

Innehåll

1	DETALJPLANENS SYFTE.....	5
1.1	SYFTE.....	5
2	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN.....	6
2.1	HELA DETALJPLANEN	6
2.2	GENOMFÖRANDETID	7
2.3	ALLMÄN PLATS	7
2.4	KVARTERSMARK	7
2.5	BEFINTLIGT.....	8
2.6	VARFÖR FRAMTAGANDE AV NY DETALJPLAN VALTS.....	9
2.7	ÄRENDEINFORMATION.....	9
3	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR.....	10
3.1	MOTIV TILL REGLERINGAR.....	10
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	13
4.1	KOMMUNALA.....	13
4.2	REGIONALA.....	14
4.3	RIKSINTRESSEN	15
4.4	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN.....	17
4.5	MILJÖKVALITETSNORMER	17
4.6	MILJÖ	26
4.7	HÄLSA OCH SÄKERHET	26
4.8	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	33
4.9	KULTURMILJÖ.....	33
4.10	FYSISK MILJÖ.....	34
4.11	SOCIALA.....	37
4.12	TEKNIK.....	38
4.13	SERVICE.....	39
4.14	TRAFIK	39

5	PLANERINGSUNDERLAG.....	41
5.1	KOMMUNALA.....	41
5.2	UTREDNINGAR	41
5.3	REGIONALA.....	41
6	KONSEKVENSER.....	43
6.1	FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER.....	43
6.2	RIKSINTRESSE	43
6.3	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN.....	43
6.4	MILJÖKVALITETSNORMER	44
6.5	MILJÖ	46
6.6	HÄLSA OCH SÄKERHET	48
6.7	FYSISK MILJÖ.....	49
6.8	SOCIALA.....	50
6.9	TEKNIK.....	50
6.10	TRAFIK	51
7	GENOMFÖRANDEFRÅGOR	52
7.1	MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	52
7.2	FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	52
7.3	TEKNISKA FRÅGOR.....	53
7.4	EKONOMISKA FRÅGOR.....	55
7.5	ORGANISATORISKA FRÅGOR	56
7.6	PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING.....	57
7.7	MEDVERKANDE.....	57

Så här görs en detaljplan

UPPDRAG – En plan initieras av en beställare genom en ansökan om planbesked. Det är kommunen som beslutar om planbeskedet och vid positivt planbesked tas beslut om att påbörja en detaljplan.

SAMRÅD – Efter beslut om planuppdrag ordnas formalia kring planens omkostnader och ansvar i ett planavtal. Omfattande planarbete med tillhörande utredningar sker inför samråd. Efter beslut hos samhällsbyggnadsnämnden skickas planförslaget ut så berörda och intresserade kan lämna synpunkter på förslaget.

GRANSKNING – Efter samrådet sammanställs och besvaras skriftligt inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse. Planförslaget revideras utifrån de ändringar som synpunkterna medför till. Efter beslut skickas en uppdaterad version av planförslaget ut för granskning.

ANTAGANDE – Efter granskning sammanställs och besvaras skriftligt inkomna synpunkter. Planförslaget bearbetas och ändras i begränsad omfattning. De som inte fått sina synpunkter tillgodosedda får meddelande om det i samband med att förslaget antas av kommunstyrelsen.

ÖVERKLAGANDE – Under tre veckor från det att antagandebeslutet har publicerats på kommunens digitala anslagstavla har de, vars synpunkter som inte blivit tillgodosedda möjlighet att överklaga beslutet.

LAGA KRAFT – Planförslaget vinner laga kraft om ingen överklagat. Om planen överprövas får planen laga kraft först då ärendet är avgjort i domstol.



1 DETALJPLANENS SYFTE

1.1 SYFTE

Syftet med detaljplanen är att öka dess flexibilitet, genom att möjliggöra planområdet för användningarna centrum, kontor, bostäder och vård. Detaljplanens egenskapsbestämmelser kommer även anpassas utifrån användningarnas olika behov.



Ortofoto där planområdet är markerad med vit streckad linje.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

2.1 HELA DETALJPLANEN

2.1.1 GEOGRAFISKT LÄGE OCH AREAL

Planområdet är lokaliserat i de centrala delarna av Lessebo tätort. Området gränsar till villabebyggelse och öppen gräsyta i norr, flerbostadshus och villabebyggelse i öster, stationsområde med stationsbyggnad och tågstation i väst samt genomfartsgata och busshållplatsområde i söder.

Fastigheten ägs idag av Lessebo kommun och planområdet uppgår idag till en areal på 9600 kvm. Planområdet är idag obebyggt och består av klippt gräsmatta och ett par träd.



Planområdets lokalisering i Lessebo tätort.

2.2 GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 5 år, räknat från den dag planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetiden har fastighetsägaren inte längre garanterad byggrätt. Detaljplanen fortsätter att gälla tills den upphävs, ändras eller ersätts med en ny plan.

2.3 ALLMÄN PLATS

2.3.1 HUVUDMANNASKAP

En del av planområdet planläggs med den allmänna användningen park och innehåller ett kommunalt huvudmannaskap.

2.4 KVARTERSMARK

All kvartersmark planläggs för användningarna centrum, kontor, bostäder och vård.

Bebyggelse- och grönsstruktur samt landskapsbild

Genom att exploatera kvarteret utifrån föreslagen detaljplan skapas en bebyggelsestruktur som medvetet skapar nya rumsligheter vid det storskaliga stationsområdet. Området får en mer mänsklig skala, med ökad orienterbarhet och tydlighet. Utvecklingen är en förutsättning och ett första steg i den fortsatta utvecklingen av stationsområdet.

Den nya bebyggelsen kompletterar den omgivande bebyggda miljön och dess kulturvärden. Genom plankartan har planbestämmelser på ett genomtänkt sätt använts för att säkerställa att planerad bebyggelse underordnas befintlig kulturhistoriska värdefull bebyggelse och miljö. Detta bland annat genom bestämmelser om placering, höjd och utformning. Bestämmelser om placering gör att avstånden till befintlig bebyggelse inte blir för tätt, och blir istället en naturlig övergång, vilket illustreras med sektioner och volymstudier nedan.

Den tänka placeringen kan även bidra till att upplevelsen av de befintliga siktlinjerna mellan stationshuset och kyrkan förstärks, då byggnadens fasad kan placeras längs med Stationsgatan, vilket gör att ögat leds med bebyggelsen och vidare mot fondmotivet.

Den planerade bebyggelsen tar även hänsyn till områdets historiska kontext genom att knyta an till Hästhagens karaktär med sin tydliga kvartersstruktur och tradition av generöst tilltagna tomter. I linje med kulturmiljöns utveckling beaktas vikten av gröna inslag, såsom trädplanteringar och sammanhängande grönska, vilket förstärker områdets kontinuitet och skapar en harmonisk övergång mellan nytt och gammalt. Liksom i Hästhagen, där trädplanteringar längs gatorna skapade en enhetlig och trivsamt miljö, kan grönskan i den nya

bebyggelsen bidra till att stärka kopplingen till platsens historia och dess ursprungliga stadsbild.

Höjdnivån är begränsad till att inte överstiga befintlig bebyggelse i närområdet. Detta innebär att planerad bebyggelse inte bedöms sticka ut från befintliga strukturer, utan istället smälta in och komplettera. Genom begränsningar i placering, höjd och exploateringsgrad, ges möjlighet att skapa liknande utformning och gestaltning som finns i område idag. Med en utformning och gestaltning som harmonierar med områdets historiska uttryck, samt genom att bevara och integrera befintliga träd och grönområden, förstärks den nya bebyggelsens koppling till platsens kulturhistoriska värden.

I förslaget finns möjlighet att bevara många av de befintliga träd som finns inom planområdet. Befintliga träd som fått växa till sig under flera år har olika värden för områdets upplevelse och utveckling. Ett bevarande av befintlig växtlighet skapar ofta ett intryck av att ny bebyggelse anpassats till befintlig miljö, och kan därmed många gånger innebära att den nya strukturen enklare accepteras och bedöms passa in i befintliga strukturer på ett smidigare sätt.

2.5 BEFINTLIGT

Hela planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare och består av en detaljplan. Den allmänna platsmarken regleras i detaljplanen till park och P-plats. Kvartersmarkerna regleras idag till centrum och kontor. Fastigheten är idag obebyggd.

Planområdet gränsar direkt till tätortens befintliga kollektivtrafiknod i form av buss- och tågtrafik. Övrig omgivning består av befintlig infrastruktur, öppen mark i form av grönområde samt befintlig bebyggelse i form av villabebyggelse, flerbostadshus och verksamheter.

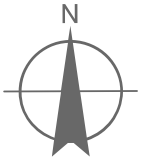


Stationsgatan och planområdet – Lessebo tätort.



Planområdet – Lessebo tätort.

Illustrationsplan



1:2 000

Illustrationsplan - utemiljö



Utemiljön inom planområdet utformas med en variation av funktioner och material för att främja utevistelse i en lugn, trygg och social miljö. Byggnadens placering gör området lättillgängligt och orienterbart från olika riktningar. De tydliga entréerna säkerställer att utemiljön är tillgänglig både från byggnaden och från gatan.

Befintliga träd, i kombination med funktioner såsom pergolor och parasoller, skapar en naturlig och avslappnande miljö med möjlighet till skuggade och vindskyddade platser.

I linje med områdets kulturhistoriska karaktär beaktas vikten av gröna inslag såsom trädplanteringar, blomrabatter, odlingar och sammanhängande grönska. Utemiljön erbjuder olika former av grönska och odlingsmöjligheter för att stärka områdets ursprungliga karaktär och kulturmiljö.

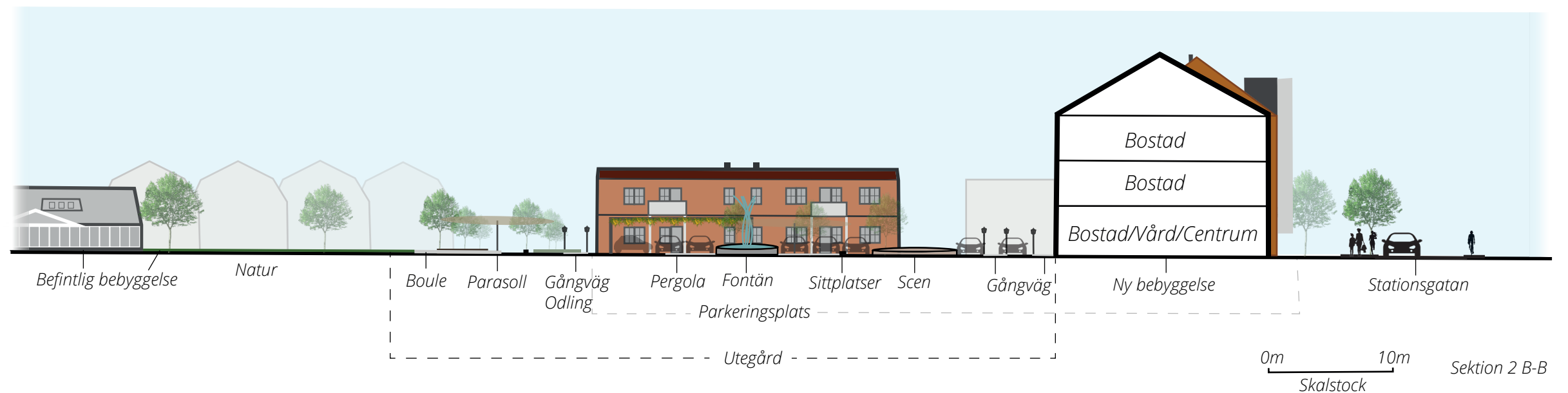
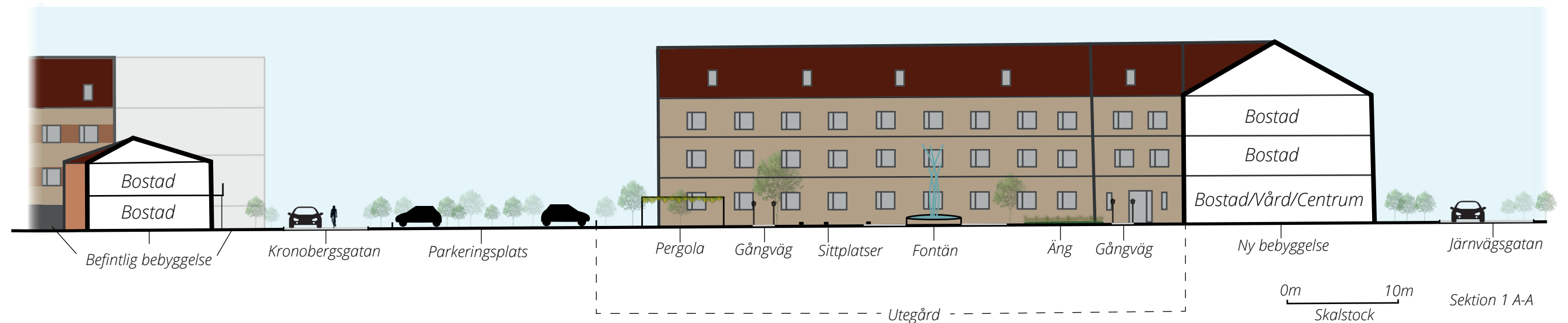
Med byggnadens placering i tätorten är utgångspunkten att kollektivtrafiken kommer att användas i hög utsträckning. Vid behov finns möjlighet att anordna parkeringsplatser inom fastigheten, men om behovet är mindre kan dessa ytor istället inkluderas i utemiljön.

Det är viktigt att säkerställa ett tillräckligt avstånd mellan den planerade byggnaden och befintlig bebyggelse, särskilt villorna, som enligt förslaget avskiljs genom en parkmiljö. Ett tillräckligt avstånd skapar en mjuk och naturlig övergång mellan de olika byggnaderna.

Sektion A-A & B-B

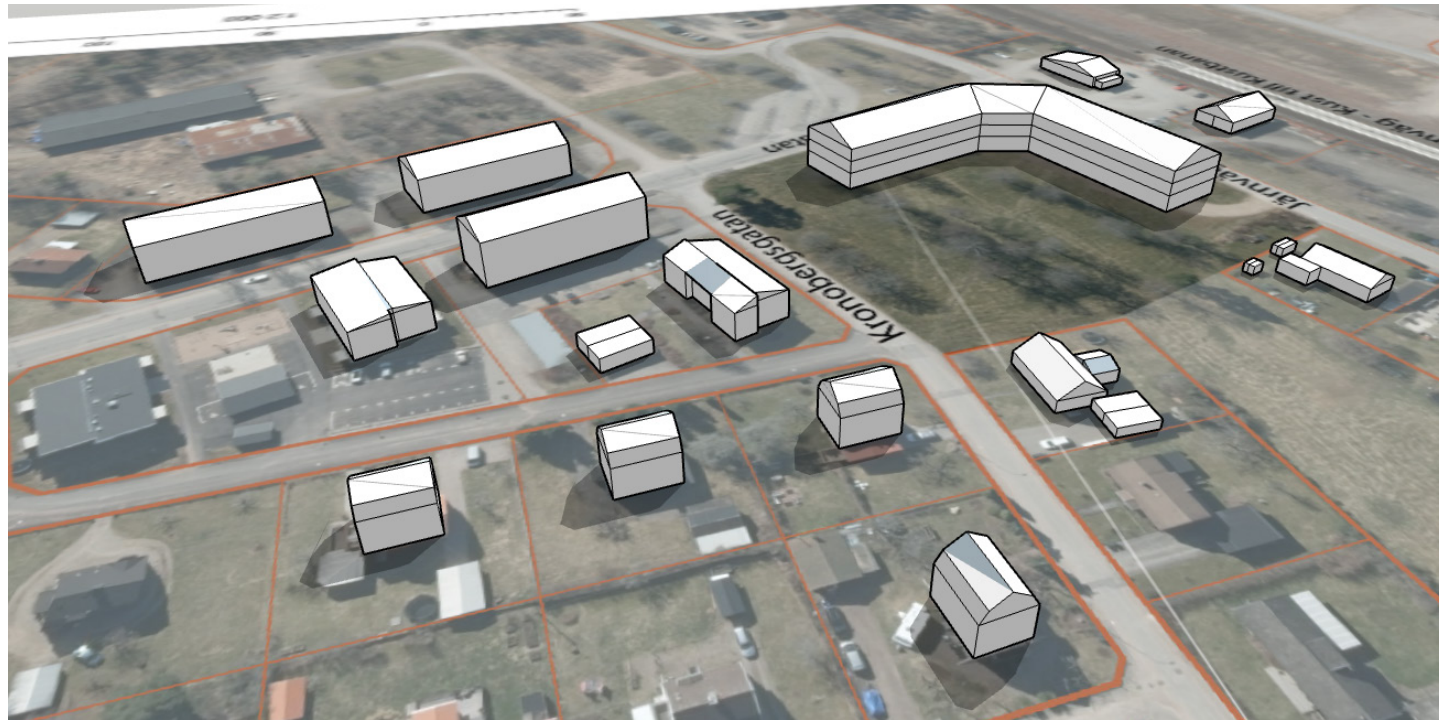
Sektionerna nedan visar hur den nya bebyggelsen och utemiljön samspelar med den befintliga miljön, inklusive bebyggelse, infrastruktur, grönska och öppna ytor.

Syftet med sektionerna är att ge en uppfattning om hur området kan upplevas utifrån illustrerade avstånd och bebyggelsehöjder. Den illustrerade byggnaden har en nockhöjd på 14 meter, vilket är den maximala höjd som tillåts enligt plankartan.

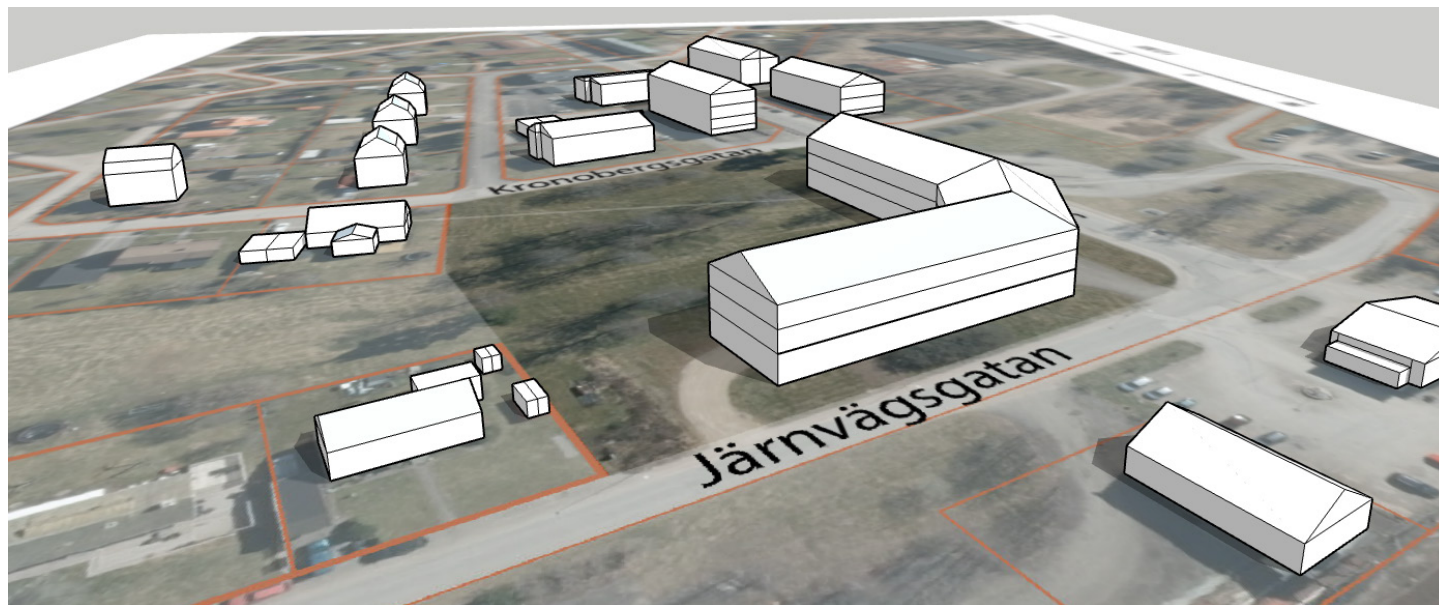


Volymstudier & illustrationsbilder

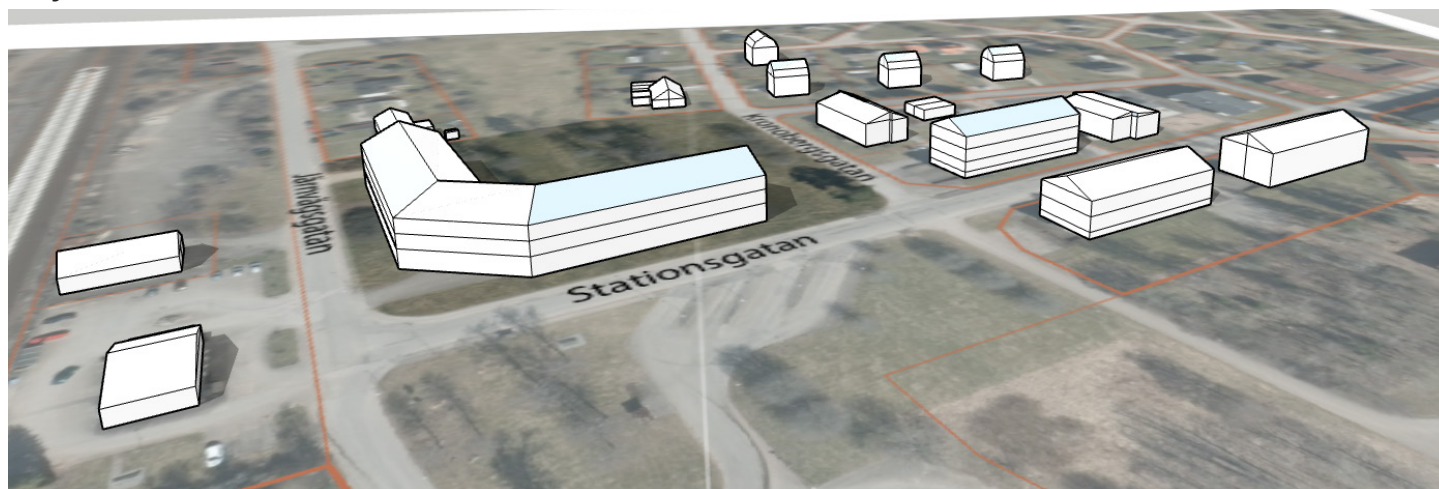
Skuggor: Kl 14:00 maj



Volymstudie: från nordöst



Volymstudie: från nordväst



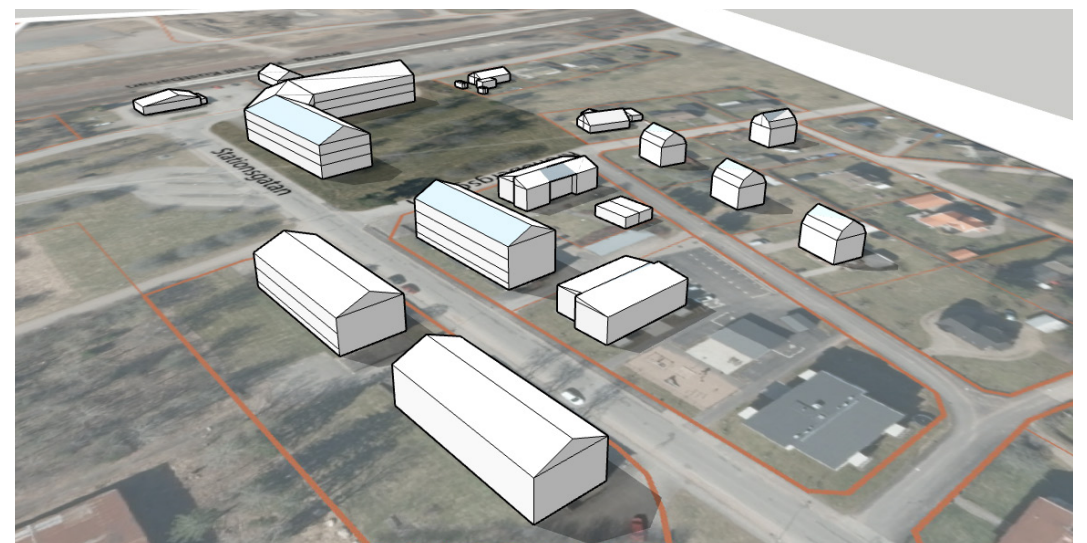
Volymstudie: från sydväst



Illustrationsbild: från sydöst. Stationsgatan, Kronobergsgatan och planområdet



Illustrationsbild: från öster. Stationsgatan, planområdet till höger, busstation till vänster



Volymstudie: från sydöst

2.6 VARFÖR FRAMTAGANDE AV NY DETALJPLAN VALTS

Framtagandet av ny detaljplan görs i syfte att skapa en mer flexibel plan, genom att bland annat möjliggöra för fler användningar än vad som tillåts idag.

En flexibel plan i ett attraktivt läge är en förutsättning för att Lessebo tätort ska kunna anpassas utifrån framtidens olika behov. Idag finns flera behov i tätorten, såsom utveckling av fler bostäder, utveckling av lokaler för centrumverksamhet och kontor, men även utveckling av vårdinslag såsom ett särskilt boende.

Framtagandet av en ny plan är ett steg i den mer långsiktiga utvecklingen av stationsområdet i Lessebo tätort. Utvecklingen planeras genomföras i etapper och efterhand möjliggöra för nya förändringar på fastigheterna inom stationsområdet utifrån de behov och önskemål som finns.

2.7 ÄRENDEINFORMATION

Detaljplanen följer Plan- och bygglagen (SFS 2010:900), Boverkets föreskrifter allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan samt Boverkets allmänna råd (2020:8) om planbeskrivning. Detaljplanen upprättas med ett standardförfarande, vilket innebär att planen antas i kommunstyrelsen.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

3.1 MOTIV TILL REGLERINGAR

3.1.1 ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

PARK: Syftet med bestämmelsen är att skapa en naturlig avgränsning mellan ny och befintlig bebyggelse, samt säkra grön yta för hantering av dagvatten.

3.1.2 ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

C – Centrum: Syftet med bestämmelsen är att skapa förutsättningar för att utveckla centrumfunktioner inom planområdet. Användningen är även tänkt att kunna kombineras med andra användningar.

K – Kontor: Syftet med bestämmelsen är att skapa förutsättningar för att utveckla kontor inom planområdet. Användningen är även tänkt att kunna kombineras med andra användningar.

B – Bostäder: Syftet med bestämmelsen är att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse. Även bostadskomplement ingår i användningen. Användningen är även tänkt att kunna kombineras med andra användningar.

D – Vård: Syftet med bestämmelsen är att tillåta utveckling av olika former av vård inom planområdet. Användningen är även tänkt att kunna kombineras med andra användningar.

3.1.3 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

ö – Marken får inte förses med byggnad. Syftet med bestämmelsen om begränsning av markens utnyttjande är att reglera att marken inte får förses med byggnader inom ett egenskapsområde. Det innebär att de byggnader som omfattas av bestämmelsen varken får uppföras, byggas till inom eller flyttas till egenskapsområdet.

h₁ – Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 14 meter. Syftet med bestämmelsen är att anpassa tillkommande bebyggelse till en lämplig höjd utifrån planområdets omgivning, lokalisering och användning. Nockhöjd avser den högsta delen på en byggnads takkonstruktion där delar som sticker upp över taket som skorstenar, ventilationsdon etc. inte räknas in.

h₂ – Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 4,5 meter. Bestämmelsen reglerar en lägre nockhöjd för komplementbyggnader än huvudbyggnader på fastigheterna, i syfte att säkerställa att komplementbyggnader underordnar sig huvudbyggnaden, vilket bidrar till bättre orienterbarhet och följer områdets karaktär. Nockhöjd avser den högsta delen på en byggnads takkonstruktion där delar som sticker upp över taket

som skorstenar, ventilationsdon etc. inte räknas in. Motivet är att anpassa planbestämmelsen till att reglera ny bebyggelse med hänsyn till landskapsbilden.

e – Största byggnadsarea är 40% av fastighetsarean inom användningsområdet: Bestämmelsen styr bebyggandets omfattning och att ny bebyggelse tillåts där det har bedömts lämpligt. Genom att begränsa hur mycket mark som får bebyggas säkras en god bebyggd miljö, med möjlighet till goda siktlinjer, öppen yta och tilltalande stadsbild.

d - Minsta fastighetsstorlek är 3000 kvm: Bestämmelsen kan tillämpas när syftet är att styra fastighetsstorleken i ett område utan att reglera fastighetsindelningen i detalj. Bestämmelsen kan till exempel användas för att få en liknande fastighetsstorlek över ett större område eller för att hindra att nya fastigheter avstyckas. Bestämmelsen används i syfte att styra att kvartersmarken inte delas upp i fler än maximalt två fastigheter, vilket utifrån områdets lokalisering och kulturmiljö bedöms lämpligt.

b₁ – Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig: Syftet med bestämmelsen är att begränsa den hårdgjorda ytan inom planområdet och på så sätt skapa goda förutsättningar för att hantera dagvatten inom planområdet, på ett lämpligt sätt.

b₂ – Källare får inte finnas: Syftet med bestämmelsen är att reglera att källare inte får uppföras eftersom det inte är anses lämpligt med hänsyn till områdets topografi och översvämningsrisk.

a – Marklov krävs även för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet: Syftet med bestämmelsen är att skydda marken från åtgärder som kan försvåra för vatten att tränga in i marken.

u – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa befintliga underjordiska ledningar som finns inom kvartersmark inte påverkas, exempelvis inte hindrar underhåll. Marken ska därmed vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar. Området är 4 m brett där eventuell ledning placeras i mitten.

m₁ - Byggnader ska uppföras med fasader, fönster och andra tekniska lösningar som säkerställer att riktvärden för buller enligt den aktuella användningen (bostäder, vård, kontor eller centrum) uppfylls: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att riktvärden för buller enligt den aktuella användningen (bostäder, vård, kontor eller centrum) uppfylls, för att skapa en bra boende-, arbets- och vistelsemiljö.

m_2 - Om bostaden har en eller flera uteplatser ska ljudnivån vid minst en uteplats vara högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå: Syftet med bestämmelsen är att säkerhetsställa att eventuella uteplatser inom planområdet uppfyller befintliga riktvärden för buller.

$n_1 + 150,5$ - Markens höjd får inte vara lägre än angivet värde i meter över nollplanet: Planbestämmelsen reglerar markens lägstanivå inom planområdet i syfte att möjliggöra och säkerhetsställa att ytlig avrinning sker mot områden söder om planområdet. Detta för att undvika ansamling av vatten norr om planområdet, inom planområdet samt långsiktigt på gatan direkt söder om planområdet. Höjdnivån inom området bör utformas med en naturlig lutning till omgivande marknivåer.

3.1.4 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

n_2 - markens höjd får inte vara lägre än 150.50 m över nollplanet: Planbestämmelsen reglerar markens lägstanivå inom planområdet i syfte att möjliggöra och säkerhetsställa att ytlig avrinning sker mot områden söder om planområdet. Detta för att undvika ansamling av vatten norr om planområdet, inom planområdet samt långsiktigt på gatan direkt söder om planområdet. Höjdnivån inom området bör utformas med en naturlig lutning till omgivande marknivåer.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 KOMMUNALA

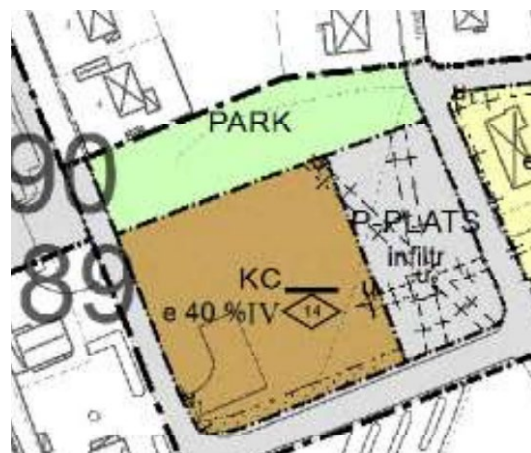
4.1.1 DETALJPLAN

Befintlig detaljplan som planområdet regleras av är 0761-P2018/6 som vann laga kraft 2018-05-25. För planområdet reglerar del av detaljplanen användningarna kontor och centrum samt park och p-plats. Inom användningen kontor och centrum är högsta utnyttjandegrad i byggnadsarea per fastighetsarea är 40 %, högsta antal våningar: IV, högsta nockhöjd är 14,0 meter. Delar av planområdet regleras av prickmark: marken får inte förses med byggnad, samt markreservat för allmännyttiga ändamål: Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Strandskyddet är upphävt för hela detaljplanen och genomförandetiden var 5 år.

Generella bestämmelser som gäller i hela planområdet:

Om höga radonvärden uppmäts i samband med exploatering av mark ska ny bebyggelse konstrueras radonsäkrade. Om fornlämningar skulle påträffas i samband med schaktarbete ska arbetet avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsen. Om föroreningar skulle påträffas i samband med schaktarbete ska arbetet avbrytas och kontakt tas med tillsynsmyndighet. Gällande riktvärden för buller ska följas vid byggnation. Byggnad ska placeras minst 4,5 meter från fastighetsgräns. Om ny bebyggelse, inklusive plank, ska placeras närmare än detta avstånd ska grannar höras. Vid byggnation inom 30 meter från riksväg 25 respektive järnvägen måste Trafikverket ge tillstånd. Gällande riktlinjer för byggnation inom område som berörs av riksintresse för kulturmiljövård ska följas. För byggnation inom 30 meter från riksväg 25 respektive järnvägen ska säkerhetsåtgärder i enlighet med riskutredning från ÅF 2017-12-01 följas.

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.



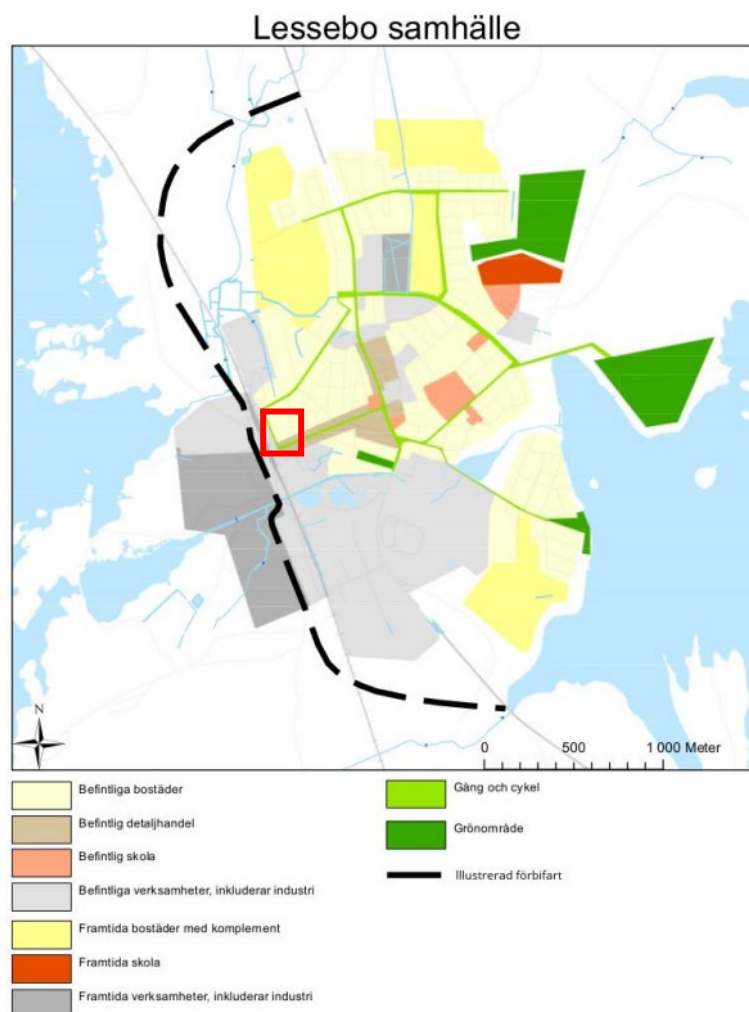
Utklipp ur befintlig detaljplan (0761-P2018/6).

4.1.2 PLANBESKED

Enligt kommunstyrelsens beslut 2021-10-15 § 198 ska samhällsbyggnadsförvaltningen ta fram ett förslag till en ny detaljplan för del av fastigheten Lessebo 9:1.

4.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Planförslaget bedöms följa översiktsplanens (år 2018) intentioner. Planområdet pekas i kartan ut som befintlig detaljhandel och befintliga bostäder. Området beskrivs som en del i tätortens fortsatta centrumutveckling, och dess behov av en variation av funktioner som bjuder in till vistelse i området.



Markanvändningskarta från gällande översiktsplan. Planområdet är utpekad med en röd kvadrat.

4.2 REGIONALA

Det aktuella planförslaget är av en mindre omfattning och medför ingen påverkan på planeringsdokument som syftar till regional samordning. Någon redovisning av dessa dokument görs därför inte i den här planbeskrivningen.

4.3 RIKSINTRESSEN

De riksintressen som berörs av planförslaget är: trafik kommunikation, totalförsvaret och kulturmiljövård.

4.3.1 TOTALFÖRSVARET

Området ligger inom riksintresset för lågflygningsområde med påverkansområde Norra Blekinge - Södra Småland.

4.3.2 TRAFIKKOMMUNIKATION

Ca 50 m väster om planområdet går järnvägen "Kust till kustbanan" som trafikerar av godstrafik och långväga persontrafik samt binder samman anläggningar av riksintresse. Längs med järnvägen finns även en station av riksintresse.

4.3.3 KULTURMILJÖVÅRD

Delar av planområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövård "Bruksmiljö med bebyggelse från 1700- och 1800-talen med omland" (G31).

Planområdet tillhör del av Hästhagens egnahemsområde, se urklipp från Länsstyrelsens Kronobergs rapport om Lessebos bruksmiljö (Kulturmiljö av riksintresse) nedan.

Riksintresset Lessebo (G31) (Hovmantorps socken, Lessebo kommun)

Motivering: Bruksmiljö med bebyggelse från 1700- och 1800-talen med omland. (Bymiljö).

Uttryck för riksintresset: Järnbruk anlagt 1658 och under 1800-talet omvandlat till träindustri och pappersbruk. Två tidsåldrars egnahemsområden uppbyggda i planmässiga former. Lämningar efter Läseboda by i form av husgrunder, källor och invallningar.

Riksintresset Lessebos geografiska avgränsning. Siffrorna markerar följande:

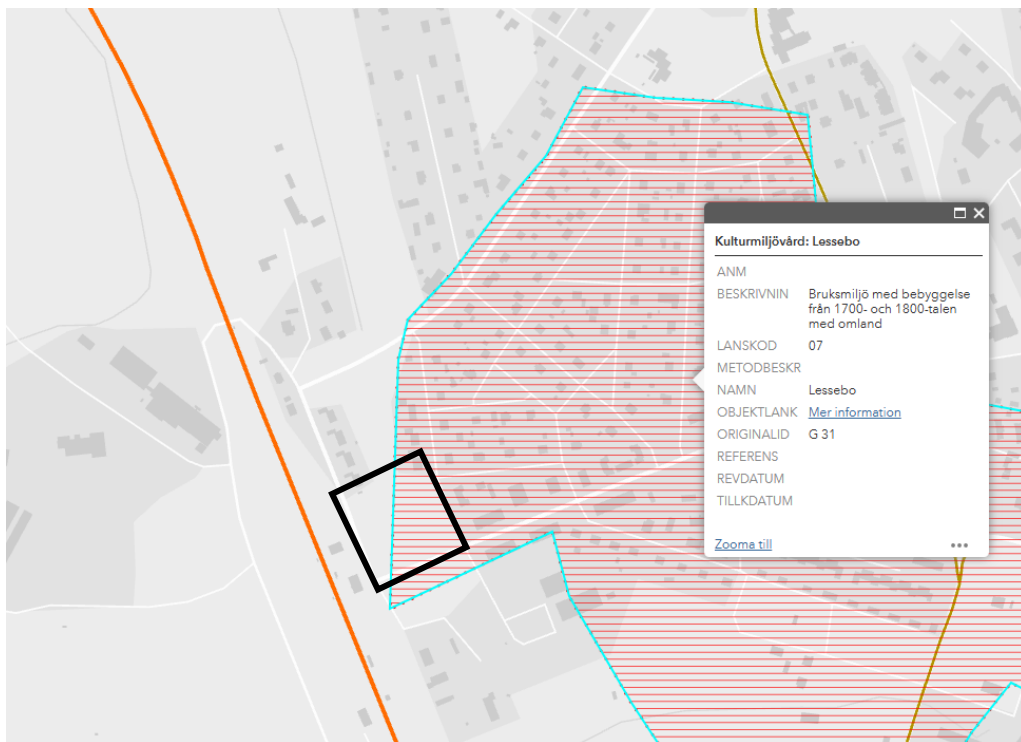
1. Pappersbruket
2. Smedraden, arbetarbostäder
3. Hästhagens egnahemsområde
4. Djurhults egnahemsområde
5. Vårdshuset Flustret, tidigare disponentbostad från 1916.
6. Läseboda bytomt



Urklipp från Länsstyrelsens rapport om Lessebos bruksmiljö - Kulturmiljö av riksintresse.

Hästhagen uppfördes omkring år 1910 och var ursprungligen avsett för sågens anställda. Planlösningen är stora tomter med ett förhållandevis stort boningshus mitt på tomten. De karaktäristiska trekantiga parkområdena är bevarade.

Den geografiska avgränsningen för ett riksintresse inte är absolut. Förändringar i anslutning till riksintresset kan komma att påverka riksintressets kulturhistoriska värden. All exploatering inom planområdet måste därför utföras på ett sätt som tar hänsyn till kulturmiljön. Att nya byggnader anpassas till och integreras i befintliga kulturmiljöer är en förutsättning för att skapa en god bebyggd miljö. Utseendet på ny bebyggelse ska anpassas och underordnas till omgivningens egenart och karaktär, vad gäller placering, form, material och färg. Fasader bör därför ägnas en del omsorg. Ingen exploatering som kan medverka till negativa konsekvenser för riksintresset är tillåtna inom planområdet, dessutom ska gällande föreskrifter följas.



Karta över riksintresset "Trafikkommunikation", se orange linje. Samt riksintresset "Kulturmiljövård", se ljusröda linjer. Planområdet är markerat med svart.

I kommunens översiktsplan har följande riktlinjer tagits fram för områden som i kommunen har pekats ut som kulturmiljö.

- Inom område för all form av kulturmiljövård är det inte tillåtet att förändra områdets eller det enskilda husets karaktär.
- All nybyggnation och exploatering måste ske på ett sätt som passar in med

omgivningen och den historiska bebyggelsen.

- Får mindre fasadändringar ske om de inte påverkar områdets karaktär eller utseendet negativt.
- Vid planläggning måste hänsyn tas till det befintliga områdets karaktär. Den nya bebyggelse får inte utvecklas på ett sätt som förändrar områdets karaktär vad gäller höjd eller utseende.
- Vid samtliga lovprövningar ska jämförelse ske med den ursprungliga bebyggelsemiljön. Detta ska göras utifrån en ritning som visar åtgärdens utseende och placering i området. Detta gäller både för områden som är klassade som riksintresse och för de som inte är det.

4.4 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Enligt 3 kap. Miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

4.4.1 JORDBRUKSMARK, SKOGSBRUK OCH EKOLOGISKT SÄRSKLIT KÄNSLIGA OMRÅDEN

Planområdet omfattar varken jordbruksmark, skogsbruk eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

4.4.2 OEXPLOATERADE OMRÅDEN

Marken inom planområdet är ianspråktagen i form av att den används som parkyta, med klippt gräsmatta och kontrollerad växtlighet. Inom planområdet finns inga hårdgjorda ytor eller byggnader. Förekomsten av naturvärden i området bedöms vara begränsad.

Omgivningen är exploaterad med byggnader i varierade former, såsom verksamheter, villor och flerbostadshus samt av olika former av infrastruktur med hårdgjorda ytor. Inom planområdet förekommer inga sådana särskilda naturvärden att en exploatering bör undvikas.

4.5 MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter i Miljöbalken om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Miljökvalitetsnormerna anger bland annat förorenings- och störningsnivåer som inte får överskridas.

4.5.1 LUFT

Kronobergs Luftvårdsförbund har presenterat 2022 års siffror för luftkvaliteten i länet och Lessebo kommun. I mätningarna mäts andelen kvävedioxid (NO₂) i luften. Kvävedioxid är det som bildas från luftens kväve eller kvävet från bränsle vid bränsleförbränning i exempelvis fordonstrafik,

arbetsmaskiner, värmeanläggningar. I mätningarna ingår även luftpartiklar som mäts i storlekarna PM10 och PM2,5. Luftpartiklar kommer främst från däckslitage, sand, långväga transporter, eldning, damm och havssalt. Mätningarna visar att utomhusluften i kommunen överlag håller en god kvalitet. Som jämförelse är WHO:s nya riktvärde till miljö kvalitetsmålet Frisk luft för ämnet PM10, en nivå som inte ska överstiga 15 mikrogram per kubikmeter luft. Den senaste mätningen i Lessebo kommun som genomfördes år 2022 visar en nivå på 9 mikrogram per kubikmeter luft. Kommande mätningar i Lessebo kommun planeras enligt Kronobergs Luftvårdsförbund att genomföras år 2025 respektive år 2027.

Generellt låg halterna för både PM10 och kvävedioxid (NO₂) under de gränsvärden som anges i miljömålet "Frisk luft," även om variationer förekommer mellan åren beroende på trafik och väderförhållanden.

Resultatet från mätningarna visade att gällande normer för luftföroreningar inte överskrids.

Årsmedelvärden av partiklar PM10, µg/m3.																
Mätplats, typ	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Alvesta, gr						16			*19		16			12		
Lessebo, gr					15		14					15			9	
Markaryd, gr					17			14		10				10		24
Tingsryd, gr						9		12			13			14		
Uppvidinge, gr							12		11			14			12	
Växjö, gr	19	16	14	18	14	15	15	15	15	14	16	13	11	12	12	11
Ljungby, gr/ub	21	16	15	20	14	15	14	13	13	15	17	11	14	14	11	13
Växjö, ub					12	14	13	13	11	11	14	13	10	9	6	8
Älmhult, ub	13	13	12	15	12	14	15	15	14	11			15			12
Asa, rb					9	7	6	7	6	7	9	8	6	6	7	6
Data från 2008 – 2017 från tätortsprogram 2017.																
*Alvesta 2016. Endast 5 av 12 månadsmedelvärden ingår.																

Resultat från förbundets mätningar av större partiklar PM10, på förbundets mätplatser i Kronobergs län mellan 2008 och 2023.

Då planförslaget endast avser mindre förändringar i förhållande till befintlig detaljplan, lokaliserad intill ett tätbebyggt område samt stationsområde, bedöms planförslaget inte leda till någon större påverkan på luftkvaliteten.

Planområdets läge i närhet till stationsområdet bedöms bidra till att behovet av bil minskar, samtidigt som dess centrala läge även gynnar gång- och cykeltrafik inom tätorten.

4.5.2 VATTEN

EU:s vattendirektiv har införts i Miljöbalken genom förordningen om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (SFS 2004:660) och i enlighet med detta har Vattenmyndigheten beslutat om miljö kvalitetsnormer, förvaltningsplaner samt åtgärdsprogram för i princip alla vattenresurser, såväl yt- som grundvatten. Miljö kvalitetsnormerna formuleras för den status som bedöms kunna uppnå och vidmakthållas i vattenresursen. För sjöar och

vattendrag ska god ekologisk status uppnås till år 2027 eller år 2045 enligt beslutad miljökvalitetsnorm 2021-05-31.

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. Miljöbalken. Det förväntas att alla verksamheter och samhällssektor i förhållande till sina respektive belastningar medverkar till att god status kan uppnås. Detta är särskilt lämpligt att beakta i samband med framtagande av en detaljplan.

Huvudavrinningsområde är Ronnebyån och delavrinningsområde är utloppet i Öjen. Området tillhör vattendistrikt SE4 och Vattenmyndigheten för Södra Östersjöns vattendistrikt.

Aktuellt planområde berör vattenförekomsterna/recipienterna Ronnebyån (SE628526-146532) och Öjen (SE629073-146486). Ronnebyån och Öjens vatten bedöms vara inom klassificeringen naturlig.

Ronnebyåns ekologiska status uppnår klassificeringen måttlig med avseende på fisk och hydromorfologi, och dess kemiska status klassificeras som ej god, på grund av de överskridande ämnena bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Ronnebyåns ekologiska status är beslutad att ha uppnått god ekologisk status till år 2045.

Öjens ekologiska status klassas till måttligt med avseende på fisk, morfologiska förändringar och kontinuitet, och dess kemiska status klassificeras som ej god, på grund av de överskridande ämnena bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Öjens ekologiska status är beslutad att ha uppnått god ekologisk status till år 2027.

4.5.3 BULLER

Riksdagen har i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande antagit riktvärden utomhus vid nybyggnad av bostäder, gällande från 1 juni 2015. Från den 1 juli 2017 har justeringar av förordningen gjorts i samband med den beslutande förändringen 2017 (SFS 2017:359). Dessa riktvärden kan tillämpas i planer påbörjade efter 2 januari 2015. Bostäder bör därför lokaliseras så att ljudnivåer från spårtrafik och vägrar inte bör överstiga nedanstående riktvärden;

Utomhus vid fasad – 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om 60 dBA ekvivalent ljudnivå ändå överskrider bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider nattetid kl. 22.00 – 06.00. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Uteplats – Om 70 dBA maximal ljudnivå ändå överskrider bör nivån inte överskridas med mer än 10 dBA och max 5 ggr/timme under dagtid 06.00 – 22.00.

Boverkets skrift ”Hur mycket bullrar vägtrafiken”

Enligt bullerberäkningar utifrån Boverkets skrift ”Hur mycket bullrar vägtrafiken?” för Stationsgatan med ett ÅDT på ca 1000 samt en hastighetsbegränsning på 40 km/tim, uppstår en bullernivå under 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad 10 meter från vägen. Detta är under riktvärdena för buller vid bostadsbyggnader och uteplatser.

Aktuella vägar intill planområdet

Aktuella vägar/järnvägar vid planområdet är: Stationsgatan, Kronobergsgatan, Järnvägsgatan och Järnvägen Kust till Kustbanan.



Lokaliseringskarta av infrastruktur vid planområdet.

Buller- och vibrationsutredning

En buller- och vibrationsutredning (2025) har också tagits fram inom planarbetet, se nedan (läs utredningen i sin helhet genom den separata bilagan).

Beräkning av buller från väg- och spårtrafiken har gjorts för en framtidsituation med prognosår 2045 och redovisas som ekvivalent och maximal ljudnivå i dBA.

Vägtrafiken

Uppgifter för vägtrafiken har hämtats från trafikmätningar från Lessebo kommun 2025 samt från trafikflödesmätningar av Trafikverket. Enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal 3 för 2019- 2045 beräknas andel personbilar att öka med 1,24 och andel tung trafik (lastbilar) att öka 1,37.

Mellan 2025 till 2045 bedöms trafiken på vägarna intill planområdet att öka med cirka 19 % vilket skulle ge en ökning av ekvivalent ljudnivå med cirka 0,8 dB.

Väg	ÅDT (2025)	Tung trafik (%)	Kat 2 (%)	Kat 3 (%)	Hastighet (Km/tim)	Antagen vägtyp enligt Nord2000
Stationsgatan	939 f/d	10 %	5	5	40	Huvudled tätort 50 – 70 km/h
Järnvägsgatan	246 f/d	10 %	5	5	40	Huvudled tätort 50 – 70 km/h
Kronobergsgatan	37 f/d	10 %	5	5	40	Huvudled tätort 50 – 70 km/h

Trafikuppgifter för närliggande vägar till planområdet och nulägestrafiken år 2025.

Spårtrafiken

För spårtrafiken har uppgifter från Trafikverket använts som underlag. För beräkning av buller används en excel-fil 4 med samlad information om trafikprognoser för nuläget och för ett framtida prognosår 2045 (tabeller i bilagan). Skillnaden i ekvivalenta ljudnivåer mellan nuläge och prognos år 2045 bedöms bli cirka 0,4 dB högre för prognos år 2045 jämfört med nuläget.

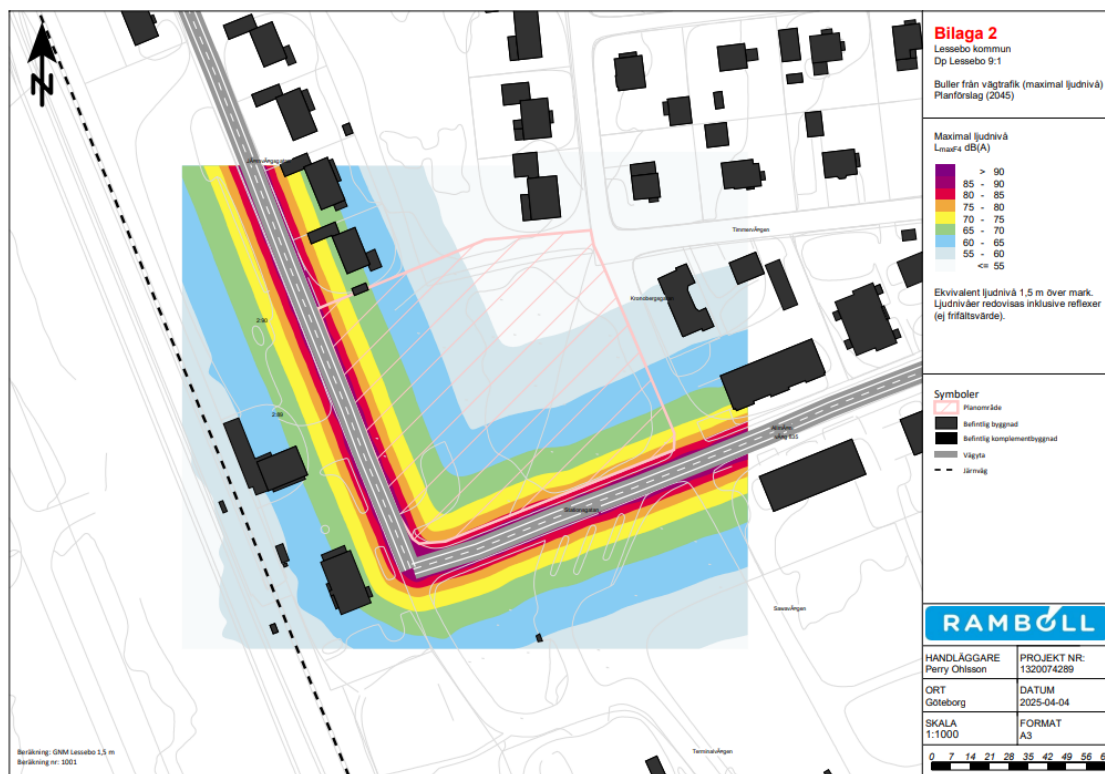
Resultat väg- och spårtrafiken

Beräkning av trafikbuller från väg och spårtrafiken för ett framtida prognosår 2045 visar på ekvivalenta ljudnivåer inom planområdet som underskrider riktvärdet 60 dBA utomhus för bostäder. Inom planområdet beräknas ekvivalenta ljudnivåer med värden inom cirka 50-58 dBA. Lägre värden beräknas i markplan och något högre värden på högre höjd ovan mark.

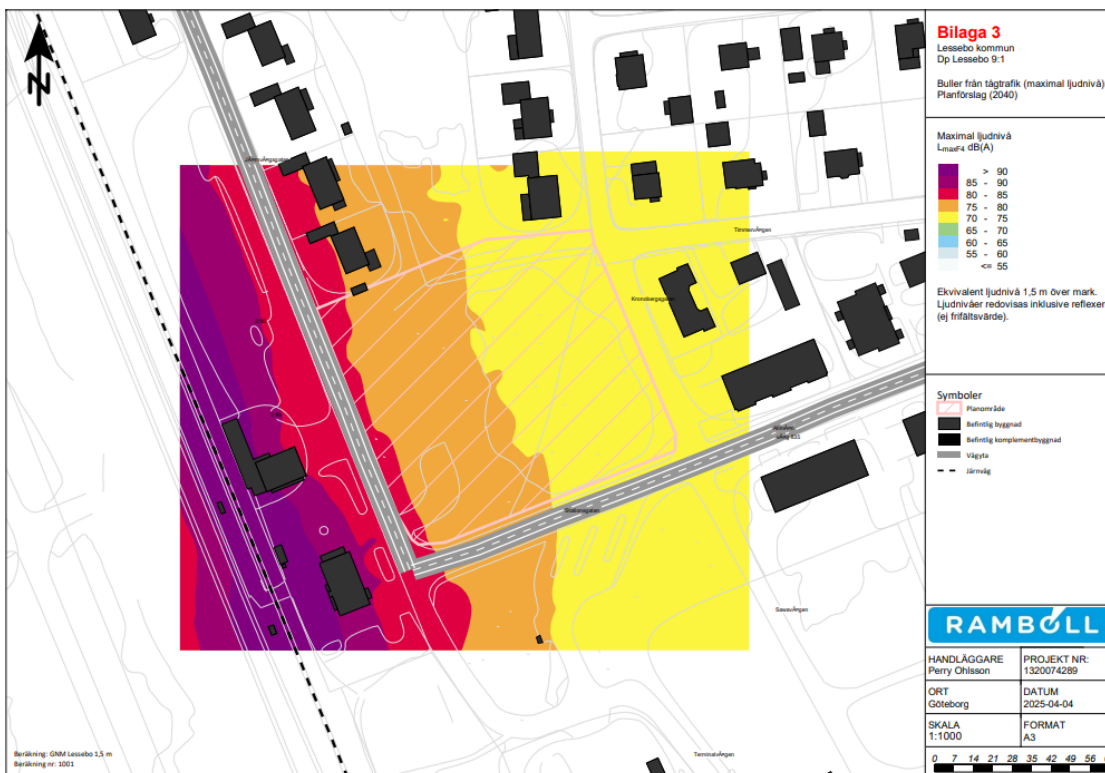
För en framtida situation skulle vägtrafiken kunna öka jämfört med nuläget. I beräkningarna antas oförändrade trafikvolymen år 2045 jämfört med nuläget. Med en möjlig trafikökning av cirka 19 % jämfört med nuläget bedöms ljudnivåer från vägtrafiken att öka cirka 0,8 dB.

För järnvägstrafiken bedöms trafikökningen från nuläget till år 2045 ge cirka 0,4 dB högre ekvivalenta ljudnivåer.

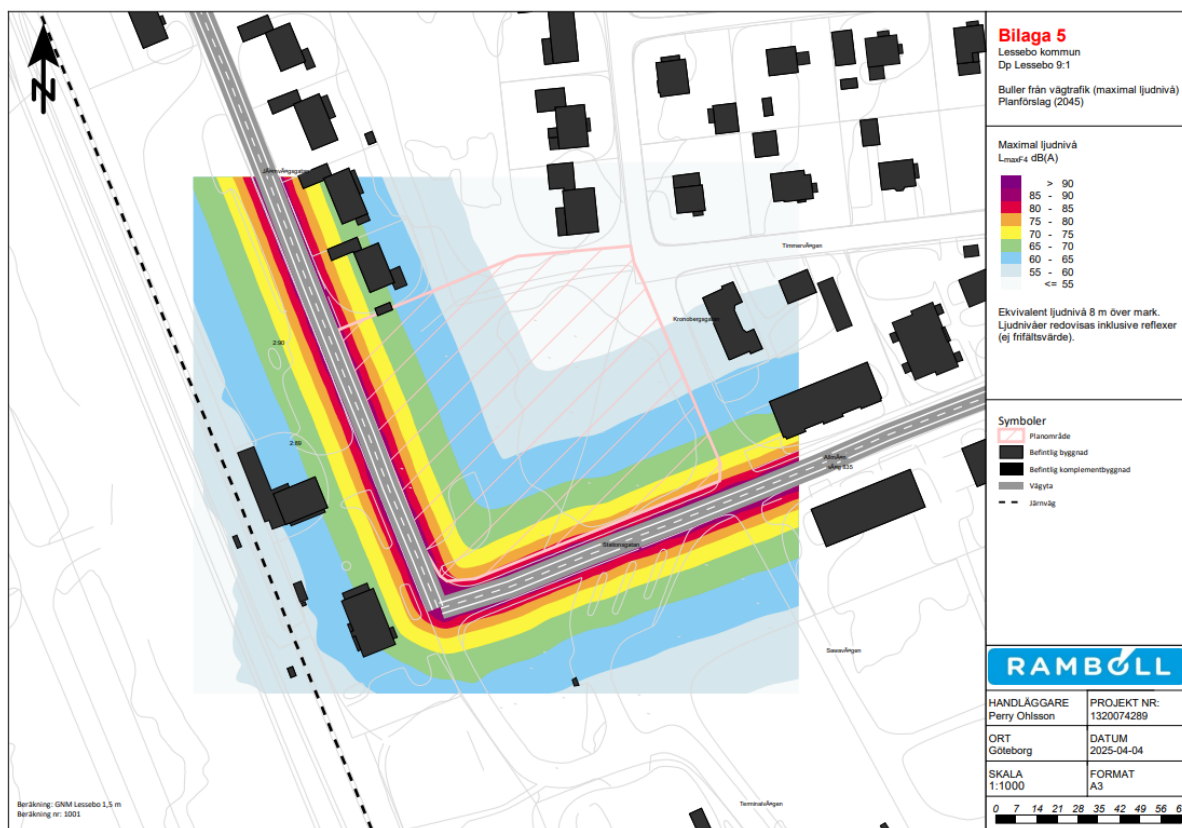
Maximala ljudnivåer från vägtrafiken beräknas inom 70-80 dBA nära omgivande gator (Stationsgatan och Järnvägsgatan) där 70 dBA förekommer cirka 15 m från väggkant. I merparten av planområdet beräknas maximala ljudnivåer under 60 dBA. För passerande tåg på järnvägen beräknas högre maximala ljudnivåer med värden inom cirka 75-85 dBA där de högre nivåerna (85 dBA) förekommer närmast järnvägen och Järnvägsgatan.



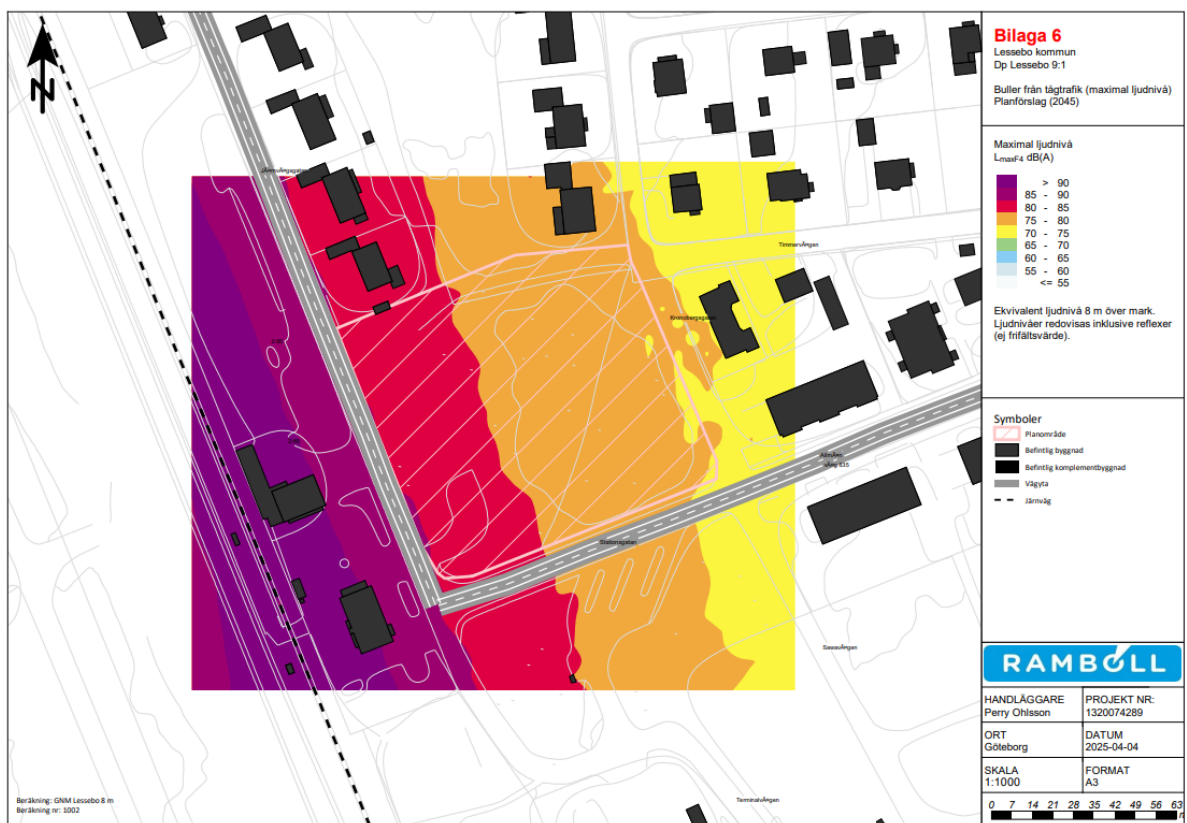
Bilaga. Buller från vägtrafik, maximal ljudnivå, markplan



Bilaga. Buller från spårtrafik, maximal ljudnivå, markplan



Bilaga. Buller från vägtrafik, maximal ljudnivå, 8 meter över mark



Bilaga. Buller från spårtrafik, maximal ljudnivå, 8 meter över mark

Vibrationer

Beräkning och bedömning har gjorts av risken för störande markvibrationer från järnvägen till möjlig bebyggelse inom planområdet.

Marken inom planområdet består av jordarten morän (se även avsnitt 4.8 Geotekniska förhållanden), vilken har en lägre känslighet för markvibrationer och ligger inom den lägre delen av skalan.

Det finns ingen Svensk Standard som kan tillämpas specifikt för att beräkna riktvärden för skada på byggnader med avseende på vibrationer orsakade av trafik. Ett bra hjälpmedel att utgå ifrån i nuläget är Svensk Standard SS 02 52 1147. Med dess vägledning framgår ett gränsvärde för normala bostadsbyggnader på 4-6 mm/s 8 som kan leda till byggnadsskador.

Detta gränsvärde är inte direkt tillämbart på grund av annorlunda frekvensinnehåll och varaktighet av vibrationer från trafik och markarbete. Däremot ger det en indikation på skadenivån. Eftersom gränsvärdet är minst en storleksordning högre (cirka 10 gånger större) än riktvärdet för komfortnivån, bedöms att vibrationer från trafik inte riskerar byggnadsskador inom planområdet.

Bedömning	Vibrationshastighet enligt SS 460 48 61
Knappt/Ej kännbar för människor	< 0,1 mm/s
Måttlig störning	< 0,1 mm/s
Sannolik störning	>1 mm/s

Riktlinjer avseende komfortvibrationer, SS 4604861

Resultat vibrationer

Beräkningarna visar att de högsta vibrationsnivåerna förväntas vid godstågspassager. Med nya byggnader grundlagda med spetsburna pålar, har stomme och bjälklag (>8 meters spännvidd) i betong beräknas komfortvibrationer som högst 0,18 mm/s för godståg och 0,06 mm/s för passagerartåg. Skulle nya byggnader uppföras med veka träbjälklag och grundläggning med spetsburna pålar kan komfortvibrationer på 0,36 mm/s förväntas vid godstågspassager. För persontåg beräknas 0,08 mm/s.

Risk för byggnadsskador bedöms som marginell där beräknade vibrationsnivåer är cirka 0,5 mm/s för godståg och cirka 0,1 mm/s för passagerartåg. Risk för byggnadsskador är cirka 5 mm/s, dvs cirka 10 gånger större än förväntade nivåer.

Omlastning av timmer - Resultat

Då omlastning troligen sker mycket sällan i nuläget men kan öka till 2-3 gånger per månad är bedömningen att risken för störande buller från timmeromlastning är liten. Dels bedöms det ske sällan, dels att avståndet är cirka 80 meter från omlastningsplats till planområdet vilket bidrar till lägre ljudnivåer pga. avståndsdämpningen. Vidare bör timmerhantering ske dagtid då risken för störning är som lägst.

Generell framtida prognos (2045)

Trafikmängden fram till år 2045 bedöms öka. Detta dels på grund av att Lessebo samhälle är en tätort i utveckling och nya planuppdrag planeras genomföras för ortens framtida utveckling. Det innebär ett ökat befolkningsunderlag och troligen ökad mängd persontrafik. Samtidigt innebär ett ökat befolkningsunderlag även bättre förutsättningar för ett utökat kollektivtrafiknät, med tätare avgångar, vilket bedöms kunna attrahera fler till att välja ett kollektivt färdmedel och därmed en minskad användning av personbilsfordon.

Med EU:s förslag om förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar från år 2035, för att alla bilar ska vara koldioxidneutrala år 2050, bedöms innehavet av eldrivna bilar öka. En ökning av dessa transportmedel innebär en lägre bullernivå än en fossildrivet transportsmedel.

En sannolik prognos för framtida trafikmängd till år 2040 och till år 2065 har genomförts med stöd i Trafikverkets PM "Trafikuppräkningsstal" som togs fram år 2023. En bedömning av mängden ökad trafikmängd redovisas regionvis. Mätningarna för trafiktillväxt för personbil från år 2023 visar en ökning av fordonskilometer på 32 % (kvot) mellan år 2018-2040, och en ökning på 61 % (kvot) mellan år 2017-2065. Som nämns i Trafikverkets PM är det viktigt att ta hänsyn till att resultatet bygger på flera kommuners genomsnittliga trafikutveckling och tar inte hänsyn till lokala avvikelser. De menar att det därför kan vara stora skillnader mellan kommuner beroende på befolknings- och arbetsmarknadsutveckling. Vid användning av talen bör man underbygga att dessa är tillämpliga samt göra en rimlighetsbedömning, exempelvis genom att titta ortens förutsättningar, på hur trafikutvecklingen varit historiskt, vilken exploatering som förväntas i närområdet, genomfartstrafik m.m.

Inom region Kronoberg, som även inkluderar kommunerna Växjö, Uppvidinge, Tingsryd, Alvesta, Älmhult, Markaryd och Ljungby. Är Lessebo kommun den kommunen med lägst befolkningsmängd. Detta behöver tas hänsyn till vid användningen av resultatet. Vid en annan bullerräkning i närområdet utgick beräkningarna för en uppskattad ökning till 25 %. Detta var i ett område med högre andel genomfartstrafik.

Vid beräkning har därför en trafikökning på 25% för ÅDT mellan åren 2017-2040, samt en dubblering för åren 2017-2065 på 50 %, använts. Resultatet för prognosen visar värden under riktvärdena för buller vid bostadsbyggnader och uteplatser.

Gata	ÅDT, dagens situation (2020)	Ökning (25%)	ÅDT, år 2040	Skyltad hastighet	Bullernivå (10m)
Stationsgatan	939 (2020) f/d	235	1174f/d	40 km/h	Mindre än 55 dBA

4.6 MILJÖ

4.6.1 DAGVATTEN

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Kommunala ledningar för bortförsel av dagvatten finns inom planområdet, samt i gatumark runt planområdet.

Idag tas dagvattnet även omhand lokalt genom infiltration på fastigheterna, i syfte att belastningen på ledningsnät och angränsande fastigheter ska minimeras.

Idag består planområdets markyta av genomsläppligt underlag, i form av gräs och en mindre andel asfalt och grus, vilket gör att planförslag innebär en ökning av hårdgjorda ytor. En ökning av andelen hårdgjord yta kan bidra till ökade dagvattenflöden och därmed ett ökat behov av hantering av dagvatten. En dagvattenutredning har inom planområdet tagits fram och finns bifogad i sin helhet.

4.6.2 STRANDSKYDD

Planområdet berörs inte av strandskydd.

4.7 HÄLSA OCH SÄKERHET

4.7.1 OMGIVNINGSBULLER

Den form av omgivningsbuller som planförslaget kan komma att beröras av är trafikbuller vid användning av området, samt eventuellt ny byggnation.

Planförslaget och dess nya användningar förväntas kunna innebära en förändring i trafikflödet till och från planområdet. Men i och med planområdets stationsnära läge bedöms större andel besökare och boende nyttja de befintliga kollektivtrafikmöjligheterna i stor utsträckning. Utifrån detta bedöms inte risken för trafik- och verksamhetsbuller öka i den utsträckning att några miljökvalitetsnormer överskrids. Föreslagen markanvändning bedöms inte medför någon ökning av tung trafik.

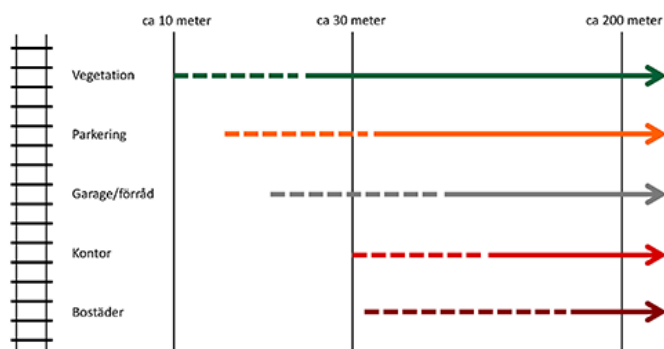
4.7.2 RISK FÖR OLYCKOR

Planområdet ligger inom påverkansområde för farligt gods från järnvägen. En riskanalys togs år 2017 fram av ÅF Infrastructure AB, där det konstaterades att ny bebyggelse inte bör placeras närmare än 30 m från järnvägen (räknat från spårmittpå närmaste spår). Placering av friskluftsintag bör vara på ett sådant sätt att det är på längst möjliga avstånd från järnvägen.

Avståndet på 30 m ger ett utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen.

Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmittpå.

Planområdet ligger idag på ett avstånd om 50 m från spårmittpå, och föreslagna bebyggelse kan i och med planbestämmelser som begränsar markens utnyttjande, placeras närmast på ett avstånd om ca 60 m. Avståndet mellan spårmittpå på det närmaste spåret och föreslagna bebyggelse bedöms vara tillräcklig.



Uddrag från Trafikverkets hemsida gällande bebyggelse vid järnväg. Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter.

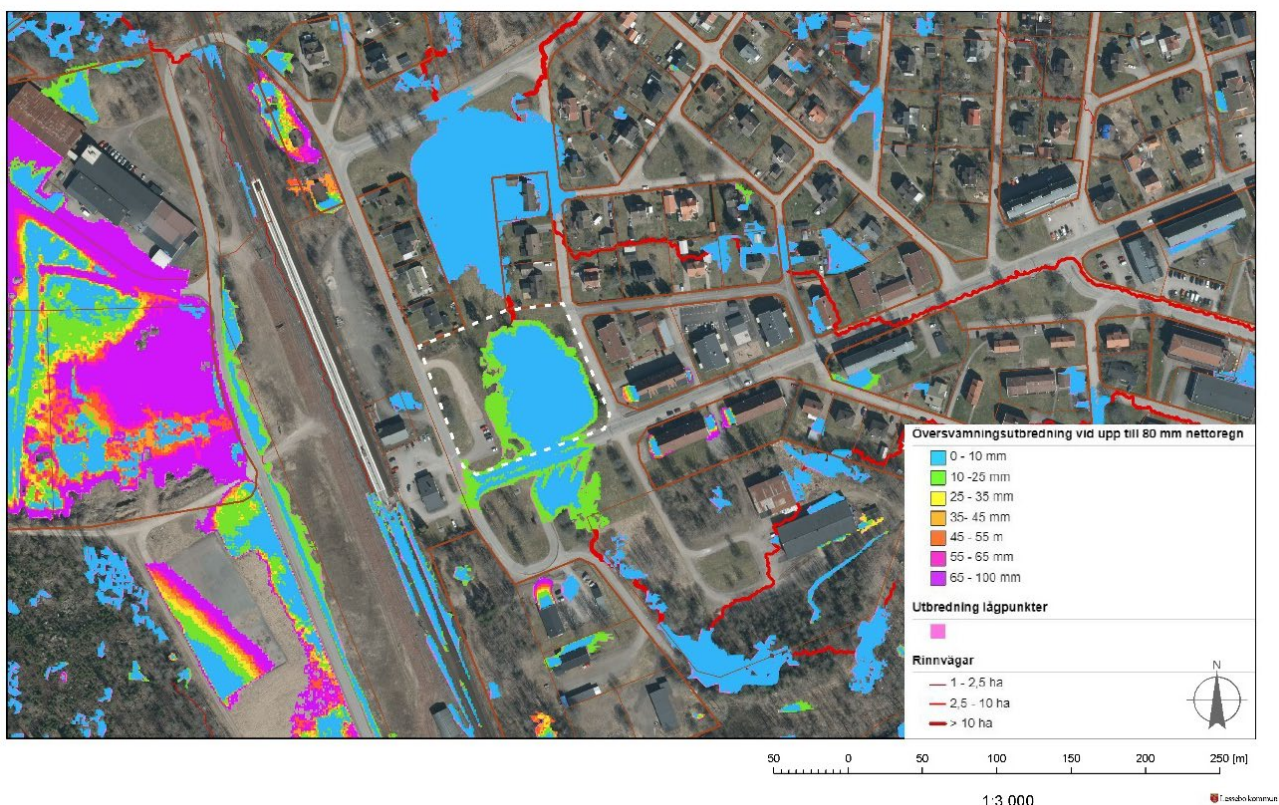
4.7.3 RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Utvärdering av översvämningsrisker har gjorts med beräkningsverktyget Scalgo Live för att kartera lågpunkter och rinnvägar vid den utvalda nettonederbörden. Scalgo Live är ett GIS-baserat verktyg som används för att analysera höjddata ur ett ytvattenperspektiv. I skyfallsanalysen används både terrängdata och vattenvolymer för att identifiera vilka områden som översvämmas vid en given vattenvolym. Utvärderingen av översvämningsrisker vid skyfall i Scalgo Live utgår från ett klimatkompenserat 100-årsregn med 1 timmes varaktighet med en volym på 80 mm. Regnvolymen har beräknats med Dahlströms formel (Svenskt Vatten Utveckling, 2010). Klimatfaktorn 25% har använts, vilket är i det övre intervall av förändring som prognosticerats för extrem 1-timmesnederbörd i Kronobergs län till slutet av seklet (SMHI, 2015). Denna klimatfaktor

överensstämmer även med rekommendationen från P110 (Svenskt Vatten, 2016).

Sammanfattningsvis har planområdet idag identifierats som översvämningskänsligt på grund av dess lågpunkter, där dagvatten samlas vid kraftiga regn. Bristen på naturliga avrinningsvägar och begränsad dagvattenhantering gör att större mängder vatten kan ansamlas, särskilt vid extrema nederbördshändelser. Vid ett 100-årsregn, motsvarande 64 mm nederbörd, kan vattenflöden från omgivande områden rinna in mot planområdet och vidare mot Stationsgatan, vilket riskerar att orsaka lokala översvämningsar.

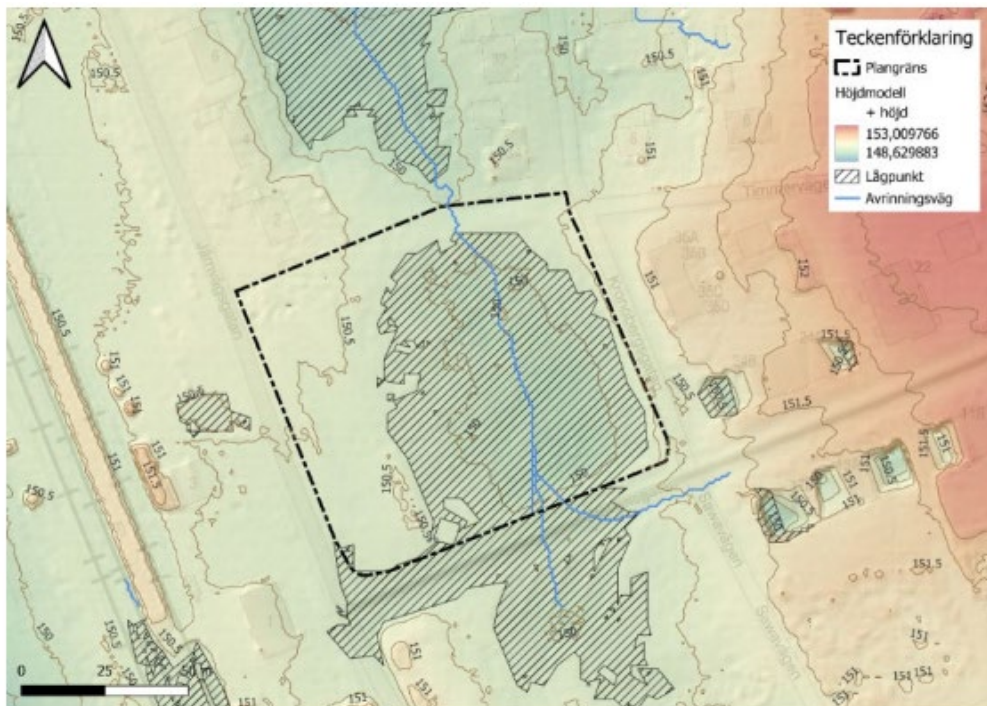
Karteringen nedan visar befintliga lågpunkter och rinnvägar inom planområdet. En betydande lågpunkt finns, vilken riskerar att fyllas med vatten vid kraftiga regn. Kartan nedan illustrerar områden med risk för vattenansamling: blå områden indikerar ett vattendjup på 10 mm och gröna områden upp till 25 mm. Dessutom visar kartan en befintlig rinnväg med ett avrinningsområde >10 ha, som huvudsakligen kommer från öster enligt den befintliga topografin, och som samlas inom och söder om planområdet.



Skyfallskarta över lågpunkter och rinnvägar. Planområdet är markerad med vit streckad linje.

Materialet har även kompletterats med en dagvattenutredning, vilken finns tillgänglig i sin helhet som bilaga.

Utredningen visar, likt karteringen ovan, att det inom planområdet finns en lågpunkt med en naturlig rinnväg för uppströms liggande mark. Denna rinnväg passerar rakt över lågpunkten. Höjdskillnaden mellan hög- och lågpunkter inom området är ungefär 1 meter.



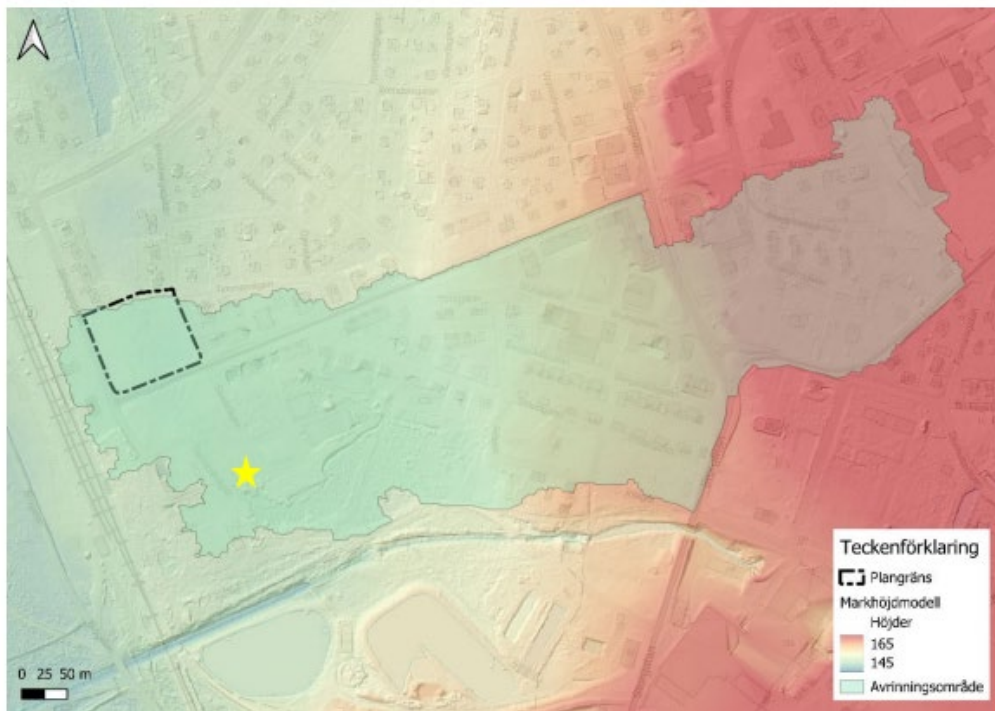
Färgsatt höjdanalys, lågområde och rinnstråk (Scalog Live).

I utredningen framgår det att det topografiska avrinningsområdet vid 20 mm regn omfattar ett område på 6,7 ha, som bidrar med dagvattenflöden mot lågområdet. Det är främst vägdagvatten som bidrar med tillrinning.

Vid ett regnfall på 20 mm omfattar det topografiska avrinningsområdet 6,7 hektar och bidrar med dagvattenflöden mot lågpunkten. Tillrinningsvattnet utgörs huvudsakligen av dagvatten från vägområden. Vid ett regndjup upp till 64 mm, motsvarande en återkomsttid på 100 år, kan lågområden söder om Stationsgatan fyllas och till slut brädda över mot gatan. Enligt analysen kan avrinningsområdet då uppgå till 24 hektar.



Topografiskt avrinningsområde vid 20 mm regndjup (Scalog Live).



Topografiskt avrinningsområde vid 64 mm regndjup (Scalog Live).



Översvämmad mark och rinnväg vid 64 mm regndjup.

Inom planområdet finns idag en kupolbrunn för att samla upp dagvatten vid lågpunkten. Skyfallskarteringen har dock inte tagit hänsyn till enskilda brunnar utan använder en schablonberäkning.



Kupolbrunn inom planområdet.



Dagvattenbrunn vid lågpunkten på Stationsgatan.

4.7.4 RISK FÖR EROSION, RAS OCH SKRED

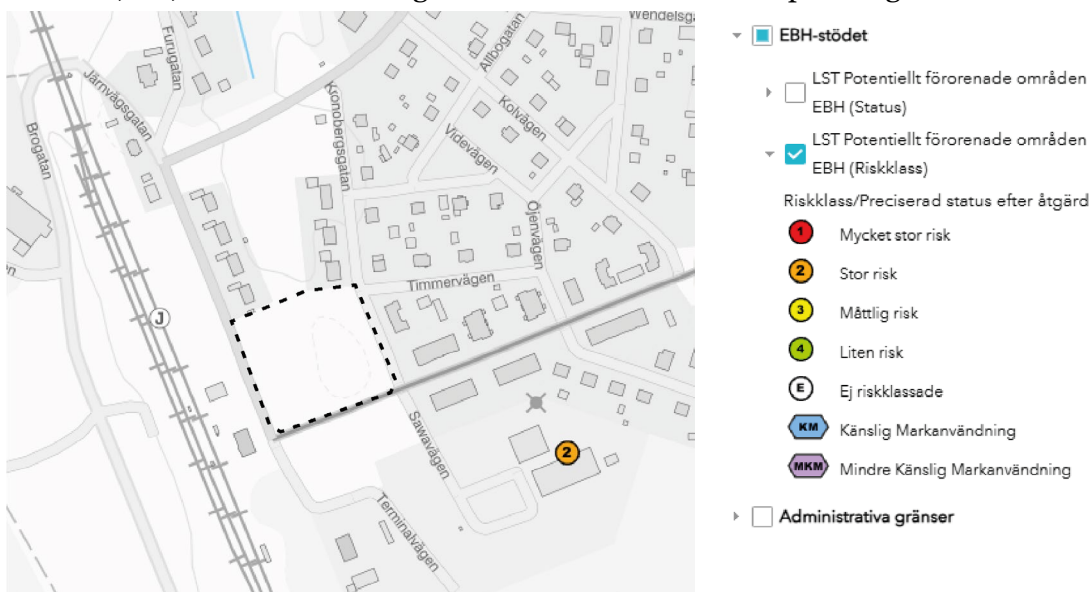
Marken bedöms inte vara utsatt för någon ökad risk kopplat till påverkan genom erosion, ras och skred.

4.7.5 FÖRORENAD MARK

Enligt Länsstyrelsens EBH (Efterbehandling av förorenade områden) karta finns inga potentiellt förorenade markområden inom planområdet.

Det finns en misstänkt markförorening i närområdet, som omfattar industrifastighet Lessebo 1:141 och har riskklass 2 "Stor risk". Området har statusen "identifiering" (ID 121898) och beskrivs:

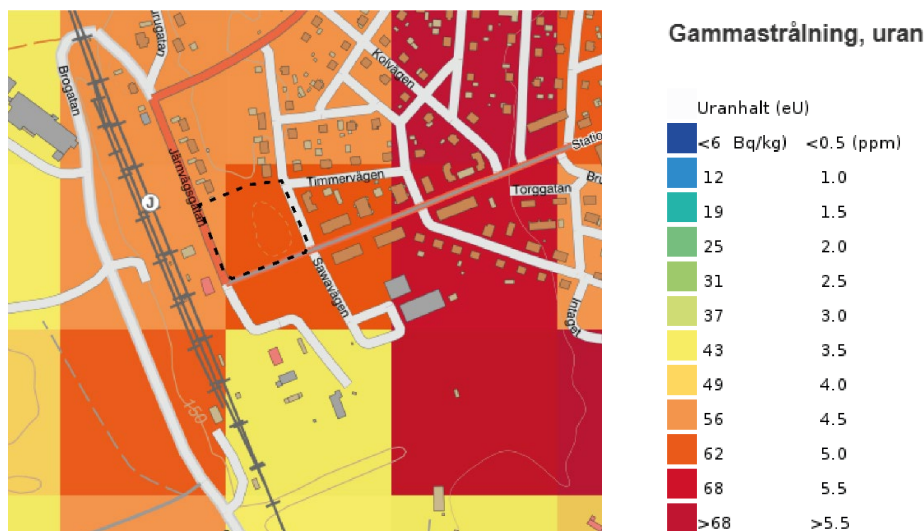
"Primär bransch: Ytbehandling av metaller elektrolitiska/kemiska processer.
Sekundär bransch: Tillverkning av tvätt och rengöringsmedel;
Verkstadsindustri - med halogenerade lösningsmedel verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel". Verksamheten har tidigare använt klorerande alifater, Tri, som är hälsovådligt och svårbedömt hur dess spridning ser ut.



Karta över kända föroreningar. Planområdet är markerad med svart streckad linje.

4.7.6 RADON

Planområdet ligger inom område för gammastrålning med uran (se mängd på kartan nedan). Vid uppförande av ny bebyggelse bör behovet av radonsäker byggnad med god ventilation beaktas.



Karta över Gammastrålning, uran.

4.8 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Detaljplanen har inte föregåtts av någon geoteknisk undersökning. Enligt jordartskartan från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) består jordarten inom planområdet av morän. Jorddjupet inom planområdet uppskattas till 3-10m, där den mesta ytan uppskattas till ett jorddjup på 5-10 m–3 m. Marken inom planområdet bedöms inneha en medelhög genomsläpplighet.

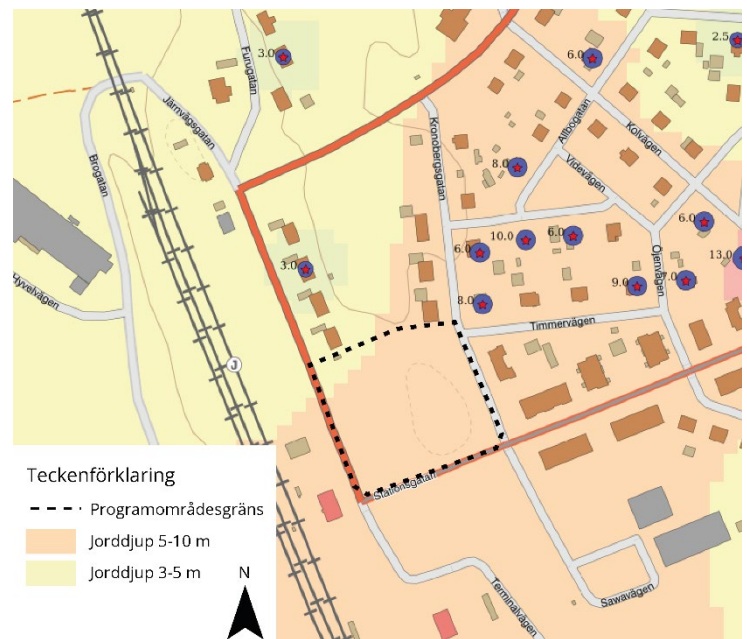
Bergarten i området består av Ryolit och granit.

Området har en höjdnivå som varierar mellan ca 152 möh och ca 150 möh, med den högsta punkten centralt och nordöst inom planområdet och den lägsta punkten nordväst inom planområdet.

Med tanke på den uppskattade jordarten och jorddjupet bedöms marken ha bra hållfasthetsegenskaper och bra genomsläpplighet. Utifrån SGU:s information, befintlig bebyggelse och tänkt markanvändning anses inte en geoteknisk undersökning vara nödvändig för det aktuella området. Närmare undersökningar föreslås vid behov göras i bygglovsskedet.



Karta över jordarter.



Karta över jorddjup.

4.9 KULTURMILJÖ

Delar av planområdet ligger inom området för kulturmiljövård "Bruksmiljö med bebyggelse från 1700- och 1800-talen med omland" (G31). Läs mer under avsnitt 4.3.3 Kulturmiljövård.

4.9.1 ARKEOLOGI OCH FORNLÄMNINGAR

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Närmsta kända fornlämning är ”L1954:4631. Fyndplats - Övrig kulturhistorisk lämning”, 350 m från planområdet.

Fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen. Enligt lagen fordras Länsstyrelsen tillstånd för att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller på annat sätt ändra eller skada fornlämning eller dess fornlämningsområde. Se Kulturmiljölagens 2 kap. 10 § anges att ”Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen. Lag (2013:548)”.

4.10 FYSISK MILJÖ

Planområdet används idag som parkeringsplats och grönyta, som möjliggör för rekreation och spontan aktivitet. Marken fungerar även bra som infiltrationsyta.

Väster om planområdet finns Lessebo station som erbjuder transportmöjligheter i form av både buss och tåg. Området har en tydlig karaktär som station med stationshus, plattformar, hållplatser, parkeringsplatser samt utbyggd infrastruktur med stor andel hårdgjord yta.



Växtlighet inom planområdet.



Planområdet från öst.



Växtlighet inom planområdet.



Planområdet från söder.

4.10.1 GRÖNOMRÅDE

Planområdet består idag av en obebyggd grönyta, en asfalts- och grusparkering och en del växtlighet. Grönytan består av gräs som kontinuerligt sköts om och hanteras som parkmark. Asfalts- och grusparkeringen används ofta av besökare av stationsområdet, många som pendlar väljer att parkera sin bil här under dagtid. Övrig växtlighet inom området består större buskage och träd där de flesta är björk, Lönn, Al och Tall. Trädens storlek och typ bedöms inte vara av något specifikt naturvärde. Ingen av träden har en större diameter än 70 cm, där ett jätteträd enligt Naturvårdsverkets bedömning i ”Åtgärdsprogram för särskilt skyddsvärda träd 2021-2025” har minst 1 m i diameter. Dock är det viktigt att ta hänsyn till att trädets funktioner i stadsmiljö har en avgörande roll genom att förbättra både den ekologiska och sociala miljön. De bidrar till bättre luftkvalitet genom att absorbera koldioxid och filtrera bort föroreningar, vilket är extra viktigt i stationsnära miljöer där mer trafik rör sig. Träd ger också naturlig skugga och sänker temperaturen, vilket minskar effekten av värmeöar som uppstår när betong och asfalt absorberar och återutstrålar värme. Dessutom bidrar de till att dämpa buller och skapa en mer trivsamt och estetiskt tilltalande miljö.

Många av träden i området är äldre och har vuxit i årtionden. I och med att det tar lång tid för ett träd att nå sin fulla storlek och karaktär, är varje etablerat träd en värdefull resurs. Nyplanterade träd kan ta flera decennier att uppnå samma ekosystemtjänster som ett äldre träd, vilket gör det extra viktigt att skydda och vårda de träd som redan finns i stadsmiljön.

Enligt naturvårdsverkets kartfunktion ”Skyddad natur” finns inga speciellt skyddsvärda områden eller värden inom planområdet.

Enligt Skogsstyrelsens kartor pekats inget område för natur- eller kulturhänsyn ut. Ca 400 m nordväst om planområdet finns sumpskog. Diken finns ca 190 m norr om planområdet i norr-södergående riktning och 270 m söder om planområdet i väster-östergående riktning. Dessa bedöms inte påverkas av föreslagna exploatering.

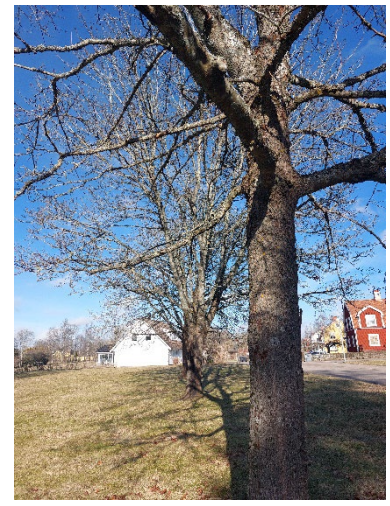
Enligt artportalen finns inget artfynd inom planområdet. I omgivande miljö vid järnvägens banvall har flera arter påträffats 2008 av Magnus Stenmark samt 2005 av Föreningen Småland Flora.



Tall och Björk.



Al.

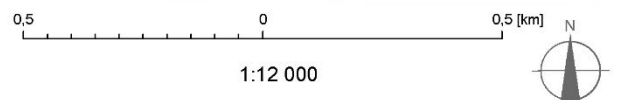


Lönn.



Lokaliseringskarta.

Lessebo kommun



1:12 000

4.10.2 LANDSKAPSBILD

Bebyggelsen i närområdet är varierad och består av en blandning av olika bostadstyper och verksamheter. Närmast Stationsgatan finns främst flerbostadshus och innanför dessa finns villabebyggelse med stora trädgårdar. Större delen av villorna i närområdet är uppförda i två våningar, medan flerbostadshusen är 2-3 våningar.

En exploatering i området kan innebära en positiv förändring av landskapsbilden när exploateringen går i linje med, och kompletterar den befintliga kulturmiljön och dess struktur. En exploatering bedöms även bidra till att stationsområdet som entré blir mer inbjudande och trygg, samt att kopplingen mellan Lessebo stationsområde och Lessebo centrum blir tydligare. Stationsgatan som idag är ett viktigt huvudstråk mellan centrum och stationen kan genom utvecklingen upplevas mer händelserik och inbjudande.

4.11 SOCIALA

4.11.1 LEK OCH REKREATION

I närheten av planområdet finns flera grönytor att tillgå, som ger möjlighet till både spontan lek och rekreation. Precis norr om planområdet finns en grönyta som idag används som fotbollsplan. Annars är närmaste stora park Intaget (ca 11 000 kvm stort), inom mindre än 400 m från planområdet. Närmaste planerad lekplats finns inom mindre än 1 km avstånd.

På ett avstånd om 1,5 km finns Lessebos elljusspår med utegym, Lessebo Discogolfklubb, sporthall, gym samt lekplatser.

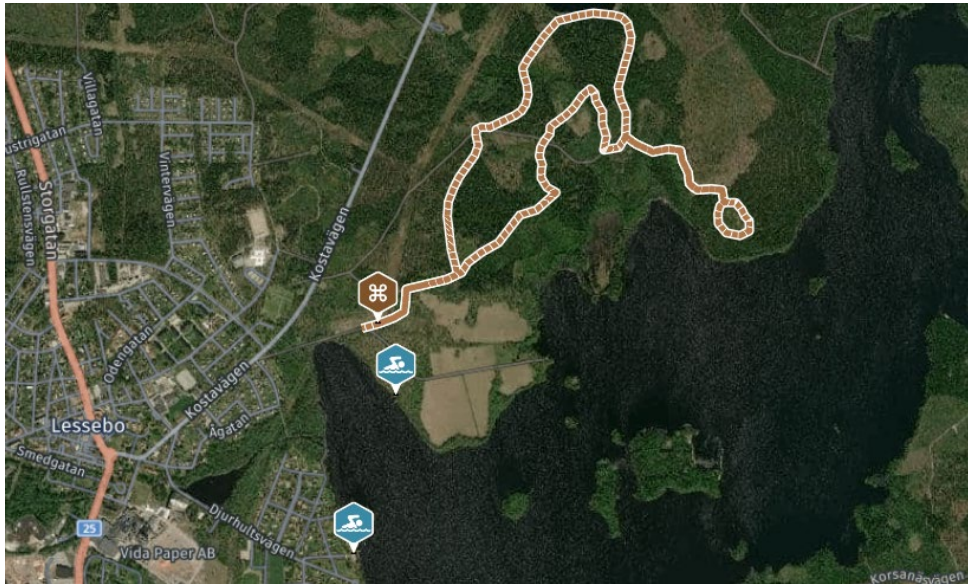
Tillgången och närheten till grönområde i form av skogsmark för lek, motion och rekreation är god i Lessebo samhälle. Detta bedöms vara viktigt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv, vad gäller utökade möjligheter till utbyten människor emellan. Bland annat finns en kulturstig på 7 km i nordöstra delen av Lessebo tätort.



Intaget – park.



Grönyta norr om planområdet – fotbollsplan.



Naturkartan – badplatser och kulturstig (7km) i Lessebo tätort.

4.11.2 TILLGÄNGLIGHET

Området ska planeras utifrån de krav som plan- och bygglagen ställer på tillgänglighet. Bland annat ska planläggningen främja en ”från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper”. Planering och byggande ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till ”möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området”.

Områdets bedöms inte innehålla några större topografiförändringar vilket är positivt för framkomligheten. Angöringsavstånd till potentiella entréer bedöms korta, då trafik kan ledas in på fastigheterna inom planområdet.

4.12 TEKNIK

4.12.1 VATTEN OCH AVLOPP

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten.

4.12.2 EL, FIBER, TELE OCH VÄRME

Ledningar för el, tele- och optofiber finns utbyggt i befintligt område. El- och teleanslutning sker i samråd med el- och teleleverantör. Fjärrvärme finns också framdraget i området. Ledningarna är förlagda i gator samt inom planområdet. Inom förslaget föreslås alla ledningar som går inom området och hindrar utveckling av planerad bebyggelse att flyttas till planområdets ytterkanter, längs med gatorna. En sådan flytt bekostas av den som initierar åtgärden, exploitören. De nya placeringarna av ledningarna har möjliggjorts med u-område i plankartan.

4.13 SERVICE

4.13.1 OFFENTLIG- OCH KOMMERSIELL SERVICE

Inom Lessebo tätort finns förskolorna Stallet, Äventyret och Galaxen samt två grundskolor, Hackebackskolan för årskurs F-6 samt Bikupan för årskurs 7-9.

600 m öster om planområdet finns Lessebo centrum som erbjuder en variation av service. Bland annat finns mattaffärer, restauranger, frisörsalong, bibliotek, Folkets Hus, systembolag, apotek, vårdcentral, folktandvård och posthantering. Inom närheten av centrumet finns även kyrka och moské.

4.14 TRAFIK

4.14.1 BILTRAFIK

Planområdet har befintlig infrastruktur utbyggt som kan användas utan kostsamma nyinvesteringar vid genomförandet av detaljplanen.

Stationsgatan ägs av Trafikverket och är en genomfartsgata som passerar söder om planområdet. Vägen går mellan Lessebo centrum och Lessebo stationsområde och innehåller kantstensparkering i ena köriktningen. Vägen är bred och har ett påtagligt behov av underhåll.

De lokalgator som finns inom och i anslutning till planområdet är Järnvägsgatan och Kronobergsgatan, vilka ägs av Lessebo kommun. Skyltad hastighet för alla dessa gator är reglerad till 40 km/tim.

Strax väster om planområdet går Kust till Kustbanan (järnväg) och ca 600 öster om planområdet går riksväg 25.



Stationsgatan.



Järnvägsgatan.



Kronobergsgatan.



Kust till Kustbanan.

4.14.2 GÅNG- OCH CYKELVÄG

Planområdet ligger centralt med möjlighet att på Stationsgatan röra sig längs med trottoarer, separerade från biltrafikens körfält. På lokalgatorna hänvisas gång- och cykeltrafikanter till körbanornas utkanter.

Genom planområdet har det naturligt skapats ett gångstråk, en stig.



Gångstråk genom planområdet.



Busshållplats vid Stationsgatan, söder om planområdet.



Karta över gator inom och i anslutning till planområdet.

4.14.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Mellan Lessebo och kommunens tätorter Kosta, Skruv och Hovmantorp finns goda bussförbindelser som även kan kombineras med Kust till Kustbanans järnvägstrafik om man vill resa vidare till exempel Kalmar eller Köpenhamn.

I och med planområdets nära lokalisering intill stationsområdet finns hållplatser för både buss och tåg inom kort gångavstånd från planområdet.

5 PLANERINGSUNDERLAG

5.1 KOMMUNALA

5.1.1 DETALJPLAN

Planområdet är sedan tidigare detaljplanlagt med en gällande detaljplan. Befintlig detaljplan som planområdet regleras av är 0761-P2018/6 som vann laga kraft 2018-05-25.

5.1.2 GRUNDKARTA

En grundkarta är upprättad för planområdet, daterad 2024-12-02 i plansystem SWEREF99 15 00 och höjdsystem RH2000.

5.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Lessebo kommuns översiktsplan (KS 2016/25) antogs av kommunfullmäktige år 2018 och vann laga kraft den 31 oktober 2018.

5.1.4 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6§ PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)

Enligt sjätte kapitlet i Miljöbalken ska kommunen göra en undersökning för att ta reda på om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen är den process som ska komma fram till om ett förslag till en detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

Lessebo kommun har upprättat en undersökning om betydandet miljöpåverkan den 22 november 2024 och gjort bedömningen att planförslaget inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Samhällsbyggnadsnämnden tog beslutet den 16 december 2024 (samrådet) (Dnr 2024/285 - 4.2.2 §139).

5.2 UTREDNINGAR

Efter samrådsprocessen har kommunen beställt och tagit fram en dagvattenutredning och en buller- och vibrationsutredning.

5.2.1 DAGVATTENUTREDNING

Finns bifogad i sin helhet.

5.2.2 BULLER- OCH VIBRATIONSUTREDNING

Finns bifogad i sin helhet.

5.3 REGIONALA

Det aktuella planförslaget är av en mindre omfattning och medför ingen påverkan på planeringsdokument som syftar till regional samordning. Någon redovisning av dessa dokument görs därför inte i den här planbeskrivningen.

6 KONSEKVENSER

6.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Planområdet berör en del av fastigheten Lessebo 9:1 som är kommunalt ägd.

Kommunen väljer att i plankartan använda sig av en planbestämmelse som ställer krav på minsta fastighetsstorlek. Det finns därför hinder för befintliga eller framtida fastighetsägare att dela upp kvartersmarken i fler än två fastigheter. Detta med utgångspunkt i Lessebo som kulturmiljö, dess riksintresse för kulturmiljö, Lessebo (G31). Det är viktigt att bevara den befintliga bebyggelse- och trafikstrukturen inom och i närområdet av riksintresset.

6.2 RIKSINTRESSE

6.2.1 KULTURMILJÖVÅRD

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra betydande negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövård. Planbestämmelser som föreslås tar hänsyn till befintlig struktur och utseende, samt verkar för att bevara den. Detta genom bland annat begränsad möjlighet till stora fastighetsindelingsförändringar.

6.2.2 TRAFIKKOMMUNIKATION

Befintlig järnväg strax väster om planområdet bedöms inte påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Avståndet mellan planområdet och järnvägen är tillräckligt stort för att göra bedömningen att planförslaget inte har någon inverkan på riksintresset trafik kommunikation.

6.2.3 TOTALFÖRSVAR

Området ligger inom riksintresset för lågflygningsområde med påverkansområde Norra Blekinge - Södra Småland. Eftersom ingen hög bebyggelse planeras innebär planförslaget inget hinder för Försvarsmaktens verksamhet.

6.3 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Planområdet ligger centralt i tätorten med goda förutsättningar att nyttja befintliga vägar, resurser och platsen på ett sätt som innebär en god hushållning.

6.3.1 JORDBRUKSMARK, SKOGSBRUK OCH EKOLOGISKT SÄRSKLIT KÄNSLIGA OMRÅDEN

Planområdet omfattar varken jordbruksmark, skogsbruk eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

6.3.2 OEXPLOATERADE OMRÅDEN

Den största delen av marken inom planområdet utgörs av grönyta med vegetation i form av gräs och träd, dock utan särskilda eller höga naturvärden. Planområdet bedöms vara ianspråktaget eftersom det är beläget centralt i tätorten. En del av området används som parkering, och omgivningen är redan försedd med befintlig infrastruktur, inklusive gator och VA-nät.

6.4 MILJÖKVALITETSNORMER

Kommunen ser inte att genomförandet av detaljplanen kommer att bidra till att någon av miljö kvalitetsnormerna överskrids eller påverkas negativt.

6.4.1 LUFT

Miljö kvalitetsnormerna för luft ska säkerställa en god luftkvalitet som inte medför risker för människors hälsa. Risk för överskridande av normerna finns framför allt i områden med intensiv fordonstrafik, i anslutning till stora punktkällor eller i täta slutna gaturum med högre bebyggelse och dålig genomluftning. Detaljplanens genomförande bedöms inte bidra till att gällande miljö kvalitetsnormer avseende luftkvalitet överskrids.

6.4.2 VATTEN

Planförslaget bedöms inte bidra till att gällande miljö kvalitetsnormer avseende vattenkvalitet överskrids. Planförslaget kan innebära att andelen genomsläpplig yta minskar, vilket ställer högre krav på dagvattenhanteringen. För att hantera detta har en planbestämmelse som säkerställer genomsläpplig yta använts i plankartan som komplement till befintlig dagvattenbrunn inom planområdet. Delar av marken har planerats för parkmark, samt att varje enskild fastighetsägare ansvarar för att dagvatten omhändertas, renas och fördröjs lokalt inom den egna fastigheten.

Planområdet är anslutet till kommunalt vatten, spillvatten samt en dagvattenledning.

6.4.3 BULLER

Detaljplanens genomförande bidrar inte till att gällande miljö kvalitetsnormer avseende buller överskrids.

Vid både ny- och ombyggnation i bullersatta lägen är det viktigt att gällande riktlinjer kring bullernivåer följs. Planområdet är ett bullerutsatt området och olika bullerdämpande åtgärder måste därför ses över vid exploatering. Det kan handla om material, placering, fönster och ventilation.

Bedömningen är att de obebyggda ytorna kan exploateras, förutsatt att riktlinjerna följs. För att säkerställa en god ljudnivå innehåller plankartan bestämmelser om utformning som garanterar att riktlinjerna efterlevs.

Väg- och spårtrafik:

Riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå beräknas klaras inom planområdet vilket innebär att inga anpassningar behöver göras för nya bostäder. Möjliga trafikökningar på både vägtrafiken och järnvägen bedöms ge ökningarna inom cirka 0,4-0,8 dB av de ekvivalenta ljudnivåerna för ett prognosår 2045 jämfört med nuläget. Trafikökningarna bedöms inte ge upphov till ljudnivåer över 60 dBA inom planområdet.

Vid bebyggelseplaneringen kommer kommunen eller exploatören bedöma riskerna för störande stomljud och ta hänsyn till dessa risker.

Uteplatser:

Om uteplatser planeras bör byggnader placeras och utformas så att en ljudskyddad sida och gårdsmiljö kan åstadkommas. Inom gårdsmiljön bör riktvärdena på uteplats, 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå kunna klaras.

Vibrationer:

Beräkning och bedömning har gjorts av markvibrationer från järnvägen till planområdet. Marken i området består av morän vilken är en mindre vibrationskänslig jordart. Avståndet mellan spår och planområdet är cirka 50 meter. Godstågspassager bedöms vara den tågtyp som ger de högsta vibrationsnivåerna till byggnader och passagerartågen lägre nivåer.

Med nya byggnader grundlagda med spetsburna pålar, har stomme och bjälklag (>8 meters spännvidd) i betong beräknas komfortvibrationer som högst 0,18 mm/s för godståg och 0,06 mm/s för passagerartåg. Skulle nya byggnader uppföras med veka träbjälklag och grundläggning med spetsburna pålar kan komfortvibrationer på 0,36 mm/s förväntas vid godstågspassager. För persontåg beräknas 0,08 mm/s.

Risk för byggnadsskador bedöms som marginell där beräknade vibrationsnivåer är cirka 0,5 mm/s för godståg och cirka 0,1 mm/s för passagerartåg. Risk för byggnadsskador är cirka 5 mm/s, dvs cirka 10 gånger större än förväntade nivåer.

Om planerade byggnader grundläggs med spetsburna pålar, byggs med betongstomme bedöms vibrationsnivåer till lägre än riktvärdet 0,4 mm/s för komfortvibrationer i en byggnad.

Omlastningsverksamhet:

På den västra sidan av stationen i Lessebo förekommer omlastning av timmer från lastbilar till tåg, vilken idag är låg till obefintlig men det framåt planeras

för ungefär 2-3 tåg varannan månad. Då omlastning sker sällan i nuläget och i liten omfattning framöver är bedömningen att risken för störande buller från timmeromlastning är liten. Dels bedöms det ske sällan samt att avståndet från omlastningsplats till planområdet bidrar till lägre ljudnivåer pga. avståndsdämpningen. Vidare bör timmerhantering ske dagtid då risken för störning är som lägst.

6.5 MILJÖ

6.5.1 MILJÖBEDÖMNING

Samhällsbyggnadsförvaltningen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. Miljöbalken. Undersökningen har genomförts enligt avdelningens bedömningsmall och bedömningen är att ingen betydande miljöpåverkan uppkommer som en följd av planens genomförande.

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

Kommunen grundar sitt ställningstagande på att den nu föreslagna markanvändningen på den föreslagna platsen inte får några nämnvärda effekter på miljön, marken, luften eller klimatet, vegetationen, djurlivet eller effekter på hälsan, naturresurser, transporter, rekreation. Planförslaget påverkar landskapsbilden i mindre utsträckning och bedöms till obetydlig konsekvens som medför en liten marginell negativ konsekvens. Det finns inte anledning att anta att miljökvalitetsnormen kommer att överskridas. En särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap. 11, 12 §§ bedöms därför inte behöva genomföras.

6.5.3 DAGVATTEN

Inom kvartersmarken ska så mycket vatten som möjligt infiltreras, renas och fördröjas i marken och får inte avledas på ett sätt som kan medföra skada för en annan fastighet. Avledning av dagvatten från hårdgjorda ytor som hustak, uppfarter och parkeringar ska i första hand minimeras genom att öka möjligheterna för infiltration, avdunstning och transpiration. Kommunala ledningar för bortförsel av dagvatten finns inom planområdet samt i omgivande gatumark i direkt anslutning till planområdet. De kommunala dagvattenledningarna samt hantering av dagvatten på den egna fastigheten, gör att planområdet bedöms inneha goda förutsättningar för hantering av en större mängd dagvatten. För att en exploatering av planområdet ska vara lämplig, bedöms utifrån framtagna utredningar, åtgärder införas.

Utredningen presenterar två scenarion (Mer information finns i bilagan) där scenario två bedöms mest lämpligt med hänsyn till den fortsatt planerade utveckling av stationsområdet som helhet.

Scenario två innebär att hela planområdets mark höjs till 150,5 m över nolplanet, och anpassas till befintliga markhöjder i plangränsen. Detta gör att det vid större regn blir mer vatten på Stationsgatan och busshållplatsområdet än vid scenario ett. Detta eftersom scenario två med en höjning av marken inom planområdet begränsar det naturliga vattenflödet norrut genom planområdet och förbi planområdet, vilket gör att vattnet istället stannar kvar söder om planområdet.

Scenario ett skulle innebära att översvämningens risken vid Stationsgatan och busshållplatsområdet minskar, men innebär istället att vattnet ansamlas norr om planområdet där det idag finns villabebyggelse. En sådan lösning ser kommunen inte som hållbar i ett långsiktigt perspektiv, då det enligt utredningen redan idag visar att en del av villorna påverkas negativt av vattenansamlingen vid högre regnmängder.

Scenario två innebär en större risk utifrån hur området ser ut idag, det skulle enligt utredningarna ansamlas vatten söder om planområdet redan vid 10 mm regn. Detta innebär att det utanför planområdet behövs kompletteras med åtgärder för att hantera dagvattnet effektivt. I och med att det är kommunal mark både norr och söder om planområdet, finns möjlighet att implementera åtgärder utanför planområdet som hanterar den problematik som förväntas kunna uppstå. Exempelvis bedöms en fungerande lösning vara att skapa ett lågområde söder om Stationsgatan. Vattnet skulle då avledas från gatan och busshållplatsområdet till grönytan/lågområdet söder om planområdet där vattnet sedan skulle fördröjas och sedimenteras. Grönytan/lågområdet där vattnet ska ansamlas ska vara tillräckligt stor och kan behöva kompletteras med ett dike eller ett dräneringssystem för att hjälpa vattnet att infiltreras. Lågområdet måste dimensioneras med hänsyn till ökade regnmängder som kan uppkomma på grund av klimatförändringar. Detta alternativ bedöms innebära en minskad risk för översvämning på gatan och busshållplatsområdet, förbättrad infiltration och naturlig hantering av dagvatten, en bättre vattenkvalitet genom sedimentationen där eventuella föroreningar från dagvatten (som partiklar, tungmetaller och oljerester) kan fångas upp innan vattnet leds vidare, samt innebära en mindre risk för påverkan på de befintliga villorna norr om planområdet.

Scenario två, med en dagvattenlösning söder om planområdet, går i linje med den långsiktiga planeringen av stationsområdet. Det finns bland annat planer på att höja delar av Stationsgatan i syfte att skapa gångfartsområden, trygga passager för mjuka trafikanter, samt en strävan efter att erbjuda tillgång till gröna parkmiljöer i närområdet. En höjning även av Stationsgatan är en förutsättning för att undvika att det blir en vattenansamling på gatumark vid genomförandet av planen. Vilket bör genomföras i samband med en exploatering av planområdet.

Utifrån Scenario 2 kompletteras plankartan med en planbestämmelse som reglerar markens lägstanivå inom planområdet i syfte att möjliggöra och säkerhetsställa att ytlig avrinning sker mot områden söder om planområdet. Detta för att undvika ansamling av vatten norr om planområdet, inom planområdet samt långsiktigt på gatan direkt söder om planområdet. Höjdnivån inom området bör utformas med en naturlig lutning till omgivande marknivåer. Utöver detta finns bestämmelser i plankartan om genomsläpplighet, förbud mot uppförande av källare, exploateringsgrad, parkmark samt u-område, vilket bidrar till förutsättningar för god dagvattenhantering, säkrad bebyggelse och som säkerhetsställer genomsläpplighet inom planområdet.

Planen tillåter inte uppförande av källare i och med riskerna som finns med uppförande av en källarvåning. Kommunen vill även påminna om att eventuell grundvattensänkning/ bortledning utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. 9 § Miljöbalken.

För att minska avrinningen från hårdgjorda ytor, som exempelvis körytor och parkeringsplatser, kan man jobba med genomsläppliga beläggningar, till exempel porös asfalt, naturgrus eller hålsten av betong vilket bidrar med en utjämning av flöden, reduktion av flödes hastigheter och rening av dagvattnet.

6.6 HÄLSA OCH SÄKERHET

6.6.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

Planförslaget bedöms inte leda till trafikbuller över de riktvärden som gäller för buller vid bostadsbyggnader och uteplatser. Föreslagen markanvändning medför inte någon ökning av tung trafik utöver vid byggnation.

6.6.2 ÖVERSVÄMNING

Utifrån beräkningsverktyget Scalgo Live, både från den framtagna dagvattenutredningen och andra karteringar, och med hänsyn till befintliga höjdförhållanden och markens jorddjup, innehåll och genomsläpplighetsgrad, gör kommunen bedömningen att en exploatering av området inte riskerar att skapa någon översvämningsproblematik. Bedömningen görs med hänsyn till och under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs (scenario 2, se avsnitt 6.5.5 Dagvatten eller bilagan Dagvattenutredning) och att föreslagna planbestämmelser efterlevs.

6.6.3 OLYCKOR

Det bedöms inte föreligga några risker kring olyckor. Planområdet ligger på ett avstånd om 50 m från järnvägen, (räknat från spårmittpå närmaste spår). Det innebär att potentiell bebyggelse inte kommer placeras inom ett avstånd på minst 50 m från järnvägen, vilket är 20 m över det minst rekommenderade avståndet på 30 m från järnvägen. Inom planområdet föreslås även ett område

runt fastighetsgränsen som begränsar markens utnyttjande. Detta innebär att föreslagen bebyggelse inte kommer placeras närmare än ca 60 m från spårmit.

6.6.4 EROSION, RAS OCH SKRED

Marken i och omkring planområdet bedöms inte ligga i ett område där det föreligger någon risk för ras, skred eller erosion.

6.6.5 FÖRORENAD MARK

Risken för föroreningar inom planområdet bedöms som låg och ingen undersökning av markföroreningar inom planarbetet bedöms som nödvändigt. Om föroreningar skulle påträffas vid till exempel markarbeten ska tillsynsmyndigheten genast underrättas enligt 10 kap. Miljöbalken.

Som skyddsåtgärd för att undvika att eventuella föroreningar ska bebyggelse uppföras radonsäkert. Detta ska minska risken för att Tri ska tränga in i byggnader.

6.6.6 RADON

Vid uppförande av ny bebyggelse bör behovet av radonsäker byggnad med god ventilation beaktas.

6.7 FYSISK MILJÖ

6.7.1 GRÖNOMRÅDE

Planområdet är inte utpekade som ett grönområde i gällande översiktsplan (2018). Det är ingen naturmark med höga naturvärden som tas i anspråk i samband med planförslaget.

6.7.2 LANDSKAPSBILD

Planförslagets genomförande bedöms medföra en positiv förändring av landskapsbilden. Detta genom att föreslagen bebyggelse bedöms komplettera och anpassas efter områdets befintliga struktur och kulturmiljö. Planområdet och dess omgivning i form av ett väletablerat stations- och centrumnära område, med redan befintlig utbyggd infrastruktur och varierad bebyggelse, gör att föreslagen exploatering bedöms passa in i området som helhet.

Genom plankartans planbestämmelser gällande bland annat placering, storlek och utformning, bedöms förslaget ta hänsyn till befintligt riksintresse för kulturmiljö (G31).

6.8 SOCIALA

6.8.1 BARN

I januari 2020 trädde lagen om barnkonventionen i kraft vilka ska synliggöra barns rättigheter i samhället. Enligt artikel 3 i barnkonventionen ska barnets bästa beaktas vid alla åtgärder som rör barn (alla under 18 år).

Förslaget ger möjligheter till utveckling av nya fastigheter med olika typer av användningar i området. Detta lockar nya och fler besökare och invånare till tätorten. När fler människor bosätter sig permanent i området samt besöker området, ökar även chanserna till spontana möten under fler tider på dygnet och året. Detta gör att närvaron i området ökar och därmed även den upplevda tryggheten, vilket är positivt för främst barn och unga.

Ianspråktagandet av ett grönområde i tätorten kan påverka barn och unga negativt. Dock bedöms inte denna yta användas i stor utsträckning. Däremot används grönytan precis norr om planområdet, i form av fotbollsplan. För att inte exploatera för nära denna grönyta har parkmark planerats som en avgränsning mellan de två användningarna.

En utveckling av planområdet bidrar även till att det storskaliga rummet som området utgör idag, byggs ihop och skapar rum i rummet. Idag upplevs området som storskaligt och öde, vilket förebyggs med ny bebyggelse. Det är extra viktigt för att barn och unga ska känna sig trygg och säkra i en stadsmiljö, där de enkelt och tryggt ska kunna orientera sig.

Planförslaget och planområdets läge bedöms inte innebära några påtagliga konsekvenser utifrån barnperspektivet. Barn- och utbildningsnämnden är med på sändlistan när detaljplanen skickas ut på samråd och granskning.

6.8.2 JÄMLIKHET

Planförslaget bedöms inte medföra någon negativ påverkan på jämlikheten. De planbestämmelser som föreslås är av stor variation och ger möjlighet till en varierad utveckling av planområdet. Olika användningar bedöms kunna locka en stor variation av invånare, utifrån dess varierade behov och önskemål.

6.9 TEKNIK

6.9.1 VATTEN OCH AVLOPP

Ledningar till det kommunala VA-nätet går genom planområdet och finns möjlighet att anslutas till.

6.9.2 EL, FIBER, TELE OCH VÄRME

Ledningar för el, fiber, tele och fjärrvärme finns i marken intill eller inom området, och därmed möjlighet att ansluta till. Inom förslaget föreslås alla ledningar som går inom området och hindrar utveckling av planerad

bebyggelse att flyttas till planområdets ytterkanter, längs med gatorna. En sådan flytt bekostas av den som initierar åtgärden, exploatören. De nya placeringarna av ledningarna har möjliggjorts med u-område i plankartan.

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.

6.10 TRAFIK

6.10.1 MOTORTRAFIK

Inom området finns utbyggda gator och någon ytterligare utbyggnad av gatunätet krävs inte. Planförslaget medför ingen förändring i nuvarande gatusystem. Angöring till planområdet kommer ske utmed någon av gatorna Stationsgatan, Kronobergsgatan eller Järnvägsgatan.

6.10.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planförslaget medför ingen förändring i nuvarande gång- och cykelvägsnät.

Funktionen som den befintliga stigen som passerar genom planområdet har fått för invånare och besökare av tätorten, bör vid exploatering tas hänsyn till.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV

Lessebo kommun äger all mark inom planområdet. Något mark- och utrymmesförvärv inte är nödvändigt för att genomföra detaljplanen.

7.2 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Här beskrivs de fastighetsrättsliga åtgärderna som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

7.2.1 FASTIGHETSINDELNINGSBESTÄMMELSER

Planområdet omfattas av inte av några fastighetsindelningsbestämmelser. Dock används i plankartan bestämmelser som ställer krav på minsta fastighetsstorlek. Detta innebär att bestämmelsen reglerar att fastigheten kan delas upp i två fastigheter, men inte får delas upp i flera mindre fastigheter.

7.2.2 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING

Planen innebär fastighetsrättsliga förändringar. Planområdet omfattar en del av Lessebo 9:1 där delar av planområdet kommer efter ett genomförande av planen att bilda en eller två nya fastigheter. Parkmarken kommer fortsatt att tillhöra fastighet Lessebo 9:1. De fastighetsrättsliga förändringarna sker efter att planarbetet är avslutat.

7.2.3 RÄTTIGHETER

Planområdet berör två befintliga ledningsrätter. Ledningsrätt 0761-2019/9.1 kommer fortsatt att gälla vid ett genomförande av planen. Ledningsrätt 07-HOJ-415.1 föreslås i förslaget att flyttas och det finns en överenskommelse med ledningshavaren (som är kommunen). Ledningen föreslås flyttas till planområdets östra plangräns (u-område) alternativt till under vägmärken på Kronobergsgatan strax utanför planområdet. Den nya föreslagna placeringen inom planområdet har reglerats med u-område.

Orsaken till flytten är att ledningen ligger inom ett område som enligt planförslaget är möjligt att bebygga. Ledningsrättsbeslutet innehåller ett förbud mot att uppföra bebyggelse inom ledningsområdet, vilket i praktiken innebär ett byggnadsförbud inom ledningsrättsområdet. För att möjliggöra bebyggelse enligt förslaget behöver ledningen och ledningsrätten flyttas.

Servitut / nr	Vad	Berörda fastigheter
0761-2019/9.1	Ledningsrätt, Levande, Last, FJÄRRVÄRME	Del av Lessebo 9:1

07-HOJ-415.1	Ledningsrätt, Levande, Last, VATTEN OCH AVLOPP	Del av Lessebo 9:1
--------------	--	--------------------

Övriga ledningar inom planområdet, bland annat ledningar som ägs av Eon Wexnet och Skanova kommer vid ett genomförande av planen att behöva flyttas och placeras på mer lämpliga placeringar, förslagsvis längs med befintliga vägar, i utkanterna av planområdet. Dessa ledningar går idag genom stora delar av planområdet och bedöms kunna hindra utveckling av framtida bebyggelse. De nya placeringarna av ledningarna har möjliggjorts med utrymme i plankartan.

Rättighet för nya ledningar kan bildas genom lantmäteriförrättning. En rätt kan även grunda sig på servitutsavtal samt på de allmänna avtalsvillkoren (NÄT 2012K) som gäller mellan elnätsföretaget och kunder som är anslutna till elnätet.

Det är exploatören som bekostar flytt/åtgärder eller skada på ledningar i samband med genomförandet av detaljplanen. De som har förmån av ledningsrätten bör därför vara uppmärksamma på eventuella följder av den aktuella planen.

7.3 TEKNISKA FRÅGOR

Här redovisas särskilda tekniska åtgärder som är av betydelse för planens genomförande.

7.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

Eventuella tekniska åtgärder på kvartersmark inom detaljplaneområdet bekostas av exploatören.

7.3.2 UTBYGGNAD AV ALLMÄN PLATS

Genomförandet av detaljplanen förutsätter utbyggnad av allmän plats i form av parkmark. Kommunen ansvarar för drift av allmän plats.

7.3.3 UTBYGGNAD AV VATTEN OCH AVLOPP

Det kommunala VA-nätet passerar genom planområdet, och möjlighet till anslutning finns. Planområdet ligger också inom verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattenledningen omhändertar vatten från planområdets lågpunkt innan det sedan kopplas på det resterande kommunala dagvattenhanteringsnätet. Dagvattenledningen berörs inte av planbestämmelsen "u" i och med att ledningen endast berör planområdet.

Genomförandet av detaljplanen förutsätter ingen utbyggnad av vatten och spillvatten. Kommunen ansvarar för drift av vatten och spillvatten.

7.3.4 LEDNINGAR I MARK

Inom och intill planområdet har Eon markförlagda elkablar i säkert och osäkert läge. Oavsett om markkablar är inmätta eller ligger i osäkert läge måste kablarnas lägen säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs genom Eon.

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.

Lessebo kommun har även markförlagda kablar till belysning på Kronobergsgatan och Järnvägsgatan. Oavsett om markkablar är inmätta eller ligger i osäkert läge måste kablarnas lägen säkerställas innan markarbete påbörjas.

Det finns fjärrvärmeledning i marken som går genom planområdet. Många av de intilliggande fastigheter är anslutna till fjärrvärmenätet.

Inom förslaget föreslås alla ledningar som går inom området och hindrar utveckling av planerad bebyggelse att flyttas till planområdets ytterkanter, längs med gatorna. En sådan flytt bekostas av den som initierar åtgärden, exploatören. De nya placeringarna av ledningarna har möjliggjorts med u-område i plankartan.

7.3.5 PARKERING

Parkeringsplatser för fastighetens behov avses kunna anordnas inom den egna fastigheten. Parkering ska lösas inom den egna fastigheten för bostäderna och/eller verksamheterna. Parkeringsfrågan hanteras i bygglovsskedet.

7.3.6 AVFALLSHANTERING

Från 1 januari 2024 infördes nya regler om fastighetsnära insamling av förpackningsavfall från bostäder. Det nya systemet innebär även ny roll för kommunen. Insamlingen kan fram till utgången av 2025 ske genom fastighetsnära insamling eller via någon av de allmänna återvinningsstationerna. Från den 1 januari 2027 ska kommunen samla in vanligt förekommande förpackningar från flerbostadshus inom fastigheten. Utsättningen av kärl för förpackningar till flerbostadshus kommer ske under 2026. Skrymmande förpackningar från flerbostadshus ska samlas in via lättillgängliga insamlingsplatser (LIP). Den nya bostadsbebyggelsen ska anpassas till att klara kommunens krav på källsortering och avfallshantering. Slutlig lösning projekteras inför byggskede.

Förpackningar från företag/verksamheter ska lämnas till NPA:s mottagningsstationer alternativt anlitas en godkänd privat aktör på

marknaden för insamling. Kommunalt avfall under kommunalt ansvar hanteras av kommunen.

Avfallshantering inom planområdet ska utformas så det främjar ett hållbart och cirkulärt samhälle.

Tillgängligheten för SSAM ska beaktas. Backning av hämtningsfordon bör minimeras då det innebär en risk för skador på egendom och personskador samt påverkar avfallshämtarens arbetsmiljö negativt. Utrymmen för sortering av avfall, transportvägar samt vändplatser etc. ska följa "Handbok för avfallsutrymmen" och "Avfallsföreskrifter för Lessebo kommun".

Avfallshantering ska ske inom fastigheten. Båda dokumenten finns på

www.ssam.se

7.3.7 POSTHANTERING

Vid bygglovshantering granskas hantering av post. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden är det önskvärt att postlådan placeras i en lådsamling vid infarten till området för en effektiv posthantering. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

7.3.8 RÄDDNINGSTJÄNSTENS BEHOV

Räddningstjänstens behov av framkomlighet till angreppsvägar samt behov av brandposter och släckvatten ska alltid beaktas i samband med ny- och ombyggnationer.

7.4 EKONOMISKA FRÅGOR

Här redovisas en ekonomisk bedömning över väsentliga delar av vad genomförandet av detaljplanen kan antas innebära för berörda parter.

7.4.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING

Kommunstyrelsen i Lessebo kommun står för kostnaden att uppföra föreliggande detaljplan. Därför krävs det inget planavtal för framtagandet av planen. Lessebo kommun skickar in ansökningarna till Lantmäteriet.

Fastighetsägaren och/eller exploatören ansvarar även för att kontakta Eon gällande kabelvisning.

Tvingas Skanova (Telia Company) AB vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Andra kostnader som kan uppstå vid markköp och byggnation, samt för anslutning till vatten- och avlopp, el, fiber, ledningsdragning och annan infrastruktur som kan behövas, bekostas av fastighetsägaren eller exploatören. Ansvar för bildande av nya ledningsrätter faller på ledningsinnehavaren. Även

bygglovsavgifter och eventuella framtida fastighetsregleringar eller dylikt bekostas av fastighetsägaren.

Kommunstyrelsen får intäkter genom försäljning av mark, bygglov och anslutningsavgifter för vatten- och avlopp enligt gällande taxa. För den enskilde fastighetsägaren innebär planförslaget en möjlighet att utveckla fastigheten och därmed dess värde.

7.4.2 PLANAVGIFT

Planavgift kommer inte att tas ut vid bygglov.

7.4.3 INLÖSEN

Hela marken inom planområdet är kommunalt ägd, varför inlösen inte blir aktuellt vid genomförandet.

7.4.4 DRIFT AV ALLMÄN PLATS

Lessebo kommun ansvarar för skötsel och underhåll av anläggningar inom allmän plats. Lessebo fjärrvärme ansvarar för fjärrvärmenätet i kommunen. Wexnet AB ansvarar för optofiber inom planområdet. Eon Elnät Sverige AB ansvarar för eldistributionsnätet inom planområdet. Skanova (Telia Company) AB ansvar för telenätet.

7.4.5 DRIFT VATTEN OCH AVLOPP

Lessebo kommun ansvarar för drift och underhåll av allmänna vatten- och spillvattenledningar fram till anslutningspunkt.

Fastighetsägaren/exploatören är ansvarig för hantering av dagvatten inom den egna fastigheten

7.4.6 GATUKOSTNADER

Gata är utbyggd inom området. Uttag av gatukostnader är därmed inte aktuellt.

7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

Här redovisas de organisatoriska åtgärderna som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

7.5.1 EXPLOATERINGSAVTAL & MARKNADSVISNINGAVTAL

Något exploateringsavtal eller markanvisningsavtal kommer inte att upprättas.

7.5.2 TIDPLAN

Samråd påbörjas i december 2024.

Granskning planeras till februari/mars 2025

Planen planeras antas i kommunstyrelsen våren 2025.

Ovanstående tidplan gäller under förutsättning att inkomna synpunkter inte innebär stora revideringar av planförslaget samt att ingen överklagar detaljplanen.

7.5.3 ANSVARSFÖRDELNING

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom planområdet medan fastighetsägare står för ansvaret inom kvartersmark.

7.6 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Detaljplanen bedöms inte medföra några prövningar enligt annan lagstiftning.

7.7 MEDVERKANDE

Detaljplanen har upprättats av samhällsbyggnadsförvaltningen genom Sofia Edlund Renbjörk i samarbete med berörda tjänstepersoner inom Lessebo kommun. Dagvattenutredning har upprättats av Vatten och samhällsteknik AB. Buller- och vibrationsutredning har upprättats av Ramboll.