



**Växjö  
kommun**

# **Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning**

**tillhörande  
VÄXJÖ KOMMUNS ÖVERSIKTSPLAN**



# Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Inledning.....	16
3	Översiktsplanen för Växjö kommun.....	19
4	Avgränsning i tid och geografi.....	23
5	Målsättningar för ett hållbart samhällsbyggande .....	24
6	Nuläge och framtid .....	31
7	Väsentlighetsanalys (GAP).....	36
8	Strategianalys.....	38
9	Konsekvensbedömning mark- och vattenanvändning.....	54
10	Konsekvensbedömning Växjö stad.....	56
11	Konsekvensbedömning stora infrastrukturprojekt .....	94
12	Konsekvensbedömning utbyggnadsområden i orter med stor expansion.....	101
13	Konsekvensbedömning riksintressen för kulturmiljö .....	125
14	Byggande på jordbruksmark.....	132
15	Uppföljning .....	137

# 1 SAMMANFATTNING

Detta är en icke-teknisk sammanfattning.

## INLEDNING

Översiktsplanen omfattar hela kommunen och delas in i en utvecklingsinriktning, mark- och vattenanvändning, riksintressen, hänsyn och denna hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning. En översiktsplan anses alltid innebära betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning ska därmed upprättas. Kommunen har valt att bedöma samtliga hållbarhetsaspekter.

Ett utkast till Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning fanns tillgänglig för synpunkter vid samrådet av översiktsplanen från den 18 november 2019 till den 17 januari 2020. Handlingen har därefter utvecklats efter inkomna synpunkter och där utvecklingsinriktning och mark- och vattenanvändning förändrats.

## ÖVERSIKTLIGT INNEHÅLL

Det mest övergripande syftet och innehållet i översiktsplanen består i:

- att stärka Växjö stads dragningskraft som urban miljö och regional utvecklingsmotor,
- att främja en attraktiv och levande landsbygd,
- att främja ett klimatsmart transportsystem som skapar god tillgänglighet för alla åldrar och grupper.

## KONSEKVENSBEDÖMNING AV VALD UTVECKLING SINRIKTNING

För att bedöma hur väl olika strategier leder mot hållbarhet började kommunen med att definiera vad som är hållbart samhällsbyggande, börläge. Kommunen beskrev också nuläget i förhållande till framtidens utmaningar och möjligheter. Skillnaden mellan nuläge och börläge definierades för att veta vad som skulle utgöra de viktigaste strategierna i utvecklingsinriktningen för översiktsplanen. Olika strategier har diskuterats och konsekvensbeskrivits för att kunna bedöma vilka som bäst leder till en attraktiv och hållbar kommun. Den valda utvecklingsinriktningen innehåller de strategier som bedömts som mest betydelsefulla för en hållbarutveckling. Utvecklingsinriktningens konsekvenser sammanfattas här nedan.

### Regional kärna

- Växjö stad utvecklas kring en regional kärna, istället för flera, vilket ökar konkurrenskraft gentemot handelsområden i stadens utkanter men kan också minska förutsättningar för varierade stadsmiljöer som olika företag vill etablera sig i och människor vill bo i.
- Att utvecklas radiellt kring stadskärnan kan på sikt innebära långa avstånd, till attraktiva mötesplatser och service, då staden växer utåt och allt ska gå via stadskärnan.
- En flytt av sjukhuset från stadskärnan kan påverka denna negativt och stor satsning krävs för att dra regionens besökare till stadskärnan.
- Fokus på stadskärnan som den enda starka kärnan i staden kräver utveckling tillsammans med bevarande av riksintresset för kulturmiljö som kan bli en svår balans.

- Fler tågstopp inom staden kan innebära att besökare inte passerar eller besöker stadskärnan.

### **Kommunala kärnor och dess utvecklingsområden**

- De kommunala kärnorna är viktigt för att förse samhället och kommundelen med samhällsservice; livsmedel, vårdcentral, bibliotek, kultur- och fritidsfunktioner och skola etc. Närhet till service är viktigt för att minska transportbehovet och ge kommunen jämna livsvillkor i vardagen.
- En satsning på de kommunala kärnorna ger goda mötesplatser som uppmuntrar möten mellan människor på lika grund.
- Kärnorna kan också bli utgångspunkter för turistmål i närområdet som leder till ökad besöksnäring.
- De kommunala kärnorna Braås, Rottne, Lammhult och Ingelstad får stärkt attraktionskraft genom utveckling av sina centrum, fler bostäder och fler arbetstillfällen.
- Satsning stärker hela kommunen, stora områden av kommunen får närhet till en hög servicenivå och arbetstillfällen.

### **Lokala kärnor och utvecklingsområde**

- De lokala kärnorna byggs upp kring att det finns kommunal service i form av skola, förskolor och boende för äldre. Mötesplatser skapas främst i anslutning till den kommunala servicen och inte i tydliga centrum som i de kommunala kärnorna.
- Gemla, Vederslöv och Åryd ligger så pass nära Växjö stad att det är svårt att få underlag för kommersiell service i samhällena. Det kommer därmed bli svårt att få all vardagsservice tillgänglig i dessa samhällen.
- Gemla kan ha vissa förutsättningar till mer heltäckande service och centrum i och med den ökade befolkningen som förslagets utbyggnadsområden kan innebära.

### **Funktionsstråk**

- Ett stärkt sydligt stråk med fler målpunkter, arbetsplatser, regionala funktioner och fler bostäder stärker Växjö som universitetsstad och ger attraktiva platser för företag längs med Teleborgsvägen. Satsningen är också positiv för landsbygden söder ut som får en ökad närhet till stadens funktioner.
- Det västra stråket är Växjös starkaste regionala stråk både idag och i framtiden. Det utvecklas genom bla. omvandling Västra Mark och Bäckaslöv. Ett stärkt västligt stråk med fler målpunkter, arbetsplatser, regionala funktioner och fler bostäder stärker Växjö som regional utvecklingsmotor. Ett sjukhus väster ut blir en utvecklingspotential för Växjö, Gemla och Alvesta. En utveckling av Bergkvara gods som besöksmål och rekreatiomsområde kan stärka det västliga stråket ytterligare.

- Ett östligt stråk med blandade funktioner behöver skapas för att försörja förslag på ny stadsdel öster ut. Detta finns inte idag och detta kräver stora medvetna satsningar. Risk att fokus behöver tas från befintliga stråk och att dessa inte stärks. Det östliga stråket kan stärka landsbygden öster ut men inom kommunen är denna bygd relativt glesbefolkad.
- Liedbergsgatan-Kungsgårdsvägen är ett tätbebyggt stråk idag med två stadsdelscentrum som kan stärkas än mer med blandade funktioner och fler bostäder med god kollektivtrafikförsörjning.
- Sandsbrovägen, Norremarks handelsområde och Sandsbro kan också stärkas med mer blandade funktioner och målpunkter i stråket.
- Samtliga stråk ska få en god kollektivtrafiktrafikering och effektiva gång- och cykelvägar mot stadskärna vilket skapar förutsättningar för att mer hållbara transporter används.

### **Staden utanför kärnan**

- Staden utvecklas radiellt från stadskärnan, tar en rund form. Områden inom 5 km från stadskärna, inom gång- och cykelavstånd, som också kan bidra till en sammanhållen stadsstruktur, bygger på befintliga stadsdelar, prioriteras som utbyggnadsområden. Detta för att kunna stärka stadskärna och gynna hållbara och hälsosamma transportslag. Hollstorp och Vikaholm prioriteras därför som utbyggnadsområden framför Tofta Sjöstad och Jonsboda.
- Områden mellan funktionsstråken blir mer renodlade bostadsområden med stort inslag av gröna miljöer. Dessa områden ger mer gröna och glesa bostadsmiljöer i staden.
- Mer täta stadsmiljöer i stråken och mer glesa emellan skapar en variation av boendemiljöer.
- Den runda formen indikerar mer på en jämn bebyggelse och det finns risk för att det inte blir fokus på gröna kilar som sträcker sig långt in i staden.

### **Landsbygdstråk**

- Landsbygdstråket kan utveckla och stärka landsbygden söder ut.
- Skapar en ny typ av lantlig boendemiljö men med tillgång till god kollektivtrafik och cykelväg.
- Det kan ta lång tid innan kollektivtrafiken håller tillräckligt god standard att inte hushållen behöver bil. Avstånden med cykel in till staden är relativt långt men rimliga med elcykel.
- Viktigt att bebyggelse placeras på lämpliga markområden för att lösa vatten och avlopp lokalt. Risk att grupper av bebyggelse inom landsbygdstråket innebär att vatten- och avloppssituationen på lång sikt behöver lösas kommunalt.
- Risk att bebyggelsen placeras så att det blir ett främmande inslag i landskapet. Bebyggelsens placering och utformning är viktig.

### **Transportsamband**

- Transportsambandet med Växjö-Alvesta, med dubbelspårig järnväg, nya stationer och cykelväg stärker Växjö som regional utvecklingsmotor.

### **Transportnod**

- Flygplatsen värnas och utvecklas som transportnod vilket stärker Växjö som regional utvecklingsmotor och viktigt för befintliga och nya företag i Växjö.
- Transportnoder som kopplar upp Växjös landsbygd med staden är viktigt för en levande landsbygd och skapar förutsättningar för hållbara vardag- och fritidsresor till arbetsplatsen och nöjen i staden. De skapar också möjlighet för de som bor i staden att ta sig ut till evenemang och naturområden utanför staden.

## **KONSEKVENSBEDÖMNING AV MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGEN**

Den valda utvecklingsinriktningen är utgångspunkten för förslag till mark- och vattenanvändningen. Konsekvensbedömningen för mark- och vattenanvändningen utgår ifrån den avgränsning som tagits fram tillsammans med länsstyrelsen i samband med avgränsningssamrådet och justerats något efter översiktsplanens samråd. Konsekvensbedömningen utgår från de förslag till mark- och vattenanvändning som bedöms kunna ge stora konsekvenser. Konsekvensbedömningen är utformad så att sociala, ekologiska och ekonomiska bedömningar görs för de avgränsade förslagen. I konsekvensbedömningen jämförs planförslaget med ett nollalternativ, ett nulägesalternativ och ibland andra alternativ. Konsekvensbedömningens omfattning och detaljeringsgrad görs på en generell och övergripande nivå eftersom bedömningen görs på översiktsplanen för hela Växjö kommun. Mer detaljerade konsekvensbedömningar och undersökningar kommer göras i efterkommande planering. Konsekvenserna av mark- och vattenanvändningen sammanfattas här nedan.

## **VÄXJÖ STAD**

### **Södra Växjö - Telestadsbackar**

- De relativt långa avstånden till andra funktioner i staden, tex arbetsplatser, kan öka transportbehoven och motståndet till att gå eller cykla vilket kan påverka både hälsa och miljö negativt. Viktigt med fler arbetsplatser och blandade funktioner längs med Teleborgsvägen.
- Fler arbetsplatser inom stadsdelen Teleborg är positivt för stadsdelens upplevda trygghet då människor finns i stadsdelen både dag och natt.
- Risk för att trafiken längs med Teleborgsvägen ökar vilket skapar en bullerproblematik som kan påverka nya och nuvarande boendes hälsa negativt. Viktigt med satsning på hållbara transportslag, lugnare trafik och att bygga med tyst sida.
- Områdena söder om Södra Länken kan upplevas avskilda och att det skapas otrygga miljöer kring vägen. Viktigt med sammanhängande bebyggelse och hur korsningspunkterna utformas.

- Rinkabydikenas och Rinkabysjöns biologiska och hydrologiska värde kan påverkas av de förhöjda flödena av dagvatten som bebyggelsen kan medföra. Viktigt med fördröjning av områdets dagvatten innan det når Rinkabydikena.
- Ökat tryck och fler besökare på Teleborgs naturreservat kan ge negativa konsekvenser för växt- och djurlivet. Viktigt att satsa på fler områden för rekreation och friluftsliv i området.
- Jordbruksmark tas i anspråk vilket kan påverka växt- och djurliv, kulturmiljövärden och livsmedelsproduktion. Utbyggnaden bedöms innebära väsentligt samhällsintresse och skapa en ändamålsenlig struktur. Viktigt att värna landskapets strukturer, tex stenmurar, i den nya bebyggelsemiljön.
- Vad gäller vatten- och avlopp bedöms utgifterna täckas av anslutningsavgifter men det ser tuffare ut för fjärrvärmens ekonomi. Området bygger på en befintlig stadsdel vilket är positivt då den nya och gamla infrastrukturen kan samverka, tex kollektivtrafiken och servicen kan komplettera varandra.
- Södra länken blir en stor investering för regionen och kommunen. Hur finansiering ska fördelas är inte klarlagt.
- Södra länken gör området mer tillgängligt vilket kan bidra positivt till ett utvecklat näringsliv i södra Växjö.

#### **Södra Växjö - Vikaholm västra/södra**

- De relativt långa avstånden till andra funktioner i staden, tex arbetsplatser, kan öka transportbehoven och motståndet till att gå eller cykla vilket kan påverka både hälsa och miljö negativt. Viktigt med fler arbetsplatser och blandade funktioner inom stadsdelen Teleborg och inom de nya delarna av Vikaholm.
- Risk för att trafiken längs med Torparvägen och Teleborgsvägen ökar vilket skapar en bullerproblematik som kan påverka boendes hälsa negativt. Viktigt med satsning på hållbara transportslag.
- Områdena söder om Södra Länken kan upplevas avskilda och att det skapas otrygga miljöer kring vägen. Viktigt med sammanhängande bebyggelse och hur korsningspunkterna utformas.
- Området Vikholm västra och södra har en trivsamt natur och terräng, höga rekreativa värden och naturvärden. Viktigt att i fortsatt planering inventera den mest värdefulla skogen och värna detta inom bebyggelsemiljön.
- Ökat tryck och fler besökare i Södra Bergundasjöns naturreservat och längs strandzonen kan ge negativa konsekvenser för växt- och djurlivet. Viktigt att satsa på fler områden för rekreation och friluftsliv i området.
- Det finns risk miljö kvalitetsnormerna för Södra Bergundasjön inte nås varför hantering av dagvatten från områden är viktigt att hantera och reglera.
- Vad gäller vatten- och avlopp bedöms utgifterna täckas av anslutningsavgifter men det ser tuffare ut för fjärrvärmens ekonomi. Området bygger på en befintlig



stadsdel vilket är positivt då den nya och gamla infrastrukturen kan samverka, kollektivtrafiken och servicen kan komplettera varandra.

- Södra länken blir en stor investering för regionen och kommunen. Hur finansiering ska fördelas är inte klarlagt.

### **Västra Mark**

- Fler invånare, företag och besökare i detta centrala område bäddar för en effektiv markanvändning, korta avstånd och närhet, vilket skapar goda förutsättningar för hållbara transporter med positiva konsekvenser för klimatet.
- Omvandlingen innebär positiva konsekvenser för människan i stort eftersom säkra gång- och cykelvägar föreslås tillsammans med mer och fler mötesplatser och gröna ytor.
- Planförslaget innebär mer gröna ytor, möjlighet att hantera dagvatten och få skapa skugga, vilket är positivt för att kunna hantera ett förändrat klimat. Det innebär också bättre möjligheter för flora och fauna att leva och spridas inom och genom området.
- För att inte påverka människors hälsa negativt krävs att hantering av områden med förorenad mark och att befintliga och nya verksamheter inte påverka de boende negativt.
- Genom att omvandla finns risk för gentrifiering, alltså omvandling av "billig" mark till blandstad gör att markpriset höjs och tränger undan grupper eller verksamheter som inte längre har råd att vara kvar i det dyrare området.
- Planförslagets intentioner om att området ska omvandlas till en blandad bebyggelse kan leda till att området befolkas både dag och natt och upplevs tryggare än idag.
- Mindre andel hårdgjord yta i området kan innebära positiva konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna i Södra Bergundasjön.
- Omvandlingen kräver ett nära samarbete mellan fastighetsägare och mellan fastighetsägare och kommunen. Bl.a. för att hitta nya finansieringsmodeller för att finansiera sanering av förorenad mark, mer gröna ytor och fler allmänna platser inom området.
- Om vi inte hanterar risken för översvämningar i området riskerar det att medföra skada på egendom.

### **Hollstorp**

- Det stadsnära läget främjar hållbara transporter vilket är positivt för klimatet och främjar folkhälsan. Området ligger inom gång- och cykelavstånd till stadskärnan, universitetet, större rekreationsområden, nya och befintliga arbetsplatser.
- Närhet till Fylleryds rekreationsområde skapar förutsättningar för att enkelt ta sig ut i naturen vilket är positivt för människors hälsa. En ny stor stadsdel öster

ut kommer att ge ett ökat besöksstryck på Fylleryds naturreservat vilket kan få negativa konsekvenser på växt- och djurlivet inom området.

- Det finns risk att nya och befintliga verksamheter samt riksväg 25 ger bullerpåverkan på området vilket kan få negativa konsekvenser för människors hälsa.
- Området kan dra nytta av den planerade trafikplatsen Fagrabäck men den stora trafikplatsen kan också bli en stor barriär för oskyddade trafikanter där trafiksäkerhet går före upplevd trygghet.
- Mindre delar av odlingslandskapet i Hollstorp tas i anspråk för föreslagen byggnation. Hollstorps öppna marker är en viktig del av områdets identitet som kan gå förlorad. Kan också ge negativa konsekvenser för växt- och djurliv samt sämre förutsättningar för lokal livsmedelsproduktion
- Relativt nära och därmed ekonomiskt genomförbart att ansluta till fjärrvärme och huvudledningar för vatten- och avlopp, även om viss uppgradering behövs genom staden.
- Stora ekonomiska kostnader för trafikplats på riksväg 25 för att knyta ihop området samt ansluta nytt verksamhetsområde. Trafikplats på riksväg 27 behövs för att knyta ihop Hollstorp med Brände udde/universitetet samt befintligt verksamhetsområde Ekeberg/Veab.
- Det föreslagna nya verksamhetsområdet kan bli stadsintegrerat och även Ekeberg blir mer stadsintegrerat. Vilket är positivt och kan locka företag och säkra kompetensförsörjning.

### **Nytt sjukhus och station i Räfte**

- Planområdet ingår i riksintresset för kulturmiljö runt Bergkvara gård och en utbyggnad av en större sjukhusbyggnad riskerar påtagligt skada riksintresset. Sveriges och Växjö's historia och dess sociala värden bedöms kunna påverkas negativt.
- Det finns risk att färre går och cyklar till sjukhuset som arbetsplats och besöksmål till förmån för bussen och bilen vilket kan ge negativa konsekvenser för människors hälsa.
- Bergnäs vägen bedöms få mer trafik, särskilt busstrafik, vilket kan innebära ökat buller och risk för påverkan på boendes hälsa längs med vägen.
- Området runt stationen behöver fyllas med verksamheter och bostäder så att det blir liv och rörelse dygnet runt annars finns risk att området upplevs otryggt.
- Trädmiljöer längs med ån och riksväg 23 riskerar att påverkas vilket kan ge negativa konsekvenser för växt- och djurlivet.
- Markområdena på västra sidan om ån, även norr om järnvägen, är flacka och kan översvämmas vid höga flöden. Om inte hänsyn tas kan det ge negativa konsekvenser på växt- och djurlivet i vattnet samt egendom.

- Det finns risk att antalet arbetande och besökande till stadskärnan minskar om sjukhuset flyttar. Ett minskat besöksunderlag riskerar att påverka företagandet och stadslivet i stadskärnan negativt.
- För att trafikförsörja sjukhuset krävs stora infrastrukturåtgärder vid det statliga väg- och järnvägsnätet i västra Växjö.

## **STÖRRE INFRASTRUKTURPROJEKT**

### **Dubbelspårig järnväg, Växjö-Alvesta**

- Dubbelspårig järnväg mellan Växjö och Alvesta bedöms medföra ett flertal positiva konsekvenser, kapacitet kan öka för hållbara transporter, vilket är positivt för klimatet och stärker det jämställda resandet.
- Fler tågstopp längs med sträckan öppnar upp för förbättrad regional tillgänglighet och ökat resande med hållbara transporter.
- Ett nytt spår som förläggs parallellt med ett befintligt spår kan komma att utgöra en större barriär än i dag för främst djurlivet men de negativa konsekvenserna bedöms som små.
- Skapar förutsättningar för ett enklare resande till och från andra Regioner vilken kan vidga Växjös arbetsmarknad och skapa förutsättningar för kompetensförsörjning. Befintliga och nya företag ges möjlighet att växa och uppstå i Växjö. Detta kan ge stora positiva konsekvenser för sysselsättningen i kommunen och regionen.
- Innebär stora ekonomiska åtagande för staten, regionen och kommunen.

### **Södra länken**

- Södra Länken kan leda till att bilismen i staden och på vägarna kring staden fortsätter att öka vilket kan vara negativt för klimatet samt ge ökade problem med buller och luftföroreningar vilket kan ge negativa konsekvenser för människors hälsa.
- Södra Länken kan komma att utgöra en barriär för både människor och djur vilket kan påverka djurlivet och människors hälsa om viljan att ta sig ut i naturen minskar.
- Det finns risk att trafikplatsen vid riksväg 23 påverkar riksintresset Bergkvara negativt. Riksintresset är en viktigt del av Sveriges och Växjös historia vilka skapar sociala värden.
- Anläggandet av Södra länken innebär en relativt stor förändring av landskapsbilden i området.
- Innebär stora ekonomiska åtagande för staten, regionen och kommunen.

## KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNADSORMÅDEN I ORTER MED STOR FÖRESLAGEN TILLVÄXT

### Braås

- En omvandling av Östra Stranden från verksamheter till tätortsbebyggelse kan skapa sjönära boende- och vistelsemiljöer vilket stärker Braås attraktivitet. Omvandlingen kan också minska buller- och störningspåverkan från transporter vilket är positivt för människors hälsa.
- Området Södra Braås har förorenad mark, högriskområde för radon och vägen söder om trafikeras av tung trafik vilket kan komma att påverka människors hälsa om inte hänsyn tas vid vidare planering och byggnation.
- Utbyggnadsområdena hålls samman med den befintliga bebyggelsestrukturen vilket skapar förutsättningar för god tillgänglighet, trygga och integrerade miljöer. Det underlättar rörelse till fots och med cykel vilket är positivt för klimatet.
- En ökad befolkning i Braås kan medföra att besöksstrycket på naturreservaten i anslutning till samhället ökar. Viktigt att satsa på dessa och även nya rekreationsområden som kan avlasta.
- Det finns risk miljö kvalitetsnormerna för Örken inte nås varför hantering av dagvatten från utbyggnadsområden är viktigt att hantera och reglera.

### Rottne

- Området Kopparvägen gränsar till ett verksamhetsområde, vilket kan ge störningar. Tar man inte hänsyn till detta kan det påverka boendes hälsa i området. I den södra delen finns också höga naturvärden som kan påverkas negativt. Genomtänkt dagvattenhantering från området krävs för att inte påverka vattenkvaliteten i Innaren.
- Boende inom Kungsvägen området och Nybergs hage behöver korsas väg 897 vilket skapar risk för olyckor. Viktigt att trafiksäkerpassage anordnas.
- Rottne ligger relativt när Växjö stad och ett ökat befolkningsunderlag kan förbättra förutsättningarna för en bra kollektivtrafik. Detta ger goda förutsättningar till att lämna bilen och använda de mer hållbara transportsätten vilket är positivt för klimatet.

### Gemla

- Omvandlingen av Smedjevägens verksamhetsområde till sammanhållen bostadsbebyggelse kan innebära mindre störning från verksamheternas trafik genom samhället. Området kan utvecklas till ett stationsnära boende med möjlighet att enkelt pendla med kollektivtrafik i olika riktningar vilket är positivt för klimatet. Området behöver ta hänsyn till buller och vibrationer från järnvägstrafiken och det finns förorenad mark som behöver hanteras för att inte påverka människors hälsa negativt.

- Stationsvägen förses med en planskild korsning under järnvägen för att säkra passagen med järnvägen för såväl fordon som för oskyddade trafikanter, vilket kan öka tryggheten och tillgängligheten till samhällets norra delar.
- Byggnation längs Stationsvägen och Gransholmvägen ger en sammanhållen bebyggelsestruktur som kan öka tryggheten, ge fler närhet till service och som innebär att man kan utnyttja befintlig infrastruktur, vilket är ekonomiskt fördelaktigt.
- Den kulturhistoriskt intressanta miljön runt kyrkan kan påverkas av utbyggnaden av området Bergagärdet. Viktigt att ställa gestaltningsmässiga krav på bebyggelsen.
- En allt mer trafikerad Växjöväg rakt genom Gemla skapar risk för mer buller, konflikt och olyckor mellan vägens trafik och samhällets rörelser. Detta kan skapa försämrad hälsa och otrygghet för boende. Viktigt att skapa en trafiksäker passage i korsningen och vid planering och byggande av bostäder ta höjd för en ökad trafik och mer buller.
- Att ianspråkta jordbruksmark, vid Harekulle 1:8 och Bergagärdet påverkar landskapsbilden, Gemlas identitet och möjligheterna att producera livsmedel negativt.

### **Lammhult**

- De föreslagna nya utbyggnadsområdena vid Björnö och Ekegårdsudden kan komma att upplevas som att de gör intrång på motions- och rekreationsområdet kring sjön Lammen. Viktigt att satsningar görs på rekreation runt sjön.
- Området i förlängningen av Björnö ligger avskilt från resten av Lammhult och gällande detaljplan möjliggör villabebyggelse likt befintliga Björnö. Det finns risk att området inte bli socialt blandat och att man väljer bilen framför att gå eller cykla. Vilket kan få negativa konsekvenser både socialt och miljömässigt.
- Norra Ljungsåsa ligger nära järnvägen, vilket kan komma att innebära att området påverkas av buller från tågtrafiken men området har goda förutsättningar att arbetspendla med kollektivtrafik då det ligger stationsnära.

### **Ingelstad**

- Risk att omvandlingsområdet (från verksamheter till bostäder) Soltomten i södra delen av Ingelstad påverkas av buller och risker från riksväg 27 vilket kan påverka människors hälsa negativt. Viktigt att hålla avstånd till vägen och arbeta med bullerskydd.
- Norra delarna av området Södra Ingelstad omfattar en gammal deponi. Boende kan skada sig eller påverkas negativt av föroreningar från den äldre deponin. Det innebär en stor kostnad att sanera deponin.
- Gamla banvallen sparas genom området Södra Ingelstad och erbjuder, tillsammans med sparad natur och den omgivande naturen, goda förutsättningar för rekreation inom och intill området. Den natur som sparas bidrar tillsammans

med grönområden och grönstråk till att förutsättningarna för biologisk mångfald och ekosystemtjänster gynnas.

- Det finns risk miljö kvalitetsnormerna för Skyeån inte nås varför hantering av dagvatten från utbyggnadsområden är viktigt att hantera och reglera.
- Området Södra Ingelstad sträcker sig en bra bit söder ut men ändå är avstånden inom samhället inte långa vilket skapar förutsättningar för att röra sig till fots och cykel vilket är positivt för hälsan och klimatet.
- Utbyggnad av Ingelstad skapar förutsättningar för ännu bättre möjligheter för kollektivtrafik norr ut och söder ut vilket är om det används positivt för bland annat klimatet.

### **1.1.1 KONSEKVENSBEDÖMNING RIKSINTRESSEN**

#### **Riksintresse kulturmiljö - Bergkvara**

- Torpzonen är den mest hotade kulturlandskapstypen på Bergkvara. Åkermark har skogsplanterats och många torp har rivits. Projekt som Bredvik och Nylanda har och kan fortsatt ge negativ effekt på torplandskapet. Det nya sjukhuset är inte förenlig med torpzonen och kan påverka denna än mer än dagens bebyggelse och verksamhet i området.
- Industrizonen i Räppe har försvagats efter att stationsmiljön och stärkelsefabriksanläggningen rivits. Stora kulturhistoriska värden har förlorats och industrizonens värden i området har försvunnit, vilket innebär en påtaglig skada på riksintresset. Kompletterande bebyggelse till sjukhuset och nya trafiklösningar inom industrizonen kan påverka industrizonen på ett positivt eller negativt sätt beroende på utformning och innehåll i verksamheterna.
- Centrumzonen riskerar att påverkas av ett nytt sjukhus, då det kommer att vara svårt att anpassa så att siktlinjer från huvudgården över det öppna landskapet inte utmanas av annan bebyggelse. Genomfört projekt Snapperiskogen har genom sin byggnadshöjd och utformning redan fått en negativ visuell påverkan på centrumzonen i likhet med intilliggande bebyggelse i kv. Fröträdet och kv. Lådan.
- Infrastrukturprojekten som planeras på riksväg 23, 2+1 väg och Södra länkens anslutning kan leda till att riksintressets uttryck kraftigt försvagas eller till och med försvinner. En ombyggnad av vägen till 2+1 väg kommer innebära ett påtagligt ingrepp i landskapet, den visuella och rörelsemässiga barriäreffekten ökar. Anläggandet av en trafikplats för Södra länken bedöms medföra stor negativ påverkan på de värdebärande karaktärsdragen i torpzonen.

#### **Riksintresse kulturmiljö - Växjö stad**

- Konsekvenserna kommer att bedömas i samband med arbetet av ny översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden.

### **Riksintressen kulturmiljö - Ingelstad-Torsås-Torsjö**

- Parallellvägarna genom Torsjö kan användas som gång- och cykelväg mellan Torsjö och Ingelstad vilket kan öka tillgängligheten och möjliggöra upplevelsen av riksintresset och landskapet i Torsjö till fots eller med cykel.
- Utbyggnadsområden Södra Ingelstad och Soltomten bedöms inte påverka riksintresset eller några visuella samband mellan riksintressets olika delar. En tätare och högre bebyggelse i Ingelstad centrum bedöms inte heller påverka riksintressets värden eller några visuella samband.
- Verksamhetsområdet kommer även om det byggs ut, norr ut, komma att omges av skog så att det inte upplevs från Torsjö. Det innebär att det inte påverkar riksintresset negativt.

## 2 INLEDNING

### SYFTE MED MILJÖBEDÖMNINGEN

En översiktsplan kan normalt antas medföra en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en strategisk miljöbedömning ska göras när en översiktsplan upprättas eller ändras. Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det är den betydande miljöpåverkan som ska identifieras, beskrivas och bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljöbalken reglerar vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla och att innehållet ska anpassas utifrån vad som är en rimlig omfattning och detaljeringsnivå. Plan- och bygglagen, PBL, reglerar vad översiktsplanen ska innehålla. För planer där strategisk miljöbedömning krävs ska planen uppfylla miljöbalkens krav på en miljökonsekvensbeskrivning för strategisk miljöbedömning.

Vid framtagandet av en översiktsplan ska kommunen ta hänsyn till miljökonsekvensbeskrivningen. Det innebär att kommunen i översiktsplanen aktivt måste ta ställning till resultaten av miljökonsekvensbeskrivningen.

I miljöbalken är miljökonsekvensbeskrivningen själva beskrivningen av den strategiska miljöbedömningen. I den bedömning som har gjorts för denna miljökonsekvensbedömning är det både miljöaspekter och övriga hållbarhetsaspekter som kombineras för att skapa en helhet.

I 4 kap. 34 § plan- och bygglagen står det att om en strategisk miljöbedömning krävs enligt 6 kap miljöbalken med hänsyn till planförslagets påverkan på miljön ska detta följa 6 kap 11, 12 och 16 §§ miljöbalken.

Enligt 6 kap 11 § miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla

1. en sammanfattning av planens eller programmets innehåll, dess huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program,
2. en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd,
3. uppgifter om
  - a) miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs,
  - b) miljöförhållandena i de områden som kan antas komma att påverkas betydligt,
  - c) befintliga miljöproblem som är relevanta för planen eller programmet, särskilt miljöproblem som rör ett sådant område som avses i 7 kap. eller ett annat område av särskild betydelse för miljön, och
  - d) hur hänsyn tas till relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn,
4. en identifiering, beskrivning och bedömning av de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra,
5. uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter,



6. en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes,

7. en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför, och

8. en icke-teknisk sammanfattning av 1-7.

### **Processen**

En hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning tas fram som en del av processen med att ta fram en ny översiktsplan. Denna hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram genom en metod som syftar till att mer samordna dessa processer.

Bedömningarna som ligger till grund för hållbarhetsbedömningen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen har även legat till grund för de ställningstagande som har skett enligt processen för översiktsplan. Samråd kring konsekvensbedömningen sker i samband med samråd och utställning för hela översiktsplanen.

### **METODBESKRIVNING**

Till hjälp för att göra den strategiska miljöbedömningen och för att hållbarhetsbedöma planen har en framtagen metodik använts. Syftet med metodiken har varit att få med helhetssynen av utvecklingen på både kort och lång sikt samtidigt som lagkraven uppfylls. Metoden finns presenterad i en egen handbok.

Syftet med metoden är att underlätta hållbarhetsbedömning av översiktsplaner genom att erbjuda en genomtänkt metodik samt verktyg för bedömningar. I metodhandboken föreslås en metod för hållbarhetsbedömningar som sker löpande under planprocessen, så att bedömningarna verkligen kan utgöra underlag och få genomslag i det slutgiltiga planförslaget.

Att utöka miljöbedömningen med även sociala och ekonomiska aspekter har gjort att samtliga delar av hållbarhet kan undersökas på samma grunder. Detta har i förlängningen gjort det möjligt för en jämförelse och avvägning mellan olika delar av hållbarhet.

Metodiken används för att med hjälp av den kan planens förslag kontinuerligt bedömas mot målen för samhällsbyggande och visa på om de faktiskt leder mot hållbarhet eller inte.

Metodiken är uppdelad i ett antal faser där varje fas har en tydlig input i form av material som krävs för att fasen ska fungera och en tydlig output som är resultatet av fasen. I en av de inledande faserna handlar det om att med hjälp av befintliga förutsättningar som exempelvis agenda 2030 och Sveriges nationella miljömål formulera mål för samhällsbyggandet. En annan förutsättning som identifieras är hur nuläget och omvärlden ser ut samt vilka trender som finns.

Med grund i detta kan en gapanalys mellan de två tidshorisonterna genomföras. Denna gapanalys går att likna med en SWOT-analys där resultatet blev styrkor/möjligheter

samt svagheter/utmaningar. Utifrån detta kunde sedan strategier formuleras och inriktning för utvecklingen tas fram.

För att säkerställa att strategierna leder mot hållbarhet och för att skapa ett underlag för beslut kring vilken/vilka strategi/strategier som valdes genomfördes en analys på dessa. Analysen genomfördes genom att varje strategi ställdes mot respektive av de formulerade målen för samhällsbyggande.

Utifrån denna analys och tillhörande beslut kring inriktning togs ett markanvändnings- och åtgärdsförslag fram. Konsekvenserna av förslaget bedöms få utgå ifrån olika aspekter inom social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

## 3 ÖVERSIKTSPLANEN FÖR VÄXJÖ KOMMUN

### SAMMANFATTNING AV PLANEN

#### 3.1.1 DELAR PLANEN BESTÅR AV

Översiktsplanen för Växjö kommun har ett digitalt format och består av nedanstående delar:

**Utvecklingsinriktningen** är den övergripande och strategiska delen och illustrerar i grova drag kommunens långsiktiga intentioner för den fysiska utvecklingen i hela kommunen. Den övergripande utvecklingsinriktningen är särskilt viktig för det regionala och mellankommunala perspektivet i översiktsplanen. Utvecklingsinriktningen ska vara vägledande för kommunen under lång tid.

**Mark- och vattenanvändningen** redovisar grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden på en detaljerad nivå i syfte att framtida planläggning ska främja en ändamålsenlig struktur. Hela kommunen delas in i områden baserat på planerad mark- och vattenanvändning. Växjö kommuns översiktsplan visar hur vi ska använda våra mark- och vattenområden fram till vi blir 140 000 invånare.

**Riksintressen** redovisar vilka riksintresseområden som finns inom kommunen och hur kommunen förhåller sig till dem i sin planering av mark- och vattenområden.

**Hänsyn** pekar ut områden med särskilda kvaliteter eller andra förhållanden som det bör tas hänsyn till vid exempelvis detaljplanering och bygglovsprövning. För varje område anges vilken typ av värde som finns eller vilken hänsyn som bör tas.

**Hållbarhetsbedömningen** syftar till att integrera hållbarhetsaspekter i planering och beslutsfattande och att säkerställa att översiktsplanen leder oss mot en hållbar utveckling. Här redovisar kommunen sin bedömning av den påverkan på hållbarhetsaspekterna som planens genomförande kan få. Den innehåller också miljökonsekvensbeskrivning som ska tillhöra en översiktsplan.

#### 3.1.2 PLANENS INNEHÅLL

##### Utvecklingsinriktning

Den långsiktiga utvecklingen av Växjö kommun bygger på en flerkärnig struktur där kommunens olika delar får vara med och samverka i en hållbar helhet. Att göra en differentierad satsning på flera platser i hela vår kommun gör att vi skapar god tillgänglighet till service, mötesplatser och andra funktioner vilket stöttar utvecklingen av ett hållbart samhälle. I stadens fem funktionsstråk och i våra fyra kommunala kärnor bygger vi den tätaste bebyggelsen med förutsättningar för många funktioner och målpunkter. Det ger underlag för hållbara transporter och gynnar vistelse och möten mellan människor vilket i sin tur bidrar till social kontroll och tryggare och säkrare miljöer.

Stad och land ska komplettera varandra och tillsammans vara ett eftertraktat och klimatsmart storstadsalternativ. Hela Växjö kommun ska vara attraktivt att bo, leva och verka i. Här ska 140 000 invånare kunna bo och leva hållbart. Genom byggande på fler platser erbjuder vi varierande boendemiljöer som ska vara attraktiva för många. Satsning på och utbyggnad av våra fem större orter (Lammhult, Rottne, Braås, Gemla och Ingelstad) kompletterar de satsningarna som fortsatt sker i Växjö stad. Växjö stad byggs ut i två huvudstråk och tre sekundära stråk med tät bebyggelse som ger goda

förutsättningar för social kontroll och som skapar en sammanhållen stadsmiljö. Samtidigt lokaliseras den glesa småhusbebyggelsen främst till de fem större orterna. Bland dessa är det i första hand Gemla och Ingelstad som utvecklas starkast med mer bostäder, fler funktioner och bättre kommunikationer.

Genom effektivt transportsamband så kopplas orterna och staden samman. Det är också genom dessa transportsamband som satsning på landsbygd sker. Landsbygden kopplas upp mot transportsambanden och får effektivt tillgång till den service som våra kärnor erbjuder.

De gröna och blå strukturerna bevaras och utvecklas för att trygga ekosystemtjänster till kommunens invånare, företagare och besökare. På så vis skapas förutsättningar för att möta klimatförändringarna och för att stärka rekreativa värden och den biologiska mångfalden.

### **Mark- och vattenanvändning**

Med grund i Växjö kommuns vision, Hållbara Växjö 2030 och utvecklingsinriktningen är syftet med översiktsplanens mark- och vattenanvändning att peka ut den mest hållbara användningen för mark- och vattenområden, den blå- och grönstruktur som genererar bäst ekosystemtjänster samt det transportsystem som har störst potential för ett hållbart resande.

Växjö stad byggs ut genom fem större utbyggnadsområden och ett antal mindre områden samt en relativt stor förtätning. Samtliga större utbyggnadsområden och de flesta mindre ingår i ett utav våra fem funktionsstråk. Även det mesta utav kommunens tillkommande verksamhetsmark pekas ut i Växjö stad. En stor del utav stadens blå- och grönstruktur utgår ifrån sjöarna och skapar samband med naturen och landskapet utanför staden. Inom Växjö stad pekas utbyggnadsmöjligheter ut för att kunna växa till en stad med 100 000 personer.

Förtätning pekas i första hand ut inom våra fem funktionsstråk och i synnerhet i anslutning till transportnoder och regionalt och kommunalt viktiga funktioner.

Strukturerna för det östra stråket i Södra Växjö bygger på sambandet med både stad och landsbygd genom Teleborgsvägens flöden. Här pekas en del mark på jordbruksmark ut men bedöms vara av väsentligt samhällsintresse för att utveckla Växjö stad. Södra Växjö västra stråk bygger vidare på Vikaholm och pekar ut områden med möjlighet till natur- och sjönära boende.

Västra mark pekas ut som ett möjligt omvandlingsområde med potential till stadens tätaste bebyggelse med stor funktionsblandning och flera regionalt viktiga funktioner i centralt läge. Detta ger möjlighet till fler arbetstillfällen. Här blir det särskilt viktigt att utveckla offentliga och gröna miljöer i samband med omvandlingen. Omvandlingen möjliggörs genom att erbjuda verksamhetsmark både väster och öster om staden.

Öster om stadskärnan i anslutning till Högstorp pekas Hollstorp ut med utbyggnadsområden både norr och söder om riksväg 25. Området har potential att byggas ut med en varierad bebyggelse och med ett nytt stadsdelcentrum i anslutning till Högstorp. Stora delar av odlingslandskapet sparas och blir en naturlig buffert mot det område som pekas ut lämpligt för verksamheter.

Bäckaslöv pekas ut med potential att bli ett mycket viktigt utbyggnadsområde för att starka Växjö stad som regional utvecklingsmotor. Detta med anledning av utpekade stationsläge och tillgång till flera regionalt och kommunalt viktiga funktioner. Området ingår i ett utpekade viktigt samband mellan centrum och nytt sjukhus i Räfte.

För kommunens kommunala och lokala kärnor så pekas framförallt möjligheten ut till mer småhusbebyggelse som ett komplement till Växjö stad. För de kommunala kärnorna tillsammans med Gemla pekas även bebyggelse ut i stor omfattning inom ortens centrala delar med syfte att tillskapa täta och funktionsblandade miljöer med stark centrumkaraktär. Utvecklingsinriktningen pekar på att orterna ska växa till sammanlagt 20 000 personer. Översiktsplanens mark- och vattenanvändning pekar inte ut mark i den omfattning som utvecklingsinriktningen tar höjd för. Detta med anledning av orternas hittills begränsade tillväxt och framtida osäkerhet kring när byggnationen kommer att ta fart. Strukturerna som pekas ut har för intention att ge förutsättningar för en fortsatt utbyggnad mot utvecklingsinriktningens mål.

För Lammhult prioriteras närheten till stationsläget samtidigt som möjlighet till ett sjönära boende på Ekegårdsudden och Björnö pekas ut.

Förutom förtätning i Braås så pekas det även ut möjlighet till sjönära boende både centralt och på Västra stranden. I övrigt pekas merparten av bebyggelse ut söder om nuvarande tätort.

I Rottne pekas framförallt mark för bebyggelse ut i norra delen av orten där möjlighet till sjönära boende finns. Viktigt att hålla samman orten för att ge närhet till service och kollektivtrafik.

För Ingelstad är centrum särskilt prioriterat. Söder om orten pekas ett större område med ut med möjlighet till varierad bostadsbebyggelse.

Fokus på närhet till stationsläget är en stor del av utvecklingen för Gemla. Stråket längs Stationsvägen och dess förlängning pekas ut med bebyggelse och säkra passager vid järnvägen och Växjövägen. Mark för bebyggelse pekas ut på jordbruksmark och bedöms vara av väsentligt samhällsintresse för att uppnå en sammanhållen struktur. På sikt har Gemla potential för en stark tillväxt med ökad kapacitet på järnvägen och med närhet till Alvesta kommuns utbyggnadsområde Aringsås.

Mark för bebyggelse pekas ut i Åryd och Vederslöv för att kunna bevara och utveckla den kommunala servicen.

Den tätortsnära landsbygd som pekas ut runt staden och för några utav orterna har för syfte att säkra stadens och orternas expansion på mycket lång sikt. Här ingår bland annat de framtida utbyggnadsområdena Jonsboda och Tofta Sjöstad som pekas ut som mark som särskilt ska skyddas för stadens utbyggnad.

Det är genom mark- och vattenanvändningen som intentionerna för det hållbara resandet konkretiseras genom att identifiera samband och lägen för transportnoder och hur bebyggelse förhåller sig till dessa. De stora infrastruktursatsningarna som pekas ut är kapacitetshöjande åtgärder på våra riksvägar och järnvägen mellan Växjö stad och Alvesta tätort, utbyggnad av Södra länken samt den infrastruktur som behövs inom och för att ansluta de nya

utbyggnadsområdena. Inom staden och orterna är det prioriterat att tillskapa trygghetsskapande stråk som främjar gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafiken.

Med utvecklingsinriktningen som grund har väsentligt samhällsintresse för utveckling av vår kommun genom byggnation definierats. Det väsentliga samhällsintresset bygger på närheten till service och möjligheten till hållbara transporter. Det är inom detta väsentliga samhällsintresse som mycket utav utvecklingen av landsbygden sker. Bland annat genom att landsbygdsutveckling i strandnära lägen och byggande på jordbruksmark grundar sig på detta. Prioriterade områden för både grupper av bebyggelse och enskilda bostäder pekas ut med intentionen att kunna låta 20 000 personer bo och leva hållbart på landsbygden. I synnerhet pekas stråket mellan Växjö och Ingelstad ut, där även Tävellsås ingår.

### **3.1.3 PLANENS SYFTE**

Förslaget till ny översiktsplan syftar till att:

- ange inriktningen på den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön
- ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas
- ge vägledning om hur den bebyggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och miljökonsekvensnormer

## **4 AVGRÄNSNING I TID OCH GEOGRAFI**

Översiktsplanen har inget målår men ska möjliggöra för 140 000 invånare i kommunen och 100 000 invånare i Växjö stad. Mycket kan hända under perioden vilket gör att planerna ändras. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande utan vägledande för kommande mark- och vattenanvändning. Det innebär att andra faktorer kan styra den faktiska utvecklingen, som exempelvis teknikutveckling, ekonomi, trender, lagstiftning och beteende. De utvecklingsförslag som pekats ut behöver utredas och konsekvensbeskrivas vidare när planläggning och utbyggnad av dessa områden ska ske. I denna beskrivning förs endast ett övergripande resonemang kring möjlig utveckling och vilka konsekvenser det kan tänkas medföra.

Det är skillnad på planens geografiska avgränsning och inom vilket område planen påverkar förhållandena för ekologiska, ekonomiska och sociala faktorer. Planen påverkar förhållandena olika mycket på lokal, regional, nationell och global nivå. Det sker även en yttre påverkan. Detta utvecklas under respektive aspekts konsekvensbedömning.

### **AVGRÄNSNING I SAK**

Hållbarhetsbedömningen är inriktad på att beskriva och redovisa de bedömningar som har gjorts i samband med framtagandet av översiktsplanen. Bedömningarna har gjorts parallellt.

Avgränsningen av hållbarhetsbedömningen och de olika aspekterna samt alternativ framgår av kommande avsnitt. Det är inte möjligt att exakt bedöma vilka konsekvenser som kan uppstå av de föreslagna åtgärderna i planen eftersom planen är av översiktlig karaktär. Istället kommer det vara viktigt att i samband med att mer detaljerade förslag tas fram vara viktigt att även dessa bedöms och analyseras.

### **ALTERNATIVREDOVISNING**

Ett nollalternativ innebär att utveckling fortsätter enligt gällande planer och att det aktuella förslaget inte antas och genomförs. Vid sidan av detta finns det olika utvecklingsalternativ som dels kan ställas mot varandra men också mot nollalternativet.

Ett nulägesalternativ innebär att ingen förändring sker inom det utpekade området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom områdena idag bevaras.

## 5 MÅLSÄTTNINGAR FÖR ETT HÅLLBART SAMHÄLLSBYGGANDE

Nedanstående målsättningar utgör det önskade läget för samhällsbyggandet i Växjö kommun. Nationella, regionala och kommunala målsättningar har vägts in och anpassats till Växjös förutsättningar och ersätter på så sätt alla andra målsättningar.

Målsättningarna ersätter också de målbilder som finns i gällande översiktsplan. Det som också påverkat formuleringen av målsättningarna är nulägesanalysen och framtidsspaningen.

Efter framtagandet av översiktsplanens samrådshandling har kommunfullmäktige godkänt Växjö kommuns hållbarhetsprogram. Hållbarhetsprogrammet har därför inte använts utan istället har nedanstående beskrivna mål använts. Vi ser att nedanstående mål och hållbarhetsprogrammets utmaningar och målbilder överensstämmer. Översiktsplanen kommer inte ha några egna mål utan hållbarhetsprogrammet kommer att utgöra planens målbild tillsammans med Växjö kommuns vision.

### Bebyggelsestruktur

- Växjö stad ska vara en stark regional kärna, med ett varierat utbud av arbetsplatser, butiker, service, kultur, idrott och fritidsaktiviteter. Regionala funktioner ska lokaliseras inom gångavstånd från noder i det regionala kollektivtrafiksystemet.
- Växjö stad ska utvecklas som universitetsstad genom att campus och stadsstrukturer stimulerar innovation samtidigt som staden utvecklas som en bra stad att bo, leva och arbeta i från studenttiden och framåt.
- Vi ska erbjuda näringslivet ett varierat utbud av lokaliseringsmöjligheter och ha en god planberedskap. Icke störande arbetsplatser och verksamheter ska integreras med bostäder.
- Det ska finnas ett blandat utbud av bostäder avseende hustyp, upplåtelseform och bostadsstorlek i varje stads- och kommunedel. I staden och tätorterna ska det finnas planlagd mark för nybyggnad av olika typer av bostäder.
- De kulturhistoriska värdena och andra kvaliteter i den fysiska miljön som ger staden, tätorterna och bygderna deras identitet ska värnas, vårdas, framhävas och byggas vidare på.
- Det ska vara gott om publika platser (gator, torg, grönytor och grönstråk) för olika aktiviteter och behov, som binder ihop områden i staden och tätorterna. Gestaltningen ska bidra till att öka tillgängligheten och åstadkomma miljöer som människor uppfattar som trivsamma och trygga.

### Grönstruktur

- Växjö stad ska värnas och utvecklas som sjöarnas och parkernas stad där gröna stråk och sjöar sträcker sig långt in i staden.
- I tätorterna ska det finnas närhet till naturen och kontakten med sjöar och vattendrag tillvaratas som resurs för att utveckla orternas attraktivitet.



- Åker, äng och hagmarker bevaras för odling och för att stärka den biologiska mångfalden. Skogsmarken används och utvecklas såväl för produktion av skogliga råvaror som för rekreation, turism och stärkt biologisk mångfald.
- Natur- och grönområdets förmåga att leverera ekosystemtjänster ska värnas och förstärkas.

### **Infrastruktur**

- Staden ska ha goda tåg- eller snabbussförbindelser med övriga regionkärnor i Götaland och med Stockholm och Köpenhamn.
- Vardagsgöromålen (arbete, skola, inköp av dagligvaror, fritidsaktiviteter) ska gå smidigt för alla i kommunen utan att man behöver tillgång till bil. På kortare sträckor (upp till några kilometer) är gång och cykel de helt dominerande transportsätten, i tätorter såväl som på landsbygden. Överallt kan barn gå eller cykla trafiksäkert till kompisar och fritidsaktiviteter. I övrigt sker merparten av persontransporterna med kollektiva färdmedel och/eller andra typer av klimatsmarta transporttjänster.

## **ANALYS AV NATIONELLA, REGIONALA OCH KOMMUNALA MÅL, PLANER OCH PROGRAM**

Växjö kommun har gjort en analys av nationella, regionala och kommunala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och hur dessa förhåller sig till översiktsplanen. I analysen identifieras de olika målens, planernas och programmets relevans för översiktlig planering och på vilket sätt de kan och bör påverka planeringen.

Bedömningen görs utifrån följande definitioner:

- Liten relevans: Faller helt eller nästan helt utanför den fysiska planeringens domän. Kan inte påverkas med fysisk planering.
- Viss relevans: Uppnås främst med andra medel än fysisk planering, men fysisk planering kan ändå spela roll.
- Stor relevans: Kan till stor del kan främjas med fysisk planering och bör således påverka översiktsplanens utformning.

Analysen är gjord för att få en överblick av alla mål som finns på olika nivåer och samla ihop de väsentligaste målsättningar som kan ligga till grund för Växjö kommuns samhällsbyggande.

[En sammanställning av mål, planer och program hittar du här.](#)

I detta avsnitt sammanfattas de mål, planer och program som bedöms ha stor relevans för översiktlig planering.

## De nationella mål vi bedömer mest relevanta för översiktsplaneringen

Flera av de globala hållbarhetsmålen är exempelvis till stor del liktydiga med några av miljö-, folkhälso- och friluftsmålen.

Flertalet av målen har en viss relevans, här redovisas bara de mål som bedöms ha stor relevans för översiktlig planering.

De globala hållbarhetsmålen (17 mål)



### 11. Hållbara städer och samhällen

- Gestaltas genom översiktsplanens utformning och riktlinjer; i målbild, utvecklingsinriktning, avsedd användning av mark- och vattenområden, riksintressen samt hänsynsområden.

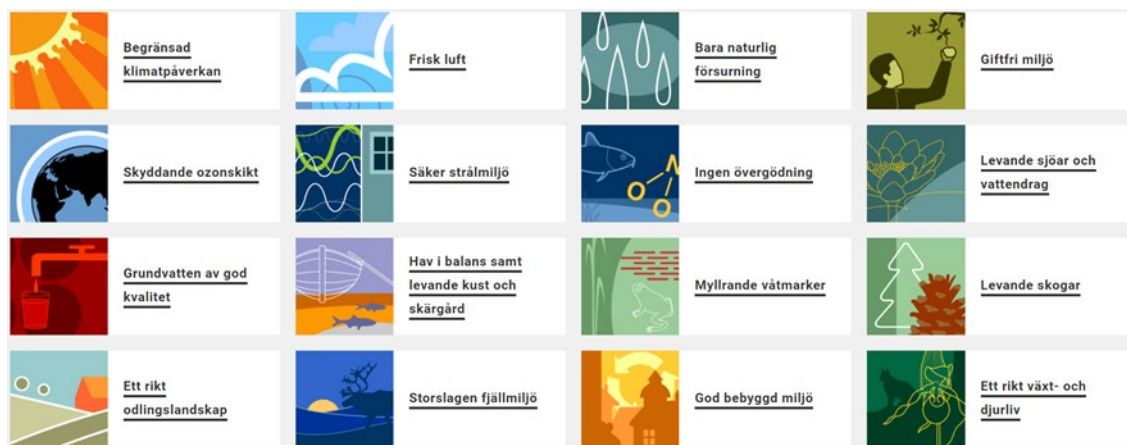
### 13. Bekämpa klimatförändringen

- Transporterna är den största utsläppskällan av klimatgaser i Sverige. Översiktsplanen kan gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bygg i stråk, pärlband och funktionsblandat

### 15. Ekosystem och biologisk mångfald

- Värdefulla grönområden och grönstråk kan pekats ut i översiktsplanen (inkl. grön infrastruktur); skydd/bevarande och hänsyn.

## Miljömålen, inklusive klimatmålen (ett övergripande generationsmål och 16 miljö kvalitetsmål)



### 1. Begränsad klimatpåverkan

- Transporterna är den största utsläppskällan av klimatgaser i Sverige. Och transportbehovet påverkas till stor del av bebyggelsestrukturen. Gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bygg i stråk, pärlband och funktionsblandat.

### 2. Frisk luft

- Vägtrafiken är en stor källa till luftföroreningar (partiklar m.m.). Gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik. Bygg i stråk, pärlband och funktionsblandat. Översiktsplanen kan styra lokaliseringen av luftförorenande anläggningar och förhindra att bostäder byggs inom störningszonen, men i övrigt inte i sig påverka luftkvaliteten i allmänhet.

### 11. Myllrande våtmarker

- Kartläggning av våtmarker i planerings- och beslutsunderlaget. Skydd/hänsyn i översiktsplanen av de mest värdefulla.

### 12. Levande skogar

- Kartläggning av värdefulla skogsområden i planerings- och beslutsunderlaget. Skydd/hänsyn av de mest värdefulla i översiktsplanen. (Men ÖP styr inte över skogsbruket)

### 13. Ett rikt odlingslandskap

- Kartläggning av värdefulla områdena i planerings- och beslutsunderlaget. Skydd/hänsyn av de mest värdefulla i översiktsplanen. (Men ÖP styr inte över jordbruket)

### 15. God bebyggd miljö

- Anger egentligen riktlinjer för samhällsplaneringen i stort, det är en slags portalparagraf, som med lite andra ord även finns i PBL. Ger ingen vidare konkret

vägledning för översiktsplaneringen. De tio preciseringarna kan eventuellt ses som den fysiska samhällsplaneringens övergripande mål. Men de skiljer sig inte särskilt mycket från det som står i PBL (främst 2 kap.), även om de är något mer preciserade. Målet gestaltas genom översiktsplanens utformning och riktlinjer; i målbild, utvecklingsinriktning, avsedd användning av mark- och vattenområden samt hänsynsområden

#### 16. Ett rikt växt- och djurliv

- Värdefulla grönområden och grönstråk pekas ut i översiktsplanen (inkl. s.k. grön infrastruktur); skydd/bevarande och hänsyn.

#### *Gestaltad Livsmiljö (politikområde)*

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

- Genom översiktsplanen definieras den långsiktigt hållbara utvecklingen i stort och vi skapar med översiktsplanen en ändamålsenlig struktur. Värna bebyggelsekaraktärer och kulturmiljöer. Riktlinjer kring den livsmiljöers innehåll och värden.

#### *Folkhälsopolitiska mål (ett övergripande mål och 11 målområden)*

#### 9. Fysisk aktivitet

- Kartläggning av viktiga rekreationsområden och grönstråk i planerings- och beslutsunderlaget. Grönområden, grönstråk, huvudcykelvägar pekas ut i översiktsplanen.

#### *Nationella friluftsmålen (10 mål)*

#### 4. Tillgång till natur och friluftsliv

- Kartläggning av intresseområden i planerings- och beslutsunderlaget. De rekreationsområden och värdefull natur som kommunen vill värna/utveckla pekas ut i översiktsplanen, antingen som områdesanvändning eller som områden där annan användning ska ta särskild hänsyn till friluftlivsvärden

#### 5. Attraktiv tätortsnära natur

- Tätortsnära rekreationsområden och värdefull natur i och i närheten av tätorter pekas ut i översiktsplanen, antingen som områdesanvändning eller som områden där annan användning ska ta särskild hänsyn till friluftlivsvärdena.

Transportpolitiska målen (ett övergripande mål och två funktionsmål)

- Funktionsmål: Tillgänglighet

- Framför allt preciseringarna om att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ska öka, och att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. Översiktsplanen redovisar den övergripande transportinfrastruktur, inklusive GC-nät, som kommunen eftersträvar, plus en hållbar och ändamålsenlig bebyggelsestruktur. Dessutom kan kommunen i översiktsplan ange de kollektivtrafiklinjer som avses bli bestående.

Barnkonventionen

- Fysisk aktivitet, trygghet, tillgänglighet

Innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Enligt de fyra grundprinciperna i barnkonventionen är alla barn lika mycket värda och har samma rättigheter, har alla barn rätt att överleva och utvecklas, ska barnets bästa alltid komma i främsta rummet och har varje barn rätt att uttrycka sin åsikt och delta i beslut som rör dem.

Växjö kommun kommer under utställningen av översiktsplanen ha dialog men ungdomar i kommunen, både i klassrummet och på några av ungdomsgårdarna.

### **De regionala mål, planer och program vi bedömer mest relevanta för översiktsplaneringen**

Länstransportplan 2018–2029 (LTP)

- Stor relevans för översiktsplaneringen, för det regionala perspektivet och vad gäller de strategiskt viktiga transportinfrastrukturåtgärderna som översiktsplanen måste förhålla sig till. Men den har ett kortare perspektiv än översiktsplanen, som alltså i sin tur kan vägleda nästa LTP.  
*Trafikförsörjningsprogram 2016–2025 (TFP)*
- TFP är ett viktigt underlag för översiktsplaneringen, som bör ske i växelverkan med kollektivtrafikplaneringen. En klimatsmart och hållbar stads- och bebyggelseutveckling måste främja kollektivtrafikens utbyggnad, vilket talar för "tätare stad i stråk" och att planera för stråk även på landsbygden och mellan mindre orter. TFP innehåller strategier och allmänna riktlinjer, och identifierar och klassificerar ett antal regionala stråk som översiktsplaneringen kan arbeta vidare med och konkretisera till "utvecklingsstråk", och i samarbete med Kollektivtrafikmyndigheten/Länstrafiken identifiera områden och stråk i staden som "skelett" för bebyggelseutvecklingen

Regionalt kulturmiljöprogram

- Redovisar kulturmiljövårdens intresseområden och bör således tas med i planerings- och beslutsunderlaget och ingå i analysen av allmänna intressen. Men ger inget när det gäller översiktsplanens målbild och strategier. Hanteras i översiktsplanen främst under "Hänsyn"

## **De kommunala mål, planer och program vi bedömer mest relevanta för översiktsplaneringen**

### *Hållbara Växjö 2030*

- Hållbara Växjö 2030 utgör målbild för översiktsplanen.

### *Landsbygdsplan*

- Landsbygdsplanen belyser utvecklingsområden och insatsområden, varav en del berör fysisk planering.

### *Näringslivsplan*

- Näringslivsplanen belyser utvecklingsområden och insatsområden, varav en del berör fysisk planering.

### *Grönstrukturprogram*

- Övergripande grönområden och grönstråk med riktlinjer bör in i översiktsplanens mark- och vattenanvändning. I övrigt utgör programmet kunskapsunderlaget som redovisas som planeringsunderlaget.

### *Transportplan*

- Transportplanens övergripande strategier bör höra hemma i översiktsplanen. Nulägesbeskrivningarna bör ingå i planeringsunderlaget och hållas "levande".

### *Cykelvägplan för Växjö kommun*

- Översiktsplanen bör ange det eftersträvade övergripande cykelvägnätet.

### *Friluftslivsprogram för Växjö kommun*

- Friluftslivsprogrammet är främst ett sektorsprogram, som ska vägleda genomförandet av kommunens intentioner i översiktsplanen. Men den innehåller även målsättningar som bör beaktas när en ny översiktsplan upprättas, och redovisar "prioriterade friluftslivsområden" som delvis sammanfaller med utbyggnadsområden i gällande ÖP, och där en förnyad avvägning mellan utbyggnads- och friluftslivsintressena bör göras.

### *Klimatanpassningsplan*

- Översiktsplanen bör i grönstrukturen och på andra sätt identifiera områden som behövs för klimatanpassningsåtgärder, liksom områden med risk för översvämning, skred och andra naturolyckor, samt riktlinjer för byggande i dessa områden. I klimatanpassningsplanen finns också ett par kartor som bör ingå i planerings- och beslutsunderlaget: andel hårdgjord yta per fastighet och översvämningsskänliga områden inom Mörrumsåns avrinningsområde.

## 6 NULÄGE OCH FRAMTID

I detta kapitel beskrivs hur våra målsättningar idag förhåller sig till nuläget samt en sammanfattning av vår Omvärldsanalys och framtidsspaning.

### NULÄGE

Här analyserar vi hur vi ligger till idag när det gäller de uppsatta målsättningarna för ett hållbart samhällsbyggande. Till grund för analysen ligger bland annat den nulägesanalys som gjorts i arbetet med hållbarhetsprogram "Hållbara Växjö 2030".

#### Bebyggelsestruktur

1. *Växjö stad ska vara en stark regional kärna, med ett varierat utbud av arbetsplatser, butiker, service, kultur, idrott och fritidsaktiviteter. Regionala funktioner ska lokaliseras inom gångavstånd från noder i det regionala kollektivtrafiksystemet.*

- Växjö är en regional kärna idag med många regionala funktioner och de flesta ligger med god närhet till det regionala kollektivtrafiksystemet.
- Vi behöver ännu bättre möjligheter att välja fossilfria och hållbara transportsystem till och ifrån regionala funktioner i staden.
- Sjukhuset i Växjö stadskärna ligger så att det berikar stadskärnan och i ett gott regionalt kollektivtrafik läge och med goda gång- och cykelvägar inom staden. Det finns risk att ett nytt läge för sjukhuset inte får samma goda förutsättningar för hållbara transporter.
- Stadskärnan domineras av kultur och restauranger, västra infarten domineras av handel och Arenastaden har fokus på idrott.

2. *Växjö stad ska utvecklas som universitetsstad genom att campus och stadsstrukturer stimulerar innovation samtidigt som staden utvecklas som en bra stad att bo, leva och arbeta i från studenttiden och framåt.*

- Växjö stad har ett campus som attraherar studenter från hela världen. Men det innebär också att studenterna inte lär känna staden Växjö. Många flyttar från Växjö efter studietiden.

3. *Vi ska erbjuda näringslivet ett varierat utbud av lokaliseringsmöjligheter och ha en god planberedskap. Icke störande arbetsplatser och verksamheter ska integreras med bostäder.*

- Vi jobbar inte med funktionsblandning i något större omfattning, bostäderna planeras för sig och arbetsplatserna för sig.
- Vi har inte särskilt strategisk god framförhållning när det gäller olika typer av mark för företag. Att vet olika företags framtida markbehov bedöms idag som svårt. Verksamhetsmarken som möjliggörs i Nylanda möjliggör bara för en kategori av företag.

4. Det ska finnas ett blandat utbud av bostäder avseende hustyp, upplåtelseform och bostadsstorlek i varje stads- och kommunedel. I staden och tätorterna ska det finnas planlagd mark för nybyggnad av olika typer av bostäder.

- Det eftersträvas blandning i nya områden men svårare att åstadkomma i befintliga områden.
- Prisvärda bostäder är svårt att tillskapa och få tag på vilket en grupp med låg betalningsförmåga efterfrågar.
- Arbetet för att minska bostadssegregation behöver utvecklas.
- Bostadsproduktionen har en relativt stor miljöpåverkan idag.
- Vi har en god planberedskap för bostäder i kommunen

5. De kulturhistoriska värdena och andra kvaliteter i den fysiska miljön som ger staden, tätorterna och bygderna deras identitet ska värnas, vårdas, framhålls och byggas vidare på.

- Vi är en expansiv stad som inte värnar vår historia och kulturhistoriska värden alla gånger. Bättre i mindre samhällen och på landsbygden än i staden. Vi har ett föråldrat kunskaps- och planeringsunderlag när det gäller kulturmiljö.

6. Det ska vara gott om publika platser (gator, torg, grönytor och grönstråk) för olika aktiviteter och behov, som binder ihop områden i staden och tätorterna. Gestaltningen ska bidra till att öka tillgängligheten och åstadkomma miljöer som människor uppfattar som trivsamma och trygga.

- Vi satsar på offentliga platser, mer i nya områden än i befintliga.
- Mer fokus kan behövas för att få trygga platser och sammanhängande stråk att röra sig i.
- Behov av ökad kunskap om rörelsemönster och kulturella och sociala värden i parker, grönområden och mötesplatser.

### **Grönstruktur**

7. Växjö stad ska värnas och utvecklas som sjöarnas och parkernas stad där gröna stråk och sjöar sträcker sig långt in i staden.

- Vi tar till vara de gröna kilarna och gällande översiktsplan stöttar detta.
- Närheten till naturen både i och runt om Växjö är en del av stadens attraktivitet.
- Det finns bristområden i stadens centrala delar när det gäller närhet till naturen, 300 meter till park större än 1 hektar.



8. I tätorterna ska det finnas närhet till naturen och kontakten med sjöar och vattendrag tillvaratas som resurs för att utveckla orternas attraktivitet.

- Närhet till naturen finns i våra tätorter

9. Åker, äng och hagmarker bevaras för odling och för att stärka den biologiska mångfalden. Skogsmarken används och utvecklas såväl för produktion av skogliga råvaror som för rekreation, turism och stärkt biologisk mångfald.

- Jord- och skogsbruk ska vara effektiva och produktiva och andra värden går idag förlorade på bekostnad av detta.

10. Natur- och grönområdets förmåga att leverera ekosystemtjänster ska värnas och förstärkas.

- Vi förtätar i staden på ytor som kan ha viktiga ekosystemtjänster att leverera till oss.
- Närheten till natur med stor biologisk mångfald har stor betydelse för människors hälsa och bör värnas i större utsträckning.
- Den biologiska mångfalden minskar vilket gör det viktigt att vidta åtgärder som bevarar och gynnar biologisk mångfald.
- Behov att synliggöra ekosystemtjänstperspektiv i alla led i samhällsbyggandet.

### **Infrastruktur**

11. Staden ska ha goda tåg- eller snabbussförbindelser med övriga regionkärnor i Götaland och med Stockholm och Köpenhamn.

- Enkelspår till Alvesta skapar begränsningar för tågtrafiken.
- Stambanan är dåligt underhållen och kapaciteten är begränsad.
- Kommunikationen med Göteborg är sämre än till övriga delar.

12. Vardagsgöromålen (arbete, skola, inköp av dagligvaror, fritidsaktiviteter) ska gå smidigt för alla i kommunen utan att man behöver tillgång till bil. På kortare sträckor (upp till några kilometer) är gång och cykel de helt dominerande transportsätten, i tätorter såväl som på landsbygden. Överallt kan barn gå eller cykla trafiksäkert till kompisar och fritidsaktiviteter. I övrigt sker merparten av persontransporterna med kollektiva färdmedel och/eller andra typer av klimatsmarta transporttjänster.

- Vi satsar på cykelvägar och bussen i staden och tågstopp i järnvägssamhällen.
- Bilen är fortfarande det viktigaste transportmedlet såväl staden och på landsbygden.
- Kommunen jobbar med ett trafiksäkerhetsarbete

## FRAMTID

Växjö kommun har gjort en Omvärlds- och framtidsspaning inför arbetet med översiktsplanen. Här sammanfattas den.

### 1. Hotande klimatförändring.

Den globala uppvärmningen orsakad av människans utsläpp av främst koldioxid är vår tids största utmaning. Den innebär två parallella förhållningssätt:

- Minska klimatpåverkan
- Klimatanpassning

### 2. Från globalisering till polarisering och regionalisering

Ställer oss inför följande viktiga utmaningar inom den strategiska samhällsplaneringen:

- Attraktivt för företag
- Transportinfrastruktur och kommunikationer av hög kvalitet
- Ett robust samhälle

### 3. Växande städer, fler äldre, ökande klyftor

Följande demografiska och socioekonomiska trender bedöms vara särskilt betydelsefulla för samhällsbyggande och fysisk planering:

- Stadstillväxt och risk för stagnerande småorter.
- Hög invandring
- Ökad andel äldre
- Ökade klasskillnader och segregation

### 4. Digitalisering, automatisering, robotisering

Till de viktigaste utvecklingstrenderna som har bäring på samhällsbyggande och fysisk planering hör:

- Ett förändrat transportsystem
- Nya och billigare sätt att bygga
- Ökad E-handel
- Robotiserad produktion av varor och tjänster
- Distansarbete och distansutbildning

### 5. Individualisering och fragmentisering

För samhällsbyggande och fysisk planering betyder dessa trender bland annat:

- Boendemiljöns och bostadsortens attraktivitet är viktig. Hit hör inte bara läget och den omgivande utemiljön, utan också utbudet av skolor, handel, kultur och nöje. Det behövs god offentlig service såväl i stad som i mindre orter och på landsbygd.
- Det fria skolvalet, skapar nya rörelsemönster och transportbehov.

- Grönytor och offentliga platser bör i högre grad vara mångfunktionella, så att olika livsstilar kan få plats och mötas.
- Efterfrågan på mark för odling i och nära staden och tätorterna ökar.
- Delvis nya former av boende – t.ex. kollektivboende och andra typer av gemenskapsboenden – efterfrågas, ofta med tydliga önskemål om plats eller på platsens kvaliteter.
- Privata markägare tar i allt högre utsträckning initiativen till nya byggprojekt och utbyggnadsområden, på platser som inte alltid finns med i kommunens långsiktiga planer.

#### 6. Cirkulär ekonomi och delandekonomi

Den cirkulära ekonomin kan för samhällsbyggande och fysisk planering medföra:

- Nya krav på verksamhetsområdets utformning
- Nya former av mötesplatser, såsom Grannverkstäder
- Andra typer av platser för återvinning och återbruk och andra krav på deras lokalisering.

#### 7. Investeringar och satsningar i närområdet

Större investeringar i ny infrastruktur och andra satsningar som planeras eller diskuteras i regionen eller dess närområde och som kan komma att påverka utvecklingen och den fysiska planeringen i Växjö är tex:

- Høghastighetsbanan

## 7 VÄSENTLIGHETSANALYS (GAP)

För att säkerställa att den plan som ska tas fram leder mot hållbarhet behöver gapet mellan hur det ser ut i dag och den målsättning kommunen har, identifieras och analyseras så att vi fokuserar på rätt strategier och åtgärder i planen.

För att få ut ett gap mellan nuläge/framtid i förhållande till börläge måste de ställas mot varandra. Principen är att se det som nedanstående illustration där nuläges- och omvärldsbeskrivningen står tillsammans på ena sidan medan börläget står på andra sidan. Genom att sedan använda specifika frågor kan gapet identifieras och vid användandet av andra frågor kan det analyseras.



### DE VÄSENTLIGASTE MÖJLIGHETERNA OCH UTMANINGARNA

Här sammanfattas våra största möjligheter och utmaningar som analysen identifierat.

#### *Möjligheter*

- Växjö stad som regional utvecklingsmotor med en stor andel regionala funktioner
- Universitetet
- Många värdefulla kulturmiljöer
- Stadens och tätorternas närhet till sjöar och naturmiljöer
- Jord- och skogsbruksmark med potential för att producera livsmedel och skogsråvaror

#### *Utmaningar*

- Studenter som stannar kvar efter studietiden för att bo, verka, leva i Växjö
- En mer funktionsblandad stad
- Platser där framtidens företag vill etablera sig
- Minska boendesegregationen
- Bostäder för alla i alla delar av kommunen och staden
- Städer och samhällen med förutsättningar för möte, gemenskap och samhörighet

- Sammanhängande och trygga publika stråk och platser
- Förena expansion samtidigt som vi värna kulturmiljöer och gröna miljöer
- Förena produktion av jord- och skogsbruksprodukter samtidigt som den biologiska mångfalden och rekreationsvärden stärks
- Tillvarata ekosystemtjänster
- Ett förändrat klimat, klimatanpassning.
- Skapa möjligheter till goda kollektivtrafikförbindelser med omvärlden.
- Transporter utan påverkan på klimatet, mindre markanspråk och tillgängligt för alla
- Den tekniska utvecklingens förändrade krav på markanvändning, infrastruktur och fysisk miljö, med bland annat självkörande fordon och ökad e-handel

## 8 STRATEGIANALYS

För att bemöta de utmaningar och möjligheter som framkom i väsentlighetsanalysen har analyser av olika strategier gjorts för att bedöma vilka strategier som bäst möter utmaningarna och möjligheterna samt bäst svarar upp mot målsättningar för ett hållbart samhällsbyggande. I Växjö har vi gjort det i två steg. Först ställer vi tre olika scenarier med en varsin strategi för att möta utmaningarna och möjligheterna mot varandra för att se om någon strategi bättre når ett hållbart samhällsbyggande än ett annat. I ett andra skede ställer vi den valda strategin mot nollalternativet för att jämföra hur alternativet förhåller sig till dagens planer för samhällsbyggande. Strategianalysen utgör grunden för översiktsplanens utvecklingsinriktning.

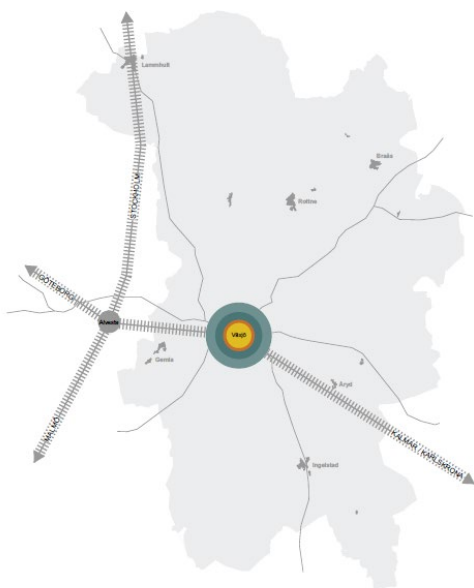
### SCENARIOANALYS

Scenarierna har formulerats för att uppmuntrat till att diskutera vilket scenario eller delar av scenarierna som bäst hantera utmaningarna och möjligheterna och leder oss mot målsättningarna för ett hållbart samhällsbyggande.

De tre scenarier har genomgått samråd med invånare, tjänstepersoner och myndigheter.

#### 8.1.1 BESKRIVNING AV TRE SCENARIO

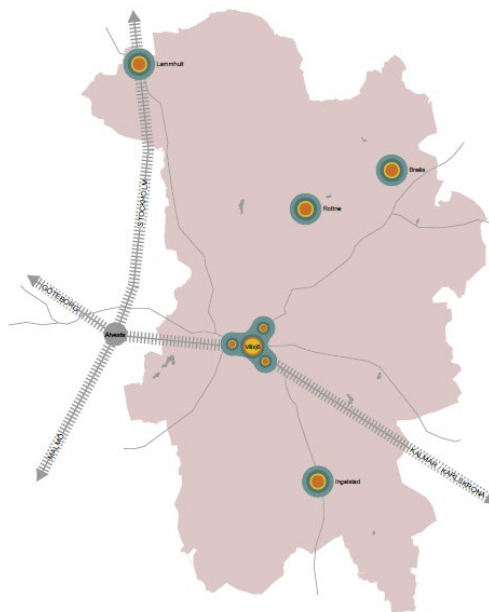
##### SCENARIO 1 - FOKUS VÄXJÖ STAD



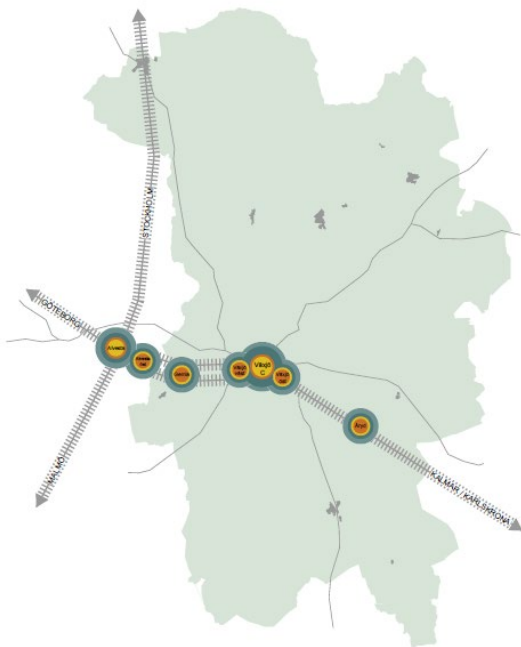
Växjö stad är en tät och sammanhängande storstad. För att hålla nere avstånden växer staden inåt och på höjden istället för på bredden. Staden förtätas och kompletteras genom att bland annat industrimark, parkeringsytor och delar av grönytor omvandlas till en hög och tät blandstad. Dessutom finns flera höghus runt om i staden. Fler boende i staden ger underlag till ett sjudande stadsliv, en livskraftig service och handel. Fler attraktioner tillkommer i staden vilket utvecklar besöksmålet Växjö.

## SCENARIO 2 - DEN FLERKÄRNIGA KOMMUNEN

Växjö stad har förutom centrum tre tydliga kärnor som länkas samman med ett antal fokusorter där en stark utveckling har skett. I dessa orter och stadsdelar finns förutsättningar för variationsrika boendemöjligheter, vardagsliv och attraktiva mötesplatser. Varje fokusort har ett centrum med service och barnomsorg i anslutning till pendlarhållplats. Inom orterna är det gång- och cykelavstånd till allt. Staden och orterna utvecklas längs de stråk som bildas.



## SCENARIO 3 - VÄXJÖ OCH ALVESTA



Centralorterna Växjö och Alvesta utgör tillsammans en stark arbetsmarknadsregion med flera betydande företag och med goda väg- och järnvägskopplingar till övriga landet. Orterna Växjö, Gemla, Åryd och Alvesta kompletterar och stärker varandra med olika funktioner. Alvesta kompletteras med regionala verksamheter som undervisningslokaler för universitetet. Gemla och Åryd växer till viktiga boendeorter med goda möjligheter till pendling och närhet till natur och landsbygd. Växjö och Alvesta förtätas kring befintliga och nya stationer.

## 8.1.2 BEDÖMNING AV SCENARIERNA, FÖR- OCH NACKDELAR

Genom att bedöma hur de olika scenarierna uppnår de satta målen och genom att studera en del frågor som mallen för konsekvensbedömning föreslår så har olika insikter gått att utläsa. Insikterna handlar bland annat om scenariot ifrågan behöver riktlinjer eller andra insatser för att uppnå målen, om det finns några intressekonflikter i scenariot och huruvida scenariot är flexibelt m.m.

Utifrån bedömningen huruvida scenariot uppnår målsättningarna kombinerat med de insikter som framkommit under arbetet med bedömningen så kan ett scenario utpekats som det scenario som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med översiktsplanens utvecklingsinriktning.

Scenario	Staden Växjö +/-	Den flerkärniga kommunen +/-	Regionkärnan Växjö Alvesta +/-
<b>Målsättning hållbart samhällsbyggande</b>			
<b>Bebyggelsestruktur</b> Regional kärna Universitetsstad Näringsliv Bostadsutbud Kulturhistoriska värden Publika platser	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stark regional kärna</li> <li>+ Satsning på publika platser</li> <li>+ Uppmuntran till möte</li> <li>+ Stort utbud</li> <li>+ Arbetskraft och kunskapskapital</li> <li>- Förtätning påverkar kulturmiljön i centrum</li> <li>- Fokus på staden, inte landsbygden</li> <li>- Stor skillnad mellan staden, orterna och landsbygden</li> <li>- Begränsad mark för näringsliv</li> <li>- Villabebyggelse kan hamna i grannkommunerna</li> <li>- Höga priser i staden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Tillgodoser efterfrågan på boende i hela kommunen</li> <li>+ Bättre bevarande av kulturhistoria</li> <li>+ Underlättar för näringslivet i hela kommunen</li> <li>+ Varierande bebyggelsekaraktär i staden</li> <li>+ Många mötesplatser i kommunen</li> <li>+ Ökad trygghet</li> <li>- Utspridda satsningar</li> <li>- Centrum utarmas av stadens övriga kärnor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Stark regional kärna tillsammans med Alvesta</li> <li>+ Utveckling av området mellan Växjö och Alvesta</li> <li>+ Bra områden för yrkrävande verksamheter</li> <li>+ Möjliggör varierade boendeformer</li> <li>- Kan motverka satsningar på övriga orter i kommunen</li> <li>- Gemla blir sovort till Växjö</li> <li>- Fler etableringar i Alvesta och regionen men mindre i Växjö kommun.</li> </ul>
<b>Grönstruktur</b> Sjöarnas och parkernas stad Närhet till natur och vatten Bevara jord- och skogsbruk Biologisk mångfald Ekosystemtjänster	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Högre betydelse, fler besökare, på sjöarna och grönområden</li> <li>+ Tar inte jord- eller skogsmark i anspråk</li> <li>+ Ställer högre krav på att bevara och förstärka ekosystemtjänster i staden</li> <li>- Grönytor riskerar att bebyggas</li> <li>- Småorterna växer med endast villabebyggelse</li> <li>- Större krav på skötsel av allmänna platser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Sjöar och grönområden sparas och behålls som kvalitet</li> <li>+ Närhet till naturen</li> <li>+ Underlättar för jord- och skogsbrukare</li> <li>+ Underlättar för turism</li> <li>+ Mer fokus på biologisk mångfald och ekosystemtjänster i hela kommunen</li> <li>- Bebyggelse breder ut sig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Geografiskt begränsad yta tas i anspråk</li> <li>+ Sjöar och grönområden sparas</li> <li>+ Närhet till naturen</li> <li>- Bebyggelse breder ut sig</li> </ul>



<b>Transport- infrastruktur</b> Tåg- och bussförbindelser Vardagsgöromål Gång- och cykel	+ Förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik i staden  + Gång- och cykelstad + Enklare att välja bort bilen i staden  - Trafikproblem i staden - Bilberoende landsbygd	+ Närmare till service för de boende i och intill kärnorna i hela staden och kommunen + Underlättar att gå och cykla i kärnorna + Kollektivtrafiken förbättras  - Transportberoende alternativ - Bilberoende befolkning på landsbygden	+ Effektivt nyttjande av järnvägen + Bättre länk mellan Växjö och stambanan + Bra infrastruktur redan etablerad  - Dyra investeringar - Järnvägen är en låst struktur
<b>Tekniska infrastruktur</b> VA Fjärrvärme	+ Enklare teknisk försörjning + Större nyttjande av befintliga nät + Enklare att fasa ut fossila bränslen  - Sårbart samhälle - Dyra investeringar inom stadsbygden - Större belastning	+ Både resurser och risker sprids ut + Robust samhälle + Mindre belastning  - Flera anläggningar behövs - Risk för ojämna satsningar	+ Underlättar ett effektivt samarbete med Alvesta + Naturlig utveckling av VA- nätet  - Begränsad geografisk omfattning - Barriärer och hinder inom området

## SCENARIO 1, STADEN VÄXJÖ

Hur väl leder strategin mot målsättningarna?

- Måttligt

Krävs det några riktlinjer för att målet ska uppnås bättre?

- Förtättningsstrategi
- Näringslivsstrategi
- Landsbygdsprogram/utvecklingsprogram för de mindre samhällena
- Tydliga planer för gång och cykel

Finns intressekonflikter eller beroende med andra strategier eller aspekter?

- Förtätningens påverkan på stadens karaktär
- Skyddet av grönsstruktur och allmänna ytor vs. privata intressen, exploateringsintressen
- Priserna på och utbudet av bostäder i staden
- Utvecklingen av småorterna i kommunen kontra utvecklingen av staden

Kan inriktningen enkelt ändras ifall omvärldsfaktorer ändras?

- Måttligt

Scenariot bygger på en avgränsad idé om kommunens utveckling, vilket är sårbart för förändringar.

Stadens omvandling och förtätning är anpassningsbar.

Styr kommunen över strategin?

- Måttligt

Scenariot fokuserar där marknadens intressen är som störst och genomförandet av scenariot innebär att marknadskrafterna fokuseras till en begränsad yta. Scenariets natur gör att utvecklingstakten triggas upp och större krav kommer ställas på kommunen att styra stadens utveckling och samtidigt erhålla en god service

Kostnadsposter och nytta i staden

Kommunen kostnader:

- teknisk infrastruktur, stor kostnad: nya verk, nya/omläggning av ledningar samt underhåll
- grönstruktur, måttlig kostnad: stora driftskostnader
- publika platser, måttlig kostnad: anläggningskostnad och stora driftskostnader

Kommunen nytta:

- effektiv användning av teknisk infrastruktur
- stadens liv och puls medför trivsel och kundunderlag för lokala näringslivet

Individen kostnader:

- bostadskostnader: höjda bostadspriser inne i staden

Individen nytta:

- gå och cykla i staden minskar behovet av bil

## **SCENARIO 2, DEN FLERKÄRNIGA KOMMUNEN**

Hur väl leder strategin mot målsättningarna?

- Mycket

Krävs det några riktlinjer för att målet ska uppnås bättre?

- Förtätningsstrategi, bostadsstrategi och näringsliv med fokus kärnorna
- Landsbygdsprogram
- Prioriteringsordning projekt i hela kommunen
- Strategi och plan för utveckling av turism

Finns intressekonflikter eller beroende med andra strategier eller aspekter?

- Satsning på skolan i småorterna
- Ianspråktagande av natur,- jordbruks- och skogsbruksmark
- skapa efterfrågan i hela kommunen

Kan inriktningen enkelt ändras ifall omvärldsfaktorer ändras?

- Mycket

Scenariot möjliggör satsningar i staden, olika stadsdelar och i småorterna. Stadens expansion kan ske utefter det som efterfrågas. Anpassningar kan göras till en minskande tillväxt. Det mest robusta alternativet.

Styr kommunen över strategin?

- Mycket

Kommunen innehar rollen som projektledare och ansvarar för att driva utvecklingen och förverkligandet av scenariot, bland annat genom att ta initiativen och driva frågor om kollektivtrafik, infrastruktur och olika slags etableringar i de småorter som är utpekade som kärnor. Kommunen måste ständigt arbeta med att attrahera marknadens efterfrågan för att lyckas med utvecklingen av kärnorna på landsbygden

Kostnadsposter och nytta

Staten kostnad:

- vägar, måttlig kostnad: investeringar och underhåll för att underlätta för kollektivtrafiken

Staten nytta:

- underlätta regional utveckling
- ersätta långväga pendling med bil

Regionen kostnad:

- kollektivtrafiken, stor kostnad: ändrade och ytterligare turer med buss och tåg.

Regionen nytta:

- underlättar för pendling med kollektivtrafik

Kommunen kostnad:

- kärnorna, stor kostnad: anläggande och underhåll av publika platser, offentliga byggnader och verksamheter m.m.
- noderna, måttlig kostnad: anläggande och underhåll av pendlarparkeringar m.m.
- bostäder, stor kostnad: uppförande av bostäder i kärnorna

Kommunen nytta:

- service och mötesplatser i olika stads- och kommundelar
- allmännyttiga bostäder i olika stads- och kommundelar

### **SCENARIO 3, REGIONKÄRNAN VÄXJÖ- ALVESTA**

Hur väl leder strategin mot målet?

- Måttligt

Krävs det några riktlinjer för att målet ska uppnås bättre?

- Förtättningsstrategi
- Landsbygdsprogram/utvecklingsprogram småorterna

Finns intressekonflikter eller beroende med andra strategier eller aspekter?

- Järnväg vs annan kollektivtrafik
- Riksintresset för kulturmiljö kring Bergkvara

Kan inriktningen enkelt ändras ifall omvärldsfaktorer ändras?

- Måttligt

Scenariot bygger på en avgränsad idé om kommunens utveckling, vilket är sårbart för förändringar. Satsningen på järnvägen (dubbelspår eller mötesspår) är vitalt för att scenariot ska genomföras.

Styr kommunen över strategin?

- Måttligt

Staten är genom trafikverket en avgörande aktör och Alvesta kommun är en viktig samarbetspartner

Kostnadsposter och nytta

Staten kostnad:

- dubbelspår/mötesspår: stora kostnader, anläggningskostnader
- nya stationer: stora kostnader, anläggningskostnader

Regionen kostnad:

- kollektivtrafiken, måttlig kostnad: utökade turer på järnvägen

Regionen nytta:

- underlättar pendling med kollektivtrafik
- länkar Växjö närmare Alvesta och stambanan

Kommunen kostnader:

- nya stationer: stora kostnader, anläggnings- och underhållningskostnader
- utveckling stationssamhällena, stora kostnader, offentlig service och publika platser

Kommunen nytta:

- service och pendlingsmöjligheter till de som bor i närheten av stationssamhällena

### **8.1.3 ÖVERVÄGANDEN**

De tre scenarierna har bedömts mot varandra, slutsatser har dragits och insikter gjorts. Scenario 2 är det scenario som bedöms nå målsättningarna något bättre än de andra två. Satsningen på att utveckla kärnor i staden och några av orterna på landsbygden medför att kommunen arbetar med inkludering brett i kommunen och på att hela kommunen ska leva. Genom att flytta service närmare kommuninvånarna och anordna kollektivtrafiktransporter arbetar kommunen med att minska bilberoendet och därmed också att minska fossilberoendet, bullerpåverkan i orterna och minimera olycksriskerna. Kulturmiljöer, naturområden, grönstråk, sjöar och vattendrag bevaras och förstärks i förslaget.

Scenariot kräver en stor arbetsinsats från kommunen för att driva utförandet av scenariot. Men samtidigt visar insikterna från övervägande av scenarierna att även de övriga två scenarierna skulle ställa stora krav på kommunen och kommunens arbetsinsats och ansvar.

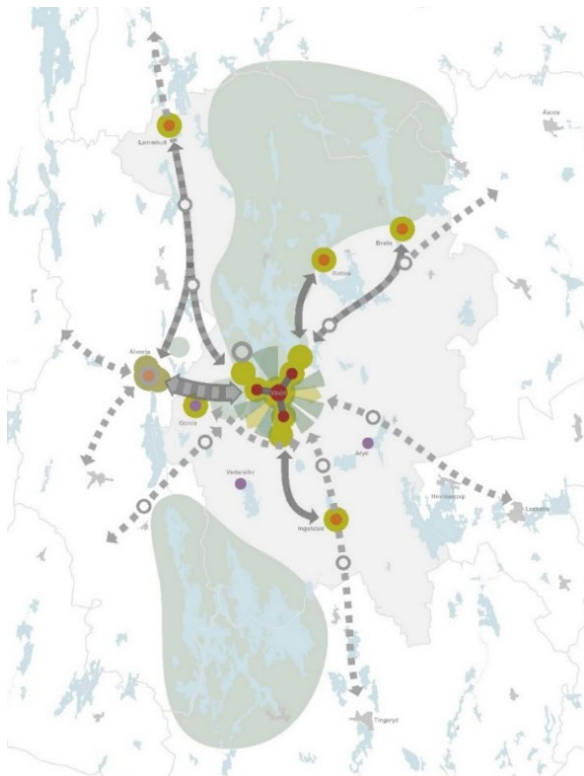
Den flerkärniga kommunen innebär att Växjö stad kan förtätas på valda platser, innebörden av scenario 1, och samtidigt arbeta för en förbättrad anslutning mot Alvesta och stambanan, innebörden av scenario 3.

## UTVECKLING SINRIKTNING

I scenarioanalysen analyserades tre strategier och vi drog slutsatser av vad som bäst kan möta utmaningarna, stärka möjligheterna och leda till ett hållbart samhällsbyggande. I detta avsnitt analyserar vi den utvecklingsinriktning som låg till grund för samrådsförslaget samt den utvecklingsinriktning som tagits fram efter samrådet efter övervägande av inkomna synpunkter.

### 8.1.4 BESKRIVNING AV UTVECKLING SINRIKTNINGAR

#### UTVECKLING SINRIKTNING I STRÅK (SAMRÅD)



Vi utvecklar Växjö kommun som ett hållbart boende för 135 000 invånare till år 2050.

I Växjö stad utvecklas de regionala kärnorna Växjö centrum, Teleborg centrum, Bäckaslöv/Arenastaden samt Norremarks centrum. I kommunen utvecklas fyra kommunala kärnor Lammhult, Rottne, Braås och Ingelstad. De kommunala kärnorna har betydelse för en större del av kommunen genom både serviceutbud och tillgång till arbetsplatser. Lokala kärnor med skolfunktion som serverar ett omland stärks och utvecklas i Gemla, Vederslöv och Åryd.

Sambanden mellan Alvesta och Växjö stärks och utvecklas både genom förbättrade kommunikationer och fler tågstopp, större bostadsutbyggnad i Gemla, större verksamhetsutbyggnad vid Nylanda, regionala funktioner och rekreationsområde Bergkvara med Kvälleberg samt Hanaslöv.

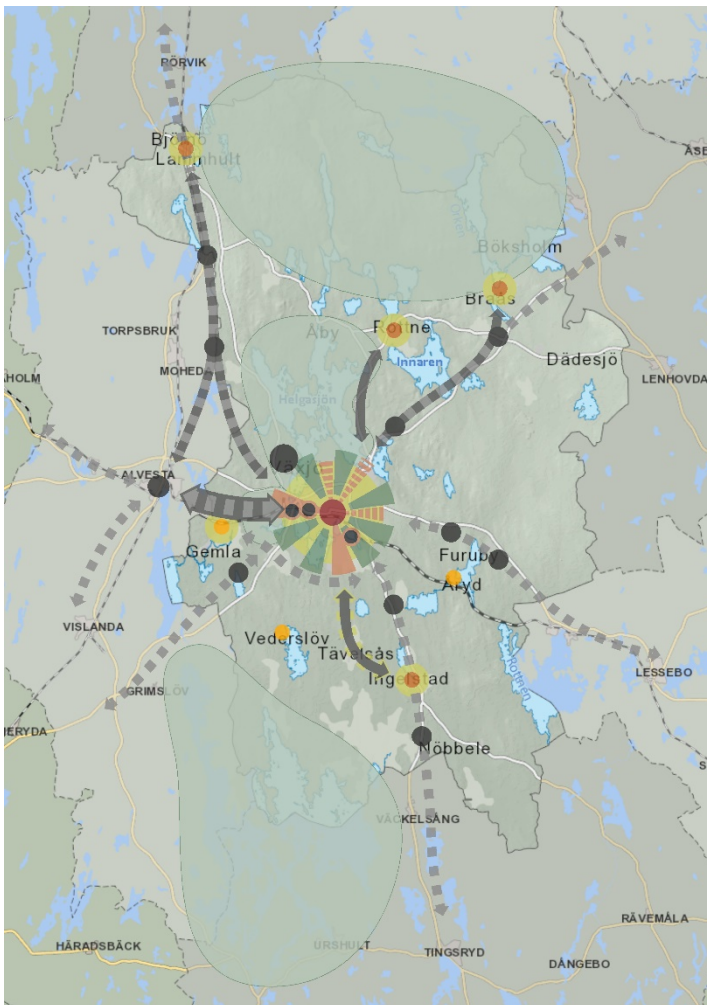
100 000 invånare i staden och utvecklingen av Växjö stad sker till stora delar genom förtätning och omvandling inom befintlig stadsgräns och särskilt i utvalda stråk med tät kollektivtrafik. Staden växer i tre utvecklingsstråk, ett väster ut genom omvandling Västra Mark, Bäckaslöv och Bredvik, ett söder ut kring Teleborgsvägen och ett i nordostlig riktning mot Rottne mellan Helgasjön och Toftasjön. I staden bevaras och utvecklas, gröna kilar, större områden av skogsmark, sjöar och odlingslandskap som sträcker sig från den omgivande landsbygden långt in i staden.

Särskilt prioriterad utveckling på landsbygden ligger i stråken söder ut Teleborg-Tävelsås- Ingelstad samt stråket norr ut Sandsbro-Toftasjöstad-Rottne.

Noder för kollektivtrafik utvecklas i viktiga regionala samband, tex Ör och Risinge. Dessa kan stötta förutsättningar för kollektivt resande på landsbygden.

Områden för turism utvecklas och stärks runt Åsnen med koppling till nationalparken och norr ut i kuperat sjölandskap och mer orörda landskapet.

## UTVECKLINGSINRIKTNING RUND STAD (UTSTÄLLNING)



Vi utvecklar Växjö kommun till en hållbar kommun med 140 000 invånare och en stad med 100 000 invånare men anger ingen tidshorisont för när detta är uppfyllt.

Växjö stad utvecklas som en rund stad med närhet till stadskärnan. I kommunen utvecklas fyra kommunala kärnor Lammhult, Rottne, Braås och Ingelstad. De kommunala kärnorna har betydelse för en större del av kommunen genom både serviceutbud och tillgång till arbetsplatser. Lokala kärnor med skolfunktion som server ett omland stärks och utvecklas i Gemla, Vederslöv och Åryd.

Sambanden mellan Alvesta och Växjö stärks och utvecklas både genom förbättrade kommunikationer och fler tågstopp, större bostadsutbyggnad i Gemla, större verksamhetsutbyggnad vid Nylanda, regionala funktioner och

rekreationsområde Bergkvara med Kvälleberg samt Hanaslöv.

Utvecklingen av Växjö stad sker i fem "Funktionsstråk" med punktvis hög och tät bebyggelse och många funktioner och målpunkter, tät kollektivtrafik och gena GC-vägar. Varav två huvudstråk med regionala funktioner och tre stöttande stråk med i första hand funktioner viktiga för staden. Förtätning av bostäder och funktioner sker i alla fem stråk men i huvudsak i de två huvudstråken. Mellan stråken hålls bebyggelsen lägre och med mer fokus på bostäder samtidigt som det är här det gröna får extra stort utrymme.

Särskilt prioriterad utveckling på landsbygden ligger i huvudstråket söder ut från Teleborg-Tåvellsås-Ingelstad.

Noder för kollektivtrafik utvecklas i viktiga regionala samband, tex Ör och Risinge. Dessa kan stötta förutsättningar för kollektivt resande på landsbygden.

Områden för turism utvecklas och stärks runt Åsnen med koppling till nationalparken och norr ut i kuperat sjölandskap och mer orörda landskap.

## 8.1.5 BEDÖMNING AV UTVECKLINGSINRIKTNING

Mål/börläge	I stråk	Rund stad
Växjö stad ska vara en stark regional kärna	<p>+ Staden utvecklar regionala kärnor med hög exploateringsgrad och regionala funktioner</p> <p>+ Staden länkas ihop med hela kommunen, regionen och andra regioner</p> <p>+ Tydligare sammankoppling med Alvesta innebär effektivare förbindelser med vår och andra regioner</p>	<p>+ Växjö stad utvecklas med utgångspunkt från stadskärnan som den enda regionala kärnan vilket ökar konkurrenskraft gentemot handelsområden i stadens utkanter.</p> <p>+ Fler tågstopp ökar tillgängligheten till regionala målpunkter, universitetet och Arenastaden.</p> <p>- Fler tågstopp kan innebära att man inte passerar eller besöker stadskärnan.</p> <p>+ Stärkt infrastruktur och kommunikationer väster ut stärker uppkoppling mot andra regionen i väst, syd och nord.</p> <p>+ Stärkta huvudstråk i väst och syd stärker uppkopplingen åt dessa håll.</p> <p>- Sämre uppkoppling mot öst och nord.</p> <p>- En flytt av sjukhuset från stadskärnan kan påverka denna negativt och stor satsning krävs för att dra regionens besökare till stadskärnan.</p>
Växjö stad ska utvecklas som universitetsstad	<p>+ Teleborg får en samlad kärna intill campus där studentliv och stadsliv kan mötas. Campus kan bli en del av Teleborg.</p> <p>- Sprider ut kunskapsintensivt företagande i den funktionsblandade staden</p>	<p>+ Ett sydligt huvudstråk med regionala funktioner, fler bostäder och företag stärker Växjö som universitetsstad.</p> <p>+ Campus i sig föreslås utvecklas med mer bostäder, universitetslokaler och Science Park vilket ger ett än mer attraktivt campus som lockar fler studenter.</p> <p>+ Teleborgs centrum utvecklas i stråket tillsammans med företagande vilket kan stärka kunskapsintensivt företagande. Där studenter kan möta stadens invånare och företag på ett naturligt sätt.</p> <p>- Ingen tydlig strategi om att samla kunskapsintensivt företagande i det sydliga stråket med närhet till</p>

		universitetet. Etableras idag även i det västra stråket.
Vi ska erbjuda näringslivet ett varierat utbud av lokaliseringmöjligheter och ha en god planberedskap	<p>+ Lokaliseringsmöjligheter för näringslivet i hela kommunen</p> <p>+ Samtliga de 3 regionala kärnorna kan ge en variation på miljöer som företag efterfrågar.</p> <p>+ Icke störande verksamheter ska blandas med bostäder</p> <p>+ Utöver Öjabymotet inga mer verksamhetsområden för ytkrävande och störande verksamheter. Viktigt att styra bort icke störande verksamheter från Öjabymotet.</p> <p>- Växjö centrum riskerar att utarmas p.g.a. de övriga stadskärnorna</p> <p>- Risk att företag försvinner när Västra Mark omvandlas.</p>	<p>+ Både i staden och i de kommunala kärnorna finns förutsättningar för företag, både sådana som kan integreras med boende och sådana som är störande.</p> <p>- Nylanda, område för störande verksamheter, har svag koppling till service och kollektivtrafik vilket försämrar attraktionskraft för arbetskraften.</p> <p>+ Ekeberg kopplas ihop med utbyggnadsområdet Hollstorp och trafikplats vid rv 27 vilket kopplar ihop området bättre med staden och dess service och gör det mer attraktivt.</p> <p>- En stark stadsmiljö, i stadskärnan kan vara både positivt och begränsande.</p> <p>- Risk att företag försvinner när Västra Mark omvandlas.</p> <p>+ Chans att vi får fler arbetsplatser i V Mark vid omvandling då de bedöms blir mer personalintensiva företag.</p>
Det ska finnas ett blandat utbud av bostäder avseende hustyp, upplåtelseform och bostadsstorlek i varje stads- och kommundel	<p>+ Att satsa på flerkärnighet skapar goda förutsättningar för olika boendemöjligheter vilket ger goda förutsättningar för invånarna att hitta det som passar dem.</p> <p>- Risk att olika upplåtelseformer, skala och täthet inte blandas inne i staden och på landsbygden</p> <p>- Marknaden behöver lockas till att bygga utanför staden, kräver mycket av kommunen</p>	<p>+ Att satsa på kommunala och lokala kärnor såväl, landsbygdsstråk som inom stadens befintliga stråk såväl som nya område med närhet till stadskärnan skapar många olika boendemöjligheter.</p> <p>- Landsbygden norr ut, mot Rottne, stärks inte lika mycket då Tofta Sjöstad inte förlänger staden norr ut och ger samma förutsättningar för kollektivtrafik och service etc.</p>
De kulturhistoriska värdena och andra kvaliteter i den fysiska miljön som ger staden, tätorterna och bygderna deras identitet ska värnas, vårdas, framhävas och byggas vidare på	<p>+ Flera boende i orterna och på landsbygden ökar tillvaratagandet av de kulturhistoriska värdena och stärkt identitet.</p> <p>+ Kulturmiljöer ses som en resurs för turism och rekreation</p> <p>- Risk att värdena byggas bort om det sker en kraftig utveckling.</p> <p>- Risk sämre arkitektoniska kvalitet i kärnor utanför staden än inom.</p>	<p>- Fokus på stadskärnan som den enda regionala kärnan kräver utveckling tillsammans med bevarande som kan bli en svår balans.</p> <p>+ Kulturmiljöer kan lyftas fram och stärkas inom miljöerna som utvecklas för turism och rekreation.</p>



		+ Kärnornas och landsbygden kan utvecklas och stärkas genom de kulturhistoriska värdena.
Det ska vara gott om publika platser (gator, torg, grönytor och grönstråk) för olika aktiviteter och behov, som binder ihop områden i staden och tätorterna	+ Kärnorna innehåller publika platser av olika slag  + Satsningar på publika platser i småorterna	+ Fokus på stadskärnan med publika stadsmiljöer och kommunala kärnor som mötesplats för sitt omland. Skapa förutsättningar för möten på lika villkor.  - Satsningar öster ut ställer krav på nya publika platser vilket kräver stora satsningar. Kan ta fokus från andra publika platser i tex stadskärnan och huvudstråken.
Växjö stad ska värnas och utvecklas som sjöarnas och parkernas stad där gröna stråk och sjöar sträcker sig långt in i staden	+ Växjö stad utvecklas som sjöarnas och parkernas stad + Färre stråk som gör förslaget mer renodlat och större chans för att kilarna sparas.	- Den mer runda strukturen med funktionsstråk och däremellan glesare och grönare. Finns risk att de inte bli samma fokus med de gröna kilarna långt in i staden och att staden därmed riskerar att förlora sin identitet.
I tätorterna ska det finnas närhet till naturen och kontakten med sjöar och vattendrag tillvaratas som resurs för att utveckla orternas attraktivitet	+ Skogsmark, sjöar och odlingslandskap sparas kring och i orterna  + Skapar större underlag för att satsa på gröna områden.  - Längre ut till omkringliggande landskap när samhällena växer.	+ Skogsmark, sjöar och odlingslandskap sparas kring och i orterna  + Skapar större underlag för att satsa på gröna områden.  - Längre ut till omkringliggande landskap när samhällena växer.
Åker, äng och hagmarker bevaras för odling och för att stärka den biologiska mångfalden. Skogsmarken används och utvecklas såväl för produktion av skogliga råvaror som för rekreation, turism och stärkt biologisk mångfald	+ Hänsyn ska tas till delvis till jordbruksmark, i Rottne föreslås den tas i anspråk.  + Biologisk mångfald värnas i hela kommunen  - Staden och tätorterna breder ut sig och tar jungfrulig mark i anspråk  + Omvandlings V Mark kan öka den biologiska mångfalden i staden.	+ Hänsyn tas till byggande på jordbruksmark  + Biologisk mångfald värnas i hela kommunen.  - Staden och tätorterna breder ut sig och tar jungfrulig mark i anspråk  + Omvandlings V Mark kan öka den biologiska mångfalden i staden

Natur- och grönområdets förmåga att leverera ekosystemtjänster ska värnas och förstärkas	+ Vi ska tillvarata ekosystemtjänster. Det ska finnas med i alla steg av samhällsplaneringen och byggandet.	+ Vi ska tillvarata ekosystemtjänster. Det ska finnas med i alla steg av samhällsplaneringen och byggandet.
Staden ska ha goda tåg- eller snabbussförbindelser med övriga regionkärnor i Götaland och med Stockholm och Köpenhamn	+ Stärkta kopplingar mot Alvesta dess resecentrum  + Bättre kommunal, regional och mellankommunal kollektivtrafik nödvändigt för strategin  + Malmö, Stockholm, Göteborg  + Kalmar, Karlskrona  - Koppling saknas till Blekingehamnarna.	+ Dubbelspår Alvesta, ger förutsättningar för effektivare kommunikationer  + riksväg 23 och 27 ska bli 2+1 väg med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.
Vardagsgöromålen (arbete, skola, inköp av dagligvaror, fritidsaktiviteter) ska gå smidigt för alla i kommunen utan att man behöver tillgång till bil	+ Nära tillgång till service i lokala, kommunala och regionala kärnor minskar transportbehoven.  + Bytespunkt/nod längs de regionala stråk som kan serva landsbygden och gynna kollektivtrafik  + Gång och cykel underlättas till kärnorna.  + Stråkstaden gynnar kollektivtrafik.  - Risk att landsbygden förblir bilberoende om vi inte lyckas ändra beteende.  - Passerande biltransporter riskerar att störa och belasta stråken.	+ Nära tillgång till service i lokala och kommunala kärnor.  - I staden är fokus på stadskärnan som kompletteras med mångfunktionella områden innehållande service och målpunkter i funktionsstråken  + Bytespunkt/nod längs de regionala stråk kan serva landsbygden och gynna kollektivtrafik  + Östra stråket mer fokus på gång- och cykel än kollektivtrafiken.  - Risk att landsbygden förblir bilberoende om vi inte lyckas ändra beteende.

## RESONEMANG UTVECKLINGSINRIKTNING I STRÅK

Leder utvecklingsinriktningen mot målet?

- Mycket

Krävs det några riktlinjer eller fördjupning för att målet ska uppnås bättre?

- Arbetsätt för hur vi hanterar ekosystemtjänster i samhällsbyggnadsprocessen
- Förtättningsstrategi
- Landsbygdsplan för fysisk planering
- Kollektivtrafik prioriterade sträckor
- Prioriteringsordning projekt i hela kommunen
- Strategi och plan för utveckling av turism

Målsättningen, strategi och åtgärder bör utvecklas med bättre kopplingar med Blekingehamnarna och Östersjöregionen.

Finns intressekonflikter eller beroende med andra strategier eller aspekter?

- Tydligare markanvändning för staden som speglar den stråkstad vi vill åstadkomma

Är strategin flexibel och genomförbar?

- Måttlig

Kräver initialt stora satsningar service och bostadsbyggnation av kommunala kärnor innan andra aktörer vågar satsa. Vi kan bara styra satsningar på kommunal service inte på kommersiell service. Vi styr inte trafikeringen av buss och tåg. Kommunen äger begränsat med mark i utbyggnadsområden vilket försvåra men inte omöjliggör genomförande. Beroende av trafikverket för satsningar på järnväg och väganslutningar mot riksvägar.

Vilka kostnadsposter medför strategin och för vem?

Statliga kostnader:

- Infrastruktur, höga kostnader: investeringar och underhåll av vägar och järnvägar. Dubbelspår. Södra länken, 2+1 vägar och trafikplatser inom staden.

Statlig nytta:

- Underlättar kollektivt resande och mindre fossilbränsleförbrukning
- Effektivare infrastruktur
- God framkomlighet och trafiksäkerhet på riksvägar

Regionala kostnader:

- Kollektivtrafik, höga kostnader: ändringar i turer och turtäthet i kollektivtrafiken. Långa avstånd för trafikering Toftasjöstad.

Regional nytta:

- Attraktiv region
- Effektivare kollektivtrafik och mindre bilberoende

Kommunala kostnader:

- Toftasjöstad kräver stora investeringar i befintligt ledningsnät och fjärrvärme är inte ekonomiskt försvarbart.
- Utveckling av 4 regionala kärnor kräver stora satsningar på publika platser, både anläggande och drift-och underhåll.

Kommunal nytta:

- Attraktiva och trivsamma livsmiljöer

- Integration och trygghet
- Tillväxt och företagande

### **Resonemang Utvecklingsinriktning rund stad**

*Leder utvecklingsinriktningen mot målet?*

- Mycket

*Krävs det några riktlinjer eller fördjupning för att målet ska uppnås bättre?*

- Arbetsätt för hur vi hanterar ekosystemtjänster i samhällsbyggnadsprocessen
- Förtättningsstrategi, hur förtäta i funktionsstråken
- Strategi för hur områden emellan funktionsstråken ska utvecklas som mer gröna områden.
- Landsbygdsplan för fysisk planering
- Prioriteringsordning projekt i hela kommunen
- Plan för utveckling av turism

*Finns intressekonflikter eller beroende med andra strategier eller aspekter?*

- Den mer runda staden och de gröna kilarna som går långt in i staden kan vara konfliktfyllt,
- Att få hela kommunen att växelverka och inte bara staden att växa och utvecklas.

*Är strategin flexibel och genomförbar?*

- Mycket

Kräver initialt stora satsningar service och bostadsbyggnation av kommunala kärnor innan andra aktörer vågar satsa. Vi kan bara styra satsningar på kommunal service inte på kommersiell. Kommunen äger delvis mark i utbyggnadsområden vilket underlättar genomförande. Beroende av trafikverket för satsningar på järnväg och väganslutningar mot riksvägar. Men några vägprojekt, tex trafikplats Fagrabäck, är redan igångsatta.

*Vilka kostnadsposter medför strategin och för vem?*

Statliga kostnader:

- Infrastruktur, höga kostnader: investeringar och underhåll av vägar och järnvägar

Statlig nytta:

- Effektivare infrastruktur
- Bidrag till regional och mellanregional utveckling
- Underlättar kollektivt resande och mindre fossilbränsleförbrukning

Regionala kostnader:

- Kollektivtrafik, höga kostnader: ändringar i turer och turtäthet i kollektivtrafiken

Regional nytta:

- Attraktiv region
- Effektivare kollektivtrafik och mindre bilberoende

Kommunala kostnader:

- Publika platser och gång- och cykelvägar, höga kostnader: anläggande och underhåll av publika platser

Kommunal nytta:

- Attraktiva och trivsamma livsmiljöer
- Integration och trygghet
- Tillväxt

### **8.1.6 ÖVERVÄGANDEN**

De båda utvecklingsinriktningarna skiljer sig främst genom stadens utbyggnad. Utvecklingsinriktning för "Stråk" stärker kommunen norr ut mer än utvecklingsinriktning "Rund Stad". I dagsläget är den mer runda strukturen mer genomförbar, då denna utbyggnad kan ske inom gång- och cykelavstånd, med mer effektiv infrastruktur försörjning och inte lika transportkrävande för kollektivtrafiken. I och med en flytt av sjukhus behöver fokus ligga på stadskärnan som stark regional kärna och vi har inte kraften att satsa på ett flertal regionala kärnor. Det kan innebära att vi minska utbudet av varierade stadsmiljöer för företag och boende att verka och leva i. Utvecklingsinriktning "Stråk" kan komma att bli nästa steg i utvecklingen men just nu är vi inte där och behöver satsa mer runt.

## 9 KONSEKVENSBEDÖMNING MARK- OCH VATTENANVÄDNING

Omfattar både miljökonsekvensbeskrivning och hållbarhetsbedömning

### Syfte

Konsekvensbedömningen syftar till att uppmärksamma de konsekvenser planförslaget bedöms få vid ett eventuellt genomförande samt vilka åtgärder som kan motverka förslagets negativa konsekvenser samt stärka förslagets positiva effekter.

Vidare syftar konsekvensbedömningen till att jämföra planförslaget med ett nollalternativ och ett nulägesalternativ för att konstatera om förslaget är bättre än alternativen eller ej.

Konsekvensbedömningen är utformad så att även sociala och ekonomiska aspekter omfattas av bedömningen, vilket syftar till att bedöma planförslagets miljöpåverkan och planens förutsättningar för en hållbar utveckling av kommunen.

### Avgränsning

Konsekvensbedömningen utgår ifrån den avgränsningen som tagits fram tillsammans med länsstyrelsen vid avgränsningssamrådet. Enligt Miljöbalken 6 kap hölls avgränsningssamråd mellan Växjö kommun och Kronobergs länsstyrelse tisdagen 16 april 2019. Under samrådet av översiktsplanen och tillhörande Hållbarhetsbedömning inkl. miljökonsekvensbeskrivning fanns möjlighet för länsstyrelsen och berörda kommuner m.fl. att lämna synpunkter på gjord avgränsning.

Konsekvensbedömningens omfattning och detaljeringsgrad görs på en generell och övergripande nivå eftersom bedömningen görs på översiktsplanen för Växjö kommun. Mer detaljerade konsekvensbedömningar och undersökningar kommer göras i efterkommande planering.

### Upplägg

Redogörelsen av förslaget och förutsättningar, förslagets konsekvenser / effekter, föreslagna åtgärder för att minimera negativa konsekvenser och jämförelse med nollalternativ, nulägesalternativ samt andra alternativ delas upp under rubriker som följer de tre hållbarhetsaspekterna sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter. På så sätt ska konsekvensbedömningen tydligt beskriva vilka konsekvenser förslaget får för samtliga tre hållbarhetsaspekter. Konsekvensbedömningen har gjorts för respektive geografiskt område som avgränsats i avgränsningssamrådet.

- Konsekvensbedömning omvandlingsområde Västra Mark
- Konsekvensbedömning Utbyggnadsområde Växjö stad - Södra Växjö
- Konsekvensbedömning Utbyggnadsområde Växjö stad - Hollstorp
- Konsekvensbedömning stora infrastrukturprojekt
- Konsekvensbedömning utbyggnadsområden i orter med stor tillväxt
- Konsekvensbedömning av riksintressen som påverkas av ovan utbyggnader

I avgränsningssamrådet ingick även regionala kärnor vilket efter samrådet har utgått och därmed inte heller konsekvensbeskrivs. Efter samrådet har utbyggnadsområdet Tofta Sjöstad ersatts av Hollstorp. Enligt länsstyrelsen samrådsyttrande så tolkar kommunen det som att länsstyrelsen önskar en särskild konsekvensbedömningen för riksintressen för kulturmiljö och hur dem påverkas av ovan avgränsade områden. Konsekvensbedömningen redovisar nu också kommunens resonemang kring byggande på jordbruksmark.

### **Nollalternativet**

Nollalternativet beskriver de planer, program och intentioner som gäller inom planområdet ifall förslaget inte kommer till stånd. I den här konsekvensbedömningen utgörs nollalternativet av den gällande översiktsplanen från 2005 och gällande detaljplaner. Nollalternativets konsekvenser beskrivs som en jämförelse med förslaget för att på så sätt direkt peka ut de skillnader som bedöms finnas.

### **Nulägesalternativ**

Nulägesalternativet innebär att ingen förändring sker inom de utpekade området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom områdena idag bevaras. Nulägesalternativets konsekvenser beskrivs som en jämförelse med förslaget för att på så sätt direkt peka ut de skillnader som bedöms finnas.

### **Kriterier**

De kriterier som bedöms och resoneras kring i konsekvensbedömningen är:

*Social hållbarhet:* Hälsa och säkerhet (t.ex. buller, strålning, radon, störande verksamheter, förorenade områden), Trygghet och folkhälsa (t.ex. närhet till rekreation, skola, affär i sammanhängande bebyggelsestruktur), Identitet och kulturmiljö (t.ex. kulturmiljöer, landskap), Integrerat (t.ex. varierade boendemiljöer och boendeformer). Riksintressen för kulturmiljö och friluftsliv

*Ekologisk hållbarhet:* Miljökvalitetsnormer för vatten, Klimatpåverkan och anpassning, Hushållning av mark, Jordbruksmark, Naturvärden. Riksintressen naturvärden och energiproduktion.

*Ekonomisk hållbarhet:* Översvämning, ras och skred (Skada på byggnader och anläggningar), Grova kommunala investeringar och intäkter, Regionala och statliga infrastrukturinvesteringar, Sysselsättningseffekter, Riksintresse kommunikationer.

# 10 KONSEKVENSBEDÖMNING VÄXJÖ STAD

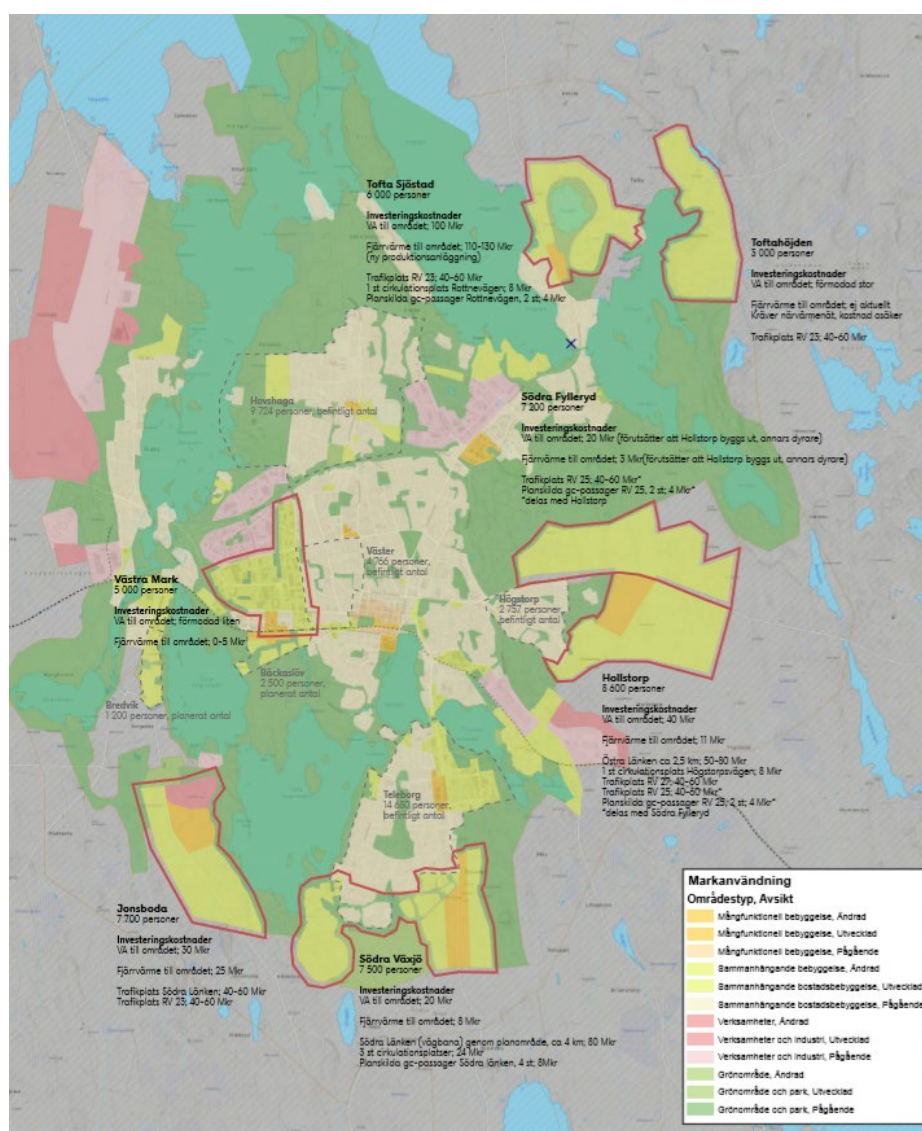
## 10.1.1 INLEDNING

Efter samrådet av översiktsplanen vintern 2019-2020 inkom en mängd synpunkter på valet av utbyggnadsområden i staden och den prioritering som gjorts. Efter samrådet beslutades att med en bred kompetens, politiker och tjänstepersoner, analysera samtliga stadens utbyggnadsområden från översiktsplanen för Växjö stad 2012, för att bedöma deras lämplighet utifrån bl.a. utvecklingsinriktning, hållbarhetsprogram och ekonomi.

[Här ligger analysen av samtliga utbyggnadsområden.](#)

## 10.1.2 SAMMANFATTAD KONSEKVENSBEDÖMNING AV ALTERNATIVA UTBYGGNADSORMÅDEN FÖR STADEN

Här sammanfattas bedömningen av stadens utbyggnadsområden.





### **Södra Fylleryd**

Södra Fylleryds främsta kvaliteter är närheten till stadskärnan och Fylleryds friluftsområde. Tillsammans med Hollstorp kan Södra Fylleryd skapa ett nytt starkt stråk österut, men stora satsningar behövs för att motsvara andra stråk i staden. Kommunen har inte en särskilt välbefolkad landsbygd eller större tätorter österut vilket gör att området inte fyller särskilt stor funktion för landsbygdsutveckling idag men kan stärka den på sikt. Det finns risk att området försvagar andra samband inom Växjö stad och kommun då fokus flyttas hit för att bygga upp ett nytt stråk. Det vore fördelaktigt att utveckla Hollstorp före Södra Fylleryd för att dra nytta av den befintliga bebyggelsestrukturen och stärka Högstorp samt för en effektiv fjärrvärmeutbyggnad. Området kan ha nytta av utbyggnaden av Trafikplats Fagrabäck inte minst för effektiv kollektivtrafik och trafiksäker gång- och cykeltrafik.

### **Hollstorp**

Hollstorp har fördelen av sin närhet till stadskärnan och kan vid en eventuell utbyggnad komplettera Högstorp med en större blandning av både bebyggelse och funktioner. Tillsammans kan Högstorp, Hollstorp och Södra Fylleryd skapa ett nytt starkt stråk österut, men stora satsningar behövs för att motsvara andra stråk i staden. Kommunen har inte en särskilt välbefolkad landsbygd eller större tätorter österut vilket gör att området inte fyller särskilt stor funktion för landsbygdsutveckling idag men kan stärka den på sikt. Det finns risk att området försvagar andra samband inom Växjö stad och kommun då fokus flyttas hit för att bygga upp ett nytt stråk. God kapacitet i Högstorps skola och förskolor underlättar i ett initialt skede vid eventuell utbyggnad. Området kan bara delvis ha nytta av Trafikplats Fagrabäck i och med att Högstorpsvägen inte lämpar sig för mer biltrafik, men kan användas för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Området kan ha nytta av den planerade trafikplatsen vid riksväg 27 som anslutning och trafiksäker passage till Brände udde och Teleborg.

### **Södra Växjö, Telestadsbackar – östra stråket**

Telestadsbackar stärker ett redan idag viktigt stråk och bygger vidare på befintliga bebyggelsestrukturer både inom staden men också söder ut mot Tävelsås och Ingelstad. Ett stort utbud av servicefunktioner och mötesplatser nås lätt inom stråket. Det finns goda förutsättningar att lösa en effektiv kollektivtrafik och trygga gång- och cykelvägar. Området kan få ännu bättre tillgänglighet med den planerade Södra länken. Stora delar av området ligger nära attraktivt jordbrukslandskap men avstånd till sjöar är längre. Området ses som ett av de mest lämpade utbyggnadsområdena i staden.

### **Södra Växjö, Vikaholm- västra stråket**

Södra Växjö västra stråket fortsätter att bygga vidare på och stärker de befintliga strukturerna och viktiga funktionerna i Teleborg. Området har nära till sjö och trivsamt natur samt ansluter till gång- och cykelvägar och kollektivtrafiklinjer på västra sidan av Teleborg. Till skillnad från det östra stråket så är sambandet längs Teleborgsvägen med universitet och Teleborg C samt transportsambandet söderut inte lika starkt. Vikaholm västra, dvs den norra delen, bör byggas ut först för att få en sammanhängande bebyggelsestruktur och en effektiv infrastrukturförsörjning.

### **Jonsboda**

Risk att området blir en isolerad bebyggelsegrupp, sjöarna, Bokhultet och riksintresset för Bergkvara begränsar utbyggnaden mot nord och öst. Jonsboda kan bygga vidare på Vikaholm västra för att få en sammanhängande bebyggelsestruktur i söder.

Kollektivtrafiken riskerar att bli ineffektiv vilket ökar risken för ett område med stort bilberoende. Gång- och cykel kan fungera genom Bokhultet men riskerar att upplevas otryggt.

Området har dålig tillgänglighet till befintligt service, det krävs inom området och det finns risk att underlaget är för svagt för att få ett fullgott utbud. Finns goda förutsättningar för teknisk försörjning som på sikt kan samordnas med Alvesta.

### **Tofta sjöstad**

Tofta sjöstad kan ge staden och kommunen mycket attraktiva boendemiljöer med närhet till ett flertal sjöar. Området kan stärka utvecklingen på landsbygden norr ut, särskilt Rottne och därmed bidra med en stor variation av boendemöjligheter. Det långa avståndet till stadskärnan och andra funktioner i staden skapar risk för ett bilberoende område, men kan lösas genom satsning på kollektivtrafik i stråken och cykelvägar. Området kräver stora investeringar och tekniska lösningar. Bland annat är det dyrt att bygga ut vatten- och avlopp och fjärrvärme fram till området. Även flertalet trafiklösningar och ökad kapacitet på befintligt vägnät krävs.

### **Västra Mark**

På Västra Mark kan omvandling möjliggöra fler arbetsplatser och bostäder som ligger i anslutning till stadens starkaste stråk med ett stort utbud av målpunkter och mötesplatser. Det är det område som har störst potential att stärka Växjö som regional utvecklingsmotor. Det är korta avstånd till stadskärna, arbetsplatser och service och redan väl utvecklad kollektivtrafik vilket gör att området har goda förutsättningar för hållbara transporter. Området har stor potential att stärka staden och kommunen och ett viktigt utbyggnadsområde som kommer att ta tid att utveckla. Det går att använda befintlig infrastruktur vilket minskar investeringarna men det behöver också satsas på det offentliga rummet för de som ska leva och verka här.

### **Toftahöjden**

Toftahöjden kan bidra till attraktiva sjö- och naturnära boendemiljöer men stärker inte stadens eller kommunens strukturer. Det isolerade läget, avstånden och den glesa bebyggelsen skapar dåliga förutsättningar för kollektivtrafik och service inom området vilket sannolikt leder till bilberoende i området. Området kräver kostsamma infrastrukturinvesteringar och fjärrvärme är inte ekonomiskt försvarbart. Gång- och cykelväg finns längs med riksväg 23 vilket kan utnyttjas för elcyklar och även Fyllerydsskogen erbjuder cykelmöjligheter.

## **ÖVERVÄGANDEN**

Efter gjord konsekvensbedömning har kommunen bedömt att de mest lämpliga, hållbara, attraktiva och kostnadseffektiva områdena som ska arbetas in i översiktsplanen är Västra Mark, Södra Växjö – Telestadsbackar, Södra Växjö – Vikaholm samt delar av Hollstorp och Södra Fylleryd. I fortsatt konsekvensbedömning kommer enbart dessa området konsekvensbedömas vidare. Dessa områden svarar tillsammans upp mot det befolkningsantal vi vill skapa förutsättningar för i staden. Områdena Tofta Sjöstad och Jonsboda är områden som kan komma att byggas ut på lång sikt och ligger utanför översiktsplanens tidshorisont med en kommun med 140 000 invånare. Områdena bedöms därför inte i denna konsekvensbedömning.

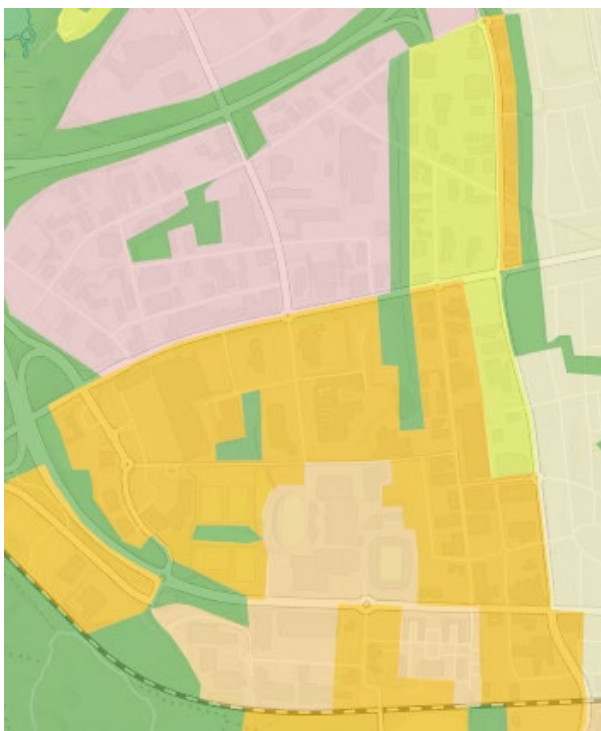
## KONSEKVENSBEDÖMNING OMVANDLINGSOMRÅDET VÄSTRA MARK

### Planförslag

Västra Mark omvandlas till blandstad med en hög andel service, handel, kontor, kultur och fritidsanläggningar samt bostäder. Nya parker och grönstråk tillskapas så att området får en god grönstandard. Området ska ha en god tillgänglighet för alla trafikslag. En förbättring behövs särskilt för oskyddade trafikanter.

### Nollalternativ

Nollalternativet beskriver de planer, program och intentioner som gäller inom planområdet ifall förslaget inte kommer till stånd. Idag gäller översiktsplan för staden från 2012 som har med ett betydligt större omvandlingsområden som ska utredas, bestående av hela Västra Mark och Sjöuddens industriområde.



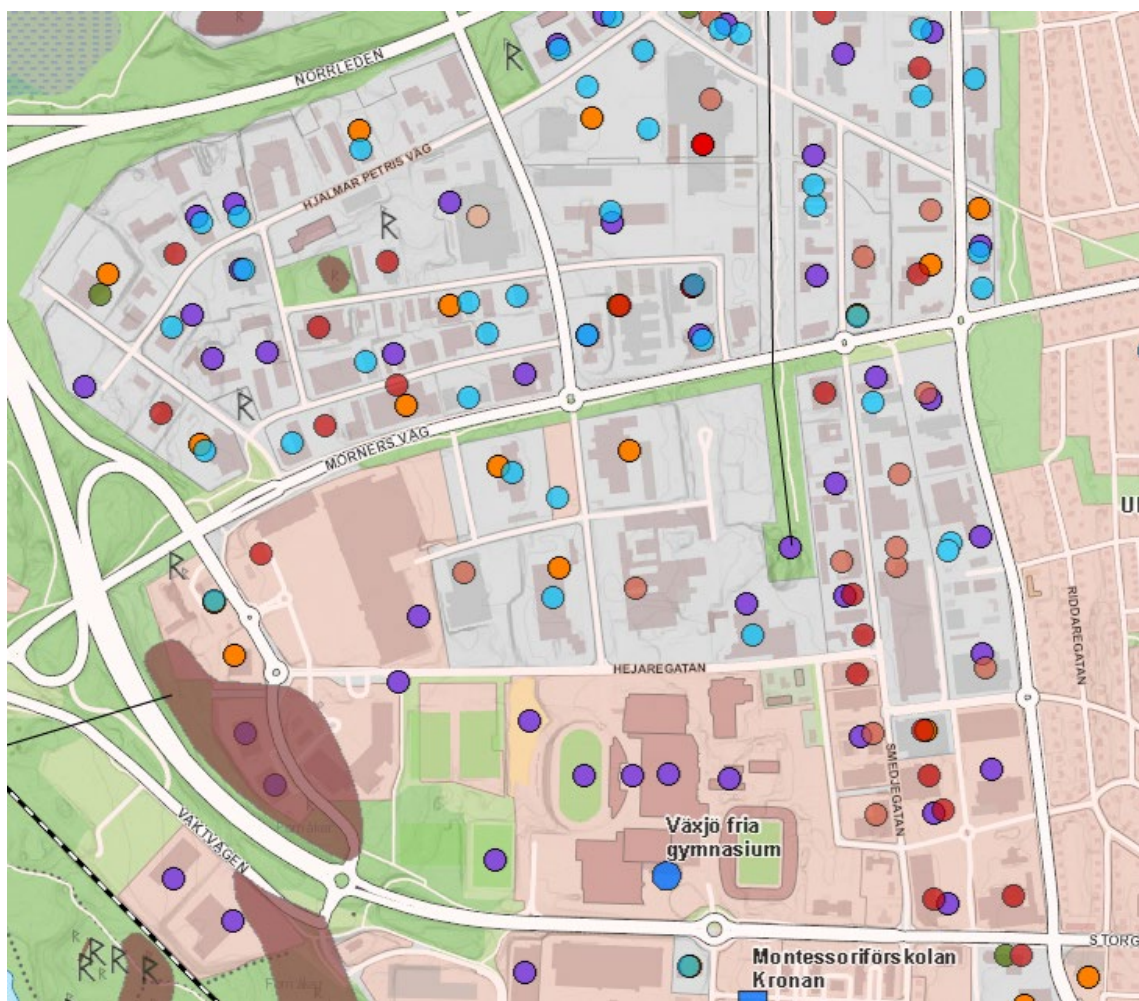
### Nulägesalternativ

Nulägesalternativet innebär att ingen förändring sker i området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom området idag bevaras.

### 10.1.3 KONSEKVENSBEDÖMNING OMVANDLINGSOMRÅDET VÄSTRA MARK - SOCIALA ASPEKTER

#### Planförslaget och förutsättningar

Planförslaget pekar ut delar av Västra mark, söder om Mörnersväg samt kvarteren längs med Arabygatan, som omvandlingsområde som efter planens genomförande ska vara ett område med blandad bebyggelse med stor andel service, bostäder, offentliga platser och verksamheter av olika slag. Delar av området har längre än 300 meter till ett grönområde som är större än en hektar. Området ligger centralt med goda kollektivtrafikförbindelser. Inom området finns misstänkta såväl som kända markföroreningar. Det finns befintliga verksamheter med en stor andel transporter av både varor och besökare.



### Konsekvenser/effekter

Dagens område är anpassat för motortrafik och industrier. Omvandlingen innebär positiva konsekvenser för människan i stort eftersom säkra gång- och cykelvägar föreslås tillsammans med mer och fler mötesplatser och gröna ytor.

Förslagets ökade grönstandard är viktigt för folkhälsan, bland annat eftersom det uppmuntrar till fysisk aktivitet, renar luften inne i staden, ger skugga och sänker temperaturer vid varmt väder samt utgör en del i hanteringen av dagvatten.

Markförorenade områden lämpas inte för känsliga markanvändningar som bostäder, skolor och parker m.m. Det finns risk för att människors hälsa påverkas negativt om marken inte saneras. Det finns också risk att verksamheter och transporter finns kvar i den omfattning att det kan påverka boendes hälsa om bostäder byggs inom området.

Planförslagets intentioner om att området ska omvandlas till en blandad bebyggelse där blandade boendeformer med olika slags verksamheter, service och arbetsplatser m.m. kan leda till att området befolkas både dag och natt och upplevs tryggare än idag.

## **Åtgärder**

Tillskapande av nya grönområden och offentliga platser ska arbetas in i kommande planering och genomförande. Det kommer ställas krav på att kommunen och exploatörer tar ett gemensamt ansvar för att få området hållbart och attraktivt.

Misstänkta markföroreningar ska i samband med kommande planering och byggnation undersökas för att konstateras, klassas och avgränsas för att kunna ställa krav på åtgärder och därefter saneras om så behövs. Befintliga och nya verksamheter och dess transporter får inte bidra till att boende i nya bostäder störs, utan ställer krav på bebyggelsens lokalisering och gestaltning.

## **Nollalternativ**

Förslaget till ny översiktsplan stämmer överens med den gällande planens intentioner och konsekvenserna avviker därför inte i så stor utsträckning i denna bedömning. Eftersom området för omvandling inte är lika stor utan störande verksamheter fortfarande får finnas i norra delen av Västra Mark finns risk att dessa påverkar den föreslagna blandade bebyggelsen.

Planförslaget har förtydligat de intentioner som nollalternativet har med grönstråken inom omvandlingsområdet Västra Mark genom att tydligare peka ut dem.

## **Nulägesalternativ**

Delar av Västra Mark har redan genomgått förändringar över åren med bland annat etableringen av Grand Samarkands handelsområde och Arenastaden. Området mellan Smedjegatan och Arabygatan kommer i nulägesalternativet, utan omvandling, fortsatt upplevas som ett otrygg och avskiljande område mellan Arenastaden och centrala Växjö.

Nulägesalternativet kan innebära att omvandlingen kommer att äga rum i alla fall, men utan att följa en översiktlig och på förhand genomtänkt struktur. På så sätt riskerar omvandlingen att ske i form av att verksamheterna omvandlas till nya byggnader med nya användningar, men att sådant som grönstruktur, gång- och cykelvägar, busshållplatser och andra allmänna platser riskerar att bortses ifrån.



#### 10.1.4 KONSEKVENSBEDÖMNING OMVANDLINGSOMRÅDET VÄSTRA MARK - EKOLOGISKA ASPEKTER

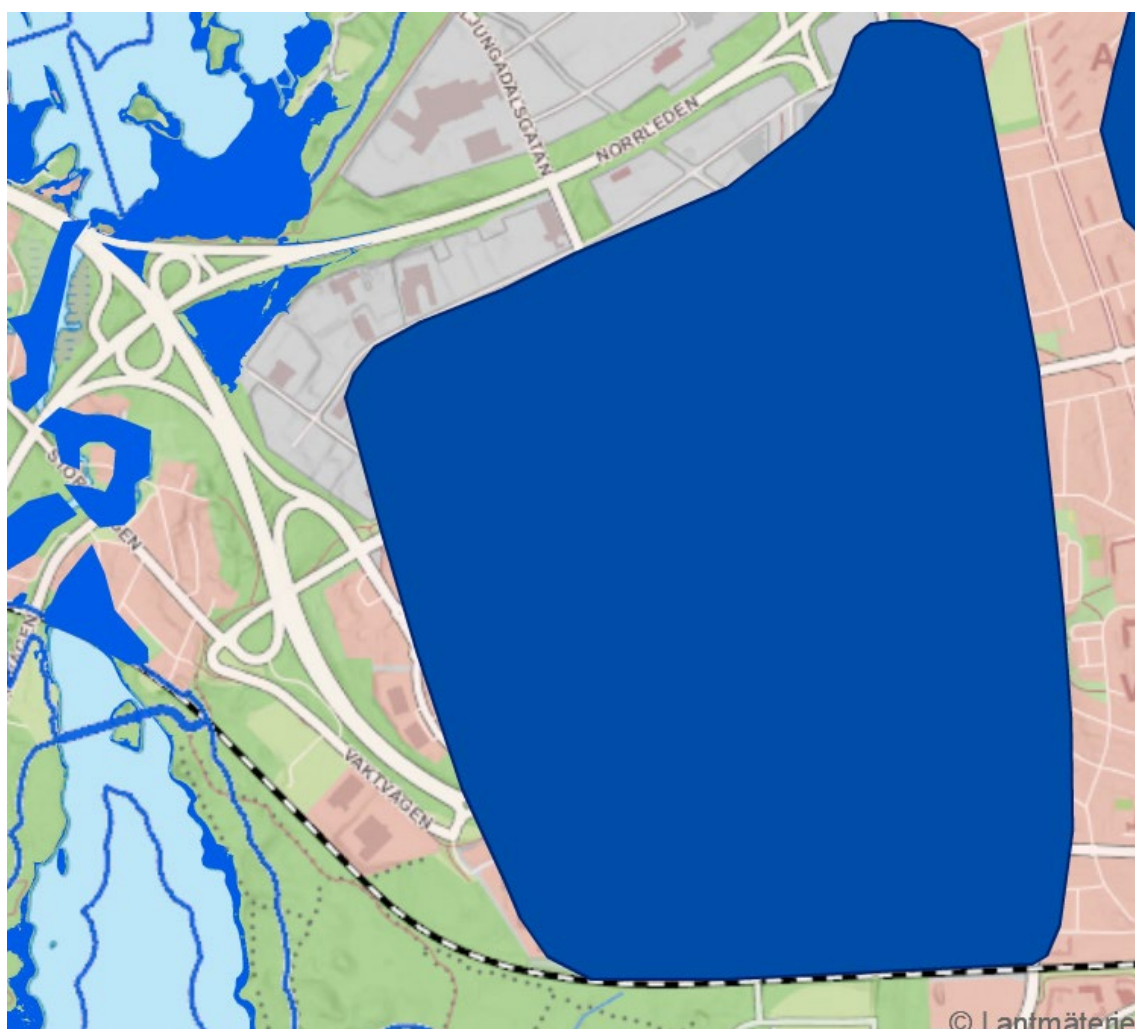
##### Planförslag och förutsättningar

Omvandlingsområdet Västra Mark omfattar redan detaljplanelagd och ianspråktagen mark som i väldigt liten omfattning har några ekologiska värden.

De gröna områdena som finns, tex ledningsgatan, har ett mycket stort värde eftersom det är brist på uppväxta gröna miljöer och det ta lång tid för nya områden att växa upp. Området har en mycket stor andel hårdgjord yta. Västra mark riskerar att översvämmas vid häftiga eller kraftiga regn.

Området avvattnas till Södra Bergundasjön vilken är en sjö där miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

Området ligger i ett centralt läge och i ett stråk med många målpunkter.



##### Konsekvenser/effekter

Bristen på grönområden begränsar möjligheterna för flora och fauna att leva och spridas inom och genom området, vilket medför att de ekologiska värdena är få och att förutsättningarna för biologisk mångfald är begränsade.

Den stora andelen hårdgjorda ytor i området medför att ekosystemtjänsterna begränsas och att förutsättningarna för ekosystemtjänster att utvecklas inom områdena försvåras.

Förslaget innebär mer gröna ytor, möjlighet att hantera dagvatten och få skapa skugga, vilket är positivt för att kunna hantera ett förändrat klimat.

Omvandlingen förutsätter att området blir mindre hårdgjort, mer lokal infiltration och att markförorenade området hanteras vilket kan leda till positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i Södra Bergundasjön.

Fler invånare, företag och besökare i detta centrala område bäddar för en effektiv markanvändning, korta avstånd och närhet, vilket skapar goda förutsättningar för hållbara transporter med positiva konsekvenser för klimatet.

Att använda befintlig mark mer effektivt d.v.s. till mer av samma och nya funktioner innebär resurshushållning.

### **Åtgärder**

Planförslaget har tydliga intentioner om att höja områdets grönstandard, bland annat genom att peka ut flera grönstråk och träd i omvandlingsområdet. Senare planering bör ta hänsyn till och låta grönområdena ingå i planerna och genomförandet av omvandlingen av området genom att placera nya grönområden inom omvandlingsområdet enligt översiktsplanens intentioner. Risken för översvämningar i samband med nederbörd kan motverkas genom att minska andelen hårdgjorda ytor och anlägga uppsamlings- och fördröjningsmagasin inom området.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet innehåller liknande förutsättningar som planförslaget gällande de ekologiska aspekterna och kommer således innebära samma konsekvenser och behöva liknande åtgärder.

### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet behåller området sin karaktär och grönska uteblir i stort sett. De grönstråk som pekas ut i planförslaget kommer troligen inte anläggas och flera av de grönområden som behövs inom omvandlingsområdet kommer troligen inte komma till stånd.

Förutsättningarna för biologisk mångfald och ekosystemtjänster blir fortsatt mycket begränsade inom omvandlingsområdet.

Fortsatt stor risk att Södra Bergundasjöns vattenkvalitet påverkas negativa av Västra Mark.

## **10.1.5 KONSEKVENSBEDÖMNING OMVANDLINGSOMRÅDET VÄSTRA MARK - EKONOMISKA ASPEKTER**

### **Planförslaget och förutsättningar**

Västra Mark omvandlas från handels- och verksamhetsområdet till blandstad med en hög andel service, handel, kontor, kultur och fritidsanläggningar samt bostäder.

Inom området finns många arbetsplatser, handel och olika företag idag.

Inom området finns misstänkta såväl som kända markföreningar samt risk för översvämningar. Området har ett flertal fastighetsägare och Växjö kommun äger i stort sett bara gatumark.

### **Konsekvenser / effekter**

Området behöver fler och mer kvalitativa offentliga ytor än idag för att bli lämpligt och attraktivt för bostäder och mer arbetsintensiva företag. Detta kommer fastighetsägare och kommunen tillsammans få finansiera. Kostnader fördelas genom avtal. Kommunen tar på sig de mer långsiktiga drifts- och underhållskostnader för allmänplatsmark.

Föreordnad mark behöver saneras för att möjliggöra känslig markanvändning vilket kan vara kostsamt för exploatören.

Genom att omvandla finns risk för gentrifiering, alltså omvandling av "billig" mark till blandstad gör att markpriset höjs och tränger undan grupper eller verksamheter som inte längre har råd att vara kvar i det dyrare området.

Översvämningar riskerar att medföra skada på personer och egendom.

### **Åtgärder**

Att kommunen kan erbjuda verksamhetsmark i andra lägen kan vara viktigt för att erbjuda företagen möjlighet att hitta en annan lokalisering om de inte ser sig som lämpade att finnas inom en blandstad.

### **Nollalternativ**

Nollalternativets intentioner överensstämmer med planförslaget och därmed bedöms konsekvenserna och effekterna bli desamma för de ekonomiska aspekterna i den här beskrivningen.

Planförslagets avgränsning är mindre än det utpekade omvandlingsområdet i nollalternativet.

### **Nulägesalternativ**

Inga kostnader för att höja området standard på gator etc.

Befintliga företag kan behålla sin verksamhet inom området.

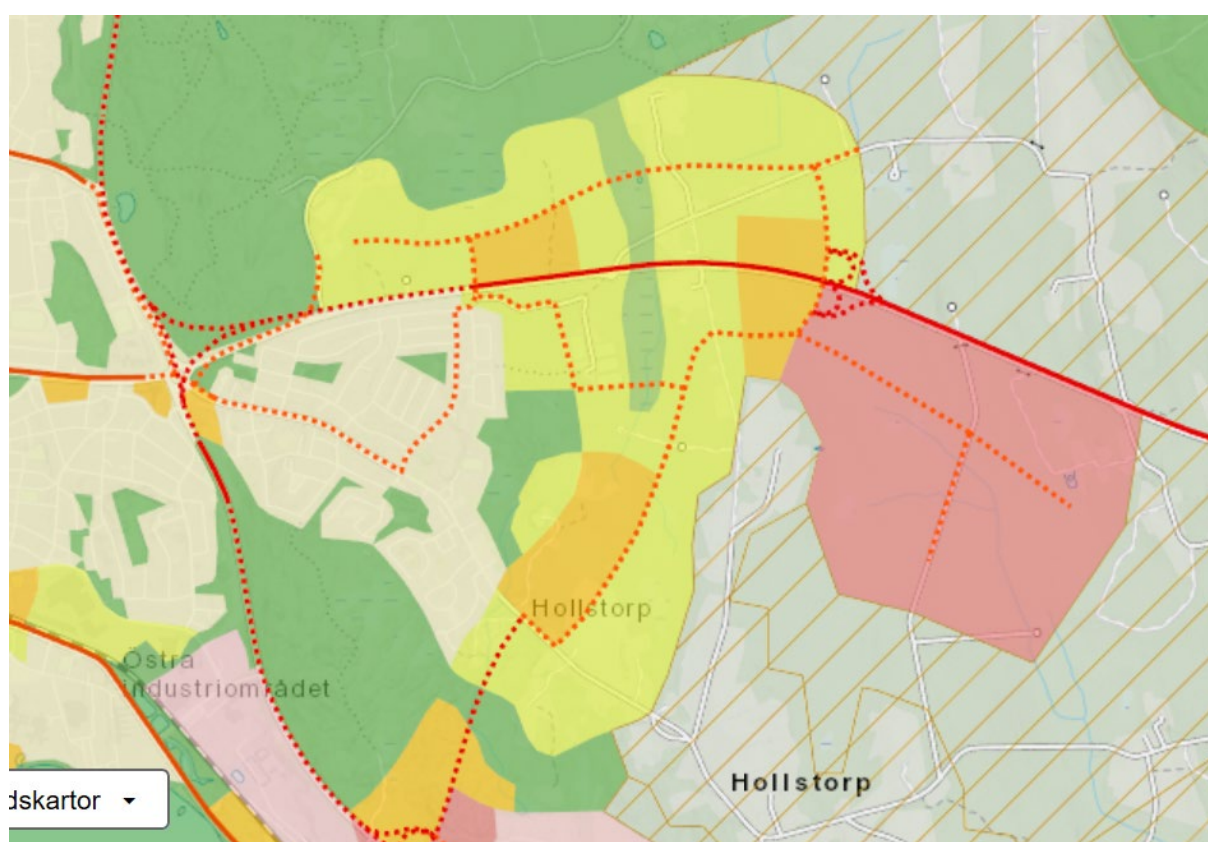
Nulägesalternativet kan komma att innebära att området genomgår en omvandling i alla fall, men att den omvandlingen sker utan att ha en övergripande struktur att följa. Detta kan leda till att omvandlingen av området sker utan att tillräckliga satsningar sker på allmänna platser och utrymmen. Kommunen kan ändå behöva göra åtgärder i infrastruktur och i de tekniska näten.



## KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNASOMRÅDE HOLLSTORP

### Planförslaget

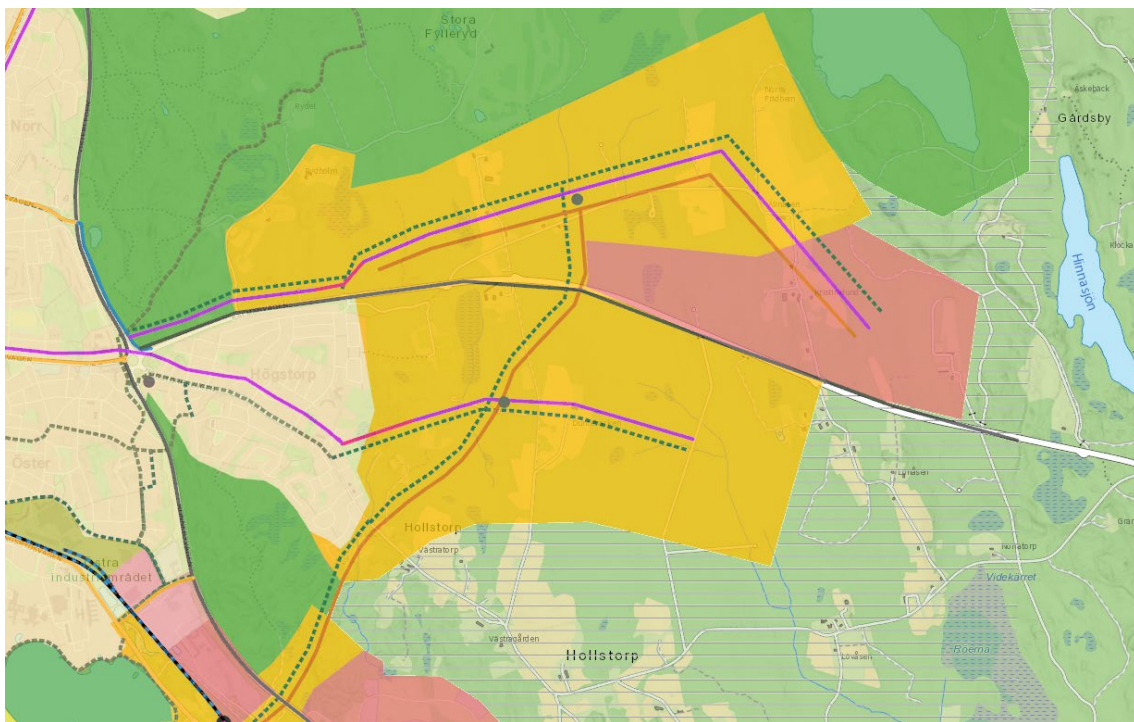
Planförslaget omfattar ett område inom 4 km från stadskärnan, vilket gör att området bidrar till stadens runda kärna men lägger grunden för att bygga vidare i stråk på längre sikt. Sammanhängande bostadsbyggelsen och mångfunktionella områden placeras längs med Fylleryds naturreservat i norr och mot odlingslandskapet i Hollstorp i söder. En väg i nordsydlig riktning knyter ihop områdena på båda sidor riksväg 25 vilket kräver en trafikplats och trygga passager för oskyddade trafikanter. Förslaget antas kunna medföra totalt ungefär 10 000 boende vid total utbyggnad av förslaget. Söder om riksväg 25 föreslås förlängas med verksamheter som kan vara av mer störande karaktär. En förstudie för hur området övergripande ska utformas behöver initieras för detaljplanläggning.



### **Nollalternativ**

Nollalternativet syftar till att redovisa de intentioner som finns inom området om förslaget inte blir av, vilket i den här konsekvensbedömningen är den gällande översiktsplanen. Avgränsningen av nollalternativet är det geografiska området som motsvarar planområdet i den nya översiktsplanen

Översiktsplanen föreslår två stråk. Ett stråk norr om riksväg 25 längs med Fylleryds naturreservat vilket avslutas med verksamheter som kan vara störande. Ett söder om riksväg 25 som ansluter till befintlig bebyggelse på Högstorp. Hollstorps odlingslandskap sparas som ett öppet och grönt stråk som går långt in i staden.



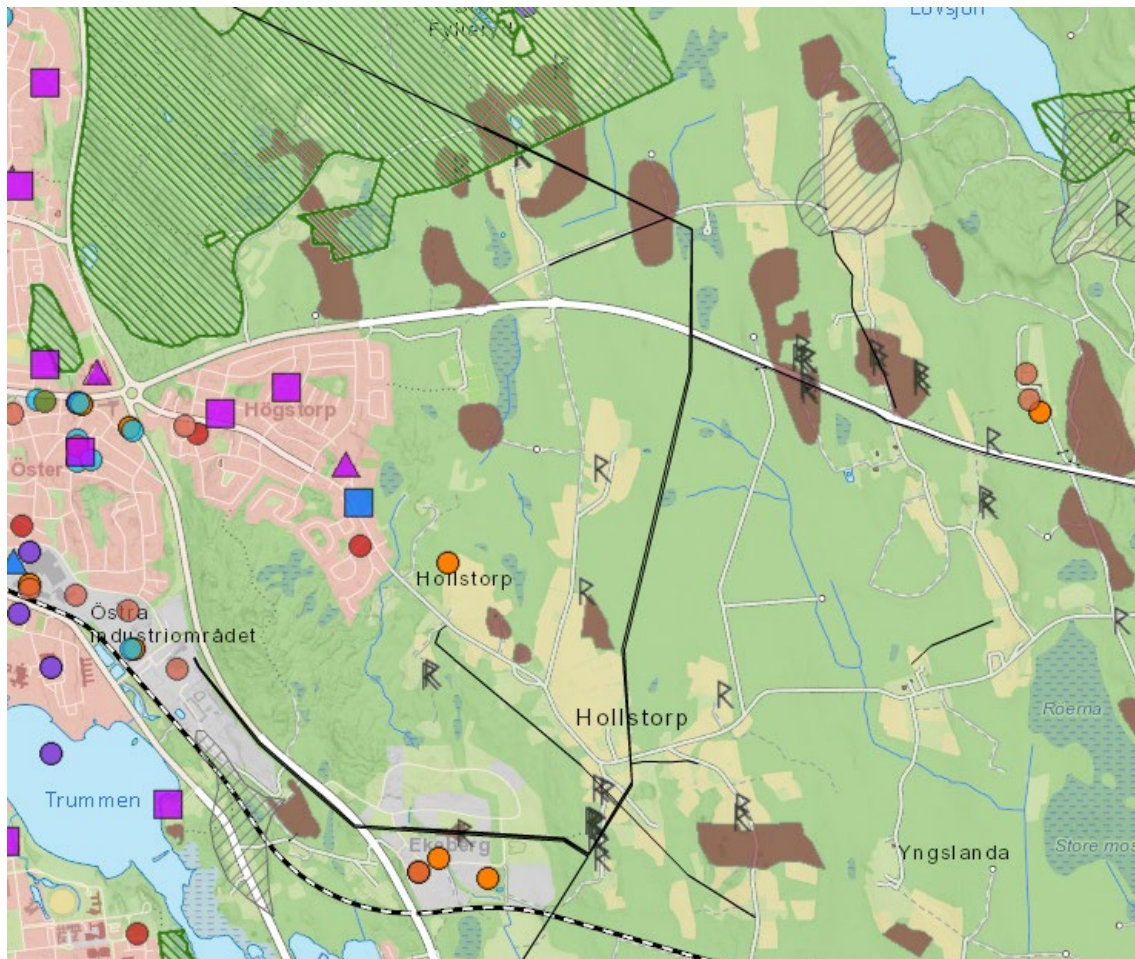
### **Nulägesalternativ**

I den här konsekvensbedömningen utgår nulägesalternativet från att den befintliga karaktären, med dess användning, värden och förutsättningar, bibehålls inom området. Syftet med alternativet är att belysa de värden inom området som byggs bort eller påverkas i samband med genomförandet av den exploatering som föreslås i planförslaget eller andra alternativ.



## 10.1.6 KONSEKVENSBEDÖMNING HOLLSTORP - SOCIALA ASPEKTER

### Planförslaget och förutsättningar



Området söder om riksväg 25 är placerad så att den hänger samman med den befintliga bebyggelsen på Högstorp. Avståndet till stadskärnan är relativt kort, mindre än 5 km. Ny bebyggelse placeras också så att den angränsar till jordbrukslandskapet i Hollstorp och rekreationsområdet Fylleryd i norr. Norr om riksväg 25 finns en relativt stor andel fornlämningar. En kraftledning går i nordsydlig riktning genom hela området. Genom område i östvästlig riktning går riksväg 25 en vältrafikerad riksväg. Förslag på nytt verksamhetsområde i öster som kan innehålla störande verksamheter. Det befintliga verksamhetsområdet Ekeberg gränsar till området i söder. Området kommer bli en så stor stadsdel att den har egen service, både offentlig och kommersiell.

#### **Konsekvenser/effekter**

Närhet till Fylleryds rekreationsområden skapar förutsättningar för att enkelt ta sig ut i naturen vilket är positivt för människors hälsa. Det finns risk att nya och befintliga verksamheter som kan ha störande karaktär påverkar de boende med buller, tex. buller från tunga transporter. Även trafiken på riksväg 25 kan ge bullerpåverkan. Detta kan få negativa konsekvenser för människors hälsa. Kraftledning som går genom området kan påverka boende med strålning. Området är relativt nära stadskärnan vilket ge goda förutsättningar för att gå och cykla vilket gynnar människors hälsa. Men området kräver att man passerar trafikplatser av större art vilket kan minska känsla av sammanhängande bebyggelse och trygghet. Det finns särskilt stor risk att området norr om riksvägen blir isolerat då det omges av större trafikleder och platser. Mindre andel odlingslandskap av

Hollstorps totala odlingslandskap tas i anspråk och det finns risk att det kan påverka identiteten som i vissa delar går förlorad.

### **Åtgärder**

Det är viktigt att det blir trygga passager över riksväg 25 till Fylleryds rekreationsområde så att även boende söder om riksväg 25 tryggt och säkert kan ta sig dit. Viktigt hur bebyggelse lokaliseras och bullerskydd anläggs så att boende inte påverkas av buller från riksväg, befintliga och nya verksamheter. Viktigt att hänsynsavstånd tas till kraftledningen eller att den grävs ner så att människor inte påverkas av strålning. Trygga gång- och cykelvägar och passager med trafikleder till stadskärnan och universitetet behövs för att boende ska vilja gå och cykla till andra delar av staden.

### **Nollalternativet**

Nollalternativet, dvs gällande översiktsplan, pekar ut en tydlig stråkstruktur som sträcker sig längre öster ut. Även odlingslandskapet har ett eget stråk som går långt in i staden. Det gröna stråket får inte samma tydliga struktur och ger inte området samma karaktär i planförslaget.

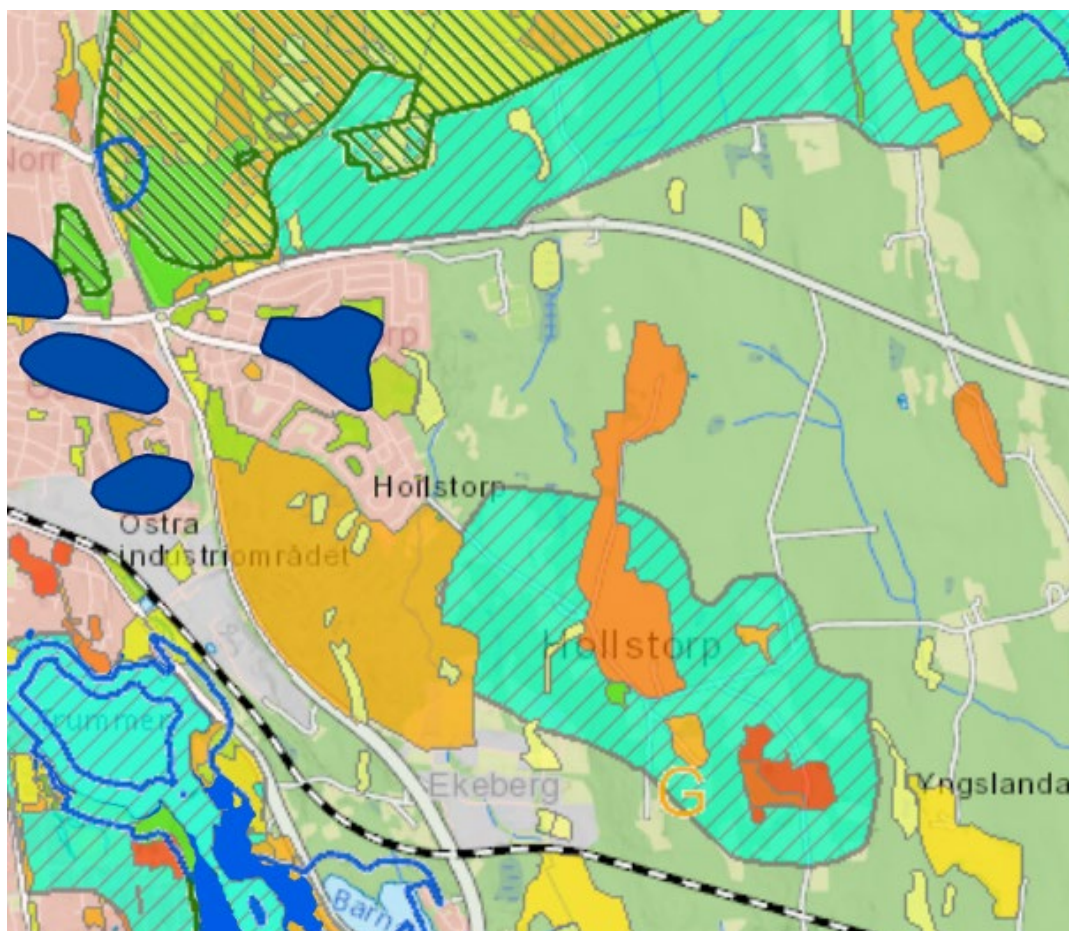
### **Nulägesalternativet**

Området kan fortsatt användas som stadsnära natur för boende i främst Högstorp. Odlingslandskapet bli intakt och bidrar till områdets identitet. Ekeberg blir inte en sammanhängande del av staden vilket skulle stärka området som verksamhetsområde.

## 10.1.7 KONSEKVENSBEDÖMNING HOLLSTORP - EKOLOGISKA ASPEKTER

### Planförslaget och förutsättningar

Området norr om riksväg 25 ligger till hälften inom ett område som i naturvårdsprogrammet kallas Fyllerydskogen-Vikensved, med både natur-, frilufts- och landskapsmässiga värden. I norr gränsar föreslaget utbyggnadsområde till Fylleryds naturreservat. Utbyggnadsområdet söder om riksväg 25 tar mindre delar av odlingslandskapet i Hollstorp i anspråk. Förutom att produktiv jordbruksmark tas i anspråk har området landskapsmässiga värden. Ett område kring Duntebacken har höga naturvärden enligt kommunens inventering och sparas utanför utbyggnadsområdet. Delar av området norr om riksväg 25 avvattnas mot Helgasjön vilket är en vattenförekomst med risk för att miljökvalitetsnormerna överskrids. Ett antal mindre våtmarker finns också inom området. Avståndet till stadskärnan och universitet är korta vilket ger förutsättningar för hållbara transporter.



### Konsekvenser/effekter

En ny stor stadsdel öster ut kommer att ge ett ökat besöksstryck på Fylleryds naturreservat samt Ekebergsskogen vilket kan få negativa konsekvenser på växt- och djurlivet inom områdena. Mindre andel jordbruksmark tas i anspråk vilket medför små negativa konsekvenser för både växt- och djurliv samt för livsmedelproduktion. Mindre våtmarker kan komma att bli en del av de bebyggelseområden vilket kan vara negativt för växt- och djurlivet. Det stadsnära läget främjar hållbara transporter vilket är positivt för klimatet.

### **Åtgärder**

Viktigt att Fylleryds rekreationsområde utökas, tex området kring Lövsjön, för att minska besökstrycket. Viktigt att spår, t.ex. stenmurar, av jordbrukslandskapet värnas inom området och att jordbruksmarken säkerställs i angränsande till området. Gena och trygga gång- och cykelvägar och kollektivtrafikstråk är viktiga för att åstadkomma hållbara transporter från området. Det bör studeras om våtmarkerna kan bli en del av dagvattenhanteringen inom området. Särskilt de norra delarna behöver hantera dagvatten så att Helgasjön kan få bättre förutsättningar att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

### **Nollalternativ**

I frågan om de ekologiska aspekterna är skillnaderna små i förhållande till planförslaget. Mer mark tas i anspråk i nollalternativet än i planförslaget.

### **Nulägesalternativ**

Områdena är stadsnära och kommer att fortsatt ha ett hårt tryck för etableringar av enstaka byggnation. Vilket kan komma att påverka jordbrumark och landskapsbild.

## 10.1.8 KONSEKVENSBEDÖMNING HOLLSTORP - EKONOMISKA ASPEKTER

### Planförslaget och förutsättningar

Den föreslagna bebyggelsen innebär fler bostäder och företag i staden och kan innebära flera invånare, jobb och mer skatteintäkter.

Förverkligandet av planförslaget innebär stora investeringar och ökade drifts- och underhållskostnader för flera inblandade parter. Det stora antalet invånare och företag som förslaget är anpassat för syftar till att möjliggöra en ny stadsdel och etableringar av service och verksamheter inom området.

Planområdets geografiska placering och det invånarantal som förslaget möjliggör, 10 000 invånare, ställer stora krav på infrastruktur och de tekniska systemen.

Förslaget innehåller också mark för verksamheter, som kan ha störande karaktär och var transportintensiva, vilket kan komma bli ett alternativ till Nylanda verksamhetsområde när detta inte kan växa mer.

Anläggandet av vägar, gång- och cykelvägar, skolor och framdragnings av vatten och avlopp, fjärrvärme, el och fiber är utgifter som uppkommer i samband med exploateringar. Likaså kräver förslaget att kollektivtrafiken och turtätheten i området ses över.

Växjö kommun äger ca 1/3 av utbyggnadsområdet.

### Konsekvenser/effekter

Området ligger relativt nära till VEAB vilket är positivt för en fjärrvärmeutbyggnad. Området ligger relativt nära befintliga huvudledningar för vatten- och avlopp men kräver ny överföringsledning till Sundet. Kostnader för fjärrvärme och va-utbyggnad bedöms kunna täckas av anslutningsavgifter.

Den beslutade trafikplatsen Fagrabäck kommer att kunna nyttjas för att försörja området norr om riksväg 25, för samtliga trafikslag. Högstorpsvägen lämpar sig inte för mer biltrafik varför nya trafikplats Fagrabäck inte kan försörja området söder om riksväg 25 med biltrafik. Gång, cykel och kollektivtrafik bedöms dock kunna tas via Högstorpsvägen. Ombyggnad av Högstorpsvägen kan behövas.

Trafikplats på riksväg 25 kommer behövas för att knyta ihop det Hollstorp som finns norr respektive söder om riksväg 25 samt framtida verksamhetsområde. Trafikplats på riksväg 27 behövs för att knyta ihop Hollstorp med Brände udde/universitetet samt befintligt verksamhetsområde Ekeberg.

Det föreslagna verksamhetsområdet ligger nära bostäder och deras service och kan på så sätt bli ett stadsintegrerat område. Vilket är positivt och kan locka företag och ge sysselsättning till Växjös nya och nuvarande invånare.

Utbyggnad av gator, parker, gång- och cykelvägar etc. inom området är kostnader som åläggs områdets exploatörer. Exploatörerna har också alla markintäkter i området. Om allmän platsmark ska ha kommunalt huvudmannaskap behöver kommunen ersätta exploatören vilket regleras genom exploateringsavtal. Kommunen får också framtida drift- och underhållskostnader.

Utbyggnad av offentlig verksamhet, så som förskolor och skolor kräver investeringar inom området.



### **Åtgärder**

Infrastrukturen för fjärrvärme kan nyttjas mer effektivt om södra delarna av området byggs ut först. Trafikplats Fagrabäck kan nyttjas bättre om det norr området byggs ut först.

### **Nollalternativet**

I stort sett stämmer nollalternativet och planförslaget överens. I frågan om de ekonomiska aspekterna är skillnaderna minimala.

Översiktsplanens schematiska avgränsning av exploateringsområdet visar ett större exploateringsområde än det som presenterats i planförslaget vilket skulle kunna innebära större utbyggnad men inte med säkerhet fler invånare eller företag.

### **Nulägesalternativet**

Om ingen exploatering kommer till inom området så uteblir de stora utgifterna för stat och kommun.

Å andra sidan så begränsas utvecklingen av staden i nulägesalternativet och den bostadsefterfrågan som i planförslaget tillgodoses kommer inte att kunna tillgodoses. Detta innebär att efterfrågan måste tillgodoses någon annanstans och att de intäkter som hushållen medför uteblir tills efterfrågan är tillgodosedd.

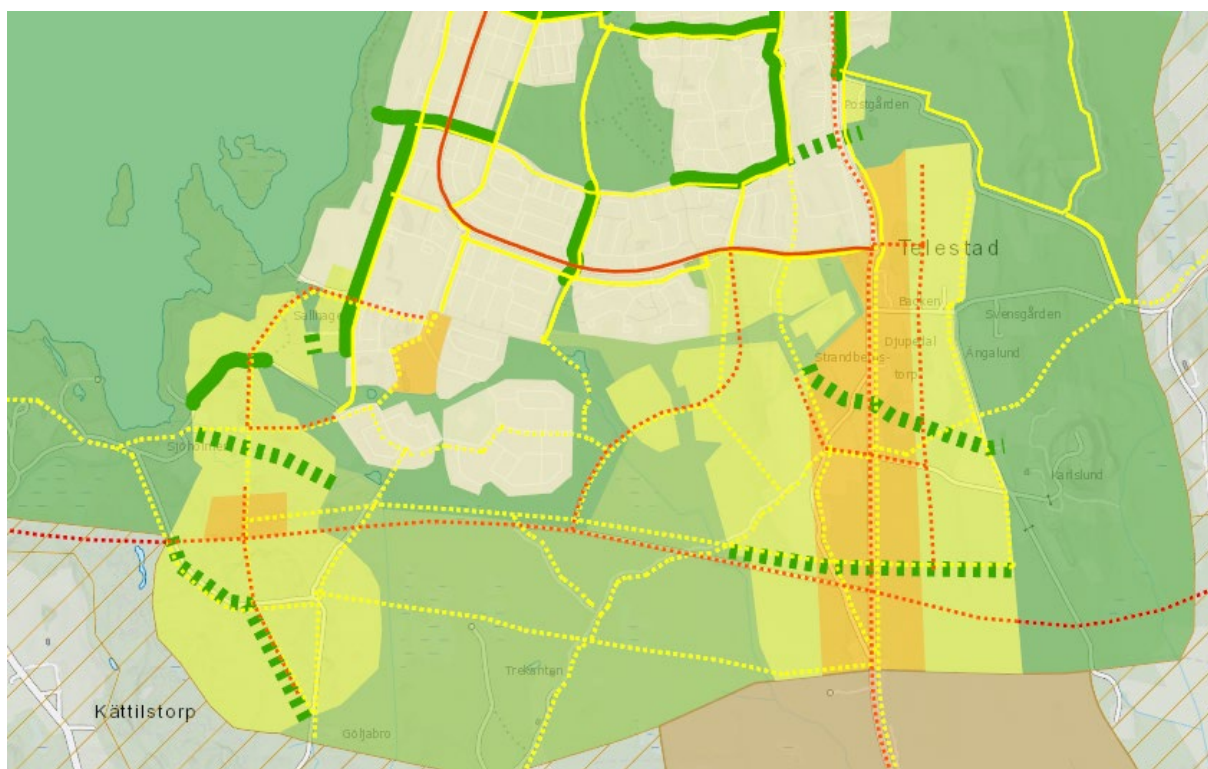
Nuläget innebär att jord- och skogsbruket inom området kan bedrivas betydligt mer obehindrat och enklare än vad som går när planförslaget är utbyggt.



## KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNASOMRÅDE SÖDRA VÄXJÖ

### Planförslag

Den övergripande strukturen omfattar ett område som utgörs av Södra Växjö och innebär en vidare utbyggnad på stadens bebyggelsestruktur i en sydlig riktning. Bebyggelsen i förslaget placeras utmed två stråk, det ena stråket utmed Teleborgsvägen och det andra stråket är en förlängning av Vikaholm. Mellan de båda bebyggelsestråken sparas ett grönområde med syfte att detta område ska utvecklas till ett rekreationsområde för de som kommer bo i de planerade bostadsområdena såväl som för de som bor i de befintliga bostadsområdena i Vikaholm, Telestadshöjden och Teleborg. Förslaget uppskattas rymma ungefär 3400 bostäder och vid full utbyggnad rymma ungefär 7500 nya invånare.



### Nollalternativ

I den här konsekvensbedömningen utgörs nollalternativet av den gällande översiktsplanen. Avgränsningen av nollalternativet är det geografiska området i översiktsplanen som motsvarar planområdet i den övergripande strukturen, de intentioner översiktsplanen har med området och de generella riktlinjer som anges i översiktsplanen. Intentionerna i den gällande översiktsplanen är att Växjö stad ska växa söder om Teleborg. Bebyggelsestråket utmed Teleborgsvägen sträcker sig även söder om Södra Länken. En långsiktig utbyggnadsriktning finns söder om Vikaholm.



### **Nulägesalternativ**

I den här konsekvensbedömningen utgörs nulägesalternativet av de karaktärer, värden och förutsättningar som finns inom området idag. Nulägesalternativet utgår ifrån att den detaljplanerade bebyggelsen inom Telestadshöjden samt etapp 1 av Södra Länken är fullt utbyggt och att övriga delar av planförslaget inte kommer planeras eller bebyggas.

### **Andra Alternativ**

Vid framtagandet av förslaget har ytterligare tre förslag av olika karaktär tagits fram och diskuterats. Alternativerna kommer att bedömas under respektive avsnitt i konsekvensbedömningen med utgångspunkt i att de jämförs med planförslaget.



**Alternativ 1: Bebyggelse norr om Södra Länken**

Alternativet begränsas till att enbart exploatera marken mellan Södra Växjö och Södra Länken. Jordbruksmarken söder om vattentornet sparas. Ny bebyggelse pekas ut i Skir.

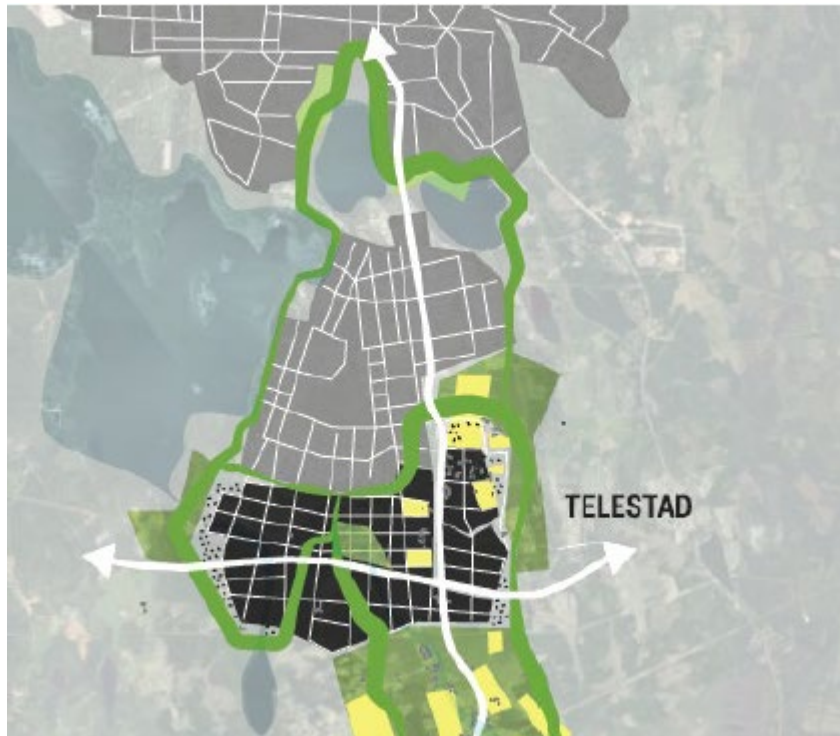
**Alternativ 2: Ett bebyggelsestråk utmed Teleborgsvägen**

Alternativet omfattar exploatering norr om Södra Länken samt ett bebyggelsestråk utmed Teleborgsvägen som sträcker sig även söder om trafikleden. Ny bebyggelse pekas ut i Skir.



### Alternativ 3: Tät exploatering Södra Växjö

Alternativet fokuserar på att Södra Växjö växer och bildar en tät struktur på båda sidorna av Teleborgsvägen och Södra Länken. Alternativet omfattar ingen exploatering i Skir.





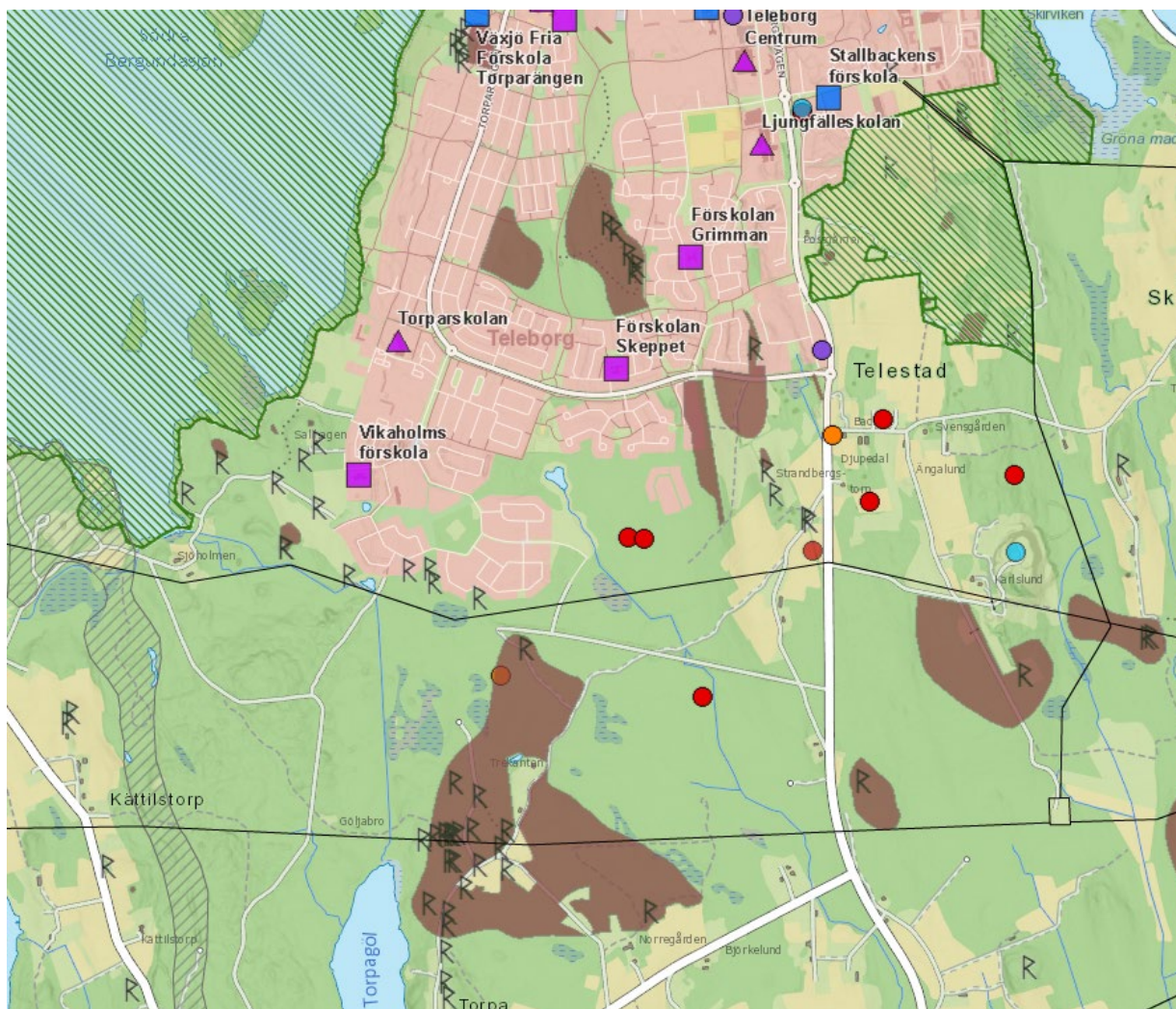
## 10.1.9 KONSEKVENSBEDÖMNING SÖDRA VÄXJÖ - SOCIALA ASPEKTER

### Planförslag och förutsättningar

Genomförandet av planförslaget möjliggör en stor utbyggnad av Växjö stad, många kommer bo, vistas och arbeta inom området. Blandad bebyggelse och funktioner med mötesplatser och trygga rörelsestråk, såväl kollektivtrafik som gång- och cykelvägar.

Det intilliggande Vikaholm och Teleborg utgörs idag så gott som uteslutande av bostadsområden, låg andel arbetsplatser. Teleborgsvägen är en viktig infartsväg och huvudgata i staden som redan idag har en stor andel trafik med bullerpåverkan på sin omgivning.

Telestads handelsträdgård är en nedlagd verksamhet där marken misstänks vara förorenad. Teleborgsnaturreservat och Södra Bergundasjöns naturreservat och strandzon är attraktiva rekreations- och grönområden både idag och i framtiden. Telestad och dess backar utgör ett kulturlandskap som berättar om områdets historia vilket är och kan vara identitetsskapande.



### **Konsekvenser/effekter**

Exploateringen medför att naturområden som idag används för rekreation av de boende i Vikaholm och Teleborg byggs bort och att man behöver välja andra rekreativalternativ och vissa kan få längre till större rekreativa naturområden. Om det inte blir lika enkelt och attraktivt att ta sig ut i naturen för rekreation finns risk för en försämring av människors hälsa.

Planområdets geografiska placering medför en ökad risk att det blir för långt till andra delar av staden och viktiga målpunkter, vilket kan medföra ett ökat bilresande. Det finns därmed risk att man tar bilen istället för att cykla vilket kan vara negativt för folkhälsan.

Det föreslagna invånarantalet riskerar att tillsammans med de nya arbetsplatserna och mötesplatserna inom området att generera mer trafik inom och igenom området, framför allt på Teleborgsvägen och Torpavägen. Detta kan medföra ökade bullernivåer, försämrade luftkvalitet och ökad olycksrisk utmed vägarna, vilket kan inverka negativt på människors hälsa.

Områdena söder om Södra Länken riskerar att skäras av från den övriga bebyggelsen. Områden som inte är en del i en sammanhängande bebyggelse eller på något annat sätt upplevs som avskilt eller avskuret kan på sikt riskera att bli socialt skilt från övriga Växjö. Beroende på Södra länkens standard och utformning av korsningspunkter finns risk att det blir bebyggelsefria zoner i anslutning till vägen. Detta kan skapa avskilda, ej sammanhållna och otrygga miljöer.

Exploateringsområden utmed Södra Länken riskerar höga nivåer av buller, försämrade luftkvalitet, ökade olycksrisker och ökade risker i samband med olyckor med transporter av farligt gods. De som bor och spenderar sin fritid i områden som påverkas av trafikens negativa sidor kan få en försämrade folkhälsa.

Planförslaget kan komma att innebära flera positiva effekter för universitetet bland annat det utökade utbudet av bostäder och att näringslivet utvecklas i närområdet. Teleborgs utveckling med Södra Växjö tillsammans med universitetet kan generera en attraktiv stadsdel med fler möten mellan näringslivet och studenter vilket kan uppmuntra till att fler studenter stannar i Växjö efter avslutade studier.

Fler arbetsplatser inom stadsdelen Teleborg är positivt för stadsdelens upplevda trygghet då människor finns i stadsdelen både dag och natt.

### **Åtgärder**

Planförslagets stråkstruktur skapar närhet till större grönområden var du än är i områdets nya delar. Sammanhängande grönstråk som kopplar samman grönområden förslås inom området med såväl ny som befintlig bebyggelse för att de boende inom och intill planområdet ska ha nära till grönska och möjligheter till rekreation.

Planförslaget beskriver att bostäderna inom områden eller kvarter bör ha olika upplåtelseformer för att få en variation av människor inom ett område och kvarter.

Planförslaget förordar olika utförande på bebyggelsen inom området samt olika användning, vilket innebär att icke- störande verksamheter och bostäder kan blandas inom området, och därmed få till en variation i bebyggelsen, närhet till arbetsplatser och service samt öka trivselen.

Planförslaget pekar ut och beskriver ett cykelnät som är anpassat till cyklister och elcyklister och som erbjuder personer trygga, säkra, effektiva och attraktiva vägar inom området och in till centrum.

Effektiva och trygga cykelstråk kan behövas till andra delar av staden än centrum, t.ex. det nya sjukhuset i Räfte.

Planförslaget beskriver att stråk med en tät och snabb kollektivtrafik ska binda samman de båda stråken inom planområdet med andra delar av staden.

Planförslaget har pekat ut att vägen inom det västra stråket inte ska tillåta biltrafik mellan Södra Länken och Vikaholm, vilket kommer minska genomfarten och dess negativa konsekvenser. Busslinjer är däremot dragna genom hela stråket utmed en central väg.

Förorenade områden som berörs av exploatering ska saneras till den grad som den tänkta markanvändningen kräver, i sammanhanget ska marken saneras till den grad att den lämpas för känslig markanvändning.

### **Nollalternativ**

Den övergripande strukturen utgör en fördjupning av gällande översiktsplanens intentioner med området och generella riktlinjer. Utifrån konsekvensbedömningens detaljeringsgrad kan nollalternativet generellt anses överensstämja med planförslaget och därmed kommer de båda alternativen innebära samma konsekvenser och kräva likvärdiga åtgärder.

I den gällande översiktsplanen är dock det västra stråket i planförslaget utpekade som en framtida utbyggnadsriktning och inte som ett utbyggnadsområde. Översiktsplanens schematiska utpekande av hela Vikaholm tar inte den hänsyn som planförslaget gör till områden för tätortsnära rekreation.

### **Nulägesalternativ**

Endast den detaljplanerade bebyggelsen uppförs inom området, vilket medför att satsningar på kollektivtrafik, cykelstråk och mötesplatser riskerar att begränsas. Å andra sidan är den planerade bebyggelsen länkad till den befintliga bebyggelsen och kan integreras i den befintliga strukturen.

Naturmarkerna som idag används för rekreation blir inte bebyggda utan utgör även fortsättningsvis rekreativområden för de boende i närheten. Södra Länken ingår i nulägesalternativet och kan komma att inverka på de rekreativa värdena, bland annat genom bullerpåverkan och visuell påverkan inom området samt begränsa de rekreativa ytorna.

### **Andra alternativ**

#### **Alternativ 1: Bebyggelse norr om Södra Länken**

I alternativet sparas en del av kulturlandskapet öster om Teleborgsvägen upp emot Teleborgs naturreservat.

Södra Länken blir en barriär mellan bostadsområdena och naturmarken söder om trafikleden, vilket kan försvåra tillgången till naturmark för rekreation. Planskilda passager planeras.

Det finns en risk att bebyggelsens karaktär fortsätter som områdena Vikaholm, Telebstadshöjden och Teleborg i stort och bestå till nästintill uteslutande av bostäder och att intentionen att blanda bostäder med verksamheter av olika slag riskerar att begränsas.

I alternativet blir bebyggelsen mer sammanhållen och integreras med den befintliga bebyggelsen i Södra Växjö. Inga områden placeras söder om Södra Länken och därmed blir inga områden skilda från den befintliga bebyggelsen av trafikledens barriäreffekter.

Södra länken är i alternativet enklare att utveckla som transportled som korsars med planskilda passager och trafikplatser.

### **Alternativ 2: Ett bebyggelsestråk utmed Teleborgsvägen**

Alternativet ianspråkar kulturlandskapet utmed Teleborgsvägen och i Skir.

Alternativet innehåller ett bebyggelsestråk söder om Södra Länken utmed Teleborgsvägen som liknar och får liknande konsekvenser och behöver liknande åtgärder som planförslaget.

Bebyggelsen söder om Södra Länken har naturmark för rekreation inom nära avstånd från den bebyggelse som uppförs inom stråket utmed Teleborgsvägen.

### **Alternativ 3: Tät exploatering i södra Växjö**

I alternativet tas kulturlandskapet i Telestad i anspråk.

Alternativet behöver gröna stråk och parker inne i den täta bebyggelsen norr om Södra Länken för att kunna erbjuda de boende närheten till grönområden.

Tät bebyggelse utmed Södra Länken kommer påverkas av buller, luftföroreningar och olycksrisk från trafikleden. Den tänkta utformningen och användningen av trafikleden kan innebära att stora delar av de utpekade exploateringsområdena inte kommer kunna användas till bostäder utan istället får utgöra verksamhetsområden eller liknande. Alternativt att Södra länken ska ses som en stadsgata med lägre hastigheter och inte regional framkomlighet.

Det stora invånarantalet ställer stora krav på anläggandet av allmänna platser och mötesplatser.



## 10.1.10 KONSEKVENSBEDÖMNING SÖDRA VÄXJÖ - EKOLOGISKA ASPEKTER

### Planförslag och förutsättningar

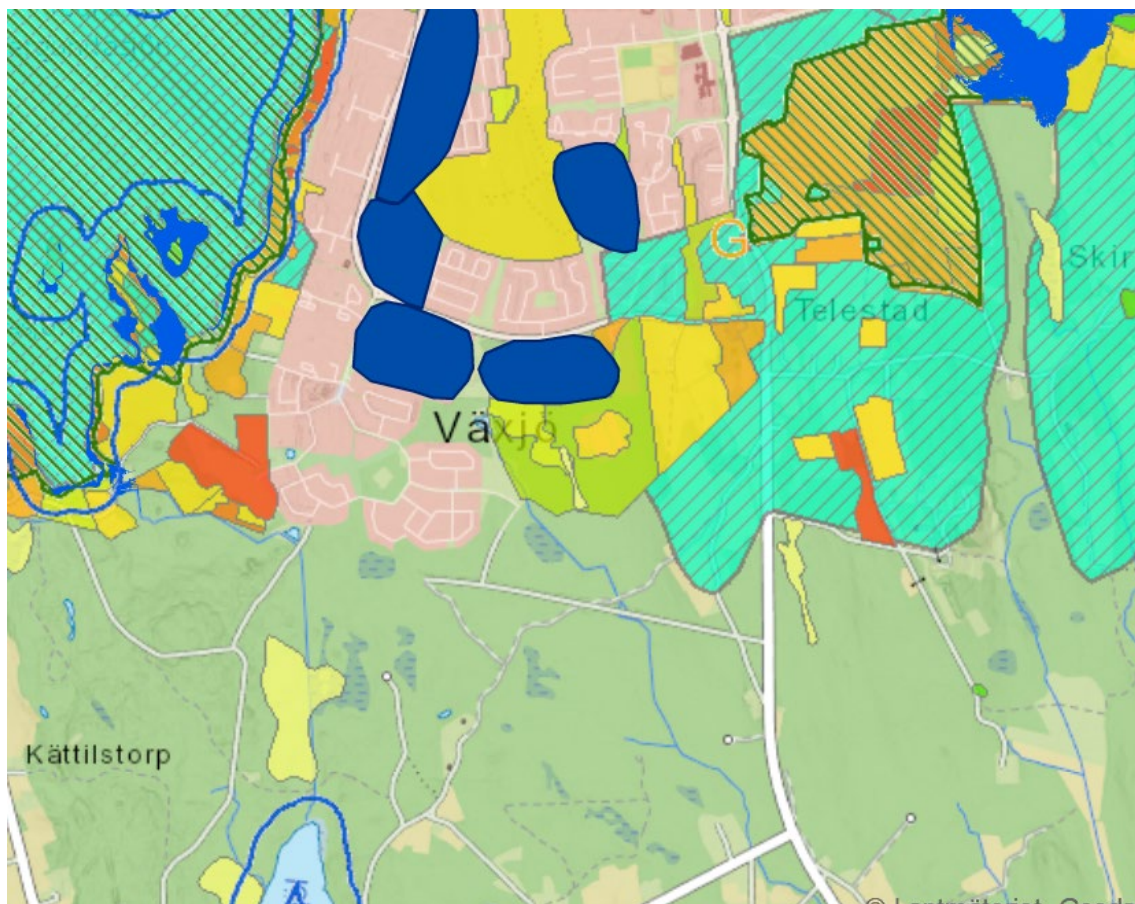
Planförslaget pekar ut exploatering som ianspråk tar Telestads jordbruksmark med landskapsmässiga värden. Planförslaget pekar ut stora arealer naturmark som framtida exploateringsområden. Områden söder ut består främst av tall och granskog och kunskapen om naturvärdena är låg.

Två diken leder dagvatten från staden och omgivande marker till Rinkabysjön. Områdena kring Rinkabysjön är ett översvämningdrabbat område.

Det västra stråket avvattnas till Södra Bergundasjön vilken är en sjö där miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

Teleborgs och Södra Bergundasjöns naturreservat gränsar till planförslaget. Inventerade områden med särskilt höga naturvärden finns vid ångarna på Vikaholm.

Teleborgsvägen är idag en väg belastad med stora trafikflöden, både stadsdelstrafik och infartstrafik.



### Konsekvenser/effekter

Beroende på vilka naturvärdena är idag och vilka miljöer vi skapar kan exploatering av naturmark få negativa och/eller positiva konsekvenser för biologisk mångfald och ekosystemtjänster såväl inom som kring planområdet.

Rinkabydikenas och Rinkabysjöns biologiska och hydrologiska värden riskerar att påverkas av de förhöjda flödena av dagvatten som bebyggelsen kan medföra.

Det finns risk att vi med utbyggnaden av det västra stråket bidrar till negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i Södra Bergundasjön.

Planförslaget medför att trycket på Teleborgs och Södra Bergundasjöns naturreservat kommer öka, framför allt genom större användning av flera besökare. Detsamma gäller för de naturområden som sparas i närheten av den föreslagna bebyggelsen. Detta kan få negativa konsekvenser för växt- och djurlivet.

Risk att Södra Länken blir en barriär för flora och fauna eftersom vägkorridoren blir bred, vägen och dikena på ömse sidor, och eftersom vägen beräknas bli vältrafikerad och att fordonen kommer tillåtas hålla en hög hastighet.

Planområdets geografiska placering medför en ökad risk att det blir för långt till andra delar av staden och viktiga målpunkter, vilket kan medföra ett ökat bilresande och utsläpp av växthusgaser som påverkar klimatet.

### **Åtgärder**

Planförslaget beskriver att dammar och översilningsområden för uppsamling och fördröjning av dagvatten bidrar till att minimera översvämningsriskerna innan det når vattendrag och recipienter. Åtgärderna medför också att dagvattnet inte är förorenat då det når vattendrag och recipienter.

Planförslaget beskriver att naturreservaten utvecklas och att den tätortsnära naturen utvecklas med stigar och anläggningar för att stärka Södra Växjö som rekreationsområden och avlasta naturreservaten. En grön kil från Teleborgs naturreservat och söderut ner till Telestadstippen sparas.

Grönområden och grönstråk inom och intill bebyggelse bör i största möjliga mån skapa så goda förutsättningar för biologisk mångfald som möjligt.

Planförslaget bygger på en stråkstruktur som skapar underlag för en effektiv och attraktiv kollektivtrafik som har förtur framför bilen. Både för boende i stråken och boende som bor söder om staden ska med enkelhet kunna och vilja nyttja det mer hållbara och mindre ytkrävande transportsättet. Pendlarparkeringar med möjlighet till byte till kollektivtrafik skapas i södra delen av Teleborgsvägen. På sikt blir kollektivtrafikens fördelar fler än bilens och bussen kan tillsammans med cykeln bli de dominerande färdmedlen för många.

Viktigt bevara stenmurar i den framtida bebyggelsen.

### **Nollalternativ**

Planförslaget överensstämmer med den gällande översiktsplanens intentioner med området och generella riktlinjer till en sådan grad att nollalternativet till stora delar kan anses överensstämma med planförslaget och därmed kommer de båda alternativen innebära liknande konsekvenser i den här konsekvensbedömningen.

Mer naturmark sparas i alternativet i och med att Södra Vikaholm inte pekas ut som utbyggnadsområde samtidigt som att färre och mindre naturområden redovisas norr om Södra länken.

### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet sparas de naturvärden som finns inom planområdet, med undantag för Telestadshöjden, och därmed finns de befintliga ekosystemtjänster och de förutsättningar för biologisk mångfald som finns inom området i stort sett kvar.

De ytor av jordbruksmark som ianspråk tas i förslaget och i de andra alternativen bevaras så när som på de ytor som detaljplanelagts vid Telestadshöjden.

Påverkan på de biologiska och hydrologiska värdena i Rinkabydikena och i Rinkabysjön påverkas endast av den kommande bebyggelsen inom Telestadshöjden. Utöver den påverkan kommer förändringarna i diken och sjöns förutsättningar vara begränsade. Jordbruksmarken bevaras och förutsättningarna för lokal och tätortsnära livsmedelsproduktion bibehålls.

### **Andra alternativ**

#### **Alternativ 1: Bebyggelse norr om Södra Länken**

I alternativet sparas en del jordbruksmark öster om Teleborgsvägen upp emot Teleborgs naturreservat. Jordbruksmark ianspråk tas intill korsningen mellan Teleborgsvägen och Södra Länken samt i Skir, vilket påverkar naturtyper kopplade till jordbruksmarken och landskapsbilden.

Alternativet är det av alternativen som tar mindre naturmark i anspråk och genererar ett mindre antal bostäder, vilket kan komma att innebära en mindre påverkan på Teleborgs naturreservat och naturområdena som angränsar till bebyggelsen.

#### **Alternativ 2: Ett bebyggelsestråk utmed Teleborgsvägen**

Alternativet ianspråk tar jordbruksmark utmed Teleborgsvägen och i Skir.

Alternativet tar mindre naturmark i anspråk än planförslaget och genererar ett mindre antal bostäder, vilket kan komma att innebära en mindre påverkan på Teleborgs naturreservat och naturområdena som angränsar till bebyggelsen.

#### **Alternativ 3: Tät exploatering i södra Växjö**

I alternativet pekas stora arealer jordbruksmark ut som exploateringsområde utmed Teleborgsvägen, men ingen exploatering pekas ut i Skir. En stor andel naturmark tas i anspråk för exploatering och sparas inte inom bebyggelsestrukturen.

## 10.1.11 KONSEKVENSBEDÖMNING SÖDRA VÄXJÖ - EKONOMISKA ASPEKTER

### Planförslaget och förutsättningar

Den föreslagna bebyggelsen innebär fler bostäder och företag i staden och kan innebära flera invånare och ökade skatteintäkter.

Inom planförslaget möjliggörs 7500 invånare vilket ställer stora krav på infrastruktur och tekniska systemen. Anläggandet av vägar, gång- och cykelvägar, parker, skolor och framdragnings av vatten och avlopp, fjärrvärme, el och fiber är utgifter som uppkommer i samband med exploateringar. Likaså kräver förslaget att kollektivtrafiken och turtätheten i området ses över.

Exploateringen som föreslås i planförslaget syftar till att tillgodose efterfrågan på bostäder och verksamheter i Växjö stad på ett ändamålsenligt och resurseffektivt sätt. Bebyggelsestrukturen utvecklar och förstärker stadens utveckling söderut.

Växjö kommun äger ca 1/8 del av ytan som föreslås för tätortsbebyggelse.

### Konsekvenser / effekter

Investeringar i infrastrukturen och de tekniska systemen underlättas av att områdena i förslaget angränsar till befintlig bebyggelse och befintlig infrastruktur.

Förutom utbyggnad av vatten- och avlopp i själva utbyggnadsområdena behövs investeringar i en överföringsledning genom Södra Bergundasjön till Sundets reningsverk. När området är fullt utbyggt beräknas kommunen få ett mindre överskott från nya bostäders och verksamheters anslutningsavgifter.

Om området ska anslutas till fjärrvärmenätet kommer investeringar krävas fram till och i utbyggnadsområdena vilket inte ser ut att kunna täckas av anslutningsavgifter och det riskerar därmed bli en utgift för VEAB.

Utbyggnad av gator, parker, gång- och cykelvägar etc. inom området är kostnader som åläggs områdets exploatörer. Exploatörerna har också alla markintäkter i området. Om allmän platsmark ska ha kommunalt huvudmannskap behöver kommunen ersätta exploatören vilket regleras genom exploateringsavtal. Kommunen får också framtida drift- och underhållskostnader.

Utbyggnad av offentlig verksamhet, så som förskolor och skolor kräver investeringar inom området.

Förutsättningarna för näringslivet och den kommersiella servicen bedöms vara goda, framför allt på grund av det kundunderlag invånarna utgör, närheten till universitetet och den ökade tillgängligheten staden söder ifrån genom Södra Länken. Detta skapar förutsättningar för fler arbetstillfällen inom stadsdelen Teleborg.

En utbyggnad av Södra Länken kommer innebära stora ekonomiska åtagande för staten, regionen och kommunen. Hur finansieringsfördelning ska se ut har inte diskuterats eller beslutats ännu, utan kommer att regleras i kommande genomförandeavtal.

### Åtgärder

För att kunna ha kontinuerliga intäkter och utgifter för utbyggnaden av den tekniska infrastrukturen är det viktigt att området byggs ut i etapper med start intill redan befintlig bebyggelse.

Viktigt att tillkommande bebyggelse inte bara är bostäder utan även verksamheter som skapar förutsättningar för arbetstillfällen i stadsdelen Teleborg.

Södra Växjös anslutningar till Södra länken studeras i Trafikverkets pågående åtgärdsvalsstudie för att bedöma hur de påverkar vägens funktion och standard.

### **Nollalternativ**

I fråga om ekonomiska aspekter överensstämmer de förutsättningar som finns i planförslaget med den gällande översiktsplanens intentioner med området och generella riktlinjer till en sådan grad att nollalternativet i grova drag bedöms överensstämma med planförslaget. Därmed kan de båda alternativen innebära liknande konsekvenser och behövs liknande åtgärder i den här konsekvensbedömningen. Södra Vikaholm finns bara med i nollalternativet som en långsiktig utbyggnadsriktning. Nollalternativet innebär därmed inte att Södra länken belastas med fler anslutningar men också mindre exploaterbar mark.

### **Nulägesalternativ**

Nulägesalternativet innebär endast investeringar i Telestadshöjden och inget ytterligare tillskott på bostäder och verksamhetsmark söder ut. Den stora konsekvensen av nulägesalternativet blir att andra lösningar på behovet av bostäder och arbetsplatser måste hittas på andra platser i staden.

### **Andra alternativ**

#### **Alternativ 1: Bebyggelse norr om Södra Länken**

Alternativet möjliggör färre bostäder än planförslaget eftersom ingen bebyggelse tillkommer söder om Södra länken.

Kommunens investeringar i infrastruktur och tekniska system begränsas eftersom planområdet är mindre än planförslaget och ligger i direkt anslutning till befintliga bebyggelseområden.

Underlaget för service och verksamheter begränsas jämfört med planförslaget, vilket innebär att utvecklingen av näringslivet begränsas i alternativet jämfört med planförslaget.

#### **Alternativ 2: Ett bebyggelsestråk utmed Teleborgsvägen**

Alternativet skapar till viss del förutsättningar som liknar planförslaget med undantag av att exploateringen i det västra stråket uteblir.

Infrastruktur och tekniska system byggs ut från befintlig struktur utmed Teleborgsvägen.

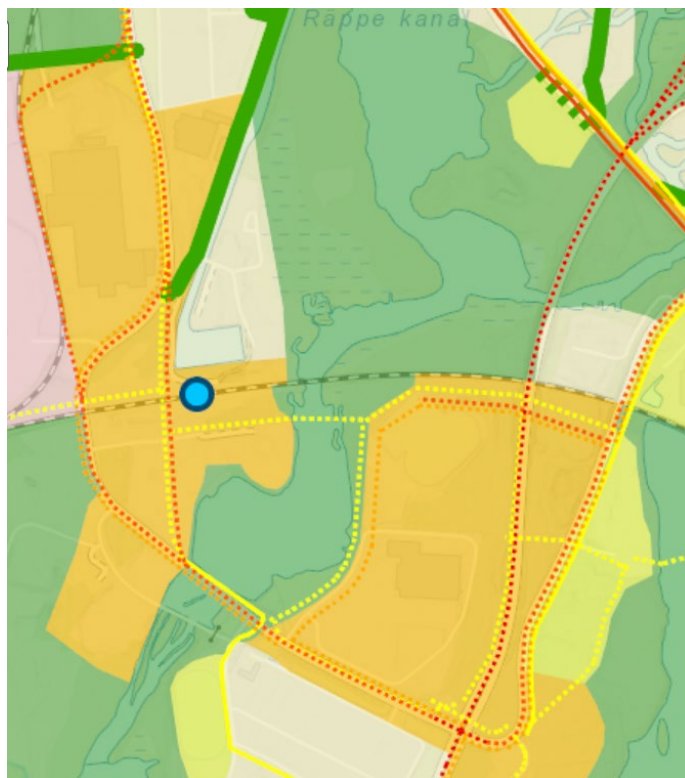
#### **Alternativ 3: Tät exploatering i Södra Växjö**

Den täta bebyggelsen utgör goda förutsättningar för näringslivet eftersom det höga invånarantalet bildar ett kundunderlag för de verksamheter som kan komma att blandas med bostadsbebyggelsen inne i områdena.

## KONSEKVENSBEDÖMNING NYTT SJUKHUS OCH STATION I RÄPPE

### Planförslag

Översiktsplanen föreslår ett nytt akutsjukhus med tillhörande verksamheter i de centrala delarna av stadsdelen Räfte. Räftevallens idrottsplats som idag finns där sjukhuset föreslås flyttas till andra sidan riksväg 23 vid Norra Bergundasjöns strandkant. Översiktsplanen föreslår också ett antal infrastrukturåtgärder som bedöms behövas för att få ett fungerande nytt sjukhus vid platsen; ny tågstation vid kust-till-kustbanan, trafikplats vid riksväg 23 / Stora Räftevägen samt tre olika alternativa placeringar för planskild korsning med järnvägen och tillhörande väkanslutning. Norr om den nya stationen förslås en omvandling av verksamheter till ett nytt stationsnära område för mångfunktionell bebyggelse.



### Nollalternativ

Nollalternativet beskriver de planer, program och intentioner som gäller inom planområdet ifall förslaget inte kommer till stånd. Idag gäller översiktsplan för staden från 2012 som ser området öster om vattendraget som befintlig stadsbebyggelse som kan förtätas och öster om vattendraget och norr om järnvägen som områden som kan omvandlas från verksamheter till stadsbebyggelse.

### Nulägesalternativ

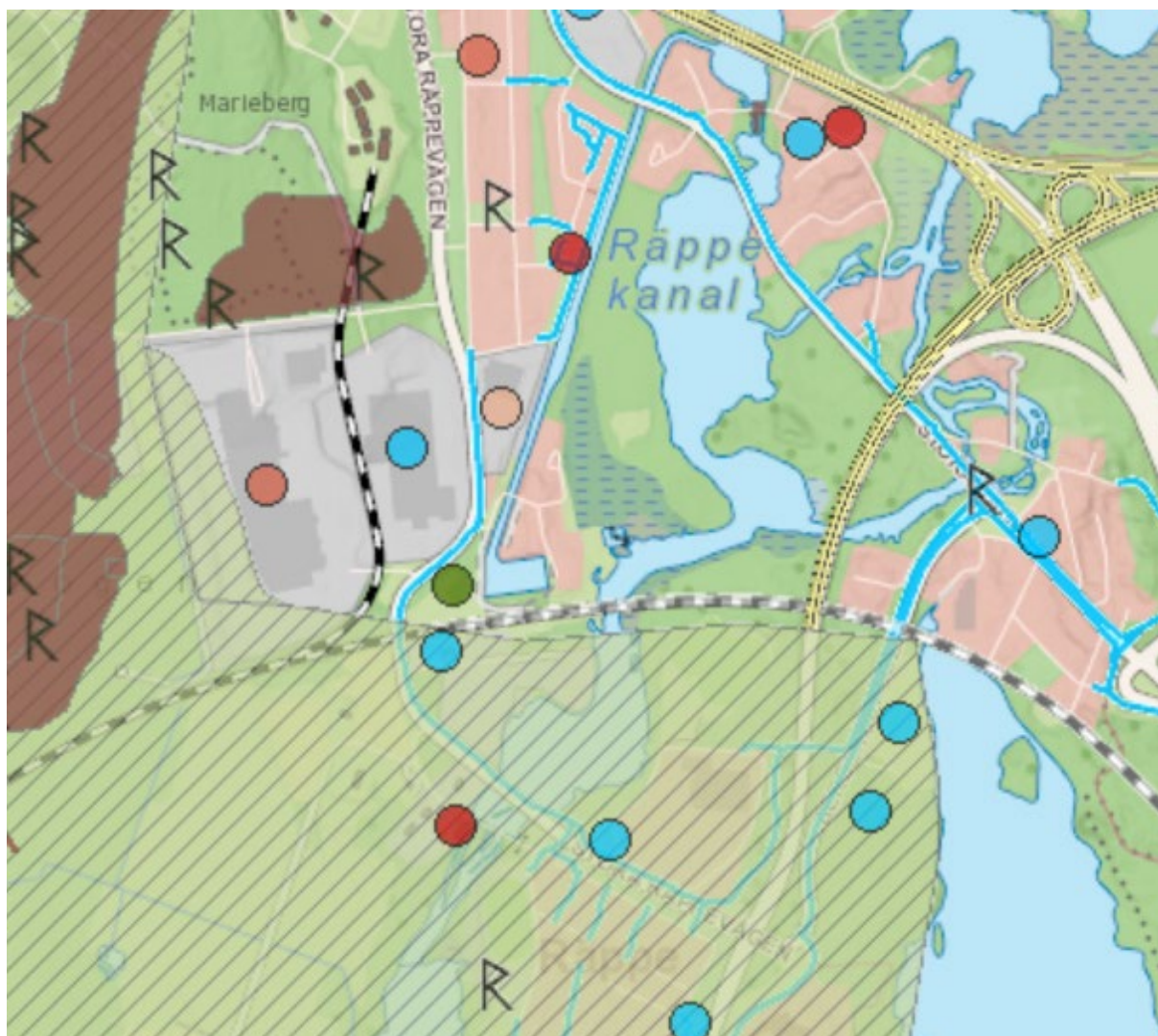
Nulägesalternativet innebär att ingen förändring sker i området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom området idag bevaras.



## 10.1.12 KONSEKVENSBEDÖMNING NYTT SJUKHUS OCH STATION I RÄPPE - SOCIALA KONSEKVENSER

### Planförslaget och förutsättningar

Öster om Helige å ligger idag idrottsplatsen Råppevallen med ett flertal fotbollsplaner, flytt av idrottsplatsen planeras strax öster ut. Järnvägen passerar rakt igenom området i öst-västlig riktning och riksväg passerar i nord-sydlig riktning i områdets östra delar. Buller uppkommer från bland annat järnväg, riksväg och verksamheter inom och i närheten av området. Förorenad mark finns på några platser inom området. Området söder om järnvägen ingår i riksintresset Bergkvara för kulturmiljö. Det finns cykelvägar inom området längs med vägarna och under riksväg 23 men det upplevs idag inte särskilt tryggt att röra sig igenom området.



### Konsekvenser/effekter

Planområdet ingår i riksintresset för kulturmiljö runt Bergkvara gård och risk finns att riksintresset kan skadas påtagligt om inte byggnader och trafiklösningar anpassar sina höjder och utformning så att inte siktlinjer och andra värden bryts eller förändrar upplevelsen av landskapet på ett sätt som inte ligger i linje med riksintressets värden. Kumulativa effekter har uppstått och kommer att uppstå när flera projekt påverkar

riksintresset var för sig. Riksintresset är en viktig del av Sveriges och Växjö historia vilka skapar sociala värden, dessa värden kan påverkas negativt.

Dagens område är främst anpassat för motortrafik och transportintensiva verksamheter. Omvandlingen till ett mer mångfunktionellt område och i öster ett sjukhus innebär i huvudsak positiva konsekvenser för människan i stort eftersom det kommer upplevas mer trafiksäkert och tryggt när flödet av människor ökar och planskilda korsningar förbättras och tillkommer.

Det finns risk att ny trafikplats vid riksväg 23 ökar barriäreffekten istället för att integrera sjukhuset i stadsväven.

Det finns risk att färre går och cyklar till sjukhuset som arbetsplats och besöksmål till förmån för bussen och bilen vilket kan ge negativa konsekvenser för människors hälsa.

Markförorenade områden lämpas inte för känsliga markanvändningar som bostäder, sjukhus och parker m.m. Det finns risk för att människors hälsa påverkas negativt om marken inte saneras.

En väg i staden som kan komma att belastas med betydligt mycket mer trafik när vi flyttar en stor målpunkt och arbetsplats till den föreslagna platsen är Bergsnäsvägen. Detta kommer innebära ökad buller och risk för påverkan på boendes hälsa längs med vägen. Transporter från övriga Regionen kommer inte längre ta sig in i stadskärnan för att arbeta eller besöka sjukhuset vilket kan jämna ut flödena som blir när staden förskjuts väster ut och transportererna inom staden ökar.

Ny bostadsbebyggelse och sjukhus kan komma att påverkas av buller från järnväg och vägar eftersom trafiken på järnväg och vägar bedöms öka. Om inte hänsyn tas till buller finns risk för mindre goda boendemiljöer och sjukvårdsmiljö vilket är negativt för boende och vårdtagares hälsa.

En ny station i Räfte är positivt för boende i Räfte och Bredvik. Området runt stationen behöver fyllas med verksamheter och bostäder så att det blir liv och rörelse dygnet runt annars finns risk att området upplevs otryggt.

Ett genomförande av planförslaget med en omvandling av verksamheter till mångfunktionell bebyggelse kan bidra till fler och varierande boendeformer och service i stadsdelen Räfte. Det är viktigt för den sociala blandningen att det finns en mix av upplåtelseformer och boendeformer och en viktig förutsättning för sjukhusets kompetensförsörjning.

Att flytta idrottsplatsen något öster ut, innebär ingen större förändring för de barn och ungdomar som använder idrottsplatsen. Sannolikt blir det bättre och tryggare gång och cykelvägar i närområdet men mer trafikerade vägar. Med läget vid Norra Bergundasjön och cykelkopplingen över till Bäckaslöv kan den nya idrottsplatsen bli en viktig mötesplats för hela staden inte bara för idrottsutövare från Öjaby-Räfteområdet.

### **Åtgärder**

Byggnader och trafiklösningar inom området måste särskilt studeras i 3D-modell för att kunna bedöma hur dem påverkar viktiga siktlinjer inom riksintresset. Växjö kommun behöver stärka sin kompetens med en sakkunnig inom kulturmiljö genom planering- och bygglovsskedena. Riktlinjer om ovan har förts in i översiktsplanen.



Misstänkta markföroreningar ska i samband med kommande planering och byggnation undersökas för att konstateras, klassas och avgränsas för att kunna ställa krav på åtgärder och därefter saneras om så behövs.

Utformningen av planskilda korsningar och rörelsestråk är viktigt för att skapa säkra och trygga miljöer vilket måste utgöra viktiga frågor vid genomförande både inom allmän platsmark och kvartersmark för sjukhuset.

Att trafiklösningar utformas så att barriäreffekterna minimeras och att det är enkelt, tryggt och trafiksäkert att röra sig till fots och med cykel i eller parallellt med dem.

Stora Råppevägens utformning är viktig för att få en sammanhängande och trygg bebyggelsemiljö i Råppe-Bredvik. Översiktsplanen ger möjlighet för bebyggelse på båda sidor om vägen.

Vidare planering ska placera och ställa krav på utformning av kommande bebyggelse så att de boende inte påverkas negativt från störningar från järnvägen.

Området runt hela nya sjukhusområdet behöver studeras mer noggrant i en förstudie, inte minst runt stationen för att skapa ett område som blir en integrerad del i staden och socialt hållbart.

#### **Nollalternativ**

I gällande översiktsplan föreslås inte något nytt område för sjukhus vilket inte då heller ger de konsekvenser som en stor målpunkt i ett område får. Den östra sidan förslår att dagens idrottsplan och handel kan förtätas något medan den östra sidan om Helige å och logistikfastigheterna norr om järnvägen kan omvandlas till stadsbebyggelse. Vilket betyder att förändringarna i den östra delen är mindre medan den är större i den västra delen. Området kommer vid en större omvandling i den östra delen behöva anpassas till fler människor och oskyddade trafikanter i området.

#### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet blir det inga större förändringar i området. Råppevallen och handel av någon form är kvar. Området upplevs inte särskilt trafiksäkert eller tryggt då det är mycket tung trafik i området.



längs med ån värnas finns en mindre risk att de påverkas av att byggnader och anläggningar lokaliseras väldigt nära, det kan innebära negativa konsekvenser på växt- och djurlivet. Värdefulla trädmiljöer längs med riksväg 23 kan påverkas då träd behöver tas ner för att möjliggöra för trafiklösningar till sjukhuset, detta kan få negativa konsekvenser för växt- och djurlivet.

Markområdena på västra sidan om ån, även norr om järnvägen, är flacka och ligger stundtals lägre än åns vattennivå. Det medför att området kan översvämmas vid höga flöden eller vid problem med dammfunktionen. Bebyggs områdena utan hänsyn till förutsättningarna kan det leda till att vattenkvaliteten påverkas vilket kan få negativa konsekvenser för växt- och djurlivet i ån och Helgasjön. Även byggnation av bro över ån kan ge negativa konsekvenser för växt- och djurlivet i vattnet.

### **Åtgärder**

Betydelse fullt att ha en tillräcklig bred naturzon mellan trädmiljöerna och cykelväg och byggnader samt visa stor hänsyn under byggskedet. Att trafiklösningar lokaliseras så att man kan minimera påverkan på trädmiljöerna längs med riksväg 23.

I vidare planering och byggande behöver översvämningsriskerna och dagvattenhanteringen, särskilt i områdets västra delar både norr och söder om järnvägen, undersökas och lösningar regleras och hanteras på bästa möjliga sätt så att vattenkvaliteten och växt- och djurlivet i vattnet inte riskerar att påverkas negativt.

### **Nollalternativ**

Översiktsplanen kan möjliggöra för liknande förändringar som planförslaget dock inget sjukhus. Naturvärden ges större möjlighet att bevaras som idag öster om ån men översvämningsrisker behöver hanteras likt planförslaget.

### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet blir det inga större förändringar i området och naturvärden som finns kvarstår men utvecklas inte. Området på de den västra sidan kan svämmas över obehindrat då det inte finns någon industri där längre och området är inte detaljplanelagt.

## 10.1.14 KONSEKVENSBEDÖMNING NYTT SJUKHUS OCH STATION I RÄPPE- EKONOMISKA KONSEKVENSER

### Planförslaget och förutsättningar

Området blir ett sjukhusområde med station och ny stadsbebyggelse kring denna. Nuvarande sjukhus flyttar till denna nya plats.

I området finns idag ett fåtal verksamheter inom handel, hantverk och logistik. Planförslaget möjliggör främst för ett sjukhus på platsen men det kan också bli intressant för andra verksamheter att ligga i dess närhet.

Ett tågstopp skapar värde för boende i de västra delarna av staden, tex. Öjaby och Bredvik. Men ger också möjlighet för en ny bebyggelse i stationsnära läge.

Större infrastrukturprojekt behövs för att kunna trafikförsörja sjukhuset i sitt nya läge, ny trafikplats i Räfte, ny tågstation och planskilda passageger med järnvägen, fullgörande av Helgevärma trafikplats och höjd standard på Norrleden samt Södra länken.

I planförslaget redovisas tre alternativa sträckningar för planskilda korsning med järnvägen och anslutande väg. Dessa behöver studeras vidare med utgångspunkt för vad som är bäst för stadsdelen Räftes utveckling och sjukhuset.

Inom området finns misstänkta såväl som kända markföroreningar samt risk för översvämningar.

### Konsekvenser / effekter

Det finns risk att antalet arbetande och besökande till stadskärnan minskar om sjukhuset flyttar, beroende på vilken funktion och innehåll som kommer att fylla platsen efter flytten. Det kan bidra till att färre använder stadskärnans utbud av butiker, restauranger och kultur m.m. Ett minskat besöksunderlag riskerar att påverka företagandet och stadslivet i stadskärnan negativt.

För att trafikförsörja sjukhuset krävs stora infrastrukturåtgärder, vilka ligger inom Region Kronobergs ansvar att bekosta. Detta kan få tidsmässig påverkan på trafiklösningar som behövs för stadens utveckling på andra platser, tex station vid Bäckaslöv och trafikplats vid Ekeberg/Brände udde.

En flytt av sjukhus kommer att innebära kommunala kostnader för nya och kompletterande cykelvägar genom staden till den nya lokaliseringen. Även Vaktvägen och Bergsnäsvägen kan behöva ombyggnation för att klara en ökad trafik och särskilt mer busstrafik.

Planskildkorsning med järnvägen och tillhörande väganlutningar

- Östlig dragning – skapar en central gata att bygga kring, mindre kvarter vilket kan vara negativt för ändamålsenliga lokaler till regionen, båthamnens verksamheter kan begränsas, kan användas för rörelser till mellan perrongerna, förorenad mark
- Befintlig dragning - komplicerad planskildhet då vägen svänger, separerar ytor för exploatering, följer historisk väg
- Västlig dragning - skapar möjlighet till sammanhållna ytor för exploatering, trafikering i ytterkant

Det nya sjukhusläget är en stor arbetsplats och kan dra till sig fler företag som kan möjliggöras bli i det stationsnära läget, vilket ger en ökad blandning av boende och arbetande i stadsdelen Räfte/Bredvik.

Förorenad mark behöver saneras för att möjliggöra känslig markanvändning vilket kan var kostsamt för exploatören.

Översvämningar riskerar att medföra skada på egendom.

### **Åtgärder**

Växjö kommun behöver göra stora satsningar på stadskärnan för att den ska behålla sin attraktionskraft för besökande samt styra utvecklingen så att den gamla platsen fylls med besöksintensiva verksamheter.

Kommunen behöver se över sin cykelvägplan för att möjliggöra goda och sammanhängande cykelvägar från alla stadens delar till det nya sjukhuset.

I vidare planering och byggande behöver översvänningsriskerna, i områdets västra delar både norr och söder om järnvägen, undersökas och lösningar regleras och hanteras så att bebyggelse inte tar skada.

### **Nollalternativ**

Om dagens översiktsplan och detaljplaner genomförs innebär det inte att samtliga infrastrukturinvesteringar behöver prioriteras i närtid utan kan fördelas över staden och tid på ett annat sätt.

Innebär också att kommunens cykelvägssatsningar kan prioriteras på annat sätt liksom att Bergsnäsvägen och Vaktvägen inte behöver ombyggnationer. Planskild korsning med järnvägen är inte föreslaget i översiktsplanen men kan komma att bli nödvändig om områden norr om järnvägen ska omvandlas, om inte annat så för gång- och cykeltrafik. På sikt kommer också övriga infrastruktursatsningar behövas, dock inte Räfte station.

### **Nulägesalternativ**

Inga större investeringar behövs om ingen utveckling sker i denna del av staden.

# 11 KONSEKVENSBEDÖMNING STORA INFRASTRUKTURPROJEKT

## Planförslaget



Södra länken föreslås knyta ihop riksväg 27 och 23 för att skapa en bättre tillgänglighet i regionen till regioncentrum, universitet och sjukhus. Kust- till kustbanan, järnvägen mellan Göteborg och Kalmar är till stora delar idag enkelspårig vilket begränsar kapaciteten. Särskilt prioriterat är dubbelspår mellan Växjö och Alvesta. Även ett flertal ny tågstopp i Aringås, Räfteå och Bäckaslöv skulle stärka regionens tillgänglighet och attraktivitet.

## Nollalternativ

Nollalternativet beskriver de planer, program och intentioner som gäller inom planområdet ifall förslaget inte kommer till stånd. I den här konsekvensbedömningen utgör den gällande översiktsplanen för hela kommunen från 2005 och gällande översiktsplan för Växjö stad från 2012 nollalternativet. Nollalternativets konsekvenser beskrivs som en jämförelse med förslaget för att på så sätt direkt peka ut de skillnader som bedöms finnas.

## Nulägesalternativ

Nulägesalternativet innebär att ingen förändring sker i området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom området idag bevaras. Nulägesalternativets konsekvenser beskrivs som en jämförelse med förslaget för att på så sätt direkt peka ut de skillnader som bedöms finnas.



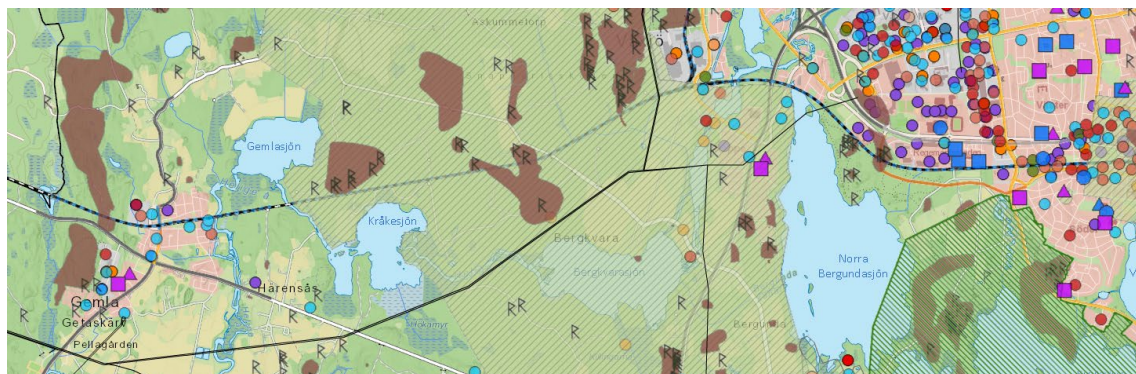
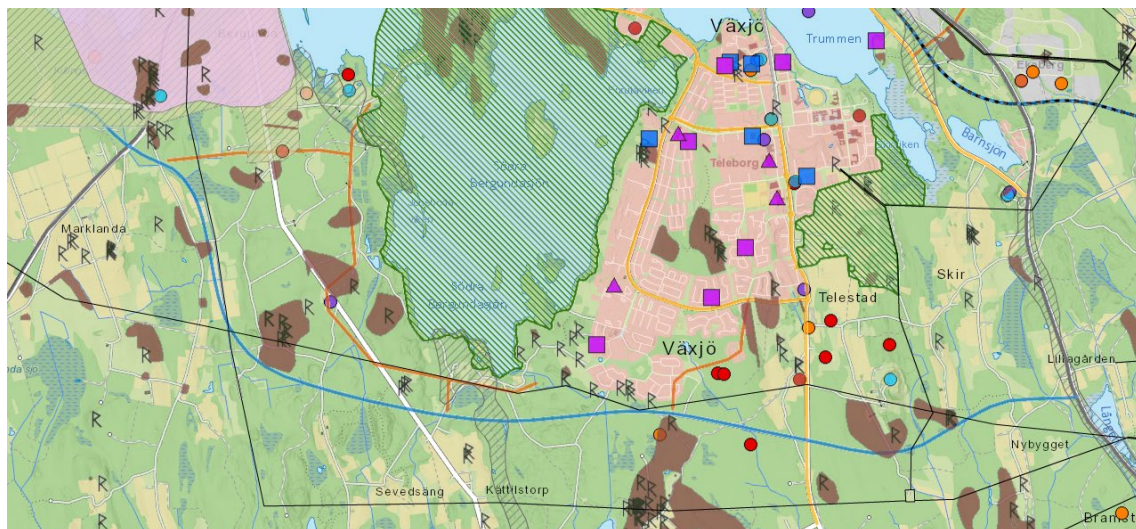
## 11.1.1 KONSEKVENSBEDÖMNING STORA INFRASTRUKTURPROJEKT - SOCIALA ASPEKTER

### Planförslag och förutsättningar

Åtgärder som möjliggör dubbelspårig järnväg mellan Växjö och Alvesta för att skapa förutsättningar för en utökning av den spårburna kollektivtrafiken mellan orterna föreslås. Utmed sträckan föreslås fyra nya tågstopp mellan Alvesta station och Växjö station, Aringsås, Råppe/nytt sjukhus, Bäckaslöv/I11 och Brände Udde.

Södra Länken i sin fulla utbyggnad sträcker sig från riksväg 27 i öster till riksväg 23 i väster.

Riksintressena kulturmiljö i Bergkvara berörs.



### Konsekvenser / effekter

Utvecklingen av järnvägen mellan Växjö och Alvesta bedöms medföra flera positiva konsekvenser ur social synpunkt. Bland annat underlättas det kollektiva resandet och därmed stärks det jämställda resandet och tillgängligheten förbättras.

Spårburen kollektivtrafik är bunden vid en och samma sträcka, vilket begränsar tågens upptagningsområde och flexibilitet. Men vid Växjö stads tågstopp, Råppe, Bäckaslöv/I11, Växjö station och Brände udde finns ett flertal större regionala målpunkter med många besökare, t.ex. sjukhus, Arenastaden, handelsområden, större arbetsplatser, stadskärna och universitetet. Dubbelspår och fler tågstopp skapar förutsättningar för att öka den regionala tillgängligheten och ökat resande med tåg.

Södra länken skapar en bättre tillgänglighet söderifrån till både ett nytt sjukhus i Räfte samt till Växjö stadskärna och universitet. Vid ett sjukhus i Räfte behövs en bättre tillgänglighet till stadsdelen Teleborg med ambulanstransporter vilken kan skapas med Södra länken.

Södra Länken innebär att det kommer bli enklare att åka bil, vilket kan leda till att bilismen i staden och på vägarna kring staden fortsätter att öka. På så sätt kan köbildningar och trängsel i och kring staden bli ett ökat problem, liksom problem med buller, luftföroreningar och olycksrisker. Dessa problem kan innebära negativa konsekvenser för människors hälsa.

Södra Länken kan i framtiden utgöra en barriär för Växjö's bebyggelseutveckling söderut. Trafiken på vägen kan också skapa buller och öka olycksriskerna. Även transporter av farligt gods kommer förekomma på trafikleden. Barriären som vägen kan komma att utgöra kan påverka människors vilja och möjlighet att röra sig ut i naturen vilket kan påverka människors hälsa negativt. Bullret kan om man bygger för nära vägen också påverka människors hälsa negativt.

Det finns risk att trafikplatsen vid riksväg 23 påverkar riksintresset för Bergkvara negativt. Riksintresset är en viktig del av Sveriges och Växjö's historia vilka skapar sociala värden som bedöms kunna få negativa konsekvenser.

### **Åtgärder**

De föreslagna tågstationerna kan kompletteras med andra kollektiva färdmedel och pendlarparkeringar för att göras tillgänglig för allt fler.

Södra Länkens barriäreffekt kan minska genom att anlägga säkra korsningar eller passager för såväl motortrafik som för fotgängare och cyklister.

Bebyggelsen kan placeras så att boendes hälsa inte påverkas negativt av buller och risker för olyckor med farligt gods.

Läge och utformning av Södra länken dess trafikplats med riksväg 23 i förhållande till riksintresset för Bergkvaras värden behöver studeras i fortsatt arbete med Södra länken och riksväg 23.



### **Nollalternativ**

Nollalternativets intentioner är i stort sett desamma som förslaget till ny översiktsplan och kan därmed i den här konsekvensbedömningen bedömas medföra i stort sett samma konsekvenser. Skillnaden blir om Växjö sjukhus flyttar till Råppe eftersom det kan innebära att Södra länken får en än mer regional funktion.

### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet byggs endast etapp 1 ut av Södra Länken och järnvägen bibehåller den utformning den har idag.

Om Södra Länken inte byggs ut i sin fulla längd kommer den inte fungera som transportled och tvärlänk om avlastar kommunens övergripande vägnät. Vilket innebär att trafikmängden söder om Växjö blir mindre men att transporterna på den redan överbelastade Norrleden ökar och även andra vägar som t.ex. Skirvägen ökar.

Byggs hela gällande detaljplan för Södra länken ut men inte Södra länkens övriga etapper kommer trafiken på Bergundavägen öka, vilket kan innebära negativa konsekvenser för Bergunda kyrkby och ridskolan. Bergundavägen är relativt smal och kuperad och en ökning av trafik kan innebära en ökad risk för olyckor, dels mellan fordon, dels mellan fordon och oskyddade trafikanter. Vidare kan det leda till en ökning av trafik i korsningen Bergundavägen/Rv 23, vilken också kan innebära en ökad risk för olyckor.

Befintlig järnväg bibehålls och begränsar den utökning av tågtrafiken som ett dubbelspår kan erbjuda, vilket påverkar turtätheten negativt. I nulägesalternativet blir inte heller något av de föreslagna tågstoppen av, vilket påverkar den regionala tillgängligheten till viktiga målpunkter i Växjö.

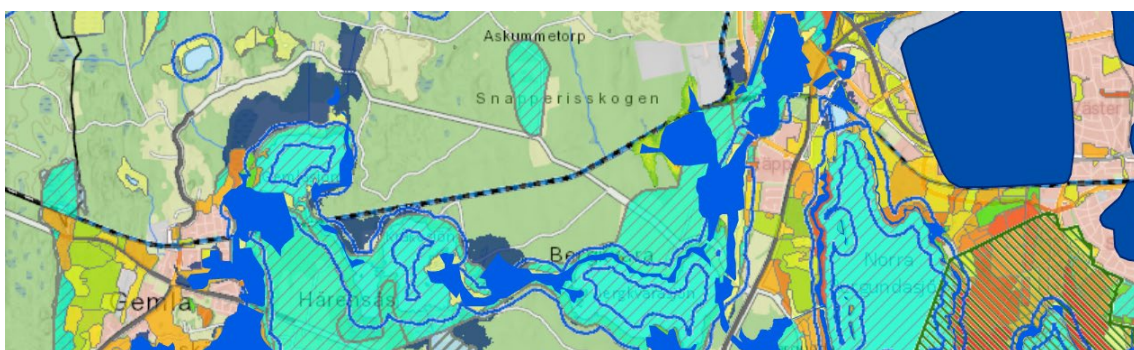
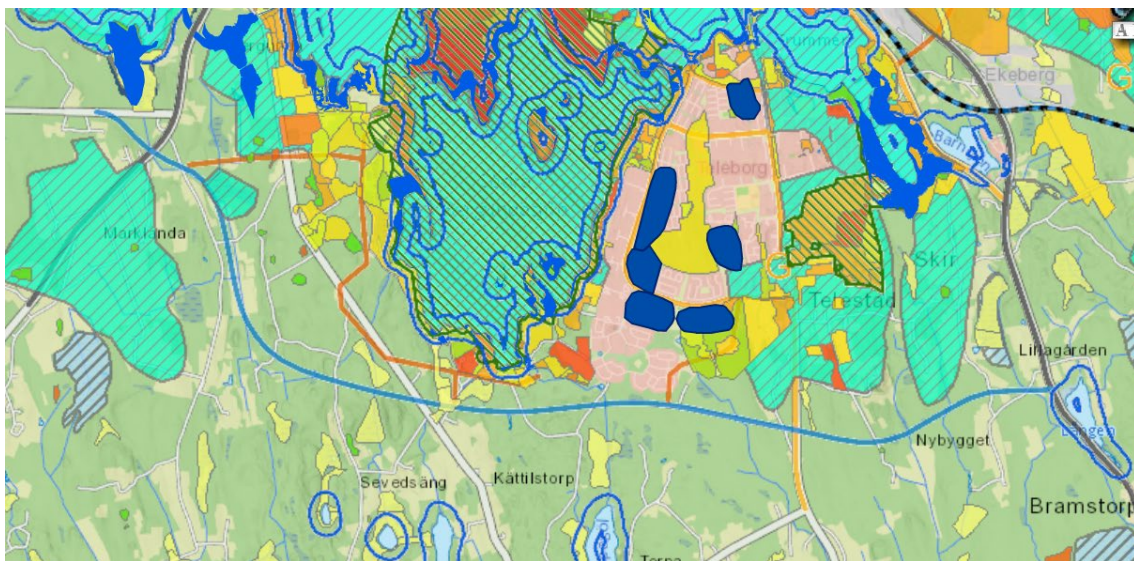
## 11.1.2 KONSEKVENSBEDÖMNING STORA INFRASTRUKTURPROJEKT - EKOLOGISKA ASPEKTER

### Planförslaget och förutsättningar

Dubbelspåret anläggs längsmed en redan ianspråktagen yta och upptar inte någon vidare bred mark.

Södra länken upptar en bred korridor där vägbredd och diken m.m. ska ingå, vilket upptar stora ytor mark som idag till största delen upptas av naturmark.

Inga riksintressen för naturvård eller friluftsliv berörs. Längs med järnvägen finns en del översvämningsdrabbade områden. Kommunens planerade våtmark i Bergunda gränsar till Södra länken i de västra delarna.



### Konsekvenser / effekter

Ett nytt spår som förläggs parallellt med ett befintligt spår får mindre negativ påverkan än ett helt nytt spår, samtidigt kan flera spår i bredd ge en större barriäreffekt än ett spår. Dubbelspår mellan Växjö och Alvesta kan komma att utgöra en större barriär än i dag för flora och fauna. De negativa konsekvenserna för den biologiska mångfalden bedöms som liten.

Anläggandet av Södra länken innebär en relativt stor förändring av landskapsbilden i området.

Den nya vägen kommer att påverka befintliga vattendrags sträckning i skilda skärningspunkter. Vilket kan ge negativa konsekvenser för växer och djur som lever i vattendragen. De negativa konsekvenserna för den biologiska mångfalden bedöms dock som liten men får utredas vidare i fortsatt planering.

Södra länken kan innebära ökad bilism medan dubbelspår och fler tågstopp kan gynna kollektivtrafiken. Därmed riskerar Södra länken att bidra till ökade utsläpp av koldioxid vilket kan ge negativa konsekvenser för klimatet och bättre spårbunden kollektivtrafik och ökat kollektivtrafikresande kan ge positiva konsekvenser för klimatet.

### **Åtgärder**

Anpassa Södra länken till terrängen och minska antalet bullerskydd.

Viltpassager kan tillskapas längs med den dubbelspåriga järnvägen med kunskap om var dagens viltstråk är.

Kollektivtrafik på Södra länken, mellan södra delarna av Växjö stad och stationslägena kan behöva studeras för att minska bilens attraktivitet.

### **Nollalternativ**

Nollalternativets intentioner är i stort sett desamma som förslaget till ny översiktsplan och kan därmed i den här konsekvensbedömningen bedömas medföra i stort sett samma konsekvenser.

### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet blir järnvägens barriäreffekt mindre, men utgör fortfarande en barriäreffekt för flora och fauna.

Om endast första etappen av Södra Länken byggs kommer vägen endast ha en kommunal roll och sannolikt inte utgöra en lika stor barriär för det rörliga friluftslivet och medför mindre bullerstörningar vilket är positivt för människors hälsa och välbefinnande.

### 11.1.3 KONSEKVENSBEDÖMNING STORA INFRASTRUKTURPROJEKT - EKONOMISKA ASPEKTER

#### **Planförslaget och förutsättningar**

Utbyggnaden av dubbelspåret mellan Växjö och Alvesta samt Södra Länken innebär anläggnings- och driftskostnader.

Riksintressena för vägar och järnvägar berörs av förslaget.

#### **Konsekvenser / effekter**

Att knyta Växjö närmre transportnoden Alvesta skapar förutsättningar för ett enklare resande till och från andra Regioner vilken kan vidga Växjö's arbetsmarknad och skapa förutsättningar för kompetensförsörjning. Detta kan ge befintliga och nya företag möjlighet att växa och uppstå i Växjö. Den utökade turtätheten på järnvägen underlättar för arbetspendlingen. Ökad sysselsättning och fler företag kan innebära stora positiva konsekvenser för kommunen och regionen.

Genomförandet av järnvägen – dubbelspår Växjö-Alvesta och tågstoppen på nämnda sträcka utmed Kust till kustbanan samt utbyggnaden av Södra Länken kommer innebära stora ekonomiska åtagande för staten, regionen och kommunen. Hur finansieringsfördelning ska se ut har inte diskuterats eller beslutats ännu, utan kommer att regleras i kommande genomförandeavtal för respektive objekt.

#### **Nollalternativ**

Nollalternativets intentioner är i stort sett desamma som förslaget till ny översiktsplan och kan därmed i den här konsekvensbedömningen bedömas medföra i stort sett samma konsekvenser.

#### **Nulägesalternativ**

I nulägesalternativet uteblir utbyggnaden av järnvägen och anläggande av nya tågstopp, vilket innebär att pendlingsmöjligheterna begränsas till den kapacitet järnvägen har idag och att tågets resenärer har färre tågstopp att åka till och från. Detta kan få till följd en begränsad arbetspendling med tåget och försämrade tillgänglighet.

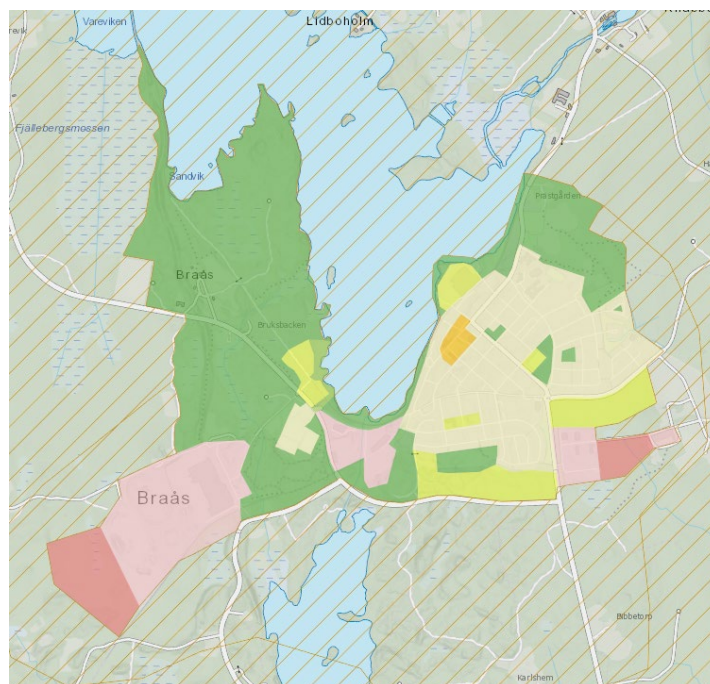
Alternativet innebär inte några investeringar för staten, regionen och kommunen i och med att järnvägen inte blir dubbelspårig och Södra länken inte byggs ut.

Alternativet kan ge stora negativa konsekvenser i och med att näringslivet påverkas negativt av att Växjö's koppling till andra regioner inte förbättras.

## 12 KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNADSORMÅDEN I ORTER MED STOR EXPANSION

### Planförslag

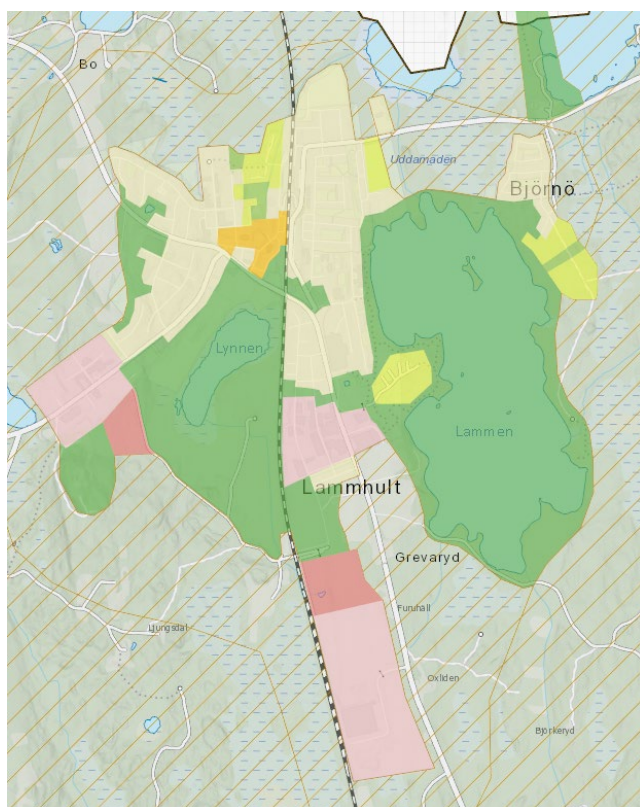
Konsekvensbedömningen avgränsas geografiskt till de utbyggnadsområden som förslaget till översiktsplan pekar ut i orterna Braås, Rottne, Gemla, Lammhult och Ingelstad. De områden som avgränsats i respektive ort är:



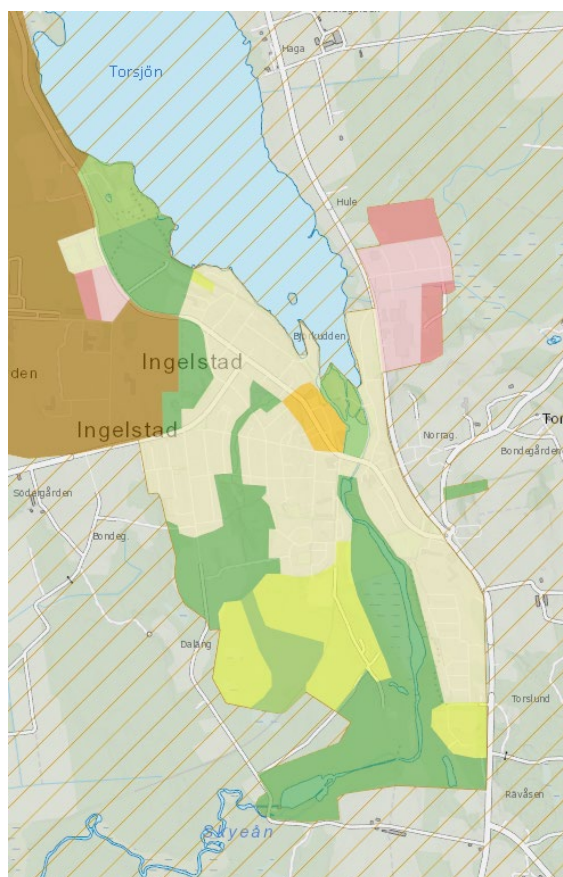
**Braås:** Östra stranden, Sandskogsvägen, Södra Braås, Åkarevägen och Volvo







**Lammhult:** Björnö, Ekegårdsudden, centrala Lammhult, Södra Värnamovägen och Södra verksamhetsområdet



### **Ingelstad: Södra Ingelstad och Soltomten**

Redogörelsen av förslaget, förslagets konsekvenser, föreslagna åtgärder för att minimera negativa konsekvenser och jämförelse med nollalternativ, nulägesalternativ samt andra alternativ delas upp under rubriker som följer de tre hållbarhetsaspekterna sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter. På så sätt ska konsekvensbedömningen tydligt beskriva vilka konsekvenser förslaget får för samtliga tre hållbarhetsaspekter.

#### **Nollalternativ**

Nollalternativet beskriver de planer, program och intentioner som gäller inom planområdet ifall förslaget inte kommer till stånd. Nollalternativet utgörs av Rottnes fördjupade översiktsplan, antagen 2010, Gemlas fördjupade översiktsplan, antagen 2013, och Ingelstads fördjupade översiktsplan, antagen 2016. Nollalternativet för Braås och Lammhult utgörs av översiktsplanen för hela kommunen antagen 2005.

#### **Nulägesalternativ**

Nulägesalternativet innebär att ingen förändring sker i området och att den karaktär samt de värden och förutsättningar som finns inom området idag bevaras. Nulägesalternativets konsekvenser beskrivs som en jämförelse med förslaget för att på så sätt direkt peka ut de skillnader som bedöms finnas.



## 12.1.1 KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNADSORMÅDEN I ORTER MED STOR EXPANSION - SOCIALA ASPEKTER

### BRAÅS

#### Planförslag och förutsättningar

Verksamhetsfastigheten på Östra stranden i centrala Braås omvandlas från verksamhetsanvändning till sammanhängande bostadsbebyggelse.

Sandskogsvägen och Södra Braås är större utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse.

Verksamhetsområdena vid Åkarevägen och Volvo ges möjlighet att utvidgas.

Exploateringsområdena Sandskogsvägen och Södra Växjö ianspråkar mark som innehåller områden med fossilåkermark. Sandskogsvägen och Åkarevägen angränsar till Mörkaskogen som är ett öppet kulturlandskap. Det går mycket tung trafik på väg 902 söder om området Södra Braås. Området Södra Braås har också ett område med förorenad mark och delar utgör högriskområde för radon. Avstånden till Braås centrum är korta från samtliga utbyggnadsområden.



#### Konsekvenser/effekter

Omvandlingen av Östra Stranden innebär att nuvarande verksamheter flyttar från fastigheten. Omvandlingen förutsätter att verksamheten själv vill flytta. Förslaget leder till mindre störning från verksamheten och dess transporter vilket är positivt för människors hälsa i Braås. Attraktiva miljöer för t.ex. boende och turism skulle kunna möjliggöras och stärka Braås identitet.

Utbyggnadsområdena vid Sandskogsvägen och Södra Braås placeras nära naturen och de boende i områdena har nära till rekreativomöjligheter vilket skapar goda förutsättningar för en god folkhälsa. Befintlig bebyggelse får något längre till större rekreativområden. Södra Braås omfattar ett område som är förorenat eftersom det utgör en gammal deponi och därmed är marken olämplig för känslig markanvändning.

Området utgör också till stora delar högriskområde för radon vilket kan påverka människors hälsa om inte hänsyn tas vid byggnation. Den blandade bebyggelsen möjliggör flera olika slags upplåtelseformer inom områdena, vilket ger en blandad befolkning på sikt. Områdena hålls samman med den befintliga bebyggelsestrukturen vilket skapar en sammanhållen bebyggelse som ger förutsättningar för trygga och integrerade miljöer.

Boende i Södra Braås kan komma att bli bullerpåverkade av den tunga trafiken till Volvo vilket kan påverka människors hälsa negativt.

Fornlämningar är skyddade och beroende på fornlämningens karaktär så kan den och ett område kring fornlämningen skyddas undan exploatering för att behålla fornlämningen intakt.

### **Åtgärder**

I samband med kommande planering av verksamhetsfastigheten på Östra stranden ska marken undersökas för att lokalisera, avgränsa och åtgärda eventuella markföroreningar. Vid kommande planläggning är det viktigt att allmänna intressen, så som utvecklingen av strandpromenaden och gång- och cykelstråket utmed gamla banvallen, säkras och utvecklas.

I samband med planering av Södra Braås ska marken kring gamla deponin undersökas för att säkerställa, avgränsa och åtgärda eventuella markföroreningar. Detaljplan och bygglov behöver reglera radonsäkert byggande. Grönstråk igenom områden Södra Braås och Sandskogsvägen föreslås så att de boende inom dagens tätortsbebyggelse enkelt kan ta sig ut till omkringliggande rekreationsområden.

I kommande planering ska arkeologiska undersökningar göras för att undersöka fornlämningarna och bedöma lämpliga åtgärder för området. Byggnationen i Södra Braås behöver ta hänsyn till trafiken på väg 902.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet, översiktsplan från 2005, innehåller ett utbyggnadsområde längs med Örkens strand samt föreslår komplettering och förtätning i centrum.

Planförslaget pekar ut flera utbyggnads- och omvandlingsområden och redovisar fler förslag på nya gång- och cykelvägar jämfört med nollalternativet. Således innehåller planförslaget flera konkreta förslag som kan utveckla orten och den sociala hållbarheten än vad nollalternativet gör.

### **Nulägesalternativ**

Nulägesalternativet innebär att omvandlingen av verksamhetsfastigheten på Östra Stranden uteblir och att verksamheten blir kvar. Trafiken till och från området består och verksamheten har möjligheter att bygga ut sina lokaler inom gällande detaljplan.

Utbyggnaden av orten har ingen övergripande struktur att följa, vilket bland annat kan innebära att flera av planförslagets intentioner rörande blandad bebyggelse m.m. riskerar att utebli.

## ROTTNE

### Planförslag och förutsättningar

Kungsvägen, Nybergs hage, Östra Rottne, Kopparvägen och Norra Rydet utgör större utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse.

Vinninge verksamhetsområde föreslås utvidgas för verksamheter.

Inom utbyggnadsområdet Kungsvägen finns fornlämningar i form av fossil åkermark. Kopparvägens utbyggnadsområde gränsar till anmälningspliktiga verksamheter. Samtliga områden har närhet till större naturområden och avstånden till centrala Rottne är korta. Boende inom Norra Rydet, Kungsvägen och Nybergs hage behöver korsa väg 897 som vid omlodning av trafik från väg 23 kan belastas av intensiv och tung trafik.



### Konsekvenser/effekter

Kopparvägen gränsar till ett verksamhetsområde, vilket kan ge störningar. Tar man inte hänsyn till detta kan det påverka boendes hälsa i området.

Fornlämningar är skyddade och beroende på fornlämningens karaktär så kan den och ett område kring fornlämningen skyddas undan exploatering för att behålla fornlämningen intakt.

Boende inom Norra Rydet, Kungsvägenområdet och Nybergs hage behöver korsa väg 897 vilket skapar risk för olyckor.

### Åtgärder

För Kopparvägen behöver hänsyn tas till verksamheterna norr om området.

I kommande planering ska arkeologiska undersökningar göras för att undersöka fornlämningarna och bedöma lämpliga åtgärder för området.

Trafiksäker passage vid väg 897 för områdena Nybergs Hage och Kungsvägen behöver anläggas vid lämpligt läge för att undvika olyckor. Boende vid Norra Rydet har redan idag en säker passage vid cirkulationsplatsen.

#### **Nollalternativ**

I nollalternativet redovisas Ängsvägen som Rottnes stora utbyggnadsområde. Detta har valts bort för att inte ta jordbruksmark i anspråk och värna samhällets identitet. Kopparvägen finns inte med som sammanhållen bostadsbebyggelse utan som lämpligt för verksamheter.

#### **Nulägesalternativ**

Den produktiva jordbruksmarken vid Ängsvägen bevaras och landskapsbilden bibehålls vilket kan bidra till att stärka Rottnes identitet.

Stora delar av området Kungsvägen är redan detaljplanelagd för bostäder och i nulägesalternativet kan Kungsvägen byggas ut enligt gällande detaljplan.

Vinninge verksamhetsområde kan byggas ut enligt gällande detaljplan.

### **GEMLA-ÖJA**

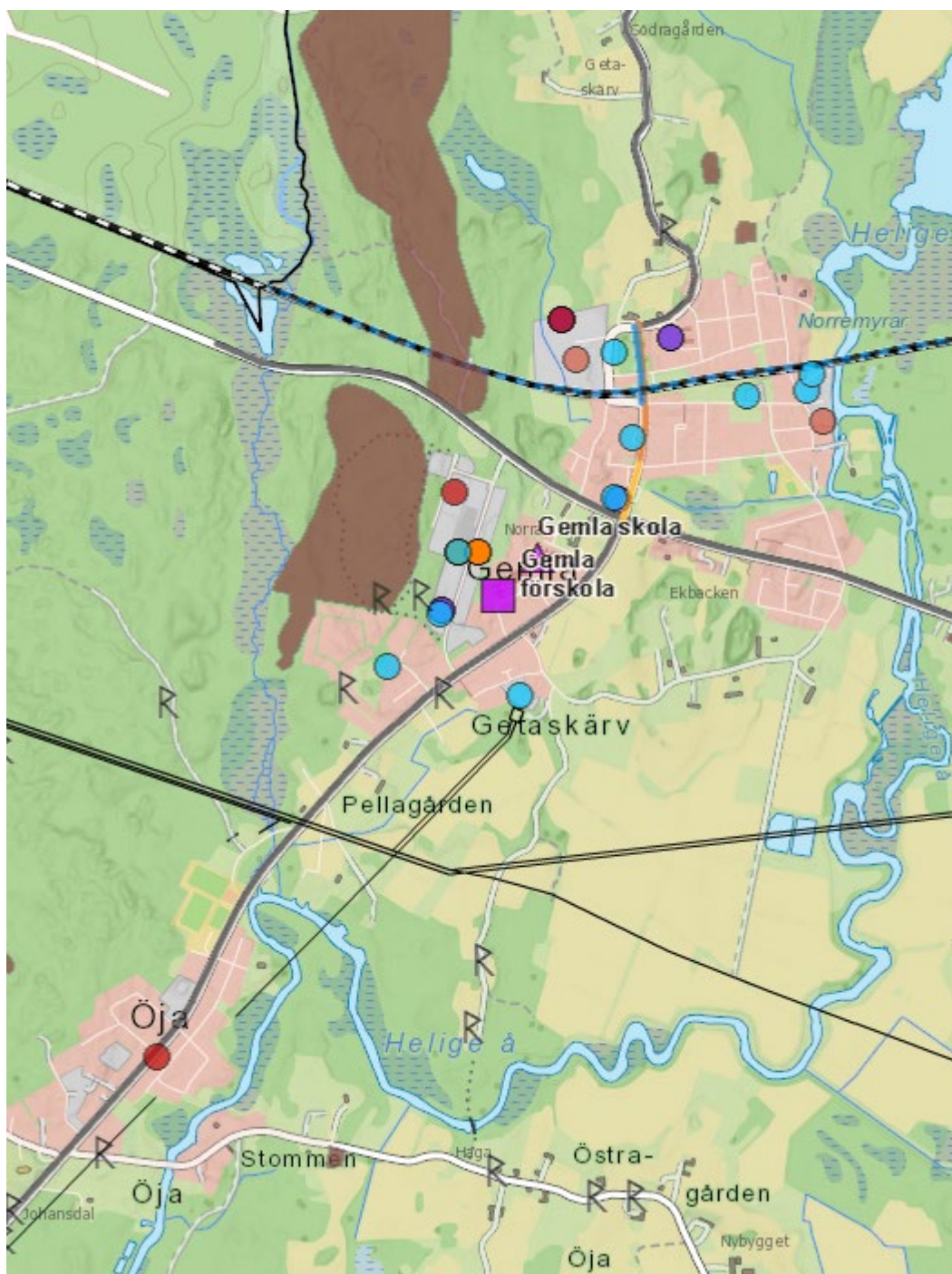
#### **Planförslag och förutsättningar**

Verksamhetsområdet vid Smedjevägen, fd Gunnebo, omvandlas från verksamhetsmark till sammanhängande bostadsbebyggelse.

Stationsvägen och dess förlängning, Harekullen 1:8/sydöst om skolan, Pellagården, Granvallen (Öja) och Bergagärdet (Öja) är områden för ny sammanhållen bostadsbebyggelse och mångfunktionell bebyggelse. Området vid Smedjevägen berörs av förorenad mark från tidigare verksamheter.

Öjas gamla sockencentrum vid kyrkan har kulturhistoriska värden som ligger anslutning till planförslagets exploateringsområden. Gemla omges av jordbruksmark vilken är identitetsskapande för samhället. Växjövägen passerar rakt igenom Gemla med trafik från Alvesta och ev. tung trafik från kommande bergtäkt. Järnvägen passerar genom samhället och boende tar sig över den i plan på två platser inom samhället. Översiktsplanen förslår en planskild korsning i Stationsvägens förlängning.





### **Konsekvenser/effekter**

Omvandlingen av Smedjevägens verksamhetsområde innebär att verksamheterna som är störande för bostäder flyttar från fastigheten. Omvandlingen förutsätter att fastighetsägarna vill utveckla området för annat ändamål än idag. Omvandlingen leder till mindre störning från verksamheter och dess transporter vilket är positivt för människors hälsa i Gemla. Området skulle kunna möjliggöra för stationsnära bostäder vilket skapar förutsättningar för ett område med god tillgänglighet till ett jämnt kollektivtrafiksystem. Ny bebyggelse behöver ta hänsyn till buller och vibrationer från järnvägen för att inte påverka människors hälsa negativt. Det finns risk för förorenad mark i området som behöver saneras till känslig markanvändning.

Stationsvägen förses med en planskild korsning under järnvägen för att säkra passagen med järnvägen för såväl fordon som för oskyddade trafikanter, vilket kan öka tryggheten och tillgängligheten till samhällets norra delar. Områdena utmed Stationsvägen pekas ut som områden som ska förtätas, här finns samhällets tätaste bostadsbebyggelse blandat med service och handel. Denna markanvändning möjliggör en positiv utveckling av tryggheten bland annat eftersom flera människor kommer att röra sig i området.

Granvallen utgör en fortsättning på den befintliga bostadsbebyggelsen i Öja. Närheten till natur, rekreations- och idrottsområden skapar god förutsättning för en god folkhälsa.

De kulturhistoriskt intressanta miljöerna runt kyrkan kan påverkas av utbyggnaden av området Bergagärdet. En allt mer trafikerad Växjöväg rakt genom Gemla skapar risk för mer buller, konflikt och olyckor mellan vägens trafik och samhällets rörelser. Detta kan skapa försämrad hälsa och otrygghet för boende.

Angående anspråkstagande av jordbruksmark läs avsnitt gällande ”Byggande på jordbruksmark”, ett resonemang för förändrad markanvändning.

### **Åtgärder**

I samband med planeringen av verksamhetsområdet vid Smedjevägen till sammanhängande bostadsbebyggelse ska marken undersökas för att lokalisera, avgränsa och åtgärda eventuella markföroreningar. Vidare planering ska placera och ställa krav på utformning av kommande bebyggelse så att de boende inte påverkas negativt från störningar från järnvägen.

Den planskilda passagen med järnvägen bör särskilt studeras så att själva passagen och dess anslutningar blir trygga och tillgängliga miljöer för alla. Trafiksäkra passager vid Växjövägen behövs för att minska olycksrisker och öka tryggheten.

### **Nollalternativ**

Förslaget till ny översiktsplan pekar ut större områden för bostadsbebyggelse och visar dessutom intentioner om att omvandla verksamhetsområdet vid Smedjevägen. Nollalternativet och planförslaget överensstämmer i övrigt i stora drag och kräver också i stort sett likadana åtgärder.

### **Nulägesalternativ**

Verksamhetsområdet vid Smedjevägen bibehålls och i framtiden kan verksamheterna vid Smedjevägen behöva fler transporter med lastbil, vilket kommer medföra ökad tung trafik genom samhället och öka bullernivån, luftföroreningarna och olycksrisken utmed Stationsvägen.

De föreslagna planskilda korsningarna vid järnvägen vid stationsområdet uteblir. Ifall tågtrafiken får en tätare turtäthet kan de befintliga järnvägsövergångarna bli mer otrygga och olycksrisken kan öka.

Jordbruksmarken bevaras och kan fortsättningsvis bidra till samhällets identitet.

## LAMMHULT

### Planförslag och förutsättningar

Björnö, Ekegårdsudden, Norra Ljungsåsa norr om centrala Lammhult är områden för ny sammanhållen bostadsbebyggelse. Området i anslutning till Björnö är redan detaljplanelagt och ligger något avsides från övriga Lammhult. Ekegårdsudden har tidigare varit ianspråktaget som camping och dess utkanter används för Lammhultsbarnas rekreation.

Verksamhetsområdena Södra Värnamovägen och Södra verksamhetsområdet utvidgas.

Grevaryds odlingslandskap som angränsar till Södra Verksamhetsområdet innehar landskapsmässiga värden.



### Konsekvenser/effekter

Nya området Björnö och Ekegårdsudden kan komma att upplevas som att de gör intrång på motions- och rekreationsområdet kring sjön Lammen vilket skulle kunna påverka människors vilja att röra sig längs med sjön.

Björnö är ett bostadsområde som ligger avskilt från resten av Lammhult, som ett eget samhälle utan andra funktioner än bostäder. Björnö har enbart villabebyggelse idag och även gällande detaljplan anger också endast villabebyggelse. Det finns risk att den enformiga bebyggelsen leder till att området inte är eller blir socialt blandat. Marken mellan Björnö och Lammhult lämpas inte för bebyggelse på grund av att det utgör myrmark och därmed bedöms det inte troligt att området byggs ihop med Lammhult. En utökning av Björnö kan medföra att bilberoendet ökar, man väljer hellre bilen än att gå eller cykla för att ta sig till sin arbetsplats i Lammhult eller terminal för kollektivtrafik. Mindre bil framför cykel kan innebära försämrade folkhälsa.

Norra Ljungsåsa ligger nära järnvägen, vilket kan komma att innebära att området påverkas av buller, vibrationer och olycksrisken som tågtrafiken på järnvägen genererar.

Detta kan påverka människors hälsa. Ett kollektivtrafiknära bostadsläge skapar närhet till jämlikt kollektivtrafiksystem.

Södra Värnamovägen och Södra verksamhetsområdet är utpekade i anslutning till befintliga verksamhetsområden som håller ett visst avstånd till befintliga bostäder. Södra Verksamhetsområdet har god tillgång till såväl järnvägen som till riksväg 30, vilket underlättar för transporter. Verksamhetsområdet utmed Södra Värnamovägen kan påverka delar av övriga orten eftersom andelen tung trafik till och från området kan öka genom orten.

### **Åtgärder**

Björnö bör bindas samman med trygga gång- och cykelvägar till de målpunkter som finns inne i Lammhult för att skapa ett gott alternativ till bilen. Gällande detaljplanen borde ändras så att annat än bara villabebyggelse kan möjliggöras på Björnö.

I samband med kommande planering och byggnation i Norra Ljungsåsa ska skyddsavstånd och lämpliga åtgärder undersökas så att järnvägen inte påverkar de boendes trivsel och hälsa.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet, översiktsplan från 2005, föreslår huvudsakligen förtätning av Lammhult och även att Ljungsberg och Grevaryd bör undersökas för bostadsbebyggelse. Detta är områden som inte finns med i förslag till ny översiktsplan och båda områden skulle ianspråkta jordbruksmark.

### **Nulägesalternativ**

Björnö kan byggas ut enligt gällande detaljplan och på så sätt skulle det avskilda Björnö växa och eventuellt påverka rekreationen kring Lammen och öka bilberoendet.

Ekegårdsudden exploateras inte utan rekreativområdet kring badet och udden bibehåller sin befintliga karaktär.

De båda verksamhetsområdena Södra Värnamovägen och Södra Lammhult utvidgas inte utan bibehåller sin befintliga omfattning. Inom Södra Lammhult finns stora ytor detaljplanelagd verksamhetsmark kvar för framtida exploatering.

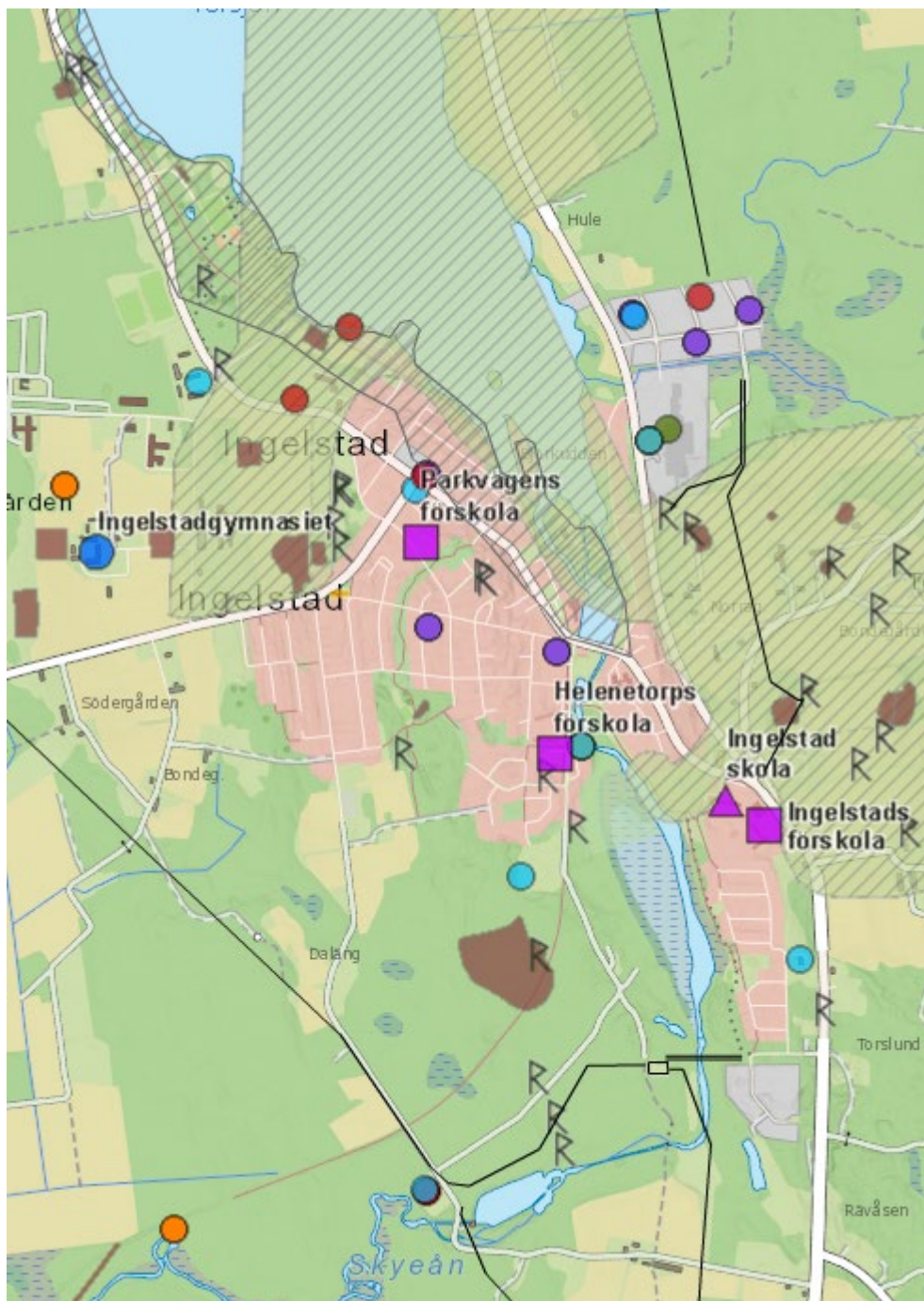
## **INGELSTAD**

### **Planförslag och förutsättningar**

Planförslaget pekar ut större utbyggnadsområden söder om samhället samt omvandling av verksamhetsområdet Soltomten också i södra Ingelstad. Det finns förorenad mark i den norra delarna av utbyggnadsområdet Södra Ingelstad, en f.d. avfallsdeponi. Det finns fornlämningar inom utbyggnadsområdet. Riksväg 27 ligger i anslutning till Soltomten och kan ge bullerstörningar. Nya utbyggnadsområden för sammanhängande bostadsbebyggelse ligger nära och med möjlighet att gå och cykla till centrum och skola. Glasbergsstråket, Bosagården och smalspåret har rekreativa och kulturhistoriska värden och berörs av exploateringen av Södra Ingelstad.

Riksintresset för kulturmiljö Ingelstad-Torsås-Torsjö ligger i norra delen av Ingelstad.





### Konsekvenser/effekter

Soltomten som är detaljplanlagd som verksamhetsområde, detaljplan för industrimark från 1976, pekas ut som omvandlingsområde till sammanhållen bostadsbebyggelse. För att få in bostäder i området krävs att befintlig verksamhet inte är störande och kan samlokaliseras med boende. Risk att området Soltomten påverkas av buller från riksväg 27 vilket kan påverka människors hälsa negativt.

Norra delarna av området Södra Ingelstad omfattar en gammal deponi. Boende kan skada sig eller påverkas negativt av föroreningar från den äldre deponin. Exploateringen i planförslaget tar hänsyn till den brukade jordbruksmarken genom att inte ianspråka den. Gamla banvallen sparas genom området och erbjuder, tillsammans med sparad

natur och den omgivande naturen, goda förutsättningar för rekreation inom och intill området.

Fornlämningar är skyddade och beroende på fornlämningens karaktär så kan den och ett område kring fornlämningen skyddas undan exploatering för att behålla fornlämningen intakt.

Riksintresset för kulturmiljö bedöms inte påverkas av utbyggnadsområdena i södra Ingelstad.

### **Åtgärder**

I samband med vidare planering av Södra Ingelstad ska marken vid den gamla deponin undersökas så att eventuella markföroreningar kan lokaliseras, avgränsas och åtgärdas. Södra Ingelstad är ett stort utbyggnadsområde och det är viktigt att området få en blandning av boendeformer och funktioner för att få en social blandning.

I kommande planering ska arkeologiska undersökningar göras för att undersöka fornlämningarna och bedöma lämpliga åtgärder. Ett naturområde skiljer Soltomten från riksväg 27, vilket är bra med hänsyn till risken för buller, luftföroreningar och olycksrisker som genereras av trafiken på riksvägen.

### **Nollalternativ**

Förslaget till översiktsplan stämmer till stora delar överens med den gällande fördjupade översiktsplanen, vilket innebär att konsekvenserna för de sociala aspekterna i stort sett blir desamma för förslaget som för nollalternativet. Södra Ingelstads exploateringsområde har justerats utifrån områdets fysiska förutsättningar, men detta innebär ingen påverkan på de sociala aspekterna.

### **Nulägesalternativ**

Soltomten förblir detaljplanelagt och kan utvecklas som verksamhetsområde.

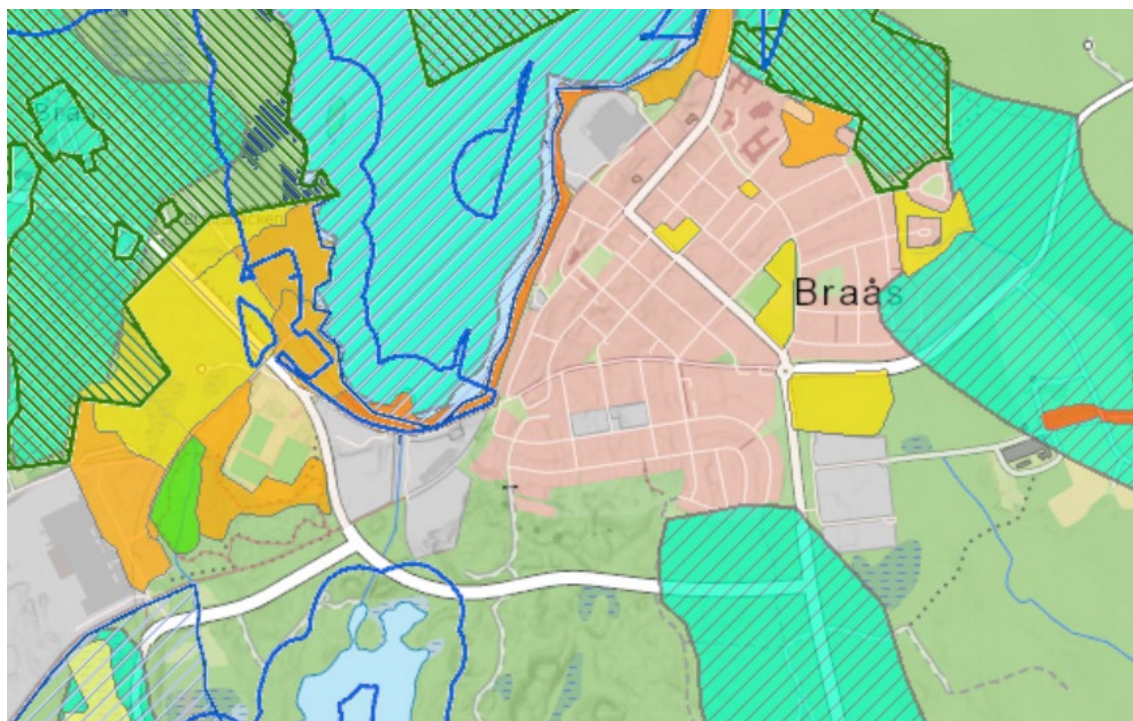
I nulägesalternativet bebyggs inte Södra Ingelstad vilket kan begränsa samhällets utveckling.

## 12.1.2 KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGNADSRÅDEN I ORTER MED STOR EXPANSION - EKOLOGISKA ASPEKTER

### BRAÅS

#### Planförslag och förutsättningar

I anslutning till Braås ligger två naturreservat, Braås park och Sjösås äng. Sjösås äng är även ett utpekad Natura2000- område. Hela Braås gränsa till sjön Örken som utgör en ytvattentäkt och en recipient där miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas. Längs med Örkens strand finns i planförslaget området Västra stranden som redan är detaljplanelagt för bostadsändamål och Östra stranden som föreslås omvandlas från verksamheter till bostäder. Mörkaskogs odlingsmarker har biologiskt värden liksom friluftslivsvärden. I delar av Södra Braås berörs området Bibbetorp, tallskogar med höga biologiska värden. De föreslagna utbyggnadsområdena för bostadsbebyggelse ligger nära och väl integrerat i samhällets befintliga struktur.



#### Konsekvenser/effekter

Området Västra Stranden ligger i anslutning till naturreservaten Braås park, detaljplan finns och hänsynen hanteras i denna. Ortens tillväxt och ökade invånarantal kan medföra att besöksstrycket på naturreservaten ökar.

Utbyggnader av Braås och mer hårdgjord yta riskerar att ge negativa effekter på ytvattentäkten och miljö kvalitetsnormerna i sjön Örken. Vilket kan ge negativa konsekvenser för växt- och djurlivet i sjön.

Den sammanhållna bebyggelse som planförslaget skapar ger närhet till dagens bebyggelseområden och funktioner samt närhet till natur vilket underlättar rörelse till fots och med cykel. Fler boende på orten och fler boendalternativ skapar förutsättningar för ökat underlag för kollektivtrafik till Växjö. Fler som går, cyklar och åker kollektivt är positivt för klimatet.

### **Åtgärder**

Utveckla den tätortsnära rekreation inom flera naturområden runt om orten för att på så sätt fördela ut besöksstrycket. Fånga upp och rena dagvatten från områden längs med stranden innan det rinner ut i Örken.

Planera och bygg ut utbyggnadsområdena så att inte Örkens vattenkvalitet påverkas negativt och se till att omvandling ger positiva konsekvenser för den samma.

Anlägg en välfungerande bussterminal och trygga gång- och cykelvägar så att hållbara transporter används.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet innehåller utbyggnadsområdet Västra strand som gränsar till naturreservat. Detaljplan finns och genomförande har startat. Mer tryck på reservatet kan uppkomma när området är utbyggt. Planförslaget är mer genomarbetat när det gäller grönstruktur och gång- och cykelvägar vilket gör att nollalternativet kan få negativa konsekvenser för rörelse till fots och cykel.

### **Nulägesalternativ**

Omvandlingen av verksamhetsområdet vid Östra stranden uteblir och möjligheterna till mer boendemiljöer och naturmiljöer längs med stranden till kommer inte. Naturmark i anslutning till befintlig bevaras och naturvärdena kan utvecklas Västra Stranden är det enda utbyggnadsområdet som blir av då det redan är detaljplanelagt.

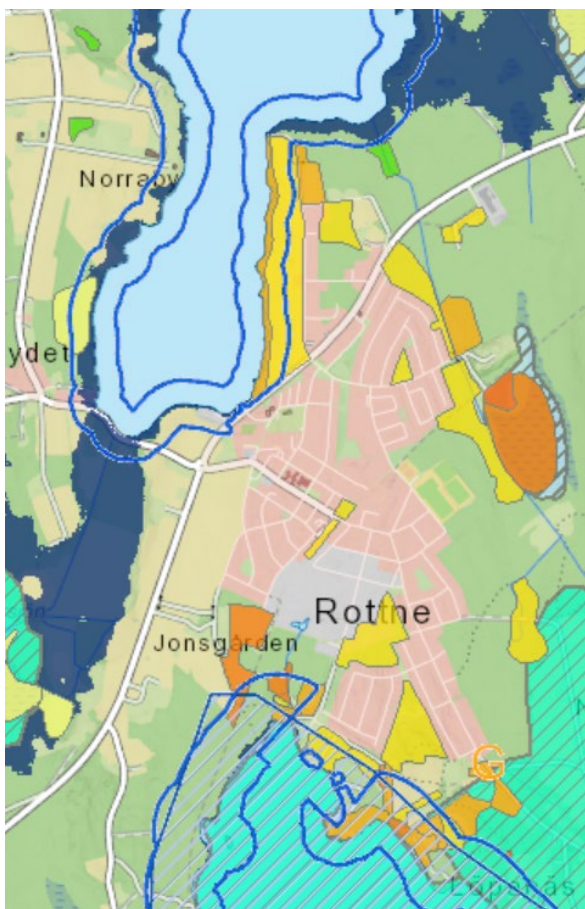
## **ROTTNE**

### **Planförslag och förutsättningar**

Det finns höga naturvärden i den södra delen av det föreslagna utbyggnadsområdet Kopparvägen. Det är översvämningrisk i Sörabysjöns strandzon vid utbyggnadsområdet Nybergs hage.

Sjön Innaren klassas av kommunen som mycket känslig vattenförekomst där miljö kvalitetsnormer riskerar att inte nås samt att Innaren utgör vattentäkt. Föreslagna utbyggnadsområden bidrar till en sammanhållen bebyggelsestruktur.





### **Konsekvenser/effekter**

De höga naturvärdena vid Kopparvägen är viktiga förutsättningar för biologisk mångfald och riskerar vid en exploatering att byggas bort. I Norra Rydet berörs en sumpskog som kan hysa höga naturvärden.

Tillförsel av näringsämnen och föroreningar till sjön Innaren kan försämra sjöns vattenkvalitet.

Avståndet mellan nya och befintliga områden är små vilket uppmuntrar till att gå och cykla. Rottne ligger relativt när Växjö stad och ett ökat befolkningsunderlag kan förbättra förutsättningarna för en bra kollektivtrafik. Detta tillsammans ger goda förutsättningar till att lämna bilen och använda de mer hållbara transportsätten vilket är positivt för bland annat miljön.

### **Åtgärder**

Uppdaterade naturvärdesinventeringar behövs vid fortsatt planering och hänsyn ska tas till höga naturvärdena i samtliga utbyggnadsområden.

Det krävs särskilda dagvattenåtgärder i utbyggnadsområdet vid Kopparvägen för att inte påverka vattenkvaliteten i sjön Innaren.

En välfungerande bussterminal behövs centralt i samhället.

### **Nollalternativ**

I nollalternativet, dvs översiktsplan 2010, redovisas Ängsvägen som Rottnes stora utbyggnadsområde, vilket tar jordbruksmark i anspråk som kan påverka naturvärden och möjligheten till livsmedelsproduktion. Kopparvägen finns inte med som

sammanhängande bostadsbebyggelse utan som lämpligt för verksamheter i den norra delen vilket då inte påverkar naturvärdena i den södra delen. De sjönära bostäderna längs med Näckrosvägen kan däremot påverka vattenkvalitet. Ny infartsväg till Södra Rottne tar jordbruksmark i anspråk men skulle minska de tunga transporterna till Rottne Industrier genom samhället.

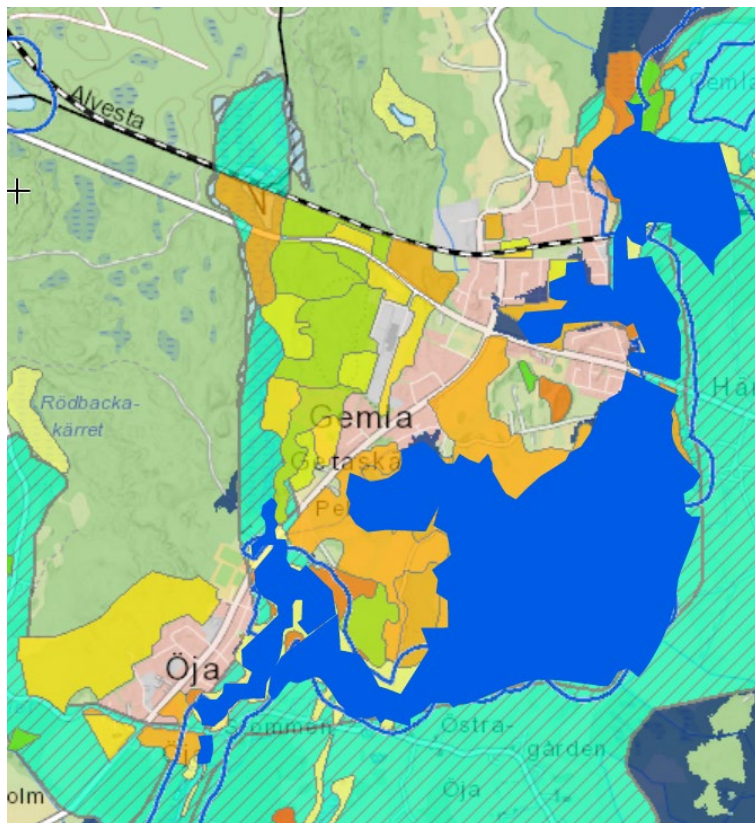
### **Nulägesalternativ**

Den produktiva jordbruksmarken och områdena med höga naturvärden bibehålls eftersom den exploatering som föreslås i planförslaget inte blir av. Utbyggnaden av stora delar av Kungsvägen kan bli av i och med att detaljplan redan finns och möjliggör byggnation.

## **GEMLA**

### **Planförslag och förutsättningar**

Exploateringen av Harekullen 1:8 och Bergagärdet ianspråktar jordbruksmark. Stationsvägens förlängning, Harekullen 1:8 och Bergagärdet ianspråktar områden som är utpekade i grönstrukturprogrammet som områden med höga naturvärden. Områdena runt Gemla omges av stora ytor översvämningsdrabbade områden men inte de utpekade utbyggnadsområdena. Genom utbyggnad av Harekullen 1:8 och Stationsvägen och dess förlängning skapas en sammanhållen bebyggelsestruktur som samhället inte har idag.



### **Konsekvenser/effekter**

Att ianspråka jordbruksmark kan påverka landskapsbilden och förutsättningarna för de ekosystem som är beroende av jordbrukslandskapet för att överleva.

Harekullen 1:8 ianspråktar brukad jordbruksmark, vilket påverkar möjligheterna att producera livsmedel och därmed den lokala livsmedelsförsörjningen. Även Bergagärdet påverkar möjligheterna till lokal livsmedelsproduktion eftersom området ianspråktar ängs- och hagmark. De höga naturvärdena är viktiga förutsättningar för biologisk mångfald och riskerar vid en exploatering att byggas bort vid Herrgårdsvägen, Stationsvägens förlängning, Bergagärdet och Harekullen 1:8.

Gemla är ett stationssamhälle och nya områden föreslås utvecklas nära tågstoppet vilket skapa goda förutsättningar för hållbara transporter till Växjö och andra städer och samhällen vilket är positivt för klimatet.

### **Åtgärder**

Angående anspråkstagande av jordbruksmark läs avsnitt gällande "Byggande på jordbruksmark", ett resonemang för förändrad markanvändning. Områdets naturvärden behöver åter studeras inför vidare planering och så långt som möjligt värnas.

### **Nollalternativ**

Gällande de ekologiska aspekterna så överensstämmer nollalternativet och planförslaget med varandra till en sådan grad att de i denna konsekvensbedömning bedöms medföra samma konsekvenser och därmed kräva likadana åtgärder.

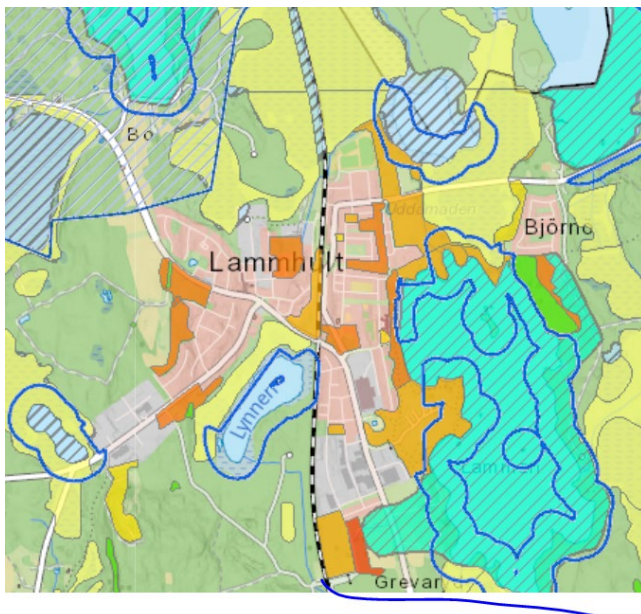
### **Nulägesalternativet**

Den produktiva jordbruksmarken och områdena med höga naturvärden bibehålls eftersom den exploatering som föreslås i planförslaget inte blir av.

## **LAMMHULT**

### **Planförslag**

Exploateringen i förlängningen av Björnö och Ekegärdesudden ianspråktar områden som är utpekade i grönstrukturprogrammet som områden med höga naturvärden. Lammhult omges generellt av en stor andel våtmarker. Strandskydd berörs runt sjön Lammen. Området Norra Ljungsåsa ligger i centrum- och stationsnära medan Björnvägens förlängning ligger avsidet från övriga delar av Lammhult.



### **Konsekvenser/effekter**

De höga naturvärdena är viktiga förutsättningar för biologisk mångfald och riskerar vid en exploatering att byggas bort, tex vid förläningen av Björnö samt Ekgårdsudden.

Området Norra Ljungsåsa ligger i centrum- och stationsnära vilket ger förutsättningar för hållbart resande vilket är positivt för klimatet. Björnvägens förlängning ligger avsides med risk för att bilen prioriteras vilket kan vara negativt för klimatet.

### **Åtgärder**

Områdets naturvärden behöver vid vidare planering åter studeras och så långt som möjligt värnas. Cykelvägen mellan Björnö och Lammhult måste hålla en hög standard både på dagtid och kvälltid, sommar och vinter. Ekarna inom Ekgårdsudde ska så långt som det är möjligt bevaras inom utbyggnadsområdet som en del av områdets identitet.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet, översiktsplan från 2005, föreslår huvudsakligen förtätning av Lammhult och även att Ljungsberg och Grevaryd bör undersökas för bostadsbebyggelse. Naturvärden är även höga här och kan komma att påverkas negativt.

### **Nulägesalternativ**

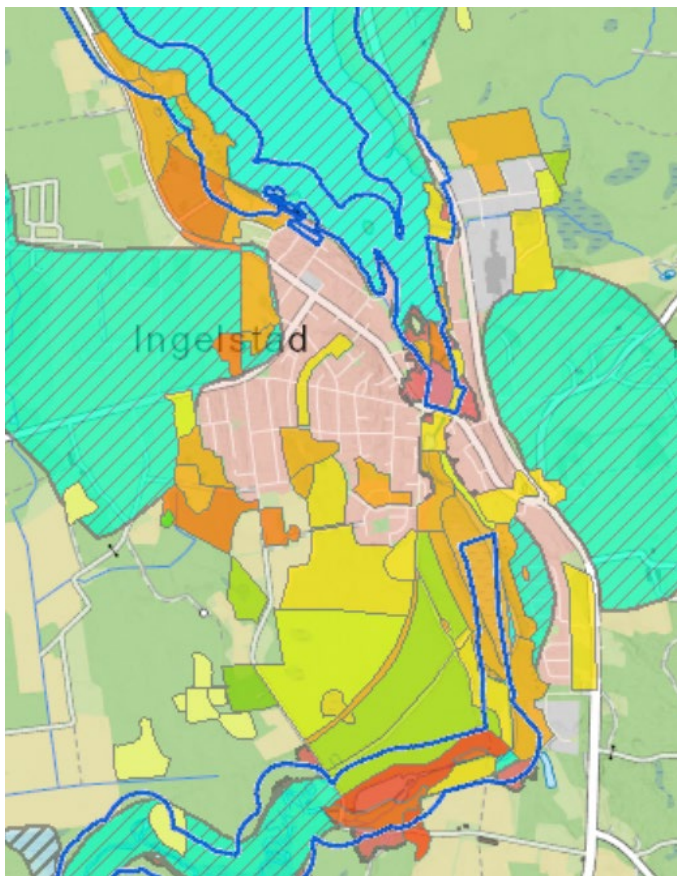
Naturen vid Ekegårgdsudde exploateras inte och naturen på platsen bibehålls. Utvidgningen av Björnö är detaljplanelagd och kan byggas ut när som, vilket kan få konsekvenser på naturvärdena.

## **INGELSTAD**

### **Planförslag och förutsättningar**

Planförslaget pekar ut större utbyggnadsområden söder om samhället samt omvandling av verksamhetsområdet Soltomten också i södra Ingelstad. Områdena i norra delen av Södra Ingelstad har relativt höga naturvärden. Södra Ingelstad och Soltomten ligger i anslutning till befintlig bebyggelse i Ingelstad. Öster om Helenetorpsvägen finns översvämningsrisker. Norra delen av samhället avvattnas mot Torsjön och de södra delarna mot Skye kvarn vid båda recipienterna finns risk att inte miljö kvalitetsnormerna uppnås.





### **Konsekvenser/effekter**

Den natur som sparas inom utbyggnadsområdet Södra Ingelstad bidrar tillsammans med grönområden och grönstråk till att förutsättningarna för biologisk mångfald och ekosystemtjänster gynnas.

Det finns risk att större utbyggnader påverka förutsättningarna att nå miljö kvalitetsnormer för vatten i främst Skyeån.

Utbyggnad av Ingelstad skapar förutsättningar för ännu bättre möjligheter för kollektivtrafik norr ut och söder ut vilket är om det används positivt för bland annat klimatet. Även om område sträcker sig en bra bit söder ut är avstånden inom samhället inte långa vilket skapar förutsättningar för att röra sig till fots och cykel.

### **Åtgärder**

Bevara grönområden och grönstråk i den fortsatta planeringen inom utbyggnadsområdet Södra Ingelstad. Att planera och bygga ut södra Ingelstad så att hänsyn tas till vattenkvaliteten i Skyeån, tex vara noggrann med dagvattenhanteringen. Anlägg en välfungerande bussterminal som fungerar väl för pendlande såväl norr ut som söder ut.

### **Nollalternativ**

Södra Ingelstad har justerats utifrån områdets förutsättningar och bedöms göra en mindre negativ inverkan på de ekologiska aspekterna än nollalternativet. I övrigt överensstämmer nollalternativet och planförslaget tillräckligt med varandra för att de i den här konsekvensbedömningen bedöms medföra samma konsekvenser och därmed kräva likadana åtgärder.

**Nulägesalternativ**

Soltomten förblir ett planerat verksamhetsområde.

Södra Ingelstad byggs inte ut i nulägesalternativet, utan naturen lämnas orörd.

### 12.1.3 KONSEKVENSBEDÖMNING UTBYGGANDSOMRÅDEN I ORTER MED STOR EXPANSION - EKONOMISKA ASPEKTER

#### **BRAÅS**

##### **Planförslag och förutsättningar**

Planförslaget medför att åtgärder kan behövas kring en gammal deponi i Södra Braås.

Områdena Sandsskogsvägen, Södra Braås och Volvo ianspråktar mark med fossil åkermark.

##### **Konsekvenser/effekter**

Om saneringen av den gamla deponin i Braås behövs kan det innebära en stor utgift i samband med att området ska exploateras.

Utpekande av nya verksamhetsområden ger möjlighet för befintliga företag att utvecklas och för nya företag att etablera sig på orten. En välfungerande kollektivtrafik med god turtäthet underlättar arbetspendlingen till och från orten.

Extra kostnader för arkeologiska förundersökningar och eventuella arkeologiska undersökningar kan tillkomma i samband med kommande planering.

Bebyggelseområdena ligger väldigt sammanhållet och kräver inte långa ledningsdragningar.

##### **Åtgärder**

Låta den gamla deponin ligga utanför känslig markanvändning eller hitta statlig finansiering för att sanera den.

#### **ROTTNE**

##### **Planförslag och förutsättningar**

Vid Kungsvägen finns arkeologiska lämningar.

Utbyggnadsområden föreslås norr ut och kräver trafiksäker passage över landsväg.

##### **Konsekvenser/effekter**

Trafiksäker passage över Växjövägen mot Kungsvägen/Ängsvägen behövs och utgör en kostnad ju mer samhället växer norr ut. En välfungerande kollektivtrafik med god turtäthet underlättar arbetspendlingen till och från orten.

Arkeologiska förundersökningar och eventuellt också för arkeologiska undersökningar och utgrävningar kan tillkomma i samband med kommande planering och byggande.

Samhället har inte så långa avstånd men blir med planförslaget relativt utsträckt i nordsydlig riktning vilket innebär lite längre ledningsdragningar och kostnader förknippade med detta.

Till Norra Rydet finns cykelväg och möjlighet att ansluta till kommunalt vatten- och avlopp.

##### **Åtgärder**

Tidigt före en dialog med trafikverket om behovet av trafiksäker passage över Växjövägen för att få med det i planeringen.

Undvika att ta fornlämningar i anspråk, tex spara dem inom den gröna strukturen.

## **GEMLA -ÖJA**

### **Planförslag**

Ianspråktagande av jordbruksmark försvårar för näringar kopplade till jordbruket.

Förorenad mark finns inom området Smedjevägen.

### **Konsekvenser/effekter**

Om jordbruksmark byggs igen så kan området inte längre nyttjas till den verksamhet som bedrivits på jordbruksmarken. Lantbrukare får mindre mark att försörja sig på.

Ska området på Smedjevägen utvecklas till ett område för bostadsbebyggelse kan området komma behöva saneras vilket är kostsamt.

Goda kollektiva förbindelser underlättar kollektiv pendling till arbeten i Växjö eller Alvesta och bidrar till att Gemla är en pendlingsort.

Gemla-Öja är ett relativt utdraget samhälle i nordsydlig riktning vilket kräver längre ledningsdragningar.

### **Åtgärder**

Utveckla Gemla som pendlingsort och låt orten utgöra ett stöd till utvecklingen av Växjö och Alvesta.

Bidrag kan sökas för att sanera förenad mark.

## **INGELSTAD**

### **Planförslag**

Planförslaget medför att en gammal deponi behöver saneras.

Delar av Södra Ingelstad ianspråkta mark som innehåller arkeologiska lämningar.

### **Konsekvenser/effekter**

Saneringen av den gamla deponin kan komma att innebära en stor utgift i samband med att området ska exploateras.

Kostnader för exploateringen av Södra Ingelstad ökar eftersom kommande planering ska föregås av arkeologiska förundersökningar och eventuellt arkeologiska undersökningar och utgrävningar.

### **Åtgärder**

Undersöka möjliga för bidrag för att bekosta saneringen av den gamla deponin.

## 13 KONSEKVENSBEDÖMNING RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖ

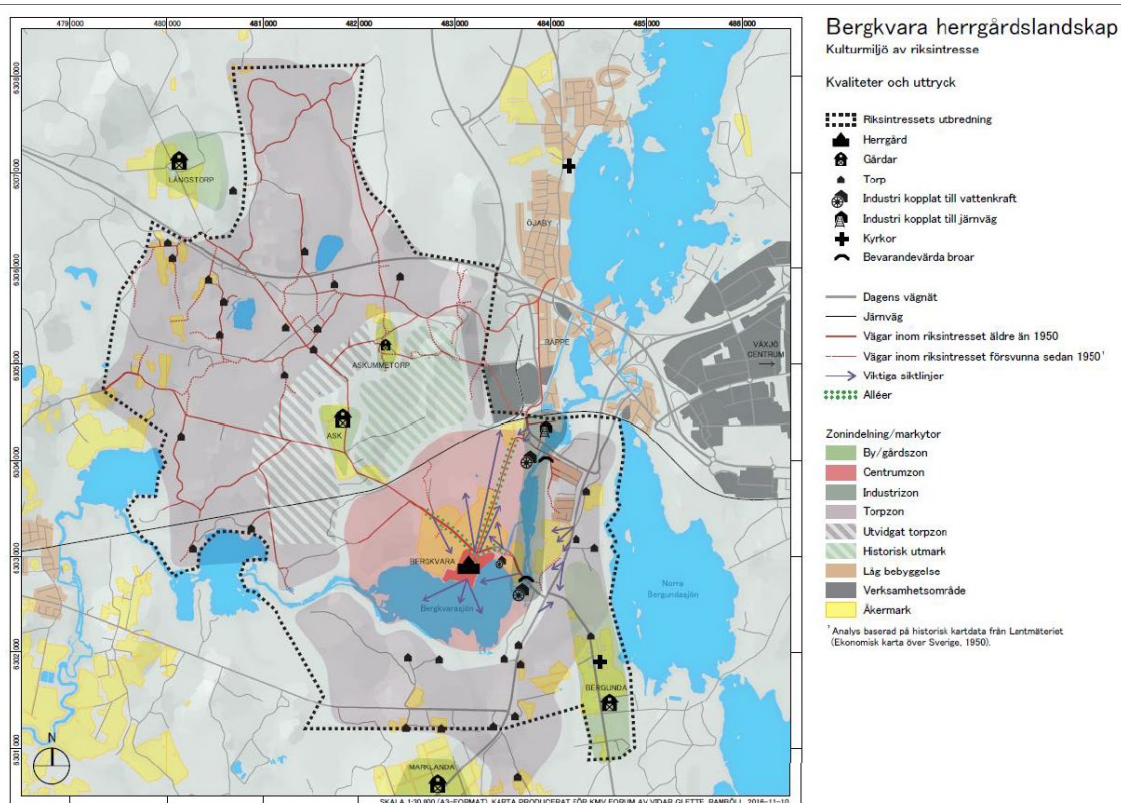
Konsekvenser på de riksintressen som kan komma att beröras av större utbyggnader beskrivs nedan.

### BERGKVARA (KULTURMILJÖ)

#### Förutsättningar, riksintressets värden

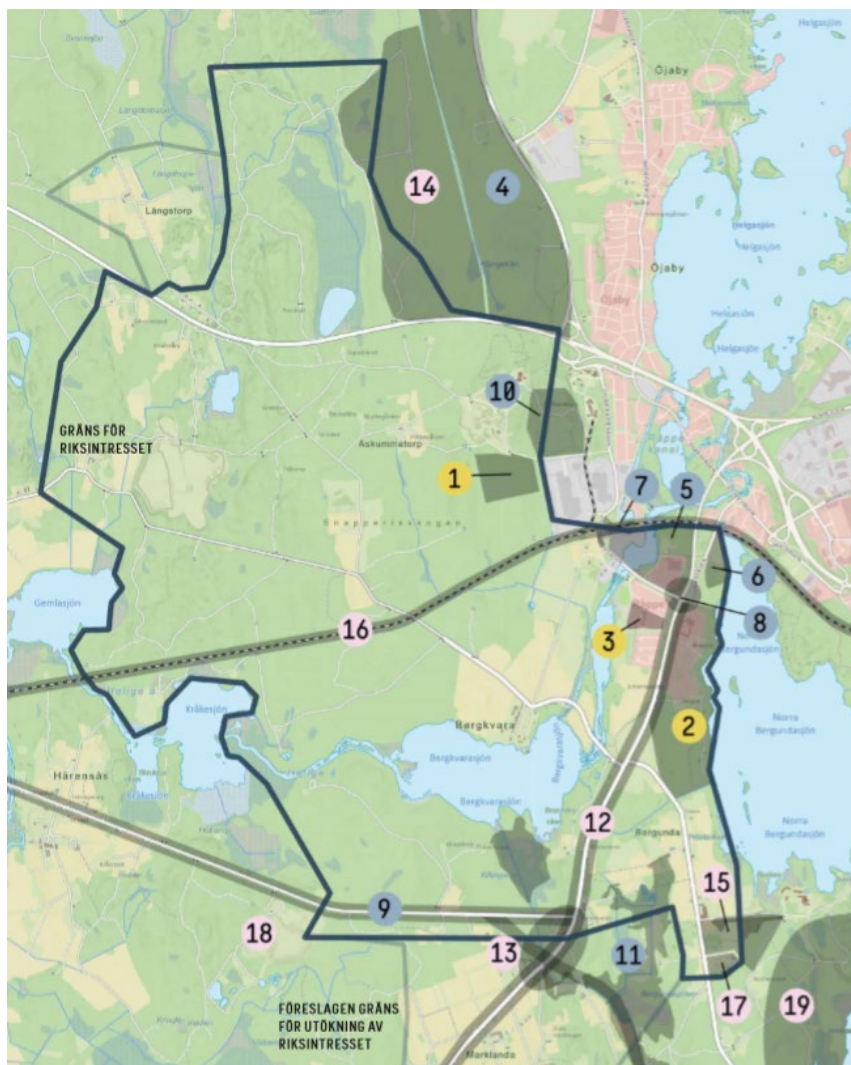
*Motivering:* Välbevarad herrgårdsmiljö som en gång utgjorde senmedeltidens största gods bildning, i det dåtida Sydsverige. (Borgmiljö).

*Uttryck för riksintresset:* Ruin av Arvid Trolles "fasta hus" från 1480-talet nära herrgårdsanläggningen i sengustaviansk stil med monumentala ladugårdsbyggnader från omkring 1900, alléer och ett odlings- och betespräglat landskap. I norr torpbebyggelsen, i söder sockencentrum med medeltida kyrka med försvarstorn.





## Planförslag, genomförda projekt och möjliga kommande projekt



De olika projekt som genomförts de senaste åren (gul), de projekt som är på gång (blå) och de projekt som vi ser på längre sikt (rosa) och som kan komma att påverka riksintresset Bergkvara markeras på kartan ovan. Det är olika typer av exploatering som behövs för en fungerande stad, t.ex. verksamheter, bostäder, teknisk försörjning och trafikinfrastruktur.

1. Snapperisskogen, 2. Bredvik, 3. Kv snöflingan, 4. Nylanda verksamhetsområde 1, 5. Nytt akutsjukhus, 6. Ny idrottsplats Räfte GOIF, 7. Ny station Räfte, 8. Ny korsning riksväg 23/Stora Räftevägen, 9. Cykelväg länsväg 707 mot Gemla, 10. Ny skidstadion vid Källeberg, 11. Ny våtmark i Bergunda, 12. Riksväg 23 mötesseparerad, 13. Trafikplats riksväg 23/Södra länken, 14. Nylanda verksamhetsområde 2, 15. Nytt ridsportcenter i Bergunda, 16. Dubbelspår Kust till kustbanan, 17. Ny räddningsstation för Värends räddningstjänst, 18. Fjärrvärme Växjö -Alvesta, 19. Jonsboda

### Konsekvenser / effekt

En utredning kring den kumulativa effekten på riksintresset Bergkvara har tagits fram av antikvariskt sakkunnig konsult under våren 2020. I utredningen analyseras och bedöms de 19 projekten och deras respektive påverkan på riksintresset. Utredningen utmynnar i

en sammanvägd bedömning av hur projekten tillsammans påverkar det kulturhistoriska värdet hos riksintresset Bergkvara.

[Utredningen finns att läsa i sin helhet bland översiktsplanens handlingar.](#)

Nedan sammanfattas de kumulativa konsekvenserna.

### **Räppe**

I området runt Räppe, som innehåller delar av riksintressets industrizon, delar av torpzonerna och en mindre del av centrumzonen, är förändringstrycket mycket hårt och projekten här är överlag dåligt anpassade till kulturmiljön. Det handlar främst om de genomförda projekten Snöflingan och Bredvik samt det planerade sjukhuset som är svårt att anpassa till kulturmiljöns värden. Dessutom har de senaste årens rivningar av värdebärande bebyggelse i området, som stationsbebyggelsen, stärkelsefabriksanläggningen och torpmiljöerna Bredvik och Johannesberg, bidragit till att utarma kulturmiljön i området. I denna del av riksintresset riskerar det senaste decenniets rivningar och byggnationer, i kombination med några av de projekt som ligger inom den kommande översiktsplanens horisont att medföra att riksintresset förvanskas till den grad att delar av uttrycket för riksintresset försvinner.

### **Nylanda**

I nordost pågår markberedningen av Nylanda verksamhetsområde. Här finns inte ett spår kvar av den utmarkskaraktär som tidigare präglade området, annat än torpmiljön Gullhalla som tillfälligt står kvar. Torpmiljön är inte skyddad i detaljplanen. Området är istället angivet som "natur" i planen. Resultatet av Nylanda verksamhetsområdes första etapp har, redan innan bebyggelse börjat uppföras i området, visat att det applicerade förhållningssättet till den tidigare torp- och utmarksområdet är förödande för kulturmiljön på den aktuella platsen. Att utöka verksamhetsområdet med ytterligare en etapp av en liknande karaktär, skulle ge avsevärda kumulativa effekter av negativ art för riksintresset. I denna del av riksintresset (och dess närhet) riskerar den befintliga kulturmiljön att helt uttraderas på en mycket stor landyta, om det verksamhetsområde som nu anläggs utökas med ytterligare en etapp. Riksintressets nordligaste torpzon skulle lida påtaglig skada och den kvarvarande delen av riksintresset skulle gränsa mot hårdexploaterade ytor med bebyggelsestrukturer som är helt främmande för de uttryck för dess kulturhistoriska värde.

### **Marklanda och Jonsboda**

I den sydöstra delen av riksintresset och strax därutån, utmed riksväg 23 och vid Marklanda, kan de infrastrukturella projekten tillsammans leda till påtaglig skada på det berörda kulturlandskapet med tillhörande skol- och torpmiljöer. Om befintliga och nya vägar placeras och utformas så som analysunderlagen indikerar, riskerar stora delar av kulturmiljön att omformas och omgestaltas på ett sätt som leder till att uttrycken för riksintresset kraftigt försvagas eller till och med försvinner. Även vid Bergunda, Södregård, Nothemmet och Jonsboda, finns det anledning att oroa sig för kumulativa effekter, även om underlagen för hur dessa projekt kan komma utformas i dagsläget är väldigt outvecklade. Riksintresset tål inte att ytterligare ett torpzonområde uttraderas.

## **Åtgärder**

Översiktsplanens riktlinjer kopplat till de olika zonerna ska tillämpas.

Nedan riktlinjer har lagts till de tidigare riktlinjerna för de respektive zonerna.

En kulturmiljöutredning som beskriver och analyserar befintlig kulturmiljö (inklusive riksintresset för Bergkvara) ska alltid tas fram som ett underlag inför ny detaljplan. Här ska även redovisas hur kulturmiljön på bästa sätt integreras och utgör en resurs i det fortsatta detaljplanarbetet.

Kulturmiljökompetens bör anlitas genom hela plan- och bygglovsprocessen för att säkerställa att de kulturhistoriska värdena på platsen tas om hand och vidareutvecklas på bästa sätt genom hela projektet.

Till samtliga exploateringsprojekt som utarbetas inom riksintresset, större som mindre, ska konsekvensbedömningar av påverkan på kulturmiljön och riksintresset tas fram. Detta bör ske både i detaljplaneskedet och i bygglovsskedet.

Finns det risk att viktiga siktlinjer från centrumzonen påverkas ska studie i 3D-modell göras för att klargöra den visuella påverkan.

## **VÄXJÖ STAD (KULTURMILJÖ)**

### **Förutsättningar, riksintressets värden**

*Motivering:* Stifts- och residensstad av medeltida ursprung med dominerande domkyrkoområde och successivt framvuxen rutnätsplan som speglar stadsutvecklingen under 1600- och 1800-talen. (Skolstad).

*Uttryck för riksintresset:* Kyrkomiljön med den medeltida domkyrkan, Gamla gymnasiet och andra skolbyggnader, biskopsgården Östrabo i avskildhet från och förening med staden samt f d domprostgården. 1600-talsstaden med gatunätets grunddrag, tomtstruktur och spår av den tidigare västra infarten. Senempirestadens utvidgningar och låga, ofta putsade bebyggelse samt det sena 1800-talets esplanadstad med tillväxt mot söder, väster och norr. Fondbyggnader som markerar rutnätets avslutning vid olika tidpunkter, torg och öppna platser, utblickar, parker och grönstråk. Offentliga byggnader och annan bebyggelse som hör samman med förvaltningsstaden. Gamla infartsvägar och stadens direkta övergång i öppen landsbygd i öster. Offentliga byggnader, parker och järnvägsområdet.





- |  |   |
|--|---|
| <span style="color: green;">■</span> Före 1658   | <span style="color: blue;">▲</span> Fondbyggnader   |
| <span style="color: magenta;">■</span> 1658      | <span style="color: purple;">▲</span> Residensstaden  |
| <span style="color: lightblue;">■</span> 1843    | <span style="color: brown;">▲</span> Järnvägen  |
| <span style="color: yellow;">■</span> 1877       | <span style="color: red;">—</span> Riksintressegräns  |
| <span style="color: green;">▲</span> Stiftstaden | <span style="border: 1px dashed red; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Mötet stad och land |
| <span style="color: orange;">▲</span> Skolstaden |   |

### Planförslag

Hur stadskärnan ska utvecklas och bevaras med utgångspunkt i riksintressets värden kommer att tas fram som ett eget projekt. Kommunstyrelsen har våren 2020 givit i uppdrag att arbeta fram detta. Tills detta finns framme gäller ställningstagande och förslag i den fördjupade översiktsplanen för rutnätsstaden från 1992. Riktlinjerna gäller bla. Befintliga byggnader och gårdar och Förnyelse av bebyggelse och allmänna platser.

### Konsekvenser / effekt

Kommunen kommer att bedöma konsekvenser av de nya ställningstagandena kring stadskärnans utveckling och bevarande vid arbetet av ny översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden.

### Åtgärder

Följa ställningstagande i fördjupad översiktsplan för rutnätsstaden.

## INGELSTAD - TORSÅS - TORSJÖ (KULTURMILJÖ)

### Förutsättningar, riksintressets värden

*Motivering:* Odlingslandskap i den Värendska centralbygden med lång bebyggelsekontinuitet och med den monumentala storhögen Inglingehög, på länets största gravfält. (Fornlämningssmiljö).

Uttryck för riksintresset: Flera rösen, enstaka och i grupper samt tre gravfält med högar med storhögen Inglingehög på det största gravfältet och en runsten på ett av de mindre. Rönjingsröseområden i anslutning till dagens åkermark. Landskapet har talrika spår efter äldre odling och Torsjö är starkt präglad av laga skifte. Den välbevarade 1800-talsbebyggelsen vittnar om ekonomiskt välstånd. Sockencentrum med kyrka från 1848 på den medeltida kyrkans plats och sockenstuga från 1800-talets andra hälft.

### *Landskapets samband*

- Kulturmiljön kring Ingelstad kännetecknas av storskalighet, monumentalitet och agrar välmåga som har få motsvarigheter i Småland.
- Sambanden mellan fornlämningssmiljön, ortnamnen och den omgivande agrara miljön är stark och tydlig. Gravanläggningar, både de monumentala anläggningarna, som Inglinge hög och Gossagårdsröset, och de mindre spektakulära formerna, har en tydlig och visuell relation till den omgivande bebyggelsen.
- Förutsättningarna för det moderna odlingslandskapets bärkraft och dess bakgrund i mångtusenåriga investeringar i landskapet i form av rönjningar etc. blir extra tydlig mellan fornlämningarna och storjordbrukens uttryck, särskilt i Torsås.
- Landskapet uppvisar inte bara en tydlig kronologisk kontinuitet. Centralbygdens starka ställning i ekonomisk såväl som i politisk/socialt hänseende har uppenbarligen präglat det agrara samhället kring Ingelstad i oavbruten följd sedan bronsåldern åtminstone fram till 1900-talet.
- Inglinge hög är inte bara viktig som kulturhistorisk lämning utan också för bygdens identitet idag.

### *Landskapets visuella egenskaper*

- Riksintresset är i sin helhet uppdelat på flera kulturmiljöer. Generellt sett saknas visuell kontakt mellan dessa vilket delvis hänger samman med tätortens inverkan, men också med riksintressets storlek. På enstaka ställen, på terrängens höjdlägen stärks dock sambanden mellan områdes delar genom direkta visuella kontakter. Detta gäller bland annat från Inglinge hög från vilken man kan se Torsjö bebyggelse och från Torsås från vars höjder man ser sockencentrat. Sådana konkreta vyer är viktiga för den direkta upplevelsen av sambanden och bör därför vårdas och i möjligaste mån stärkas.
- Inom respektive miljö är emellertid de visuella egenskaperna goda och landskapets egenskaper och samband lätta att uppfatta med ögat. Riksväg 27

utgör dock en barriär i Torsjö vilket minskar möjligheterna att ta till sig kulturmiljön annat än som boende eller bilist.

- Inglinge hög har fortfarande tydliga monumentala kvalitéer. Men så är den också uppförd för att synas vida omkring. Söder- och österut har dessa möjligheter begränsats av villabebyggelse. Från öster och norr är dock fornlämningsmiljön lätt att ta till sig

### **Planförslag**

I Ingelstad ges förslag på ny sammanhängande bostadsbebyggelse söder om befintligt samhälle och Ingelstad centrum föreslås utvecklas till ett mångfunktionellt område. Verksamhetsområdet Finnmyrsvägen, öster om riksvägen, ges också möjlighet att expander norr ut enligt gällande detaljplan. Genom norra delen av Torsjö föreslås riksväg 27 bli 2+1 väg inklusive parallellvägar. I övrigt föreslås inga åtgärder på riksvägen genom samhället.

### **Alternativ**

Andra utbyggnadsriktningar för bostadsbebyggelse i Ingelstad, öster, väster och norr, skulle kunna påverka riksintresset negativt.

### **Konsekvenser / effekt**

Parallellvägarna genom Torsjö kan användas som gång- och cykelväg mellan Torsjö och Ingelstad vilket kan öka tillgängligheten och möjliggöra upplevelsen av riksintresset och landskapet i Torsjö till fots eller med cykel.

Utbyggnadsområden Södra Ingelstad och Soltomten bedöms inte påverka riksintresset eller några visuella samband mellan riksintressets olika delar. En tätare och högre bebyggelse i Ingelstad centrum bedöms inte heller påverka riksintressets värden eller några visuella samband.

Verksamhetsområden kommer även om det byggs ut, norr ut, komma att omges av skog så att det inte upplevs från Torsjö. Det innebär att det inte påverkar riksintresset negativt.

### **Åtgärder**

Översiktsplanens riktlinjer kopplat till riksintresset ska följas.

## 14 BYGGANDE PÅ JORDBRUKSMARK

### INLEDNING

Jordbruk är av nationell betydelse enligt 3 kap 4 § miljöbalken. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta inte kan ske genom att annan mark tas i anspråk. Där jordbruksmark föreslås bebyggas behöver därför kommunen föra ett resonemang kring den brukningsvärda markens kvalitet, om exploateringen är ett väsentligt samhällsintresse, samt redogöra för varför inte annan mark kan tas i anspråk. Åkermark och betesmark har flera olika värden, tex för matproduktion, som boendemiljöers identitet, turism, rekreation, biologisk mångfald, kulturmiljövärden och ekosystemtjänster.

### PLANFÖRSLAG

Växjö kommun föreslår två metoder för att föra resonemang kring om det är lämpligt att ta i anspråk jordbruksmark. En metod för när det gäller grupper av bebyggelse och en för enstaka byggnader, metoderna beskrivs nedan.

De områden som i översiktsplanens samrådshandling pekats ut på jordbruksmark är Rottne, Gemla, Södra Växjö, Tävelsås, och Furuby samt nu också det nyttillkomna området Hollstorp. Nedan förs resonemang kring lämpligheten och det ställningstagande kommunen gjort.

#### **Metod 1. Grupper av bebyggelse (hanteras med detaljplan)**

##### *1. Utgör marken brukningsvärd jordbruksmark?*

Jordbruksblocken utgör brukningsvärd jordbruksmark. Jordbruksblocken uppdateras årligen. Ett jordbruksblock är en naturligt avgränsad yta av åker eller betesmark som det går att söka EU:s jordbrukarstöd på, exempelvis gårdsstöd och miljöersättningar.

##### *2. Utgör den föreslagna bebyggelsen eller anläggningen ett väsentligt samhällsintresse?*

Byggnationen anses vara ett väsentligt samhällsintresse då den bidrar till en sammanhållen bebyggelsestruktur och samtidigt stärker översiktsplanens utvecklingsinriktning.

- Sammanhållen bebyggelse, dvs gränser till redan detaljplanelagd mark och sammanhållen bebyggelse.
- Översiktsplanen utvecklingsinriktning
  - Inom 3 km från tyngdpunkten av en lokal eller kommunal kärna
  - Inom 5 km från den regionala kärnan
  - Inom landsbygdsstråket, Växjö-Tävelsås-Ingelstad
  - Inom 2 km från kommunikationsnod
  - Som stärker Växjö som regional utvecklingsmotor, t.ex. utveckla regionala målpunkter så som sjukhus och universitet, möjliggöra arbetsplatser med ett stort antal anställda.

3. Är förutsättningarna för att ta annan mark i anspråk inte är tillfredsställande?  
Förutsättningarna som studeras på den alternativa marken ska främst utgå från de allmänna intressena i 3 kap. i Miljöbalken.

4. Ta fram ett sammanvägt resonemang som beskriver lämpligheten av att ta jordbruksmark i anspråk

Ovan frågor beskrivs och vägs samman till ett sammanvägt resonemang som beskriver att det är lämpligt att bebygga jordbruksmarken.

### **Metod 1. Enstaka byggnader (hanteras i förhandsbesked)**

1. Utgör marken brukningsvärd jordbruksmark?

Jordbruksblocken utgör brukningsvärd jordbruksmark. Jordbruksblocken uppdateras årligen. Ett jordbruksblock är en naturligt avgränsad yta av åker eller betesmark som det går att söka EU:s jordbrukarstöd på, exempelvis gårdsstöd och miljöersättningar.

2 Alternativa placeringar har studerats och är inte tillfredsställande.

3. Byggnationen är lämpligt utifrån en eller flera av nedan kriterier:

- Placering i utkanten av ett större skifte, och som inte bedöms påverka jordbruksproduktionen negativt.
- Jordbruksblock som är mindre än 1 ha och inte ligger i anslutning till ett brukningscentrum.
- Placering på lucktomt.
- Kompletterande bebyggelse som underlättar för lantbrukets fortlevnad, tex ett bostadshus för att underlätta generationsväxling.
- Placering som med hänsyn till kulturmiljö följer den befintliga bebyggelsestrukturen. I
- de fall annan placering hade medfört en försämring av kulturmiljövärdena i området.
- Placering med hänsyn till naturvärden. I de fall annan placering hade medfört en försämring av naturvärdena i området.

4. Ta fram ett sammanvägt resonemang som beskriver lämpligheten av att ta jordbruksmark i anspråk

## SAMMANVÄGDA RESONENMANG

### Rottne

I tidigare översiktsplan för Rottne och i samrådet kring översiktsplanen finns Ängsvägen, 1, med som Rottnes stora utbyggnadsområde. Området utgör idag brukningsvärd jordbruksmark, sammanhållen och produktiv åkermark. Utbyggnaden ligger inom 3 km från den kommunala kärnan Rottne vilket utgör väsentligt samhällsintresse. Alternativa nya utbyggnadsområden Västeräng, 2, utgör också jordbruksmark, vattenskyddsområde, kulturmiljövärde och rekreativ värden vilket gör att den inte ses som ett tillfredsställande alternativ. Två andra alternativ som studerades, Nybergs hage (4) och söder om Vidingeskans (3) är dock lämpliga utbyggnadsområde som på ett liknande sätt, om än inte sjöläge på samma sätt, som kan stärka Rottnes utveckling. Växjö kommun väljer att ta bort Ängsvägen i förslag till ny översiktsplan.



### Gemla



I tidigare översiktsplan för Gemla och i samrådet kring översiktsplanen finns Harekullen 1:8, 1, med som ett av Gemlas utbyggnadsområden. Området utgör idag brukningsvärd jordbruksmark, sammanhållen och produktiv åkermark. Utbyggnaden ligger i anslutning till den lokala kärnan Gemla vilket utgör väsentligt samhällsintresse. Alternativa utbyggnadsområden som studerats i tidigare arbetet med Gemla översiktsplan är Gemla by, 2, detta området utgör också till stora delar jordbruksmark samt att det finns kulturmiljövärden. Det ses därmed inte som ett tillfredsställande alternativ. Ett område har även studerats på andra sidan Helige å

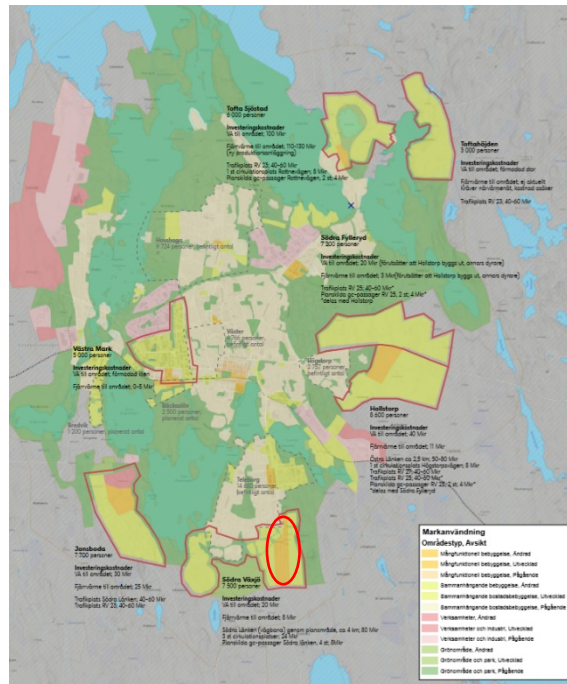
vid Häremsås men detta område är översvämningsdrabbat likt mycket av Gemlas omgivning. Området väster om verksamhetsområdet norr om järnvägen har också studerats som utbyggnadsområde och kompletterar förslag till ny översiktsplan. Gemla ses som en av de orterna med störst expansionsmöjligheter och området Harekullen 1:8 ligger centralt vid kärnan och bidrar till en sammanhållen bebyggelsestruktur, vilket är viktigt för inte minst nyttjande av befintlig infrastruktur och skapa sammanhållna och trygga stråk. Därför föreslås området Harekullen 1:8 fortsatt utgöra utbyggnadsområde.



## Södra Växjö - Telestadsbackar

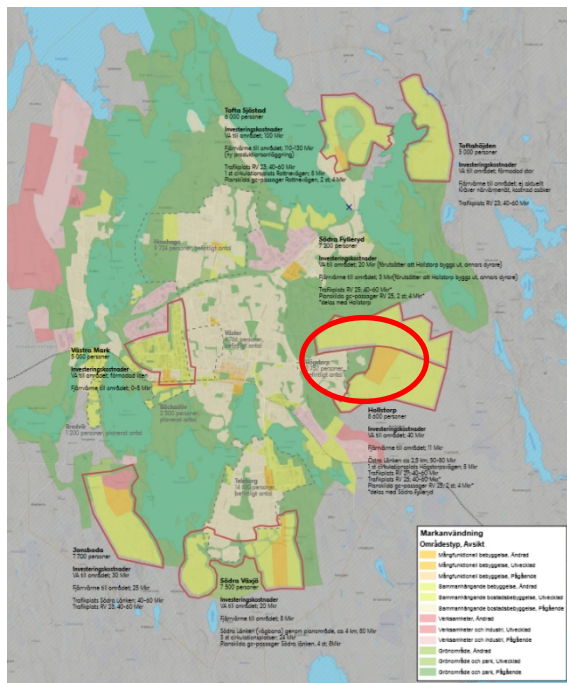
I tidigare översiktsplan för Växjö stad och i samrådet kring ny översiktsplan finns Södra Växjö - Telestadsbackar med som ett viktigt utbyggnadsområde för Växjö stad. Ca 1/3 av utbyggnadsområdet utgör brukningsvärd jordbruksmark, dessa är belägna i den norra delen av utbyggnadsområdet.

Telestadsbackar ligger inom 5 km från den regionala kärnan Växjö stadskärna, ligger också i ett av de viktiga regionala stråken med bl.a. universitet och stärker Växjö som regionalutvecklingsmotor. Området anses därmed utgöra väsentligt samhällsintresse. Samtliga stadens tidigare föreslagna utbyggnadsområden har studerats utifrån utvecklingsinriktning, hållbar utveckling och ekonomi och denna studier visar att Södra Växjö - Telestadsbackar är ett av de mest fördelaktiga utbyggnadsområdena ur ett helhetsperspektiv. Området bidrar också till en sammanhållen bebyggelsestruktur där befintlig infrastruktur kan nyttjas, hållbara transporter och trygga stråk. Området föreslås fortsatt vara ett av Växjö stads viktiga utbyggnadsområden.

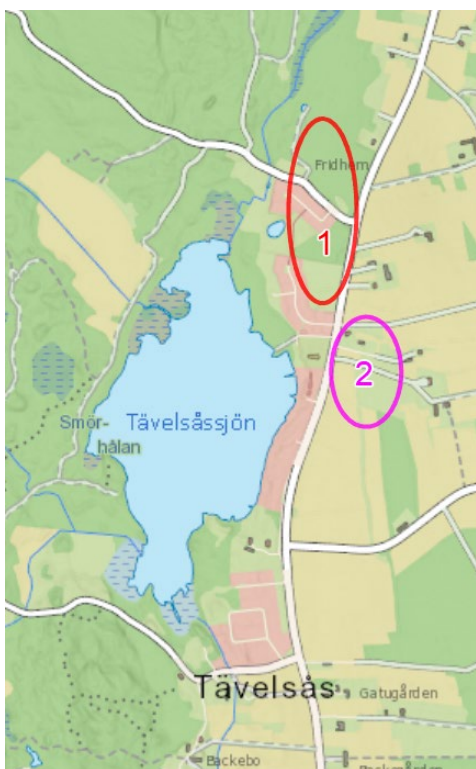


## Hollstorp

I tidigare översiktsplan för del Växjö stad finns Södra Fylleryd (norr om rv 25) och Hollstorp (söder om riksväg 25) med som viktiga utbyggnadsområde för Växjö stad. Det södra området Hollstorp ligger delvis på jordbruksmark. Stora delar av Hollstorps odlingsmarker sparas utanför översiktsplanens utbyggnadsområde och ska visas hänsyn. Utbyggnadsområdet Hollstorp ligger inom 5 km från den regionala kärnan, Växjö stadskärna. Området anses därmed utgöra väsentligt samhällsintresse. Samtliga stadens tidigare föreslagna utbyggnadsområden har studerats utifrån utvecklingsinriktning, hållbar utveckling och ekonomi och denna studie visar att delar av Hollstorp är ett fördelaktigt utbyggnadsområde ur ett helhetsperspektiv. Området bidrar till en sammanhållen bebyggelsestruktur där man bygger på Högstorp och närhet finns till stora delar av staden vilket är viktigt för hållbara transporter och effektivt nyttjande av infrastruktur. Området föreslås i delar fortsatt vara ett av Växjö stads viktiga utbyggnadsområden.

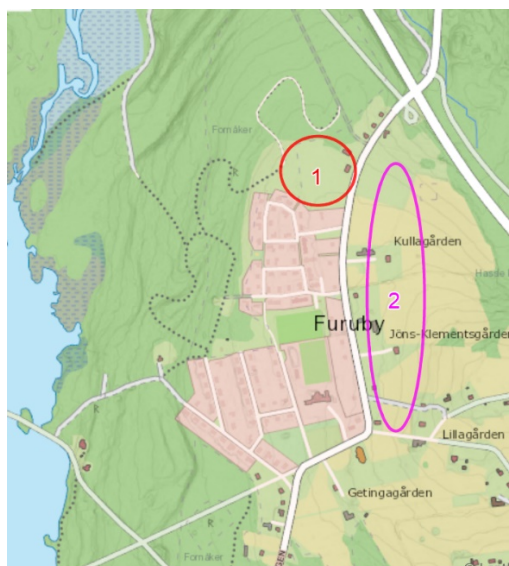






## Tävelsås

I samrådet kring översiktsplanen fanns Norra Tävelsås, 1, med som utbyggnadsområde för Tävelsås. Den södra delen av området utgör idag brukningsvärd jordbruksmark, mindre område betesmark. Utbyggnaden ligger inom landsbygdsstråket Växjö-Tävelsås-Engelstad vilket är ett prioriterat område som kommunen anser utgör väsentligt samhällsintresse. Alternativ utbyggnadsområde Mitt över kyrkan, 2, utgör också brukningsvärd jordbruksmark, sammanhängande åkermark. Vilket inte ses som ett tillfredsställande alternativ. I och med att Tävelsås gränsar till sjö eller jordbruksmark blir det svårt att inte ta jordbruksmark i anspråk om samhället ska växa. Men kommunen anser att det är lämpligt att ta en mindre betesmarksyta i anspråk och kunna skapa sammanhängande tätortsbebyggelse norr ut och hålla sig väster om landsvägen och därmed inte ta den mest produktiva jordbruksmarken i anspråk.



## Furuby

I samrådet kring översiktsplanen fanns Norra Furuby, 1, med som utbyggnadsområde för Furuby tillsammans med området Furuby-Årdsjön (ej på jordbruksmark). Norra Furuby utgör idag brukningsvärd jordbruksmark, mindre område betesmark som ej är stödberättigat. Utbyggnaden ligger inom 2 km från en transportnod vilket kommunen anser utgör väsentligt samhällsintresse. Alternativ utbyggnadsområde Östra Furuby, 2, utgör också brukningsvärd jordbruksmark, sammanhängande åkermark. Kommunen anser att det är lämpligt att ta en mindre betesmarksyta i anspråk och kunna skapa sammanhängande tätortsbebyggelse norr ut och hålla sig väster om Byvägen och därmed inte ta den mest produktiva jordbruksmarken i anspråk.

## 15 UPPFÖLJNING

En redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen kan innebära. Den miljöpåverkan som beskrivs här kan vara på Naturmiljö, Kulturmiljö, Rekreation, Människors hälsa och säkerhet, Naturresurser, Klimatanpassning och Vattenmiljöer.

### **Södra Växjö - Telestadsbackar**

Uppföljning vid detaljplaneläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Bullerutredning gällande Teleborgsvägens bullerpåverkan på befintliga och nya byggnader så att boendes hälsa inte påverkas negativt.
- Kapacitetsberäkningar och hydrologiska utredningar kring Rinkabydikenas och Rinkabysjöns förutsättningar så att översvämning ej uppstår och ger skador på bebyggelse eller att vattenkvalitet försämras så att negativa konsekvenser på växt- och djurlivet uppstår.
- Studera vad exploateringen i sig och ett ökat tryck och fler besökare på Telestads naturreservat innebär för växt- och djurlivet och vilka åtgärder som behövs för att minska eventuell påverkan.
- Studera naturvärden i odlingslandskapet för att minimera intrång och bevara dess element och strukturer, t.ex. stenmurar, alléer och åkerholmar.

### **Södra Växjö - Vikaholm västra/södra**

Uppföljning vid detaljplaneläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Bullerutredning gällande Torparvägens och Teleborgsvägens bullerpåverkan på befintliga och nya byggnader så att boendes hälsa inte påverkas negativt.
- Naturinventering för att få mer kunskap om områdets naturvärden och vilken eventuell hänsyn som behövs.
- Studera vad exploateringen i sig och ökat tryck i strandszonen/Södra Bergundasjöns naturreservat innebär för växt- och djurlivet och åtgärder som behövs för att minska eventuell påverkan.
- Planera och bygga så att området inte påverkar miljökvalitetsnormerna för vatten i Södra Bergundasjön negativt.

### **Västra Mark**

Uppföljning vid Förstudier, etapp 1 Västra Mark, sydöstra delen därefter m.fl. etapper.

- Definiera vad som behöver utredas vidare och konsekvensbedömas för att inte betydande miljöpåverkan ska uppstå och minimera negativa konsekvenser.

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Vidare undersökning och hantering av förorenad mark så att de boendes och besökares hälsa påverkas negativt.
- Vidare undersökning och åtgärder för att minska översvämningar i området så att skada inte uppkommer på befintlig och ny bebyggelse.

## **Hollstorp**

Uppföljning vid Förstudie.

- Definiera vad som behöver utredas vidare och konsekvensbedömas för att inte betydande miljöpåverkan ska uppstå och minimera negativa konsekvenser.

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Studera vad exploateringen i sig och ökat tryck på Fylleryds naturreservat innebär för växt- och djurlivet och vilka åtgärder som behövs för att minska eventuell påverkan.
- Bullerutredning kring riksväg 25:s och dess bullerpåverkan på nya byggnader och att hänsyn tas vid planering och byggande så att boendes hälsa inte påverkas negativt.
- Studera naturvärden i odlingslandskapet för att minimera intrång och bevara dess element och strukturer, t.ex. stenmurar, alléer och åkerholmar.

## **Nytt sjukhus och station i Räfte**

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Studera, hantera och reglera volymer och gestaltning för sjukhusbyggnaden och övrig bebyggelse så att påverkan på riksintressen stärks eller att negativa konsekvenser minimeras.
- Spara tillräcklig yta runt ån för att inte påverka växt- och djurlivet och reglera detta i detaljplan.
- Markområdena på västra sidan om ån ska studeras, hanteras och regleras så att översvämningar och dagvattenhantering inte leder till negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten, negativa konsekvenser för växt- och djurlivet i vattnet eller skada på egendom.
- Studier för hur Bergnäs vägen påverkas av mer trafik, särskilt busstrafik, och lämpliga åtgärder för att hantera eventuell bullerpåverkan på befintlig bostadsbebyggelse.

## **Dubbelspårig järnväg, Växjö - Alvesta**

Uppföljning vid järnvägsplan vilket Trafikverket ansvarar för.

- Dubbelspåret påverkan på riksintresset Bergkvara.
- Den ökade barriäreffektens påverkan på växt- och djurlivet.

## **Södra länken**

Uppföljning vid vägplan vilket Trafikverket ansvarar för.

- Studier kring hur trafikplatsen vid riksväg 23 placeras och utformas för att minimera påverkan på riksintresset Bergkvara.
- Studera placering och utformning av lämpliga passager för människor och djur för att minska vägens barriäreffekt.

## **Braås**

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- För området Södra Braås undersöka och hantera förorenad mark, undersöka nivåer på radon och ställa krav på radonsäkert byggande, genomföra bullerutredning för trafiken på vägen söder om området så boendes hälsa i ny bebyggelse ej påverkas negativt.
- Planer och bygga så att nya utbyggnadsområden inte påverkar miljö kvalitetsnormerna för vatten i sjön Örken negativt.

## **Rottne**

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- För området Kopparvägen studera bullerpåverkan från angränsande verksamheter och ta hänsyn till dessa i planen, inventera naturvärden och vidta åtgärder i planen så att påverkan kan begränsas, studera så att sjön Innaren inte påverkas av exploateringen.

## **Gemla**

Uppföljning vid detaljpanelläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- För området Smedjevägen undersöka och hantera förorenad mark, utreda och vidta åtgärder i planering gällande buller och vibrationer från järnvägstrafiken.
- För området Bergagärdet studera de kulturhistoriska värdena och ställa krav på gestaltningen i detaljplanen.

- För att inte påverka riksintresset för järnvägen negativt behöver planskild korsning under järnvägen studeras och i detaljplan regleras eller järnvägsplan.

### **Lammhult**

Uppföljning vid detaljpaneläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Norra Ljungsåsa ligger nära järnvägen, bullerpåverkan och vibrationer behöver studeras och åtgärder vidtas i detaljplan.

### **Ingelstad**

Uppföljning vid detaljpaneläggning. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- Bullerutredning gällande riksväg 27 och dess bullerpåverkan på framtida bostadsbebyggelse på Soltomten.
- Vidare undersökning och hantering av förorenad mark så att de boendes och besökares hälsa inte påverkas negativt.
- Planer och bygga så att nya utbyggnadsområden i Södra Ingelstads inte påverkar miljö kvalitetsnormerna för vatten Skyeån negativt.

### **Riksintresse kulturmiljö – Bergkvara**

Uppföljning vid detaljpaneläggning, bygglov, vägplan och järnvägsplan. Nedan ska särskilt beaktas så att det inte kan komma att innebära betydande miljöpåverkan.

- I arbete med detaljplan för område ta fram en kulturmiljöutredning och konsekvensbedömningar av påverkan på kulturmiljön.
- Under bygglovskede göra konsekvensbedömningar av påverkan på kulturmiljön och riksintresset.
- Att under arbete med detaljplaner och bygglov ska kommunen anlita kulturmiljökompetens för stöd under framtagande av utredningar, bedömningar och avvägningar.

### **Riksintresse kulturmiljö - Växjö stad**

- Uppföljning vid framtagande av ny översiktsplan för rutnätsstaden och i samband med denna inventera kulturmiljöns karaktärsområden och konsekvensbedöma riktlinjer och utvecklingsförslag för stadskärnan.

### **Riksintressen kulturmiljö – Ingelstad - Torsås - Torsjö**

Uppföljning vid vägplan vilket Trafikverket ansvara för.

- Konsekvensbedöma hur riksintresset påverkas av riksväg 27 som 2 +1 väg med parallellvägar genom Torsjö.