i väster till Järnväggsgatan/rv 34. Med utgångspunkt i en framtidsprognos enligt Trafikverkets uppräkningsstal (EVA) för regionen kan en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 3 700 fordon förväntas år 2040.

6.4.2 VATTEN

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Planområdet ligger cirka 600 meter nordväst om grundvattenförekomsten Ås vid Högsby-Ruda SE633394-151672 samt cirka 150 meter öster om ytvattenförekomsten Emån; Videbäck – Nötån SE633431-152267. Recipient för planområdet är Emån (SE636346-150254).

Påverkan från planområdet på vattenförekomsten är i form av dagvatten och eventuella förorenande ämnen i det. Kommunen har i angränsande detaljplan planerat för en dagvattendamm som kommer ge en god effekt i rening, vilket i planförslaget kompletteras med ytlig fördröjning och infiltration vilket ytterligare förbättrar situationen. Andelen hårdgjorda ytor i planområdet minskar. Förändrad disposition av området bedöms i övrigt inte ha någon effekt på recipient.

6.4.3 BULLER

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller endast för större vägar eller för större städer än Högsby och är därmed inte aktuella att beskriva för nu aktuellt planförslag.

6.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

6.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

Planförslaget bedöms inte innebära någon höjd bullernivå för omgivande bostäder, då området nyttjas för parkering, tåg- och busstrafik redan idag. Den ändrade dispositionen bedöms inte ha någon väsentlig påverkan för närboende. Planförslaget medger ingen markanvändning som ställer krav vad gäller bullernivå.

6.5.2 ÖVERSVÄMNING

Dagvattenutredning visar att området är känsligt för översvämning för skyfall, men planförslaget bedöms positivt då nedsänkta grönytor kan skapas och busstorget höjs upp till samma höjdnivå som tågplattformen. Befintlig byggnad inom översvämningskänsligt område är riven och ersätts av mindre byggnader/anläggningar på upphöjd mark i anslutning till busstorg.

Planområdet (exkl. riks- och järnväg) har idag en hårdgörandegrad på cirka 95 %, vilket enligt projekterat förslag ändras till ungefär 65 %. Grönytor ökar från 300 kvadratmeter till drygt 2 000 kvadratmeter.

6.5.3 OLYCKOR

Ett resecentrum är en miljö där trafikslag av nödvändighet möts, men planförslaget bedöms ge en betydligt säkrare miljö än dagens stationsområde. Planförslaget medför flytt och tillkomst av passager och övergångsställe på riksvägen, medan järnvägspassager inte påverkas. Bom för gångväg över järnväg är en möjlig åtgärd, vars lämplighet kan prövas av Trafikverket. Ombyggnaden av riksvägen med slopad parkeringsficka och smalare vägrum med mer stadskaraktär kan bidra till sänkta hastigheter för biltrafiken. Detta minskar i sin tur olycksrisker och konsekvenser i form av allvarliga personskador när olyckor trots allt sker.

Utifrån trafikeringen på riksvägen och behovet att korsa vägen till resecentrum, särskilt med tanke på barn och unga, så hade egentligen en planskild passage för fotgängare och cyklister kunnat övervägas. Det bedöms dock ogörligt med tanke på befintligt utrymme att få till en tillgänglig passage under eller över riksvägen. Höjdskillnader, bebyggelse och det smala utrymmet mellan riksväg och järnväg är begränsande faktorer. Att göra en passage som inte

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

uppfyller tillgänglighetskrav, riskerar att förvärra situationen för de som inte kan eller vågar nyttja passagen, då det kan främja högre hastigheter på vägen.

6.5.4 EROSION

Området ligger inte i anknytning till något vattendag, så risk för erosion bedöms inte föreligga.

6.5.5 SKRED OCH RAS

Området är flackt och ingen ny bebyggelse föreslås. Risk för skred och ras bedöms inte föreligga.

6.5.6 MARKFÖRORENINGAR

Inom planområdet finns det i EBH-stödet en notering om potentiell förekomst av markföroreningar vad gäller en nedlagd bensinstation, strax öster om resecentrum. Markanvändning ändras inte i denna del. I övrigt så har inga riskkällor, utöver att det har varit en trafik- och stationsmiljö under lång tid, identifierats, men det kan inte uteslutas att det vid markarbeten påträffas förekomst av markföroreningar. Skulle detta inträffa så åligger det entreprenören att avbryta arbetet och meddela tillsynsmyndigheten.

Inom området har det gjorts en sanering vad gäller den nedlagda bensinstationen. Saneringen gjordes till en nivå av Mindre Känslig markanvändning. Även området för resecentrum bedöms motsvara Mindre Känslig Markanvändning då det till största delen handlar om hårdgjorda ytor där människor uppehåller sig relativt korta tidsperioder. Planförslaget bedöms inte innebära någon väsentlig ändring av markanvändning i området, utan det är den inbördes dispositionen mellan parkering och busstorg som ändras.

6.6 SOCIALA

6.6.1 BARN

Resecentrum är en viktig plats för skolbarn och -ungdomar. Planförslaget bedöms möjliggöra en tryggare och säkrare miljö, med färre konflikter mellan fotgängare och körtrafik än dagens stationsområde. En mer överblickbar miljö är positivt ur trygghetssynpunkt. En förbättrad trafikmiljö vid riksvägen främjar också barns trygghet och möjligheter att röra sig i Högsby samhälle. En offentlig toalett är mycket viktig för särskilt de små barnens mobilitet. En fördjupad bedömning görs i ett tillägg till undersökningen kring betydande miljöpåverkan.

6.6.2 JÄMLIKHET

Kollektivtrafiken utgör en viktig resurs för jämlika möjligheter att röra sig i samhället. Även om bilresandet utgör en stor andel av kommunens resande i stort, till följd av läget som landsbygdskommun, så är det inte alla som har tillgång till bil. För att kunna nyttja kollektivtrafiken så behöver flera olika samhällsgruppers krav och önskemål beaktas, vilket ger en miljö som är attraktiv för alla. Interessekonflikter kan förekomma, men överlag så ger "Universell utformning" en miljö som gynnar alla. När rullstolen tar sig fram, så gör även barnvagnen och den tunga resväskan det. När personer med synnedsättning förstår vart man ska ta sig till bussen, så är det även enklare för den som stressar för att hinna med sin anslutning.

Planförslaget bedöms främja en mer tillgänglig miljö, med större trygghet och tydlighet för resenärerna. Ett samlat resecentrum minskar gångsträckor, är mer överblickbart, har färre konflikter mellan gång- och körtrafik. En grönare miljö skapar också en mer attraktiv plats i en central del av staden och ger en positiv bild av Högsby samhälle.

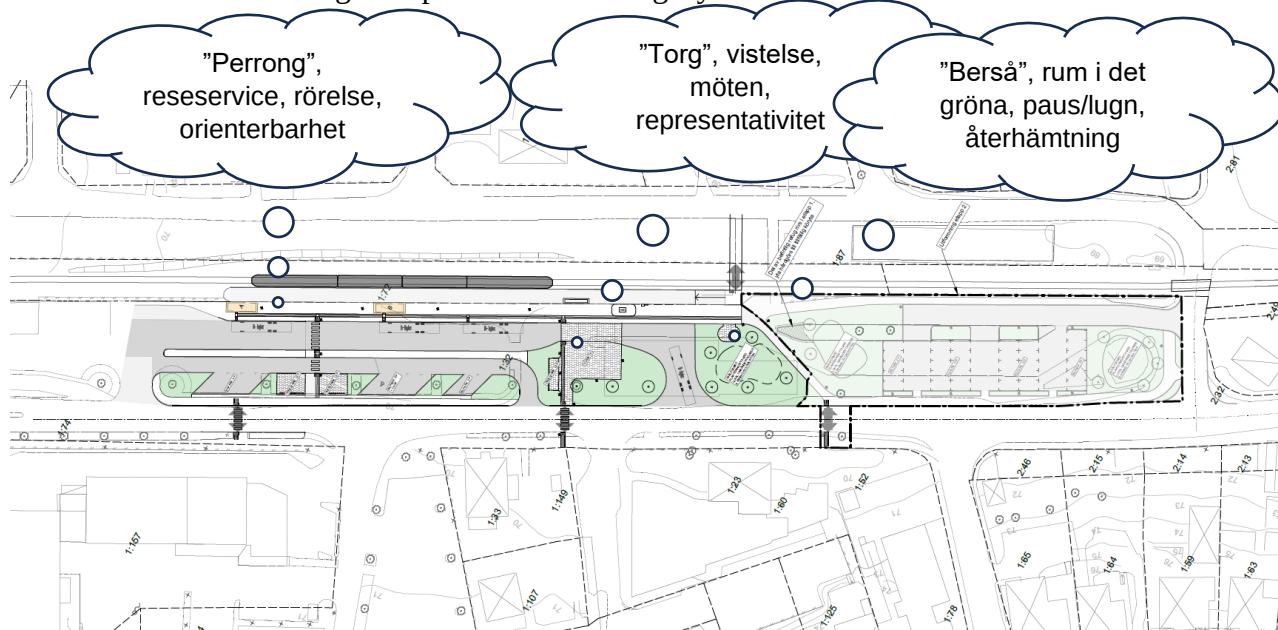


Bild där de huvudsakliga sociala rummen, eller offentliga platserna, markerats. Dessa ska ha olika karaktär och syfte, för att erbjuda en bredd av olika värden för olika grupper. Det är samtidigt viktigt att inte sprida ut eller splittra folklivet för mycket, varför de ligger nära varandra och rörelsestråken, samt samspelar rumsligt och visuellt. Förprojektering av Vatten- och Samhällsteknik.

6.7 RIKSINTRESSE

6.7.1 NATURVÅRD

Emådalen utgör ett riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken. Planområdet har ytterst få inslag av växtlighet, men de större träd som finns och dessutom har ett kulturhistoriskt värde bevaras och beläggs dessutom med skyddsbestämmelse i något fall. Området kommer få en grönare karaktär i och med planförslagets genomförande.

6.7.2 KULTURMILJÖVÅRD

Emådalen utgör ett riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt. Bebyggelsen inom planområdet har inga kulturhistoriska värden. Platsen som stationsläge har dock en viktig betydelse för förståelsen av Högsby samhälles historia. En ändrad disposition av resecentrum bedöms inte förvanska platsen, utan kan göra den mer attraktiv och inbjudande för vistelse.

6.7.3 ENERGIPRODUKTION OCH ENERGIDISTRIBUTION

Emåns avrinningsområde omfattas av riksintresse för produktion av vattenkraft enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Riksintresset påverkas inte av planförslaget.

6.7.4 TRAFIKKOMMUNIKATION

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Järnvägen utgör riksintresse för trafikcommunication enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Denna bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Riksvägen/Järnvägsgatan är utpekad som Funktionellt Prioriterat Vagnät (FPV) av regionalt viktig betydelse.

Kommunen bedömer att riksintresset och utpekandet som FPV-vagnät är av stor betydelse för planförslagets utformning. Själva syftet med ett resecentrum handlar ju ytterst om att knyta samman dessa kommunikationsstråk sinsemellan och med Högsby med omnejd. Ett resecentrum måste ha tillgänglighet till övergripande och lokala stråk samtidigt som genomfartstrafikens framkomlighet bevaras.

Gångpassager och utfarter flyttas, och det tillkommer en passage vid Moréns backe där det idag saknas en passage. En enkelriktad infart tillkommer till angöringsparkering för resecentrum. Samtidigt så försvinner i plangenomförandets andra etapp en parkeringsficka mot riksvägen, vilket förenklar trafikmiljön. Se vidare trafik-PM.

6.7.5 NATURA 2000

Emån utgör ett Natura 2000-område, men bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

6.8 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Hushållningsbestämmelser rörande jordbruks- och skogsmark berörs inte av planförslaget.

6.9 TRAFIK

Resecentrum är en anläggning som har stor och även regional betydelse för kollektivtrafiken i kommunen. Det är också en plats där samspelet med andra trafikslag måste fungera väl, så att kollektivt resande blir attraktivt och enkelt för resenärerna. Planförslaget medger tre uppställningsplatser för kollektivtrafikens bussar, fördelat på två hållplatslägen med väderskydd knytta till sig. Dessa samförläggs intill befintlig tågplattform.



Bild där huvudsakliga rörelsestråk och viktiga målpunkter i närområdet är markerade.

6.9.1 MOTORTRAFIK

Trafikflöden eller framkomlighet på Järnvägsgatan/riksvägen bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Dock så är ett smalare vägrum med mer av stadskaraktär önskvärt för att sänka trafikens hastighet på vägen, eftersom det finns stora anspråk på att korsa vägen för gång- och cykeltrafik. Detta både med tanke på resecentrum som en viktig målpunkt och vägens läge mitt genom Högsby tätort. Vägen har dock en relativt stor andel tungtrafik, så körbanans bredd behöver tillgodose säkert framförande av breda fordon som lastbilar, jordbruksfordon med mera.

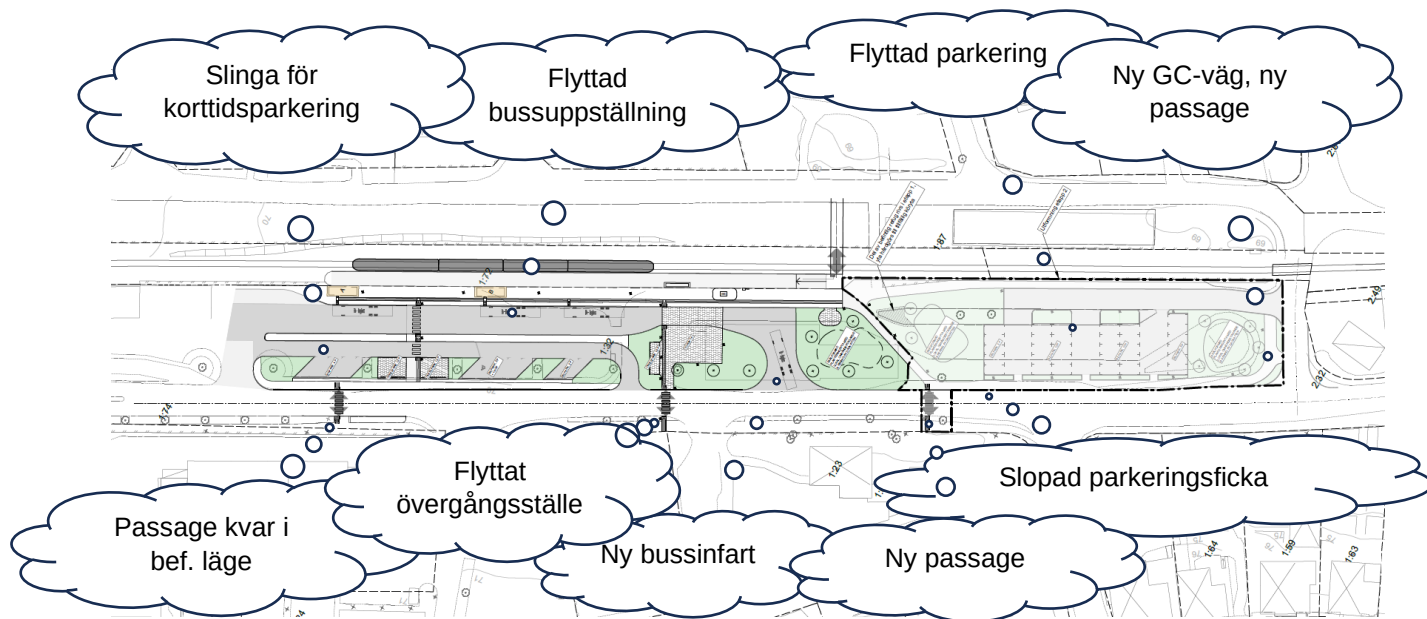


Bild där förändringar i trafikmiljön markeras. Förprojektering av Vatten- och Samhällsteknik.

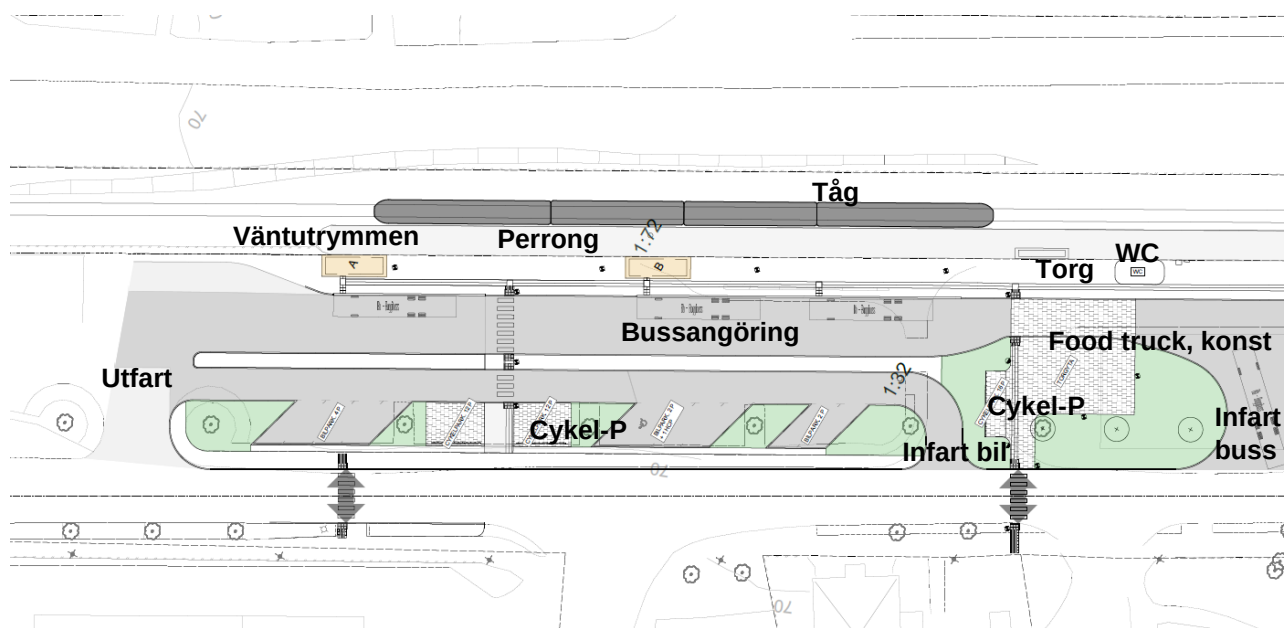
Planförslaget innehåller utfartsförbud mot riksvägen för att säkra vägens funktion som huvudgata. Utfart medges utifrån projekterad disposition för resecentrum. Utifrån Boverkets vägledning kring utfartsförbud så ska förbudet tillämpas av trafiksäkerhetsskäl mot allmän plats för vägtrafik. Gällande detaljplan har förbud även mot järnvägsområdet, vilket således utifrån dagens praxis inte är lämpligt. Passager över järnväg regleras av annan lagstiftning, och det finns inte heller något behov av förändringar av passagerna över järnväg.

Inom planområdet så ändras dispositionen så busstrafik samförläggs med tågstopp. Närmast resecentrum så ska endast korttidsparkering och hämta/lämna medges, medan långtidsparkering flyttas längre bort. Befintliga laddstolpar finns vid det som kommer bli korttidsparkering/angöring. Norr om planområdet, vid Långgatan, anläggs vidare nya laddplatser för personbilar, i ett bra läge för att betjäna även resecentrum.

Antalet parkeringsplatser i området är idag cirka 50 platser, och blir i förslaget färre, cirka 40 st, fördelat på cirka 10 platser för korttidsparkering/angöring alldeles intill resecentrum och 30 platser längre bort vid nuvarande busstorg. Utifrån den låga belägningsgraden vid resecentrum idag, så bedöms parkeringen väl motsvara dagens behov med kapacitet för en rejäl ökning av resandet vid resecentrum. Det kan finnas möjlighet att på sikt ta bort dagens grusparkering vid Långgatan som är skötselkrävande och har ett sämre läge för en parkeringsplats. Kommunen avser att genomföra planförslaget i två etapper, vilket innebär att busstorget inledningsvis ställs om till parkering med mindre åtgärder som målning av befintliga körytor. Då kan cirka 20 platser inrymmas, vilket ger ett trettio totalt.

6.9.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planförslaget innehåller en förbättring av gång- och cykelvägen på norra sidan riksvägen, som idag är mer av en trottoar. Dessutom förbättras befintlig passage av järnvägen då fotgängare och cyklister slipper korsa en bussgata för att nå busstorg eller ta sig vidare över riksvägen. Dessutom kan cykelparkering få större utrymme, samtidigt som utformningen av resecentrum i sig avsevärt minskar konflikterna mellan gång- och busstrafik.



Övergripande disposition för resecentrum. Kommunens skiss utifrån projekteringsunderlag från Vatten- och samhällsteknik.

6.10 MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Ett nytt resecentrum är av regionalt intresse, men bedöms inte ha konsekvenser som påkallar särskilt samråd med någon enskild kommun. Region Kalmar län och Kalmar läns trafik är naturliga samrådsparter i planärendet och företräder de regionala intressena, tillsammans med länsstyrelsen.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det ska även framgå vilka konsekvenser som detaljplanens genomförande medför för de berörda fastighetsägarna och andra som berörs av planen.

7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV

Planförslaget berör huvudsakligen mark som idag är kommunalt ägd och allmän platsmark. En mindre del rör en fastighet med biltvätt som är enskilt ägd, men här föreslås inga ändringar vad gäller gränser.

7.1.1 SKYLDIGHET INLÖSEN, HUVUDMAN

Kommunen är huvudman för allmän plats. Kommunen är också redan idag ägare till berörda markområden, varför inlösenskyldighet och -rätt saknar praktisk betydelse. Den som ska vara huvudman för allmän plats kan vara skyldig att lösa in mark eller utrymme enligt 14 kap. 14–15 §§ PBL.

7.1.2 SKYLDIGHET INLÖSEN, STAT

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Planförslaget innebär en liten ändring av område med statligt väghållaransvar och där skyldighet till inlösen föreligger enligt 14 kap. 16 § PBL. Marken är kommunalt ägd och kommunen har ingen avsikt att kräva sådan inlösen.

7.2 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Planförslaget medför inga konsekvenser vad gäller ändringar av fastighetsgräns, skapande av rättigheter eller liknande. Kommunen har ingen avsikt att stycka av kvartersmark i planområdet, men upplåtelse av olika slag kan bli aktuellt.

7.2.1 RÄTTIGHETER

Kommunen är inte varse några ytbestämda rättigheter eller upplåtelser inom planområdet.

7.3 TEKNISKA FRÅGOR

7.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

Ombyggnad av resecentrum sker på allmän och kommunal mark, kommunen ser ingen fysisk påverkan på enskilda fastigheter till följd av planen. Ombyggnadsbehov på allmän mark följer nedan.

Vid projektering av belysning bör möjlighet till installation av bevakningssystem förberedas vad gäller kanalisering, stolpval och läge. Detta kan gagna även andra kompletteringar, som Wifi-utrustning m.m..

7.3.2 UTBYGGNAD ALLMÄN PLATS

Dagens stationsområde uppfyller inte gällande tillgänglighetskrav och måste åtgärdas. En ombyggnad av resecentrum medför också vissa konsekvenser på omgivande infrastruktur, som Järnvägsgränd där Trafikverket är väghållare. Dessa åtgärder är ändring och tillskapande av infart samt slopande av parkeringsficka. Kommunala gator som Albert Engströms väg bör samordnas i sin ombyggnad med projektet, även om den gatan ligger utanför planområdet. Korsningen Järnvägsgränd – järnvägssöverfarten till Långgatan bör minskas ner något till ytan för att skapa en säkrare passage över den kommunala gatan. Även om planförslaget innehåller kvartersmark för resecentrum så ses projektet i sin helhet som utbyggnad av allmän plats.

Kalmar läns trafik har ansvar för vissa delar av ombyggnation av resecentrum, som väntrum med mera. Den utbyggnaden behöver samordnas med kommunens mark- och belägningsarbeten på platsen. Under kommunens arbete med trygghetsfrågor har det framkommit starka önskemål om ett väntutrymme med bättre standard än enbart väderskydd. Kommunen vill gärna se en fortsatt dialog med att hitta ett alternativ som kombinerar komfort för resenärerna med dagens krav på rationell skötsel och förvaltning. Regionens arbete med utformning av BRT-hållplatser i kuststråket kan vara en bra utgångspunkt för utbyggnad av resecentrum.



Visionsbild för BRT-station, "Identitet för Bus Rapid Transport-koncept i Kalmar län", 2019-05-09, Region Kalmar län genom Sigma Civil.

Järnvägen påverkas inte av projektet.

En offentlig toalett är en viktig utbyggnadsfråga där kommunen inte har bestämt sig för i vilken form denna ska realiseras. Den kan byggas och drivas i kommunal regi, eller i samverkan med annan kommersiell eller offentlig aktör. Kommunen har i projektets kostnadsberäkning tagit höjd för bygge i egen regi.

För att klara investeringskostnaden för projektet ses det som nödvändigt att lägga parkeringen som en framtida andra etapp, enligt skiss nedan. Ytan kan med målning nyttjas i princip i befintligt skick, som en enkelriktad parkeringsslinga med cirka 20 parkeringsplatser. Detta påverkar även en del andra åtgärder som bör hanteras samtidigt som resten av parkeringen, som gång- och cykelväg, passage över riksvägen och anpassning av korsning över järnvägen.



Skiss över provisorisk parkeringslösning innan andra etapp med parkeringsplats och grönytor genomförs. Cirka 20 platser bedöms inrymmas.

7.3.3 UTBYGGNAD VATTEN OCH AVLOPP

Planförslaget innehåller ingen ny bebyggelse som påkallar utbyggnad av vatten och avlopp. En offentlig toalett är planerad, denna ska anslutas till befintlig servis till riven stationsbyggnad.

För dagvattenssystemet finns en planerad åtgärd i angränsande detaljplan. Åtgärden beskrivs där: ”En dagvattendamm med permanent vattenspiegel föreslås uppföras uppströms utloppet under Stångådsbanan dimensionerad för avrinningsområdet öster om Storgatan. Dagvattendammen anläggs med permanent vattenspiegel för rening av dagvatten. Att anlägga en dagvattendamm utan permanent vattenspiegel, vilken primärt syftar till att utjämna stora flöden, är meningslöst då inkommande flöde till dammen bör vara samma som utgående då utloppet ej kan strypas mer. En dagvattendamm med en permanent vattenspiegel anläggs för att tillskapa rening genom att en flödet bromsas ner, avskilja olja samt att föroreningar, huvudsakligen partikelbundna, tillåts sedimentera i dammen. Att tillskapa en permanent

vattenspegel kräver en tät botten. Vidare krävs att vattenspegeln kan upprätthållas under perioder utan nederbörd. Oljehaltiga föroreningar ansamlas vid ytan varför utloppet från dammen ska placeras under lägsta vattennivån i dammen annars riskerar oljehaltiga föroreningar att sköljas ur dammen.”

7.4 EKONOMISKA FRÅGOR

7.4.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING

Kommunen bedömer investeringskostnaden för projektet som helhet till cirka åtta miljoner kronor inklusive projektering, varav åtgärder som rör riksvägen vilka bör kunna hanteras av Trafikverket som mindre anpassningsåtgärder eller regional medfinansiering av gc-väg omfattar mellan 200 000 – 250 000 kronor. Därutöver tillkommer en ungefärlig kostnad för en offentlig toalett på cirka 1,5 – 1,7 miljoner kronor. Uppdelning och ansvar för olika delar anges nedan. Kommunen avser att genomföra projektet i två etapper, för att få ner den initiala investeringen. Från årsskiftet finns förslag i regionala transportplanen att möjliggöra regional medfinansiering på 50 % av kollektivtrafikanläggningar, ett bidrag kommunen avser söka.

Etappindelning	Innehåll	Kostnad (inkl. cirka 10 % påslag för projektering)
Etapp 1 - Kommun	Resecentrum, korttidsparkering, gångtor (torg) och grönya (Konst 1 % eller särskild projektfinansiering)	Cirka 5 MKR
Etapp 1 - Kommun	Offentlig toalett	1,5 – 1,7 MKR
Etapp - 1 Region	Väntutrymmen och liknande	Ej kostnadssatt
Etapp - 1 Region	Medfinansiering gc-väg	7,5 tkr av 15 tkr
Etapp 1 - Trafikverket	Anpassningsåtgärder vid nya infarter och övergångsställe/passage (vid etapp 1)	Cirka 75 tkr
Etapp 2 - Kommun	Långtidsparkering och grönya	Cirka 2,8 MKR
Etapp 2 - Region	Medfinansiering gc-väg	32 tkr av 75 tkr
Etapp 2 - Trafikverket	Anpassningsåtgärder vid korsning och passage (vid etapp 2)	Cirka 80 tkr

Samhällsekonomiskt bedöms projektet ha en mycket god nytta i ett mer attraktivt, tryggt, säkert och funktionellt resecentrum. Nyttan består i ökat kollektivt resande, färre trafikolyckor/personskador och större möjligheter för vissa samhällsgrupper att röra sig i samhället utifrån tillgänglighet och trygghet.

7.4.2 PLANAVGIFT

Den enskilt ägda fastigheten Högsby 2:79 omfattas av planförslaget och får en nytta av detta i form av ändrad byggrätt i linje med verksamhetens utbyggnadsbehov. Byggrätten finns inte i

gällande detaljplan. Eftersom inget plankostnadsavtal finns med fastighetsägaren så är det skäligt att kommunen tar ut en planavgift för att bekosta merkostnader till följd av att ha med fastigheten inom planområdet. Planavgiftens storlek följer kommunens bygglovtaxa. Planavgift används inte längre som bestämmelse på plankartan, utan tillämpas generellt för fastigheter inom nyare detaljplaner.

7.4.3 ERSÄTTNINGSPRÅK

Kommunen ser inte att planförslaget innehåller några bestämmelser eller medför några konsekvenser som kan innebära att fastighetsägare inom detaljplanen kan ha rätt till ersättning enligt 14 kap. PBL. Planförslaget innehåller inget rivningsförbud, bevarandebestämmelser eller liknande.

7.4.4 DRIFT ALLMÄN PLATS

Planförslaget innebär framförallt en ändrad disponering av busstorg och bilparkering, vilket inte påverkar driftkostnaderna i någon större utsträckning. Planförslaget innehåller kvartersmark för resecentrum, men området kan i sin helhet ses som gatumarksskötsel. Minskad andel hårdgjorda ytor innebär minskad gatuskötsel (vinterväghållning, renhållning, belägningsarbeten mm.), men istället tillkommer grönytor vilka kräver en annan typ av parkskötsel. Det sker således en omfördelning mellan skötseltyper, men kommunen har inte kvantifierat det ekonomiskt i detta skede.

7.4.5 DRIFT VATTEN OCH AVLOPP

Planförslaget föranleder ingen bebyggelse eller annan ändring som förändrar driftekonomin för VA-huvudmannen. Befintlig anslutningspunkt för stationen bedöms kunna användas för en ny fristående toalett. Angränsande detaljplan innehåller en dagvattenanläggning i form av en damm som medför en framtida investerings- och underhållskostnad. Kommunen har ännu inte bedömt om åtgärden är skatte- eller taxefinansierad. I dagsläget finns ingen separat dagvattentaxa i kommunen.

7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

7.5.1 EXPLOATERINGSAVTAL

Kommunen avser inte att upprätta något exploateringsavtal. Ansvarsfördelning vad gäller anläggningar för kollektivtrafiken regleras i överenskommelse mellan länets kommuner, Region Kalmar län och Trafikverket. Kommunen ansvarar för körytor, markbeläggning och liknande, medan väderskydd och liknande är ett regionalt ansvar.

Trafikverket har i samrådet yttrat sig kring behovet av ett genomförandeavtal som reglerar ansvarsfördelning för ombyggnadsåtgärder som berör riksvägen, inklusive temporära åtgärder under byggtiden (som trafikanordningsplan m.m.). Avtalet bör tas fram under planens granskningsskede. Ett första möte hölls 2025-08-27, där det kom överens om att kommunen tar fram sektioner enligt VGU för nya passager och infarter. Utförandet av åtgärder på riksvägen bestäms när entreprenaden är tydligare definierad, om kommunens entreprenör kan genomföra arbetena eller Trafikverket utför i egen regi.

7.5.2 MARKANVISNING

Detaljplan för Högsby resecentrum, Högsby 1:32 mfl. fastigheter, Högsby samhälle

Kommunen avser inte att genomföra någon markanvisning för försäljning av mark, då kommunen fortsatt ska äga marken. Däremot kan tidsbegränsad upplåtelse av mark för exempelvis laddstationer, kiosk, matvagnar och liknande bli aktuellt för delar av området. Kommunstyrelsen har antagit riktlinjer för markanvisning, 2024-05-21, KS § 162.

7.5.3 TIDPLAN

Enligt Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram ska alla större hållplatser senast år 2029 uppfylla tillgänglighetskrav i stort sett motsvarande Trafikverkets standard Väg- och gatuutformning, VGU. Kommunens avsikt är att projektera och upphandla under år 2025-2026 och genomföra ombyggnad av resecentrum under år 2026.

För att minska störningar på kollektivtrafiken är det lämpligt att först anlägga nytt busstorg på befintlig parkering innan det gamla busstorget avvecklas till förmån för en ny parkering. Under byggtiden får temporära parkeringar anläggas eller nyttjas, förslagsvis vid Långgatan, på andra sidan järnvägen. Om en avstängning av busstrafiken på området är nödvändig, så bedöms det endast handla om en kortare tidsperiod, behovet av en eventuell temporär lösning får utredas vidare när entreprenaden planeras. Tågtrafiken bör inte påverkas av projektet.

7.6 KULTURVÄRDEN

Planförslaget innehåller inga skyddsbestämmelser vad gäller kulturvärden.

7.7 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Det finns ett antal träd inom planområdet med förekomst av mistel, en fridlyst halvparasitisk kärlväxt. Det innebär att dispens från Artskyddsförordningen måste sökas hos Länsstyrelsen för åtgärder som påverkar mistel eller dess värdträd. Planförslaget i sig är inte beroende av eller påkallar någon sådan åtgärd. De aktuella träden är också belagda med markklovspflicht för att i planen beakta deras biologiska värden. Prövning av markklov bör samordnas med hantering enligt Artskyddsförordningen.

Även gatuträd längs Järnvägsgatan kan omfattas av biotopskydd. Ur Naturvårdsverkets vägledning om alléer, daterad 2014-04-15:

”En enkel eller dubbel rad med lövträd som är planterad längs en väg i en tätort omfattas normalt av biotopskyddsbestämmelserna om den inte är belägen i omedelbar anslutning till bebyggelse och det inte finns särskilda bestämmelser i en detaljplan som reglerar hur allén ska skötas och utvecklas, eller som på annat sätt begränsar skyddet.”

Med vuxna träd avses träd som mäter minst 20 cm i diameter i brösthöjd eller har uppnått en ålder av 30 år (det som först uppnås). Utifrån platsbesök och mätning vid tidigare planarbete så överstiger inte trädens diameter 20 centimeter, men de har troligen nu uppnått en ålder över trettio år.

Miljö- och byggkontoret

POSTADRESS Högsby kommun, Kyrkogatan 8, 579 80 HÖGSBY

TFN. 010-356 50 00

E-POST miljoochbygg@hogsby.se WEBBPLATS hogsby.se