

Planbeskrivning

Detaljplan för

Växjö 10:14 mfl (Linnérondellen)

Centrum, Växjö kommun



Samråd

Dnr PLAN.2023.288
2026-07-02



Växjö
kommun

Ärendeinformation

Detaljplan för Växjö 10:14 mfl (Linnérondellen), Centrum i Växjö kommun
Diarienummer: PLAN.2023.288

Handläggare:

Stina Klyft, planarkitekt

Telefon: 0470-436 27

E-post: stina.klyft@vaxjo.se

Kerstin Ivansson, planarkitekt

Telefon: 0470-436 67

E-post: kerstin.ivansson@vaxjo.se

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget bedöms vara av betydelse för allmänheten och kan riskera att medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömning grundar sig i att planområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövården Växjö stad, höga naturvärden kopplat till träd, påverkan på Linnéparken som ingår i stadsparken centralt i staden med höga natur- och kulturvärden samt närheten till Växjö domkyrkan.

Skede	Tidplan
Detaljplaneuppdrag	Beslut om uppdrag i SBN 2023-04-27 § 65
Samråd	<i>Här är vi nu!</i>
Granskning	Granskningsbeslut i SBN under våren 2027 Granskning under minst tre veckor.
Antagande	Antagandebeslut i KF under hösten 2027
Laga kraft	Vintern 2027/2028

Handlingar

Planhandlingar

Plankarta

Planbeskrivning

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Miljökonsekvensbeskrivning

Grundkarta

Grundkarta med fastighetsförteckning, Samhällsbyggnadsförvaltningen, Växjö kommun

Utredningar

Följande utredningar och underlag har tagits fram i samband med framtagandet av denna detaljplan:

- Naturvärdesinventering (NVI) – Del av Linnéparken i Växjö, Växjö kommun, inför ombyggnad av Linnégatan och rondell. Daterad 2024-02-22. Calluna (2024a)
- Kulturmiljöutredning Linnéparkens gröna kulturvärden. Daterad 2024-03-15. Liljewall arkitekter/Restaurera AB
- Fladdermusinventering – Del av Linnéparken i Växjö, Växjö kommun, inför ombyggnad av Linnégatan och rondell 2023. Daterad 2024-03-28. Calluna (2024b)
- Trädplan Linnéparken i Växjö. Daterad 2025-06-27. Trädkontoret
- VOSS - Preliminär bedömning av luftkvalitet på Linnégatan och Vilhelm Mobergs gata. Daterad 2025-11-27. Växjö kommun
- Trafikbullerutredning Detaljplan Växjö 10:14 mfl (Linnérondellen). Daterad 2026-02-12. Norconsult.
- Linnéparken gestaltungsprogram. Daterad 2026-02-23. Växjö kommun (2026a)
- Dagvattenutredning Linnérondellen, Växjö. Daterad 2026-05-04. Växjö kommun (2026b)
- Illustrationsplan för planområde. Daterad 2026-04-02. Växjö kommun. (2026c)
- Bakgrundsbeskrivning Norra stationsområdet och Linnérondellen – bakgrund och vägval. Daterad 2026-06-11. Växjö kommun (2026d)

Följande utredningar och underlag har tagits fram i samband med framtagandet av detaljplanen för Norra stationsområdet och inför denna detaljplan:

- Trafikutredning Stationsområdet. Daterad 2011-04-05, rev 2011-09-30, Tyréns
- Cykelprogram Växjö stationsområde. Daterad 2017-04-03. Växjö kommun
- Trafikutredning Linnérondellen – Växjö kommun. Daterad 2017-06-07. WSP
- Trafikutredning Linnérondellen. Daterad 2019-02-18. Norconsult
- PM – Riskbedömning för del av stationsområdet Växjö. Daterad 2019-08-22. WSP
- Gestaltungsförslag Pär Lagerkvists plan (PLP). Daterad 2022-09-20. Sweco
- Markteknisk undersökningsrapport, MUR – Pär Lagerkvist plan, del 2. Daterad 2022-11-18. Sweco

Under planprocessen finns utredningarna tillgängliga på kommunens hemsida.

Innehåll

Ärendeinformation.....	2
Planprocessen	2
Handlingar	2
Detaljplanens syfte.....	6
Bakgrund.....	6
Planområdet.....	11
Planförslaget	12
Användning allmän plats.....	14
Egenskapsbestämmelser allmän plats.....	16
Användning kvartersmark	18
Egenskapsbestämmelser kvartersmark.....	19
Lämplighetsbedömning	19
Genomförandetid.....	20
Planeringsförutsättningar.....	20
Kommunala ställningstaganden	20
Regionala ställningstagande.....	27
Mellankommunala intressen	28
Riksintressen	28
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	30
Geotekniska förhållanden.....	30
Hydrologiska förhållanden.....	31
Hälsa och säkerhet	32
Bebyggelse	36
Service.....	36
Natur och rekreation.....	36
Kulturmiljö.....	44
Gator och trafik.....	49
Teknisk försörjning.....	51
Miljökvalitetsnormer.....	52
Ekosystemtjänster.....	54
Social hållbarhet	55
Konsekvenser.....	55
Fastigheter och rättigheter.....	55
Påverkan på riksintressen.....	57
Hälsa och säkerhet	58
Natur.....	62
Kulturmiljö.....	69

Trafik	74
Miljö	76
Miljökvalitetsnormer	83
Ekosystemtjänster	83
Sociala konsekvenser	84
Genomförande	84
Fastighetsrättsliga frågor	84
Tekniska frågor	85
Ekonomiska frågor	87
Organisatoriska frågor	87
Prövning enligt annan lagstiftning	88
Upplysningar	88

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa god tillgänglighet till Växjö station som regional målpunkt och som del av riksintresset för järnvägen samt att skapa förutsättningar för effektiva, säkra och attraktiva byten mellan gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Syftet är också att knyta ihop centrum och stationen med Linnéparken och Växjösjön, så att Pär Lagerkvists plan kan utvecklas till en tydlig, grön och inbjudande stadsmiljö för vistelse och möten, i linje med rutnätsstadens struktur.

I och med att åtgärden innebär intrång i Linnéparken ska detaljplanen samtidigt säkerställa parkens funktion och helhet, minimera negativ påverkan på dess kultur- och naturvärden och skapa en tydlig entré och goda samband mellan park, sjö, stadskärna och stationsområdet. Linnéparken planläggs därmed som park i sin helhet och en mindre del av järnvägen inkluderas i sydöst för att undvika att mindre delar av äldre detaljplaner lämnas kvar.

Bakgrund

Stationsområdet

Tillkomst

Järnvägen kom till Växjö 1865, och den har sedan dess haft stor betydelse för stadens utveckling och utformning. När stadsdelen Söder kom till på 1870-talet förlades den nya rutnätsplanen på avstånd från rutnätsstaden i norr, så att plats gavs för en stor bangård. Spårområdet omgavs av obebyggda ytor och det stora, öppna stadsrummet ramades in av bebyggelsen längs Norra och Södra Järnvägsgatorna. Växjös gamla stationshus byggdes 1865, samma år som järnvägen kom till staden. Den gamla stationsbyggnaden ligger på norra sidan av spåren i foden av Kungsgatan och dess utseende är idag format av en ombyggnad på 1930-talet. Den inramades från början av en järnvägsplan och en park på södra sidan spåren som också tillhörde järnvägen (nuvarande museipark). Under 1900-talet utvecklades parken successivt. I början av 1960-talet hade den ersatts av ett busstorg öster om stationshuset och parkens resterande parti i väster togs bort under 1980-90-talet.

Förändrade behov av stationsområdet

Växjö kommun påbörjade 2007 en omvandling av Växjö stationsområde då flera projekt var på gång i området runt dåvarande resecentrum och bangård som gjorde att ett helhetsgrepp behövde tas. Flera av dessa hade en koppling till järnvägen och dåvarande resecentrum vilket medförde att ett stadsutvecklingsprojekt startades hos kommunen.

Kollektivtrafiken hade runt år 2000 börjat öka i samhället vilket medförde att behoven förändrades. Resecentrum (byggnaden) levde inte upp till de förändrade behoven även om den var förhållandevis ny. Anledningen var att den byggdes i en annan tid där behov enbart fanns för en bytespunkt mellan tåg och buss. Med ökat resande bedömdes byggnaden med enbart en kiosk inte heller svara upp mot det behov av service som fanns. Resecentrum bedömdes vara en flaskhals på Kust till kustbanan med enbart två perronger vilket inte mötte upp mot det ökade resandet med tåg. Stationsområdet ansågs också vara föråldrat, inte minst utifrån ett säkerhetsperspektiv, där exempelvis människor fortfarande gick i plan över spåren. Det hade även blivit en förändring av godshantering på järnvägen där Växjö bangård hanterade väldigt lite godstransporter och gods (lite vägsalt och olja). Därför beslutade Växjö kommun att tillsammans

med Alvesta kommun flytta befintlig godshantering från Växjö till Alvesta för att utveckla en regional godsterminal i Alvesta.

Växjö kommun har under lång tid varit en kommun som växer varje år sett till invånarantal även om ökningen varit olika stor olika år. Sedan början av 2000-talet har kommunen börjat växa i en betydligt större takt vilket bidragit till förändrade förutsättningar för kommunens utveckling. Ett ökat behov av bostäder i centrum med intresse från flera aktörer och möjlighet att uppföra ett World Trade Center (fram till vår 2026) centralt har därmed också medverkat i utvecklingen av stationsområdet.

Jakten på en helhetslösning

Stort antal förslag på utformning och lösningar för den östra delen av stationsområdet och Linnérondellen samt deras koppling emellan har tagits fram under ett drygt decennium utan att kommunen varit nöjd med helheten. Vid sidan av höga krav på ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik så har platsen i sig medfört begränsningar i utformning i och med fasta höjdnivåer att ta hänsyn till. I norr finns befintlig bebyggelse inom kvarteret Kristina som ligger på en höjdnivå på cirka + 163,5 - 162,6. I söder går järnvägen på en bro som styr nivån på underliggande Vilhelm Mobergs gata med en höjdnivå på cirka + 160,8. Att Vilhelm Mobergs gata går i skärning bidrar till att nivåskillnaden mot Stationsområdet är stor (+164,8) medan nivåskillnaden mot Linnéparken är något mindre (+161,9). I nordöst, ungefär vid Linnégatans anslutning till cirkulationsplatsen, ligger även den stensatta kulverten som byggdes i slutet av 1800-talet när Guldsmedsbäcken kulverterades. Dess täckning är idag enbart 0,45 meter vilket ytterligare begränsar platsen i höjddled.



Karta över befintlig Linnérondell med markhöjder utmarkerade.

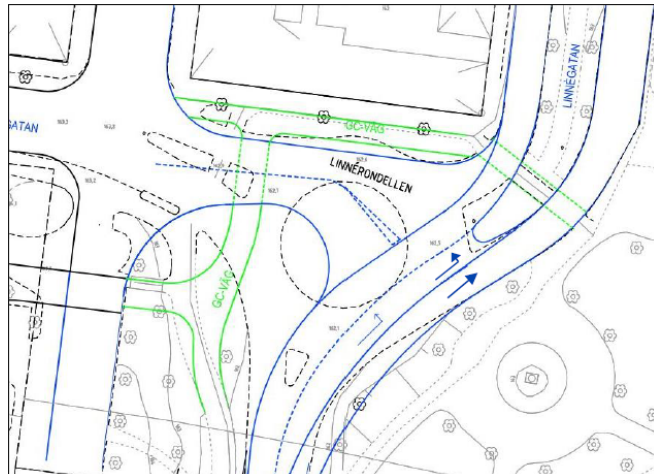
Arbetet med omvandlingen av stationsområdet sedan dess start 2007 fram till idag visar sammantaget på en lång och föränderlig resa gällande vilket behov och funktion det tidigare resecentrum och närliggande ytor ska ha. Diskussioner har förts med andra aktörer som inte sett behov av förändring av befintligt resecentrum eller den tidigare stora asfalterade ytan med hållplatser i de västra delarna och kommunen har själva frångått det egna målet om fullföljning av rutnätet med bebyggelse till järnvägen och i stället prioriterat yta för gång, cykel och kollektivt resande i den östra delen av Norra stationsområdet. Först våren 2020 presenterades ett förslag med en bra helhetslösningen där den negativa påverkan på befintliga träd och Linnéparken vägdes upp av att kraven på framkomlighet och tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik uppnåddes utan att en stor asfalterad trafiklösning skapas. Vilket tidigare förslag inte hade uppfyllt. Se sammanställningen Norra stationsområdet och Linnérondellen – bakgrund och vägval (Växjö kommun, 2026c) för mer information.

Stationsområdet som en central bytespunkt och målpunkt i stadens gatunät

En trafikutredning för hela stationsområdet togs fram 2011-04-05 (Tyréns) som en fortsättning på trafikutredningen för WTC- södra stationsområdet (2010-06-16). Utredning reviderades 2011-09-30 och inkluderade då en högre andel genomfartstrafik på Norra Järnvägsgratan framför stationsområdet. Utredningarna redovisar olika scenarier för hur planerad exploatering i stationsområdet, tillsammans med övrig planerad exploatering i staden enligt då gällande översiktsplan, påverkar trafikmängderna på vägnätet. Scenarierna utgår från att olika åtgärder genomförs i trafiksystemet, såsom stängning av Norra Järnvägsgratan för biltrafik, för att analysera hur trafikflödena påverkas, med särskilt fokus på stationsområdets närområde. I utredningen för hela stationsområdet, med prognosår 2025, visas att exploateringen inom stationsområdet bidrar till ökade trafikmängder i närområdet. Den kraftiga ökningen till 2025 bedöms dock främst beror på den stora befolkningsökning som exploateringen i staden som helhet medför, samt i viss mån den allmänna trafikökningen i samhället. I prognosmodellen ingår även åtgärder såsom avstängning av Norra Järnvägsgratan för biltrafik på sträckan Kungsgatan – Bäckgratan, utbyggd Bäckaslövsförbindelsen och en fullt utbyggd Södra Länken. Eftersom stora delar av den planerade exploateringen i staden ännu inte har genomförts bedöms utredningen fortsatt utgöra ett relevant underlag för utbyggnaden av stationsområdet och för det aktuella planuppdraget avseende stadens trafikflöden. Planförslaget bedöms inte påverka trafikmängder, trafikorörelser eller slutsatser i trafikutredningen.

Två trafikutredningar har tagits fram för att studera möjlig ombyggnad av Linnérondellen i samband med utvecklingen av norra stationsområdet och etableringen av en ny regionbussgata.

- WSP (2017) utredde möjligheten att ersätta cirkulationsplatsen med en trevägskorsning, utifrån förändrade trafikförutsättningar när Norra Järnvägsgratan föreslogs få minskad genomfartstrafik. Uppdraget omfattade att utreda kapacitet, pröva anslutning av en ny regionbussgata samt att ta fram förslag på framtida utformning utifrån målen att (1) busstrafik ska kunna nå Kronobergsgatan och Linnégatan, (2) ett gent cykelstråk ska skapas mellan Linnéparken och stationsområdets östra del och (3) en befintlig alm ska bevaras. Analysen visade att befintlig cirkulationsplats har tillräcklig kapacitet, medan en trevägskorsning riskerar köbildning och försämrade framkomlighet, särskilt för busstrafiken. Åtgärder som signalreglering och vänstersvängfält bedömdes kunna förbättra situationen men medförde intrång i Linnéparken och andra negativa effekter. Kommunen bedömde sammantaget att trevägskorsning inte var ett lämpligt alternativ på grund av dålig framkomlighet för bussar, bristfällig lösning för gång och cykel samt negativa stadsbyggnadseffekter genom



Principskiss utformning korsningen Linnégatan/Norra Järnvägsgratan med vänstersvängfält. (WSP, 2017)

en stor asfalterad yta i ett mycket centralt läge. Se även sammanställningen Norra stationsområdet och Linnérondellen – bakgrund och vägval (Växjö kommun, 2026c) för mer information.

- Norconsult (2019) fick därefter i uppdrag att ta fram en hållbar trafiklösning där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras, acceptabel kapacitet och arbetet är i linje med Agenda 2030. Områdets nära anslutning till domkyrkan, Linnéparken och Växjösjön, samt inom riksintresset för rutnätsstaden, ställde krav på en väl anpassad gestaltning. Utredningen pekade på brister i befintlig rondell främst gällande gång- och cykelkopplingar, kort kömagasin för bussar samt vissa trafiksäkerhetsproblem.



Alternativ 1 (Norconsult, 2019)

Fyra alternativ togs fram, där alternativ 1 – med minskad rondellyta och ny gångpassage – rekommenderades, då det förbättrar tillgänglighet och framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Kommunen bedömde dock att inget av alternativen fullt ut uppfyllde kraven, bland annat på grund av fortsatt begränsad (oacceptabel) framkomlighet för busstrafiken och negativa stadsbyggnadseffekter genom en allt för stor asfalterad yta centralt och ineffektivt markutnyttjande i och med en vändyta på Norra Bantorget (nu benämnt Pär Lagerkvists plan). Se även sammanställningen Norra stationsområdet och Linnérondellen – bakgrund och vägval (Växjö kommun, 2026c) för mer information.

Ett cykelprogram (Växjö kommun, 2017) togs fram för att utreda behovet av cykelparkering i anslutning till stationen samt vart dessa parkeringar bäst placerades. Behovsanalysen visade att befintlig cykelparkering i Växjö stationsområde är otillräcklig i förhållande till dagens efterfrågan (2017). Antalet parkerade cyklar översteg tillgången på platser, och behovet förväntades öka kraftigt till följd av befolkningstillväxt, förtätning samt ett ökat kollektivtrafikresande där en stor del av ökningen bedöms utgöras av cykel som anslutningsmedel till tåg och buss. Fördelningen av cykelparkeringsplatser i stationsområdet utgår från varifrån resenärerna förväntas komma samt stadens framtida befolkningsutveckling. Tre huvudsakliga upptagningsområden identifieras: väst och norr, söder inklusive västra Teleborg samt öst inklusive östra Teleborg. Utifrån denna fördelning bedöms cirka 35 procent av cykelplatserna behöva lokaliseras till den västra delen av stationsområdet, cirka 40 procent till den östra delen och cirka 25 procent till den södra delen. Detta innebär att en större andel av cykelparkeringarna koncentreras till den norra sidan av järnvägen, där merparten av resenärerna anländer. På Pär Lagerkvists plan innebär detta att cirka 600 parkeringsplatser behöver anläggas för att möta behovet.

Linnéparken

Dess tillkomst och utveckling

I samband med stadens ombyggnad efter branden 1843 togs en serie stadsplaner fram där rutnätsstaden stärkte sin form. Med 1875 års stadsplan framträdde tidens representativa stadsmässiga system med esplanader, parker och landmärken i sin fullständiga form. Vid samma tid växte medvetandet om behovet av publika parker i den alltmer trångbodd och i de många fall osunda stadsmiljöerna. Med den nämnda stadsplanen anvisades två parkytor söder om domkyrkan, genomkorsat av en bred esplanad. 1878 togs ett gestaltungs-förslag fram av trädgårdsdirektör August Ericsson (senare stadsträdgårdsmästare i Kalmar) i tidstypisk, centraleuropeisk romantisk stil med intryck från den franska och tyska trädgårdskonsten (den ofta nämnda engelska landskapsparken betonade mer de större stiliserade backlandskapen). Parken började anläggas redan 1879 och sträckte sig mellan Östergatan och Linnégatan och dominerades av den tvärgående Norra Järnväggsgatan som då gick rakt igenom parken, planterad med fyrradig lindallé som lät både fordonstrafik och flanörer samexistera. I samklang med tidens strömningar hade staden redan 1856 anlagt en mindre park söder om Kv. Kristina kallad Sjöparken vilken utgjorde en sammanhängande del med Sjötorget, idag utvidgat som Vattentorget. Anläggningen, som bestod av trädplanteringar, gångar och planteringsöar, var tillika stadens första park - i storleksordningen av ett kvarter.

Sjösänkningen 1814 skapade förutsättningarna för den blivande parken 1878, då kallad den Nya parken. Det så kallade Lillsjöområdet, som utgör dagens Linnéparks östra del, utfylldes successivt under perioden 1902-1920. Parken utvidgades därför stegvis under åren 1922-23 med en ny parkdel i öster. Denna vidareutvecklades under 1930-tal och framåt, bland annat med en näckrosdamm som är bevarad än i dag.



Utsnitt från karta från år 1875 som visar läget på Sjöparken söder om kvarteret Kristina och Lillsjöområdets placering syns öster om Fiskertorget.

Vid 200 års-jubileet av Carl von Linnés födelse, år 1907, väcktes tanken på en minnesbyst som också uppfördes några år senare. Linnégatans (Kanalgatans) sista stycke mot järnvägen lades igen redan 1898 och kopplade samman Sjöparken med "Nya Parken". På denna plats skapades 1909 en omarbetad parkanläggning för minnesbysten och namnet ändrades för hela anläggningen till Linnéparken. Kring Linnébysten anläggs än idag prydnadsplanteringar och även den traditionsenliga kaktusplanteringen som initierades år 1925. Parken har även statyer av ytterligare två av stadens profiler, skalden Esaias Tegnér och nykterhetskämpen Peter Wieselgren (statyn över Wieselgren flyttades 2018 till Vattentorget). Framför domkyrkan återfinns en mindre staty över sankt Sigfrid (1999). I parkens östra del vid gångtunneln under Teleborgsvägen finns en sentida skulptur "Blända" från 2016.

Parken har fått flera större omdaningar under de senaste decennierna med en rad samtida tillägg. Med början under 1990-talet omarbetades den östra delen och en ny öppning till sjösidan gav luft till parkens inre flöden och trygghet. Parken "nyinvigdes" omkring 2002. Under de senaste

decennierna har en rad ändringar av parkens scener och lekplatser genomförts tillsammans med förenklingar av grönstrukturen för att motsvara tidens föreställning och trygga stadsrum och rationell förvaltning. Samtidigt har storm, trädskjudningar och ålder skördat en påtaglig del av parkens grönstruktur.

Linnéparken idag

Linnéparken är idag en del av Växjö stadspark, och består av olika delar med bland annat en plantering enligt Carl von Linnés sexualsystem och en populär lekplats med Linné som tema. Parken omges av barriärer i söder och öster, i form av järnvägen och Teleborgsvägen, men längst i sydost finns en gångpassage under järnvägen som kopplar samman parken med strandpromenaden runt Växjösjön. Mot väster är kopplingen till centrum självklar, och framför domkyrkan är Linnégatan upphöjd så att ett naturligt gångstråk bildas in mot Sandgärdsgatan. I Linnéparken finns en utomhusscen, och såväl Domkyrkocentrum som domkyrkan används för offentliga arrangemang. Kyrkorummet är en viktig samlingssal i staden, vid högtider men också för konserter. I Domkyrkocentrum finns ett café. Parken används för utomhusträning, evenemang, picknick och vandringsleden Sigfridsleden leder till parken. Här passerar dagligen ett stort antal människor på cykel eller till fots både för att uppehålla sig i parken och som genomfart till målpunkter i andra delar av staden. Skyltar som berättar om kulturhistoriska platser har placerats vid Karolinerhuset, Domkyrkan och i Linnéparken.

Planområdet

Planområdet är beläget i Växjö centrum vid stationshuset och Linnéparken. Planområdet är ca 2,5 ha stort och begränsas i norr av Norra Järnvägsgatan, kvarteret Kristina och Domkyrkan. I söder avgränsas området av järnvägen och del av Raoul Wallenbergs gata. Marken är i kommunal ägo bortsett från en liten yta järnvägsmark i sydöstra delen av planområdet som ägs av Trafikverket.



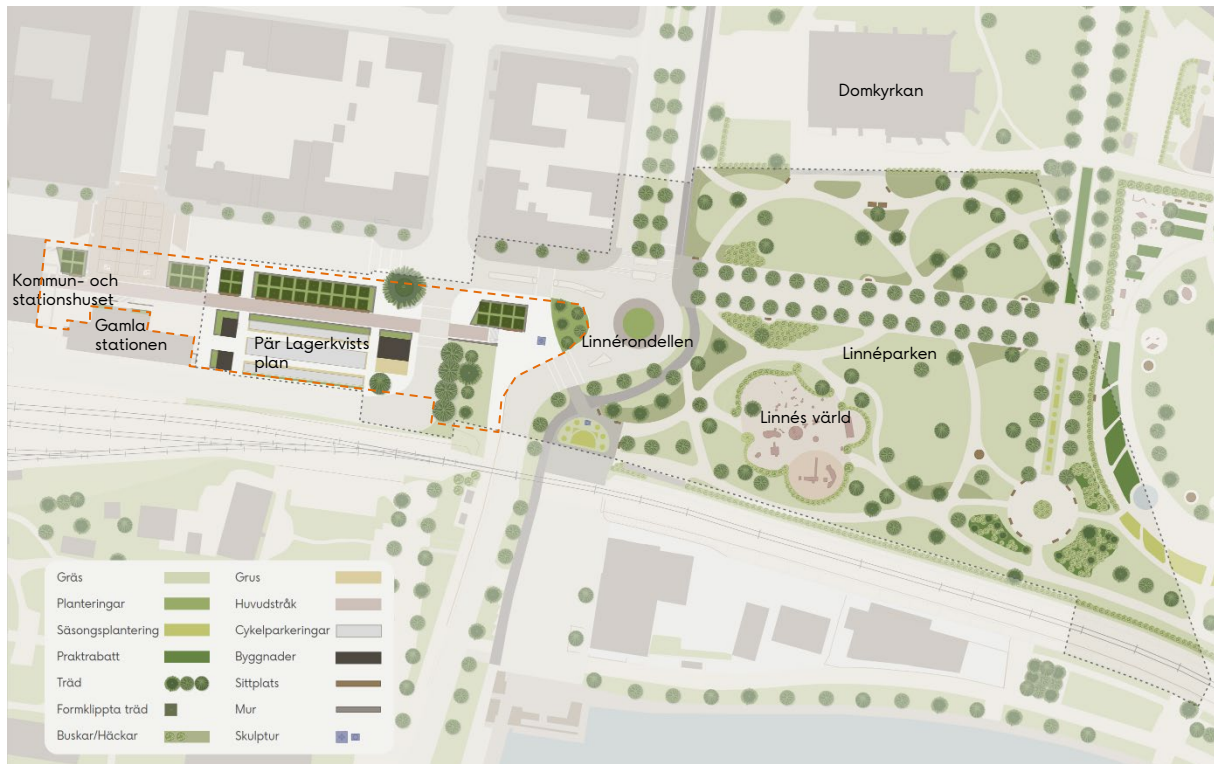
Flygfoto över aktuellt planområde där planområdets gräns är markerad med en vit streckad linje.

Planförslaget

Sedan 2007 pågår en omfattande omvandling av Växjö stationsområde som successivt har förändrat stadens mest centrala delar. Bangården har byggts om med nya spårdragningar, perronger och ny gångbro. Södra stationsområdet har förvandlats om till bostäder, på norra stationsområdet har ett nytt stations- och kommunhus uppförts och det tidigare busstorget bebyggs nu med centrumverksamhet och bostäder. Nästa steg är att färdigställa entréytan öster om stations- och kommunhuset, även kallad Pär Lagerkvists plan. I detta sammanhang behöver Linnérondellen flyttas österut för att förbättra markanvändningen och stärka tillgängligheten till Växjö station, som utgör en regional bytesnod och ingår i riksintresset för kommunikation kopplat till järnvägen. Planförslaget syftar därmed till att stärka stationens funktion i det lokala och regionala trafiksystemet samt skapa bättre samband mellan stationen, centrum, Linnéparken och Växjösjön.

Pär Lagerkvists plan ligger centralt i Växjö och kommer att vara en viktig nod för gång-, cykel-, buss-, bil- och tågtrafik. En av platsens viktigaste uppgifter är att möjliggöra tydliga och effektiva byten mellan trafikslagen, där stationens roll som regional målpunkt har varit styrande för utformningen. I framtaget gestaltungsförslag har ambitionen varit att organisera platsens funktioner på ett optimalt sätt, ge platsen en tydlig identitet och grön karaktär, samtidigt bevara och utveckla kvalitéer som finns i området idag så som rutnätsstadens struktur. Genom att flytta Linnérondellen österut skapas bättre förutsättningar för en mer funktionell trafiklösning och en ökad tillgänglighet till stationsområdet. Gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras, samtidigt som angöring för korttidsparkering, leveranser, buss och bil möjliggörs längs Norra Järnvägsgatan och Kungsgatan. En tvåvåningscykelparkering placeras i sydöstra delen av Pär Lagerkvists plan och Länstrafikens bussar föreslås vända i den nya rondellen eller runt kvarteret när stationsområdet är färdigutbyggt. Därigenom frigörs ytor nära stationen för rörelse, vistelse och smidiga byten mellan trafikslagen.

Pär Lagerkvists plan ska samtidigt vara en inbjudande stadsmiljö som länkar samman stationen med centrala Växjö, Linnéparken och Växjösjön. Platsens utformning bygger på ett tydligt huvudstråk österut som fortsätter på stråket genom stationshuset och stärker orienterbarheten genom området. Gestaltningen med sittplatser, upphöjda planteringar och träd bidrar till att tydliggöra stråket och skapa en attraktiv plats för både vistelse och väntan. De gröna inslagen stärker också kopplingen till Linnéparken och Växjösjön samt bidrar till att platsen upplevs som en del av stadens sammanhängande grönstruktur. Sammantaget är huvudfokus i planförslaget att säkerställa en väl fungerande och tillgänglig bytespunkt, där trafikfunktion och vistelsekvaliteter samverkar i ett av Växjös mest strategiska lägen.



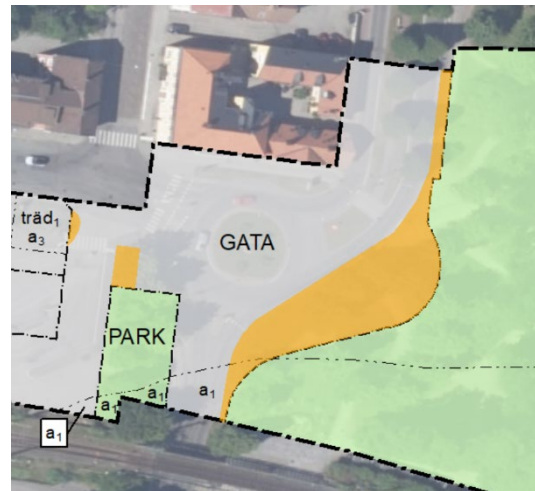
Illustrationsplan över planområdet. Ungefärlig avgränsning av Pär Lagerkvists plan markerat i ljusbrun streckad linje

Planförslaget innebär ett intrång i Linnéparken där trafiken kommer närmare lekplatsen i parken. Utformningen har dock tagits fram med målsättningen att begränsa påverkan så långt som möjligt, samtidigt som en tydlig entré och väl fungerande kopplingar mellan stationsområdet, Linnéparken och Växjösjön skapas. För att möjliggöra dessa nya och förbättrade samband behöver vissa befintliga träd tas ned. Samtidigt planeras fler träd att planteras än vad som fälls, och stor vikt har lagts vid att bevara och utveckla gröna ytor samt goda vistelsemiljöer. Den västra delen av parken ingår därför i planområdet för att sätta förändringen i ett större sammanhang och för att möjliggöra att området planläggs som park i sin helhet, eftersom förlängningen av Norra Järnvägsgatan och Östergatan/Sillagatan inom parken i dag är planlagd som gata. Även ett mindre område av järnvägen i planområdets sydöstra del omfattas av planen, för att undvika att mindre ytor med äldre planer blir kvar, i detta fall delar av stadsplanen från början av 1900-talet.

Användning allmän plats

GATA

Inom planområdet planläggs ett större område som GATA. Området består idag av befintlig Linnérondell, del av Vilhelm Mobergs gata och del av Linnégatan med anslutande gång- och cykelvägar samt kommande Raoul Wallenbergs gata (idag tillfällig yta för bussar) vilka alla idag utgör gatumark (huvudgata respektive lokalgata). Norra delen av befintligt grönområde i Kronobergsgatans förlängning och del av parkyta för den stora pyramidalmen ingår också i område för gata samt del av Linnéparken bestående av grusade gång- och cykelvägar, flertalet större träd, plantering och Linnébyst. Även Linnégatans östra trottoar och cykelväg planläggs som gata liksom övriga del av Linnégatan. Dessa fyra områden är idag planlagda som parkmark och får i och med detta planförslag en ny användning (sammanlagt cirka 900 kvm varav cirka 780 kvm utgör del av Linnéparken). Området som planläggs som gata är i sin helhet cirka 4 260 kvm.



Karta över vilka områden som föreslås gå från PARK till GATA i aktuellt planförslag. Ytorna är markerade i orange.

Efter planens genomförande planeras området i huvudsak utgöra del av bussgatan Raoul Wallenbergs gata i planområdets västra del och Linnérondellen med en annan placering i områdets östra del. För del av Linnégatan i norr och Vilhelm Mobergs gata i söder kommer ingen förändring ske utan de kommer fortsatt utgöra befintliga gator med trottoar och cykelbana. I mitten av området planeras en plats för gång- och cykeltrafikanter för ökad tillgänglighet mellan station- och kommunhus och Linnéparken och Växjösjön. I detta område planeras även träd planteras och Pär Lagerkvists monolit att placeras.

Motiv till regleringen är att kunna flytta Linnérondellen cirka 30 meter österut för att skapa bättre gång- och cykelförbindelser mellan station- och kommunhus, centrum, Linnéparken och Växjösjön samt möjliggöra god anslutning för kollektivtrafiken till Linnérondellen samtidigt som en attraktiv stadsmiljö skapas. Det i enlighet med planens syfte och att med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter främja en ändamålsenlig struktur och estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområde och kommunikationsleder, en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper samt att hänsyn ska tas till behovet att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns gator och vägar i enlighet med 2 kap 3 § p 1-2 samt 7 § 1 PBL.

P-PLATS₁ – Cykelparkering

I planområdets västra del planläggs ett område för cykelparkering. Området utgörs idag av tillfällig cykelparkering på en grusad yta och två tillfälliga busshållplatser. Området är idag till större delen planlagt som "P-Plats (parkering av alla slag av fordon). Endast markparkering. Inom området kan mindre byggnader prövas (som transformatorstation, cykelställ och dyl.),". Den östra delen är idag planlagd som "Lokalgata". Efter planens genomförande planeras ett cykelgarage byggas i den östra delen och cykelställ i två våningar med tak i resterande del. Område för P-plats kommer i och med aktuell detaljplan gå från kvartersmark till allmän plats så Pär Lagerkvists plan

i sin helhet utgörs av allmän plats med undantag för befintliga teknikbyggnader. Området är cirka 1050 kvm.

Motiv till regleringen är att säkerställa tillräcklig yta för stationens behov av cykelparkering därav medges inte parkering i sin helhet utan precisering görs till cykelparkering. Området regleras som allmän plats för att säkerställa allmänhetens tillgänglighet till detta centrala läge i staden. Det i enlighet med planens syfte och att med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter främja en ändamålsenlig struktur och estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområde och kommunikationsleder, en från social synpunkt god livsmiljö om är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper samt lokalisera bebyggelse och byggnadsverk till mark som är lämpad för det med hänsyn till möjligheterna att ordna trafik och samhällsservice i övrigt i enlighet med 2 kap 3 § p 1-2 och 5 § p 3 PBL.

PARK

I planområdets östra del planläggs ett stort område som PARK.

Området utgör idag en del av Linnéparken som ingår i stadens stadspark runt Växjösjön och sjön Trummen. Aktuell del av parken består av klippt gräsmatta med många stora träd, gångstråk, rabatter, alléer och en större lekplats. Området är idag planlagt som "Andra allmänna platser (planteringar)" med undantag för allén i förlängningen av Norra Järnvägsgatan i öst-västlig riktning genom parken och allén i nord-sydlig riktning i planområdets östra gräns. Dessa två områden är idag

planlagda som "Gator och torg med breddmått i meter och föreslagna trädrader" i stadsplanen för WEXIÖ upprättad åren 1907-1911 (0780K-1). Dessa områden kommer därmed få en ändrad användning från gata till park genom aktuellt planförslag (sammanlagt cirka 5250 kvm varav cirka 4990 kvm utgör del av Linnéparken). Vid planens genomförande planeras området fortsatt användas som parkområde. Ett gestaltungsprogram har tagits fram för Linnéparken som helhet med bland annat ändrad utformning i parkens möte med framtida Linnérondell för att skapa en bra och attraktiv entré till parken samt höja de kulturhistoriska värdena i den västra delen av parken, söder om domkyrkan. Området är cirka 17 000 kvm.

Motiv till regleringen är att säkerställa nuvarande användning av området (PARK) och ta bort nuvarande planlagd gatumark i alléernas sträckning i Linnéparken. Regleringen blir då även enhetlig med den reglering som finns för resterande del av den nord-sydliga allén nordöst om aktuellt planområde. Motiv till regleringen är även att undvika skapande av restytor av olika planområden därför tas hela parkområdet med från stadsplanen för WEXIÖ upprättad åren 1907-1911 (0780K-1) och inte enbart de delar som idag är planlagda som gata. Det i enlighet med planens syfte och att hänsyn ska tas till behovet att det inom eller i nära anslutning till områden



Karta över vilka områden som föreslås gå från GATA till PARK i aktuellt planförslag. Yterna är markerade i mörkgrönt.

med sammanhållen bebyggelse finns parker och andra grönområde samt lämpliga platser för lek, motion och annan utevistelse i enlighet med 2 kap 7 § 3-4 PBL.

I planområdets mittersta del planläggs ett befintligt grönområde bestående av en gräsbeklädd slänt med flera träd, varav några bildar en trädrad i Kronobergsgatans förlängning. I områdets nordöstra del går även en gång- och cykelväg utmed Vilhelm Mobergs gata. Idag är området med trädallén i västra delen planlagd som park medan slänten ned mot Vilhelm Mobergs gata är planlagd som gata. Området planeras fortsatt utgöra ett mindre parkområde men med något ändrad utformning genom fler träd. Nuvarande gång- och cykelväg planeras att flyttas österut och placeras utanför parkområdet. Området är cirka 420 kvm.

Motivet till regleringen är att säkerställa större delen av befintligt grönområde som parkområde. Det i enlighet med planens syfte och att hänsyn ska tas till behovet att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns parker och andra grönområde i enlighet med 2 kap 7 § 3 PBL.

TORG

I planområdets nordvästra del planläggs ett område med användningen TORG. Området består i dag främst av en hållplats, ett tillfälligt cykelgarage och en tillfällig gata för busstrafik. Efter planens genomförande planeras området utgöra en offentlig mötesplats bestående av ett gång- och cykelstråk, en större trädplantering med underliggande rabatter och sittbänkar utmed planteringsytornas södra sida. Området är idag främst planlagt som "P-Plats (parkering av alla slag av fordon). Endast markparkering. Inom området kan mindre byggnader prövas (som transformatorstation, cykelställ och dyl.)", mindre område för lokalgata samt ett mindre parkområde i nordöst där det tidigare stod en stor pyramidalm. Området är cirka 1220 kvm.

Motivet till regleringen är att säkerställa en öppen och allmänt tillgänglig yta för stationens och stadens behov samt skapa ett tydligt stråk med grön koppling mot Linnéparken och Växjösjön. Inom användning ingår allmän kommunikation, torghandel, kollektivtrafik, serveringar samt normal fordonstrafik mm vilket ger platsen möjlighet att förändras med tiden efter stationen och stadens behov. Det i enlighet med planens syfte och att med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper och att hänsyn ska tas till behovet att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns torg och lämpliga platser för annan utevistelse i enlighet med 2 kap 3 § 2 samt 7 § 2 och 4 PBL.

Egenskapsbestämmelser allmän plats

Utformning av allmän plats

höjd₁ - Högsta nockhöjd är 5 meter

Inom område för cykelparkering är högsta nockhöjd reglerad till 5,0 meter. Höjden är reglerad efter en framtagna sektion över planerat cykelgarage, bestående av cykelparkering i två våningar med tak.

Motiv till regleringen är att byggnaderna inte ska bli dominerande på platsen och påverka upplevelsen av gamla och nya stationshuset. Detta i enlighet med planens syfte och att bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som

är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan i 2 kap 6 § 1 PBL.

träd₁

Inom området för TORG planläggs ett område med att ett träd ska finnas på platsen.

Motivet till regleringen är att ett tidigare karaktärsskapande träd på platsen har tagits ned vilket var skyddat i nu gällande detaljplan. Detta träd behöver ersättas. I utformningen av Pär Lagerkvists plan är grönskan ett centralt gestaltungsgrepp för att skapa en visuell och rumslig koppling mellan stationsområdet och Linnéparken. Möjligheten att etablera ett träd som kan utvecklas över tid och bli stort bedöms som viktig för stadsmiljöns attraktivitet och för att förstärka sambandet med Linnéparken. Därutöver bidrar trädet med flera ekosystemtjänster, bland annat klimatutjämning, förbättrad luftkvalitet och hantering av dagvatten, samt med estetiska kvaliteter som kan bidra till platsens långsiktiga identitet. Detta i enlighet med planens syfte och att med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder i 2 kap 3 § 1 PBL.

a₃ – Marklov krävs även för trädfällning av träd markerat med bestämmelsen träd₁

Ändrad lovplikt planläggs inom område i nordöstra delen av Pär Lagerkvists plan där ett träd ska finnas på platsen. Det gäller utökad lovplikt där marklov även krävs för trädfällning av träd markerat med bestämmelsen träd₁.

Bedömningen om trädet är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk kan skilja sig åt och kan vara svårt att avgöra efter att trädet har tagits ned och fraktats bort. Genom krav på marklov för trädfällningen ges kommunen möjlighet att granska trädets mående och skälen till att trädet anses behöva tas ned innan själva trädfällningen sker. Innan marklov kan ges ska en återplanteringsplan för området med angiven storlek, kvalitet och art lämnas in och godkännas av kommunen.

Motivet till en ändrad lovplikt är att det ger kommunen möjlighet att följa upp att bestämmelsen träd₁ följs så att trädet inte tas ned av andra orsaker än det som anges på plankartan. Det i enlighet med planens syfte och med hänsyn till natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan enligt 2 kap 6 § 1 PBL.

Upphävande av strandskydd

a₁ – Strandskyddet är upphävt

Planområdets södra delar omfattas av strandskydd från Växjösjön. De delar som berörs är Linnéparkens södra del, del av Vilhelm Mobergs gata norr om järnvägen, södra delen av det mindre grönområdet väster om Vilhelm Mobergs gata och en liten del av Raoul Wallenbergs gata. Strandskyddet föreslås upphävas igen i samband med aktuellt planförslag. Se även rubrik *Konsekvenser, Natur, Strandskydd* för information och särskilt skäl för upphävande.

Motivet till upphävandet är att pågående användning ska kunna fortgå likt idag inom området. Det i enlighet med planens syfte och att marken ska användas för det ändamål som den är mest lämpad för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov enligt 2 kap 2 § PBL.

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän platsmark.

Användning kvartersmark

E – Teknisk anläggning

I planområdets västra del, i närheten av gamla stationsbyggnaden, finns i dag en teknikbyggnad samt en transformatorstation. Byggnaderna ligger idag inom område planlagt som "P-Plats (parkering av alla slag av fordon). Endast markparkering. Inom området kan mindre byggnader prövas (som transformatorstation, cykelställ och dyl.),". För att bekräfta nuvarande användning på platsen planläggs byggnaderna med användningen E – Teknisk anläggning. Områdena är sammanlagt cirka 60 kvm.

Motivet till regleringen är att säkerställa nuvarande användning inom områdena för befintliga teknikbyggnader inom planområdet samt möjliggöra en eventuell framtida fastighetsreglering. Det i enlighet med planens syfte och att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheter att ordna samhällsservice i övrigt enlighet med 2 kap 5 § p 3 PBL.

(E) – Teknisk anläggning (vertikal avgränsning)

I planområdets västra del, i närheten av gamla stationsbyggnaden, finns i dag en teknikbyggnad. Byggnaden ovan mark är cirka 30 kvm medan dess källarplan är cirka 100 kvm. Byggnaden ligger idag inom område planlagt som "P-Plats (parkering av alla slag av fordon). Endast markparkering. Inom området kan mindre byggnader prövas (som transformatorstation, cykelställ och dyl.),". För att bekräfta nuvarande användning på platsen samtidigt som markplan fortsatt utgörs av allmän platsmark (TORG och P-PLATS_i) planläggs byggnadens källarplan som (E) – Teknisk anläggning med avgränsning vertikalt. Den vertikala avgränsningen är mellan +160,3 och +164,3.

Motivet till regleringen är att säkerställa nuvarande användning inom området för den befintliga teknikbyggnaden inom planområdet samtidigt som markplan fortsatt är allmänt tillgänglig. Detta för att möjliggöra en eventuell framtida fastighetsreglering. Det i enlighet med planens syfte och att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheter att ordna samhällsservice i övrigt enlighet med 2 kap 5 § p 3 PBL.

T₁ – Järnväg

I planområdet sydöstra del finns ett litet område planlagt för järnvägsändamål. Området används idag för järnvägsändamål och kommer behålla sin nuvarande användning i samband med ändringen av detaljplanen dvs. ingen förändring av markanvändningen. Området är cirka 800 kvm.

Motivet till regleringen är att säkerställa nuvarande användning inom området och att undvika mindre restytor av äldre detaljplaner, i detta fall stadsplanen WEXIÖ upprättad åren 1907-1911 (0780K- 1). Det i enlighet med planens syfte och att med hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden främja en ändamålsenlig struktur i enlighet med 2 kap 3 § p 1 PBL.

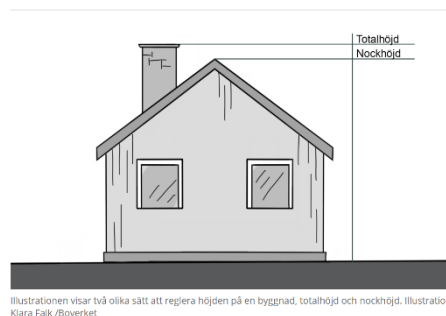
Egenskapsbestämmelser kvartersmark

Höjd på byggnadsverk

h₁ 4,0 - Högsta tillåtnanockhöjd är 4,0 meter

Inom område för teknisk anläggning är högsta nockhöjd reglerad till 4,0 meter. Höjden är reglerad efter befintliga teknikbyggnader i en våning som är uppförda på platsen.

Motiv till regleringen är att byggnaderna inte ska bli dominerande på platsen och påverka upplevelsen av gamla och nya stationshuset. Detta i enlighet med planens syfte och att bebyggelse och byggnadsverk ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärden på platsen och intresset av en god helhetsverkan i 2 kap 6 § 1 PBL.



Upphävande av strandskydd

a₂ – Strandskyddet är upphävt

Planområdets södra delar omfattas av strandskydd från Växjösjön. Den del som berörs är järnvägsområdet i planområdets sydöstra del inom vilken strandskyddet föreslås upphävas igen i samband med aktuellt planförslag. Se även rubrik *Konsekvenser, Natur, Strandskydd* för information och särskilt skäl för upphävande.

Motivet till upphävandet är att pågående användning ska kunna fortgå likt idag inom området. Det i enlighet med planens syfte och att marken ska användas för det ändamål som den är mest lämpad för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov enligt 2 kap 2 § PBL.

Lämplighetsbedömning

Planområdet ligger i ett centralt och strategiskt läge vid stationen och ingår i ett sammanhang där kommunen under lång tid arbetat med stationsområdets utveckling. Planförslaget bedöms stärka stationsområdet som transportnod och riksintresse för trafikkommunikation Kust till kust-banan. Det bedöms förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och orienterbarhet för gång, cykel och kollektivtrafik genom nya och tydligare kopplingar, bland annat genom en ny och tydligare koppling söder om Linnérondellen och ett mer sammanhållet stråk mellan stationen, centrum, Linnéparken och Växjösjön. Planförslaget bidrar också till att Pär Lagerkvists plan utvecklas till en tydlig, grön och inbjudande stadsmiljö. Dessa funktioner bedöms vara av påtagligt allmänt intresse i en central stadsmiljö och i anslutning till en regional transport- och målpunkt.

Planförslaget innebär intrång i Linnéparken som del av stadsparken och berör områden med höga natur- och kulturvärden samt riksintresse för kulturmiljövården Växjö stad. Planens genomförande bedöms medföra negativ påverkan på Linnéparkens kulturmiljö, bland annat genom att den del av parken som tydligast visar äldre gestaltningsidéer som romantisk 1800-talspark försvinner till stor del. För naturmiljön framgår att cirka 900 kvm planlagd park övergår till gatumark (varav cirka 780 kvm utgör intrång i Linnéparken) och att negativ påverkan på kulturvärden uppstår. Ett biotopskyddat träd behöver tas ned men inga jätteträd, grova hålträd

eller mycket gamla träd bedöms behöva tas ned. Intrånget har minimerats, fler träd planteras än som tas ned och tidigare planlagt gatumark i alléernas sträckning förs över till planlagd parkmark vilket ger en mer enhetlig reglering. Parkens funktion och helhet säkerställs och negativ påverkan på kultur- och naturvärden ska begränsas. Kompensations- och utvecklingsåtgärder genom gestaltungsprogram och trädplan har tagits fram för att stärka parkens värden över tid.

Flytten av Linnérondellen bedöms inte medföra ökade trafikflöden och bullerförändringar i närliggande miljöer är små. Störst ökning sker för de maximala ljudnivåerna in i parken och mot lekplatsen med upp till 4 dBA. Den ekvivalentnivån vid lekplatsen ökar med mindre än 1 dBA, vilket bedöms som en icke hörbar förändring. Planens genomförande bedöms inte medföra att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids inom eller utanför planområdet. Sammantaget bedöms påverkan på närboendes och besökares miljö som begränsad i förhållande till nyttan av förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet i bytespunkten.

Vid ombyggnation av Pär Lagerkvists plan och Linnérondellen planeras åtgärder för bättre fördröjning och rening (bl.a. skelettjorlar/biokolytor och genomsläppliga ytor) för att minska belastningen på ett redan ansträngt dagvattensystem. Dagvatten leds sen till kommunalt ledningsnät och vidare till laguner för rening vilket bidrar till en förbättring jämfört med idag och ingen negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten. Planområdet ligger i ett av stadens lågstråk där stora mängder vatten passerar vid ett skyfall. Linnéparks funktion som fördröjningsyta vid skyfall ska behållas och värnas, medan ett arbete med övergripande åtgärder för avrinningsområdet pågår. Planförslaget bedöms därmed kunna utformas så att risk- och miljöaspekter hanteras inom ramen för ett genomförande.

Kommunens samlade bedömning är att planområdet är **lämpligt** för den mark- och vattenanvändning som detaljplanen medger. Planen bedöms tillgodose betydande allmänna intressen kopplade till tillgänglighet, trafiksäkerhet och funktion i stadens centrala bytespunkt, samtidigt som intrång och negativ påverkan på natur- och kulturvärden har begränsats och hanteras genom planens utformning, reglering och redovisade kompensationsåtgärder.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader, vilket motsvarar 5 år, från det datum detaljplanen fått laga kraft. Efter genomförandetiden fortsätter detaljplanen att gälla men den kan upphävas eller ändras utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning.

Planeringsförutsättningar

Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan

För planområdet gäller kommunens översiktsplan antagen av kommunfullmäktige 2025-12-09 § 161.

Utvecklingsinriktning

I utvecklingsinriktningen beskrivs Växjö kommuns långsiktiga vilja för den fysiska utvecklingen av kommunen. Planområdet ligger inom Växjö centrum som pekas ut som regional kärna med

intentionen att fortsätta utvecklas som stadens och regionens kommersiella och kulturella centrum med stor hänsyn till de kulturhistoriska värdena och den småskaliga karaktären. Ett ökat utbud av bostäder, specialbutiker, restauranger, caféer, kultur och nöjen ska främjas. Torgen och övriga offentliga rum ska ägnas särskild omsorg för att göra dem till attraktiva mötesplatser och arenor för kulturopplevelser och evenemang. Stationsområdet ska vidareutvecklas som en viktig transportnod för både den regionala och lokala trafiken, och för växling mellan olika trafikslag. Stationen anges vara en viktig funktion som stärker Växjö stads roll som regional utvecklingsmotor.

Under regional kärna Växjö stad tas även utveckling av rutnätets gaturum, torg och parker mot och längsmed Växjösjön upp som en viktig del i utvecklingen av Växjö centrum stadsliv. Planförslagets möjliggörande av kopplingen mellan stationsområdet, Växjö centrum och Växjösjön ses som en väldigt viktig del i arbetet att stärka Växjö identitet som sjöarnas stad. Därmed utgör områdets utveckling ett väsentligt samhällsintresse, dvs en viktig utveckling för staden och kommunen.

Mark- och vattenanvändning

Mark- och vattenanvändningen visar mer ingående hur utvecklingsinriktningen ska förverkligas och ger vägledning för hur den fysiska miljön ska planeras. Planområdet berörs i översiktsplanen av fyra kategorier inom mark- och vattenanvändning – Bebyggelse, Grön och blåstruktur, Offentlig miljö och Transportinfrastruktur.



Karta över mark- och vattenanvändningen i översiktsplanen där gaturummets utbredning har utökats in i parken (grått området). Mångfunktionell bebyggelse är markerat i gulorange och Linnéparken i grönt området. Planområdet visas med vit streckad linje.

Bebyggelse

Planområdets västra del, Pär Lagerkvists plan, är utpekat som **mångfunktionell bebyggelse** med en ändrad användning. Mångfunktionell bebyggelse är bebyggelse som i huvudsak används för

bostäder, service, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Riktlinjer för området som är relevanta för aktuellt planförslag är främst:

- En ny järnvägspark/offentlig plats ska koppla samman kommun- och stationshuset med Linnéparken och Vattentorget/Växjösjön.
- Vid förändringar i markanvändningen skall god tillgänglighet till station beaktas ur ett lokalt och regionalt funktionellt utvecklingsperspektiv.
- Säkerställ angöring till Stationen för alla trafikslag.

Grön- och blåstruktur

Planområdets östra del, del av Linnéparken, är utpekad som **grönområde och park** men som två olika delområden. Linnéparkens västra del, söder om domkyrkan, är delområde *Linnéparken* tillsammans med det östra delområdet med scenen. Riktlinjer som är relevanta för aktuellt planförslag är främst:

- En del av Växjö stadspark med höga ambitioner på utformning och skötsel.
- Utveckling av gång- och cykelstråk som kopplar parken med omgivande områden.
- Cirkulationsplats utformning och placering bör ta hänsyn till parkens natur- och kulturvärden samt konstnärlig utsmyckning.
- Alléplanteringar ska värnas och förnyas vid behov.
- Äldre träd och trädmiljöer ska värnas.

Östergatan/Sillagatan ingår i delområdet *Östraboallén* som går upp till Östrabo nordöst om planområdet. Riktlinje som är relevanta för aktuellt planförslag är främst:

- Östraboalléns sträckning och karaktär ska bibehållas och värnas.

Offentlig miljö

Planområdet omfattas av tre olika områden inom kategorin. *Växjö stadskärna* är utpekad som **stadsliv** med utvecklad användning. Riktlinjer för området som är relevant för planförslaget är främst:

- Skapa fler attraktiva vistelseytor och flexibla stadsrum för olika aktiviteter och evenemang.
- Prioritera gång- och cykeltrafik samt tillgänglighet till kollektivtrafik.

Linnéparken är utpekad som **stadsliv** med utvecklad användning. Riktlinjer för området som är relevanta för planförslaget är främst:

- Utveckla parken som en central plats för stadsliv, med flexibla ytor för evenemang, kultur och vila.
- Värna parkens gröna kvaliteter och kulturmiljöer och säkerställ tillgänglighet för alla åldrar.

Esplanaderna i Växjö stadskärna är utpekad som ett **gaturum** med pågående användning. Riktlinjer för området som är relevant för planförslaget är främst:

- Korsningspunkter ska utformas med oskyddade trafikanter behov av säkerhet samt orienterbarhet i fokus.
- Stadens sammanhängande esplanadsystem ska bevaras och trädplanteringarna ska förnyas vid behov.

Transportinfrastruktur

Växjö station är utpekad som *resecentrum* med utvecklad användning inom kategorin **mobilitetshub**. Riktlinjer för området som är relevant för planförslaget är främst:

- Station som trafikeras med både lokal och regional buss- och tågtrafik.
- Främja en integrerad mobilitetslösning där gång-, cykel- och kollektivtrafik samverkar för att skapa säkra och smidiga byten mellan färdmedel.
- Eftersträva en attraktiv och trygghetsskapande offentlig miljö.

Vilhelm Mobergs gata är utpekad som *strategisk passage* med pågående användning inom kategorin **gång** samt **cykel**. Riktlinje för området är att befintlig passagemöjlighet ska värnas och utvecklas till en trafiksäker och trygg förbindelse (detta fall under) järnvägen för gående och cyklister. Passagen i det anvisade läget är nödvändig för att säkerställa en god genhet i gång- och cykelstrukturen i stadskärnan samt för att motverka järnvägens barriäreffekt.

Inom planområdet är Linnégatan, Vilhelm Mobergs gata och Norra Järnvägs gata utpekad som **huvudgata** med pågående användning utan specifika riktlinjer. Linnégatan, Norra Järnvägs gatan och Raoul Wallenbergs gata är även utpekade som **busslinje** med pågående användning (inga specifika riktlinjer) medan Vilhelm Mobergs gata är utpekad som busslinje med ändrad användning (inga specifika riktlinjer). Linnégatan, Vilhelm Mobergs gata samt cykelvägen i södra kanten av Linnéparken, utmed järnvägen, är utpekad som **cykelväg** med pågående användning utan specifika riktlinjer.

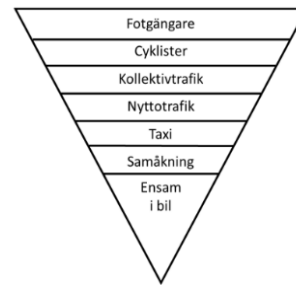
Detaljplanens förenlighet med översiktsplanen

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen, både gällande utvecklingsinriktningen och mark- och vattenanvändningen. Detaljplanens genomförande genom flytt av Linnérondellen österut samt utveckling av Pär Lagerkvists plan kommer att stärka stationsområdet som en viktig transportnod för både den regionala och lokala trafiken, säkerställa god framkomlighet och tillgänglighet där korsningspunkter utformas med fokus på oskyddade trafikanter behov av säkerhet, tydlig prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik (tåg och buss) samt främja säkra och smidiga byten. Stationsområdet kopplas samman med Linnéparken och Vattentorget/Växjösjön och utvecklas till en attraktiv och trygghetsskapande offentlig miljö.

Planförslaget bedöms också förenligt med översiktsplanens specifika riktlinjer för Linnéparken (stadsliv samt grönområde och park) även om vissa specifika riktlinjer anger att cirkulationsplatsens utformning och placering bör ta hänsyn till parkens natur- och kulturvärden samt konstnärlig utsmyckning, äldre träd och trädmiljöer ska värnas samt värna om parkens gröna kvaliteter och kulturmiljö. Anledningen är att anpassning har gjorts i mark- och vattenanvändningen där markanvändningen för gaturum går in i parken jämfört med dagens utformning av gaturummet. Utifrån detta bedöms översiktsplanens intension vara att Linnérondellen ska kunna flyttas österut. Ovannämnda riktlinjer för Linnéparken är kopplade till parken som helhet för att visa parkens värde för staden.

Transportplan 2025

Transportplanen är det koncernövergripande plandokumentet för all verksamhet i kommunen, vid planering, utformning och drift, som påverkar transporter. Planen beskriver hur Växjö kommun ska arbeta för att skapa ett trafiksäkert, hållbart och effektivt transportsystem och nå kommunens transportrelaterade målsättningar i hållbarhetsprogrammet och enligt kommunens översiktsplan.



Prioritering av trafikslag i Växjö kommun (Transportplanen, 2025)

För att nå kommunens mål har transportplanen sju utvecklingsområden vilka alla utgår från transportpyramiden för prioritering av trafikslag i Växjö kommun. Detta innebär att trafikslagen med lägst påverkan på miljön och störst fördelar för folkhälsa, energiförbrukning och effektivisering prioriteras i kommunens transportsystem. Det vill säga, gående prioriteras vid interaktionen med andra trafikslag och så vidare. Hållbar samhällsplanering och Mobility management är övergripande som påverkar alla trafikslag.

Hållbar samhällsplanering

Utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering är kopplad till kommunens översiktsplan där det konstateras att samhället och transportsystemet behöver skapa bättre förutsättningar som främjar hållbart resande, minskar bilberoendet och resor med privata bilar. Främst handlar det om förutsättningar som ökad trygghet och säkerhet (Barnkonventionen och Nollvisionen) samt närhet till service, bytespunkter och tillgång till delad mobilitet. Utvecklingen bör främst ske längs med Växjö stads funktionsstråk och kommunens kärnor enligt Växjö kommuns översiktsplan för att gynna hållbara transporter. I dessa funktionsstråk bör det vara god framkomlighet och trafiksäkerhet för gång, cykel och kollektivtrafik. Transportsystemet bör erbjuda hållbara transporter av hög kvalitet mellan kommunens och regionens målpunkter. Kommunen bör prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafiken i staden och kärnorna.

Av utvecklingsområdets tre insatsområden bedöms ett vara direkt kopplat till aktuell detaljplan och dess genomförande.

- Förbättra framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för hållbart resande i första hand längs med stadens funktionsstråk samt till relevanta kommunala och regionala målpunkter genom att se över prioritering i korsningar och hållplatser med mera.

Gång och gaturummet

Utvecklingsområdet Gång och gaturummet handlar om att gång är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen gångresor öka. Gångresor sker ofta i kombination med andra färdmedel och förutsättningarna för detta bör förbättras. Gaturummet bör utnyttjas för att öka Växjö attraktivitet och samtidigt öka trygghet, säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. I en attraktiv och välfungerande stad och kommunkärna bör service och målpunkter finnas inom gångavstånd. Särskilt fokus bör läggas på att öka tillgängligheten för personer med olika fysiska förutsättningar så som barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Drift och underhåll av gångvägarna bör förbättras så att färre drabbas av olyckor.

Cykel och små elfordon

Utvecklingsområdet Cykel och små elfordon handlar om att cykel är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen cykelresor öka. En kompakt tätort, bra och trafiksäker cykelinfrastruktur och en ökad cykelkultur skapar förutsättningar för Växjö som cykelstad. För resor inom Växjö stad och andra kommunkärnor bör cykeln vara det vanligaste färdmedlet. För resor mellan kärnor och på landsbygden behöver förutsättningarna för cykling förbättras. Elcykel och andra små elfordon bör också ta andelar från biltrafiken vid längre resor (upp till cirka 30 km).

Av utvecklingsområdets fem insatsområden bedöms ett vara direkt kopplat till aktuell detaljplan och dess genomförande.

- Göra det enklare att parkera sin cykel bekvämt och säkert med fokus på relevanta målpunkter i kommunen.

Kollektivtrafik

Utvecklingsområdet Kollektivtrafik handlar om att kollektivtrafik är ett prioriterat transportmedel och därför bör andelen kollektivtrafikresor öka. Fokus bör vara på två områden: prioritering av busslinjer som erbjuder snabb och frekvent masstransport längs med stadens funktionsstråk, och att erbjuda bra kollektivtrafik med hög kvalitet i övriga delar av staden och kommunen. Ytterligare arbete behövs för att förbättra kvaliteten på hållplatser. Vissa utvalda hållplatser bör även utvecklas till mobilitetshubbar och/eller servicepunkter som samordnar resekedjan. Detta medför fördelar för kollektivtrafikresenärer speciellt i kommunens glesbyggda delar. Det bör också vara smidigt att byta linjer eller trafikslag med mobilitetshubbar för att knyta ihop kommunens kärnor med regionala målpunkter.

Av utvecklingsområdets tre insatsområden bedöms ett vara direkt kopplat till aktuell detaljplan och dess genomförande.

- Uppgradera lämpliga hållplatser och bytespunkter till mobilitetshubbar i och utanför staden för att förbättra möjligheterna till byte mellan olika trafikslag (tåg-buss-cykel-bil och så vidare) och om möjligt samordna dessa hubbar med annan service.

Se rubrik *Konsekvenser, Trafik* för mer information om planförslagets påverkan på Transportplanens utvecklingsområden.

Planprogram

Ett planprogram finns framtaget för Växjö stationsområde, antaget av Kommunstyrelsen 2009-11-03 § 339.

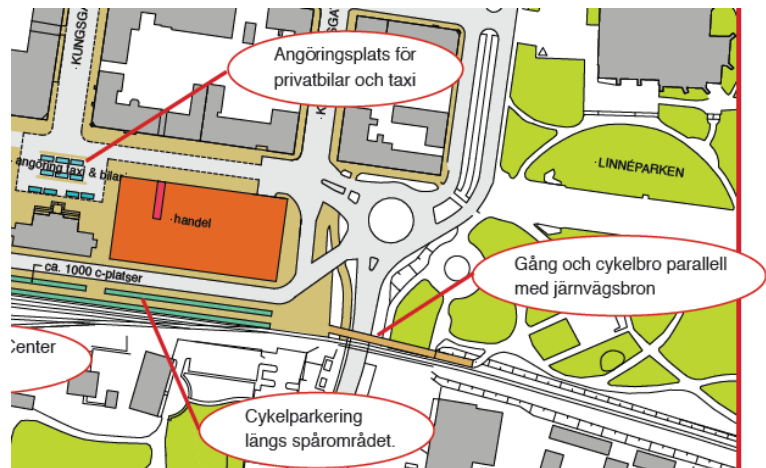
Planprogrammet omfattade främst norra stationsområdet samt nuvarande WTC-tomt (nu Castellum Sign) med omgivande allmän plats söder om järnvägen. Målsättningarna för planprogrammet var följande:

- Att skapa en attraktiv entré till staden, särskilt för resande med tåg och buss, vidga centrum och stärka dess konkurrenskraft.
- Att skapa en tydlig målpunkt i centrum och stärka utvecklingsmöjligheterna för kollektivt resande.

- Att i WTC skapa en mötesplats för regionala och internationella näringslivskontakter och handel.

Den grundläggande ambitionen med det planförslag som ingår i planprogrammet är "att göra det kollektiva resandet enklare och bekvämare samt att möjliggöra en exploatering av området som kan ge rutnätsstaden en vacker avslutning mot spårområdet". Linnérondellen föreslås användas som vändplats för bussarna. En gång- och cykelbro föreslås över Vilhelm Mobergs gata som gör att man kan ta sig direkt in i Linneparken. Mellan gamla stationshuset och Linnérondellen föreslås ett byggnadskvarter innehållandes kontor, handel och bostäder samt parkering i ett källarplan.

Gällande Linnérondellen görs följande ställningstagande:
"Platsen mellan Linnégatan och Kronobergsgatan. De förslag som tagits fram baseras på en direkt infart till stationsområdet från cirkulationsplatsen vilket inte bedömdes som realistiska utifrån höjdskillnader och krav på en bra anslutning för en parallell bussgata närmst järnvägen. Platsen behöver fortsatt detaljstuderats."



Inzoomning av den östra delen av planförslaget från planprogrammet.

Aktuellt planförslaget bedöms följa planprogrammets övergripande intentioner och huvuddrag. I förhållande till planprogrammet kan två skillnader identifieras. För det första möjliggörs ingen direkt anslutning till Linnérondellen, vilket är förenligt med planprogrammets eget ställningstagande där denna lösning avfärdades. För det andra planläggs den östra delen av planprogrammets planområde inte för ett byggnadskvarter, utan som allmän plats med ytor för cykelparkering, plantering och vistelse. Detta ställningstagande motsvarar den lösning som tidigare prövats i gällande detaljplan, i syfte att säkerställa tillräckliga ytor för en välfungerande bytesnod och en sammanhållen stadsmiljö i området.

Detaljplan

Planområdet är detaljplanelagt och omfattas enligt tabell nedan av detaljplaner som i huvudsak tillåter markanvändning för lokalgata/huvudgata och park eller plantering. Mindre yta med tillåten markanvändning för markparkering och järnvägsändamål finns även. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut.



Karta som redovisar tillåten markanvändning i gällande detaljplaner. Vit streckad linje visar planområdet för nu aktuell detaljplan och gulorangea linjer visar plangränser för nu gällande detaljplaner i området.

Detaljplan	Tillåten markanvändning
0780K - P2017/3	P-plats markparkering, PARK, Lokaltrafik
0780K- P121	Huvudgata med gång- och cykelväg och gatuplantering. Träd inom området ska bevaras och efter trädfällning återplanteras. Samt Anlagd park.
0780K- 1	Andra allmänna platser (planteringar), Gata och torg, Järnväg

Regionala ställningstagande

Region Kronoberg har tagit fram den regionala utvecklingsstrategin Framtidens Kronoberg i världen, regional utvecklingsstrategi 2025-2035, Region Kronoberg 2024.

I utvecklingsstrategin har fyra långsiktiga prioriteringar tagits fram för att ge vägledning i arbetet för att stärka länets utveckling och uppnå framtiden målbild. I prioriteringen *Infrastruktur* som stärker Kronobergs position i Sydsverige ska länet bland annat agera för ett *Hållbart resande* för ett *hälsosamt vardagsliv*. Gemensamt ska vi "... verka för att människor vill och kan resa mer hållbart. Något som kräver utökad infrastruktur för gång och cykel i både det statliga och lokala vägnätet,

samt säkra parkeringar och attraktiva stations- och hållplatsmiljöer för att stärka kollektivtrafiken.”

Aktuellt planförslag bedöms vara i linje med den regionala utvecklingsstrategin.

Mellankommunala intressen

Mellankommunala intressen i aktuellt planförslag bedöms främst avse Växjö stations roll som regional transportnod och bytespunkt mellan trafikslag. Detaljplanens syfte är att möjliggöra åtgärder som stärker angöring och bytesmöjligheter för att förbättra reskedjans funktion och bidra till ett mer hållbart resande och effektivt utnyttjande av vägnätet genom att fler resor kan ske med kollektivtrafik och aktiva färdmedel (gång och cykel). Då stationen utgör målpunkt för resor även från andra kommuner inom och utanför länet, blir tillgänglighet och framkomlighet till stationen för buss, cykel och gång betydelsefullt i ett regionalt sammanhang.

Riksintressen

Kulturmiljövård

Planområdet ligger inom riksintresse för Kulturmiljövården Växjö stad (G27). De värden som finns kopplat till riksintresse finns beskrivet i motivering och uttrycksbeskrivning för riksintresset.

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 före detta 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 åt öster**. Offentliga byggnader, parker och **järnvägsområdet**.

I kulturmiljöutredningen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024) lyfts att som del av stadsutvecklingen under 1800-talet började det i Sverige vid mitten av 1800-talet anläggas publika parker i städerna pga. ökade problem av trångboddhet och hälsoaspekter hos de lägre klasserna i samhället. Det var en följd av industrialismen som medförde befolkningsökning och förtätning av städerna där publika parker skulle bidra till att öka hälsa och återhämtning genom välgörande luft och vackra scenerier. Linnéparken bedöms därmed vara av hög kulturhistorisk relevans för staden Växjö kopplat till riksintresset avseende stadsbilden och där man betonar ”*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.*”

För mer information om planförslagets påverkan på riksintresset, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Påverkan på riksintressen, Kulturmiljövården*



Karta över riksintresse för kulturmiljö Växjö stad markerat med röd skraffering. Planområdet är markerat med vit streckad linje.

Trafikkommunikation

Växjö flygplats

Planområdet ligger inom civilt MSA-område för Växjö flygplats som är av riksintresse för trafikcommunicationer enligt 3 kapitlet 8 § miljöbalken.

Ett civilt MSA-område (Minimum Sector Altitude) utgör en yta med radien 55 km runt en flygplats inom vilken det finns fastställda höjder för högsta tillåtna objekt och installationer som får tillkomma. Fasta objekt och installationer som är högre än de fastställda höjderna får inte förekomma. Inom MSA-området gäller högsta tillåtna höjd 45 meter inom tätort och 20 meter utom tätort. Vid tillståndsprövning av byggnader eller objekt som är högre än fastställda MSA-höjder ska berörd flygplats remitteras.

Planförslaget medför enbart bebyggelse i högst 5 meter nockhöjd för cykelgarage och cykelställ samt 4 meter nockhöjd för teknisk anläggning i planområdets västra del. Då tillåtna höjder för

bebyggelse inom planområdet är med god marginal under högsta tillåtna höjd inom tätort bedöms planförslaget inte påverka riksintresset för civilt MSA-område för Växjö flygplats vid ett genomförande.

Kust-till-kustbanan

Riksintresse för kommunikation gällande järnväg utgörs av spår och spåranläggningar som tillhör stomnätets infrastruktur samt utpekade delar av det övriga järnvägsnätet som utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggning, enligt 3 kap § 8 miljöbalken.

Kust-till-kustbanan Kalmar/Karlskrona-Växjö-Göteborg i anslutning till planområdets södra del ingår i det nationella stomnätet och av interregional betydelse. Järnvägen trafikeras av godstrafik och långväga persontrafik samt binder samman anläggningar av riksintresse där station utmed järnväg även är av riksintresse. Stationen hanterar cirka 180 tåg per dygn.

För mer information om planförslagets påverkan på riksintresset, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Påverkan på riksintressen, Trafikkommunikation*.

Skyddade vattendrag

Planområdet berörs av riksintresse för *Mörrumsån med tillhörande käll- och biflöden* som är ett skyddat vattendrag enligt 4 kap. 6 § miljöbalken. Riksintresseområdet omfattar stora delar av Växjö kommun.

Riksintresset innebär att ingen ytterligare utbyggnad får göras inom området som medför försämring i form av vandringshinder och vattenhushållning. Nya vattenkraftverk, vattenregleringar eller vattenöverledningar för kraftändamål för inte utföras. Vid lokalisering av ny bebyggelse inom riksintesseområdet ska sjöars och vattendrags utpekade natur- och kulturvärden värnas.

Aktuellt planförslag medför inte ytterligare utbyggnad av vattenkraftverk eller vattenreglering. Utifrån det bedöms därmed ingen påverkan ske på riksintresset för skyddat vatten vid ett genomförande av planförslaget.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Planområdet ligger i anslutning till stadens stationsområde, Linnéparken och domkyrka, centralt i Växjö stad. Planförslaget bedöms inte beröras av hushållningsbestämmelserna utifrån jordbruk, skogsbruk eller ekologiskt särskilt känsliga områden enligt 3 kap 4 § miljöbalken.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU jordartskarta så består marken i väst av sandig morän och isälvsediment i de norra delarna inom planområdet. Resterande område, som utgör majoriteten av planområdet, består utav utfyllandsmassor från olika tidsepoker. En geotekniskutredning finns framtagen i västra delen av planområdet som togs fram i syfte att klarlägga eventuell bergförekomst.

En översiktlig markteknisk undersökningsrapport, MUR, (Sweco 2022) finns framtagen där följande anges för området för befintlig Linnérondell: "Befintlig fyllning kan hänföras till materialtyp 5B och tjälfarlighetklass 4. Från nivå ca +161,5 övergår fyllning till grusig sand tillhörande materialtyp 2 och tjälfarlighetklass 1. Moränen som underlagras sanden från nivå ca +161 - +160,5 kan hänföras till materialtyp 4A och tjälfarlighetsklass 3.



Karta över jordarter inom planområdet med sandig morän (ljus blått), isälvssediment (grönt) och utfyllnadsmassor (skrafferat). Planområdet är markerat med vit streckad linje.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet tillhör Mörrumsåns avrinningsområde (delområdesnummer 630502-142937). Genomsnittliga nederbörd i regionen är cirka 700 mm per år. Ett större avrinningsområde för stadens centrala delar når Växjösjön strax söder om planområdet vilket bidrar till att stora flöden passerar planområde vid skyfall. I Linnégatans sträckning ligger idag en stensatt kulvert som skapades när omgivningarna runt domkyrkan ordnades enligt ett förslag 1878 där delar av Guldsmedsbäcken kulverterades genom Linnéparken med sten från kyrkomuren som då togs bort.

Utifrån resultat från tidigare utredningar kan grundvattennivån väster om Linnérondellen antas variera mellan +162 och +161. För ytan nära Linnérondellen mot öster kan nivåerna antas variera mellan +161,5 och +160,5. (Sweco 2022)

Planområdet bedöms ha en hög genomsläpplighet för område med isälvssediment och utfyllnadsmassor medan medelhög genomsläpplighet för området med sandig morän. Den höga genomsläppligheten för delar av planområdet innebär att inom dessa områden kan eventuella föroreningar snabbt nå grundvattnet vid en olycka.

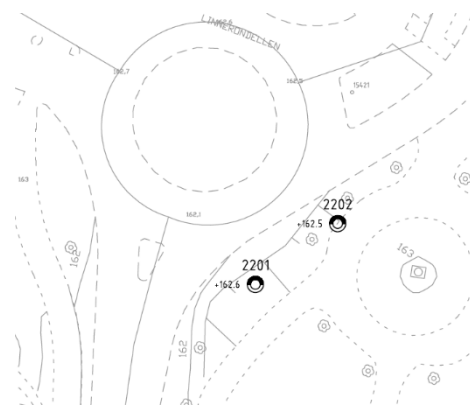
Hälsa och säkerhet

Radon

Marken inom planområdet är inte utpekad som högriskområde för markradon, dvs området bedöms som normalriskområde för markradon. Kommunens radonkarta är endast översiktlig och markradonhalten ska alltid kontrolleras så att byggnader ges rätt radonskydd.

Förorenad mark

I samband med att en översiktlig markteknisk undersökningsrapport, MUR, (Sweco 2022) togs fram gjordes provtagningar i två punkter vid Linnérondellens sydöstra sida. Proverna analyserades avseende på BETEX (bensen, toluenen, etylbensen och xylener), alifatiska och aromatiska kolväten, PAH samt metaller inkl. kvicksilver. I undersökningspunkt 2201 förekommer kvicksilver i nivåer överstigande KM (Känslig Markanvändning). Även bly återfanns i nivåer över MRR (Mindre än Ringa Risk). I undersökningspunkt 2202 förekommer bly och kvicksilver i nivåer över MRR. I området finns ett stort antal ledningar som begränsade provtagningen. Detta innebär att det kan finnas förorenade områden inom planområdet som inte har påträffats.



Karta över undersökningspunkterna.
(Sweco 2022)

Inför att markarbeten utförs i området vid Linnérondellens nya placering behöver föroreningarnas utbredning och omfattning undersökas. I samband med det behöver även en masshanteringsplan tas fram för att beskriva hur förorenade massor (med föroreningar över riktvärdet för KM) ska hållas åtskilda från rena och hur de kan återanvändas eller tas om hand.

Enligt 10 kap. 11 § miljöbalken ska den som äger eller brukar en fastighet, oavsett om området tidigare ansetts förorenat, genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Omgivningsbuller

Planområdet är idag utsatt för höga ljudnivåer. Närheten till stationen och Växjö centrum medverkar till höga flöden av biltrafik och bussar genom området och järnväg i anslutning till eller nära anslutning till planområdet. Det ger höga ljudnivåer för främst bostadsbebyggelse i kvarteret Kristina i direkt anslutning till planområde norr om befintlig Linnérondell men även kvarteret Linné beläget på norra sidan om Norra Järnvägsgatan, cirka 15 meter norr om planområdet. I Linnéparken ligger idag en större lekplats cirka 40 meter från Linnégatans anslutning till Linnérondellen och cirka 50 meter från befintlig Linnérondell. Kust till kust-banan går utmed parkens södra gräns och längre österut ansluter parken till den upphöjda och högtrafikerade gatan Teleborgsvägen.

Planförslaget bedöms inte medföra en ökning av trafikflödena vid ett genomförande utan samma trafikflöden bedöms passera planområde oavsett Linnérondellens placering. En

trafikbulerutredning (Norconsult, 2026) har tagits fram för att utreda eventuell påverkan på befintliga bostäder i anslutning till planområdet och den befintliga lekplatsen Linnés värld i Linnéparken vid en flytt av Linnérondellen österut. Se rubrik *Konsekvenser, Hälsa och säkerhet* för mer information.

Risk för olyckor

Planområdet angränsar i söder till Kust-till-kustbanan. I aktuellt planförslag planläggs större delen av planområdet som allmän platsmark för gata, park, torg och cykelparkering inom vilken människor inte mer än tillfälligt bedöms uppehålla sig. Den bebyggelse som tillåts inom planområde är område för teknisk anläggning (nockhöjd 4 meter) för att säkerställa byggrätter för befintliga teknikbyggnader samt området för cykelparkering (nockhöjd 5 meter) för att säkerställa byggnation av planerat cykelgarage och kommande cykelställ i två våningar med tak på platsen. Cykelparkering tillåts cirka en meter närmare spårmitt jämfört med nu gällande detaljplan (närmst 16 m) medan befintlig teknisk byggnad ligger på samma avstånd som nu gällande detaljplan (närmst 17 m).

En riskbedömning (WSP, 2019) genomfördes i samband med uppförande av befintliga teknikbyggnader i planområdets västra del vilken baserades på den riskbedömning som togs fram för hela stationsområdet. Riskbedömningen bedöms fortfarande aktuell för de byggrätter som nu skapas där följande rekommenderade åtgärder anges:

Sammanfattningsvis bedöms följande åtgärder relevanta för aktuell del av detaljplan inom 30 meter från spår:

- Utformning av fasad i obrännbart material som skydd mot värmestrålning.
- Området utomhus mellan järnväg och bebyggelse utformas för att undvika stadigvarande vistelse.
- Utformning för att kunna motstå påkörning av tågagn vid urspärning, alternativt placeras en mur eller annan lämplig barriär mellan byggnad och järnväg som motstår olyckslasten vid påkörning av urspärat tåg så att personer inomhus inte påverkas vid urspärning. Åtgärd i form av mur eller barriär behöver utformas i samråd med Trafikverket.
 - Denna åtgärd bedöms relevant för cisternen om den placeras ovan mark. Om den planeras under mark behövs inte barriär mot urspärning, förutsatt att påkörning av byggnaden inte orsakar fortskridande ras som påverkar cisternen. Byggnader inom 30 meter ska utföras i obrännbart material.
- För cykelparkeringar rekommenderas ett avstånd om 15 meter från spår enligt Trafikverket som menar att parkeringsplatser ska anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmitt på närmaste spår).
- Ett avstånd om 15 meter mellan dieselcistern och järnvägens kontaktledningar hålls.
- Rekommenderade avstånd mellan olika skyddsobjekt och brandfarlig vätska i cistern eller lös behållare uppgår således till mellan 6 och 12 meter enligt Tabell 2, beroende på typ av skyddsobjekt. Observera att dessa avstånd gäller för cistern utomhus. Om cisternen ställs i en byggnad gäller andra avstånd beroende på vad som finns i byggnaden i övrigt.

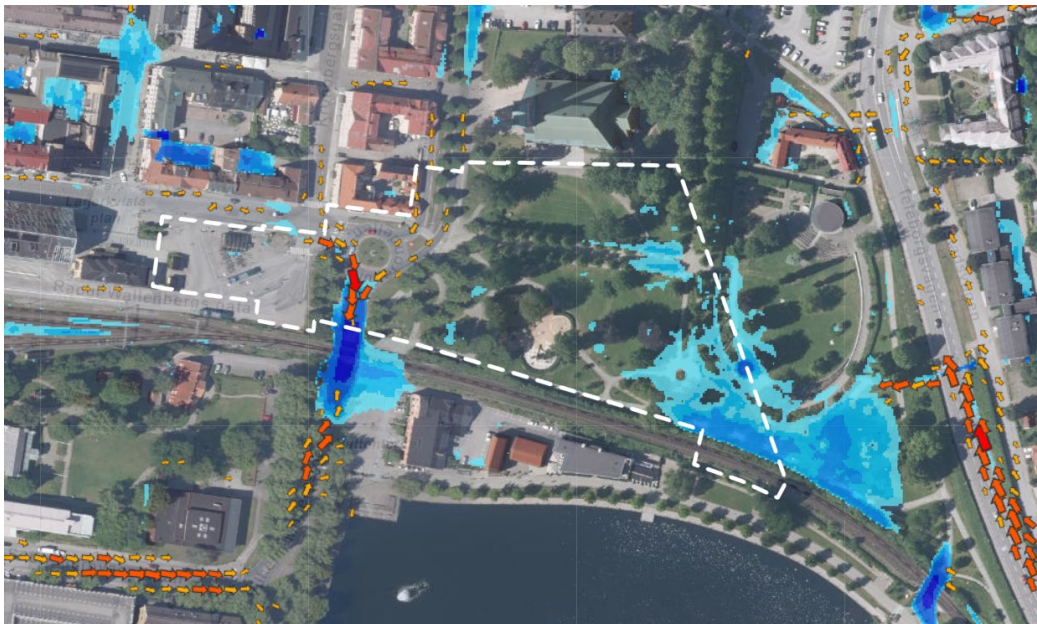
Utifrån att ovanstående rekommendationer följs gällande befintlig bebyggelse och avstånd för skapade byggrätter i aktuellt planförslag, bedöms ett genomförande av detaljplanen ha tagit

hänsyn till den risk för olyckor som finns kopplat till järnvägen. En upplysning om olycksrisken kopplat till närhet till järnväg skrivs in på plankartan för information.

Risk för översvämning

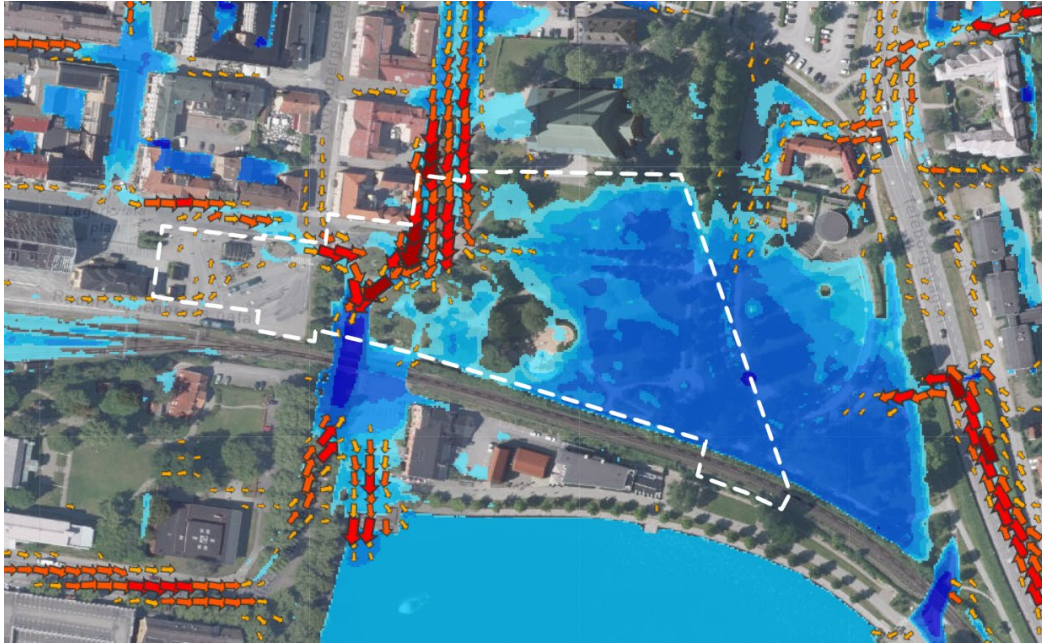
Planområdet ligger nedströms ett av stadens tre lågstråk, Linnégatan, vilket innebär att vid skyfall passerar stora flöden planområdet på sin väg ned mot Växjösjön. Tidigare gick här en bäck, Guldsmedsbäcken, vilken kulverterades i slutet av 1800-talet. Denna kulvert utgör fortfarande en del av dagvattenssystemet i området och har en betydelsefull funktion vid skyfall i denna del av staden. Strax söder om planområdet ligger även en lågpunkt där Vilhelm Mobergs gata går under järnvägen. Denna lågpunkt översvämmas redan vid regn med kortare återkomsttid. Vilhelm Mobergs gata och därmed denna lågpunkt utgör en viktig väg för ambulansen i och med sjukhusets placering strax söder om planområdet och räddningstjänsten vid utryckning till sjukhuset och stadsdelen söder.

Redan vid ett regn med cirka 20 års återkomsttid uppstår stående vatten i viaduktens lågpunkt, med vattendjup som överstiger 1 meter. Dessa flöden kommer främst från Linnégatan, Norra Järnvägsgatan för delar av centrum och västra delarna av stationsområdet samt söderifrån via Södra Järnvägsgatan och Vilhelm Mobergs gatan. Även de sydöstra delarna av Linnéparken påverkas vid ett 20 års regn av vatten kommandes från Teleborgsvägen och stadsdelen Öster. Planområdets sydöstra del kommer då ha stående vatten upp till 0,5 m.



Resultat över ett 20 års regn från kommunens skyfallskartering (Sweco, 2024) där de blåa nyanserna visar vattendjup (mörkare = djupare) och pilarna flödesriktningen (större pilar = högre hastighet). Planområdet är markerat i vit streckad linje.

Vid ett 100-årsregn kommer den största delen av flödet in i planområdet från norr via Linnégatan. En mindre andel leds ut i Linnéparken, men merparten fortsätter söderut genom viadukten under järnvägen, vidare över Vattentorget och ut i Växjösjön. Utöver de stora volymerna norrifrån kännetecknas flödet också av höga hastigheter, med strömningshastigheter på upp till 2 m/s. Även Linnéparken får vid ett 100-årsregn stora områden med stående vatten, där den största delen av tillrinningen i detta fall kommer österifrån.



Resultat över ett 100 års regn från kommunens skyfallskartering (Sweco, 2024) där de blå nyanserna visar vattendjup (mörkare = djupare) och pilarna flödesriktningen (större pilar = högre hastighet). Planområdet är markerat i vit streckad linje.

Vid lågpunkten under viadukten finns idag en pumpstation som pumpar dagvatten från lågpunkten till dagvattenledningar i Vattentorget som leds vidare till lagunerna och Växjösjön. Denna pumpstation klarar dock enbart av mindre regn och vid större skyfall ligger pumpstationen delvis under vatten. Se rubrik *Konsekvenser, Hälsa och säkerhet, Översvämning* för mer information.

Risk för erosion

Växjö kommun ligger inte inom område med påtaglig risk för erosion. Det finns områden inom kommunen där jordarter så som sand och svämsediment förekommer, vilka kan ge lokala förutsättningar för erosion, men i Växjö kommuns översiktsplan ligger planområdet inte inom ett område där förutsättning för erosion förekommer. Planförslaget bedöms därmed inte beröras av risk för erosion.

Risk för ras och skred

Växjö kommun ligger inte inom ett område med påtaglig risk för ras och skred. Det finns aktsamhetsområden för skred och ras där finkorniga jordarter så som lera och silt förekommer, men i Växjö kommuns översiktsplan ligger planområdet inte inom ett område där förutsättningar

för skred och ras förekommer. Planförslaget bedöms därmed inte beröras av risk för ras och skred.

Bebyggelse

Planområdet är idag inte bebyggt med undantag för en transformatorstation och en teknikbyggnad i områdets västra del. I anslutning till planområdet ligger gamla stationshuset och nya kommun- och stationshuset i väster samt kontor och bostadsbebyggelse norr om Norra järnvägsgränd. I direkt anslutning till planområde norr om Linnérondellen ligger idag kontor - och bostadsbebyggelse och norr om parken i östra delen ligger Växjö domkyrka.

I stationsområdet i stort har dock förhållandevis hög bostads- och kontorsbebyggelse idag uppförts på båda sidor järnvägen. Väster om den gamla stationen, i foden av Klostergränd, har en ny järnvägsstation uppförts i kombination med ett nytt kommunhus. I gatunivå finns butiker, restauranger och caféer för både besökande och passerande. Ambitionen är att detta ska bli ett vardagsrum och gemensam mötesplats i staden, som länkar samman norr och söder. Den stora byggnadsvolymen som är både långsträckt och hög bryter av mot den generellt sett låga och mer småskaliga bebyggelsen i rutnätsstaden. Mot Norra Järnvägsgränd har byggnadshöjden hållits nere för att huset ska möta den äldre stadsbebyggelsen på ett respektfullt sätt.

Service

Planområdet är beläget i anslutning till Växjö station och stadens centrum med gott utbud av både kommersiell och kommunal service, så som restauranger, affärer, bibliotek och sjukhus.

Natur och rekreation

Rekreation och friytor

Planområdets västra del utgörs av Pär Lagerkvists plan som genomgår etappvis utbyggnad som del av omvandlingen av Stationsområdet. Dess första etapp närmst station- och kommunhuset är idag utbyggt. I området fram till uppförda teknikbyggnader öster om Gamla stationen har upphöjda planteringsbäddar med formklippta träd och sittbänkar i söder uppförts och stråket mot Linnérondellen och i förlängningen Linnéparken och Växjösjön har påbörjats. Se rubrik *Planförslaget* för mer information om vad som planeras inom Pär Lagerkvists plan.

Inom planområdets östra del ligger Linnéparken som är en del av Växjö stadspark, och består av olika delar med bland annat en plantering enligt Carl von Linnés sexualsystem och en populär lekplats med Linné som tema, Linnés värld. Både invånare och turister använder parken för många olika aktiviteter, så som promenader, löpning, sociala möten, picknick och delta i evenemang men även för genomfart till andra målpunkter i staden. Det har bidragit till att smitvägar över grönytor skapas. Parken omges av barriärer i söder och öster, i form av järnvägen och den upphöjda Teleborgsvägen. En gångpassage under Teleborgsvägen finns i anslutning till den öppna ytan framför scenen som kopplar samman Linnéparken till stadsdelen Öster. Två gångpassager finns även under järnvägen i anslutning till Vattentorget i väster och parkens sydöstra hörn som båda kopplar samman parken med strandpromenaden runt Växjösjön. Området runt Växjösjön har genom åren utvecklats till en av Växjö mest attraktiva miljöer. Sjön ligger centralt och är omgiven av grönska. Den är mycket tillgänglig i och med att gång- och cykelstråk, mötesplatser och aktivitetsytor utvecklats längs dess kanter. En stor satsning har

också gjorts på offentlig konst. Växjösjön med närliggande parkområden räknas idag tillsammans med Linnéparken och stråket runt Trummen som Växjö stadspark.

Naturvärden

En naturvärdesinventering (Calluna, 2024a) har tagits fram i samband med detaljplanen med syftet att kartlägga, beskriva och värdera naturmiljöer av särskild betydelse för biologisk mångfald. Planområdets västra delar består till stor del av hårdgjord mark. Därav har inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen främst omfattat del av Linnéparken söder om domkyrkan samt område för en stor alm och mindre parkområde med träd, båda väster om befintlig Linnérondell.

Inom inventeringsområdet identifierades tre naturvärdesbiotoper. En naturvärdesbiotop är ett avgränsat område (en livsmiljö) som bedöms ha ett värde för den biologiska mångfalden baserat på dess specifika biotopkvaliteter (exempelvis död ved, struktur, ålder, trädsammansättning) och förekomst av värdefulla arter (värdearter, artdiversitet, värdefulla organismsamhällen). Den sammanhängande parkmiljön i Linnéparken var den naturvärdesbiotop som fick högst naturvärde och uppnådde naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) i och med de äldre träden, måttlig förekomst av hålträd av varierade kvalitet och troligen också flera mulmträd samt

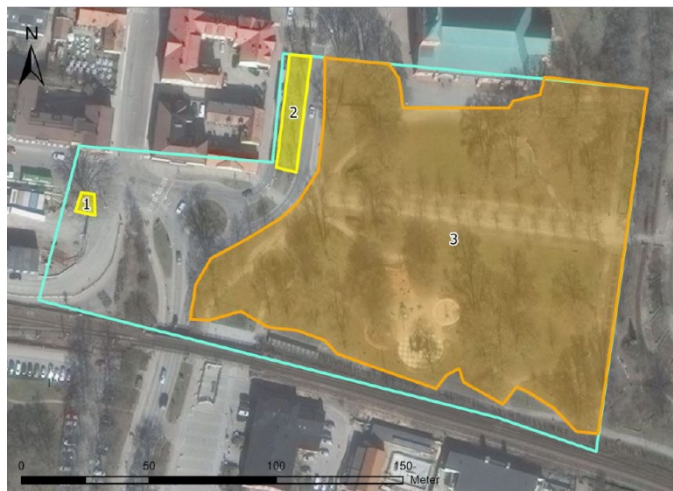


Bild över de tre naturvärdesbiotoperna där orange yta visar på ett påtagligt naturvärde och gula ytor visar på ett visst naturvärde. Inventeringsområdet är markerat med turkos linje. (Calluna, 2024a).

blommande träd och buskar och gott om näringsväxter för insekter (lind men även exotiska växter) som växer i parken. De två andra naturvärdesbiotoperna uppnådde naturvärdesklass 4 (visst naturvärde) vilka utgjordes av den del av lindallén i Linnégatan som ligger inom planområdet samt den större pyramidalmen som växer i korsningen mellan Norra Järnvägsgatan, Kronobergsgatan och Raoul Wallenbergs gata. Biotopvärdet för lindallén i Linnégatan är kopplat till blommande träd och måttlig förekomst med hålträd och troligen en del träd med mulm. Almens biotopvärde är kopplat till andelen död ved i flera dimensioner som ger vissa förutsättningar för vedlevande insekter. Almen är idag nedtagen efter beslut 2024, se rubrik *Konsekvenser, Särskilt skyddsvärda träd* för mer information. Det mindre grönområde med trädplantering i förlängningen av Kronobergsgatan, sydväst om befintlig Linnérondell, har inte bedömts ha några naturvärden i nuläget.

I Linnéparken finns knappt någon naturlig vegetation och samtliga träd är någon gång planterade. Området sköts som en park där löv och kvistar som faller till marken omhändertas vilket bidrar till att parkens höga naturvärden är kopplat till parkens trädmiljö med äldre, grov och ihåliga träd. Som en del av naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) genomfördes en fördjupad inventeringen av värdeelement där ett värdeelement är en specifik, särskild detalj i ett område som bidrar stort till områdes totala naturvärde och biologisk mångfald. Den resulterade i

att 39 naturvärdesträd identifierats där alla bedömts utgöra särskilt skyddsvärda träd. Dessa träd bedöms utgöra grunden i Linnéparkens höga naturvärden. Se rubrik *Särskilt skyddsvärda träd* och *Övriga träd* för mer information. Se rubrik *Biotopskydd* för mer information som träden har skydd som alléträd.

För mer information om planförslagets påverkan på naturvärdena, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Natur*.

Invasiva arter

I samband med naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) ingick även inventering av invasiva arter i området men inga invasiva arter noterades under inventeringen eller i utsök i SLU Artdatabankens databaser.

Artskydd

En fladdermusinventering (Calluna 2024b) genomfördes i delar av Linnéparken under fladdermössens migrations- och parningsperiod på sensommaren. Metod för fältinventeringen var autoboxar (4 st) under tre nätter (11-14 aug 2023). Syftet med inventeringsmetoden autoboxar är att hitta samtliga arter aktiva inom inventeringsområdet och få en bild över fladdermössens aktivitet i området. Inventeringen registrerade totalt 4 573 inspelningar av sex olika fladdermusarter, vilket bedömdes vara ett högt antal inspelningar utifrån dess omfattning, placering i landet och att det utgör en stadsmiljö. De vanligaste arterna var större brunfladdermus (36 %) som hade många sociala och territoriella läten (tyder på revirförsvar inför parning) samt nordfladdermus (28 %) och dvärgpipistrell (21 %) som jagar främst i kantzoner och nära belysning (särskilt vid domkyrkan). Dessutom påträffades mustasch-/tajgafladdermus och vattenfladdermus (vardera ca 1 %), främst i parken där störningar från trafik är små. En inspelning av brunlångöra gjordes, men arten är svår att upptäcka på grund av svagt ljud (troligen underrepresenterad). Arten är ljuskänslighet och att två arter av *Myotis*-släktet (också ljuskänsliga) förekommer tyder på att parkens belysning idag inte är särskilt belastande för ljuskänsliga arter, åtminstone utanför reproduktionstiden. Slutligen indikerar tre inspelningar möjlig förekomst av gråskimlig fladdermus, men dessa uppfyllde inte valideringskriterier. Förekomst av arten kan därmed inte bekräftas eller uteslutas.



Karta över inventeringsområdet för fladdermus markerat med röd linje och siffrorna visar placering och nummer av utsatta autoboxar under fältinventeringen.

Fladdermusinventeringen (Calluna, 2024b) visar att träden, främst hålträd, i Linnéparken är mycket viktiga för fladdermöss. Större brunfladdermus använder sannolikt ett eller flera träd som svämningsplatser för parning och möjligen även för övervintring. Även om data från reproduktionsperioden saknas bedöms det rimligt att anta att denna art och eventuellt andra förekommande arter har kolonier i träden under reproduktionstiden. För Linnéparken bedöms

inte vara isolerad från omgivande miljöer utan del i ett landskap för fladdermöss som erbjuder både föda och lämpliga koloni-, parnings- och eventuellt övervintringsplatser.

Under fältbesöket för naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) påträffades inga fridlysta arter. Vid utsök av arter från SLU Artdatabankens databaser för artobservationer (tidsperiod 2000–2023) påträffades dock 18 fridlysta arter. Av dessa utgör sju stycken de påträffade och inregistrerade fladdermusarter i fladdermusinventering (Calluna, 2024b) inkl. gråskimlig fladdermus. Även igelkott har tidigare noterats och bedöms av Calluna rimligen finnas i området. Övriga tio fridlysta arter utgörs av fåglar som noterats födosöka eller häcka i Linnéparken vilket Calluna bedömt som rimlig även idag. Undantag är berguv som noterats vintertid inom centrala Växjö där Calluna bedömt att arten inte är relevant i denna naturvärdesinventering då vare sig häckplatser eller lämpliga områden för födosök finns i området.

Naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) landar i samma bedömning, att det inom inventeringsområdet sannolikt finns livsmiljöer som hyser fridlysta arter (fåglar och fladdermöss) som är skyddade enligt artskyddsförordningen paragraf 4 och 4a. Dessa livsmiljöer bedöms utgöras av allén längsmed Linnégatan, Linnéparken utifrån förekomsten av ihåliga träd samt Linnéparken som parkmiljö i Växjö. Calluna bedömer att inventeringen utgör tillräckligt underlag för att bedöma om detaljplanen riskera att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen. De landar i att anpassningar behövs för att undvika risk att förbud utlöses genom negativ påverkan på livsmiljöer för fridlysta arter.

För mer information om planförslagets påverkan på artskydd, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Natur*.

Biotopskydd

Enligt Naturvårdsverket ska en allé bestå av minst fem lövträd i enkel eller dubbel rad längs en väg, tidigare väg eller i ett i övrigt öppet landskap för att bedömas som biotopskyddade.

I naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) identifierades fyra biotopskyddade objekt inom inventeringsområdet där samtliga utgör alléer och trädrader.

Nummer 1 utgör en trädrad med lindar som har bedömts ha ett lågt naturvärde.

Nummer 2 är del av lindallén i Linnégatan som bedömts utgöra en naturvårdsbiotop med visst naturvärde (klass 4). Nummer 3 utgörs av lindallén i Linnéparken, i Norra

Järnvägsgatans förlängning, som bedöms ha ett lågt naturvärde pga. dess unga ålder. Nummer 4 utgörs av lindallén utmed tidigare Östergatan/Sillagatan med ett påtagligt naturvärde (klass 3) då allén bedömts ingå i naturvårdsbiotopen för Linnéparken och flertalet av träden är gamla, med håligheter och troligen också mulm.



Karta över inventeringsområdet för naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) markerat med turkos linje. Identifierade biotopskyddade objekt är markerade med gula ytor.

I trädplanen (Trädkontoret, 2025) som enbart omfattar Linnéparken har även träden utmed Vilhelm Mobergs gata och rundeln runt Linnébysten identifierats som biotopskyddade alléträd vid sidan om de två alléerna inom parken.

Kommunen instämmer i bedömningen av biotopskyddade alléträd i naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) men inte i trädplanens (Trädkontoret, 2025) bedömning att träden i rundeln runt Linnébysten och utmed Vilhelm Mobergs gatan omfattas av biotopskydd allé.

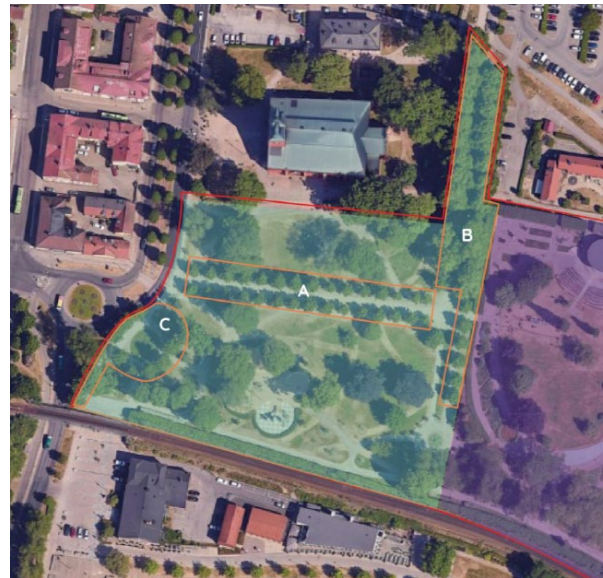
I Naturvårdsverkets vägledning "Beskrivningen och vägledning för biotopen Allé i bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken med mera" förtydligas under rubrik Biotopens kännetecken och avgränsning definitionens "i ett i övrigt öppet landskap" att skrivningen avse områden som inte är skogsmark eller tät bebyggelse där det finns möjlighet till utblickar i de flesta riktningar, exempelvis öppna parker. Väg anges att det förutom att avse gata med motorfordon även kan gälla en led för cykeltrafik, gångväg invid en väg och i vissa fall att även en gångväg kan traktas som en väg. I ett resonemang om träden i en allé måste vara planterade eller om även självsådda träd kan ingå, framförs det att det inte spelar så stor roll utan det avgörande är att det framgår att träden är skötta med syfte att skapa en allé. I fallet med lindarna planterade i en cirkel runt rundeln med Linnébysten är syftet inte att skapa en allé runt en mindre cirkelformad gångväg utan syftet är att förstärka rundelns form och annonsera Linnébystens placering. Träden utmed Vilhelm Mobergs gata bedöms inte heller biotopskyddade då de enbart utgör fyra i antalet (ett nedtaget 2023) och därmed inte uppfyller definitionen av fem träd i rad. Det då träden längre norrut inte bedöms planterats eller skötas som en allé utan som ett gestaltungsgrepp för att förstärka Linnébystens placering i parken.

Biotopskyddet omfattar inte enbart den del av träden som syns ovan mark utan biotopskyddsområdet avgränsas ofta till bredden av trädrotternas utbredning. För att uppskatta detta område kan den dubbla krondiametern i lerjordar och den tredubbla i sandjordar vara en utgångspunkt. Ett annat sätt för att uppskatta utbredningen av alléträdens rötter är att multiplicera trädets stamdiameter med 15.

För mer information om planförslagets påverkan på biotopskydd, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Natur*.

Särskilt skyddsvärda träd

Enligt Naturvårdsverket är definitionen av vad som utgör ett särskilt skyddsvärt träd följande:



Karta över identifierade biotopskyddade objekt i trädplanen (Trädkontoret, 2025) markerade med orange linje och bokstav där inventeringsområdet är markerat med röd linje.

- **Jätteträd:** Levande eller döda träd som är grövre än en meter i diameter på det smalaste stället under brösthöjd.
- **Mycket gamla träd:** Levande eller död gran, tall, ek och bok som är äldre än 200 år. Övriga trädslag som är äldre än 140 år.
- **Grova hålträd:** Levande eller döda träd som är grövre än 40 cm i diameter i brösthöjd med utvecklad hålighet i huvudstammen.

Utöver dessa kan även träd med kulturhistoriskt värde (t.ex. vårdträd, vägmärken), biologiskt värdefulla träd med rödlistade arter, eller äldre senvuxna träd med mycket död ved och lavar vara värdefulla men de bedöms då vara skyddsvärda och inte särskilt skyddsvärda.

Särskilt skyddsvärda träd omfattas av 12:6 samråd enligt Miljöbalken vilket innebär att när man vill bedriva en verksamhet eller utföra en åtgärd som väsentligt påverkar ett särskilt skyddsvärt träd ska en anmälan göras till länsstyrelsen i Kronobergs län. Med väsentligt påverkas menas exempelvis avverkning, toppkapning, kraftig beskärning eller åtgärder som ger upphov till rotskador.

I naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) har 39 naturvärdesträd identifierats vilka bedömts utgöra särskilt skyddsvärda träd. Dessa träd bedöms utgöra grunden i Linnéparkens höga naturvärden, där tre av dessa träd har tagits ned under 2023-2024 (nr 12, 23 och 24, Calluna 2024a).

I framtagna trädplan (Trädkontoret, 2025) för Linnéparken, identifierades 17 särskilt skyddsvärda träd. Dessa träd utgör jätteträd, grovt hålträd eller mycket gammalt träd (planteringsår 1880). Vid genomgång av trädplanens fullständiga inventeringsprotokoll (bilaga 2) landar emellertid antalet särskilt skyddsvärda träd på 18 stycken. Av dessa växer 13 träd inom planområdet. För mer information om trädplanen, se rubrik *Övriga träd*.



Karta som visar inventeringsområdet (turkos linje) med de naturvärdesträd som identifierades som del av naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a).



Karta över särskilt skyddsvärda träd enligt data från trädplanens (Trädkontoret, 2026) inventering vilket redovisar 18 särskilt skyddsvärda träd. Karta framtagna av samhällsbyggnadsförvaltningen.

För mer information om planförslagets påverkan på särskilt skyddsvärda träd, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Natur*.

Övriga träd

En trädplan (Trädkontoret, 2025) har tagits fram för Linnéparken i samband med framtagande av ett gestaltungsprogram (se rubrik *Konsekvenser, Kulturmiljö, Gestaltungsprogram* för mer information). Trädplanen gäller för Linnéparken som helhet med syftet att skapa ett verktyg för att förvalta parken så att dess kulturhistoriska, biologiska och sociala värden bevaras och utvecklas. I den har alla träd i Linnéparken mätts in och bedömts utifrån bland annat art, stamdiameter, krondiameter, skador (rot, stam och kron), risk och lagstadgat skydd. Även om flertalet träd i Linnéparken inte bedöms utgöra särskilt skyddsvärda träd har träden ett stort värde för många olika organismer så som kryptogamer (lavar, mossor, svampar), vedlevande insekter, fladdermöss och fåglar. Träden (framför allt äldre) utgör för många av dessa organismer de enda livsmiljöerna i staden.

I grönområdet i Kronobergsgatans förlängning söderut växer idag sju lindar varav fem av dem bedöms omfattas av biotopskydd allé (se rubrik *Biotopskydd* för mer information). I naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) bedöms träden idag inte utgöra naturvärdesträd.



Karta som visar de inventerade träden i Linnéparken med grön prick samt områdesgränsen för trädplanen med röd linje (Trädkontoret, 2025).

Riskträd

Ett tillägg till naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) gjordes så att en riskbedömning av träden inom inventeringsområde också genomfördes. Riskbedömning gjordes okulärt genom att titta på döda grenar, trädens lutning, skador med mera. Calluna bedömde att tolv träd utgjorde riskträd där sex träd utgör omedelbar risk eller risk för skada på liv och egendom. Övriga träd bedöms utgöra riskklass 3 (viss risk) och bör hållas under uppsikt. De två riskträd som berördes av genomförandet av planen (nr 12 och 23, Calluna 2024a) togs ned under 2023 och 2024 (se Konsekvenser, Särskilt skyddsvärda träd för mer information). Ett riskträd (nr 25, Calluna 2024a) växer i anslutning till den nya Linnérondellen och bör hållas under uppsikt då den uppvisar försämrad vitalitet genom döda grenar och kvistar.



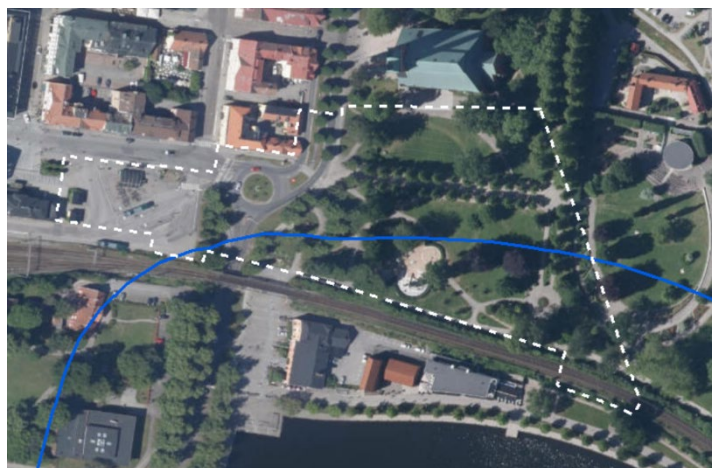
Karta som naturvärdesinventeringens identifierade riskträd med prickar och inventeringsområdet markerat i turkos linje (Calluna, 2024a).

Även i trädplanen (Trädkontoret, 2025) gjordes en bedömning av riskträd där inga riskträd identifierades i Linnéparken men att tolv av träden i parken kräver åtgärder för att minska sannolikhet för kollaps. Sannolikt beror de skilda bedömningarna på olika tidsperioder där trädplanens bedömning enbart är 5 år framåt. Trädplanen grundar sig på skriften *Standard för trädinventering i urban miljö 3.0* med utgångspunkt att mycket kan hända för ett träd under 5 år.

Strandskydd

Strandskyddsbestämmelserna infördes till en början med syftet att trygga allmänhetens tillgång till stränderna, vilket ansågs vara den mest värdefulla marken ur friluftslivets synpunkt. År 1994 utvidgades syftet till att även omfatta strändernas betydelse för växt- och djurlivet (den biologiska mångfalden), dvs att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Söder om planområdet ligger Växjösjön som omfattas av strandskydd på 100 meter ut i vattnet och 100 m upp på land. Strandskyddet är idag upphävt för hela planområdet.

När en ny detaljplan tas fram återinträder strandskyddet inom områden där det tidigare varit upphävt. Strandskyddet kan åter upphävas för ett område vid detaljpaneläggning om det finns särskilda skäl för det och om intresset av anspråkstagande av området väger



Karta över planområdet som visar vilket område som utgör strandskyddat område när strandskyddet kring Växjösjön återinträder. Strandskyddslinje i blått och planområdet markeras med vit streckad linje.

tyngre än strandskyddets syften. Vid upphävande av strandskyddet finns det krav på en fri passage längsmed strandkanten för att kunna tillgodose strandskyddets två syften inom området närmst vattnet. Den 1 juli 2025 infördes ett undantag till strandskyddets återinträde. Om strandskyddet är upphävt i gällande detaljplan kan kommunen bestämma att strandskyddet fortsatt ska vara upphävt om ett område ska ha samma användning som tidigare (4 kap 17 a § Plan- och bygglagen).

För mer information om var planförslaget föreslår att strandskyddet ska upphävas, se vidare under *Planförslaget, Egenskapsbestämmelser, Upphävande av strandskydd*. För mer information om särskilda skäl och konsekvenserna av upphävandet av strandskyddet, se vidare under *Konsekvenser, Natur, Strandskydd*.

Kulturmiljö

Linnéparkens gröna kulturvärden

En kulturmiljöutredning finns framtagen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024) med syftet att värdera parkens kulturhistoriska kvaliteter, med ett fokus på strukturer, växtmaterial och anläggningar. Parken bedöms som helhet vara en anläggning med hög kulturhistorisk relevans med koppling till riksintresset för kulturmiljö Växjö stad sett till det sena 1800-talets stadsbyggnadsideal där stadsparken är kännetecknande för perioden (Se rubrik *Riksintresse, kulturmiljö* för mer information).

Publika parker anlades i svenska städer under 1800-talet för att motverka trångboddhet och ohälsa som följde av industrialiseringen, och för att främja hälsa och rekreation. Linnéparken har sitt ursprung i dessa stadsideal där parken har växt fram från Sjöparken (1856). Först genom utfyllnad av området söder om domkyrkan som planterades och blev Nya parken vilken sen omarbetades, sammanlänkades med Sjöparken och blev Linnéparken 1909. Parken har fortsatt förändrats i utbredning, innehåll och gestaltning. Idag utgör den en populär park för stadens invånare och ingår i Växjö stadspark som nu även omfattar grönområden runt Växjösjön och Trummen. (För mer information, se rubrik *Bakgrund, Linnéparken*).

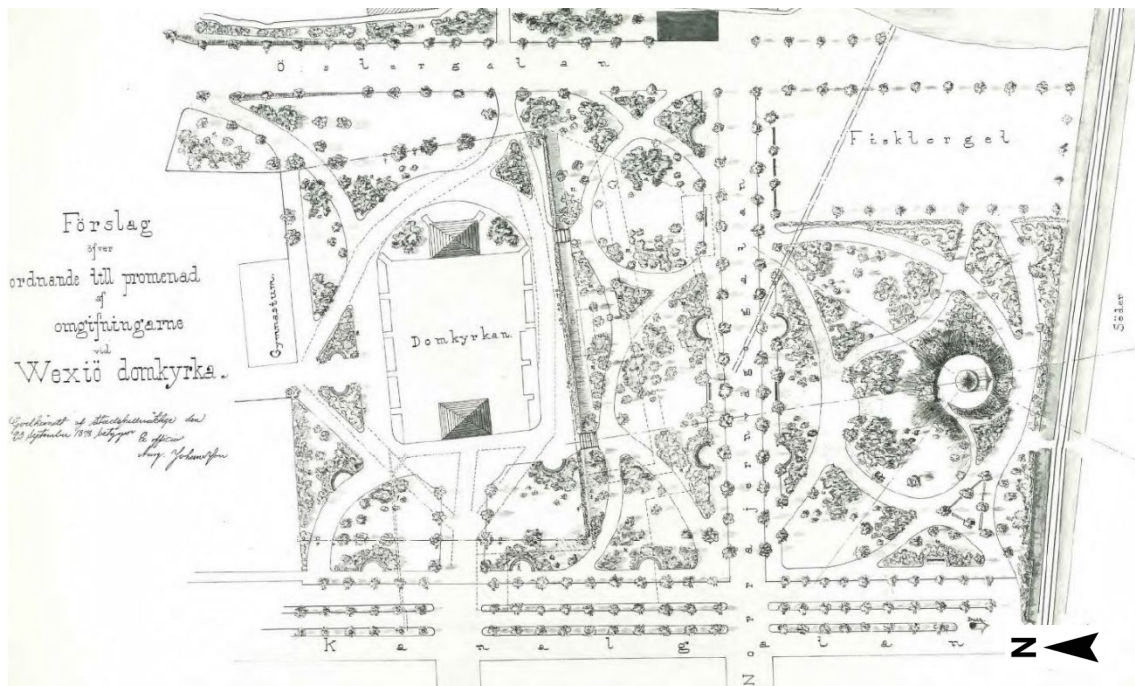
De svenska stadsparkerna influerades ofta av den svenska barocktraditionen från Ekolsund och Drottningholm med geometriska och symmetriska planer. Men Linnéparken följer en mer renodlad romantisk parktradition där gåendet, de olika parkrummen och siktlinjerna är bärande. Därmed blir den romantiska parken den bevarandevärda huvudkaraktär från vilken kulturmiljöutredningen (Liljewall/Restaurera, 2024) utgår ifrån.

Linnéparken har genomgått omfattande förändringar som påverkat dess kulturhistoriska helhet. Den östra delen har ersatts av en ny park och den västra delen har förenklats, vilket gjort att parkens ursprungliga karaktär som romantisk 1800-talspark (genom vägsystemet och parkens rumsliga utformning och siktlinjer) till stor del gått förlorad. Sentida tillägg från 1990-talet och framåt (såsom gräsellipsen, vattentrappan, temalekplatsen och musikpaviljongen) dominerar uttrycket och saknar tydlig koppling till parkens ursprungliga gestaltning.



Geografisk avgränsning för kulturmiljöutredningen för Linnéparken redovisas med fet röd linje med undantag för röd skrafferad yta. Gul skrafferade ytor ingår i den historiska beskrivningen men har inte värderats ur kulturmiljöperspektiv. Tunn röd linje visar indelning i delområden Norr, Väst och Öst.

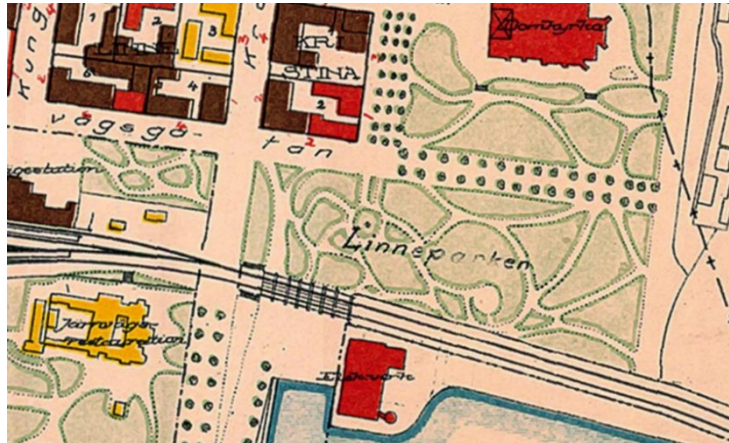
Historiskt kännetecknades parken av rumsliga sekvenser formade genom böjda gångstråk och planteringar. Under senare delen av 1900-talet har dessa rum ersatts av större öppna gräsytor, färre gångvägar och förlust av många solitärträd (pga. ålder och sjukdomar) och rumsbildande planteringar. Allén som idag är dubbelradig var tidigare fyrradig.



Karta över "förslag till ordnande af promenad af omgivningarna vid Wexiö domkyrka" från 1878 som utfördes av trädgårdsdirektör August Ericsson. Parken utfördes i överrensstämmelse med förslaget enligt kulturmiljöutredningen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024)

Vid Linnés 200-årsdag 1907 väcktes en idé om en minnesbyst. Det resulterade i tillkomsten av Linnébysten och en omgestaltning av den då 30-åriga parken blev klar 1909. Nya gångstråk

anlades och en rundel med planteringar skapades som ett centralt blickfång i siktlinjen från Linnégatan, i linje med tidens stadsbyggnadsideal där boulevarder och tydliga målpunkter var viktiga. Dessa inslag anpassades till den romantiska parkens formspråk. Parken fick i och med detta en ny helhetsutformning och namnet Linnéparken. Den karakteristiska kaktusplanteringen har funnits på platsen sedan 1925. Den har varit placerad strax bakom bysten och utgör än idag en kulturhistoriskt värdefull del av parkens gröna arv.



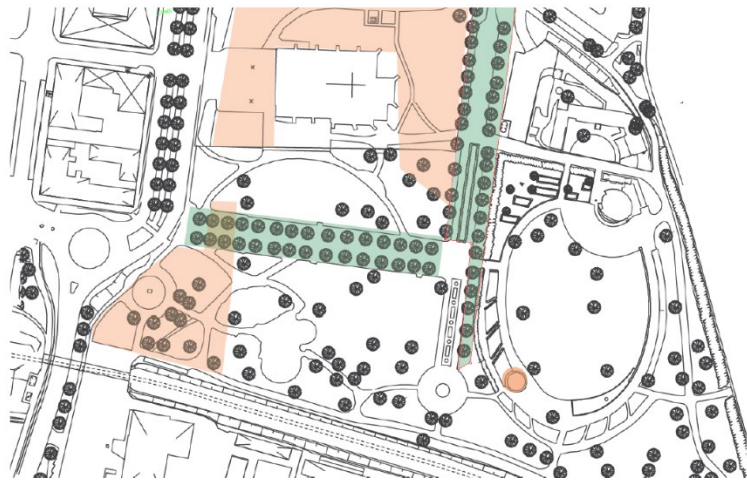
Utsnitt från stadsplanen från år 1918 som visar omarbetningen för Linnébysten 1909 och det som bidrog till att Sjöparken och Nya parken slogs samman och fick namnet Linnéparken.

Detta är den del av parken som bäst bevarat sin ursprungliga romantiska struktur och därför central för förståelsen av parken som kulturhistoriskt landskap. Detta område, tillsammans med de centrala delarna med äldre träd och alléer, utgör de mest läsbara delarna av den ursprungliga parkidén. Linnéparkens läsbarhet som senromantisk 1800-talspark är därmed svag men god i området kring Linnébysten då det ursprungliga gångsystemet fortsatt kan avläsas för området.

Framtagen kulturmiljöutredning (Liljewall/Restaurera, 2024) har identifierat och listat både befintliga och saknade strukturer i Linnéparken som helhet (inklusive området runt domkyrkan) som belyser de värdebärande delar och strukturer sett till den romantiska parkens karaktär. De visar vilka fysiska uttryck av kulturhistoriska värden som återfinns i Linnéparken idag jämfört med dess ursprungliga gestaltning.

Existerande värdebärande strukturer

- Allén (Norra Järnvägsgatan och Östergatan)
- Trädsolitärer, äldre bestånd
- Planteringar på och längs Östergatan
- Tegnérskulpturen och anslutande välbevarade mark i norra delen
- Linnéskulpturen och anslutande välbevarade mark i västra delen
- Vägdragningens form och grönytor omkring Linnérundeln
- Rhododendronplanteringen i väster
- Näckrosdammen
- Äldre belysningsarmaturer i den norra delen



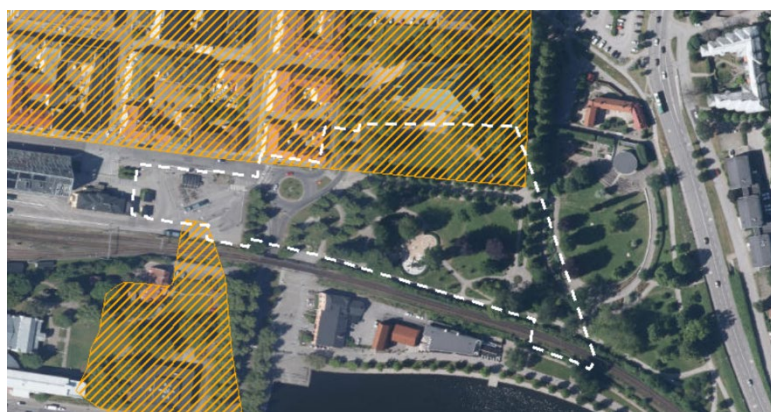
Karta över värdebärande strukturer i Linnéparken. Alléer (grön kulör), solitärträd (svart cirkel) och välbevarade delområden eller objekt (ljus rödfärgade zoner). Träd är inte inventerade på individnivå i kulturmiljöutredningen. (Liljewall/Restaurera, 2024).

Idag saknade parkstrukturer

- Gångsystemets ornamentik och läsbarhet
- Praktiskt fungerande gångsystem
- Tydlighet i rumslig gräns mot domkyrkotomten
- Platsbildningar
- Utsiktsplatser
- Rumsbildande planteringar
- Siktlinjer
- Trädsolitärer i avtagande antal

Fornlämningar

Den norra delen av planområdet omfattas av en registrerad fornlämning i form av ett stadslager (L1953:1681 Stadslager) med RAÄ-nummer: Växjö 170:1. Ett stadslager innehåller vanligtvis rester och avfall efter stadsmässig bebyggelse i form av exempelvis hantverk, matberedning och andra aktiviteter. Om genomförande av detaljplanen (flytt av Linnérondellen österut)



Karta över planområdet markerat med svart linje och utbredning av fornlämningar redovisade i orange skrafferat område, stadslagret norrut och bytomt/gårdstomt söderut.

påverkar detta område, krävs särskilt tillstånd enligt kulturmiljölagens 2 kap om fornlämningar. Länsstyrelsen ansvarar för eventuella beslut om tillstånd till ingrepp i fornlämningar. Tillstånd kan vara villkorade med krav på arkeologiska undersökningar vilka bekostas av exploitören.

Söder om planområdets västra del finns en registrerad möjlig fornlämning i form av en Bytomt/gårdstomt (L1953:2126 Bytomt/gårdstomt) som till större delen är belägen söder om järnvägsspåren men tangerar planområdet vid befintlig bussgata (Raoul Wallenbergs gata). Om detta område berörs av åtgärder för detaljplanens genomförande ska kontakt tas med Länsstyrelsen i Kronobergs län för att reda ut om tillstånd till ingrepp i fornlämning behövs.

Linnéparken utgörs av utfyllnadsmassor från 1800-talets senare del fram till 1900-talets mitt. Inför markåtgärder här ska därför kontakt tas med Länsstyrelsen för att klargöra eventuell tillståndsplikt.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas och fyndet anmälas till länsstyrelsen (2 kap. 10 § kulturmiljölagen).

Kyrkligt kulturarv

Det kyrkliga kulturarvet består av kyrkobyggnader, kyrkotomter, begravningsplatser och inventarier som historiskt hör till Svenska kyrkan. Dessa miljöer skyddas av kulturmiljölagens 4 kapitel eftersom de har höga kulturhistoriska värden och berättar om Sveriges historia, samhällsutveckling och lokala traditioner. I kulturmiljölagen beskrivs en kyrkotomt som ett område kring en kyrkobyggnad som hör samman med byggnadens funktion och miljö och som inte är begravningsplats (4 kap. 3 § tredje stycket KML).

I anslutning till Linnéparken ligger Växjö domkyrka vilken inte tidigare har haft en avgränsad kyrkotomt. Växjö kommun skickade därmed in en begäran om avgränsning av kyrkotomten kring Växjö domkyrka (sep 2023) där Länsstyrelsen i Kronobergs län beslutade 2024-03-13 om kyrkotomtens avgränsning för Växjö domkyrkan. Kommunen överklagade detta beslut där Förvaltningsrätten i Växjö beslutade 2025-03-31 att avslå kommunens överklagan. Kommunen överklagade även detta beslut där ärendet nu inväntar Kammarrättens beslut om att ge prövningstillstånd eller inte.



Karta över Länsstyrelsens avgränsning av kyrkotomten för Växjö domkyrkan. Fastighetsgränser markerat med brunröd linje. Beslutet har inte fått laga kraft.

Länsstyrelsens avgränsning av kyrkotomten omfattar i stort August Ericssons planeringsförslag från 1878 med tillkommande område för Linnébysten och kaktusplanteringen med förslag upprättat 1908, och anlagt 1909. Det utifrån att parkmiljön inom avgränsningen inbjuder till att besöka domkyrkan, att den miljömässigt upplevs som en del av den samlade kyrkomiljön samt att det finns en tydlig visuell koppling mellan kyrkobyggnaden, parkmiljön och stadslandskapet. Länsstyrelsen bedömer att parkmiljön utgör en helhetsmiljö som är planerad och tillskapad så att stadens invånare och besökare ska kunna promenera i domkyrkans omgivning. Därmed finns

även ett funktionellt samband mellan parkmiljön och domkyrkan. Linnéparkens östra del (öster om Östergatans nord-sydliga allé) bedömer länsstyrelsen inte ingår i kyrkotomten utifrån en öppnare 1900-tals karaktär, senare tillkomst och att dess öppna gräsyta och scenområde inte har samma funktionella samband med domkyrkan som 1800-talets parkmiljö.

Kommunens bedömning är att domkyrkans kyrkotomt inte ska omfatta Linnéparken. Gränsen bör, enligt kommunen, följa domkyrkans södra fastighetsgräns vilket var den avgränsning som sattes redan i det ursprungliga gestaltungs-förslaget för parken. Det utifrån att det är domkyrkans närmiljö som primärt har tjänat kyrkans verksamhet och inte Linnéparken. Kommunens bedömer att Linnéparken skapades oberoende av domkyrkan och med ett uttalat syfte att utgöra en stadspark och en plats för rekreation till för stadens invånare. Parken har växt fram från Sjöparken (1856) och successivt förändrats till en större stadspark som idag även omfattar grönområden runt Växjösjön och Trummen. Dess funktion är därmed kopplad till stadens utveckling, kommunens långvariga ägande, investeringar och förvaltning samt hur invånarna brukat parken över tid. Kommunen anser därför att domkyrkans kyrkotomt ska vara skild från Linnéparken, eftersom parkens syfte och funktion är kopplade till stadens och dess invånares historia – inte till kyrkans.

Gator och trafik



Bild över Pär Lagerkvists plan och Linnérondellen idag (foto från 2024). Ungefärlig gräns för planområdet markerad med vit streckad linje.

Motortrafik

Planområdet omfattar befintlig cirkulationsplats Linnérondellen med anslutande Linnégatan i norr, Vilhelm Mobergs gata i söder och Norra Järnvägsgatan i väster. Strax väster om Linnérondellen ansluter Kronobergsgatan till Norra Järnvägsgatan norrifrån och framtida Raoul Wallenbergs gata planeras ansluta söderifrån, som idag har en tillfällig utformning och anslutning från Pär Lagerkvists plan. Detta skapar en ny (tillfällig) korsning med ett alltför kort vägavsnitt mellan korsningen och befintlig cirkulationsplats, vilket skapar framkomlighetsproblem i korsningen vid höga trafikmängder. Pär Lagerkvists plan har ett gångfartsområde i korsningen med Kungsgatan, strax utanför planområdet, för att prioritera gående i nära anslutning till stationen.

Norra Järnvägsgatan, Linnégatan och Vilhelm Mobergs gata utgör huvudgator och infarter i staden och till stationen. Biltrafik tillåts inte idag på Norra Järnvägsgatan norr om kommunhuset med undantag för boende, besökare, leveranser och servicefordon till fastigheterna utmed gatan. Trafikvolymerna uppgår idag till cirka 10 800 fordon per dygn på Linnégatan med 32 % tung trafik, cirka 6 670 fordon per dygn på Vilhelm Mobergs gata med 6 % tung trafik, cirka 1 580 fordon per dygn på Kronobergsgatan med 39 % tung trafik och cirka 2 780 fordon per dygn på Norra Järnvägsgatan (öster om kommunhuset där även biltrafik tillåts) med 21 % tung trafik. Den stora andelen tung trafik på Kronobergsgatan och Norra Järnvägsgatan beror på all busstrafik som trafikerar gatorna. Hastigheten är 40 km/h på samtliga gator med undantag för Kronobergsgatan och Vilhelm Mobergs gata som idag är 30 km/h.

Vilhelm Mobergs gata utgör även i nuläget en viktig räddningsväg för främst ambulans från och till sjukhuset och för räddningstjänsten till sjukhuset och stadsdelen söder. Se rubrik *Ambulans och räddningstjänstens tillgänglighet* för mer information.

Gång- och cykeltrafik

Idag finns trottoarer utmed Linnégatan, Norra Järnvägsgatan och Vilhelm Mobergs gata. Utmed Vilhelm Mobergs gata finns separata gång- och cykelvägar (dock enkelriktad på västra sidan) och utmed Linnégatan finns enbart markerade cykelfält. Norra Järnvägsgatan har idag ingen separat cykelväg eller fält. I Linnéparken finns flertalet gångvägar och den breda allén genom parken används även frekvent av cyklister. Passage för gång- och cykel finns över Linnégatan och Norra Järnvägsgatan i anslutning till Linnérondellen samt Vilhelm Mobergs gata söder om planområdet. Två stora cykelstråk kommer samman vid Vattentorget (stråken var sida om Växjösjön) som rör sig norrut genom planområdet. I och med det centrala läget med närhet till stora målpunkter (sjukhus, station, centrum, rekreatiionsstråket runt Växjösjön) är det många gångtrafikanter i rörelse i området.

Framkomligheten vid Linnérondellen är idag problematisk och otydlig mellan främst stationen, centrum och Linnéparken samt Vattentorget. Övergångsställe och cykelpassage vid Linnégatan har mycket begränsad sikt och en gen och trafiksäker passage söder om Linnérondellen saknas. Idag finns upptrampade stigar över Vilhelm Mobergs gata strax söder om Linnérondellen. Gatan ligger nedsänkt jämfört med omgivningen vilket skapar ett mycket otryggt rörelsestråk i sluttning med delvis begränsad sikt kommandes söderifrån. Passage över Vilhelm Mobergs gata för gång och cykel finns först längre söderut i anslutning till Vattentorget. Även denna passage är problematisk då nivåskillnader bidrar till att passagen angör Vattentorget med en mindre trappa för gående och cykelgrind i sluttning för cyklister. Ett cykelstråk söderifrån ansluter till Vattentorget vid nästan samma punkt, även den i nedförsbacke, vilket skapar en otrygg och konfliktfylld punkt. Pär Lagerkvists plan har en temporär utformning vilket tillfälligt ger en sämre framkomlighet.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i nära anslutning till Växjö station som är en regional målpunkt och trafikeras av ett stort antal stads- och regionbussar och tåg. I nuläget trafikeras samtliga gator inom planområdet av bussar. I planområdet västra del finns idag en tillfällig busshållplats utmed Norra Järnvägsgatans södra sida och tre tillfälliga busshållplatser mellan Norra Järnvägsgatan och Raoul Wallenbergs gata.

Kust till kust-banan ligger cirka 40 meter söder om Linnérondellen men ingår inte i aktuellt planområde, med undantag för en mindre i planområdets sydöstra del. Ingen förändring av denna del planeras dock. Järnvägen går på en bro över Vilhelm Mobergs gata som även är nedsänkt under järnvägen vilket skapar nivåskillnader till omgivningen. Utmed Linnéparkens södra gräns ligger järnvägen upphöjd i förhållande till parken medan den ligger i nivå med Pär Lagerkvists plan.

Parkering

Temporär cykelparkering finns inom planområdets västra del i form av markparkering och mindre cykelgarage. Ett cykelställ med tak finns även utmed järnvägen i Linnéparken, i nära anslutning till kaktusplanteringen och Vattentorget. Utmed Norra Järnvägsgatans norra sida finns idag även bilparkering. På Pär Lagerkvists plan, öster om station- och kommunhuset, finns även en yta för hämta/lämna och parkeringsplatser för rörelsehindrade. Huvudangöringen för resenärer och taxitrafik hänvisas till södra sidan av spåren, Södra Bantorget.

Ambulans och räddningstjänstens tillgänglighet

Linnérondellen är en viktig kommunikationspunkt för ambulansens verksamhet då cirka 70% av deras uttryckningar ut eller in till sjukhuset går där igenom. Vid vattensamlingar får en annan väg tas då deras bilar har varierade höjd på markfrigång. Om bommarna är nere vid Liedbergsgatan respektive Södra Ringvägen blir det en rejäl omväg som påverkar tiden negativt. Detta är förutsättningar som hanteras idag men det är önskvärt med förbättringsåtgärd.

Räddningstjänstens uttryckningar via Linnérondellen är begränsande men de behöver ändå ha god framkomlighet både vid kraftiga regn och när bommarna är nere vid Liedbergsgatan respektive Södra Ringvägen. Räddningstjänstens tillgänglighet till befintliga byggnader ska också beaktas. Byggnader ska vara lätt tillgängliga för utryckningsfordon. Fordonen ska kunna framföras åtminstone 50 meter från byggnadernas entréer. Räddningstjänstens krav för säkerhet, utrymning med mera behandlas vidare i samband med bygglov.

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

Planområdet är ansluten till det kommunala dricksvatten- och spillvattennätet med ledningar i alla de större gatorna och ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Brandvattenförsörjning

Idag finns två brandposter inom planområdet, en i Linnégatan strax norr om Linnérondellen och en i norra delen av Pär Lagerkvists plan i anslutning till den tillfälliga busshållplatsen. Brandposten på Pär Lagerkvists plan har en kapacitet på 6 l/s och ett tryck på 4 bar medan inget värde finns för brandposten i Linnégatan. Ytterligare en brandpost finns i nära anslutning till planområdet, i korsningen Kungsgatan-Norra Järnvägsgatan, med en kapacitet på 18 l/s och ett tryck på 5 bar. Nyligen togs en brandpost bort i korsningen Kronobergsgatan – Norra Järnvägsgatan. Inga ytterligare förändringar planeras för brandvattenförsörjningen inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Dagvatten

Dagvatten inom planområdet leds till det kommunala dagvattenledningsnätet och ingår i verksamhetsområde för dagvatten.

Utmed Linnégatan rann tidigare Guldsmedsbäcken, som kulverterades under slutet av 1800-talet. Kulverten ingår fortfarande som en betydelsefull del i stadens dagvattensystem och fyller en viktig funktion vid både dagvattenhantering och skyfall. Kulverten ligger strax under markytan och har endast 0,45 m täckning i nuläget vilket gör den mycket känslig för laster från trafik.

Dagvattnet från stora delar av stadsdelarna Centrum, Hov och Norr samt från vissa delar av Norremark leds idag mot kanalen i Sandsbrovägen följt av kulverten och ledningsnätet i Linnégatan. Dagvattenledningarna finns även i Norra Järnvägsgatan dit dagvatten leds från delar av centrum. Vid Linnérondellen kopplas ledningarna på befintlig kulvert och vattnet leds ned till Växjösjön och vidare till lagunerna innan det når Växjösjön. I nuläget är befintligt dagvattensystem i Linnégatan, Norra Järnvägsgatan och Vilhelm Mobergs gata hårt belastat uppströms vilket leder till kapacitetsbrist vid regn med högre återkomsttid.

Idag finns ett större fördröjningsmagasin (ca 250 kvm) på Pär Lagerkvists plans norra del (ungefär under befintligt cykelgarage) som anlades för att ersätta ett mindre fördröjningsmagasin (cirka 90 kvm) som tidigare låg på platsen för det nya stations- och kommunhuset. Vid anläggande utökades därmed magasinet med cirka 160 kvm för att minska belastningen på dagvattensystemet.

Idag avleds många ytor inom och i anslutning till planområdet mot tunnel under järnvägen på Vilhelm Mobergs gatan. Ytvatten från delar av Kronobergsgatan, stora delar av Norra Järnvägsgatan, delar av Linnégatan, Linnérondellen, Vattentorget, Vilhelm Mobergs gata och Södra Järnvägsgatans ena körbana från museet och sydöst ut avleds häråt.

Uppvärmning

Planområdet ligger inom kommunens fjärrvärmenätsområde. Fastigheten Växjö 10:41 är ansluten till Växjö Energi ABs fjärrvärmenät där markvärme finns utbyggd väster om teknikbyggnaderna.

EI

Fastigheten är ansluten till Växjö Energi ABs elnät där en transformatorstation ligger i planområdets västra delar.

Fiber

Planområdet ligger inom fibernätsområde för Wexnet AB.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om lägsta godtagbara miljö kvalitet. Bestämmelserna är juridiskt bindande och fastställda av regeringen eller av regeringen utsedd myndighet. Miljökvalitetsnormer finns för luft och vatten.

Luft

I Växjö kommuns översiktsplan (antagen 2025-12-09 § 161 av kommunfullmäktige) är gatustråket Linnégatan, Linnérondellen och Vilhelm Mobergs gatan ett av de utpekade gatustråken där risk finns att gränsvärdena kan överskrida gällande främst PM10.

En preliminär bedömning av luftkvaliteten (Växjö kommun, 2025) med hjälp av VOSS – Verktyg för Objektiv Skattning med Spridningsmodellering med avseende på kvävedioxid och partiklar (PM10) har utförts utifrån planerad placering av kommande Linnérondell och trafikmängd för prognosår 2040. Platserna för vilken beräkning har gjorts är vid den del av Linnégatan som ligger inom planområdet (hushöjd 7 m), vid del av Linnégatan strax norr om planområdet (hushöjd 17 m) samt under järnvägsbron på Vilhelm Mobergs gata (4 m höjd på bropelare får motsvara).

Enligt den preliminära bedömningen underskrider halterna av kvävedioxid och partiklar (PM10) den nedre utvärderingströskeln för den del av Linnégatan som ligger inom planområdet (hushöjd 7 m) och under järnvägsbron på Vilhelm Mobergs gata (4 m, höjd på bropelare). Det innebär att ingen fördjupad kartläggning eller kontinuerliga mätningar behöver utföras för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs. Enligt bedömningen beräknas inte heller det politiskt beslutade miljömålet *Frisk luft* att överskridas vid dessa två platser. Tillåtna halter av luftföroreningar för miljömålet är skarpare än för miljökvalitetsnormen då de utgår från lågrisknivåer för cancer och riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material eller kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

Även för vid del av Linnégatan strax norr om planområdet (hushöjd 17 m) underskrids halterna av kvävedioxid och partiklar (PM10) för den nedre utvärderingströskeln men med liten marginal gällande kvävedioxid. Utifrån osäkerheterna i beräkningsmetoden rekommenderas en fördjupad kartläggning. Utifrån att beräkningsmetoden är av enklare slag är det inte möjligt att ställa in olika hushöjder på respektive sida av vägen. Därmed har beräkningar och resultatet baserats på att Linnégatan har bebyggelse på både sidorna (hushöjd 17 m). Detta stämmer inte med verkligheten utan Linnégatan har i denna södra del enbart bebyggelse på dess västra sida medan östra sidan angränsar till Linnéparkens öppna parkrum. Därmed bedöms ingen fördjupad kartläggning behöva tas fram då det faktiska gaturummet är betydligt öppnare än vad beräkningen är baserad på.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra att gällande MKN för luft överskrids inom eller utanför planområdet.

Vatten

För ytvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk status (miljögifter och föroreningar) och ekologisk status (biologiska, fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer). För grundvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk status och kvalitativ status (dvs att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvatten). Recipient för dagvatten inom planområdet är Växjösjön. Nuvarande statusklassning för Växjösjön är otillfredsställande gällande ekologisk status och ej god gällande den kemiska statusen.

Växjösjöns otillfredsställande ekologiska status berörs främst av följande kvalitetsfaktorer: Växtplankton, Bottenfauna, Makrofyter, Fisk, Näringsämnen, Konnektivitet och Morfologiskt tillstånd. Utepekade påverkanskällor som rör dessa problem är:

- urban markanvändning
- jordbruk
- enskilda avlopp
- atmosfärisk deposition
- förändring av konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar – för turism och rekreation
- förändring av morfologiskt tillstånd
- historisk förorening

Några av påverkanskällorna ligger utanför detaljplanens rådighet; näringsutsläpp (från jordbruk och enskilda avlopp), atmosfärisk deposition, förändring av konnektivitet genom dammar, barriärer och slussar, historisk förorening samt i viss mån förändring av morfologiskt tillstånd. Planen har rådighet för påverkanskällan Urban markanvändning.

Vattenförekomst	Statusklassning förvaltningscykel 3 (2017-2021)	Kvalitetskrav
Växjösjön	Otillfredsställande ekologisk status	God ekologisk status 2033
	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus

För mer information om förslagets påverkan på MKN Vatten, se vidare under rubriken *Konsekvenser, Miljökvalitetsnormer, Vatten*.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är produkter och tjänster som ekosystem levererar. Ett ekosystem är allt levande och den miljö som finns i ett natur- eller grönområde. Vårt samhälle är beroende av fungerande ekosystem och dess biologiska mångfald. Ekosystemen kan bidra med många funktioner och tjänster vilka är grundförutsättningen för människors hälsa och välfärd. Fungerande ekosystem som levererar ekosystemtjänster är också avgörande för att kunna hantera olika utmaningar kopplade till exempelvis klimatförändringar och mark- och resursanvändning. Vilka ekosystemtjänster som kan levereras, och till vilken grad de levereras, påverkas av hur vi planerar för framtidens Växjö.

Ekosystemtjänster delas upp i fyra olika kategorier:

- Stödjande, exempelvis biologisk mångfald och livsmiljöer för växter och djur som är en förutsättning för att övriga ekosystemtjänster ska fungera.
- Reglerande, exempelvis träd som renar luft och vatten.
- Kulturella, exempelvis friluftsområden och parker som ger människan upplevelser och livskvalitet.
- Försörjande, exempelvis åkrar som producerar livsmedel.

Växjö kommun använder ett systematiskt arbetssätt för att hantera ekosystemtjänster i samhällsbyggnadsprocessen. Arbetssättet belyser ekosystemtjänsters värde samt eventuell förlust och kompensation av identifierade värden. Målet med arbetssättet är att i största möjliga mån skapa förutsättningar för att bevara och utveckla ekosystemtjänster i samband med exploatering och att naturens ekosystemtjänster bidrar till ett hållbart samhälle. Genom att höja kunskapen om ekosystemtjänsters funktion och värde samt hur de påverkas av exploatering möjliggörs hållbara beslut för Växjö kommuns utveckling.

Planområdets västra del består idag till stor del av hårdgjorda ytor och en stadsmiljö under uppbyggnad. Förekomsten av ekosystemtjänster i denna del bedöms nästintill vara obefintliga. Den östra delen består av Linnéparken, en park med tillkomst i slutet av 1800-talet, vilken däremot bedöms leverera många olika ekosystemtjänster. Se rubrik *Konsekvenser, Ekosystemtjänster* för mer information.

Social hållbarhet

Planområdet är beläget i Växjö centrum i direkt anslutning till stationsområdet, stadskärnan och Linnéparken. Läget innebär att området används av många människor i vardagen, både som målpunkt och som genomfartsområde, och att det finns god närhet till kollektivtrafik samt ett brett utbud av kommersiell och kommunal service i centrumläget.

Linnéparken utgör en viktig rekreations- och vistelsemiljö med gångvägar, grönytor och en större lekplats, och används för exempelvis promenader, löpning, sociala möten, picknick och evenemang samt som passage till andra målpunkter i staden. Parken ingår även i Växjös stadspark och har kopplingar mot strandpromenaden runt Växjösjön.

I trafikmiljön kring Linnérondellen lyfts brister som påverkar vardagsrörelser, exempelvis otydliga och otrygga stråk och konfliktpunkter vid passager vid Linnérondellen och angränsande gator genom bland annat smitvägar i sluttning. Detta innebär att planområdets sociala förutsättningar är starka gällande läge, målpunkter och rekreationsvärden, men att tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är en brist och en viktig utgångspunkt för planområdets utformning.

Barnperspektivet blir särskilt viktigt då parken rymmer lekplatsmiljö och att rörelser i området sker i nära anslutning till trafikintensiva gator. De brister som idag finns i trafikmiljö kopplat till Linnérondellen gällande dålig sikt och avsaknad av gen och trafiksäker passage är därför central att beakta utifrån barns behov av orienterbarhet och säker rörelse i offentliga miljöer.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Fastighet	Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
Inom planområdet			
Växjö 10:14	Nej	Nej	Flytt av befintlig rondell österut

			Ny gång- och cykelpassage söder om Linnérondellen Utveckling av Linnéparken och omgestaltning i mötet med den nya Linnérondellen.
Växjö 10:15	Nej	Nej	Nej
Växjö 10:41	Mindre byggrätt för teknisk anläggning (E och (E)) planlägg inom området för att bekräfta uppförda byggnader i plan Byggrätt för cykelparkering skapas Kvartersmark (markparkering) planläggs som allmän plats (P-Plats ₁ och Torg)	Byggrätt för teknisk anläggning möjliggör en framtida fastighetsreglering	Anläggande av sittplatser mot söder, upphöjda planteringsbäddar med formklippta träd, cykelparkeringar i två våningar, cykelgarage och stråk mellan stationen och Vilhelm Mobergs gata. Skelettjord för träd och infiltrationsytor planeras. Dagvattenmagasin finns anlagt på fastigheten.
Växjö 14:2	Nej	Nej	Nej
Växjö 14:4	Nej	Nej	Nej
Fastighet	Ekonomiska	Fastighetsrättsliga	Tekniska
Utanför planområdet			
Domkyrkan 1	Nej	Nej	Nej
Gamla Station 1	Nej	Nej	Nej
Kristina 1	Nej	Nej	Marginell ökning av ljudnivåer vid fasad vid flytt av

			Linnérondellen österut
Kristina 2	Nej	Nej	Marginell ökning av ljudnivåer vid fasad vid flytt av Linnérondellen österut
Linné 5	Nej	Nej	Marginell minskning av ljudnivåer vid fasad vid flytt av Linnérondellen österut
Linné 6	Nej	Nej	Marginell minskning av ljudnivåer vid fasad vid flytt av Linnérondellen österut
Växjö 10:2	Nej	Nej	Nej
Växjö 10:8	Nej	Nej	Nej
Växjö 11:66	Nej	Nej	Nej

Påverkan på riksintressen Kulturmiljövård

Växjö Stad

Kulturmiljöutredningen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024) beskriver att parkens koppling till riksintresset främst är kopplad till stadsbilden och bedöms som helhet ha en hög grad av kulturhistorisk relevans för staden. Det utifrån att Linnéparkens värdebärande element bedöms vara kännetecknande för den kulturhistoriska utvecklingen inom stadsplaneringsideal och stadsparkernas utveckling under 1800-talet.

Linnéparkens koppling till riksintresset är avseende stadsbilden där kulturmiljöutredningen betonar *”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.”* (Liljewall/Restaurera, 2024). Linnébysten med omgivande gestaltning bedöms inte utgöra ett fondmotiv likt omnämnda *”fondbyggnader”* men platsen med bysten bedöms utgöra ett avslut i Linnégatans förlängning. Ett genomförande av planen bedöms ha en begränsad påverkan på riksintresset.

Trafik kommunikation

Kust till kust-banan

Aktuellt planförslag bedöms inte påverka själva järnvägen då Linnérondellens avstånd till järnvägen bedöms vara samma i dess nya placering som det är idag (cirka 40 meter). Ingen förändring sker heller av spårområdet i planområdets sydöstra del utan det ingår enbart för att

inte skapa en rest av en mindre del av en äldre plan och planläggs med samma användning som idag. Den förändring som sker på Pär Lagerkvists plan är att bekräfta befintliga tekniska byggnader i plan och möjliggöra cykelparkering i två våningar med tak. En förändring som inte bedöms ha en påverkan på anslutande spårområdet.

Planförslagets genomförande bedöms dock ha en stor positiv påverkan på riksintresset genom ökad framkomlighet, tillgänglighet och underlättandet av byte mellan olika trafikslag och Växjö station. Detta då detaljplanens syfte till stor del är att möjliggöra utveckling av denna del så riksintressets behov kan tillgodoses, främst avseende gång, cykel och kollektivtrafik. Flytten av Linnérondellen ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter kommandes öster och söder ifrån var sida om Växjösjön. Kollektivtrafikens tillgänglighet säkerställs genom att köbildning in i rondellen från Norra Järnvägsgatan inte stoppar trafiken i korsningen mellan Raoul Wallenbergs gatan, Kronobergsgatan och Norra Järnvägsgatan. Även framkomligheten för bussar kommande från Raoul Wallenbergs gata in i Linnérondellen förbättras avsevärt.

En negativ påverkan på Linnéparken uppstår då del av parken tas i anspråk. Detta ianspråktagande har dock minimerats så mycket som möjligt och bedöms nödvändigt för att säkerställa stationens behov, inte bara idag utan också med sikte på framtiden med en stad på 100 000 invånare och kommun med 140 000 invånare. Linnéparkens värden som natur- och kulturmiljö bedöms vara av allmänt intresse som väger tungt men stationens behov och utpekande som riksintresse bedöms vara ett allmänt intresse som väger tyngre.

Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

Planområdet är idag utsatt för höga ljudnivåer. Planförslaget bedöms inte medföra en ökning av trafikflödena vid ett genomförande men en trafikbullerutredning (Norconsult, 2026) har tagits fram för att utreda eventuell påverkan på befintliga bostäder i anslutning till planområdet och den befintliga lekplatsen Linnés värld i Linnéparken vid en flytt av Linnérondellen österut.

Växjö kommunens trafikprognos är för år 2040 medan Trafikverkets bullerprognos för järnväg baseras på år 2045. Därmed har Norconsult räknat upp vägtrafiken till år 2045 med en årlig ökning på 1 % från år 2040. Nedan visar trafikflödena som legat till grund för trafikbullerutredningen.

Tabell 1. Sammanställning av förutsättningar för vägtrafik

Väg	Trafikmängd ÅDT Nuläge (fordon/dygn)	Trafikmängd ÅDT 2040 (fordon/dygn)	Trafikmängd ÅDT 2045 (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Skyltad hastighet (km/h)
Linnégatan	10 800	12 000	12 600	32	40
Vilhelm Mobergs gata	6 667	8 750	9 200	6	30
Kronobergsgatan	1 583	1 500	1 600	39	30
Teleborgsvägen	12 600	14 500	15 200	7	60
Norra Järnvägsgatan	2 784	4 000	4 200	21	30

Tabell 2. Förutsättningar för järnvägstrafik som legat till grund för bullerberäkningarna

Fordonskategori	Antal tåg (ÅDT) År 2045	Medellängd (m)	Maxlängd (m)	Hastighet (km/h)
Godståg	1,4	574	631	70
X60	24,5	76	76	70
X74	29,8	125	250	70
Totalt	55,7			

Naturvårdsverket har tagit fram en tabell som sammanfattar nivåer som tillämpas utomhus för att avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått i normalfallet behöver övervägas. När åtgärder och andra försiktighetsmått övervägs för att begränsa bullerstörningar ska nyttan av dem vägas mot kostnaderna. Krav får inte vara orimliga att uppfylla (2 kap. 7 § miljöbalken).

Tabell 4. Nivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas (frifältsvärden)

	~2015 och framöver "nya bostadsbyggnader" 4)	1997 - ~2015 "nyare befintlig miljö"	-1997 "äldre befintlig miljö"
Buller från väg, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA Leq _{24h}	65 dBA Leq _{24h}
Buller från spår, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dBA Leq _{24h}	55 dBA ¹⁾ L _{max} inomhus natt
Buller från väg och spår, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dBA ²⁾ Leq _{24h} 70 dBA ³⁾ L _{max}	

1) Tidsvägning Fast. Värdet inomhus får överskridas max 1–5 ggr/årsmedelnatt, kl. 22–06.

2) Nivån 55 dBA vid uteplats gäller i första hand vid spår.

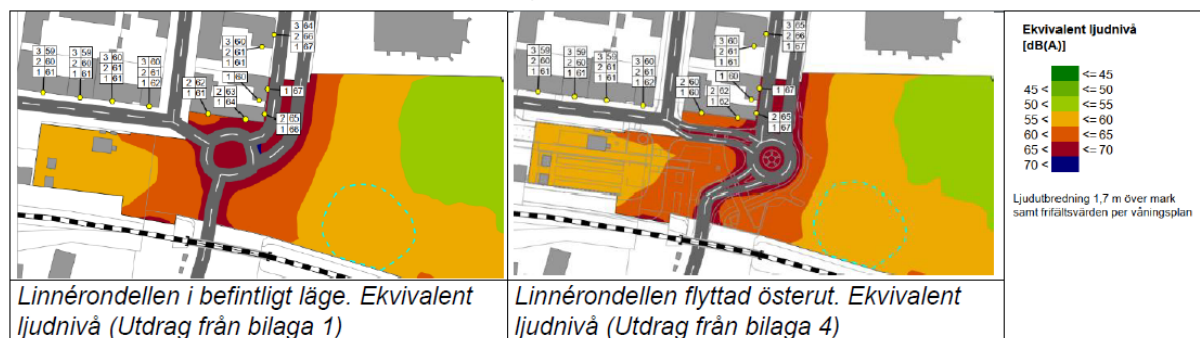
3) Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, kl. 06–22

4) Se 26 kap. 9a § miljöbalken. Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015.

Resultat

Ekvivalent ljudnivå från väg- och tågtrafik

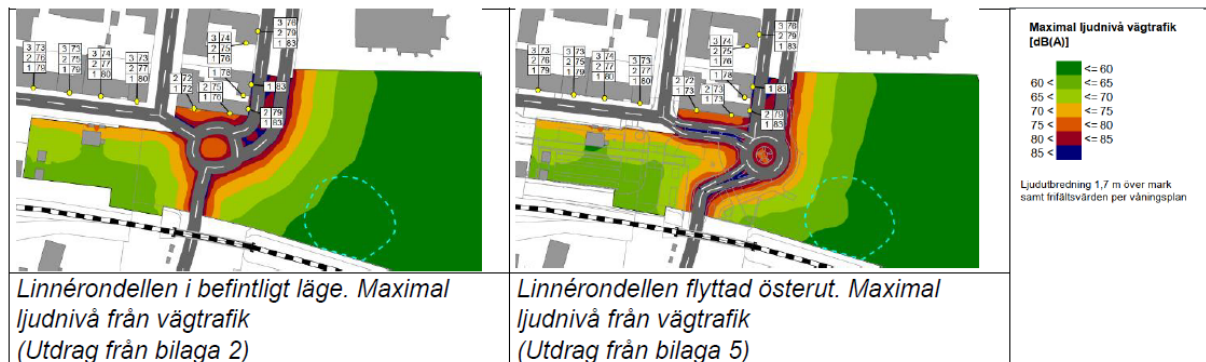
Beräkningarna i figur 4 visar att en flytt av Linnérondellen österut inte förändrar den ekvivalenta ljudnivån i kvarter Linné (59–62 dBA). I kvarter Kristina innebär flytten lägre nivåer vid fasad mot järnvägen (från 61–64 dBA till 60–62 dBA), medan nivåerna vid fasad mot öster i stort sett är oförändrade (64–67 dBA i befintligt läge och 65–67 dBA efter flytt). På lekplatsen i Linnéparken beräknas den ekvivalenta ljudnivån öka med mindre än 1 dBA vid en flytt av Linnérondellen (55–60 dBA oavsett alternativ.) En sådan ökning är inte hörbar.



Figur 4. Linnérondellen i befintligt läge och flyttad österut. Ekvivalent ljudnivå

Maximal ljudnivå för vägtrafik

Beräkningarna i figur 6 visar att en flytt av Linnérondellen österut inte förändrar maximal ljudnivå i kvarter Linné (73–80 dBA). För kvarter Kristina innebär flytten lägre maximal ljudnivå vid fasad mot järnvägen (från 72–76 dBA till 72–73 dBA), medan nivåerna vid fasad mot öster är oförändrade (76–83 dBA). På lekplatsen i Linnéparken är maximal ljudnivå <60 dBA i befintligt läge och bedöms ligga i intervallet <60–65 dBA vid flytt av rondellen, en ökning mellan 0–4 dBA.



Figur 6. Linnérondellen i befintligt läge och flyttad österut. Maximal ljudnivå från vägtrafik

Maximal ljudnivå för tågtrafik

I figur 8 visar att vid fasad mot järnvägen beräknas maximal ljudnivå till 67–74 dBA för kvarter Linné och 75–76 dBA för kvarter Kristina. Inom Linnéparken beräknas maximal ljudnivå från tågtrafik ligga i intervallet 70–80 dBA. Den maximal ljudnivån från tågtrafiken bedöms inte förändras vid en flytt av Linnérondellen, därav redovisas enbart maximal ljudnivå från tågtrafiken för befintligt läge.



Figur 8. Linnérondellen i befintligt läge. Maximal ljudnivå från tågtrafik. (Utdrag från bilaga 3)

Slutsats

Kvarter Linné och kvarter Kristina har i dagsläget höga ljudnivåer och bedöms som "äldre befintlig miljö" byggda innan 1997 enligt Naturvårdsverkets vägledning. Den högsta beräknade ekvivalenta ljudnivån uppgår till 62 dBA för kvarter Linné och 67 dBA för kvarter Kristina. En flytt av rondellen innebär en ökning på mindre än 1 dBA, vilket varken är hörbart eller bedöms medföra någon ytterligare hälsopåverkan. Eftersom förändringen är marginell bedöms projektet inte motivera några bullerskyddsåtgärder.

Naturvårdsverket redovisar inga riktvärden för parker men i Trafikverkets dokument TDOK 2014:1021 anges att tysta parker i tätorter bör ha ekvivalenta ljudnivåer i intervallet 45–55 dBA. Lekparken i Linnéparken har i dagsläget en bullerutsatt park med ekvivalenta ljudnivåer på 55–60 dBA. Vid en flytt av Linnérondellen beräknas den ekvivalenta ljudnivån i lekparken öka med 0–0,7 dBA, vilket motsvarar en icke hörbar förändring. Den maximala ljudnivån inom lekparken beräknas öka med 0,1–4,1 dBA. Utifrån att inga riktvärden finns kopplat till parker finns inga krav på bullerskyddsåtgärder för förändringen av ljudnivån i parken.

Möjliga åtgärder

En möjlig åtgärd (inte ett lagkrav) för att minska de maximala ljudnivåerna från vägtrafiken in i Linnéparken är att uppföra en bullerskärm vid cirkulationsplatsen. Störst effekt uppnås om skärmen placeras nära bullerkällan, det vill säga mellan väg och cykelväg. De maximala ljudnivåerna från tågtrafiken är högre än från vägtrafiken, men dessa händelser inträffar betydligt mer sällan. Tyst asfalt kan vid 40 km/h ge en bullerdämpning på cirka 1–3 dBA under de första åren, men effekten är begränsad eftersom motorljud dominerar vid låga hastigheter. Den bullerdämpande effekten avtar dessutom över tid när beläggningens porer sätts igen, vilket innebär att bibehållen effekt kräver mer underhåll och tätare omläggning.

Utifrån ovanstående resultat och slutsats bedömer kommunen att inga krav på åtgärder kopplat till buller finns vid planens genomförande. Eventuella åtgärder med bullerskydd mot befintlig lekplats undersöks närmare inför granskning.

Översvämning

Utifrån planområdets centrala läge bedöms stora fördröjningsytor eller fördröjningsmagasin inte strategiskt lämpliga utifrån dess närhet till recipient i kombination med att ytorna behöver prioriteras för framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik. Linnéparkens funktion som fördröjningsmagasin vid skyfall ska dock behållas och värnas då denna funktion idag är väldigt betydelsefull.

I kommunens arbete med klimatanpassning av den byggda miljön i staden ingår bland annat att utreda förutsättningarna för hela Linnégatans avrinningsområde. Arbetet ska mynna ut i förslag på åtgärder för att hantera kraftiga regn och skyfall. Detta arbete är pågående där olika alternativ undersöks utifrån flera aspekter så som dagvatten/skyfall, kulturmiljö/naturmiljö/stadsmiljö/, trafikmiljö, VA-infrastruktur samt genomförbarhet/drift/ekonomi.

Idag finns inga förslag på hur skyfall ska hanteras inom planområdet. En preliminär bedömning är att en flytt av Linnérondellen österut inte nämnvärt påverka detta. Det styrande på platsen är befintliga fasta höjder i viadukten under järnvägen, bebyggelse inom kvarteret Kristina och den stensatta kulverten mellan Linnégatan och dess utlopp i Växjösjön under järnvägsbanken. Därmed bedöms cirkulationsplatsens placering inte ha någon avgörande betydelse för vilka åtgärder som är möjliga och ekonomiskt rimliga på platsen. Vid flytt och ny höjdsättning av Linnérondellen behöver dock säkerställas att möjligheterna att avleda skyfallsvatten från uppströms liggande områden till Växjösjön inte försämras.

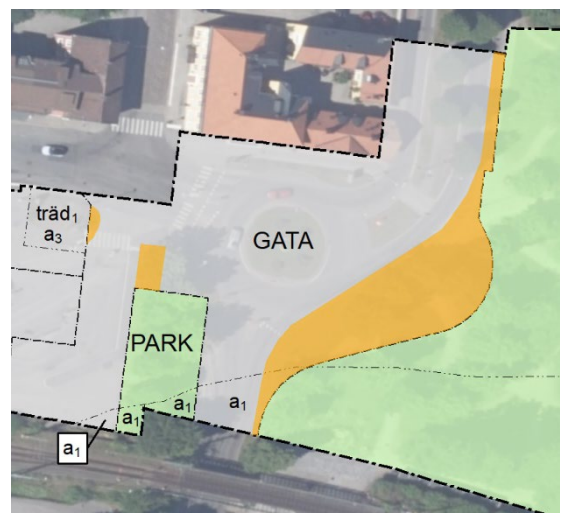
Natur Rekreation

Detaljplanens genomförande bedöms ha en positiv påverkan Pär Lagerkvists plan. När området är utbyggt planeras området utgöra en plats för uppehåll med sittplatser mot söder, upphöjda planteringsbäddar med formklippta träd, passage och länk mellan stationsområdet och Linnérondellen samt i förlängningen Linnéparken och Växjösjön. Även ett stort antal cykelparkeringar planeras inom området. Se rubrik *Planförslaget* för mer information om vad som planeras inom Pär Lagerkvists plan.

Detaljplanens genomförande bedöms även ha en positiv påverkan på Linnéparken utifrån ett rekreativt perspektiv. Utifrån gestaltungsprogramets förslag kommer mer funktionella gångvägar skapas i stället för dagens smitvägar över gräsytor. Parken kommer få fler rumsbildningar, planteringar och konstnärliga inslag där en tydligare indelning kommer bidra till zoner för olika aktiviteter, från lugn eftertanke och fartfylld aktivitet. Upplevelsevärdena och funktionerna kommer höjas där en tydligare angöring från stationen och centrum kommer öka besökarna än mer. Se rubrik *Konsekvenser, Kulturmiljö, Gestaltungsprogram* för mer information.

Natur

Vid detaljplanens genomförande kommer cirka 900 kvm planlagd park i stället planläggas som gatumark, varav cirka 780 kvm av dem utgör Linnérondellens intrång i Linnéparken. Övriga delar utgörs av Linnégatans östra gång och cykelbana, norra delen av parkområde i Kronobergsgatans förlängning söderut samt mindre del av parkområdet runt den tidigare pyramidalmen som stod i nordöstra delen av Pär Lagerkvists plan. En viss negativ påverkan kommer ske på Linnéparken som naturvärdesbiotop och därmed också på den biologiska mångfalden. Men den påverkan bedöms som begränsad utifrån Linnéparkens storlek och att detaljplanens genomförande inte medför att några jätteträd, grova hålträd eller mycket gamla träd kommer behöva tas ned. Vid genomförandet kommer emellertid ett biotopskyddat alléträd behöva tas ned i parkområdet mellan Pär Lagerkvists plan och Linnérondellen.



Karta över vilka områden som föreslås gå från PARK till GATA i aktuellt planförslag. Ytorna är markerade i orange.



Karta över befintliga träd som avses behållas (grön symbol), särskilt skyddsvärda träd som tagits ned 2023-2024 men ännu inte återplanterats (rosalila symbol), träd som behöver tas ned för planens genomförande (röd symbol) och särskilt skyddsvärda träd där försiktighetsåtgärder kan behövas för att de ska kunna stå kvar (gul symbol). Planområdet markerat med vit streckad linje och planförslaget visas med svartstreckade linjer och ljusgrå yta för torg, cykelparkering och gata, mörkgrå yta för järnväg och grön yta för park.

Artskydd

Både naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) och fladdermusinventeringen (Calluna, 2024b) gör bedömningen att det inom planområdet sannolikt finns livsmiljöer som hyser fridlysta arter (fåglar och fladdermöss) som är skyddade enligt artskyddsförordningen paragraf 4 och 4a. Dessa livsmiljöer bedöms utgöras av allén längsmed Linnégatan, Linnéparken utifrån förekomsten av ihåliga träd samt Linnéparken som parkmiljö i Växjö. Naturvärdesinventeringen bedömer att det finns tillräckligt underlag för att avgöra om detaljplanen kan riskera att utlösa förbud enligt artskyddsförordningen, och konstaterar att vissa anpassningar behövs för att undvika negativ påverkan på livsmiljöer för fridlysta arter.

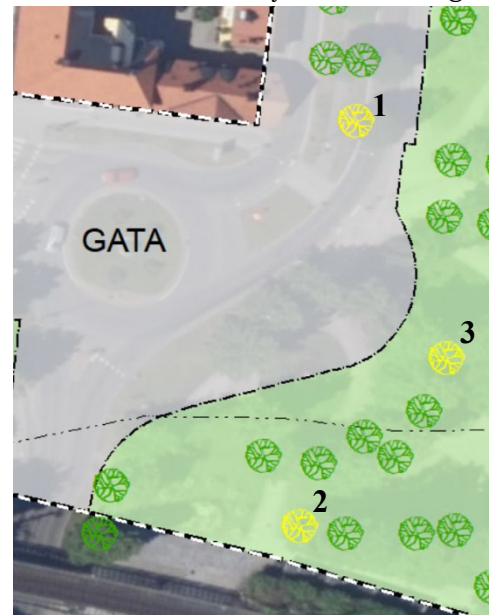
Fladdermusinventeringen föreslår några försiktighetsåtgärder för att skydda fladdermössens livsmiljöer i projekteringsskedet.

- Belysning bör planeras så att den inte skapar barriärer mellan fladdermössens olika livsmiljöer. En genomtänkt belysningsplan behövs för att undvika direkt- och spilljus mot hålträd och spridningsvägar mot Växjösjön samt ta hänsyn till både djur och människors behov.
- Hålträd samt äldre, grova eller skadade träd inom och intill projektområdet bör bevaras eftersom de kan vara viktiga livsmiljöer för fladdermöss, även om de inte används för tillfället. Detta gäller alla hålträd och särskilt de som har identifierats som naturvärdesträd i inventeringen.

Även fridlysta fågelarter har noterats födosöka och häcka i Linnéparken och även om fåglar inte är lika ljuskänsliga som vissa av de noterade fladdermusarterna bedöms deras behov och användning av hålträd till stor del samma.

Påverkan

- Linnérondellen kommer få en placering in i Linnéparken vid detaljplanens genomförande vilket medför att trafikmiljöns starkare belysning kommer längre in i parken. Det kommer sannolikt att påverka de ljuskänsliga fladdermusarterna genom att de kommer röra sig längre in i parken. Men utifrån att dessa arter rör sig i denna centrala och upplysta park redan idag, bedöms inte detaljplanens genomförande aktivera artskyddsförordningen gällande flytt av Linnérondellen.
- De träd som försvinner i samband med detaljplanens genomförande utgör inte hålträd eller särskilt skyddsvärda träd. Därmed bedöms inte artskyddsförordningen aktualiseras utifrån denna aspekt. Dock finns det tre särskilt skyddsvärda träd i anslutning till kommande Linnérondell, varav två utgörs av hålträd. Dels det södra alléträdet i Linnégatan (1), dels en skogslönn strax söder om nya Linnérondellen (2). Det tredje trädet (3) har inga noterade håligheter men utgör ett jätteträd och ett mycket gammalt träd. Hänsyn behöver tas till dessa under byggnationsskedet så de inte påverkas negativ och behöver tas ned. Det skulle kunna medföra att det krävs en dispens från artskyddsförordningen. Se även rubrik *Särskilt skyddsvärda träd* nedan för mer information.
- Det framtagna gestaltungsprogrammet (Växjö kommun, 2026a) visar både nuvarande och planerad belysning, där effektbelysning bedöms kunna utgöra den belysningstyp som kan medföra en negativ påverkan på djurlivet och då främst ljuskänsliga fladdermusarter i parken. Anledningen är att denna typ av belysning kan vara riktad uppåt med större ljusspridning än nedåtriktad belysning. Redan idag finns effektbelysning i parken samlad till lekplatsen Linnés värld och väster om scenen medan belysning utmed gång- och cykelvägar och vid Linnébysten (pollare) består av nedåtriktat ljus. Utifrån den stora närvaron av fladdermöss i parken och därav även mer ljuskänsliga arter får belysningens påverkan bedömas vara begränsad i nuläget.



Karta över befintliga träd som avses behållas (grön symbol) och särskilt skyddsvärda träd där försiktighetsåtgärder kan behövas för att de ska kunna stå kvar (gul symbol med siffra). Planområdet markerat med vit streckad linje och planförslaget visas med svartstreckade linjer och ljusgrå yta för torg, cykelparkering och gata, mörkgrå yta för järnväg och grön yta för park.

Gestaltungsprogrammet föreslår en ökning av effektbelysning i parken inom aktuellt planområde vid entréerna mot stationen och centrum, den nya placeringen av

Linnébysten i den norra delen av kaktusplanteringen samt vid fyra platser spridda i västra delen av parken i anslutning till sittmöbler. I de fall träd belyses på dessa platser utgör det nyplanterade träd och inte äldre träd eller hålträd. Inom planområdet föreslås dessa platser vara väster om lekplatsen Linnés värld, strax söder om trappan mot domkyrkan, strax väster om samt i rundeln vid Östergatans/Sillagatans slut. Gestaltungsprogrammet föreslår även fler gångstråk inom planområdet, dels genom förändrade gångstråk och omvandling av befintlig smitväg till gångväg i området norr om Norra Järnvägsgatans förlängning samt ett tillägg av ett gångstråk söder om Norra Järnvägsgatans förlängning. Dessa gångstråk planeras att belysas med en belysningsstolpe med ett nedåtriktat ljus.

Detta kan medföra förändrade ljusförhållande dels i området väster om lekplatsen, vid kaktusplantering och Linnébysten samt i stråket mellan lekplatsen och Östergatan/Sillagatan, både norr och söder om allén i Norra Järnvägsgatans förlängning. Vid genomförande av gestaltungsprogrammet kommer en belysningsplan tas fram för att skapa en helhet för Linnéparken. I belysningsplanen kan exempelvis belysningen styras i tid över året där vissa stråk enbart belyses under vintermånaderna när fladdermössen inte är aktiva men behov av upplysta stråk är som störst för människor. I det arbetet kommer framtagna naturvärdesinventering och fladdermusinventering utgöra underlag. Hänsyn och ställningstagande gällande belysning och dess påverkan på djurlivet i Linnéparken kommer då göras mer detaljerat. I det skede görs även en bedömning om artskyddsförordningen aktualiseras.

Träd

Biotopskydd

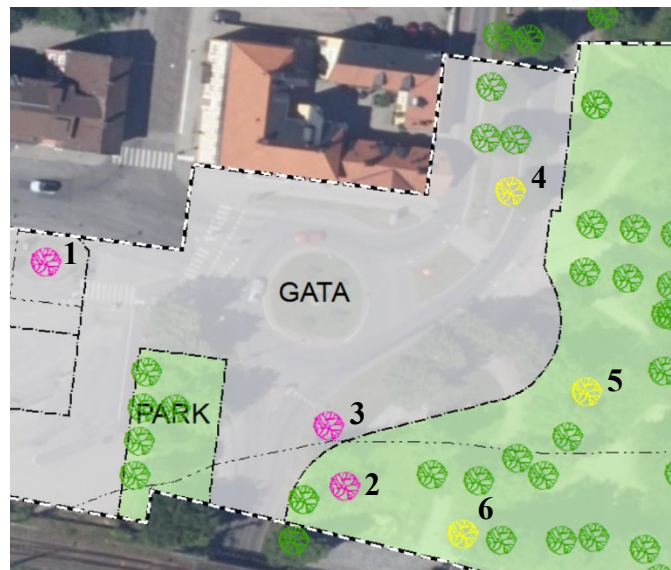
Naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024) identifierade biotopskyddade alléer inom planområdet. De båda lindalléerna inom Linnéparken bedöms inte påverkas av detaljplanens genomförande. Samma bedömning görs för den del av lindallén i Linnégatan som ligger inom planområdet. Dock kan försiktighetsåtgärder behöva tas till trädet längst i söder då det växer i närheten av området för den nya Linnérondellen.

Den lindallé som växer i Kronobergsgatans förlängning söderut kommer påverkas av detaljplanens genomförande genom att trädet längst i norr kommer behöva tas ned. Trädet påverkas genom att ett bredare stråk planeras på platsen för att koppla samman Pär Lagerkvists plan och stationsområdet med ytan som skapas väster om den nya placeringen av Linnérondellen och i förlängningen Linnéparken och Växjösjön. Nedtagning av trädet kräver dispens från det generella biotopskyddet där dispensansökan görs hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.

Särskilt skyddsvärda träd

Naturvärdesinventeringen (Calluna, 2024a) identifierade 39 naturvärdesträd vilka också bedöms utgöra särskilt skyddsvärda träd. Av dessa är tre träd placerade inom området som berörs av planens genomförande genom byggnation av Pär Lagerkvists plan och flytt av Linnérondellen österut.

- En pyramidalm i korsningen Kronobergsgatan, Raoul Wallenbergs gata och Norra Järnväggsgatan (1). Trädet utgjorde ett jätteträd med en stamdiameter på cirka 140 cm och sannolikt ett mycket gammalt träd (uppskattad ålder 175-225 år). Då trädet bedömdes utgöra ett riskträd med stor mängd död ved i kronan på en plats med mycket folk i rörelse, togs trädet ned 2024 efter beslut 2024-01-26 i mark- och miljödomstolen. Föreläggande om återplantering inom ett år har skjutits framåt och inväntar aktuellt planarbete.



Karta över befintliga träd som avses behållas (grön symbol), särskilt skyddsvärda träd som tagits ned 2023-2024 men ännu inte återplanterats (rosalila symbol) och särskilt skyddsvärda träd där försiktighetsåtgärder kan behövas för att de ska kunna stå kvar (gul symbol). Planområdet markerat med vit streckad linje och planförslaget visas med svartstreckade linjer och ljusgrå yta för torg, cykelparkering och gata, mörkgrå yta för järnväg och grön yta för park.

- En skogslönn (2) utmed gång- och cykelvägen, nära kaktusplanering och järnvägsbron. Trädet utgjorde ett jätteträd med en stamdiameter på cirka 110 cm och ett mycket gammalt träd med en uppskattad ålder på cirka 150 år. Trädet hade även en större hålighet fylld med cement och en mindre hålighet nedtill på stammen. Då trädet bedömdes utgöra ett riskträd på en plats med mycket folk i rörelse och närhet till järnväg, togs trädet ned 2024 efter beslut 2024-01-26 i mark- och miljödomstolen. Föreläggande om återplantering inom ett år har skjutits framåt och inväntar aktuellt planarbete.
- En skogsalm (3) söder om befintlig Linnérondell utmed gång- och cykelvägen och Vilhelm Mobergs gata. Trädet utgjorde ett jätteträd med en stamdiameter på cirka 120 cm och ett mycket gammalt träd med en uppskattad ålder på cirka 150 år. Då trädet bedömdes utgöra ett riskträd med försämrad vitalitet med döda grenar och kvistar i kronan på en plats med mycket folk i rörelse, togs trädet ned november 2023. Trädet ska återplanteras men inväntar aktuellt planarbete.

I anslutning till nya placeringen av Linnérondellen växer ytterligare tre träd som bedömts som särskilt skyddsvärda (Calluna, 2024a). Dessa träd bedöms kunna stå kvar även efter planens genomförande. Försiktighetsåtgärder kan dock krävas under byggnationstiden. Om något av dessa träd skulle i ett senare skede behöva tas ned krävs en ansökan om 12:6 samråd hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.

- En lind (4) längst i söder av Linnégatans allé. Trädet har en stamdiameter på cirka 50 cm och en uppskattad ålder på cirka 40 år. Trädet har en medelstor hålighet cirka 3 m upp på stammen och bedöms som ett grovt hålträd.
- En ask (5) som växer strax öster om rundeln med lindträd och Linnébysten. Trädet är ett jätteträd med en stamdiameter på cirka 100 cm och ett mycket gammalt träd med en

uppskattade ålder på cirka 150 år. Trädet visar tecken på försämrad vitalitet genom döda grenar och kvistar i kronan.

- En skogslönn (6) söder om rundeln med lindträd och Linnébysten. Trädet har en stamdiameter på cirka 50 cm och en uppskattad ålder på cirka 70 år. Trädet har en mindre hållighet på cirka 2,5 m höjd och bedöms som ett grovt hålträd.

Övriga naturvärdesträd, som bedöms motsvara särskilt skyddsvärda träd, bedöms inte påverkas av planens genomförande även om de befinner sig inom planområdet.

Övriga träd

Vid detaljplanens genomförande bedöms ytterligare elva träd behöva tas ned. Dessa träd utgörs av

- åtta lindar placerade runt rundeln med Linnébyst planterade 1991,
- en lind utmed Vilhelm Mobergs gata strax söder om rundeln planterad 1991,
- en hängbok mellan rundeln av lindar och lindallén i Norra Järnvägsgatans förlängning planterad 2007, och
- en lind som växer i grönområde i Kronobergsgatans förlängning söderut

Som kompensation för de träd som tas ned kommer nya träd planteras på Pär Lagerkvists plan, i området runt nya Linnérondellen och i Linnéparken. Merparten av de träd som tas ned utgörs av lindar, ett trädslag kommunen vill undvika i Linnéparken då det utgör ett dominerande trädslag inte minst i de centrala alléerna. Dock föreslår gestaltungsprogrammet att

Östergatans/Sillagatans allé ska kompletteras med nya lindträd främst i dess södra del. En möjlighet vore då att flytta några av lindträden som behöver tas ned till allén. Detta får utredas vidare i det fortsatta planarbetet eftersom flera aspekter kan påverka om en flytt är möjlig, såsom ledningars placering som kan begränsa omfattningen av det rotsystem som kan tas med.

Strandskydd

Samma användning som tidigare

När en ny detaljplan tas fram återinträder strandskyddet inom områden där det tidigare varit upphävt. Den 1 juli 2025 infördes ett undantag till strandskyddets återinträde. Om strandskyddet är upphävt i gällande detaljplan kan kommunen bestämma att strandskyddet fortsatt ska vara upphävt om ett område ska ha samma användning som tidigare (4 kap 17 a § Plan- och bygglagen). Planförslaget innebär att stor del av planområdet kommer ha samma användning som tidigare. Kommunen bestämmer att strandskyddet fortsatt ska vara upphävt inom dessa områden vilka är följande:

- Järnvägsområdet i sydöst som idag planlagd för järnvägsändamål och även fortsättningsvis kommer vara planlagd för järnväg.
- Större delen av nuvarande Linnépark som idag är planlagd som andra allmänna platser (planteringar) och även fortsättningsvis ska vara planlagd som park.
- Del av Vilhelm Mobergs gata som idag är planlagd som huvudgata och även fortsättningsvis ska vara planlagd som gata.
- Det mindre parkområdet i förlängningen av Kronobergsgatan (omfattande enbart västra trädraden) som idag är planlagd som parkmark och även fortsättningsvis ska vara planlagd som park.

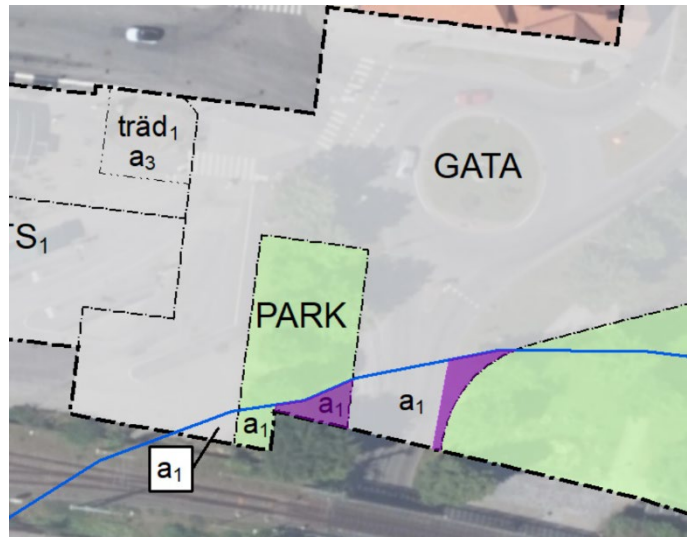
- Sydöstra hörnet av Raoul Wallenbergs gata som idag är planlagd som lokalgata och även fortsättningsvis ska vara planlagd som gata.

Ändrad användning sen tidigare

Planförslaget innebär dock att användningen ändras inom två mindre områden (sammanlagt 80 kvm). Det innebär att strandskyddet åter behöver upphävas med stöd av ett särskilt skäl angivet i miljöbalken (7 kap § 18 e miljöbalken) och att intresset av anspråkstagande av området väger tyngre än strandskyddets syften.

För att möjliggöra en flytt av Linnérondellen österut behöver del av Linnéparken planläggas för gata i stället för park som idag. Av detta område ligger cirka 40 kvm inom strandskyddat område när strandskyddets återinträder. Området består idag av gräsbevuxen slänt ned mot östra sidan av Vilhelm Mobergs gata där ett träd kommer behöva tas ned. Trädet utgörs av en lind cirka 30 år gammal och utgör inte ett särskilt skyddsvärt träd.

Samma förutsättningar gäller för det andra området där cirka 40 kvm ligger inom strandskyddat område när strandskyddet återinträder. Idag är detta område planlagd gata som kommunen vill planlägga som park för att bekräfta dagens användning. Området består främst av klippt gräsmatta och en upptrampad stig mellan kommande Pär Lagerkvists plan och gång- och cykelvägen på Vilhelm Mobergs gatas västra sidan. Inget träd växer inom detta område men flera träd och buskar växer i nära anslutning i slänten ned till Vilhelm Mobergs gata.



Karta över planområdet där planförslaget visas med plangränser markerat i svart streckade linjer och användningen med färgade ytor där grönt är park, ljusare grått är gata, torg och cykelparkering. Lilamarkerade ytor visar områden inom planområdet där användningen ändras i och med aktuellt planförslag. Strandskyddslinjen visas med blå linje.

Särskilt skäl för upphävande

I miljöbalken 7 kapitlet § 18 e anger de sex särskilda skäl som kan ge stöd för ett upphävande av strandskyddet. I 7 kap § 18 e punkt 5 i miljöbalken anges det särskilda skälet att området *behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området*, vilket bedöms ge stöd för upphävande inom planområdet. För att en åtgärd ska vara ett angeläget allmänt intresse ska det ge långsiktiga fördelar för samhället. Vid ett upphävande av strandskyddet utifrån detta särskilda skäl krävs även ett resonemang för att visa att åtgärden måste ligga inom strandskyddat område och inte kan placeras på en annan plats, dvs utanför strandskyddat område. Det är en förutsättning att en annan placering är omöjlig alternativt orimlig för att tillgodose det angelägna allmänna intresset.

Att del av Linnéparken behöver tas i anspråk som gata för att möjliggöra en ombyggnad och flytt av

Linnérondellen österut bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse för att säkerställa god framkomlighet och tillgänglighet för Växjö station som regional målpunkt och del av riksintresse för järnvägen samt möjliggöra en koppling mellan Växjö station - centrum och Linnéparken - Växjösjön som är viktig för stadskärnas utveckling som regional kärna (se även

Planeringsföresättning, Översiktsplan och Konsekvenser, Riksintresse Kust till kustbanan). Flera olika alternativ har studerats innan en bra helhetslösning

hittades för gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik inklusive ambulans. Det angelägna allmänna intresset för stationen och riksintresset för järnvägen bedöms väga tyngre än strandskyddet intressen i detta fall. Det även om en viss negativ påverkan på växt- och djurlivet sker då ett träd idag växer i gränsen till det strandskyddade området som planeras att tas ned. Denna typ av åtgärder kopplade till olika typer av infrastruktur som behövs för ett funderade samhälle bedöms utgöra angelägna allmänna intressen som kan vara svåra att placera utanför strandskyddat område då de många gånger (och så även i detta fall) styrs av redan befintliga vägstrukturer.



Karta över planområdet markerat i vit streckad linje där befintliga träd är markerade med i grön tom de avses behållas, rött om de avses tas ned samt i lila om de redan är nedtagna. Strandskyddslinjen markerad med blå linje och lila markerade områden utgör områden där strandskyddet föreslås upphävas.

Att strandskyddet behöver upphävas för del av slänten ned till Vilhelm Mobergs gatas västra sida är att det bedöms utgöra ett angeläget allmänt intresse att bekräfta områdets nuvarande användning. Området sköts idag som ett parkområde och utgör ett område av mer ordnad och anlagd karaktär med krav på skötsel, inte minst utifrån dess centrala läge. Områdets placering är beroende på befintliga förhållande vilka gör det svårt att placera parkområdet utanför strandskyddat område. Det bedöms därmed som ett angeläget allmänt intresse att strandskyddet upphävs inom området för att kunna säkerställa områdets framtida användning och utveckling. Ett upphävande inom området bedöms inte ha någon negativ påverkan på allmänhetens tillgänglighet eller på växt- och djurlivet på platsen då strandskyddet idag är upphävt på platsen.

Vid upphävande av strandskyddet finns det krav på en fri passage längsmed strandkanten för att kunna tillgodose strandskyddets två syften inom området närmst vattnet. Utmed Växjösjöns strandkant finns idag ett populärt gång- och cykelstråk som inte påverkas av aktuellt planförslag utan fri passage utmed Växjösjön kommer fortsatt finnas efter detaljplanens genomförande.

Kulturmiljö

Linnéparkens gröna kulturvärden

Parkens utbredning har varit i ständig förändring sedan dess tillkomst. Detaljplanens genomförande innebär att parken mot väster i stort återgår till den linje som motsvarar dess tidigaste fas fram till 1898 (därefter sammanfogades Nya parken med den anslutande Sjöparken).

Vid ett genomförande av detaljplanen kommer Linnérundeln (området runt Linnébysten) att omvandlas till gatumark och bli den nya placeringen av Linnérondellen. Det innebär att den del av Linnéparken som tydligast visar parkens äldre gestaltningsidé tas bort. Detta har till följd att läsbarheten och helhetsupplevelsen av Linnéparkens kulturhistoriska värden försvagas ytterligare. Att delområdet försvinner påverkar också förståelsen av parkens tillkomst och utveckling. Parken har genomgått ett flertal förändringar genom åren som tillsammans får negativ kumulativ effekt på den sammantagna parkmiljön, där även små förändringar kan få stor påverkan på helheten. Detaljplanens genomförande bedöms därmed ha en stor negativ påverkan på Linnéparkens kulturmiljö och dess gröna strukturer.

Det bedöms därmed motiverat att genomföra kompensationsåtgärder i Linnéparkens västra del för att väga upp den värdebärande struktur som försvinner med området kring Linnérundeln (och Linnébysten). Genom att till delar restaurera och återta romantikens formspråk i Linnéparkens äldsta del (västra delen) kan parkens kulturhistoriska läsbarhet och helhet stärkas. Syftet blir därmed både att upprätthålla dess kulturhistoriska relevans och att skapa en mer attraktiv och meningsfull parkmiljö. I dag fungerar parken mest som ett genomfartsområde med flertalet diagonala upptrampade stigar, bristande platsbildningar och ett vägsystem som varken är funktionellt eller speglar parkens ursprungliga romantiska 1800-talskaraktär. Kulturmiljöutredningen (Liljewall/Restaurera, 2024) rekommenderar därför att gestaltningsprogram, trädplan och vård- och underhållsplan tas fram för Linnéparken.

Gestaltningsprogram

Ett förslag till gestaltningsprogram (Växjö kommun, 2026a) för Linnéparken har tagits fram parallellt med detaljplanen och kan uppdateras under planprocessen utifrån synpunkter som inkommer. Programmet syftar till att utveckla parken till en hållbar, funktionell och estetiskt tilltalande grön miljö. Förslaget betonar förbättrad tillgänglighet, ökad användbarhet och bevarande av biologiska och kulturhistoriska värden. Genom att kombinera dessa aspekter med



Gestaltningsprogrammets illustrationsplan.

möjligheter för modern skötsel skapas en park med stark identitet som kan användas året runt för både spontana och organiserade aktiviteter.

Gestaltningförslaget i grova drag

Gestaltningförslaget utgår från att Linnés anda ska vara ett genomgående tema i utformningen av parken. Detta kan bland annat förverkligas genom växtpedagogiska inslag, plantering av mer exotiska arter och vidareutveckling av lekplatsen Linnés värld. Samtidigt betonas vikten av att ta tillvara parkens befintliga kulturhistoriska kvaliteter. Förslaget ska därför bygga vidare på strukturer som de äldre trädbestånden, rumsbildande planteringar, ornamentala gångstråk, kaktusplanteringen och Linnébysten.

Parkens gestaltning bygger på en tydlig rumsbildande logik där träd och vegetation skapar fondmotiv, leder blicken och formar målpunkter som i sin tur styr vägarnas dragning. För att komplettera de historiska värdena föreslås även moderna inslag i form av nya lekmiljöer, sittplatser samt konstverk och konstnärliga installationer (exempelvis skulpturer, lekskulpturer eller temporära konstprojekt) som tillsammans bidrar till en mer varierad och inspirerande parkmiljö.

I gestaltningförslaget framhålls att kulturhistoriska värden är särskilt framträdande i parkens västra del, väster om Östergatan (Sillagatan), medan den östra delen möjliggör mer nyskapande och experimenterande inslag. Vidare betonas att både kulturmiljön och den biologiska mångfalden ska värnas och stärkas där den ursprungliga romantiska parkstilen ges utrymme att utvecklas.

Parkens framtida utformning behöver även anpassas till ett ökande nyttjande i takt med stadens tillväxt. Tillgänglighet, trygghet och tålighet mot slitage är viktiga utformningsprinciper. Parken ska fungera för olika temon och vistelseformer, från snabb genomfart till lugnare promenader och platser för vila och eftertanke. Parken ska även inkludera evenemang- och aktivitetsytor. För att skapa en levande och funktionellt tydlig park föreslås ytorna delas in i fyra huvudkategorier: rekreativa zoner för vila, lekzoner med barnvänliga och pedagogiska inslag, öppna ytor för olika aktiviteter samt zoner där konst och kultur ges en tydlig roll.

Förändring av gestaltningförslag för flytt av Linnérondellen

Gestaltningsprogrammet föreslår även förändring av det gestaltningförslag (Sweco, 2022) som tidigare tagits fram med en flytt av Linnérondellen österut i mötet med Linnéparken.



Bilder över utformning av Linnéparken i anslutning till Linnerondellen. Utklipp från gestaltningsförslaget (Sweco 2022) till vänster och utklipp från gestaltningsprogrammet över Linnéparken (Växjö kommun, 2026) till höger.

- Cykelväg i anslutning till Linnerondellen får en något annan sträckning i söder vilket medför att gång- och cykelvägen flyttar något längre in i parken.
- Förändring görs med ambitionen att möjliggöra att ytterligare två träd kan placeras mellan cykelvägen och körbanan i rondellen samt ett träd på andra sidan av cykelvägen för att överbrygga den hårdgjorda trafikmiljön.
- Med förändring är ambitionen även att ytterligare en av de befintliga lindarna i rundeln runt Linnébysten bedöms kunna behållas.
- Gestaltningsförslaget medför också att kaktusplanteringen behålls på sin nuvarande plats, medan Linnébysten föreslås flyttas till planteringsens norra sida. Detta gör det möjligt att Linnébysten fortsatt markera entrén till Linnéparken från stationen och centrum, samtidigt som bysten får bilda ett nytt fondmotiv vid den entré som skapas genom den planerade gång- och cykelpassagen söder om den nya Linnerondellen. Alternativa placeringar för kaktusplantering och Linnébysten har undersökts (Sweco, 2022) och sedan konsekvensbedömts i kulturmiljöutredningen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024). Utifrån detta bedömer kommunen att bevarande av kaktusplanteringen i befintligt läge och att Linnébysten behålls i denna del av Linnéparken som ett fondmotiv vid entrén utgör bästa alternativet.

Kompensationsåtgärder

Framtagande av ett gestaltningsprogram för Linnéparken var en av rekommendationerna i kulturmiljöutredningen för Linnéparken (Liljewall/Restaurera, 2024) för att kompensera borttagande av rundel med Linnébyst och angränsande gångsystem. Ett genomförande av gestaltningsförslaget för Linnéparken bedöms utgöra en kompensation för de värden som försvinner i samband med att marken tas i anspråk för en ny trafiklösning. Den romantiska parken restaureras i delar och utgör samtidigt utgångspunkt för den framtida gestaltningen i parkens västra del. De delar som är kopplat till kompensationsåtgärderna inom planområdet och de västra delarna av Linnéparken är de äldre trädbestånden, rumsbildande planteringar, ornamentala gångstråk, kaktusplanteringen och Linnébysten.

Trädplan

En trädplan (Trädkontoret, 2025) har tagits fram för Linnéparken i samband med framtagande av ett gestaltningsprogram enligt rekommendation från kulturmiljöutredningen för Linnéparken

(Liljewall/Restaurera, 2024). Trädplanen gäller för Linnéparken som helhet med syftet att skapa ett verktyg för att förvalta parken så att dess kulturhistoriska, biologiska och sociala värden bevaras och utvecklas. Trädplanen avses att vara ett aktivt dokument som regelbundet uppdateras. Planen ska också vara ett stöd i det dagliga underhållsarbetet och innehålla råd och anvisningar för såväl bevarande som nyplantering av träd. Se rubrik *Planeringsförutsättningar, Natur och Konsekvenser, Natur* för mer information.

Drift- och underhållsplan

Kommunen planerar att ta fram en drift- och underhållsplan för Linnéparken längre fram som stöd i skötseln av parken.

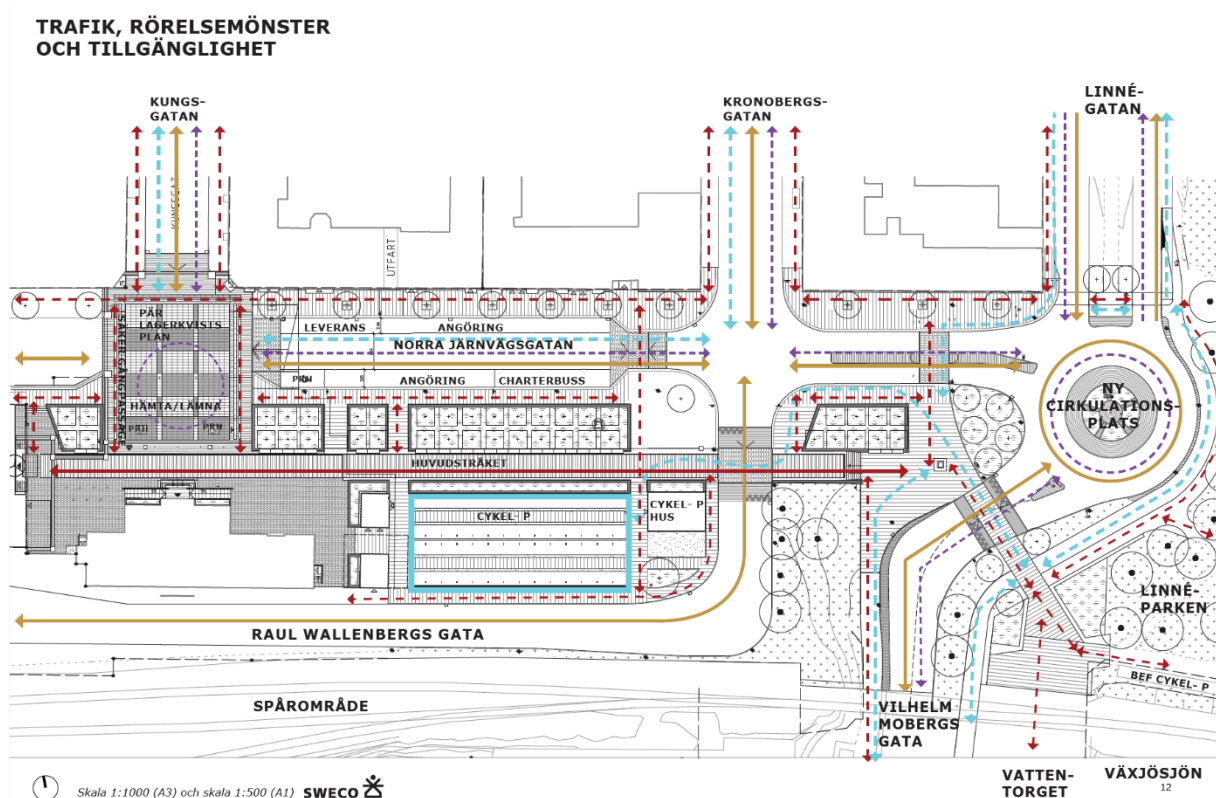
Kyrkligt kulturarv

Kyrkotomtens avgränsning för Växjö domkyrka är i detta skede överklagad och har inte fått laga kraft. Om beslutet är i enlighet med kommunens bedömning, kommer det kyrkliga kulturarvet inte att påverkas av detaljplanens genomförande.

Om beslutet är i enlighet med länsstyrelsens bedömning, kommer det kyrkliga kulturarvet att påverkas av detaljplanens genomförande genom att del av kyrkotomten kommer behöva tas i anspråk som gatumark (den nya Linnérondellen). Kyrkotomter som tillkommit före utgången av 1939 får inte på något väsentligt sätt ändras utan tillstånd av länsstyrelsen. Det innebär att kommunen behöver ansöka om tillstånd för ingrepp i kyrkotomt (4 kap § 3 Kulturmiljölagen) för att genomföra detaljplanen i denna del. Ansökan görs hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.

Trafik

Utifrån platsens läge intill Växjö station som utgör en regional målpunkt och riksintresse för kommunikation (järnväg) behöver en stor mängd funktioner inkluderas och samordnas.



Illustrationsplan över trafik, rörelsemönster och tillgänglighet kopplat till framtaget gestaltningsförslag (Sweco, 2022) över Pär Lagerkvists plan som medför flytt av Linnérondellen österut. Viktiga gångstråk är illustrerade med heldragen och streckad röd linje, cykelstråk med blåstreckad linje, cykelparkering med heldragen blå linje, kollektivtrafik (buss) med heldragen ljusbrun linje och biltrafik med heldragen lila linje.

Framtaget gestaltningsförslag bedöms kunna möta upp de krav på framkomlighet, tillgänglighet och enkla byten mellan trafikslag som ställs på stationen som regional målpunkt och riksintresse. Både gällande dagens och framtida behov med sikte på 100 000 invånare i staden och 140 000 invånare i kommunen. En tydlig prioritering av trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik kan ses i områdets utformning där bilen fortsatt ha god framkomlighet även om andra mer hållbara trafikslag har prioriterats. Detta i enlighet med kommunens transportplan. Stationen utgör kommunens huvudsakliga bytesnod där detaljplanens genomförande är helt i linje med utvecklingsområdet *Hållbar utveckling* och insatsen att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och trygghet för hållbart resande i första hand vid kommunala och regionala målpunkter.

Även transportplanens utvecklingsområden *Gång och gaturummet* och *Cykel och små elfordon* bedöms främjas vid detaljplanens genomförande. Platsen utanför stationens östra sidan bort till Linnéparken får en tydlig identitet och karaktär samt koppla samman Linnéparken och Växjösjön med stationsområdet för att öka Växjös attraktivitet. Det samtidigt som trygghet, säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter ökar. Förutsättningarna för gångtrafikanter gynnas särskilt med en bättre koppling söder om Linnérondellen och ett tydligare stråk mot stationen.

En viktig del för att minska biltrafiken då gång oftast sker i kombination med andra färdmedel så som buss och tåg. Prioritering av stor cykelparkering både inomhus och utomhus istället för vändplats för bussarna är helt i enlighet med insatsområdet att göra det enklare att parkera sin cykel bekvämt och säkert med fokus på relevanta målpunkter i kommunen. Omvandlingen av stationsområdet är ett steg att utveckla tidigare resecentrum till en station som en viktigt mobilitetshub och servicepunkt, i enlighet med transportplanens utvecklingsområde *Kollektivtrafik* och insatsområdet att uppgradera lämpliga hållplatser och bytespunkter till mobilitetshubbar för att förbättra möjligheterna till byte mellan olika trafikslag (tåg-buss-cykel-bil och så vidare) och om möjligt samordning med annan service. Planförslaget ger bussar möjlighet att köa in i Linnérondellen utan att störa övrig trafik i korsningen, främst annan busstrafik, samtidigt som en smidig infart för bussar från Raoul Wallenbergs gata möjliggörs utan en snäv högersväng.

Detaljplanens genomförande bedöms därmed ha stora positiva konsekvenser för trafiken i område, inte minst på de prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik, och stationens funktion som del i riksintresset för Kust till kustbanan. Genomförande är även i linje med kommunens arbete för att skapa ett hållbart transportsystem och resande där stationen utgör den viktigaste bytesnoden i kommunen. Se även rubrik *Konsekvenser, Påverkan på riksintresse, Kust till kust-banan* för information om påverkan på riksintresse för järnvägen.

Motortrafik

Planförslaget möjliggör att Linnérondellen flyttas cirka 30 meter österut till förlängningen av Linnégatan. Norra Järnvägsgatan, Linnégatan och Vilhelm Mobergs gata fortsätter att fungera som huvudgator och viktiga infarter till staden och stationen. På Raoul Wallenbergs gata, likt Norra Järnvägsgatan norr om kommunhuset, tillåts ingen biltrafik då busstrafiken prioriteras. Undantag gäller för boende, besökare, leveranser och servicefordon till fastigheterna gäller även för Raoul Wallenbergs gata. Ingen påverkan bedöms ske på biltrafiken då gatan inte funnits tidigare. Trafiklösningen, liksom utformningen av gator och torg, är samtidigt anpassad till rutnätsstadens struktur för att stärka områdets tydlighet och orienterbarhet.

Enligt prognos 2040 kommer trafikvolymerna uppgå till cirka 12 000 per dygn på Linnégatan med 32 % tung trafik och 40 km/h, cirka 8 750 fordon per dygn på Vilhelm Mobergs gata med 6 % tung trafik och 30 km/h, cirka 1 500 fordon per dygn på Kronobergsgatan med 39 % tung trafik och 30 km/h samt cirka 4 000 fordon per dygn på Norra Järnvägsgatan (öster om kommunhuset där även biltrafik tillåts) med 21 % tung trafik och 30 km/h. Genomförandet av aktuellt planförslag bedöms inte bidra till de ökade trafikmängderna 2040 utan snarare tvärtom kan det gynna trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Trafikökningen bedöms vara en konsekvens av att kommunens befolkningens mängd ökar.

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget ger betydligt bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik i området genom att en mindre del av Linnéparken tas i anspråk som gata och att Linnérondellen kan flyttas cirka 30 meter österut. Detta möjliggör även en ny plats strax väster om rondellen där flera gång- och cykelstråk möts, vilket förbättrar framkomlighet och samspel mellan trafikanter. En upphöjd passage söder om rondellen möjliggör en länge saknad koppling mellan Linnéparken, Växjösjön, centrum och stationsområdet och gör rörelsen över Vilhelm Mobergs gata betydligt tryggare.

Norra Järnväggsgatan bedöms bli tryggare genom en bredare trottoar på dess norra sida samt med fortsatt passage i anslutning till Linnérondellen. Passagen över Linnégatan rätas upp för att ge något bättre sikt, även om siktförhållandena fortsatt begränsas av bebyggelsen i kvarteret Kristina. En upphöjd passage föreslås också över Raoul Wallenbergs gata, vilket stärker stråket österut mot Linnéparken och Växjösjön.

Kollektivtrafik

Genom att möjliggöra förflyttning av Linnérondellen österut, skapas ett längre avstånd mellan korsningen Norra Järnväggsgatan, Kronobergsgatan och Raoul Wallenbergs gata och själva cirkulationsplatsen. Detta ger bussarna utrymme att köa in mot cirkulationsplatsen utan att påverka övrig buss-, gång- och cykeltrafik i korsningen. Samtidigt skapas möjlighet för bussarna att vända direkt i rondellen i stället för att en vändplan byggs på Pär Lagerkvists plan, vilket frigör värdefull yta som i stället kan användas för cykelparkering och uppehållsytor. Detaljplanens genomförande bedöms därmed förbättra och säkerställa god framkomlighet och jämnare flöde till stationen även vid tidpunkter av mycket trafik samt ett markeffektivt nyttjande på en central plats i staden.

Parkering

Planförslaget möjliggör att en större cykelparkering i två våningar under tak kan uppföras på Pär Lagerkvists plan för cirka 600 cykelparkeringsplatser. Ett cykelgarage planeras även uppföras öster om cykelparkeringarna för en tryggare cykelförvaring där cirka 70 parkeringsplatser i två våningar kan skapas. Vid cykelgaraget skapas även plats för cirka sex lådcyklar. Därigenom säkerställs mark för kommande behov av cykelparkeringar utan konkurrens av andra trafikslag och med en ordentlig yta avsatt kan cykel som färdmedel till stationen bli mer attraktivt. Angöring med bil planeras utmed Norra Järnväggsgatans södra och norra sidan där även plats för leverans och charterbuss skapas.

Parkeringsbehovet och exakt placering och storlek av parkeringsytor hanteras i bygglovet.

Ambulans och räddningstjänstens tillgänglighet

Vilhelm Mobergs gata kommer fortsatt utgöra en viktig räddningsväg för främst ambulans från och till sjukhuset och för räddningstjänsten till sjukhuset och stadsdelen söder. En tidig och kontinuerlig dialog behövs med ambulans och räddningstjänsten för att säkerställa att framtida utformning av Linnérondellen är förenlig med deras behov. Exempelvis är markbeläggningen och utformning av cykelöverfarter viktiga så att de uppförs med hänsyn till att minska påverkan på ambulanserna med patienter som har frakturer eller ryggsmärtor.

Miljö

Miljöbedömning

En undersökning om betydande miljöpåverkan har tagits fram som en del av detaljplanearbetet (Växjö kommun, 2025-10-31).

Utifrån planförslagets omfattning och förutsättningarna på platsen har bedömningen gjorts att det inte kan uteslutas att planförslaget kan medföra en betydande miljöpåverkan och att en

miljökonsekvensbedömning har därför tagits fram. Planförslaget berör i området för cirkulationsflytten ett område med höga värden kopplat till kulturmiljö (riksintresse, närhet till Växjö domkyrka och gröna kulturarvet Linnéparken) och naturmiljö (äldre trädmiljöer och skyddade arter (fladdermöss)). Så även om ett mindre område av parken föreslås tas i anspråk bidrar de höga värden till att en risk för betydande miljöpåverkan finns. Eventuellt kan även risk finnas kopplat till aspekterna buller och luftföroreningar utifrån det bullerutsatta planområdet och information om luftföroreningarna i översiktsplanen. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet till stationen lyfts i samband med flera aspekter, både kopplat till kollektivtrafik, gång och cykel och utgör utgångspunkt till planförslaget. De positiva effekter planförslaget kan främja kopplat till främst gång- och cykeltrafikanter bedöms därmed initialt relevanta att ta med i kommande miljöbedömningsprocess.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har tagit fram som en del av detaljplanarbetet (Norconsult, 2026-06-17).

Beskrivningen av miljökonsekvenserna har i huvudsak inriktat sig på aktuellt planområde. I den mån det varit motiverat har hänsyn också tagits till förhållanden i angränsande områden. För aktuell miljökonsekvensbeskrivning (MKB) gäller detta främst frågor rörande arters spridningssamband, dagvattenhantering och översvämningssrisk. I tabellen nedan redogörs vilka miljöaspekter som bedömts vara betydande och som hanteras i MKBn samt vilka miljöaspekter som av olika anledningar avgränsats bort.

Miljöaspekt	Hanteras i MKB	Avgränsas bort	Kommentar
Riskintresse kommunikation	x		I direkt anslutning till planområdet finns Växjö station och Kust till kustbanan vilka omfattas av riksintresse för kommunikation. En mindre del av järnvägsområdet ligger inom planområdet.
Riksintresse för kulturmiljövården	x		Planområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljövården Växjö stad [G27].
Kulturmiljö	x		Påverkan på Växjö domkyrkas kyrkotomt, Linnéparkens kulturmiljövården samt fornlämningar beskrivs och bedöms.
Naturmiljö	x		Linnéparkens värde som stadsnära naturområde, träd, skyddade arter, strandskydd och biotopskydd.
Vattenmiljö och översvämningssrisk	x		Linnégatan är ett av Växjö stads problemområden när det gäller risk för översvämningar. Dagvattenhantering och översvämningssrisk studeras därför inom ramen för MKBn.
Buller		x	Kvarter Linné och kvarter Kristina har i dagsläget höga ljudnivåer. Den högsta beräknade ekvivalenta ljudnivån uppgår till 62 dBA för kvarter Linné och 67 dBA för kvarter Kristina. En flytt av rondellen innebär en ökning på mindre än 1 dBA, vilket varken är hörbart eller bedöms medföra någon ytterligare hälsopåverkan. Lekparken i Linnéparken har i dagsläget ekvivalenta ljudnivåer på 55–60 dBA. Framför allt på grund av tågtrafiken. Vid en flytt av Linnérondellen beräknas den ekvivalenta ljudnivån i lekparken öka med 0–0,7 dBA. Eftersom förändringen är marginell bedöms projektet inte motivera några bullerskyddsåtgärder. Bedömning görs att tillräcklig redovisning

			av planens påverkan gällande buller görs inom ramen för planbeskrivningen.
Luftmiljö		x	Enligt den preliminära bedömningen underskrider halterna av kvävedioxid och partiklar (PM10) den nedre utvärderingströskeln för den del av Linnégatan som ligger inom planområdet och under järnvägsbron på Vilhelm Mobergs gata. Det innebär att ingen fördjupad kartläggning bedöms krävas i detta skede för att ytterligare säkerställa att miljökvalitetsnormerna efterlevs.
Folkhälsa		x	Att flytta Linnérondellen cirka 30 meter österut möjliggör för att skapa bättre gång- och cykelförbindelser mellan stations- och kommunhuset, centrum, Linnéparken och Växjösjön. Flytten möjliggör också god anslutning för kollektivtrafiken till Linnérondellen samtidigt som en attraktiv stadsmiljö kan skapas. En del av planens syfte är att säkerställa parkens funktion och helhet, minimera negativ påverkan på dess kultur- och naturvärden och skapa en tydlig entré och goda samband mellan park, sjö, stadskärna och stationsområdet. Planen syftar också till att främja en, ur social synpunkt, god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper. Bedömning görs att tillräcklig redovisning av planens bidrag till folkhälsoaspekten görs inom ramen för planbeskrivningen.

I kapitel 8 Samlad bedömning i miljökonsekvensbedömningen ges en sammanfattning av de effekter och konsekvenser som bedöms bli följden av ett genomförande av planförslaget. Konsekvensskalan som används vid bedömning ses i Tabell 8.1 samt i Tabell 1.2 kopplat till Bedömningsmetodik för riksintresse kulturmiljövården. Sammanfattning görs både för planförslaget och för nollalternativet (se Tabell 8.2).

Stor positiv	Medelstor positiv	Liten positiv	Ingen/ obetydlig	Liten negativ	Medelstor negativ	Stor negativ
--------------	-------------------	---------------	------------------	---------------	-------------------	--------------

Tabell 8.1 från miljökonsekvensbeskrivningen som visar konsekvensskala med färgkodning (Norconsult, 2026).

	Förändring						
Områdets värden kommer att	förädlas	förökas	förstärkas	förbli oförändrade	försvagas	förvanskas	försvinna
Innebörd	förbättring			neutral påverkan	skada	påtaglig skada	
Förhållningssätt	Inspirera-stärka Berika			Hänsyn Bruka varsamt	Hindra-lindra Minimera skadan	Ej tillåtligt Undvika skadan	

Tabell 1.2 från miljökonsekvensbeskrivningen som visar bedömningstabell hur förändring bedöms påverka riksintresse för kulturmiljö. (Norconsult, 2026).

Nedan visas tabell 8.2 från miljökonsekvensbeskrivningen vilken är en sammanställning av bedömda miljökonsekvenser vid ett genomförande av planförslaget. Samtliga konsekvenser anges relativt nollalternativet, som innebär att åtgärderna inte genomförs. (Norconsult, 2026).

Miljöaspekt	Planförslag	Nollalternativ
Riksintresse kommunikationer Kust till kustbanan	Genomförandet av planförslaget bedöms leda till en förstärkning av riksintressets funktion genom ökad framkomlighet, ökad tillgänglighet till Växjö station och underlättande av byte mellan olika trafikslag. Tillgängligheten till Växjö station ökar genom stärkta och säkrare gång- och cykelstråk ifrån öster och sydöst samt inom Pär Lagerkvists plan och fler cykelparkeringar. Kollektivtrafikens framkomlighet ökar också då bland annat trafikflödet blir bättre när avståndet mellan Raoul Wallenbergs gata och Linnérondellen ökar. I förlängningen bidrar planförslaget positivt till att göra järnvägstrafiken till och från Växjö mer attraktiv och att järnvägen kan spela en större roll i ett framtida hållbart transportsystem för en växande stad och kommun samt att befintlig infrastruktur kan nyttjas mer effektivt.	Nollalternativet innebär att en genkoppling för fotgängare och cyklister söder om Linnérondellen inte skapas och att befintlig passage för fotgängare och cyklister med begränsad sikt över Linnégatan kvarstår. Det innebär att den begränsade tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter mellan stationsområdet, Växjö centrum och Linnéparken/Växjösjön finns kvar vilket även begränsar tillgängligheten till Växjö station. I nollalternativet kvarstår det korta avståndet mellan bussgatan och Linnérondellen och den snäva svängen. Det medför fortsatt begränsad framkomlighet för kollektivtrafiken vid tidpunkter med hög trafikintensitet och påverkan på möjlighet att hålla tidtabeller samt låg överblickbarhet över trafikmiljön. Om byten mellan tåg, buss, cykel och andra färdmedel upplevs som tidskrävande eller kapacitetsmässigt begränsade, finns en risk att kommunen på sikt framstår som mindre tillgänglig och därmed mindre attraktiv. På sikt finns en risk att riksintresset Kust till kustbanan därmed skadas. Nollalternativet bedöms på lång sikt medföra negativa effekter för stationen som funktion vilket försvagar järnvägens roll regionalt och nationellt.
Riksintresse kulturmiljövård Växjö stad [G27]	Ett genomförande av planförslaget bedöms ha en begränsad och neutral påverkan på riksintresset då åtgärden inte innebär några betydande effekter på riksintressets värden. Linnérondellen ersätter den värdefulla platsbildningen kring Linnébysten som avslut till Linnégatan och Norra Järnvägs-gatan. Enligt gestaltungsprogrammet föreslås platsbildningen återskapas längre söderut i anslutning till kaktusplanteringen och en ny entréplats till Linnéparken där det nya gångstråket från Pär Lagerkvists plan kommer att ansluta. Även platsen där	I ett nollalternativ bedöms ingen betydande påverkan ske på riksintresset. Den värdefulla platsbildningen kring Linnébysten ligger kvar som avslut till Linnégatan och Norra Järnvägs-gatan. På kort och lång sikt bedöms endast en neutral påverkan uppstå på riksintressets värden inom ramen för redan gällande planer. Åtgärder för att stärka parkens entréplatser och kulturmiljövärden i stort genom gestaltungsprogrammet kan delvis genomföras även i nollalternativet men sannolikheten att

	lindallén börjar i Norra Järnvägsgatans förlängning förstärks som entréplats. Förutsatt att gestaltningsprogrammet genomförs och att Linnérondellens utformning anpassas till områdets värde som avslut till rutnätsplanen bedöms riksintressets värden förbli oförändrade på kort och lång sikt.	det görs är dock mindre och kan komma att ske i etapper under en längre tid.
Kulturmiljö	På kort sikt innebär planförslaget en stor negativ konsekvens för Linnéparkens kulturmiljövärden då några av områdets mest värdebärande element kommer att flyttas/tas bort vilket medför att läsbarheten och helhetsupplevelsen av parkens kulturmiljövärden försvagas. Kompensationsåtgärder behövs för att minimera negativa konsekvenser. Förutsatt att föreslagna kompensationsåtgärder i form av bland annat ny placering av Linnébysten, återskapande av den värdefulla platsbildningen, restaurering av gångvägar och planteringar samt återtagande av romantikens formspråk i Linnéparkens västra delar genomförs bedöms konsekvensen för kulturmiljö sammantaget på lång sikt som liten negativ. Två fornlämningar kan komma att påverkas av arbetsområden för kommande åtgärder.	På kort och lång sikt bedöms ingen/obetydlig påverkan på Linnéparkens kulturmiljövärden och kyrkotomten. Linnébysten och den omgivande rundeln kommer att finnas kvar på sin befintliga plats vilket innebär att dess funktion som värdebärande element inte kommer att påverkas. Åtgärder för att stärka parkens kulturmiljövärden till exempel genom delar av gestaltningsprogrammet kan genomföras även i nollalternativet men sannolikheten att det görs är dock mindre och kan komma att ske i etapper under en längre tid. Fornlämningar kan komma att påverkas av arbetsområden för eventuella åtgärder som är möjliga inom gällande detaljplaner.
Naturmiljö	Negativ påverkan kommer ske på Linnéparken som naturvärdesbiotop och därmed också på den biologiska mångfalden. Påverkan bedöms som liten utifrån parkens storlek och att särskilt skyddsvärda träd och biotopskydd med höga naturvärden inte berörs. Ingen negativ påverkan bedöms på skyddade arter förutsatt att en belysningsplan anpassad till fladdermöss tas fram. Ett träd som omfattas av biotopskydd kommer tas ner. Strandskyddet föreslås upphävas men dess värden bedöms inte påverkas negativt. Sammantaget bedöms konsekvensen som liten negativ. På längre sikt bedöms planförslaget leda till att övergripande grönstruktur och ekologiska samband stärks.	På kort sikt bedöms ingen eller obetydlig påverkan på biotopskydd, strandskydd, skyddade arter och naturmiljövärden i stort. Ett träd inom planområdet kommer behöva tas ner. På lång sikt, när de nya trädplanteringarna längs Norra Järnvägsgatan och på Pär Lagerkvists plan har etablerat sig finns möjlighet till vissa positiva konsekvenser på övergripande grönstruktur och ekologiska samband.

Vattenmiljö och översvämningsrisk	De åtgärder som föreslås för omhändertagande och ytaledning av dagvatten samt de åtgärder gällande höjdsättning av gatumark innebär små positiva konsekvenser gällande områdets översvämningsproblematik. Dock kvarstår en del frågor gällande skyfallshantering som behöver utredas vidare i kommande skeden av planprocessen. Föroreningsgraden påverkas i väldigt liten utsträckning av planförslaget och den övergripande reningen inom avrinnings-området förbättras något genom åtgärder både inom planområdet och utanför.	Vid kraftiga regn är befintligt dagvattensystem i Linnégatan, Norra Järnvägsgatan och i Vilhelm Mobergs gata underdimensionerade. Vid händelse av stora regn är det fara för människor att vistas längs Linnégatan med tanke på de flöden och hastigheter som dagvatten uppnår. Parallella utredningar pågår för att lösa översvämnings-problematiken längs Linnégatan och Sandsbrovägen. Bland annat genom att skapa stråk för att leda bort vatten vid kraftiga regn och genom att skapa fördröjningsvolymmer. Åtgärder inom ramen för nollalternativet kan innebära en marginellt förbättrad översvämningsituation jämfört med nuläget. Åtgärder för att kunna omhänderta ett 30-års regn bedöms dock krävas även i ett nollalternativ om inte problematik som finns i ett nuläge ska bestå, särskilt med tanke på de nederbördsökningar som prognostiseras till följd av klimatförändringar. I ett nollalternativ klaras fastställda riktvärden och inget ytterligare behov av rening än befintlig reningsanläggning krävs.
-----------------------------------	---	---

Dagvatten

Dagvatten inom planområdet kommer fortsatt släppas till det kommunala dagvattenledningsnätet vilket leds till lagunerna vid Strandbjörket för rening innan de släpps ut till Växjösjön. Utgångspunkten vid ombyggnad av Pär Lagerkvists plan och Linnérondellen har varit att fördröjning, rening och avledning av dagvatten ska ske på ett bättre sätt än tidigare om möjligt för att minska trycket på redan hårt ansatta ledningar.

Linnérondellen planeras få en ny höjdsättning som, på ett mer ändamålsenligt sätt än idag, styr den ytliga avrinningen vid mindre regn från Linnérondellens körbana till dagvattenbrunnar. Därmed undviks i så stor utsträckning som möjligt att vattnet, som tidigare, rinner längs vägbanan mot järnvägstunneln söder om rondellen. Även vid större regn planeras vattnet på ett bättre sätt avledas söderut mot Vattentorget och vidare till Växjösjön jämfört idag.

I samband med ombyggnation ska större utrymme skapas för träd och grönska. Dessa grönytor ska utformas så att infiltration även möjliggörs i deras närhet. Utmed Norra Järnvägsgatan och vid Pär Lagerkvists plan ska träd- och planteringsytor kombineras med genomsläppliga ytor, till exempel grusytor vid cykelparkeringar samt skelettjordar vid trädplanteringar och andra planteringar.

Norra Järnvägsgatan ligger till stor del utanför planområdet men berörs av detaljplanens genomförande. Vid ombyggnation planeras dagvattnet från dagvattenbrunnarna längs gatans

norra sida i huvudsak avledas till underjordiska magasin i form av skelettjordar i norra trottoaren. Magasinen planeras att byggas upp med ett luftigt förstärkningslager, vilket ger en kombinerad funktion för dagvattenfördröjning och förbättrade växtbetingelser för träd. Magasinen planeras att förses med bräddavlopp till det allmänna ledningsnätet, vilket endast ska nyttjas när magasinen uppnått full kapacitet.

I samband med ombyggnaden av ytan för cykelparkering mellan Norra Järnvägsgratan och Raoul Wallenbergs gata planeras genomsläpplig markbeläggning anläggas där en del av dagvattnet infiltreras i ytan och i dess direkta närhet. Om marken är eller blir mättad ska ytan kunna brädda till dagvattennätet som en sista utväg. Ytterligare planteringar med formklippta träd och underliggande planteringar, perennrabatter och säsongsblommor planeras att anläggas inom planområdet. Flödena förväntas sammanlagt ändå öka något jämfört med idag i och med den ökade andelen hårdgjorda ytor som uppstår till följd av att Linnérondellen flyttas och del av Linnéparken kommer att hårdgöras. De föreslagna åtgärderna bedöms sammanlagt kompensera denna ökning och bedöms tillräckliga med hänsyn till planområdets närhet till recipienten. Därmed bedöms detaljplanens genomförande inte försämra den befintliga dagvattensituationen gällande flöden. Gällande ytavledning bedöms dagvattensituationen förbättras, då dagvattenbrunnar placeras på mer strategiska ställen och upphöjda farthinder bättre leder bort vatten från befintliga lågpunkter för att på ett mer effektivt sätt leda ut vattnet mot sjön.

Parallellt med detaljplanearbetet pågår ett större arbete för att utreda avrinningsområdet längs Linnégatan. Beroende på utredningens resultat och val av åtgärder kan även insatser inom planområdet bli aktuella för att förbättra dag- och skyfallshanteringen. I dagvattenutredningen (Växjö kommun, 2026b) genomfördes dagvattenmodellering som visar att ett kompletterande utlopp till Växjösjön kan sänka dämningarnivåerna i ledningsnätet vid ett regn med 30 års återkomsttid och därmed förbättra kapaciteten. Modelleringen visar även att uppdimensionering av den sista ledningssträckan (område för befintlig Linnérondellen) mot befintlig kulvert kan ge dämningarnivåer under mark, men kan kräva åtgärder vid anslutningen till kulverten. Då kulverten är stensatt bedöms åtgärder i anslutningen som tekniskt komplexa och riskfyllda. Uppdimensionering kan dessutom medföra minskad marktäckning (på vissa sträckor cirka 0,45 m), vilket kan innebära behov av lastfördelande åtgärder. Vilken åtgärd som bedöms mest lämplig behöver utredas vidare och kan samordnas med det pågående strategiska arbetet för Linnégatan.

Den stensatta kulverten som idag kommer från Linnégatan och viker av in i Linnéparken och vidare under järnvägsbanken innan den når Växjösjön behöver utredas närmare. Idag har den en mycket liten täckning i anslutning till planområdet. Om kulverten ska placeras inom kommande gatumark behöver det utredas närmare vilka laster den utsätts för och hur den kan förstärkas för att klara av framtida trafik.

Enligt dagvattenutredningen (Växjö kommun, 2026b) höjs koppar- och oljeföroreningarna något över riktvärdena för att släppa ut dagvattnet direkt till recipient (Växjösjön) vid detaljplanens genomförande. I detta fall leds dagvattnet till ledningsnätet och förs därefter vidare för sedimentering i lagunerna vid Växjösjön. Riktvärdena för utsläpp till ledningsnätet är högre än motsvarande riktvärden för utsläpp till recipient, och de beräknade halterna underskrider riktvärdena med god marginal. Beräknade halter visar på små skillnader mellan befintlig och framtida utformning vilket sammanlagt visar på att ombyggnationens påverkan bedöms vara mycket liten.

Vid ombyggnationen av Norra Järnvägsgatan anläggs ett luftigt förstärkningslager med biokol och trädplanteringar under norra gångbanan. Dagvatten som leds dit fördröjs och renas i biokolytorna, vilket gäller även för ytor utanför planområdet. Sammantaget förbättras därmed dagvattenreningen i denna del av Norra stationsområdet jämfört med före ombyggnationen. Eftersom ökningen av föroreningar efter ombyggnation är liten och att reningen inom området generellt förbättras bedöms ingen ytterligare rening göras vid detaljplanens genomförande.

Miljökvalitetsnormer

Vatten

Enligt dagvattenutredningen (Växjö kommun, 2026b) ökar koppar- och oljehalter något vid detaljplanens genomförande och kan då ligga över riktvärden för direktutsläpp till recipient (Växjösjön). I praktiken leds dagvattnet till ledningsnätet där riktvärdena är högre för släpp till ledningsnätet och beräknade halter underskrider kraven med god marginal. Ledningsnätet leder dagvattnet till lagunerna i Strandbjörket för fördröjning och rening genom sedimentering, innan det släpps till Växjösjön. Vid ombyggnationen av Norra Järnvägsgatan anläggs dessutom skelettjordar med biokol för trädplanteringar under norra gångbanan, vilket ger ökad fördröjning och rening även för ytor utanför plangränsen. Sammantaget bedöms dagvattenreningen förbättras inom planområdet. Därmed bedöms tillförseln av föroreningar till recipienten inte öka och ingen negativ påverkan sker på miljökvalitetsnormen för vatten. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte försvåra möjligheterna att klara MKN för vatten.

Växjösjön genomgår för närvarande även omfattande sjörestaurering (enligt Växjö kommuns förvaltningsplan för sjöar) i syfte av att skapa god vattenkvalitet för att möjliggöra rekreation och hälsa, fiske och ett så bra naturtillstånd som möjligt. Det har resulterat i att samhällsnyttor kopplat till sjön idag är goda.

Ekosystemtjänster

En analys av påverkan på ekosystemtjänster inom planområdet har gjorts utifrån ett genomförande av detaljplanen. Den samlade bedömningen är att de värden som påverkas negativt bedöms vara *grön oas, kulturhistoria, organiserad lek, vistelseplats – fladdermöss och lokalklimat*. De värden som bedömdes påverkas positivt är *mötesplats, promenad och motion*. En marginell negativ påverkan bedöms också bli på uppfyllandet av 3-30-300-modellen, framför allt vad gäller 30% krontäckning och 300 m till närmsta grönområde. Bedömning grundar sig på att Linnéparken är det närmsta grönområdet för stora delar av östra centrum där ingrepp kommer skapa längre avstånd, om än marginella.

Utifrån ovanstående påverkan bedöms behov av kompensation behövas för de ekosystemtjänster som påverkas negativt. Nedan följer förslag på kompensationsåtgärder:

- Ta med förlust av värden i gestaltungsprogram ex. kulturmiljö, kaktusplantering, Linnébyst. Genomföra detta program.
- Trädplan för långsiktigt trädbestånd i parken.
- Plantera fler träd än vad som tas ner.
- Utredda möjlig flytt av befintliga träd i stället för nedtagning.
- Se över parkens möte med trafik/järnvägs miljön, lekplatsen kommer närmare trafiken.

- Fladdermöss - utred kompensation om påverkan sker.

Efter genomförande av ekosystemtjänstanalysen bedöms följande utredningar vara intressanta att titta på vidare:

- Mäta andel hårdgjord yta före vs efter genomförande av planen.
- Bullermätning lekplats vid olägenhet.

Kompensationsåtgärder och vidare utredningar beaktas och hanteras i det fortsatta arbetet med genomförandet av detaljplanen genom bland annat gestaltungsprogrammet för Linnéparken.

Sociala konsekvenser

Vid detaljplanens genomförande utvecklas området för att bättre fungera som en sammanhängande del av stadens centrala stråk och bytesmiljö. Flytten av Linnérondellen ska bidra till bättre kopplingar mellan stationen, centrum, Linnéparken och Växjösjön samt till prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den huvudsakliga negativa påverkan ur ett socialt perspektiv är intrånget i Linnéparken och hur parkens funktioner möter en förändrad trafiklösning. Även om påverkan på parken har minimerats kommer trafiken närmare lekplatsen. Bullerutredningen anger att förändringen vid lekplatsen är mindre än 1 dBA och därmed inte hörbar, vilket talar för att bullernivå är begränsad vid rondellflytten. De maximala ljudnivåerna från trafiken beräknas emellertid öka till mellan 0-4 dBA med störst ökning mot lekplatsen.

Barnperspektivet innebär att särskild hänsyn behöver tas till hur lek- och vistelsemiljö i parken påverkas när trafikmiljön kommer närmare lekplatsen. Prioriteringen att förbättra gång- och cykelkopplingar är relevant även ur barnperspektiv då dagens brister i kopplingar och passager redovisas i underlaget.

Genomförande

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Detaljplaneförslaget styr inte fastighetsindelningen. Möjlighet finns att ändra fastighetsindelningen genom exempelvis avstyckning eller fastighetsreglering, men inga lantmäteriförrättningar krävs för att fastigheterna ska överensstämma med detaljplanens markanvändning.

Befintliga teknikbyggnader inklusive källarplan i planområdets västra del planläggs som teknisk anläggning (E) för att möjliggöra en eventuell framtida fastighetsbildning för byggnaderna. Byggnaderna ligger idag på kommunens fastighet Växjö 10:41. Respektive fastighetsägare ansvarar för att ansöka om fastighetsbildning inom kvartersmark.

Rättigheter

Följande rättigheter ligger inom planområdet.

Avtalsservitut D-2021-00178042:1 berör kraftledning och belastar fastigheten Växjö 10:41 till förmån för Växjö Energi Elnät AB. Servitutet bedöms beröras genom att utbygganden av Pär Lagerkvists plan kommer ske inom området för servitutet. Servitutet avses att behållas.

Officialservitut 0780K-09/89.1 berör väg och belastar fastigheten Växjö 10:41 till förmån för Jernhusen Stationer AB. Servitutet bedöms beröras genom att utbygganden av Pär Lagerkvists plan kommer ske inom området för servitutet. Servitutet avses att tas bort vid genomförande av detaljplanen då det inte längre är aktuellt.

Officialservitut 0780K-03/8.11 berör järnvägsservitut och är till förmån för Staten Trafikverket. Servitutet är olokaliserad men ligger i nära anslutning till planområdet. Servitutet redovisas då det ha bedömts belasta fastigheterna Gamla Station 1, Växjö 10:14 och Växjö 10:41. Utifrån dess koppling till järnvägen kan det inte uteslutas att det kan påverkas av utbygganden av Pär Lagerkvists plan. Servitutet avses att behållas.

Officialservitut 0780K-09/36.1 berör trädsäkring utmed järnvägen till förmån för Staten Trafikverket. Servitutet belastar ett stort antal fastigheter där följande ligger i anslutning till planområdet: Elverket 1, Elverket 2, Elverket 3, Gamla Station 1, Museet 4, Växjö 10:2, Växjö 10:6, Växjö 10:8, Växjö 10:14, Växjö 10:15, Växjö 10:17, Växjö 10:41 och Växjö 14:4. Servitutet ligger utmed järnvägen i planområdets södra del och bedöms beröras av utbygganden av Pär Lagerkvists plan och utvecklingen av Linnéparken. Servitutet avses att behållas.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

- Marksanering kan behövs vid ingrepp i Linnéparken då bly och kvicksilver har påträffats vid markprovtagning i anslutning till befintliga Linnérondellen.
- Försiktighetsåtgärder behöver tas under byggnationen för träd i anslutning till kommande arbetsområde för att undvika ytterligare negativ påverkan på trädmiljön i Linnéparken. Särskild hänsyn krävs för de som har bedömts utgöra särskilt skyddsvärda träd.
- Flytt av befintliga träd som påverkas av detaljplanens genomförande kan undersökas närmare som alternativ till trädfällning.
- Avverkning av träd bör ske på vinterhalvåret för att minimera påverkan på fladdermöss. Inventering av fladdermöss i hålträd behövs innan avverkning.
- Beskäring av riskträd bör ske som en del i arbetet för att behålla och minimera ytterligare negativ påverkan Linnéparkens värdefulla trädbestånd.
- Möjlighet att sätta upp en bullerskärm mot lekplatsen i Linnéparken bör utredas i det fortsatta planarbetet för att säkerställa en bra ljudnivå för barnen som uppehåller sig där.
- Förstärkning av befintlig stenkulvert kan behövas då den vid detaljplanens genomförande kommer utsättas för betydligt större laster från trafik jämfört med idag.
- Utbyggnad av skelettjordar med biokol på Pär Lagerkvists plan och Norra järnväggsgatan för dagvattenfördröjning och rening samt förbättrade växtbetingelser för träd.
- Utbyggnad av markvärme sker i stråket österut till Vilhelm Mobergs gata.

Utbyggnad allmän plats

Växjö kommun är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för projektering och anläggande av allmän platsmark inom planområdet.

Vid flytt av Linnérondellen cirka 30 m österut kommer ny cirkulationsplan, anslutande gång- och cykelvägar, passager över angränsande gator samt en ny passage söder om Linnérondellen att anläggas.

Linnéparken anpassas i sin utformning till nya Linnérondellens placering och anslutning av befintliga och nya passager. Hela parkens gestaltning utvecklas enligt framtaget gestaltungsprogram för att höja de kulturhistoriska värdena, främst i dess västra del, och samtidigt anpassa parken efter dagens behov av aktiviteter och rörelsestråk. Omgestaltningen av parken i sin helhet är en standardhöjning utifrån dagens läge då kommunen har en högre ambitionsnivå med parken. Ombyggnationen planeras ske etappvis, oberoende om aktuellt planförslag genomförs eller inte.

På Pär Lagerkvists plan kommer cykelparkering i två våningar med tak, cykelgarage och cykelparkering för lådcyklar att anläggas. Stråket mot Linnéparken kommer färdigställas österut med markbeläggning, markvärme, upphöjda planteringar med formklippta träd och sittbänkar samt plantering mot cykelparkeringen. Ett nytt träd planeras att planteras i korsningen mellan Kronobergsgatan, Norra Järnvägsgatan och Raoul Wallenbergs gata. Väster om Linnérondellens nya placering kommer en plats anläggas med trädplantering, upphöjda plantering med formklippta träd och sittbänkar. En trappa anläggs för att koppla samman platsen med Pär Lagerkvists plan. På denna plats planeras även Pär Lagerkvists monolit placeras, vilken tidigare stod utanför gamla stationen. Anläggning av skelettjordar och biokolsbäddar vid trädplantering och infiltrationsytor vid cykelplantering görs för att öka rening och minska belastningen på befintligt ledningsnät. Ombyggnationen medför en standardhöjning jämfört med tidigare utformning av platsen. I stråket från stationen till Vilhelm Mobergs gata planeras utbyggnad av markvärme.

Utbyggnad vatten och avlopp

Ombyggnationen av Pär Lagerkvists plan medför att befintliga stamledningar för vatten, och spillvatten kommer behöva flyttas i Norra Järnvägsgatan och nya servisledning till ett par fastigheter anläggas (delvis utanför aktuellt planområdet). Inga kapacitetshöjningar planeras göras till befintlig dricksvatten- och spillvattennät.

Även en del dagvattenledningar och dränvattenledningar kommer behöva bytas och nyanläggas inom området för Pär Lagerkvists plan.

Byggdagvatten

Under byggnationsskedet kan byggdagvatten, även kallat länsvatten, uppstå som är förorenat med partiklar vilket ska sedimenteras innan utsläpp till dagvattenledning. Det kan exempelvis ske genom översilning över gräsyta eller sedimentering i container innan utsläpp till ledningsnät eller dike.

Byggdagvatten kan även vara förorenat i andra avseenden (exempelvis innehållandes tungmetaller) och ska även då renas före utsläpp till dagvattenledning. Föroreningshalter ska då underskrida angivna riktvärden i gällande riktvärdeslista i Växjö kommuns **Dagvattenhandbok**. I Linnéparken i anslutning till befintlig rondell, har kvicksilver och bly påträffats. Därmed kan rening av byggdagvatten blir aktuellt vid genomförande av detaljplanen.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

All utbyggnad av allmän platsmark och VA-ledningar, inklusive flytt av befintliga ledningar, bekostas av kommunen.

Växjö kommun ansvarar för projektering och anläggande av de vatten- och avloppsledningar som tillhör den allmänna anläggningen, inom detaljplanen. Anläggnings- och anslutningsavgifter för vatten och avlopp enligt vid tillfället gällande VA-taxa.

Planavgift

Kostnader för framtagande av detaljplanen sker genom kommunal finansiering och därför kommer ingen planavgift tas ut vid genomförande av detaljplanen.

Drift allmän plats

Vid ett genomförande av detaljplanen bedöms en ökad kostnad för drift av allmän plats att ske på Pär Lagerkvists plan jämfört med tidigare utformning (parkeringsplats med trädplantering). Bakgrunden är en ökad ambitionsnivå och standardhöjning av området. En driftkalkyl kommer tas fram under det fortsatta planarbetet.

Omgestaltningen av Linnéparken i sin helhet medför en standardhöjning utifrån dagens läge då kommunen har en högre ambitionsnivå med parken. Därmed kan en ökning i driftkostnader sker för parken och en driftkalkyl kommer tas fram inför genomförandet av gestaltungsprogrammet.

Drift vatten och avlopp

Vid ett genomförande av detaljplanen bedöms inte driften av befintligt vatten- och avloppsledningar öka mer än marginellt då andelen nya ledningar som anläggs är begränsad. En driftkalkyl kommer tas fram under det fortsatta planarbetet.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Genomförandet av detaljplanen påbörjas efter att planen fått laga kraft och planeras vara genomfört inom 5 år.

Framtaget gestaltungsprogram är en långsiktig plan för utvecklingen av Linnéparken som är oberoende av detaljplanens genomförande. Utveckling ska genomföras i flera faser, där den första fasen kan fokusera på förbättringar som framkomlighet, grundläggande struktur och kulturvärden.

Prövning enligt annan lagstiftning

- I förlängningen av Kronobergsgatan växer ett träd som bedömts utgöra ett biotopskyddat alléträd som påverkas av detaljplanens genomförande. Nedtagning av trädet kräver dispens från det generella biotopskyddet där dispensansökan görs hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.
- I anslutning till nya placeringen av Linnérondellen växer tre träd som bedömts som särskilt skyddsvärda. Om något av dessa träd skulle i ett senare skede behöva tas ned krävs en ansökan om 12:6 samråd hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.
- Åtgärder inom fornlämning kräver särskilt tillstånd enligt kulturmiljölagens 2 kap om fornlämningar. Länsstyrelsen ansvarar för eventuella beslut om tillstånd till ingrepp i fornlämningar. Tillstånd kan vara villkorade med krav på arkeologiska undersökningar vilka bekostas av exploatören.
- Linnéparken utgörs av utfyllnadsmassor från 1800-talets senare del fram till 1900-talets mitt. Utifrån att det rör sig om äldre utfyllnadsmassor ska kontakt tas med Länsstyrelsen i Kronobergs län inför markåtgärder för att klargöra eventuell tillståndsplikt.
- Om avgränsning av domkyrkans kyrkotomt beslutas i linje med länsstyrelsens bedömning, krävs en ansökan om ingrepp i kyrkotomt enligt 4 kap § 3 Kulturmiljölagen. Ansökan görs hos Länsstyrelsen i Kronobergs län.

Upplysningar

Vid ombyggnad eller nybyggnad av uppförda teknikbyggnader inom planområdet, behöver olycksrisk utifrån närhet till järnväg beaktas. En upplysning har därför lagts in på plankartan med hänvisning till planbeskrivningen gällande olycksrisk kopplad till närhet till järnväg.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Stina Klyft
Planarkitekt