



Detaljplan för

fastigheten VIRESTAD 2:2 m.m. – öster om stambanan

i Energyda, Älmhults kommun, Kronobergs län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planförslaget har varit utsänt på remiss och för samråd från den 8 april till den 9 maj med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Två allmänna samrådsmöten för sakägare hölls den 27 maj samt den 18 juni, varför även yttranden som inkommit fram till den 22 juli har tagits med som del av samrådet.

Följande sammanställning redovisar samråds- och remissynpunkter. Totalt inkom tio yttranden från boende inom berört område. Kommentarer på synpunkterna redovisas i kursiv stil.

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedömdes av kommunen till en början inte medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 §. Invändningar mot den bedömning av miljöpåverkan som kommunen gjort inkom. En miljökonsekvensbeskrivning har nu tagits fram och bilagts planhandlingarna.

Eftersom de flesta inkomna yttranden handlar om aspekter som berörs i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas och bemöts invändningarna löpande i denna följande samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen meddelar den 9 maj följande:

Samråd enligt 5 kap 11 § Plan- och Bygglagen (PBL), refererande till samrådshandlingar upprättade 2014-04-08.

Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen ställer sig tveksam till lokaliseringen av lagerbebyggelsen med hänsyn till avståndet till riksintresset för kommunikationer, Södra stambanan. Hur ett genomförande av



lagerbyggnationen skulle kunna påtagligt försvåra utnyttjandet av järnvägen måste klargöras i den fortsatta planprocessen. (1)

1. *Järnvägens utrymmesbehov har beaktats av Trafikverket i samband med försäljningen av marken, se vidare i deras andra samrådsyttrande. I arbetet med kommunens nya översiktsplan finns i nuläget ett område utpekad som stationsläge för framtida tågkommunikation. Det överlagras delvis aktuellt planområde, i den del som på plankartan anges som plantering. Den dag det blir aktuellt med tågstopp här, och denna markdel behövs, avser kommunen köpa tillbaka marken. Till dess sköts denna plantering troligen mer omsorgsfullt av annan markägare än kommunen.*

Länsstyrelsen vill poängtera att den planerade lokaliseringen innebär utökade krav på riskhänsyn och restriktioner då byggrätten ligger i anslutning till järnvägsspåret och delvis inom skyddsområde för vattentäkt. I den södra delen av planområdet finns dessutom befintliga bostäder på andra sidan Gummegatan som kan utsättas för störningar från lagerområdets hantering. (2)

2. *En miljökonsekvensbeskrivning som inkluderar bland annat risk-, buller- och dagvattenutredningar har tagits fram för att bedöma de risker som planen medför. I granskningsförslaget, jämfört med samrådsförslaget, har planområdet utökats norrut till Torggatan och den södra delen (söder om Smedjegatan) får en bestämmelse som anger att här ska vara plantering.*

Detaljplanens koppling till översiktsplan samt tidigare planläggning

Det föreslagna området finns för den norra delen utpekad i översiktsplanen som *Utredningsområde för framtida industri*. För den södra delen finns inga anspråk redovisade. Om planen avviker från översiktsplanen ska det av planbeskrivningen framgå skälen för avvikelsen.

I gällande detaljplan från 1955 är marken planlagd för järnvägsändamål. (3)

3. *Som nämns i ovanstående kommentar innebär det nya förslaget att planområdet och byggrätterna flyttats norrut. Skälen för avvikelsen är redovisade ovan under punkt 1 ovan.*

Redovisning av detaljplanens konsekvenser

Enligt 4 kap. 33 § 3 st. PBL ska konsekvenserna på fastighetsnivå för organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder framgå av detaljplanens planbeskrivning.

Länsstyrelsen konstaterar att detta finns redovisat i planbeskrivningen.

Allmänna intressen enligt 2 kap PBL

Bebyggelse

I stort sett hela kvartersmarken anges som lagerområde (U) och anger en exploateringsgrad för lagerbyggnation med 60 respektive 65 % av markområdet och med högsta byggnadshöjd på 9 m. Längsta sammanhållande fasadlängd medges till 85 m.



Då regleringen innebär att dominerande och långa byggnader kan uppföras i anslutning till bostadsbebyggelse är det särskilt angeläget att byggnadernas placering och utformning görs så att störningar för bostadsbebyggelsen minimeras. (4)

- 4. Framför samtliga planerade byggnader finns gatumark, Trafikverkets, som utgörs av en gräsremsa med träd. Träden är biotopskyddade har bevarats vid den nyligen utförda röjningen. Ska de tas ner måste Trafikverket söka dispens från biotopskyddet. En planbestämmelse har också införts som anger att det ska finnas en häck mellan lagerbyggnaderna och fastighetsgräns längs med Gummegatan.*

Naturvärden och grönstruktur

Ett ca 20 meter brett bälte i mitten av kvartersmarken för Lager anges med planbestämmelse att "vegetation skall finnas". Länsstyrelsen är positiv till uppsåtet men menar att bestämmelsen måste preciseras för att kunna fungera som planbestämmelse. (5)

- 5. Bestämmelsen har utgått.*

Kulturvärden

I planbeskrivningen redovisas att det i nuläget endast finns kvar en nivåskillnad där tidigare stationshuset med tillhörande godsmagasin tidigare låg (rivningslov beviljat 2004). Detta kvarter ligger alldeles norr om planområdet.

Länsstyrelsen har inga synpunkter avseende kulturvärdena.

Vattenskyddsområdet

Eftersom större delen av centrala Enebyda berörs av den sekundära zonen av vattenskyddsområdet och området är ianspråktaget är det viktigt att inte nya verksamheter genomförs på sådant sätt att risken för påverkan av vattentäktens vattenkvalitet ökar.

Länsstyrelsen anser att den södra delen av planområdet bör användas och regleras så att grundvattenförekomsten inte skadas. Dagvatten som bildas inom detta område måste ledas ut ur vattenskyddsområdet. Detta bör tydliggöras i planhandlingarnas bestämmelser.

Vattenskyddsföreskrifterna måste följas där bl.a. nya anläggningar för utsläpp av spill- eller dagvatten kräver tillstånd. (6)

- 6. I det nya förslaget är det område som omfattas av vattenskyddsområdet avsett av vara plantering och en bullervall. Planbeskrivningen har kompletterats med upplysning om att skyddsbestämmelserna för vattenskyddsområdet måste beaktas för denna del. Tyréns har genomfört en dagvattenutredning för gällande planområde, vilken införlivats i miljökonsekvensbeskrivningen. Den kompletta dagvattenutredningen finns att tillgå hos Miljö- och byggförvaltningen om så önskas.*



Krav/anspråk enligt annan lagstiftning

Betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ Miljöbalken

Kommunen har i en behovsbedömning, enligt kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen, kommit fram till att ett genomförande av detaljplanen inte förväntas få betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen kan inte utesluta att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning därmed ska tas fram i samband med fortsatt detaljplanering. (7)

7. *Tyréns har genomfört en MKB för gällande planområde. Denna ingår nu i planhandlingarna.*

Fornminnen enligt 2 kap Lag om kulturminnen m.m.

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet enligt fornminnesregistret (FMIS). Särskild arkeologisk utredning (KML 2 kap 11 §) erfordras inte men om fornlämningar påträffas i samband med schaktningar o d skall arbetet avbrytas omedelbart och Länsstyrelsen meddelas utan dröjsmål.

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § PBL

Riksintressen enligt 3 o 4 kap Miljöbalken

Järnvägen Södra Stambanan utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3kap 8§. Järnvägsområdet skall därmed skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Trafikverkets grundinställning är att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område 30 m från järnvägen. I det aktuella fallet är bebyggelse tillåten 20 m från närmsta genomgående järnvägsspår. Verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor endast tillfälligtvis vistas, t ex parkering, garage, förråd kan dock tillåtas lokaliseras närmare än 30 meter under förutsättning att inte åtgärden försvårar tillkomsten eller utnyttjandet av järnvägen. Här bör även ev. framtida förändringar av järnvägen och bebyggelsen vägas in.

Planområdets läge i anslutning till järnvägen gör att länsstyrelsen inte kan utesluta att riksintresset och dess utnyttjande skulle kunna påtagligt försvåras enligt 3 kap 8 § miljöbalken. (8)

8. *Se främst kommentar 1.*

Vid ett av samrådsmöten kom en av deltagarna med synpunkten att trafiken till och från området skulle ledas på den befintliga grusvägen längs med järnvägen väster om det aktuella planområdet. Frågan ställdes till Trafikverket, som sa nej på grund av de skäl som anges ovan.



Miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap Miljöbalken.

När det gäller miljö kvalitetsnormer för vatten anges i planhandlingarna att planen inte kommer att medföra någon försämring avseende dag-, yt-, eller grundvatten.

Länsstyrelsen saknar en förtydligande kommentar om varför kommunen gör denna bedömning. Länsstyrelsen anser det angeläget att dagvattenhantering och dagvattenmagasin utformas så att vattnet leds bort från vattenskyddsområdet. (9)

9. Tyréns har genomfört en dagvattenutredning för gällande planområde, vilken införlivats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion.

Mellan järnvägen och kvartermarken samt vid den västra och östra sidan finns bestämmelse om att stängsel ska finnas.

Länsstyrelsen anser dock med anledning av lagerbyggnadernas placering och avståndet i förhållandet till farligt godsleden att kommunen bör ta fram en riskanalys för att tydligt påvisa riskförhållandet mellan fastigheten och leden för farligt gods. (10)

10. Tyréns har genomfört en riskutredning för gällande planområde, vilken införlivats i miljökonsekvensbeskrivningen. Den kompletta riskutredningen finns att tillgå hos Miljö- och byggförvaltningen om så önskas.

Trafikverket meddelar den 25 april följande:

Trafikverket har fått handlingar gällande ny detaljplan för Virestad 2:2 (öster om stambanan) i Eneyd, Älmhults kommun, för granskning.

Under rubriken Riskhänsyn anges avstånd till tre järnvägsspår. Enligt de uppgifter som Trafikverket har så finns det fyra spår på platsen. Dessa syns även på planritningen som fyra linjer. Trafikverket behöver ett förtydligande om vilka avstånd det är till de olika spåren för att kunna bedöma om avstånden är tillräckliga. Vi anser normalt att det ska vara minst 30 meter byggnadsfritt avstånd till järnvägen. Eventuellt kan vi godkänna lite kortare avstånd till förbigångsspår.

På platsen finns ett industrispår som troligtvis har använts för lastning och lossning, vilket kräver stort utrymme vid sidan om spåret. Om byggnader placeras så nära spåret som i planförslaget så försvåras framtida användning av spåret för detta ändamål. Därför bör undersöka/förtydligas om spåret används eller inte tros komma till användning för lastning och/eller lossning inom överskådlig framtid innan tillstånd för byggnader ges.

På en bild under rubriken Leveranser och angöring visas "framtida transportsträcka". Gummegatan kommer då att vara en del av transportsträckan mellan fabrik och lager. Gummegatan hade en trafikmängd på ca 80 fordon per dygn, vara 10 tunga fordon (ÅDT) år



2008 och hastigheten är begränsad till 50 km/h. Det borde därför kunna medges godstransport på vägen enligt planförslaget. Någon information om vad som ska transporteras (längd/bredd/höjd och material/ämne) och hur många transporter som planeras bör dock anges för att kunna bedöma om det kan ske säkert och utan hinder för annan trafik. God sikt vid utfart från fastighet samt vid svängande av/på vägen behöver säkerställas. Det är även viktigt att tillse att tillräckligt utrymme finns för att vända inne på fastigheterna så att beckning ut på Gummegatan inte behöver ske samt att lastning/lossning inte sker på Gummegatan.

Trafikverket har inget mer att erinra gällande planförslaget.

Kommentar: Risker med närhet till spåren har undersökts i framtagna riskanalys som finns med genom miljökonsekvensbeskrivningen. Trucktrafik på cirka 30-40 truckar om dagen förväntas passera Gummegatan. Mellan industriverksamheten och lagret transporteras stål på vagnar som är lastade med cirka 10 ton/vagn, längden på dessa är upp till 6,1 meter.

Trafikverket meddelar den 9 maj följande:

Efter diskussion internt på Trafikverket vill vi härmed lämna tillägg till tidigare granskningsyttrande (sänt 2014-04-25) över detaljplan för Virestad 2:2 (öster om stambanan) i Eneyda, Älmhults kommun.

Järnväg

Vår grundinställning är att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område 30 m från järnvägen. Verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor endast tillfälligt vistas, t ex parkering, garage, förråd kan dock tillåtas närmare än 30 meter. Den verksamhet som tolkas att bolaget nu önskar använda området till, kan möjligen tolkas in i en verksamhet där människor endast tillfälligt vistas. Den föreslagna byggrätten skulle då kunna godtas. Å andra sidan pekar såväl omfattningen av transporter från lagret (30-35 trucktransporter per dag) som byggrättens storlek på att här kommer människor stadigvarande vistas i lokalerna. När byggrätten väl är på plats finns dessutom möjligheten att utveckla verksamheten i riktningar som vi idag har svårt att veta något om. Detta talar för att byggrätten borde begränsas till 30 meter från järnvägen. Åtminstone borde avståndet 30 meter till huvudspår upprätthållas.

Vad gäller behov av utrymme för ev. lastning mm så har ju Trafikverket relativt nyligen sålt den tomt som nu är aktuell för planläggning. De utrymmesbehov som identifierats för järnvägen har beaktats inför denna försäljning.

Väg

Genom planläggningen etablerar Borox verksamhet på båda sidor av Gummegatan som också utgör den allmänna vägen 607. Med planläggningen kommer trafiksituationen på vägen att förändras avsevärt. Från att ha varit en genomfartsväg genom samhället med



enkelsidig bebyggelse (visserligen med lite trafik) kommer vägen också att bli en del i industriverksamheten med förhållandevis omfattande korsande trucktrafik. För att vägens funktion skall kunna upprätthållas på ett trafiksäkert sätt är det nödvändigt att utfarter från planområdet regleras till ett fåtal platser. Nuvarande planutformning bjuder in till portar med utfarter längs hela Gummegatan vilket inte kan accepteras. Planen bör styra till att trucktrafiken mellan lager och produktion i första hand passerar Gummegatan vinkelrätt och att en särskild truckpassage anordnas på lämplig plats för denna trafik. Detta för att i så hög grad som möjligt skilja industriverksamheten från den allmänna vägen, men också för att truckar vid vridrörelser sliter hårt på vägen och denna väg har en relativt enkel beläggning som inte är dimensionerad för trucktrafik. Vid truckpassagen bör varning ske med skyltning och det kan också övervägas en särskild målning/markering i gaturummet som uppmärksammar trafikanterna på den speciella situationen på platsen.

Byggrätten förefaller ligga väldigt nära vägen. Det blir därmed kort avstånd mellan byggnad och väg vilket kräver ett disciplinerat körsätt av de truckförare som kommer att köra på och i närheten av vägen. Trafikverket har inget mer att erinra gällande planförslaget.

Kommentar: Från byggrätt till väg är det cirka 12 meter. En särskild passage för truckar finns med i förslaget och längs byggrätterna har utfartsförbud införts vilket gör att det inte kommer bli aktuellt med portar längs dessa sidor. Portar är tänkta att vara på kortsidorna.

Kommunstyrelsen meddelar den 6 maj följande:

Kommunstyrelsen uttrycker tveksamhet till att planförslaget möjliggör höga byggnader i nära anslutning till bostadshus.

Kommentar: I miljökonsekvensbeskrivningen har skuggbildningen de nya byggrätterna kan medföra studerats. Effekten bedöms vara relativt liten tack vare det breda gaturummet och den ur detta hänseende gynnsamma placeringen av lagerbyggnaderna nordväst om befintliga bostäder.

Byggnaderna kommer att fungera som bullerskydd från järnvägen, men de kommer att synas. För att mildra deras visuella påverkan innehåller detaljplanen en bestämmelse, n₁, som anger att det ska finnas en häck mellan byggnaderna och gatan. Mellan planområdet och själva asfalten är det också en grönremsa kvar som Trafikverket äger och som tillhör gatumarken. Här kommer det högst sannolikt att som tidigare att växa buskar och träd. Befintliga träd är biotopskyddade.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:72, Stefan Lennartsson, meddelar den 11 april följande:



Ang utskickad samrådshandling ärende 2013-B0116.

Att lösa verksamhetsytan för Borox International är otroligt viktigt både för företaget och samhällets funktion och framtid. Jag tycker den yta som planeras är välanvänd om denna utnyttjas för lagringsutrymmen, glöm bara inte att rita in last- & lossningsyta för de transporter som är förenade med den dagliga verksamheten vid bolaget.

Nu till min synpunkt:

Den fastighet Ni nu tänkt utnyttja för denna verksamhet har i sin sydliga del varit ämnad för planfri övergång av södra stambanan.

Om denna yta nu ska utnyttjas måste ni beakta att även detta ärende för en slutlig lösning. Det är en skam för kommunen att inte redan löst denna fråga, innevånarna i området får med ökad trafikintensitet på spåren hela tiden stå vid bommarna för att invänta passerande tåg. Energyda är det enda samhälle i kommunen som Ni valt att inte lösa detta ärende för, nu är det tid för detta. Självt har jag nyligen förvärvat en fastighet belägen väster om spårområdet, vilket medfört att jag blivit stående i väntan på trafiken i allt högre omfattning. Därför ber jag att ni beaktar detta ärende när planen för berört område nu håller på att skapas.

Kommentar: Last- och lossningsyta finns med i det nya förslaget. Kommunen är positiv till en planskild järnvägsövergång och diskuterar detta med framförallt Trafikverket. Dessa planer ingår i dagsläget främst på ett övergripande plan, t.ex. i översiktsplanen. I kommande översiktsplan finns ett område utpekad för ett framtida tågstopp, som delvis överlappar aktuellt planområde. I detaljplanen placeras här ingen bygggrätt. Kommunen menar att detta därför kommer att kunna lösas den dag det behövs.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:72, Stefan Lennartsson, meddelar den 22 april följande:

Vill komplettera mitt tidigare inlägg för rubricerat ärende.

Det är tid att få ordning på järnvägsövergången i Energyda NU!

Kan inte förstå varför ansvariga i kommunen anser att miljön i Energyda inte ska ligga i samma nivå som övriga tätorter.



Jag kommer att mobilisera ökad aktivitet för att få upp detta ärende på agendan nu.

Bifogad fil:



Kommentar: Se föregående kommentar.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:77, Evald Garnfeldt och Birthe Garnfeldt, meddelar den 11 april följande:

Vi kan inte godkänna detaljplan för fastigheten Virestad 2.2 – Öster om stambanan i Eneyda, Älmhult kommun, Kronobergs län. Detta ville försämra priset att kunna sälja vårt hus, Torggatan 3, Eneyda.

Kommentar: Se nedanstående kommentar.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:77, Evald Garnfeldt och Birthe Garnfeldt, meddelar den 13 juni följande:

Vid samrådsmöte 2014-05-27 framkom synpunkter på att förlägga planområdet längre norrut, så att det kommer att passera Torggatan. Detta medför ett flertal olägenheter för oss boende, som förvärrar det redan föreliggande förslaget. Redan det ursprungliga förslaget kan innebära inskränkningar i utsikten från vår fastighet.

Förslaget att flytta planområdet längre norrut innebär förödande konsekvenser för vår fastighet.

1: Utsikten kommer att totalt förstöras av en 9 m hög vägg. I dagsläget så finns det växtlighet och en fri utsikt som skapar rymd och ljus. Torggatan är extra bred och har dessutom en bred gräsmark, som gör att utsikten är extra stor och inbjudande.



2: Trafiksituationen kan mycket väl komma att förändras, då Torggatan är en extra bred gata och kan därmed komma att inbjuda till ett enklare vägval för lastbilar, vilket vore ett naturligt val för lastbilschaufförer. Minsta motståndets lag gäller som bekant. Helt plötsligt så är vår lugna gata förändrad till en del av ett industrigetto, med förfulande byggnader och trafik.

3: Fastighetens värde och möjlighet till försäljning reduceras avsevärt. Från att ha varit en attraktiv fastighet i ett lugnt bostadsområde till att bli oattraktiv i ett industrigetto.

Borox har i nuläget lager på Kullagatan, vilket mycket väl kan byggas ut och därmed inte skapa några problem med den nu föreslagna planen och byggnaden. Befintligt lager ligger redan i ett industriområde. I förslaget så sägs inte att nuvarande trucktransporter till lagret på Kullagatan ska minska. Bara ett allmänt – att de kan reducera. Detta tyder på att företagets avsikter inte tillfullo har redovisats. Punkten leveranser – angöring, får därvid också tas med "en nypa salt". Vid det nordligare alternativet så blir tvärtom Torggatan det utmärkta alternativet (se även punkt 2) för lastbilar.

Således motsätter vi oss detta planförslag å det bestämdaste.

Kommunen skall inte enbart se till företagets bästa utan också ta hänsyn till kommuninnevånarna som bor och lever på platsen och som på mycket stort vis påverkas av sådana här beslut. Låt företagen hålla till på "sina" områden – industriområden.

För det fall kommunen beslutar mot vår vilja, så förbehåller vi oss rätten att ställa krav på ekonomisk ersättning för fastighetens värdeförsämring. Krav kan komma att ställas såväl till kommunen som till Borox.

Kommentar: Avsikten är att trafik relaterad till verksamhetsområdet ska vända inom planområdet och köra tillbaka även på Gummegatan. Möjlighet finns även att stänga av Torggatan fysiskt mot Gummegatan, med exempelvis bom eller betongsuggor, för att förhindra att det blir en genomfartsled för tung trafik. Infarten för boende blir då via Viregatan.

För svar på synpunkter angående visuell påverkan, ljus och därmed skuggning se förvaltningens svar till Kommunstyrelsen ovan.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:10, Conny Malm och Monica Malm, meddelar den 5 maj följande:

I planbeskrivningen för Virestad 2:2 medges byggnation av flera lagerbyggnader med en total längd av 85 meter och höjd 9 meter per byggnad. Med den södra byggnaden placerad mitt för tomterna Hörda 3:10 och Hörda 3:11, vilket i längd motsvarar mer än hela kvarteret. Byggnaden kommer att hamna ca 15 meter från vårt hus vilket är ett mindre avstånd än vad som finns idag mellan Borox huvudbyggnad och senast byggda lager (produktionsenhet) som gränsar till tomterna Hörda 3:15 och 3:100. Avståndet mellan dessa byggnader uppgår till



ca 22 meter alltså en skillnad på 7 meter närmare för vårt boende. Vår eventuella framtida vy från alla fönster på husets framsida medför att vi behöver komma närmare än 1 meter från fönstren för att överhuvudtaget se blå himlen över taket på byggnaden till skillnad mot i skrivande stund den skimrande kvällssolen vitsippor, påskliljor och vårens grönska på andra sidan Gummegatan.

Det står också i planbeskrivningens kapitel: PLANENS INNEBÖRD OCH KONSEKVENSER: att man vill begränsa byggnadens längd till 85 meter då den inte skall upplevas alltför lång och rak samt passa in med befintliga lager och industrilokaler. Från insidan på vårt hus kan jag överhuvudtaget inte se byggnaden i hela dess längd eller höjd från något fönster än mindre förstå varför ingen hänsyn tas mot att passa in i den villabebyggelse som ändå är den dominerande bilden av området, förutom dagens grönområde mot järnvägen. Däremot har det planerats att anlägga ett grönområde som ska verka som en grön kil mellan Borox verksamhetslokaler där det idag inte finns någon villabebyggelse och boende vilket måste vara att ta hänsyn på fel plats. Sannolikt kommer det att istället bli en grusad eller asfalterad plan för lastning och lossning om detaljplanen går igenom. Konsekvensen för oss blir ett moment 22, en mycket drastiskt försämrade boendemiljö eller vid en eventuell försäljning ett huspris lika med noll. (1)

- 1. I det nya förslaget är området flyttat norrut och den gröna kilen finns inte längre kvar. Området mitt emot er fastighet har fått en bestämmelse som anger att här ska vara plantering och att det får lov att finnas en bullervall.*

På sidan 6 Del: Rekreation och Gator, trafik och buller. Hänvisas i första hand till minskat buller från järnvägen. Vi som bor här idag upplever inte tågen som störande då det är ca 70-80 meter till närmaste spårmedel samt även ett grönområde med en ekallé och dämpande vegetation både för buller men även insyn som skyddar. Däremot den tunga lastbilstrafiken som går ca 7-8 meter utanför huset har ett annat lågfrekvent buller som hörs tydligare inomhus, samtidigt som den tunga lastbilstrafiken förväntas öka i antal till Borox, utöver den lastbilstrafik som redan idag ska till både NYBE, OBIK och även genomfart mot Vislanda. Hastigheten på Gummegatan är idag 50 km/h och övergår till 70 km/h norr om tätbebyggt område. Med ökande tung lastbilstrafik, Borox med truckkörning och verksamhet utmed bägge sidor om Gummegatan borde det redan idag vara en begränsning inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt samtidigt som hastigheterna ofta ser ut att överskridas, mycket beroende på Gummegatans raka sträckning på ca 650-700 meter plus ytterligare ca 400 meter utanför detaljplanerat område. Bullret från Gummegatan kommer att öka om en byggnad uppförs ett fåtal meter från vägen då ljudet kommer att studsas mot dess väggar (tunneleffekt) och bli mycket mer störande än det är idag. Hur kommer ljudet från tågen att studsas på andra sidan byggnaden och fortplanta sig i omgivningen? Ingen som helst hänsyn har tagits till detta i planbeskrivningens behovsbedömning sid 11 Kolumn Hälsa stycke Buller, "Ingen påverkan". Man har i beskrivningen även hänvisat till att vi är få berörda vilket kan tolkas som att vår situation och synpunkter inte har någon betydelse och då är det fritt fram att göra som man vill. (2)



- 2. Buller från lastbilar och påverkan av detta finns beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen. Slutsatsen där är att bullret kan hanteras med hjälp av bullerskärmar (delvis med absorberande yta) samt att planförslaget medför en förbättring för ett flertal bostadsfastigheter i närområdet. Ett fåtal bostäder får en marginellt högre bullernivå (ca 0,5 dBA). Krav på bullerskärmar har införts på plankartan i enlighet med bullerutredningen.*

På sidan 7 Del: Leveranser och angöring föreslås att lagret på Kullagatan avvecklas och flyttas in i bostadsområdet ur miljösynpunkt, vore det inte rimligare att göra tvärtom? Att utöka verksamheten vid Kullagatan där det idag är ett industriområde med obebyggda tomter lämpligt för framtida expansion i stället för att drastiskt försämra boendemiljön för oss som är berörda. Är det sannolikt att man avvecklar lagret på Kullagatan? Troligtvis inte då det senaste bygget utlovades vara lagerlokal för att slippa använda lagret på Kullagatan i så stor utsträckning, och vad är då miljövinsten? Vad blir det i den tomma lagerlokalen på Kullagatan? Om dessa truckar, personal och lastbilar istället ska korsa Gummegatan minst lika många gånger har man inte bara skapat ett nytt miljöproblem för oss boende utan också ett trafiksäkerhetsproblem. Har man undersökt möjligheten att köpa mark i anslutning till redan etablerat industriområde där det enligt vår åsikt är det enda alternativet för expansion av industriverksamhet i detta område av Energyda. Det finns även möjlighet att stänga Gummegatan utanför planlagt område för genomfart vilket skulle ge Borox ett mycket större och friare utrymme att expandera i framtiden. Det finns idag ingen bebyggelse mellan Gummegatans slut och Bräkneryd där den möter vägen mellan riksväg 23 och Vislanda. Om planförslaget antas vad blir Borox nästa expansionsmöjlighet? Inne i samhället? Vilka ska då få sitt boende förstört? För Borox har väl en vision att stå starka inom sitt verksamhetsområde och växa. Vi har inget emot Borox som företag tvärtom, jag har t.o.m. en arbetsrelaterad kontakt med företaget till och från. (3)

- 3. Den minskade trucktrafiken i förslaget är bättre för miljön än att låta den köra sträckan längs med Viregatan som den gör i nuläget. Dessa miljöaspekter tas upp i i miljökonsekvensbeskrivningen. Även trafiksäkerhetsmässigt innebär planförslaget en fördel jämfört med idag i och med att trucktrafiken minskar och styrs via begränsade utfarter.*

Avslutningsvis

Vi bestrider möjligheten till byggnation på Virestad 2:2 då detta skulle få mycket betydande negativa konsekvenser på vår boendemiljö, trafiksituation och fastighetsvärde, om det överhuvudtaget går att sälja efter en ändrad detaljplan om viljan att bo kvar finns kvar. Behåll grönområdet och ekallén mellan Gummegatan och järnvägen som en grön barriär. Vi vill att man ser över och inte bara ur ekonomisk aspekt möjligheterna för Borox att växa i andra ändan av samhället runt Kullagatan som idag är ett etablerat industriområde och inte skapa ett nytt "Gotthards" i Energyda. En behovsbedömningen värd namnet i avseende landskapsbild, buller, föreningar och trafik, där dessa punkter premierats med bedömningen liten eller ingen påverkan. Med Kommunstyrelsens beslut om att anta Boverkets strategiska utvecklingsplan med fokus på bl.a. attraktiva boendemiljöer ser det ut



som om man glömmer bort redan etablerade bostadsområden utanför tätorten om detaljplanen går igenom i detta ärende. (4)

- 4. Ekallén står på gatemark och är biotopskyddade som alléträd. De kommer därför finnas kvar på den 3 meter breda markytan mellan vägen och den nya fastigheten Virestad 2:2 så länge inte Trafikverket får dispens från biotopskyddet för att ta ner dem.*

För de som tar detta beslut tänk er stående i ert eget köksfönster med samma bild för ögonen som bifogats dokumentet. (se bifogad bild1) För vår del är det inte bara en fastighetsbeteckning på en detaljplan, det är vårt hem sen snart 30 år tillbaka, vilket vi hoppas att det ska förbli, utan en stor lagerbyggnad precis inpå knuten.

Bifogad fil:



Bild1. Tagen på samma avstånd (15m) från Borox huvudbyggnad mot senast byggda lagerlokal. Motsvarar samma avstånd som från vårt köksfönster ut mot Gummegatan.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:10, Conny Malm och Monica Malm, meddelar den 22 juli följande:

Först och främst har vi inget emot Borox som företag utan anledningen till att vi skickar ett tillägg till tidigare synpunkter är att samrådsmötena inte funkade särskilt bra samt att det framkommit förslag som avviker från ursprungsförslaget och som vi inte har fått bemöta innan det görs en utställning i ärendet. Vi är inte heller särskilt bevärande i hur dessa turer går, som tur är. Det första mötet den 28/5 fick vi kallelsen samma dag. Detta möte var i samband med och i samma lokal som man hade angående översiktsplanen för Eneyda. Förutom att alla inte kunde närvara pga. den korta tiden för kallelsen blev mötet öppet för allmänheten förutom sakägare vilket lämnade frågan öppen för en del tyckande av de som inte var berörda. Detta skrala upplägg påtalades och ett nytt möte sattes till den 18/6 i Borox lokaler kl. 17.00. Väl på plats fanns ingen lokal öppen då inte representanten från Borox var där. Vi hittade emellertid en anställd som kunde öppna till matsalen för att starta upp utan att någon från Borox närvarade. Ett antal synpunkter kom upp på mötet från vår sida men vad jag förstår så var de inte särskilt intressanta för stadsarkitekten vilket jag återkommer till senare i dokumentet. Vid klockan 18.00 dök representanten från Borox upp bad om ursäkt för att han kom sent men påtalade vid ett senare tillfälle att han fått tidpunkten av stadsarkitekten som tyvärr var tvungen att lämna mötet ca 20 min senare för att hinna med



tåget hem. Jag hoppas att inte detta är ett normalt förfarande vid samrådsmöten i Älmhults kommun? (1)

1. *Avsikten med samrådsmötena har varit god. När yttrandena började komma in insåg vi behovet av ett samrådsmöte, och valde att kalla till möte trots att den egentliga tiden för samrådet gått ut. Avsikten var sedan att samköra tiden med ett översiktsplanemöte. Med tanke på att översiktsplanemötet var ett drop-in tillfälle under flera timmar sågs detta inte som en konflikt utan snarare en fördel att man smidigt kunde gå på båda. Däremot kom utskicket tyvärr fram alldeles för sent. När detta uppdagades sattes genast ett tillfälle för ett andra möte, och en kallelse skickades ut i betydligt bättre tid. Alla missöden kring mötena kan naturligtvis bara beklagas, men mötena hölls med dryga tiotalet närvarande båda gångerna. Det har kommit fram goda synpunkter och framförallt förslag från närboende, som vi har kunnat undersöka i planarbetet och som fört oss vidare. Några exempel är att vi undersökte möjligheten att använda befintlig grusväg väster om planområdet, att vi flyttat planområdet norrut, att vi har området inom vattenskyddsområdet som plantering m.m.*

Miljö

Ur miljösynpunkt gällande sekundär skyddszon för dricksvattentäkt som befinner sig inom planerat område för markarbeten och byggnation. Detta område har under lång tid, bortåt 100 år använts för järnvägsändamål och vad som kan döljas i marken vet ingen. Har någon hänsyn och eventuella konsekvenser för dricksvattnet tagits med i besluten? Har markprover tagits för att slippa liknande negativ miljökonsekvens på dricksvattnet som i Kallinge. (2)

2. *I granskningsförslaget har byggrätterna flyttat norrut och för det område som ligger inom skydds-zonen för vattentäkt, dvs mitt emot er fastighet, anges att det ska vara plantering samt att det får finnas en bullervall.*

Dagvatten

Vi har under de 28 år vi bott på Gummegatan inte haft några problem med dagvatten i och kring huset. Om Virestad 2:2 bebyggs samt att man hårdgör ytor på ca 7500m² ska detta dagvatten hanteras utan påverkan på befintlig bebyggelse. Virestad 2:2 är en av de högst belägna tomterna i Eneyda och dagvattnet måste öster ut. Det finns såvitt jag vet idag bara gamla gemensamma avlopp/dagvattenledningar ut från detta område och om de ska klara ett 100 års regn betvivlar jag att dessa ledningar kommer att hantera vattnet då det redan idag har varit problem med en av dem. Vem står ansvarig om dessa problem yppar sig längre fram i tiden? (3)

3. *Borox ansvarar för hanteringen av dagvattnet på sin fastighet. Tyréns har genomfört en dagvattenutredning för gällande planområde, vilken införlivats i miljökonsekvensbeskrivningen. Den kompletta dagvattenutredningen finns att tillgå hos Miljö- och byggförvaltningen om så önskas.*

Trafik

Enligt Alexander Denes platschef på Borox uppskattas antalet lastbilar idag till 50 st per dag. Betänk att Gummegatan är länsväg men smalare än sin parallella villagata d.v.s. Viregatan.



Gummegatan är endast 5,4 meter med en trottoar och Viregatan 6,9 meter med 2 trottoarer. Till detta ska vi också räkna in genomfartstrafik som ska vidare mot Vislanda, boende i området, lastbilstrafik till OBIK och NYBE samt även i viss mån kunder till NYBE. Ska Borox etablera verksamhet mellan järnvägen och Gummegatan tillkommer även all truckkörning mellan huvudbyggnaden och det tänkta lagret. Hur ska dessa trucktransporter ske? Med gods på gafflarna eller vagnar? Kommer detta att följas på ett betryggande sätt för att upprätthålla en god trafiksäkerhet på Gummegatan? Betänk att hastigheten på Gummegatan redan idag kan uppfattas som för hög pga. sin ringa bredd men även sin raka sträckning på ca 700m samt gällande högerregel. Idag har Borox containerhantering utmed Gummegatan och vid byte av containrar står de ibland mitt i gatan både med lastbil men även lösa containrar under tiden man lastar eller lossar en annan container. Truckar som hämtar material eller tömmer spånor från Gummegatan förekommer också ganska ofta. Är det är dessa situationer med tanke på trafiksäkerhet utmed Gummegatan som man vill eftersträva?
(4)

- 4. För trucktrafik mellan befintligt industriområde och framtida lager på Gummegatan kommer en truckpassage anordnas för att trafiksituationen för både truck- och biltrafik ska bli så säker som möjligt. Trucktransporterna kommer att ha gods på vagnar. Vad gäller last- och lossningsytor kommer detta att anordnas inne på verksamhetsområdet. Enligt bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen kommer trafiksäkerheten förbättras i och med planens genomförande jämfört med nuvarande situation.*

Köpekontrakt

Köpeskillingen är endast 163200:- vilket ger ca 17:-/m² enligt köpekontraktet? Vad är anledningen till att Trafikverket vill sälja billigt? Finns det dolda föroreningar i marken? Denna summa är ett hån mot oss som blir berörda och de mycket negativa konsekvenser det medför både vad det gäller boendet men även huspriser och trafik. Tomten är köpt av kommunen från trafikverket för Borox räkning och inga andra kostnader tillkommer vid köpetillfället för Borox. Är det i kommunens anda att agera mäklare åt Borox för att komma över en så billig tomt som möjligt utan att inse att man även ska företräda sina kommuninvånarens intressen?

Förslag

Då enligt Länsstyrelsen, kommunen har i stort sett oinskränkta möjligheter vid detaljplansförfarande är i första hand förslaget att köpet går tillbaka vad det gäller Virestad 2:2 vilket är fullt möjligt enligt köpekontraktet utan extra kostnader. Detaljplanera tomten som ett grönområde vilket inte bara ur miljösynpunkt som dricksvatten, trafik, dagvatten och boende miljö skapar en grön buffertzonen mot järnvägen för hela Virestad 2:2.

Etablera i första hand Borox byggnation till Kullagatan där de redan idag har verksamhet och tillgängliga industritomter finns att tillgå och som även lämpar sig för framtida expansion. Mycket enkel hantering av dagvatten, ingen påverkan på vattenskyddsområdet, en trafiksituation som går att styra vad det gäller truckar och långtradare samt att man behåller en god boendemiljö på Gummegatan fortsättningsvis. Givetvis inte till samma låga pris som utmed järnvägen men mycket mer lämpad för deras verksamhet. Om ytterligare expansion



kommer att ske i framtiden finns mark att tillgå utan påverkan för de boende och miljö i området vad det gäller buller, dricksvatten dagvatten etc. För att underlätta för Borox verksamhet på Kullagatan går det att stänga av denna efter NYBE där privat mark gränsar och de boende i Kulla har fortfarande utfartsmöjlighet på befintlig väg öster ut och slipper att tidvis köra slalom mellan upp till 8-10 lastbilar.

Om byggnation tillåts på Virestad 2:2 ange Smedjegatan och från järnvägen in i samhället som absoluta gräns i sydväst in bland villorna som Borox ska kunna bebygga och driva verksamhet på i framtiden. Placera lastning-lossning mellan Borox bägge befintliga lokaler på den tidigare Larmgatan d.v.s. den friköpta gata som finns mellan Borox huvudbyggnad och senast byggda lokal så att vi slipper få en lastbilsterminal på Virestad 2:2 utanför husen som finns i ett obemött förslag från Borox. Detaljplanera resterande bit mellan järnväg och Gummegatan från Smedjegatan och åt sydväst som grönområde med ekallén kvar. Låt köpet gå tillbaka till kommunen för detta område, vilket borde motsvara ca 1/3 av ytan och således ca 54000: -. Det ser vi som ett lågt pris för att behålla ett acceptabelt boende samt minska risken för vissa miljökonsekvenser.

Oavsett vad resultatet blir, se till att den negativa trafiksituation som finns idag men även som kan uppstå vid byggnation löses. Att kommunen håller Borox ansvariga enligt gällande trafiklagar vad det gäller lastning-lossning, trucktrafik och se till att detta följs i framtiden. (5)

- 5. I granskningsförslaget är byggrätterna placerade norr om av Smedjegatan. Ekallén på planområdet kommer att stå kvar. Se kommentar 4 angående trafiksituation, lastning och lossning.*

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:118, Henrik Frausing och Susann Frausing, meddelar den 6 maj följande:

Vi på Smedjegatan 4 i Eneyda, har tagit del av detalj planen ang. Borox. Eftersom vi under 5 års tid, har haft en diskussion med Borox ang. buller från en viss maskin, orkar vi INTE att genom gå detta en gång till!!! Tycker idén att placera en lagerbyggnad där de vill, är urdålig... Och vi tänker med ALLA medel, motarbeta detta! Hoppas att med detta brev, har fått Er uppmärksamhet på att Vi INTE vill se en lagerbyggnad där tanken är att de vill placera den.

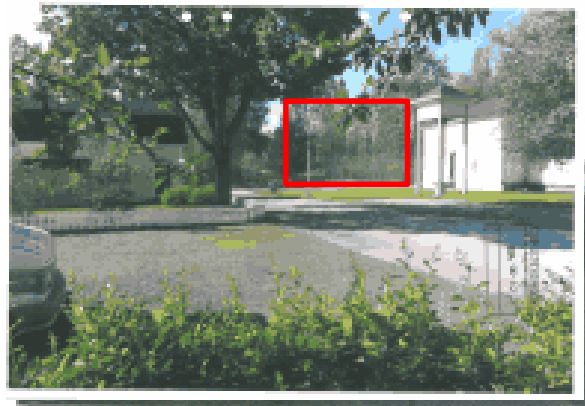
Kommentar: Se nedanstående kommentar.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:118, Henrik Frausing och Susann Frausing, meddelar den 2 juni följande:



Sänder ett par bilder som lovat, som visar min utsikt från kök fönster, innan en 8- 9 meter hög bullersluss blir satt upp. (bild 1 o 2) Bild 3 är vår utsikt från kökssidan/terrassen och mot det "nya" bygga... som Borox vill sätta upp en 9 meter hög lagerhall!

Vi som är en barnfamilj känner att vi kommer att bo i ett getto i lilla Eneyryda. Bifogade filer:



Kommentar: Det nya förslaget där området är förflyttat norrut innebär att inga byggnader kommer upplåtas söder om Smedjegatan. Nybyggnad kommer att synas inom inringat område i bild ovan.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:112, Else-Britt Ljungstedt, meddelar den 5 maj följande:

Ett litet stilla stationssamhälle med en aktiv industri och som ev. ger orten arbetstillfällen är naturligtvis positivt. Med en förändring av ett stort område följer dock frågor och synpunkter.

Mark och vatten

Nordväst om fastigheten Hörda 3:112 finns ett öppet dike som avvattnar både grönområdet mellan järnvägen och Gummegatan och skogen nordväst om järnvägen. Detta dike fortsätter i rör under Gummegatan och genom fastighet 3:112. Där diket rinner in under Gummegatan har det ofta blivit ett stopp. Då har vattnet tagit avvägar. Vid häftiga regn trycks då vattnet bl. a. in i källaren genom golvbrunnen. Även grannfamiljen i Hörda 3:23 har samma problem. Det har varit och är kommunens ansvar att rensa vid gatan, vilket i perioder sköts mindre bra. Det är känt att då växtlighet avverkas och ytor hårdgörs ökar problemen med för mycket vatten. Det är därför viktigt att Borox tar hand om allt ytvatten, ej bara till viss del. Ett annat sätt är att kommunen avvattnar området mellan järnvägen och Gummegatan med rätt dimensionerade avloppsrör istället för det befintliga diket. (1)

1. *Kommunen känner väl till problemen med dagvattnet i området. Borox kommer ta hand om allt sitt dagvatten inom planområdet. Tyréns har genomfört en dagvattenutredning för gällande planområde, vilken införlivats i miljökonsekvensbeskrivningen. Den kompletta dagvattenutredningen finns att tillgå hos Miljö- och byggförvaltningen om så önskas.*



Järnvägen

På sidan 5 står det att södra stambanan ej berörs trots ett riksintresse. Finns det utrymme för fler spår om mer järnvägstrafik blir aktuell i framtiden t.ex. spår för mer godstrafik eller för lokaltrafik? Ur miljösynpunkt kan detta bli aktuellt. Är berörda myndigheter tillfrågade? (2)

- 2. Som Trafikverket nämner i sitt yttrande har de nyligen sålt denna tomt och vid markförsäljningen har de utrymmen som kan bli aktuella i framtiden för järnvägen beaktats. I den nya översiktsplanen är ett område utpekade som stationsområde för framtida tågstopp, se vidare under kommentar 1 till Länsstyrelsen.*

Naturmiljö mot Gummegatan

Nästan mittemot cirkulationsplatsen mitt i området ligger församlingshemmet. Det är önskvärt att det kan förbli en trevlig miljö runt denna lokal med t.ex. träd eller annan plantering för att ge denna lokal en lugn utsikt. (3)

- 3. Cirkulationsplatsen i det tidigare förslaget finns inte kvar i det nya, men framför samtliga byggnader finns en markyta på 3 meter där befintliga träd kommer bevaras och som på så vis döljer stora delar av byggnadernas fasader. Byggnaderna i planområdet kommer också avskämmas med en häck.*

Flera hus har sina fönster och framsidor mittemot området. Man kan befara att utsikten blir asfalt, truckar, varuupplag, bilar m.m. Ett stängsel mot järnvägen blir bra men det behövs ett snyggt plank även mot tre övriga sidor. Ett plank minskar även ev. buller från området. (4)

- 4. Vid lastningsplatsen finns krav på bullerplank, och det finns som nämndes ovan även krav på häck längs med byggnader.*

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:11, Mats Lindholm och Margaretha Magnusson, meddelar den 8 maj följande:

Undertecknade är lagfarna ägare till fastigheten Älmhult, Hörda 3:11 som ligger i närhet till Borox i Eneyda.

Vi blev bestörta, både för egen del och för närboende, när vi nu tagit del av kommunens förslag till detaljplan.

Borox vill bygga en industribyggnad, max 85 m lång och 9 m hög, utmed Gummegatan. Vår fastighet kommer i så fall att ligga 8-9 m från denna byggnad vilket innebär att all vacker utsikt försvinner från en stor del av huset när man tittar ut genom fönstren.

Stadsarkitekten skriver i planbeskrivningen att man med byggnationen kommer att minska bullret från järnvägen. Möjligen kan det vara så men vi har aldrig störts av buller från järnvägen. Däremot när det kör lastbilar någon meter från husväggen på Gummegatan/Smedjegatan och lägg därtill en ny byggnad med 9 m hög vägg; vart tar då ljudet från trafiken vägen? Troligtvis kommer ljudet att studsas mellan industribyggnaden och vår fastighet. (1)

- 1. Buller från lastbilar och påverkan av detta finns beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen. Slutsatsen där är att bullret kan hanteras*



med hjälp av bullerskärmar (delvis med absorberande yta) samt att planförslaget medför en förbättring för ett flertal bostadsfastigheter i närområdet. Ett fåtal bostäder får en marginellt högre bullernivå (ca 0,5 dBA). Krav på bullerskärmar har införts på plankartan i enlighet med bullerutredningen, även med absorberande yta där så har bedömts nödvändigt.

I avsnittet Leveranser och angöring står beskrivet att "Då planen möjliggör för lagerverksamheter kan lagret på Kullagatan, tillhörande befintligt industriområde, flyttas och komma närmare industrin. // Lastbilar kan köra in på aktuellt planområde och behöver inte köra till Kullagatan för att lasta på och av".

Vi motsätter oss att flytta verksamhet från befintligt industriområde, med stora möjligheter till expansion, in i ett villakvarter. Förra gången Borox byggde sitt lager på Larmgatan var det för att slippa köra stål på truckar via VIREGATAN TILL Kullagatan (se stadsarkitektens kartskiss). Nu är det samma argument igen! Och vad gäller lagret på Larmgatan finns produktion i halva byggnaden. Vad hindrar att det även kan bli så utmed Gummegatan? (2)

- 2. Detaljplanen för verksamheten på Larmgatan anger industri (J), detta ger Borox rätt att ha produktion på området. I aktuellt planområde medges endast lager, inte produktion.*

Under avsnittet Behovsbedömning har vi avvikande uppfattning på ett antal punkter:

- Landskapsbild (påverkan liten). Ni är hjärtligt välkomna att besöka vår fastighet på Smedjegatan 2 för att bilda er en uppfattning på plats vad gäller planerad utsikt mot dagens rejäla lövskog vid sidan om järnvägen.
 - Buller samt Trafik (påverkan ingen respektive liten). Hur är det tänkt att godset ska transporteras till och från det tilltänkta lagret på Gummegatan utan att det inte blir väsentligt mer tung trafik och därmed buller?
 - Trygghet (berörs ej). Hur kan detta inte anses beröra säkerhetsaspekten kring att ha truckar och lastbilar körande precis intill husknuten? Detta gäller t ex både boende med småbarn men även besök av barn till villafastigheterna i området. Vilka kommer att vilja satsa pengar i hus och boende i denna del av Eneyda om man blir inringad av Borox? (3)
- 3. Det befintliga lagret på Kullavägen kommer att användas till materiallager eller dylikt för sådant som behövs en gång om året, därför kommer trucktrafiken minska då de inte behöver köra lika långt. Det nya lagret avses inte utökas så pass att mer transporter än tidigare behövs, det vill säga cirka 30-40 truckar om dagen. En reviderad behovsbedömning finns med i planbeskrivningen och har medfört att en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.*

Vår fastighet har varit i familjens ägo sedan 1964 och vi har varit med när Ernst och Erland Pettersson drev Eneydaverken. Då fanns det ett intresse för grannarna runt omkring men med dagens ägare verkar det inte finnas någon empati eller förståelse. Vi har, när planerna blev för oss kända, erbjudit Borox att lösa in vår fastighet för värderat marknadsvärde 500.000 kr. Detta har bolaget avböjt med argumentet att vår fastighet ligger för långt ifrån deras verksamhet. Ett avstånd på 8-9 m från vad bolaget nu avser bygga anser vi ligger ytterst nära.



Eftersom vår mor, som nyligen bebott fastigheten, nu är avliden, har vi för avsikt att sälja fastigheten. Men med nu kända planer kommer fastigheten att bli nästintill osäljbar. Vem har rätten att beröva oss på denna egendom när det redan idag finns ett befintligt industriområde som man kan expandera på? (4)

4. *I det nya förslaget har området flyttats norrut och byggrätterna är placerade norr om Smedjegatan. Inom detta område anger både aktuell och kommande översiktsplan utvecklingsområde för industriändamål.*

På uppdrag av delägare till fastigheten Hörda 3:11, Bengt-Eric Ericsson, meddelas den 9 maj följande:

På uppdrag av delägarna i Evy Lindholms dödsbo, ägare till fastigheten Älmhult Hörda 3:11, vill jag framföra följande.

Delägarna motsätter sig förslaget, och noterar att under rubriken "Planens innebörd och konsekvenser" finns ingen relevant information om påverkan av närliggande fastigheter. Enligt deras uppfattning påverkas Hörda 3:11, m.fl. bostadsfastigheter inom hela det bostadsområde som är beläget sydöst om planområdet, negativt enligt följande:

*Det öppna området med sikt mot väster ersätts av en kompakt vägg, precis över gatan, i sin tur innebärande att tomterna skuggas och ger ett instängt intryck

*Risk för ökat buller

*Risk för ökad trafik

*Minskad efterfrågan på fastigheterna

*Till följd av ovanstående en sänkning av fastigheternas marknadsvärde, som i vart fall – om byggnationen genomförs – bör ersättas av exploatören.

Delägarna i Hörda 3:11 begär att dessa uppgifter beaktas i det fortsatta planarbetet, och läggs till grund för bedömningen om projektet över huvud taget är lämpligt, eller om exploatören ska utge ersättning.

Kommentar: I det nya förslaget kommer inga byggnader längre att uppföras söder om Smedjegatan. Den fria sikten som finns nu, tvärs över gatan, kommer kvarstå. För byggnader i det nya förslaget har ett skuggdiagram gjorts och en bullerundersökning finns med i miljökonsekvensbeskrivningen. Risk för ökad trafik finns alltid vid nyetableringar, dock kommer trafiken (även trucktrafik) längs Viregatan och Kullavägen minska och den tunga trafiken blir inte lika utspridd som den är med lagret vid Kullavägen.

Följande yttranden har inkommit utan synpunkter på planförslaget:



Telenor Sverige AB	2014-04-10
Skanova (TeliaSonera)	2014-04-11
Kulturparken Småland	2014-04-25
E.ON Gas Sverige AB	2014-05-06
E.ON Elnät Sverige AB	2014-05-09
Regionförbundet södra Småland	2014-05-09

STÄLLNINGSTAGANDE**Intressenter som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:**

Fastighetsägare	Hörda 3:10
	Hörda 3:11
	Hörda 3:72
	Hörda 3:77
	Hörda 3:118

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Miljö- och byggförvaltningen: Carina Tenngart Ivarsson, Christina Selin-Flink och Nicole Henriksdotter

Carina Tenngart Ivarsson
Stadsarkitekt LAR/MSA

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-29, § 25

LAGA KRAFT 2016-04-01