



Detaljplan för
Kållehylte industriområde (etapp 2), Åseda
Uppvidinge kommun, Kronobergs län

PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING



Påbörjad	2021-11-20
Antagen av (instans)	Miljö- och byggnadsnämnden
Antagen (datum)	2023-04-05
Laga kraft	2023-05-12
Handläggare	Oskar Johansson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Detaljplanens syfte och huvuddrag	1
Syfte	1
Handläggning	1
Beskrivning av detaljplanen	1
Hela detaljplanen	1
Genomförandetid	1
Allmän plats	1
Huvudmannaskap	1
Kvartersmark	1
Befintligt	2
Planeringsunderlag	2
Kommunala	2
Grundkarta	2
Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)	2
Miljökonsekvensbeskrivning	2
Utredningar	3
Naturinventering	3
Bullerutredning	4
Trafikutredning	4
Planeringsförutsättningar	5
Kommunala	5
Detaljplan	5
Planbesked	5
Översiktsplan	6
Riksintressen	6
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)	6
Miljökvalitetsnormer	6
Luft	6
Vatten	6
Miljö	7
Dagvatten	7
Hälsa och säkerhet	7
Omgivningsbuller	7

Geotekniska förhållanden	7
Kulturmiljö	7
Fornlämningar	7
Sociala	8
Teknik	8
Trafik	8
Konsekvenser	9
Fastigheter och rättigheter	9
Natur	11
Naturvärden och rödlistade arter	11
Landskapsbild	12
Miljö	13
Miljökonsekvensbeskrivning	13
Dagvatten	14
Miljökvalitetsnormer	15
Luft	15
Vatten	15
Hälsa och säkerhet	18
Omgivningsbuller	18
Översvämning	24
Riksintresse	25
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)	25
Trafik	25
Motortrafik	25
Gång- och cykeltrafik	25
Motiv till detaljplanens regleringar	26
Användningsbestämmelser	26
Gata	26
Väg	26
Natur	26
Industri	26
Tekniska anläggningar	26
Egenskapsbestämmelser	26
Marken får inte förses med byggnad (punktprickad mark)	26

Minst 20 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig (b_1)	27
Största byggnadsarea är 65 % av fastighetsarean inom användningsområdet (e_1)	27
Markreservat för gemensamhetsanläggning (g_1)	27
Högsta nockhöjd är 15 meter (h_1)	27
Markreservat för allmännyttig luftledning (l_1)	27
Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u_1)	27
Markreservat för allmännyttig körtrafik (z_1)	27
Marklov krävs även för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet (a_1)	28
Bygglov får inte ges för industri förrän bullerdämpande åtgärder har vidtagits längs Järnvägsgatan och väg 23/37 (a_2)	28
Genomförandefrågor	28
Mark- och utrymmesförvärv	28
Skyldighet inlösen, huvudman	28
Fastighetsrättsliga frågor	28
Fastighetsindelningsbestämmelser	28
Förändrad fastighetsindelning	28
Tekniska frågor	29
Tekniska åtgärder	29
Utbyggnad av allmän plats	29
Utbyggnad av vatten och avlopp	30
Anläggande av bullerskärmar	30
Markreservat för allmänna ändamål	30
Ekonomiska frågor	30
Planekonomisk bedömning	30
Planavgift	31
Ersättningsanspråk	31
Organisatoriska frågor	31
Exploateringsavtal	31
Markanvisning	31
Tidplan	32
Prövning enligt annan lagstiftning	32

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny industrimark i Åseda genom att färdigställa den andra etappen av Källehytte industriområde.

Handläggning

Detaljplanen handläggs med ett utökat förfarande och är framtagen i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) samt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) och Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8).

Detaljplanen och tillhörande handlingar är upprättade av planarkitekt Oskar Johansson, med stöd från kart- mät- och GIS-ansvarig samt tjänstepersoner från miljö- och byggnadsförvaltningen och tekniska avdelningen.

Beskrivning av detaljplanen

Hela detaljplanen

Planområdet utgör ett cirka 189 000 m² stort område strax sydöst om Åseda tätort.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

Allmän plats

Detaljplanen innehåller allmän plats i form av gatu- och naturmark.

Gatemarken består av en planerad lokalgata som är tänkt att anslutas till den planerade vägporten under väg 23/37. Trafiklösningen beskrivs mer i detalj under avsnittet ”Trafik” längre ned i detta dokument.

Naturmarken består av ett cirka 30 meter brett område mellan väg 23/37 och planerad kvartersmark. Naturmarken har som syfte dels att uppfylla det byggnadsfria avstånd som gäller mellan riksvägen och nya byggnader, dels att skapa utrymme för avledning och fördröjning av dagvatten.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Kvartersmark

Kvartersmarken i detaljplanen består av industri och tekniska anläggningar.

Detaljplanen möjliggör bebyggelse av industriverksamheter och tillhörande anläggningar. Användningen är inte preciserad utan all typ av industri är tillåten. Bebyggelsen begränsas med bestämmelser om maximalt tillåten nockhöjd, exploateringsgrad samt mark som inte får bebyggas (punktprickad mark). Tillåten nockhöjd är högst 15 meter, exploateringsgraden anger att

byggnadsarean som högst får uppta 65 % av fastighetens storlek och punktprickad mark förläggs i anslutning till berörda vägar, gator och luftledningar för att säkerställa erforderliga avstånd.

Befintligt

Planområdet är obebyggt och består uteslutande av produktiv skogsmark. I den södra delen av planområdet är skogen nyligen avverkad. Planområdet angränsar i öster till befintlig industri, i väster till jordbruksmark med tillhörande bostadshus och gårdsbyggnader, i söder till skogsmark och i norr till riksväg 23.

Planeringsunderlag

Kommunala

Grundkarta

Grundkartan som ligger till grund för detaljplanen är kontrollerad och godkänd av kart-, mät- och GIS-ansvarig och följer de krav och rekommendationer som anges i HMK – Digital Grundkarta från 2020.

Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

Eftersom planen anger förutsättningar för sådana tillståndspliktiga verksamheter som anges i 2 § miljöbedömningsförordningen ska den antas medföra en betydande miljöpåverkan, och en miljökonsekvensbeskrivning ska således upprättas. Med anledning av detta har ingen undersökning om betydande miljöpåverkan gjorts.

Under arbetet med den detaljplan som utgör den första etappen gjordes en miljökonsekvensbeskrivning. MKB:n täcker dock hela det tilltänkta industriområdet, det vill säga både den första etappen och den andra som nu står inför planläggning. Eftersom MKB:n är gjord under 2019 är bedömningen att den fortfarande är aktuell. Någon ny MKB kommer därför inte att tas fram under planarbetet. Vissa aspekter, såsom buller- och trafikfrågor, kommer dock utredas ytterligare.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 9 § miljöbalken har upprättats och bifogas planförslaget. Delar av miljökonsekvensbeskrivningen finns redovisade i planbeskrivningen under berörda avsnitt. Under detta avsnitt redovisas endast en sammanfattning av MKB:n. För att ta del av den i sin helhet hänvisas till rapporten.

Uppvidinge kommun planlägger ett nytt område för exploatering med syfte att skapa ett industriområde som ska komplettera det Östra industriområdet i Åseda. Denna miljökonsekvensbeskrivning har undersökt konsekvenserna för ett antal utvalda miljöaspekter, vilka har valts genom bland annat samråd med länsstyrelsen i Kronobergs län. De miljöaspekter som har studerats i MKB:n är följande:

- Vattenmiljö
- Dagvatten

- Grundvatten
- Arkeologi
- Landskapsbild
- Naturmiljö
- Trafikbuller
- Industribuller
- Strandskydd

Planområdet har varit del av en utredning angående olika placeringsalternativ i samband med att den fördjupade översiktsplanen för Åseda samhälle togs fram. Resultatet blev då att den aktuella placeringen var den som bedömdes medföra minst negativ miljöpåverkan.

Påverkan på området bedöms dock bli relativt stor till följd av detaljplanens genomförande då majoriteten av planområdet i nuläget är oexploaterad mark, medan detaljplanen medger stor frihet i hur byggnation för industriändamål kan utföras.

Bedömningen är att planförslaget kommer medföra vissa negativa konsekvenser för området genom dess genomförande, men dessa går att motverka och minimera till viss del genom åtgärder och uppföljning. Detta gäller speciellt för vatten- och naturrelaterade aspekter.

Om åtgärder utförs för att minska de negativa konsekvenser som har kunnat identifieras kan planförslagets konsekvens som helhet anses vara liten. Skulle däremot inga åtgärder genomföras kommer miljöpåverkan att bli större och mer negativ.

Utredningar

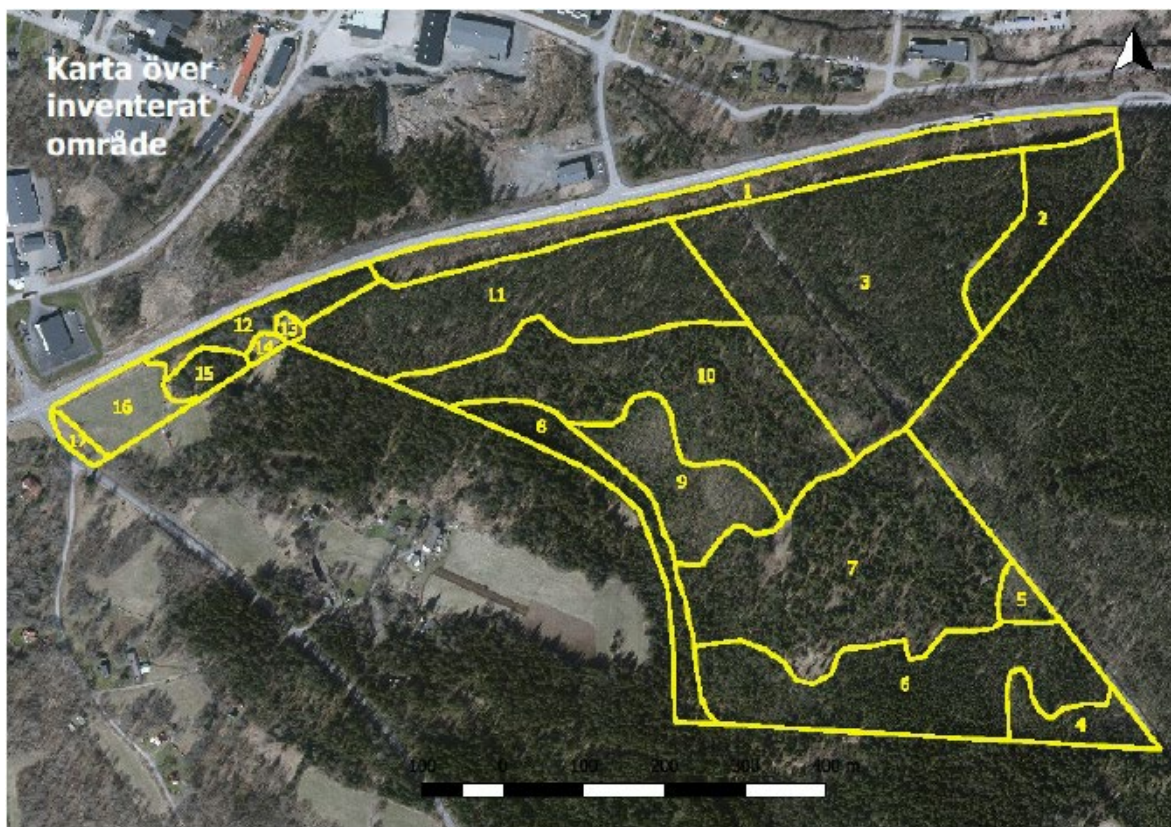
Naturinventering

I likhet med miljökonsekvensbeskrivningen togs det inför den första etappen fram en naturvärdesinventering för hela det tilltänkta planområdet. Denna inventering har utgjort underlag även inför denna detaljplan.

Inventeringen utfördes under juni 2018 enligt Svensk standard 199000:2014

Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI). Eftersom inventeringen genomförs enligt detaljeringsgraden detalj med tillägget naturvärdesklass 4 generellt biotopskydd, värdeelement, detaljerad redovisning av artförekomst och fördjupad artinventering avseende grod- och kräldjur kommer alla objekt med en storlek om minst 10 m² eller mer att identifieras, karteras och beskrivas. Linjära objekt med en längd om 10 m eller mer och en bredd om 0,5 m eller mer kommer också att identifieras, karteras och beskrivas.

Sammanlagt inventerades cirka 45 ha. Totalt har 10 naturvärdesobjekt avgränsats; och samtliga dessa klassades som objekt med visst naturvärde. Dessa är delområdena 4; 5; 7; 8; 9; 10; 12; 13; 15 och 17 enligt den numrering som finns på översiktskartan. Värdet för biologisk mångfald är främst knutna till skogar med inslag av död ved och ett äldre odlingslandskap.



Figur 1: Översiktskarta av det inventerade området, uppdelat i delområden. Källa: NVI, Pro Natura, Thomas Appelqvist, 2018-08-21.

Bullerutredning

I miljökonsekvensbeskrivningen ingår en bullerutredning avseende trafik- och verksamhetsbuller. Den nu aktuella detaljplanen medför dock en något förändrad trafiklösning där Järnvägsgatan/Östra Industrivägen kommer utgöra huvudinfart till området. Med anledning av detta har en kompletterande trafikbullerutredning genomförts enbart för denna vägsträcka.

Inför det andra granskningsförslaget reviderades bullerutredningen där bedömningen att utvärdera utifrån riktvärden för äldre befintlig bebyggelse byttes ut mot bedömningen att hela Järnvägsgatan skulle utvärderas som ny infrastruktur. Bullerberäkning har kompletterats med mer detaljerade byggnadshöjder baserat på lantmäteriets laserdata, jämfört med schablonvärden som använts i tidigare versioner av utredningen. Slutligen har rapporten kompletterats med förslag på bullerskyddsåtgärder, samt ljudutbredningskartor där dessa åtgärder har inkluderats. Resultatet från bullerutredningen och föreslagna åtgärder presenteras längre ner under avsnittet omgivningsbuller.

Trafikutredning

Med anledning av den nya trafiklösningen längs Järnvägsgatan/Östra Industrivägen förväntas en ökad belastning på den befintliga korsningen Hammarvägen/Järnvägsgatan. En utredning i syfte att göra en bedömning av korsningens funktion i förhållande till geometri och körradie har därför genomförts. Körspårsanalysen visar att det inte finns behov av ytterligare körytor i korsningen. Åtgärder som föreslås är refug i den östra tillfarten på Järnvägsgatan för lättare överblickbarhet och orientering samt åtgärder för tydligare cykelstråk förbi korsningen.

Gång- och cykelvägen längs med Järnvägsgatans norra sida bör förlängas över Hammarvägen och kopplas ihop med befintlig gång- och cykelväg mot Skedaströmsvägen. Eftersom det är en dubbelriktad gång- och cykelbana utan skyddsremsa föreslås kantsten som separering mot körbanan. Gång- och cykeltrafik mot det nya området fortsätter i blandtrafik på Järnvägsgatan.

Över Hammarvägen föreslås refug för att underlätta och göra det säkrare för gående och cyklande. För svängande fordon innebär detta att lastbil med släp inte kan komma från Järnvägsgatan till Hammarvägen utan att svepa över refugen. För normallastbil går det att göra dessa svängrörelser.

För att få plats med gång- och cykelvägen öster om Hammarvägen krävs flytt av befintliga områdesskyltar.

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Detaljplan

Planområdet är inte detaljplanelagt sedan tidigare, bortsett från en del fastigheten Åseda 12:16 där den nya gatan är tänkt att gå, som tar en del av *Detaljplan för Källehytte industriområde* från 2019 i anspråk. Det aktuella planområdet ingick initialt i den detaljplan som angränsar området i öst. Under samrådet för denna plan framgick att trafikfrågan och den arkeologiska situationen var i behov av ytterligare utredning. Med anledning av detta valde kommunen att dela upp detaljplaneläggningen av industriområdet i två etapper. Den första etappen avser den nordöstra delen av industriområdet och är planlagd för industriändamål, tekniska anläggningar, väg, gata och natur. I den befintliga detaljplanen finns en vägport under väg 23 planerad och som för närvarande är under genomförande. Hur denna förhåller sig till det aktuella planförslaget beskrivs mer under avsnittet ”Trafik” längre ner i detta dokument. Genomförandetiden för detaljplanen från 2019 har inte gått ut, men kommunen anser att de ändringar som påverkar den gällande detaljplanen kan genomföras trots detta. Ändringarna medför inga svårigheter att utnyttja den planlagda marken för det ändamål (industri och tekniska anläggningar) som avses. Eftersom det aktuella planförslaget är en förlängning av den första detaljplanen får det också anses som rimligt att vissa delar tas i anspråk för att skapa ett ändamålsenligt industriområde.

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.

Planbesked

Uppvidinge kommun via Samhällsserviceförvaltningen inkom 2021-10-27 med en ansökan om planbesked. Miljö- och byggnadsnämnden beslutade 2021-11-11 § 150 att meddela positivt planbesked och gav miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja planarbetet.

Översiktsplan

Området ingår i den fördjupade översiktsplanen för Åseda samhälle från 2018 och är utpekad som ett framtida industriområde. Planförslaget stämmer således överens med intentionerna i gällande översiktsplan.

Riksintressen

Det finns inga utpekade riksintressen inom eller i närheten av planområdet.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)

Detaljplanen berör inte jordbruksmark, skogsbruk, större oexploaterade områden eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Mätningar av luftkvaliteten görs med jämna mellanrum i Uppvidinge kommun. Kommunen ligger på en låg nivå avseende luftföroreningar.

Vatten

En grundvattenförekomst är aktuell, Emmabodaåsen, vilken utgörs av en sand- och grusförekomst. Det finns mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter i grundvattenmagasinet, storleksordningen 5–25 l/s (ca 400–2000 m³/dag). Grundvattenförekomsten uppnår enligt statusklassningen 2017-02-23 både kemiskt och kvantitativt god status.

Grundvattenmagasinet är skyddat enligt vattendirektivets artikel 7 där vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet.

Ytvattenförekomsten, Badebodaån, omfattas av ett undantag, i form av tidsfrist till 2027, från miljökvalitetsnormen god kemisk status avseende arsenik, bly och blyföreningar. Förslag på åtgärder som är möjliga att genomföra eller skulle behöva genomföras för att nå god vattenstatus är identifierade. En av de föreslagna åtgärderna i den långsiktiga planeringen för bättre vatten är fördjupad kartläggning och analys av grundvatten med fokus på urban markanvändning och utreda diffusa källor.

Statusen vad gäller fosforhalter är god men det är en stor osäkerhet i uppmätta fosforhalter, då det 95 procent konfidensintervallet överlappar klassgränsen till Måttlig status. Det finns därför en risk att förekomsten inte uppnår god status. Även miljögifter har bedömts vara ett miljöproblem då det i samtliga vattenförekomster i Kronobergs län bedöms halten kvicksilver vara över gällande gränsvärde i fisk. Kviksilver transporteras till sjöar och vattendrag via atmosfären. Eftersom vattenförekomsten är knuten till kalkningsåtgärder blir bedömningen att försurning är ett miljöproblem. Vattenförekomsten bedöms även ha miljöproblem på grund av bristande konnektivitet samt morfologiska förändringar. Två vandringshinder finns i vattenförekomsten och svämplanens struktur och funktion, fårans form samt närområde är negativt påverkade.

Miljö

Dagvatten

Planområdet består uteslutande av skogsmark som i norr avgränsas av väg 23/37. Terrängen i området är kraftigt kuperad med berg i dagen. Förutsättningarna för infiltration bedöms generellt vara dåliga inom hela planområdet. Översiktligt består planområdet av berg i dagen samt ytligt berg som överlagras av någon/några meter morän vilken bedöms ha ett relativt stort silt- och blockinnehåll.

Infiltrationskapaciteten i berg är obefintlig om inte en sprickzon påträffas och ytterst liten i siltig morän. Baserat på tillgängliga undersökningar bedöms därför den generella infiltrationskapaciteten vara mycket liten eller nästintill obefintlig för planområdet.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Trafikbuller

Planområdet är obebyggt och genererar inget trafikbuller idag. I norr angränsar planområdet till väg 23 som har en total årsdygnstrafik om 2650 fordon där 21 % utgörs av tung trafik. Till prognosåret 2040 förväntas trafikmängden öka på vägen och uppskattas till 3400 fordon/dygn där 20 % utgörs av tung trafik.

Verksamhetsbuller

Planområdet är obebyggt och genererar inget verksamhetsbuller idag.

Geotekniska förhållanden

Marken består enligt SGU:s jordartskarta primärt av berg och morän, med vissa inslag av torv. Erfarenheter från byggnation, pågående projektering och tidigare utredningar i området visar på stora områden av berg i dagen samt ytligt berg som överlagras av någon/några meter morän vilken bedöms ha ett relativt stort silt- och blockinnehåll. Genomsläppligheten bedöms som låg eller medelhög.

Kulturmiljö

Fornlämningar

En arkeologisk förundersökning och arkeologisk utredning steg 2 har genomförts inför den aktuella detaljplanen. I den södra delen av fastigheten Åseda 12:1 har tre fornlämningar påträffats. Länsstyrelsen har i ett beslut från 2021-04-07 valt att ej frisläppa dessa fornlämningar. Det övriga området innehåller inga fornlämningar och här anses inga skäl mot exploatering föreligga ur fornlämningssynpunkt. Av detaljplanens grundkarta och Riksantikvarieämbetets underlag framgår att det ligger en fornlämning inom kvartersmark. Denna lämning har i den arkeologiska förundersökningen och den arkeologiska utredningen steg 2 givits klassningen ”ingen antikvarisk bedömning”. Det innebär att det rör sig om en lämning som är helt undersökt, borttagen eller förstörd och därför saknar antikvarisk bedömning. Det gäller också om den är registrerad utifrån en uppgift utan att vara bekräftad i fält, om den utgår på grund av felregistrering eller är överförd till en annan lämning. Lämningen har inget skydd enligt kulturmiljölagen.

Planområdets avgränsning är anpassat utefter den rekommendation som ges i den arkeologiska förundersökningen och utredningen samt i det beslut om partiell frisläppning av fastigheten som är fattat av Länsstyrelsen. Förekomsten av fornlämningar är välutredd och dokumenterad och någon påverkan på fornlämningar bedöms därför inte uppstå.

Fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (1988:950) oavsett vad som anges i detaljplanen. Vid fynd av misstänkta fornlämningar ska eventuella mark- eller byggnadsarbeten stoppas och länsstyrelsen ska kontaktas omgående.

Sociala

Området är relativt otillgängligt idag, bortsett från den gamla banvallen som löper genom området. Banvallen är iordninggjord och används som gång- och cykelled.

Teknik

Inom det aktuella planområdet finns ingen infrastruktur i form av vatten- och avloppsledningar, fiber eller fjärrvärme. I planområdets norra del längs väg 23 löper en 50 kV kraftledning. Ledningar för vatten och avlopp samt fiber finns utbyggda inom det redan planlagda området i öst (etapp 1).

Trafik

Trafikfrågan har varit en central del i planläggningen av det framtida industriområdet. Hur området ska anslutas till det övriga vägnätet har varit föremål för diskussion under arbetets gång och för tydlighetens skull kommer en redogörelse över de alternativ som har figurerat presenteras nedan.

Alternativ 1 – Korsning/cirkulationsplats på väg 23

Kommunen var initialt av åsikten att det nya industriområdet skulle anslutas till väg 23 via en korsning/cirkulationsplats vid den befintliga korsningen väg 23/Hammarvägen. Väg 23 är av riksintresse för kommunikationer och Trafikverket framförde tidigt i processen att en ny korsning på väg 23 med hastighetsbegränsningar som följd inte var ett alternativ. Kommunen har även efter detta besked varit i kontakt med Trafikverket för att utröna möjligheterna till en korsning, men bedömningen är fortsatt att en sådan lösning riskerar att medföra en alltför stor påverkan på riksintresset.

Alternativ 2 – Anslutning från Älghultsvägen

En ny anslutning från Älghultsvägen, parallellt med väg 23, utgjorde huvudalternativet när en korsning på väg 23 bedömdes som ogenomförbar. Kommunen äger inte marken mellan Älghultsvägen och det planerade industriområdet, varför detta alternativ förutsätter markförvärv. Kommunen har varit i kontakt med berörda fastighetsägare men inte lyckats nå en överenskommelse.

Alternativ 3 – Anslutning från Järnvägsgatan/Östra Industrivägen via ny vägport

I samrådsförslaget till den första detaljplanen (den som idag utgör etapp ett) föreslogs att trafiken till och från området skulle ledas via Järnvägsgatan/Östra Industrivägen, genom en planerad vägport, vidare söderut genom industriområdet. Till granskningen valde kommunen att dela upp planarbetet i etapper, eftersom bland annat trafikfrågan behövde utredas ytterligare. Vägportens

placering låg dock kvar, men den kommunala gatan slutade direkt söder om vägporten eftersom detta inte var tänkt att utgöra huvudanslutning till området.

Alternativ 4 – Anslutning via banvallen söderifrån

En anslutning från Älghultsvägen längre söderut, vidare norrut via banvallen, har utretts och utgör fortfarande ett möjligt alternativ i framtiden. Det bedöms dock som varken ekonomiskt eller tidsmässigt genomförbart med anledning av den stora efterfrågan på industrimark som finns i Åseda.

Eftersom övriga alternativ inte längre bedöms som aktuella har kommunen valt att återgå till en variant av **alternativ 3** som presenteras ovan. Trafiken kommer att ledas via Järnvägsgatan/Östra Industrivägen, genom den projekterade vägporten under väg 23/37 och vidare söderut längs en ny gata som löper genom både etapp 1- och 2-området fram till en vändplan.

Den nya vägen som ansluter till området genom vägporten kommer även att förses med GC-väg för att möjliggöra hållbara transporter till och från området, samt åtkomst till närmsta busshållplats för kollektivtrafikanter som ligger norr om väg 23. Det är i dagsläget inte planerat för någon busshållplats söder om väg 23, men beroende på områdets utveckling kan detta komma att förändras.

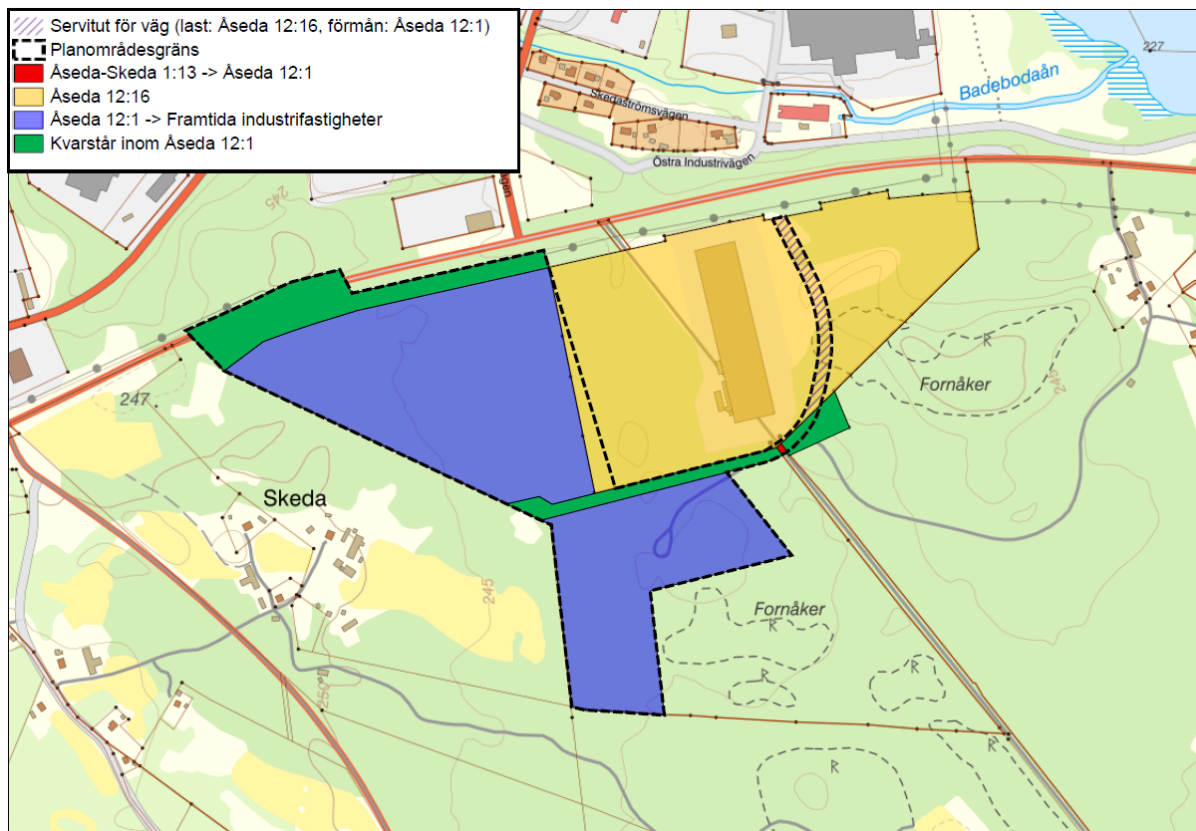
Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Detaljplanen medför konsekvenser för fastigheter och rättigheter enligt följande tabell och karta.

Fastighet	Fastighetsrättsliga	Ekonomiska	Tekniska
Åseda 12:1	De delar av fastigheten som planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap kommer att kvarstå inom fastigheten. Kvartersmarken kommer att kvarstå inom fastigheten fram till dess att verksamheter etablerar sig och marken säljs.	Avstyckning och försäljning av mark genererar intäkter till kommunen.	Marken inom fastigheten kommer att byggas ut i enlighet med detaljplanen. Det innebär att marken efterhand kommer att bebyggas med industriverksamheter, kommunal gata, erforderliga ledningar och annan infrastruktur.
Åseda 12:16	Fastigheten ligger i huvudsak utanför nu aktuellt planområde, men berörs av kvartersmark för industri och bestämmelse om markreservat för allmännyttig körtrafik. Inom denna del av fastigheten har kommunen via ett	För att i enlighet med avtalet bilda ett servitut krävs en lantmäteriförrättning. Kommunen är ansvarig för att initiera och bekosta denna förrättning. Förslaget får således inga ekonomiska konsekvenser för fastigheten eller dess	Fastigheten är redan delvis utbyggd i form av en industribyggnad, men storleken på fastigheten och de båda detaljplanerna som gäller inom den möjliggör ytterligare utbyggnad i framtiden. En del av fastigheten kommer att bebyggas med en ny gata med

	<p>avtal med fastighetsägaren förvärvat rätten att bilda ett servitut för den nya gatan. Servitutet är tänkt att förläggas i sin helhet inom Åseda 12:16 och binder ihop den kommunala fastigheten Åseda 12:1.</p>	<p>ägare. Denna del av fastigheten kan dock inte tas i anspråk för bebyggelse eller andra åtgärder som förhindrar efterlevnaden av servitutet.</p>	<p>tillhörande ledningar och annan erforderlig infrastruktur.</p>
<p>Åseda-Skeda 1:13</p>	<p>Den del av fastigheten som berörs av detaljplanen är planlagd för GATA med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen äger redan fastigheten men den kommer vid genomförandet av detaljplanen att överföras till Åseda 12:1</p>	<p>Inga ekonomiska konsekvenser.</p>	<p>Den aktuella delen av fastigheten kommer att tas i anspråk för en ny kommunal gata med tillhörande ledningar och annan erforderlig infrastruktur.</p>



Figur 2: Fastighetsbildningskarta

Natur

Naturvärden och rödlistade arter

En naturinventering genomfördes för hela det ursprungliga planområdet i juli 2018. Inventeringen har delat upp området i 17 delområden där 10 av dessa har fått naturvärdesklassen ”visst naturvärde” och resterande 7 har låga naturvärden. Skogen inom området innehåller delvis bestånd som har ett visst naturvärde. Det handlar exempelvis om ett äldre hygge med kvarlämnade frötallar. Dessa äldre och grova träd har delvis fallit omkull och bildat grova lågor eller dött och står kvar som grövre torrakor.

Området präglas av barrskog med ett ganska starkt inslag av olika våtmarker. I de västra delarna är marken lite mer varierad med små arealer av alsumpskog och en något rikare flora. De östra delarna är nyligen avverkade och här finns ett större hygge samt en befintlig industribyggnad med hårdgjorda ytor (utanför aktuellt planområde). Längs banvallen förekommer inslag av ängsväxter. På den västra sidan om banvallen har fynd av knärot gjorts. Knärot är en orkidé som är rödlistad enligt SLU Artdatabanken. Fyndplatsen ligger utanför aktuellt planområde och är planlagd för natur i befintlig detaljplan (den första etappen). I samband med att den nya gatan från vägporten till industriområdet anläggs kommer en mindre del av naturområdets norra del att planläggas för gata. Fyndplatsen ligger ungefär 180 meter söder om gränsen för den planlagda gatumarken.

Vid naturinventeringen gjordes även fynd av sommarfibbla i områdets nordvästra del (se karta nedan för fyndplats). Enligt Artdatabanken förekommer sommarfibbla i södra delarna av landet upp mot Närke, Uppland och Gästrikland. Det är en karaktärsväxt för ogödslad, artrik, slätterhävdat mark. Arten påträffas även i naturbetesmarker, torrängar, och längs vägkanter. Växer på torra-friska, gärna solöppna marker. Arten har minskat i takt med slättermarkernas försvinnande. En minskning av populationen pågår eller förväntas ske. Minskningen avser förekomstareal, kvalitén på artens habitat och antalet reproduktiva individer. Minskningstakten har uppgått till 25 (15-40) % under de senaste 60 åren. Under en tidsperiod om 60 år, som sträcker sig både bakåt och framåt i tiden, så bedöms minskningstakten uppgå till 25 (15-40) %. Bedömningen baseras på direkt observation, ett för arten lämpligt abundansindex och minskad geografisk utbredning och/eller försämrade habitatkvalitet. Beroende på vilka av de skattade värdena som används varierar bedömningen från Nära hotad (NT) till Sårbar (VU). Baserat på de troligaste värdena hamnar arten i kategorin Nära hotad (NT). Minskningstakten för den svenska populationen bedöms vara nära gränsvärdet för Sårbar (VU). Fyndplatsen och dess närområde kommer att planläggas för natur för att minimera risken för åverkan.



Figur 3: Röd punkt avser fyndplats för knärot enligt Artportalens söktjänst och gula punkter avser fyndplats för sommarfibbla. Dessa ligger inom naturmark.

Planförslaget medför även skogsavverkning i omfattande skala, samt förlust av naturmiljö i stora delar av planområdet. Utbyggnaden innebär en permanent barriär i naturmiljön där naturliga betingelser och biotoper mer eller mindre kommer försvinna helt och hindras att återskapas. Planförslagets påverkan på spridningsmöjligheter för växt- och djurliv i öst-västlig riktning bedöms som stora, medan påverkan på spridningsmöjligheter i nord-sydlig riktning bedöms som små eftersom riksvägen redan idag utgör en barriär. Totalt sett bedöms effekterna bli stora/mycket negativa till följd av förlusterna av naturmiljö samt den negativa påverkan på spridningsmöjligheter för växt- och djurliv som uppkommer, men då värdet på naturvärdesobjekten är relativt låga bedöms konsekvenserna sammantaget bli måttligt negativa ur naturmiljösynpunkt.

Landskapsbild

Planförslaget innebär exploatering av skogsmark för omvandling till industriområde. Skogen kommer att avverkas och karaktären i området förändras från skog till industri. Upplevelsen förändras därmed från skog med vild växtlighet och småkuperad mark till ett område med stora hårdgjorda ytor och industribyggnader med tillhörande infrastruktur. Karaktärsförändringen inom planområdet bidrar till att bilden av Åseda som industrisamhälle förstärks men detta sker på bekostnad av dagens bild som en del av det småländska skogslandskapet.

En ganska omfattande avverkning av skogen kommer ske för att i sin tur ersättas med industribyggnader med en höjd på upp till 15 meter. Det motsvarar ungefär höjden på omkringliggande barrskog. I kombination med de naturliga nivåskillnaderna kommer industribyggnaderna, höjdmässigt, inte bli särskilt dominerande i landskapet. Cykelbanan längs

den gamla järnvägsbanken och dess siktlinjer försvinner inom planområdet, men återkommer söder om området.

Den bevarade naturen längs väg 23/37 blir därmed en viktig grön korridor och bedöms ha positiva effekter på landskapets helhet, då detta område utgör en skyddszon men binder också ihop vegetationen i en större skala. Naturmarksområdet i den södra delen av planområdet kan bidra till en naturlig dagvattenhantering och fungera som övergångszon till skogen.

Miljö

Miljökonsekvensbeskrivning

Den samlade bedömningen av miljökonsekvensbeskrivningen är att påverkan på området bedöms bli relativt stor till följd av detaljplanens genomförande då majoriteten av planområdet i nuläget är oexploaterad mark, medan detaljplanen medger stor frihet i hur byggnation för hur industriändamål kan utföras.

Bedömningen är att planförslaget kommer medföra vissa negativa konsekvenser för området genom dess genomförande, men dessa går att motverka och minimera till viss del genom åtgärder och uppföljning. Detta gäller speciellt för vatten- och naturrelaterade aspekter.

Om åtgärder utförs för att minska de negativa konsekvenser som har kunnat identifieras kan planförslaget konsekvens som helhet anses vara liten. Skulle däremot inga åtgärder genomföras kommer miljöpåverkan att bli större och mer negativ.

Uppföljning och föreslagna åtgärder

Uppföljningen har stor betydelse för att tillgodose syftet med miljöbedömningen och för att uppnå hållbar utveckling. I planprocessen är vissa konsekvenser svåra att förutse och osäkra. Uppföljningen visar på skillnader mellan bedömda och verkliga miljöeffekter samt behov av ytterligare åtgärder för att förhindra eller begränsa betydande konsekvenser. Uppföljningen bidrar till kunskapsuppbyggnad och på sikt bättre och effektivare miljöbedömningar.

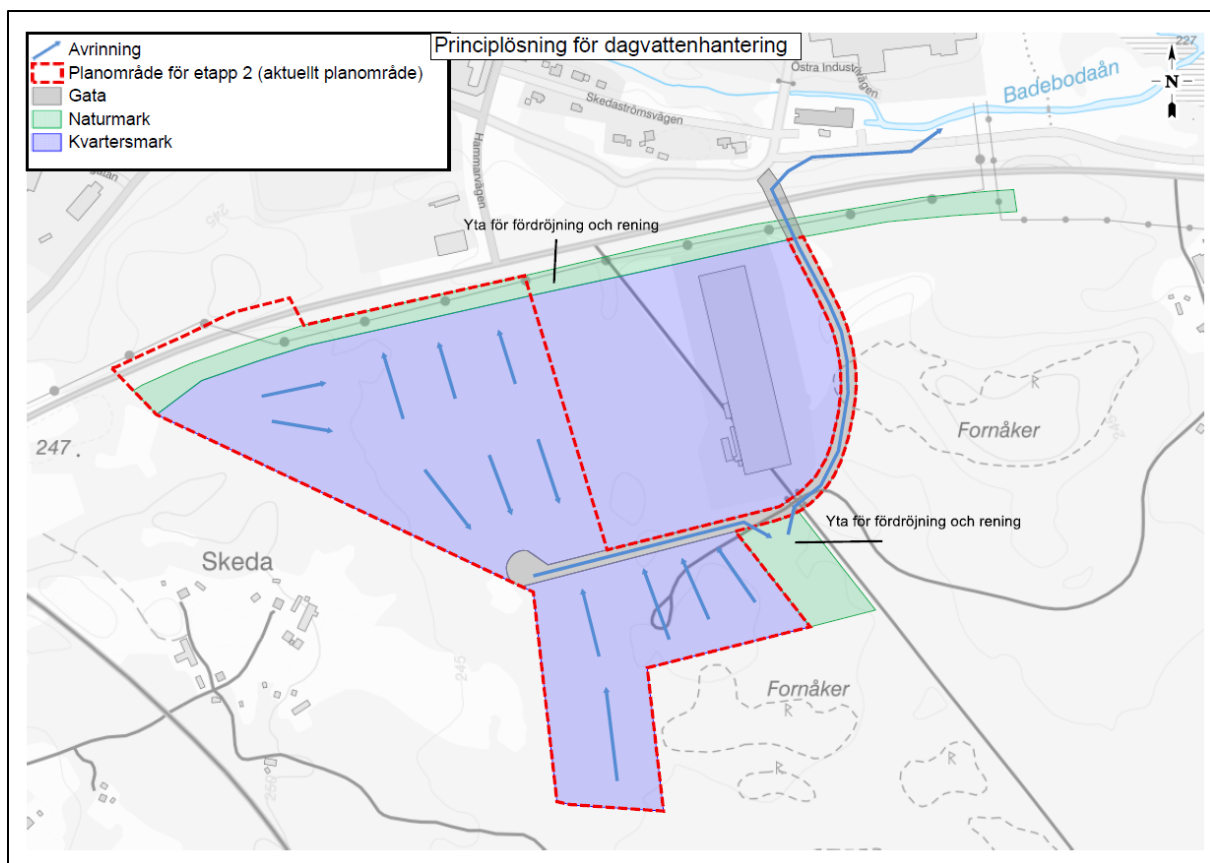
Boverket rekommenderar att uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av en plan faktiskt får, så långt som är möjligt, ska kopplas till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem. I den mån det är möjligt bör uppföljningen av detaljplanens betydande miljöpåverkan samordnas med dessa befintliga processer.

- För uppföljning av påverkan på grundvattentäkten från exempelvis dagvatten bör kommunen upprätta ett kontrollprogram där kontroll av föroreningshalten samt flöden görs. Flöden kan kontrolleras genom flödesrör.
- Höjder bör inte bestämmas i detaljplanen
- I samband med projektering behöver dagvattenhanteringen belysas
- För att minska ledningsdimensioner och belastning på recipient rekommenderas att det sätts ett fördröjningskrav på tomtmark, i nuläget är inget fördröjningskrav satt i planen. Med ett utsläppskrav på 2,5 l/s/ha i Badebodaån, skulle flödet istället vara cirka 90 l/s, vilket är mer hanterbart och ge mindre påverkan.

- Genom att avleda dagvatten via öppna utjämningsmagasin och även gärna i diken och över gröna ytor kommer såväl en sedimentation som en filtrering av dagvattnet att ske som minskar susp- och metallhalter. Växterna kommer också att ta hand om och rena dagvatten, vilket även minskar halterna av näringsämnen. o Ett annat sätt att minska föroreningshalten i dagvatten för vissa metaller är att föreskriva en begränsning i användning av vissa byggnadsmaterial.
- Genom att föreskriva att dagvattenavledning från parkeringsytor och vägar ska ske genom oljeavskiljare minskar oljehalten i utsläppet.
- Generellt behöver utrymme reserveras i planen för vägporten, ska den exempelvis utföras med slänter eller med stödmurar, hänsyn behöver tas till att det är en brant stigning till de södra delarna av planområdet.
- Bergets egenskaper behöver undersökas vidare
- Grundvattennivåmätningar bör utföras
- En bedömning behöver göras av grundvatteninläckaget till underfarten och påverkansområdets utbredning inför anläggandet av underfarten.
- För att möjliggöra exploateringen kommer fornlämningar att behöva undersökas och tas bort eller flyttas. o Eftersom fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (SFS 1988:950) kommer planförslaget att kräva ett tillstånd från länsstyrelsen för ingreppen.
- En arkeologisk utredning (steg 1 och vid behov steg 2) föreslås göras i samband med arkeologisk utredning steg 2 som ska göras för de övriga delarna i planområdet.

Dagvatten

Marken består till stor del av berg i dagen eller grunda jordlager av morän varför möjligheterna till lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration bedöms vara begränsade. Trots markens beskaffenhet ska dagvatten fördröjas inom kvartersmark innan det rinner vidare till allmänna dagvattenanläggningar eller ledningar. Genom att reglera hur stor del av kvartersmarken som får bebyggas och som ska förbli genomsläpplig säkerställer detaljplanen att det finns erforderliga utrymmen för fördröjningsåtgärder även inom kvartersmark. Utformning och placering av dessa fördröjningsåtgärder regleras dock inte i detaljplanen utan sker i samråd mellan kommunens tekniska avdelning och framtida fastighetsägare vid genomförandet. Dagvattnet kommer sedan att, efter fördröjning och rening, ledas från kvartersmark till allmän platsmark (antingen naturmark eller gatemark) för ytterligare fördröjning och rening innan det leds vidare till kommunala dagvattenledningar som transporterar vattnet genom vägporten vidare till Badebodaån som är recipient. Fördröjning och rening av dagvatten är möjligt inom den planlagda naturmarken, både längs väg 23/37 och det större naturområde som ligger direkt söder om lokalgatan. Detaljplanen kommer inte att reglera vilken typ av fördröjnings- och reningsteknik som ska användas utan det kan bäst avgöras under genomförandet. Nedanstående karta är en principskiss över hur dagvattenhanteringen är tänkt att ske.



Miljökvalitetsnormer

Luft

Mätningar av luftkvaliteten görs med jämna mellanrum i Åseda. Kommunen ligger på en låg nivå med hänsyn till luftföroreningar.

De ämnen som mest bidrar till försämrade utomhusluft är kvävedioxid och partiklar (PM10), vilka främst skapas av fordonstrafik. För att uppnå en sådan mängd trafik där en närmare undersökning är nödvändig bör årsdygnstrafiken (ÅDT) uppgå till ca 30 000 fordon och ett slutet gaturum finnas.

Vatten

Beträffande grundvattenförekomsten bedöms varken den kvantitativa eller kvalitativa statusen bli sämre med föreslagen dagvattenhantering. Exploateringen bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten. En förutsättning är dock att erforderliga försiktighetsåtgärder vidtas vad gäller hantering av dagvatten och eventuell avledning av vatten från vägporten.

Förväntad föroreningsbelastning från dagvatten på Badebodaån har räknats ut med hjälp av schablonvärden för typen industriområde. Antagen reningseffekt har värderats utifrån schablonvärden för torr damm. Naturområdena längs väg 23/37 kan utformas som svackdiken. Områdena är dock tillräckligt breda för att konstrueras som torra dammar, vilka ger en bättre reningseffekt än svackdiken, varför schablonvärden har valts därefter. En kolumn med reningseffekt för våt damm har även lagts till. Principlösningen är inte utformad därefter, men

naturområdena avsatta i planförslaget bedöms som tillräckligt stora för att våta dammar ska kunna anläggas.

Schablonvärdena är baserade på en samlad bedömning av statistiska data. Det finns en osäkerhet i schablonvärdena och de uppdateras kontinuerligt när bättre underlag finns tillgängligt. Halter och reningseffekt bör ses som samlade uppskattningar.

Ämne	Schablon-halt industriområde (µg/l)	Renings-effekt torr dam (%)	Schablon-halt efter rening torr damm (µg/l)	Renings-effekt våt dam (%)	Schablonhalt efter rening våt damm (µg/l)	Schablonhalt skogsområde (µg/l)
Fosfor (P)	300	20	240	55	135	40
Kväve (N)	1800	25	1350	35	1170	750
Bly (Pb)	30	80	6	75	8	6
Koppar (Cu)	45	30	32	65	16	6,5
Zink (Zn)	270	45	149	50	135	15
Kadmium (Cd)	1,5	80	0,3	80	0,3	0,2
Krom (Cr)	14	45	7,7	60	5,6	0,5
Nickel (Ni)	16	60	6,4	85	2,4	0,5
Kvicksilver (Hg)	0,1	10	0,09	30	0,07	0
Suspendert material (SS)	100 000	55	45 000	80	2000	34
Olja	2500	75	625	80	500	0
PAH	1	60	0,4	70	0,3	0

All exploatering innebär oundvikligen en risk för föroreningsutsläpp via dagvatten. Teoretiskt kommer de föroreningar som potentiellt uppkommit i dagvatten att öka jämfört med nuvarande schablonhalter i vatten från skogsmark (bortsett från halten av bly). Därför måste planen möjliggöra för en dagvattenhantering som medför att det sker en rening innan utsläpp till recipienten.

Genom att anlägga öppna utjämningsmagasin kommer såväl en sedimentation som en filtrering av dagvattnet att ske som minskar susp- och metallhalterna. Växterna kommer också att ta hand om och rena dagvatten, vilket även minskar halterna av näringsämnen.

Dagvatten har en större variation i tid och rum jämfört med ytvatten, vilket gör att Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och förslag till miljökvalitetsnormer för ämnen som utgör en betydande risk för vattenmiljön inte är direkt överförbara på dagvatten (Riktvärdesgruppen, 2009). Vidare pågår det processer i en recipient som medför att halterna i ytvattnet vanligtvis är lägre än vad som normalt förekommer i ett tillrinnande dagvatten.

Riktvärdesgruppen (2009) har därför tagit fram riktvärden för att avgöra om det behöver göras föroreningsreducerande åtgärden vid utsläpp till recipient. En jämförelse mellan halterna från planområdet, riktvärdena framtagna av Riktvärdesgruppen och gränsvärdena för kemisk ytvattenstatus angivna av Havs- och vattenmyndigheten (2019) finns redovisade i nedanstående tabell.

Ämne	Schablonhalt efter rening torr damm ($\mu\text{g/l}$)	Schablonhalt efter rening våt damm ($\mu\text{g/l}$)	Riktvärden för dagvattenutsläpp (Riktvärdesgruppen, 2009) ($\mu\text{g/l}$)	Gränsvärde, maximal tillåten koncentration Inlandsytvatten (HVMS, 2019) ($\mu\text{g/l}$)
Fosfor (P)	240	135	160	
Kväve (N)	1350	1170	2000	
Bly (Pb)	6	8	8	14
Koppar (Cu)	32	16	18	
Zink (Zn)	149	135	75	
Kadmium (Cd)	0,3	0,3	0,4	≤ 0,45 (klass 1) 0,45 (klass 2) 0,6 (klass 3) 0,9 (klass 4) 1,5 (klass 5)
Krom (Cr)	7,7	5,6	10	
Nickel (Ni)	6,4	2,4	15	34

Kvicksilver (Hg)	0,09	0,07		0,07
Suspenderat material (SS)	45 000	2000	40 000	

Enligt tabellen är det endast zink som överstiger rikt- och gränsvärden sett till rening i våt damm. Torr damm har något sämre rening avseende fosfor, koppar och suspenderat material och överstiger riktvärdena marginellt. Kvicksilver ligger nära gränsvärdet, medan bly, kadmium, krom och nickel ligger under riktvärden och gränsvärden.

Baserat på tabellen krävs det ytterligare åtgärder utöver utjämningsmagasin i form av våt damm med hänsyn till halten zink. Planområdet avsätter totalt 12 672 m² naturmark. Naturmarken är placerad bland annat med hänsyn till dagvattnets rinnvägar. Det innebär att det inom naturmarken, förutom eller i stället för torra dammar, även kan anläggas perkolationsmagasin. Perkolationsmagasin bedöms vara den i dagsläget bästa reningsmetoden för bland annat zink och kan vid vissa förutsättningar ge en reningseffekt om 100 %

(<http://www.stockholmvattenochavfall.se/dagvatten/tekniska-losningar2/anlaggningsjamforelser/anlaggningsjamforelser/>, hämtad 2019-09-12).

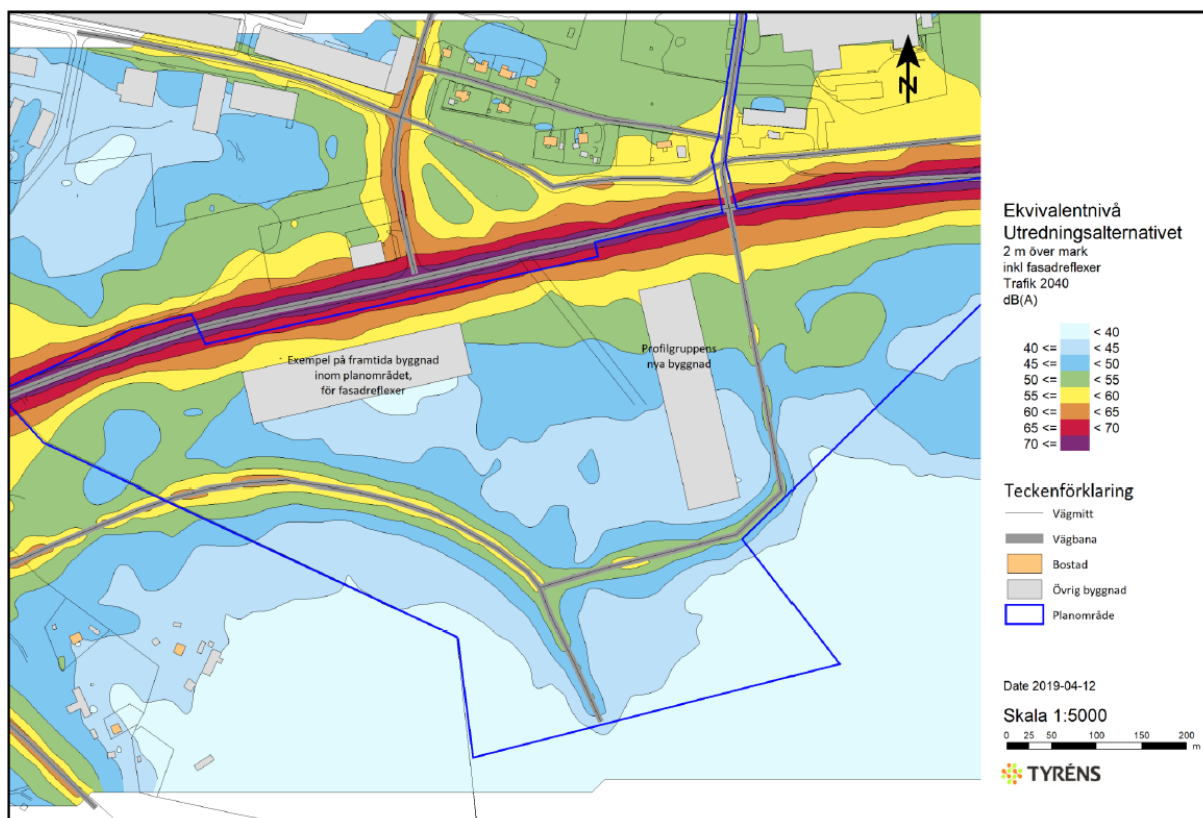
Sammantaget är bedömningen att med en kombination av perkolationsmagasin, diken samt gröna ytor och växter påverkas inte möjligheten att uppnå god status i vattenförekomsten. De ytor i planen som är angivna för naturmark bedöms som tillräckliga för att skapa förutsättningar för en ur miljösynpunkt godtagbar dagvattenhantering. Exakt placering och utformning av renings- och fördröjningsåtgärderna bestäms vid genomförandet av detaljplanen.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Trafikbuller

I miljökonsekvensbeskrivningen finns uppskattade värden för både trafik- och verksamhetsbuller. Vad gäller trafikbuller anges att till år 2040 beräknas de ekvivalenta bullernivåerna öka med ca 1 dBA till följd av den allmänna trafikutvecklingen i enlighet med Trafikverkets basprognos. Utbyggnaden av planområdet beräknas inte medföra att riktvärdet 65 dBA ekvivalentnivå vid den befintliga bebyggelsen överskrids. De ekvivalenta bullernivåerna vid fasad beräknas öka med 0,3-0,7 dBA vid bebyggelsen norr om väg 23/37.



Figur 4: Ekvivalent trafikbullernivå år 2040 (MKB, Tyréns, 2019).

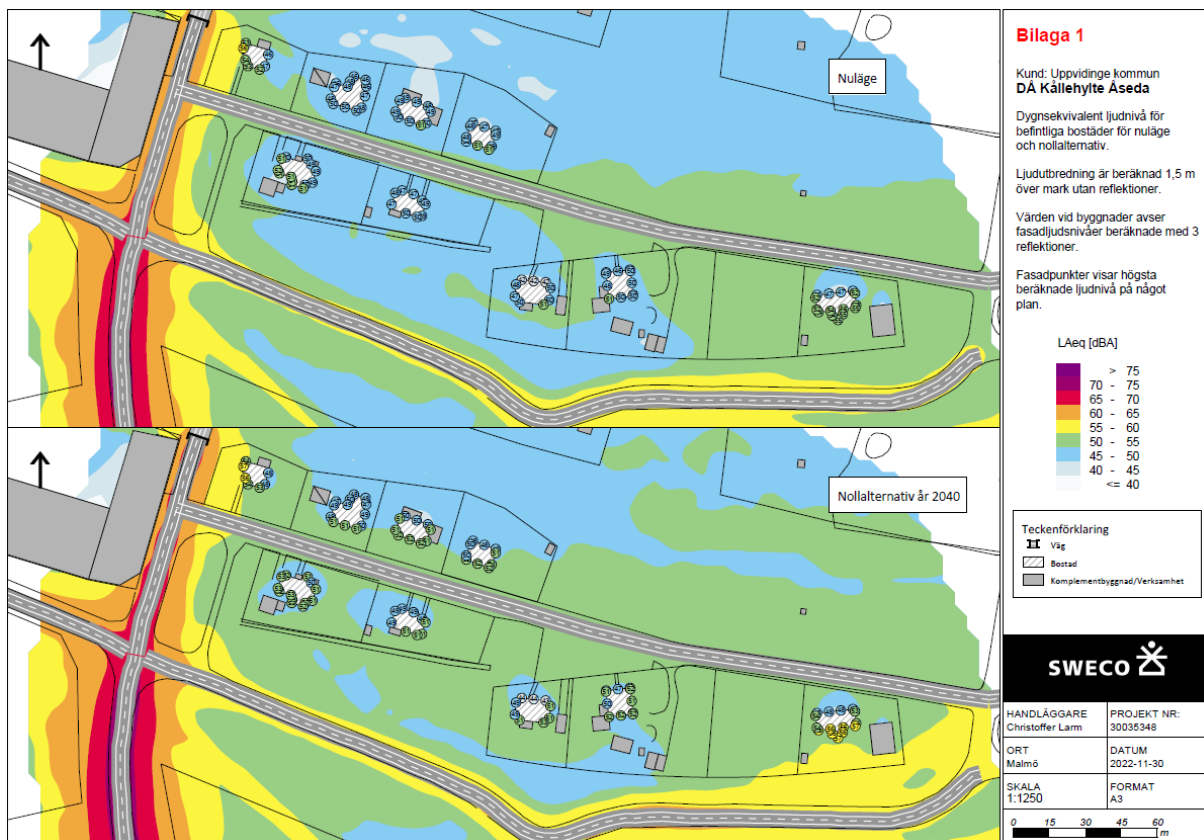
Maximalnivåerna är i stort sett oförändrade, och medför inte att åtgärder behöver vidtas. Reflexer i den planerade bebyggelsen i planområdet beräknas inte öka de totala nivåerna vid befintliga bostäder på norra sidan vägen.

I den aktuella detaljplanen har en annan trafiklösning än den som föreslogs i den första etappen valts som den mest lämpliga (se mer under avsnittet ”Trafik”). Med anledning av detta har en ny trafikbullerutredning för Järnvägsgatan/Östra Industrivägen och Skedaströmsvägen norr om väg 23/37 genomförts. Utredningen visar att riktvärden vid fasad överskrids för fyra bostäder efter ombyggnationen. Ett åtgärdsförslag har tagits fram som beräknas resultera i att riktvärden vid fasad endast överskrids vid en bostad, men att ljudnivåerna vid den mest utsatta bostaden inte blir högre än för ett nollalternativ utan utbyggnaden.

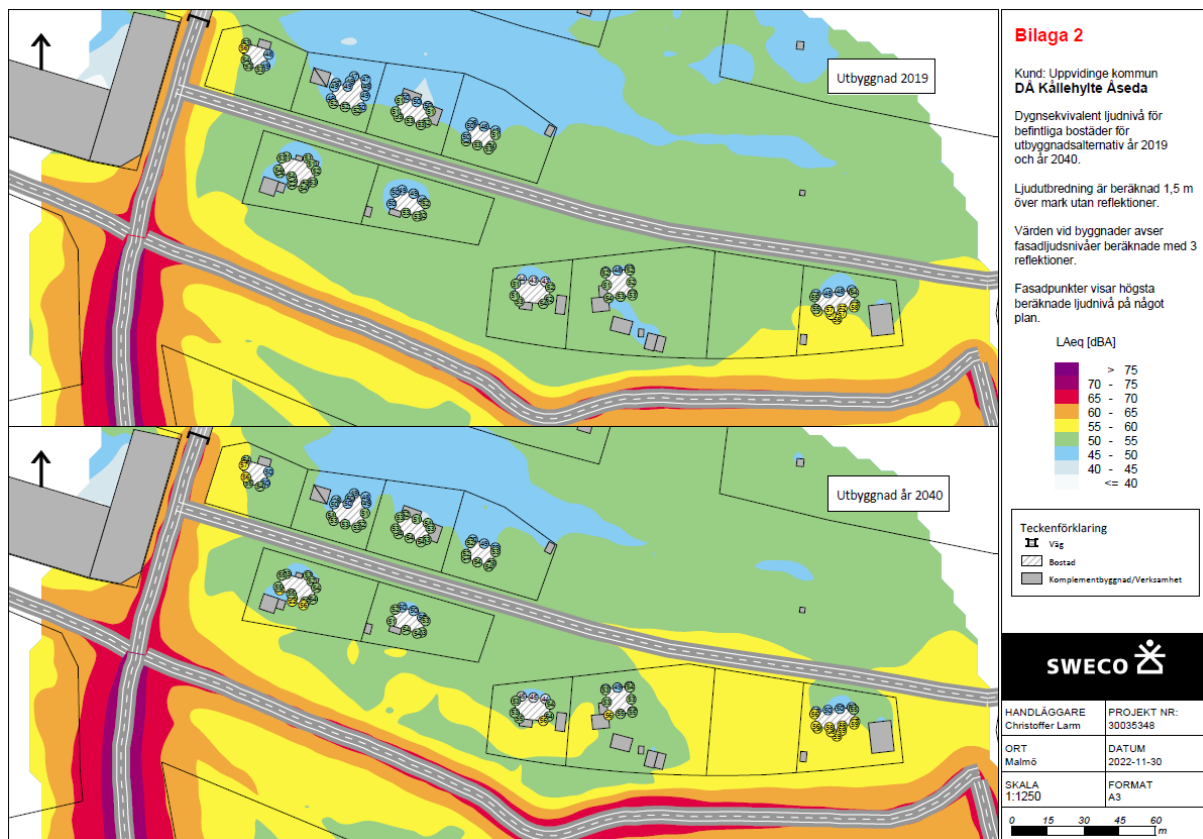
Trafikdata för vägar kring bostäderna framgår i MKB:n, förutom trafiksiffror för väg 23/37. Trafikdatan i MKB:n bygger på antaganden från Uppvidinge kommun baserade i trafik för år 2019. Trafik för väg 23/37 samt hastigheter på vägarna har hämtats via Trafikverkets NVDB-verktyg 2021-11-18. Uppräkning till trafik för år 2040 är gjorda enligt Trafikverkets EVA-verktyg. Ingen uppräkning har gjorts för nulägesberäkning år 2021 då majoriteten av trafiksiffrorna är uppskattningar, och skillnaden mellan 2019 och 2021 vid en trafikuppräkning bedöms försumbar.

Väg	Nuläge år 2019		Nollalternativ år 2040		Utbyggnadsalternativ år 2019		Utbyggnadsalternativ år 2040	
	fordon/d	Andel tung trafik	fordon/d	Andel tung trafik	fordon/d	Andel tung trafik	fordon/d	Andel tung trafik
Väg 23/37	2644	22,4%	3462	25,2%	3744	20,3%	4885	22,8%
Östra Industri- vägen/ Järn- vägsgatan Ö	150	15%	195	17,4%	1250	15%	1618	17,1%
Järnvägsgatan V	1000	15%	1294	17,1%	1000	15%	1294	17,1%
Hammarvägen S	1500	15%	1940	17,1%	2600	15%	3364	17,1%
Hammarvägen N	1500	15%	1940	17,1%	1500	15%	1940	17,1%
Nybyggd väg	-	-	-	-	1100	15%	1423	17,1%
Skedaströms- vägen	41	0%	52	0%	41	0%	52	0%

Figur 5: Sammanställning av indata för trafik (Bullerutredning, Sweco, 2022)



Figur 6: Dygnskvivalent ljudnivå för befintliga bostäder för nuläge och nollalternativ år 2040 (Bullerutredning, Sweco, 2022).



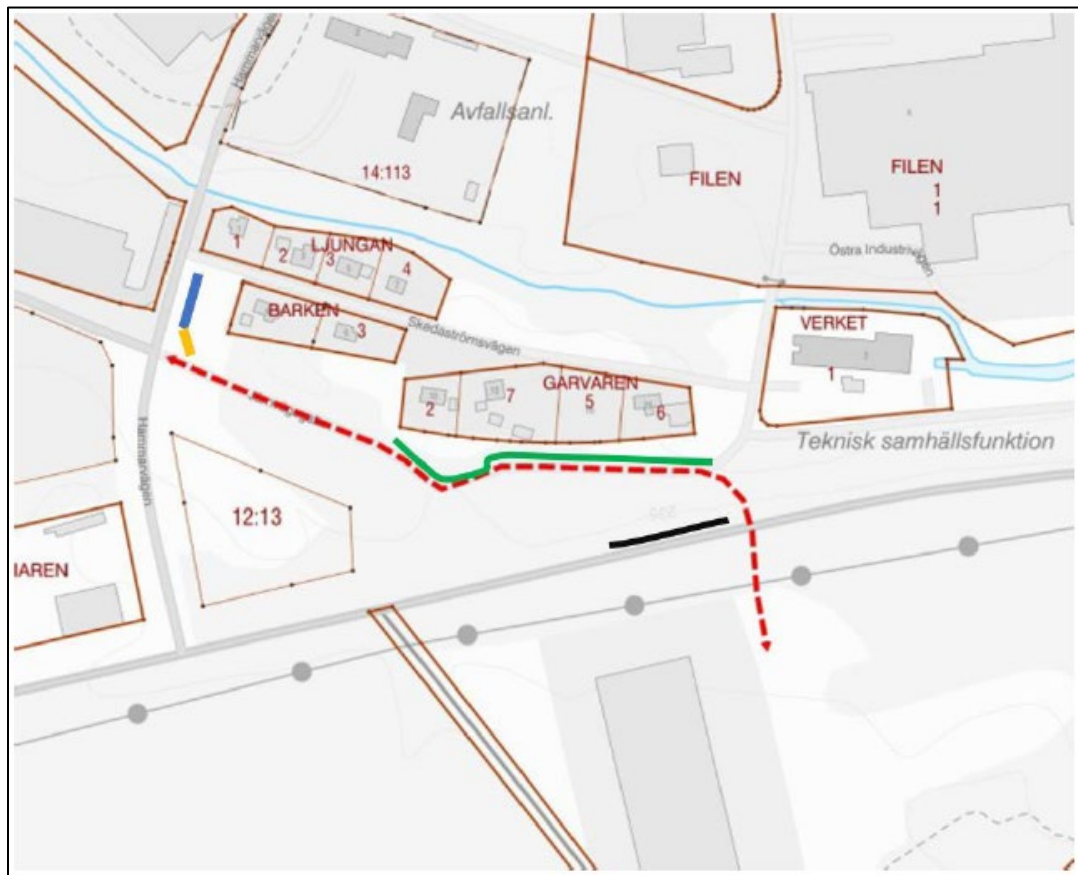
Figur 7: Dygnsekvivalent ljudnivå för befintliga bostäder för utbyggnadsalternativ år 2019 och år 2040 (Bullerutredning, Sweco, 2022).

I utbyggnadsalternativet överskrider fyra bostäder riktvärdet för ekvivalenta ljudnivåer vid fasad (55 dBA). Även en bostad längs Hammargatan som syns nordväst i figuren överskrider detta riktvärde, men har en oförändrad ljudnivå jämfört med nollalternativet, och anses därför inte påverkas av den ombyggda infrastrukturen. Utbyggnaden beräknas resultera i ökade ekvivalenta ljudnivåer om 2-4 dBA längs östra Industrivägen/Järnvägsgatan. Riktvärdet för uteplats (70 dBA maximal ljudnivå) bedöms överskridas på delar av tre fastigheter.

Vägnära åtgärder bedöms behövas för att reducera bullernivån för de 4 bostäder som får ekvivalenta ljudnivåer vid fasad över 55 dBA. Totalt föreslås tre åtgärder, och redovisas principiellt i Figur 8 nedan:

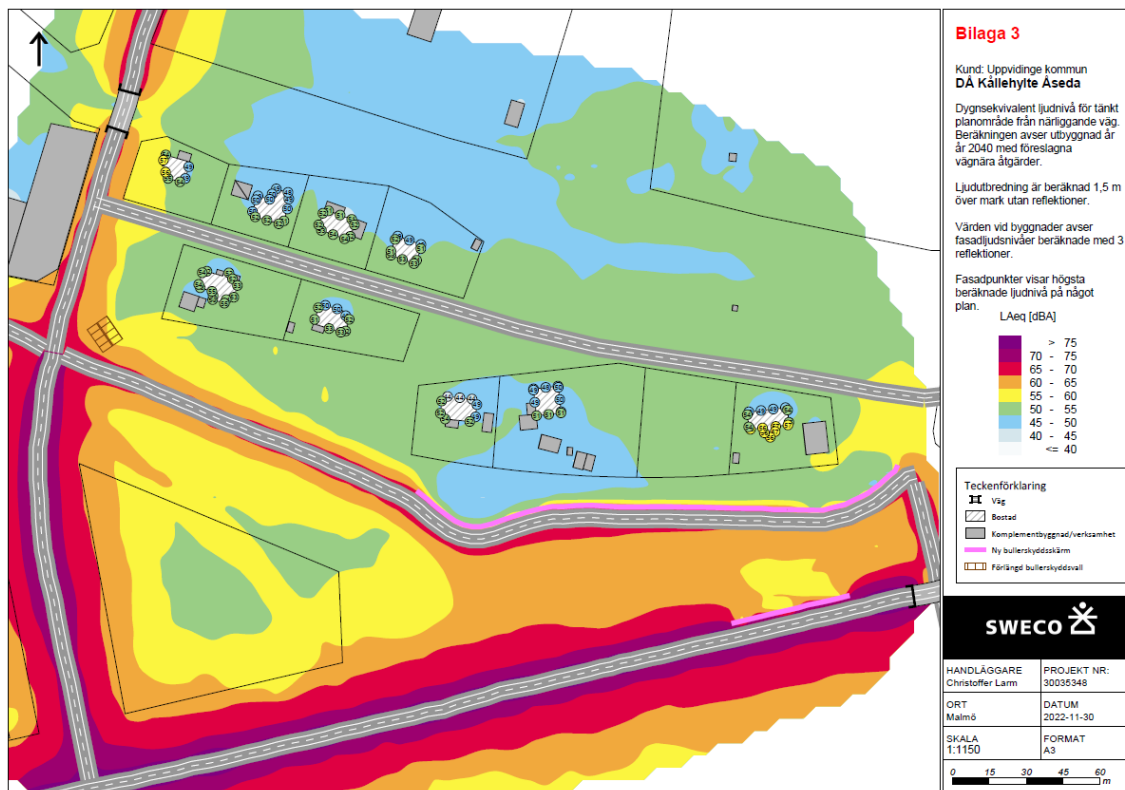
- Förlängd bullerskyddsvall öster om Hammarvägen. I nuläget finns en bullerskyddsvall (blå markering i figuren) med en ungefärlig höjd på 2,5 meter utläst från laserdata. En förlängning av denna (orange markering i figuren) föreslås fram till Järnvägsgatan och befintlig cykelväg, för att minska ljudnivån vid den byggnad som ligger närmast Hammarvägen. Förlängningen beräknas kunna vara ca 10 meter lång.
- Bullerskyddsskärm längs Östra Industrivägen/Järnvägsgatan (grön markering i figuren). En ca 200 m lång vägnära skärm med höjden 2 m över vägbana placeras så nära vägen som är tekniskt möjligt. I modellen har avståndet 5 meter till vägmitt använts för beräkning av ljudnivå.

- Bullerskyddsskärm längs med väg 23/37. Denna skärm ska hjälpa till att skydda den mest bullerutsatta bostaden. Skärmen som modellerats är ca 50 m lång och har höjden 2 m över vägbana och placeras strax väster om den planerade tunneln.



Figur 8: Föreslagna bullerskyddsåtgärder. Förlängd vall (orange) samt två bullerskyddsskärmar (grön och svart linje), (Bullerutredning, Sweco, 2022).

Föreslagna åtgärder gör att endast en bostad överskrider riktvärdet 55 ekvivalent ljudnivå vid fasad. Resultat för ekvivalenta ljudnivåer efter vägnära åtgärder redovisas i Figur 9 nedan. Ingen av fastigheterna har ljudnivåer som överskrider riktvärden för uteplats (70 dBA maximal ljudnivå) efter föreslagna åtgärder. Bostaden längst österut är svår att skydda från buller sett till att väg 23/37 ligger på en högre höjd än bostaden, samt att den ligger närmre väg 23/37 än övriga bostäder. Föreslagna åtgärder ser till att ljudnivån vid bostaden inte blir högre än ett nollalternativ, och kompenserar därmed för den ökade ljudnivån som utbyggnaden medför. Att se till att 55 dBA ekvivalent ljudnivå innehålls hade inneburit en betydligt större skärmåtgärd längs väg 23/37 eller en skärm nära östra Industrivägen som är mycket högre än 2 meter, och en sådan lösning anses inte rimlig.



Figur 9: Dygnsekvivalent ljudnivå för tänkt planområde från närliggande väg. Beräkningen avser utbyggnad år 2040 med föreslagna vägnära åtgärder (Bullerutredning, Sweco, 2022).

För att säkerställa att de föreslagna åtgärderna genomförs och att riktvärden för trafikbuller inte överskrids kommer kvartersmarken i planförslaget att förses med följande bestämmelse:

a₂ - Bygglov får inte ges för industri förrän bullerdämpande åtgärder har vidtagits längs Järnvägsgatan och väg 23/37.

Bestämmelsen innebär att framtida fastighetsägare inom industriområdet blir beroende av åtgärder som kommunen är ålagd att genomföra. Enligt Boverket kan villkor för lov avse ljudavskärmade byggnader och bullerskyddsanordningar i en större skala och på andra fastigheter. Lagregeln är inte begränsad till att åtgärden ska utföras inom planområdet, men det ska säkerställas att åtgärden går att genomföra. Samtliga av de föreslagna åtgärderna kommer att vidtas på kommunal mark planlagd för natur enligt gällande planer. Eftersom kommunen har rådighet över både marken och genomförandet, samt att åtgärderna är planenliga, är bedömningen att villkoret är befogat och åtgärderna genomförbara.

Vad gäller den bullerskärm som avses placeras längs väg 23 framgår av utredningens beräkningar att bullerskärmen är placerad cirka 6 meter från vägmitt. Ett utförande hade i så fall motsvarat bakkant av befintlig parkeringsficka och 1 – 1,5 meter från vägkant resten av sträckan. Den beräknade bullerskärmen sträcker sig längs ungefär halva parkeringsfickan och sedan vidare västerut längs vägen. Bullerskärmens höjd är beräknad till 2 meter över vägbanan, så den totala höjden på bullerskärmen avgörs av skillnaden i markhöjd och vägens höjd.



Figur 10: Röd linje avser ungefärlig placering av bullerskärmen enligt bullerutredningen.

Verksamhetsbuller

I miljökonsekvensbeskrivningen visas en sammanställning av beräknade ljudnivåer under dag, kväll och natt i fritt fält på två meters höjd över mark. Beräkningarna har utförts med ljuddata för typfall för tung-, medeltung- och lätt industri i hela planområdet förutom i det markområde där Profilgruppen har etablerat sig där typfallet för medeltung industri används i alla beräknade fall. Beräkningspunkter har valts vid närmaste bostäder i väster, norr och öster om planområdet. I beräkningen av verksamhetsbuller ingår även de interna transporter mellan ProfilGruppens anläggningar som sker genom den planerade vägporten och vidare på allmän väg. De interna transportererna med lastbil beräknas uppgå till ungefär 20 transporter/dygn. Utöver lastbilstransportererna genomförs ca 50 personbilstransporter/dygn mellan anläggningarna, varav 10 till ProfilGruppens anläggning på den norra sidan av väg 23/37. Av de totalt 70 transporter/dygn antas, baserat på verksamheten i övrigt, 75 % ske dagtid kl. 06 -18 och 25 % kvällstid kl. 18 – 22. Nattetid antas inga transporter ske i normalfallet. Ljudbidraget från transporter på allmän väg är nio decibel lägre än ljudbidraget från industriverksamheterna vid den närmste kontrollpunkten i beräkningsfallet för tung industri. Det innebär att ljudtillskottet från transportererna på allmän väg ökar den totala ekvivalenta ljudnivån i den närmste kontrollpunkten med en halv decibel.

Utredningen visar att det är möjligt att etablera både tyngre och lättare verkstadsindustri i planområdet som uppfyller riktvärden enligt Naturvårdsverkets vägledning. Eftersom vägledningens riktvärden uppfylls bedöms bullret från de beräknade typverksamheterna inte medföra några större konsekvenser, men olägenhet kan trots detta uppkomma.

Översvämning

Planområdet ligger på en relativt hög nivå i förhållande till närliggande vattendrag och sjöar. Den dagvattenhantering som detaljplanen möjliggör avsätter ytor för fördröjning vilket gör det möjligt

att anpassa vattenmängden som rinner till industriområdets känsligaste del, nämligen den planerade vägporten. Någon ökad risk för översvämning bedöms inte föreligga.

Riksintresse

Detaljplanen medför inga konsekvenser för riksintressen.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)

Detaljplanen medför inga konsekvenser för jordbruksmark, skogsbruk, oexploaterade områden eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

Trafik

Motortrafik

Planförslaget leder till en ökad trafikmängd på Järnvägsgatan/Östra Industrivägen i förhållande till nuvarande trafikmängd. Längs gatan ligger ett antal bostadshus där fyra av dem riskerar att utsättas för trafikbuller som överskrider gällande riktvärden. Med anledning av detta har en ny bullerutredning gjorts för att klarlägga vilka skyddsåtgärder kommunen behöver vidta för att undvika att en betydande olägenhet uppstår (se avsnittet om buller ovan).

Planförslaget leder även till en ökad belastning på korsningen Hammarvägen/Järnvägsgatan, och korsningen kan behöva förstöras eller byggas om för att möjliggöra en erforderlig svängradie för tunga transporter. En trafikutredning har genomförts för att utreda huruvida den befintliga korsningen kan hantera den ökade trafikmängden och framförallt ökningen av tunga transporter. Körspårsanalysen visar att det inte finns behov av ytterligare körytor i korsningen. Åtgärder som föreslås är refug i den östra tillfarten på Järnvägsgatan för lättare överblickbarhet och orientering samt åtgärder för tydligare cykelstråk förbi korsningen.

Gång- och cykelvägen längs med Järnvägsgatans norra sida bör förlängas över Hammarvägen och kopplas ihop med befintlig gång- och cykelväg mot Skedaströmsvägen. Eftersom det är en dubbelriktad gång- och cykelbana utan skyddsremsa föreslås kantsten som separering mot körbanan. Gång- och cykeltrafik mot det nya området fortsätter i blandtrafik på Järnvägsgatan.

Över Hammarvägen föreslås refug för att underlätta och göra det säkrare för gående och cyklande. För svängande fordon innebär detta att lastbil med släp inte kan komma från Järnvägsgatan till Hammarvägen utan att svepa över refugen. För normallastbil går det att göra dessa svängrörelser.

För att få plats med gång- och cykelvägen öster om Hammarvägen krävs flytt av befintliga områdesskyltar. De åtgärder som föreslås vid korsningen bedöms kunna genomföras med stöd av gällande detaljplan för området. Det aktuella planområdet kommer därför inte att inbegripa dessa områden.

Gång- och cykeltrafik

Den gata som förser området med trafik kommer även att inkludera en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen börjar på Östra Industrivägen norr om väg 23/37 och fortsätter sedan längs den nya gatan hela vägen in i området. Denna gång- och cykelväg gör det även möjligt att på ett bättre sätt än tidigare ta sig till den gamla banvallen som idag fungerar som ett

rekreationsstråk för gående och cyklister. Inom det naturområde som planeras längs gatan och banvallen kan en angoringsplats för cyklister skapas, och banvallen kan på ett bättre sätt marknadsföras.

Motiv till detaljplanens regleringar

Användningsbestämmelser

Gata

Gatumark planläggs i syfte att möjliggöra anslutningar för bil, gång, och cykel till kvartersmark inom planområdet.

Väg

Den del av planområdet som rör riksväg 23 planläggs som väg. Syftet med att använda bestämmelsen väg istället för gata är att bibehålla karaktären av en genomfartsled med hög tillåten hastighet och stort korsningsavstånd.

Natur

Detaljplanen förses med naturmark i den norra delen av planområdet längs riksväg 23. Naturmarken syftar till att skapa ett erforderligt avstånd mellan byggbar kvartersmark och riksvägens vägområde, skapa en grön korridor som löper genom industriområdet, skapa ytor för fördröjning och rening av dagvatten samt ge planområdet ett städat och trevligt intryck sett från väg 23.

Industri

All kvartersmark planläggs för industri. Syftet med detaljplanen är ”möjliggöra ny industrimark i Åseda genom att färdigställa den andra etappen av Källehytte industriområde”. För att uppfylla detaljplanens syfte behöver mark tas i anspråk för industriändamål. Marken bedöms som lämplig för industri eftersom det ligger på ett behörigt avstånd från störningskänsliga verksamheter samt skapar en naturlig förlängning av det befintliga industriområdet i Åseda.

Tekniska anläggningar

All kvartersmark inom Åseda 12:1 planläggs även för tekniska anläggningar. Syftet är att möjliggöra eventuella framtida anläggningar som kan behövas för att området ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt. Användningen är inte preciserad eller platsspecifik. Typ av anläggning som kan behövas och exakt placering av denna bestäms bäst i takt med att området byggs ut.

Egenskapsbestämmelser

Marken får inte förses med byggnad (punktprickad mark)

Detaljplanen förses med punktprickad mark inom ett 4,5 meter brett område längs den planerade gatan. Bestämmelsen syftar till att säkerställa en god trafiksäkerhet och framkomlighet för fordon med bred last och liknande som kan behöva trafikera området.

Minst 20 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig (b₁)

Bestämmelsen gäller för all kvartersmark i detaljplanen och syftar till att säkerställa ytor för fördröjning och, där så är möjligt, infiltration av dagvatten.

Största byggnadsarea är 65 % av fastighetsarean inom användningsområdet (e₁)

Bestämmelsen gäller för all kvartersmark i detaljplanen och syftar till att bibehålla öppna och åtkomliga ytor inom fastigheterna för bland annat räddningsfordon, arbetsfordon eller liknande. Bestämmelsen syftar vidare till att säkerställa att parkering och lastning kan ske inom kvartersmark.

Markreservat för gemensamhetsanläggning (g₁)

Bestämmelsen syftar till att säkerställa utrymme för en gemensam utfart för blivande fastigheter. Detaljplanen innehåller inga fastighetsindelningsbestämmelser vilket ger fastighetsägarna en ökad frihet vad gäller avstyckning. Med anledning härav är det av vikt att säkerställa åtkomst till gatan för samtliga framtida fastigheter, oavsett hur den framtida fastighetsbildningen ser ut.

Högsta nockhöjd är 15 meter (h₁)

Bestämmelsen gäller för all kvartersmark i detaljplanen och syftar till att begränsa nya byggnader till 2, max 3 våningar beroende på utförande. Höjden bedöms som lämplig i förhållande till landskapet i övrigt och planområdets relation till väg 23 och övriga Åseda. Att reglera byggnadernas nockhöjd har bedömts som mest lämpligt dels med hänsyn till den framtida bygglovshandläggningen, dels med hänsyn till att det rör sig om industribyggnader där fläktar, skorstenar, antenner och liknande kan förekomma i högre höjd än 15 meter.

Markreservat för allmännyttig luftledning (l₁)

Ett 35 meter brett område, med kraftledningen i mitten, reserveras för allmännyttig luftledning. Bestämmelsen syftar till att begränsa marken utnyttjande inom området i enlighet med Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u₁)

Detaljplanen reserverar mark för allmännyttiga underjordiska ledningar i syfte att säkerställa markåtkomst för en planerad ledningsgata som löper i nord-sydlig riktning genom planområdet. Primärt syftar ledningsgatan till att säkerställa utrymme för kommunala vatten- och avloppsledningar, men vid behov kan även andra ledningar samförläggas inom ledningsgatan.

Markreservat för allmännyttig körtrafik (z₁)

Inom fastigheten Åseda 12:16 reserveras ett område för allmännyttig körtrafik. Inom markreservatet kommer en ny gata att anläggas. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att detta markområde inte tas i anspråk för något annat ändamål, samt att underlätta bildandet av ett servitut inom området.

Marklov krävs även för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet (a₁)

För samtlig kvartersmark gäller utökad marklovsplikt för åtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet. Syftet är att kommunen ska kunna säkerställa att bestämmelser om minsta ytor för genomsläpplig mark följs, även när åtgärder som i vanliga fall inte kräver bygg- eller marklov vidtas.

Bygglov får inte ges för industri förrän bullerdämpande åtgärder har vidtagits längs Järnvägsgatan och väg 23/37 (a₂)

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att de bullerdämpande åtgärder som föreslås i bullerutredningen genomförs innan planarbetet byggs ut och trafiken till och från området ökar.

Genomförandefrågor

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet inlösen, huvudman

För de flesta markreservat gäller inlösen skyldighet. Om markreservatet avser en allmän ledning eller en allmän trafikanläggning på mark som ska användas för enskilt byggande är den som ska vara ägare av anläggningen skyldig att förvärva nyttjanderätt eller annan särskild rätt i den omfattning som behövs för ändamålet, om fastighetsägaren begär det. Ägaren av anläggningen får bestämma med vilken rätt som förvärvet ska avse. I aktuellt planförslag berör detta främst markreservat för allmännyttig körtrafik som ligger inom fastigheten Åseda 12:16. Här finns ett avtal som anger att kommunen ska förvärva rätten till marken genom ett servitut, se mer under avsnittet om markreservat nedan.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelningsbestämmelser

Detaljplanen innehåller inga fastighetsindelningsbestämmelser. Det finns därför inget hinder för framtida fastighetsägare att dela upp kvartersmarken i flera fastigheter, under förutsättning att det görs i enlighet med Fastighetsbildningslagen (1970:988).

Förändrad fastighetsindelning

Vid genomförandet av detaljplanen kommer kvartersmark inom Åseda 12:1 (kommunens fastighet) att styckas av till industrifastigheter för försäljning när behov uppkommer. Den del av Åseda-Skeda 1:13 som ligger inom planområdet och är planlagd för gata ska regleras till Åseda 12:1. Uppvidinge kommun äger dessa fastigheter och är därför ansvarig för att initiera och bekosta den lantmäteriförrättning som krävs.

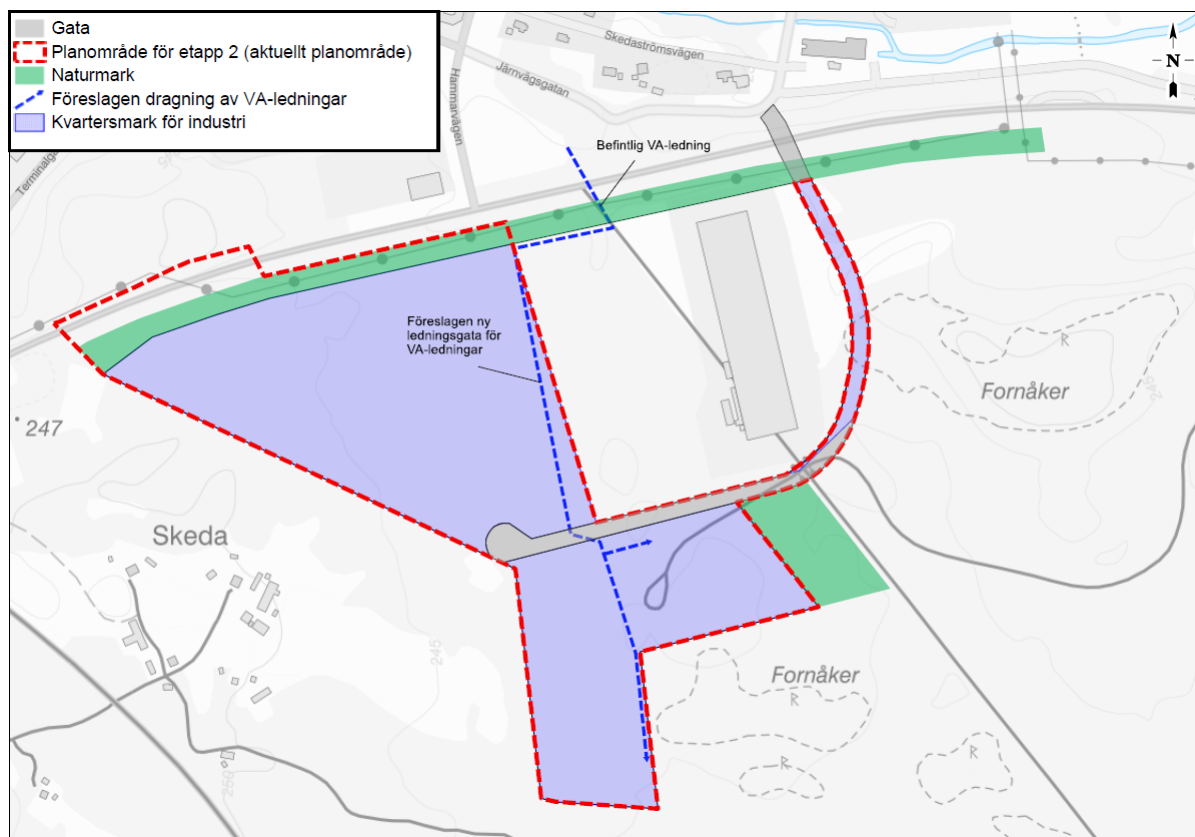
Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Under detaljplanens genomförande kommer nya ledningar för vatten, avlopp, el och fiber att behöva byggas ut. Vid behov kommer fördröjningsmagasin, eller andra typer av fördröjningsåtgärder, att behöva byggas ut inom delar av naturmarken. Uppvärmning avses lösas av fastighetsägaren/verksamhetsutövaren via exempelvis bergvärme eller fjärrvärme.

Nedanstående karta är en principskiss som visar hur ledningar för vatten, avlopp och eventuella andra ledningar kan förläggas inom planområdet. Ledningar för vatten och avlopp är sedan tidigare förlagda under väg 23 fram till den gamla banvallen. Detaljplanen föreslår att utbyggnaden bygger vidare från befintliga ledningar direkt västerut, för att sedan löpa söderut i en planerad ledningsgata. För ledningsgatan kommer ett 10 meter brett område reserveras för allmännyttiga underjordiska ledningar. Vid behov kan andra allmännyttiga ledningar förutom vatten och avlopp samförläggas inom detta område. Utbyggnad av bland annat el, fiber och fjärrvärme bekostas och initieras av berörda fastighetsägare och ska ske i samråd med ledningsägarna.

För kraftledningen i planområdets norra del kommer ett 35 meter brett område reserveras för allmännyttig luftledning. Inom området får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärd som hindrar bibehållandet av elektriska ledningar, ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd kan utgöra fara för ledningen.



Utbyggnad av allmän plats

Kommunen är ansvarig för utbyggnad och drift av allmänna platser.

Utbyggnad av vatten och avlopp

Kommunen är ansvarig för utbyggnad och drift av vatten och avlopp.

Anläggande av bullerskärmar

Enligt bestämmelse a₂ får bygglov för industri inte ges förrän bullerdämpande åtgärder har vidtagits längs Järnvägsgatan och väg 23/37. Placering och utformning av bullerskärmar framgår av bullerutredningen. Kommunen är ansvarig för att bekosta dessa anläggningar då samtliga ligger på kommunal mark. Vad gäller bullerskärmen som avses placeras längs väg 23 ska samråd hållas med Trafikverket som måste godkänna placeringen och utformningen innan utförandet.

Markreservat för allmänna ändamål

Detaljplanen innehåller markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, allmännyttig luftledning, gemensamhetsanläggning samt allmännyttig körtrafik.

För att få utnyttja ett område som omfattas av markreservat måste en rättighet bildas. Det är ägaren av anläggningen som måste förvärva rättigheten att utnyttja markreservatet. Detta görs vanligtvis genom ett avtal med markägaren eller genom ansökan om förrättning hos lantmäterimyndigheten. Vid lantmåteriförrättningen prövas om förutsättningarna för en rättighetsupplåtelse finns enligt till exempel fastighetsbildningslagen eller ledningsrättslagen. Vad gäller markreservat för allmännyttig körtrafik ligger detta område inom fastigheten Åseda 12:16 som inte ägs av kommunen. Området avser en gata som binder ihop två andra gator med kommunalt huvudmannaskap. Fastighetsägaren och Uppvidinge kommun har ingått i ett avtal som ger kommunen rätt att förvärva en rättighet för denna del. Gatan som avses är under utbyggnad och framtida drift och underhåll av den ska skötas av kommunen. Kommunen är ansvarig för att ansöka om och bekosta den förrättning som krävs för bildandet av rättigheten. Åtgärden bör ingå i den förrättning som krävs för den övriga fastighetsbildningen inom området.

Uppvidinge kommun äger all mark som berörs av bestämmelser om övriga markreservat. Det innebär att kommunen har möjlighet att styra över markåtkomsten vid framtida fastighetsbildning. Markreservaten är förlagda på ett sätt så att minsta möjliga intrång i de framtida fastigheterna eftersträvas samt för att möjliggöra en rationell ledningsdragning. Ledningsägaren är ansvarig för att ansöka om och bekosta den lantmåteriförrättning som krävs.

Att en bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggning används i en detaljplan betyder inte att det har prövats att en gemensamhetsanläggning kan inrättas. Det innebär alltså inte att det finns någon garanti för att en gemensamhetsanläggning verkligen inrättas eller att en gemensamhetsanläggning lokaliseras till just det reserverade utrymmet. Vid genomförandet av detaljplanen avgörs detta vid en anläggningsförrättning. Det kan även vara så att det inte finns något behov av en gemensamhetsanläggning med anledning av den framtida fastighetsbildningen.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Genomförandet av detaljplanen medför kostnader för kommunen i form av utbyggnad av allmänna platser (främst ny gata), utbyggnad av vatten- och avloppsledningar, byggande av

bullerdämpande åtgärder längs Järnvägsgatan/Östra Industrivägen och väg 23 samt eventuell anläggning av fördröjningsåtgärder för dagvatten. Vidare medför detaljplanen kostnader vid den/de lantmåteriförrättningar som krävs för genomförandet. Kommunen är ansvarig för att initiera och bekosta dessa förrättningar, se mer under avsnittet ”Förändrad fastighetsbildning” ovan. Nedanstående tabeller innehåller en grov uppskattning av de kostnader och intäkter som genomförandet förväntas medföra.

Kostnader

Åtgärd	Kostnad	Betalningsansvarig
Byggnation av gata	~ 2 500 000 kr	Kommunen
Utbyggnad av vatten och avlopp	~ 2 000 000 kr	Kommunen
Bullerdämpande åtgärder	~ 2 500 000 kr	Kommunen
Anläggande av fördröjningsåtgärd för dagvatten	Går ej att bedöma. Kostnaden avgörs av vilken åtgärd som väljs.	Kommunen
Avgift för förrättningar	~ 100 000 kr	Kommunen
	Uppskattad total kostnad:	~ 7 000 000 kr

Intäkter

Åtgärd	Intäkt	Intäktsmottagare
Markförsäljning	Självkostnadspris	Kommunen
Anslutningsavgift för vatten och avlopp	Enligt taxa	Kommunen
Bygglovsavgift	Enligt taxa	Kommunen

Planavgift

Kommunen avser inte ta ut planavgift i samband med bygglov.

Ersättningsanspråk

Kommunen bedömer inte att detaljplanen kan antas innebära en sådan skada att en fastighetsägare eller rättighetshavare kan ha rätt till ersättning eller inlösen av fastighet.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Kommunen avser inte ingå i exploateringsavtal.

Markanvisning

Kommunen avser inte genomföra markanvisningar.

Tidplan

Nedanstående tidplan är preliminär och kan komma att förändras beroende på vad som framkommer under samråd och granskning.

Beslut om samråd – juni 2022

Samråd – sommaren 2022

Beslut om granskning – oktober 2022

Granskning – 4 veckor

Granskning #2 – januari 2022

Beslut om antagande – februari/mars 2023

Prövning enligt annan lagstiftning

Detaljplanen medger användning för industri, utan preciseringar av användningen. Det innebär att verksamheter som etablerar sig i området kan vara anmälnings- eller tillståndspliktiga enligt miljöbalken. Det är upp till varje enskild verksamhetsutövare att på egen hand ansöka om erforderliga tillstånd.