



Detaljplan för

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

i Eneyda, Älmhults kommun, Kronobergs län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 1

Planförslaget skickades den 16 februari ut för granskning till länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget. En kungörelse om granskningsmöjligheten gjordes i dagspress. Senast den 18 mars skulle synpunkter skickas in till kommunen.

Följande sammanställning redovisar synpunkterna som kom in. Totalt inkom sju yttranden från boende inom berört område. Kommunens svar på synpunkterna redovisas i kursiv stil.

Länsstyrelsen meddelar den 17 mars 2015 följande:

Beslut att ta fram detaljplanen har fattats före den 1 januari 2015.

Länsstyrelsen har 2014-05-09 lämnat samrådsyttrande i ärendet.

MKB

Med anledning av planområdets lokalisering mellan Södra stambanan och befintliga bostäder och därmed utökade krav på riskhänsyn och restriktioner, tillika att området delvis ligger inom skyddsområde för vattentäkt, påtalade Länsstyrelsen i samrådsyttrandet att betydande miljöpåverkan inte kunde uteslutas och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) därmed behövde upprättas.

Länsstyrelsen är positiv till att en MKB nu har bilagts handlingarna. Avgränsningen har koncentrerats till att belysa konsekvenser för natur och miljö, dagvattenhantering, risker avseende järnvägstrafik och farligt gods, buller samt boendemiljöfrågor. Det aktuella planförslaget redovisas tillsammans med ett nollalternativ (nuläge) och två alternativa förslag. I MKB:n ges en samlad bedömning av planförslaget samt ett tydliggörande av vilka frågor som ska följas upp i det fortsatta arbetet.



PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT 11 KAP 10 § PLAN- OCH BYGGLAGEN

Riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken

Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Länsstyrelsen har hört Trafikverket i ärendet:

"Trafikverkets grundinställning är att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område 30 m från järnvägen. Verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor endast tillfälligtvis vistas, t ex parkering, garage, förråd kan dock tillåtas närmare än 30 meter." När det gäller behov av utrymme för ev. lastning mm anger Trafikverket i yttrandet att de "relativt nyligen sålt den tomt som nu är aktuell för planläggning" och att "utrymmesbehov som identifierats för järnvägen har beaktats inför denna försäljning."

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken

En dagvattenutredning har tagits fram och resultatet av denna redovisas i MKB:n och sammanfattas i planbeskrivningen. Bedömningen är att ledningssystem för dagvatten kan placeras i korridoren mellan byggnaderna och den västra plangränsen mot järnvägen via fördröjningsmagasin och vidare till kommunens dagvattenledningar. Krav ställs på att dagvattenanläggningen utformas och dimensioneras så att utflödet till kommunens nät inte överskrider 10 l/s.

Länsstyrelsen är positiv till att dagvattenhanteringen är under utredning. Till planens antagande är det dock angeläget att tydligare reglering görs på plankartan.

Länsstyrelsen anser att normer för vatten med koppling till dagvatten och vattenskyddsområde på ett bra sätt har redovisats i planbeskrivningen och i MKB:n. Då dagvattnet leds bort från området påverkas varken den preliminära grundvattenförekomsten eller vattenskyddsområdet. (1)

1. *Kommentar: Plankartan har kompletterats med en bestämmelse som anger att dagvatten ska fördröjas inom fastigheten och att utjämningsmagasin får anordnas under mark.*

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Buller

När det gäller buller konstateras att riktvärdet för industribuller uppfylls enligt bullerberäkningarna och regleringen på plankartan. Det är positivt att hänsyn har tagits till var bland annat fläktar, kylaggregat mm ska placeras i förhållande till bostäderna. Länsstyrelsen kan dock konstatera att mätpunkt 1 och 2 (med 3,5 m hög bullerskärm) har en ganska markant höjning av bullerbidraget jämfört med nuläget. För mätpunkt 1 ökar bullerbidraget från 40 dBA till 49 dBA. (2)

2. *Kommentar: Bullernivån höjs men klarar gällande riktvärde. Formuleringen i planbeskrivningen har korrigerats.*

Upplysningsvis kan sägas att redan vid en ökning av 3 dBA märker man en stor skillnad. Ett riktvärde är att en ökning av 10 dBA plus kan bidra till att bullret uppfattas som dubbelt så högt.



Länsstyrelsen anser även att eventuell problematik med vibrationer från tunga fordon bör tas upp. (3)

Kommentar: Jordmånen inom planområdet är morän, vilket inte är känt som en särskilt vibrationskänslig jordmån. Enligt uppgift från Älmhults kommuns miljöavdelning har det fram till våren 2015 inte inkommit några klagomål från boende i Eneyda gällande markvibrationer från tunga transporter eller tågtrafik. Inom Eneyda finns idag tunga transporter till/från Borox verksamhet. Transporterna berör främst Gummegatan och Viregatan. På södra stambanan som passerar intill orten förekommer såväl gods som persontåg i hög hastighet. Det finns därför inget som idag pekar mot att det är vibrationskänslig mark i området.

Planförslaget innebär att lastbilstransporterna fördelas på ett annat sätt mellan Eneydas gator. Förändringen är främst att det kan bli något fler lastbilspassager förbi fastigheterna på Gummegatans södra del jämfört med idag och färre på de övriga delarna/gatorna. Antalet lastbilstransporter till/från företaget är dock relativt begränsat. Totalt rör det sig, enligt uppgift från Borox, om ca 2-3 transporter per dag. Fordonshastigheten och fordonsvikten är sannolikt också ungefär lika nuläget. Slutsatsen är att förändringen jämfört med nuläget huvudsakligen är att antalet lastbilspassager ökar för vissa bostäder medan de minskar för andra. Någon utredning gällande risken för störande markvibrationer har därför inte bedömts vara nödvändig.

Farligt gods

Då det rekommenderade skyddsavståndet enligt RIKTSAM på 30 meter inte uppfylls mellan järnvägsspåret och lagerbyggnaden har nu, enligt länsstyrelsens rekommendation i samrådet, en riskutredning tagits fram och arbetats in i MKB:n. I enlighet med riskutredningen finns på plankartan planbestämmelser avseende särskilda krav på obrännbart fasadmateriell och särskilda utrymningsvägar. Användningen som anges är Lager, som enligt uppgift i MKB:n, endast förväntas innehålla ett begränsat antal människor som har god kunskap om utrymning.

Länsstyrelsen kan härmed ur risksynpunkt acceptera bebyggelsen i denna plan med angivna begränsningar för utförande av och användning av byggnad.

Trafikverket meddelar den 16 mars 2015 följande:

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för detaljplan för Virestad 2:2 i Älmhults kommun. Planområdet ligger i Eneyda samhälle mellan väg 607 och Södra stambanan. Detaljplanen möjliggör lagerbyggnader intill befintlig industri. Trafikverket har tidigare lämnat yttrande, TRV 2014/28903, för granskningshandling över aktuellt planområde. Planen har därefter reviderats med bl.a. nya lägen för byggrätter, nya ytor i norr och utfartsförbud.

Järnväg



Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Trafikverkets grundinställning är att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område 30 m från järnvägen. Verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor endast tillfälligtvis vistas, t ex parkering, garage, förråd kan dock tillåtas närmare än 30 meter. Vad gäller behov av utrymme för ev. lastning m.m. så har ju Trafikverket relativt nyligen sålt huvuddelen av 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. Trafikverket har i tidigare yttrande krävt att utfarter från planområdet regleras till ett fåtal platser och att tillräckligt utrymme finns för att vända inne på fastigheterna så att backning/lastning/lossning inte sker på Gummegatan. Planen har nu styrt trucktrafiken mellan lager och produktion så att den i första hand passerar Gummegatan vinkelrätt och utfartsförbud hindrar portar direkt ut mot gatan, planen ger nu en tydlig truckpassage. Trafikverket har i tidigare yttrande påtalat behovet av att tydliggöra denna passage och förväntar oss en dialog om lämpliga åtgärder som uppmärksammar trafikanterna på den speciella situationen på platsen. Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar till följd av exploateringen ska bekostas av exploatören och/eller kommunen.

God sikt vid utfarter från fastigheten samt vid svängande på/av vägen behöver säkerställas. De bullerskärmar som föreslås vid lastplats i norra delen och häckar i övrigt ligger nära vägen. De måste utformas så att siktkraven kan säkras.

Fastighet

Trafikverket äger fastigheten Virestad 2:1, delar avses regleras till Virestad 2:2 enligt planen. Trafikverket är inte berett att sälja hela den del som avses användas till angöring och leveranser längst i norr. Detta p.g.a. en SIR-mast norr om planområdet, vilket tidigare framförts av vår fastighetsavdelning.

Kommentar: Utbredningen av mark för lagerändamål har ändras något för att motsvara Trafikverkets önskemål. En hörna, på drygt 30 m², skärs av från marken för lagerändamål och planläggs istället som T₁, järnvägsändamål. På så sätt kommer Trafikverket kunna nå runt masten i minst 10 m bredd. Det u-område som finns i norra delen av planområdet blir också mark för järnvägsändamål. På så sätt kan Trafikverket lägga en ny infart till masten i detta norra läge. Planområdet påverkas inte. Efter avstämning med den bullerkonsult som gjort analysen i MKB:n har



bedömningen gjorts att bullerskärmen med den absorberade sidan ska följa hörnavskärningen för att på så sätt garantera att likvärdig effekt uppnås.

Övrigt

I samrådsredogörelsen hänvisas till att det framför lagerbyggnader finns träd på Trafikverkets gatumark som är biotopskyddade. Trafikverket har genomfört inventering av alléer utmed de statliga vägarna där denna sträcka inte finns med. Flera av de träd som finns är redan i dåligt skick vilket kan försämrats ytterligare när området byggs ut. Träden finns endast på en begränsad del av sträckan.

Lagerbyggnader tillsammans med föreslagen vall i södra delen och skärmar i norra delen kan förbättra bullersituationen för Eneyda från stambanan. För att ytterligare förbättra bullersituationen är det bra om dessa delar knyts ihop t ex med täta skärmar mellan lagerbyggnader.

Trafikverket har inget mer att erinra gällande planförslaget.

Lantmäteriet meddelar den 3 mars 2015 följande:

Lantmäterimyndigheten har inget att invända mot planens syfte eller principen för dess genomförande.

Vi har dock några synpunkter.

Under fastighetsrättsliga genomförandefrågor och konsekvenser blandas begreppen avstyckning, fastighetsreglering och "lägga samman" ihop. I kommunens ruta under fastighetsrättsliga konsekvenser står att kommunen ansökt om fastighetsreglering hos LM, men det som det i själva verket ansöktes om var avstyckning från Virestad 2:1. Åtgärden som nu ska ske är en fastighetsreglering berörande Virestad 2:1 och 2:2. Under Virestad 2:2s ruta står det att "avser att lägga samman". Detta uttryck bör bytas ut mot -del av Virestad 2:1 skall genom fastighetsreglering överföras till Virestad 2:2. Under Virestad 2:1s ruta bör det stå detsamma som under Virestad 2:2s ruta.

Kommentar: Planbeskrivningen har ändrats i enlighet med önskemålen ovan.

E.ON Elnät Sverige AB meddelar den 17 mars 2015 följande:

E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

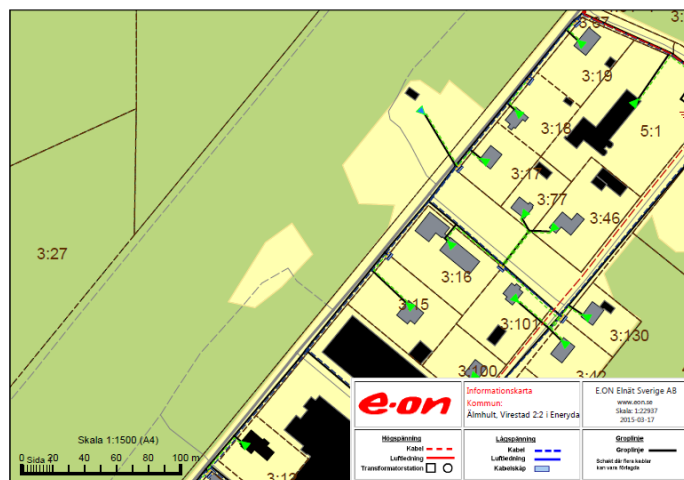
E.ON Elnät noterar att planområdet utvidgats, varpå vi numera har en servisledning som delvis berörs av detaljplanen, se bifogad karta.



Serviskabeln är inritad i osäkert läge, för att säkerställa dess exakta läge beställs kostnadsfritt kabelvisning i fält via vår kundsupport 020-22 24 24.

Serviskabeln får inte byggas över, blir det aktuellt med byggnation (av störningsskydd) där våra kablar ligger så förutsätter vi att kontakt tas med Gunilla Nilsson, E.ON Elnät Sverige AB, tfn 0706-72 13 51 i tidigt skede för att träffa överenskommelse om möjliga lösningar.

E.ON Elnät förutsätter att befintliga anläggningar kan vara kvar i nuvarande läge och att vi inte drabbas av några kostnader i samband med planens genomförande. Alla eventuella kostnader för flyttning och ombyggnation av E.ON Elnäts anläggningar bekostas av exploatören.



Kommentar: Kommunen har begärt ledningsvisning. Ledningen ligger nära det nordöstliga hörnet men är inte inom planområdet.

I identiska skrivelser meddelar fastighetsägare till fastigheterna Hörda 3:17 (Ove Gustavsson och Kristina Gustavsson), Hörda 3:77 (Evald Garnfeldt), Hörda 3:101 (Mikael Petersson och Christina Jönsson) den 17 mars 2015 följande:

Expanderar Borox på fastigheten Virestad 2:2 ger det förutsättning för produktionsökning. Risker ökar att de som bor i närheten av verksamhetsområdet runt Borox påverkas av buller från verksamheten och deras transporter vilket därmed kan få konsekvenser för människors hälsa och säkerhet.

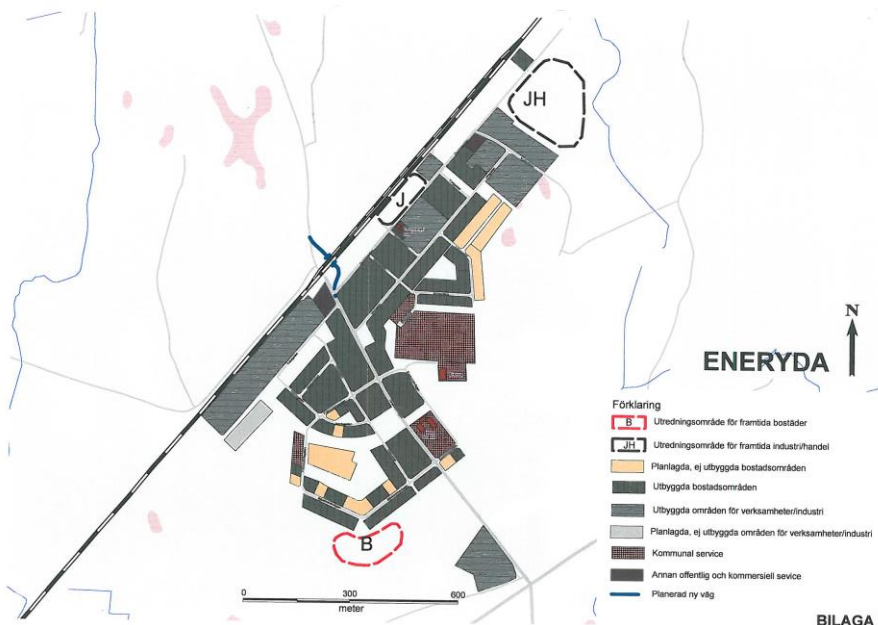
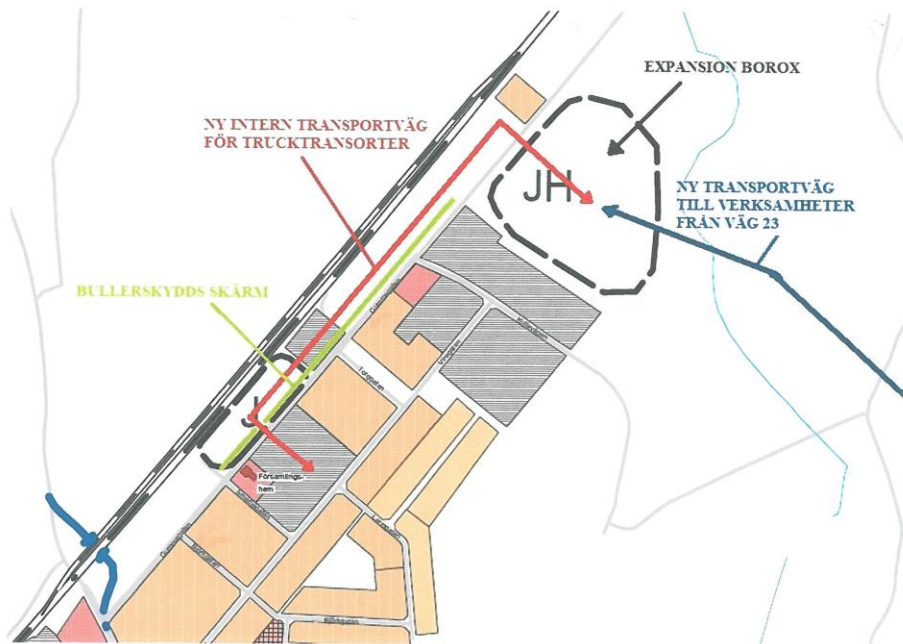
Vi har för avsikt att bo kvar här inom en överskådlig tid. Det enda godtagbara alternativet innebär expansion av befintlig verksamhet norr om Kullavägen. Alternativet är i enlighet med gällande översiktsplanens riktlinjer för användning då området norr om fastigheterna Hörda 3:20, 3:186 och 3:163 står med som utvecklingsområde för industri/handel (JH). Det är även hit den planerade transportvägen för tung trafik från väg 23 ska gå, enligt kommunen.

Transporter med truck från Borox verksamhet på Larmgatan till det befintliga lagret på Kullavägen kan utföras trafiksäkert om det byggs en ny intern transportväg för



trucktransporter utmed Gummegatan bakom en bullerskyddsskärm. Trucktransporterna kommer fortsättningsvis bara behöva korsa Gummegatan.

Alternativet skulle innebära att den tunga trafiken i området blir mer samlad längs Gummegatan där den sedan vänder inne på verksamhetsområdet norr om Borox befintliga lager på Kullavägen och kör samma väg tillbaka.



Kommentar: I samrådsförslaget för ny översiktsplan, 2014-12-02, är avsikten att verksamhetsområdet ska kunna byggas ihop på det sätt som föreslås i yttrandet. I



miljökonsekvensbeskrivningen finns ett resonemang kring varför de andra alternativen inte valdes och JH-ytan är en av de som utreddes. Att som i förslaget i yttrandet lägga en bullerskyddad transportväg parallellt med Gummegatan skulle innebära stora kostnader och de interna transportsträckorna skulle inte minska.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:10, Conny Malm och Monica Malm, meddelar den 15 mars 2015 följande:

Vi vill fortfarande vidhålla att den bästa lösningen på lång sikt är att etablera expansion av Borox verksamhet till Kullavägen. Samt att prioritera en ny infart till Borox men även för de övriga verksamheterna i befintligt industriområde runt Kullavägen. Utifrån översiktsplanen finns ett förslag på ny infart som tyvärr inte är det allra bästa, ytterligare förslag och synpunkter finns inkomna i ärendet vilket bör övervägas och utredas då det skulle ge den bästa trafiksituationen för hela Eneby inte minst för att slippa verksamhetsrelaterad och tung lastbilstrafik i förhållandevis stor och ökande omfattning förbi förskola och genom hela samhället.

Vad det gäller detaljplan Virestad 2:2 under granskning ser vi oss inte som vinnare med det nya förslaget utan att vi inte förlorar lika mycket, men med en osäker framtid vad det gäller den södra delen av Virestad 2:2 som inte har byggrätt i dagsläget. Trots att det finns en genomförandetid på 10 år som vi ser som en kort tid då vi hade för avsikt om hälsan finns, bo här 30 år till. Förslaget är att om detaljplanen antas, att köpet återgår till kommunen för Virestad 2:2 södra delen som anges plantering och vall. Jag vill citera och hålla med i Carina Tenngart Ivarssons yttrande från miljö- och byggnämndens möte den 150216: "Detta är ett mycket speciellt ärende och bör behandlas därefter" samt med förhoppningen att det verkligen blir så, vilket inte var intrycket när processen började.

Efter kontakt med Bengt Petersson är det fullt möjligt att låta köpet återgå för denna del av området om det finns ett politiskt beslut för detta. Det handlar om ca 55tkr + avgifter. Att som det står i granskningshandling 2015-02-10 sidan 2 första stycket "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". Det är inte skötseln vi är ute efter i sig utan farhågan att behöva gå igenom samma procedur en eller flera gånger till om Borox vill förändra detaljplanen i framtiden. Vi tror inte heller det ligger i Borox intresse att sköta tomten bättre än kommunen och vilka möjligheter finns att påverka om den inte sköts utan blir ett upplag med vagnar, skrot och stålbuntar?

Vid ett eventuellt framtida tågstopp ser vi inga hinder i nuläget att ta marken i anspråk för ändamålet. Vi ser positivt på att det får anläggas en jordvall på tomten som ett bullerskydd, men anser att det ska utföras, placerad så långt väster ut på tomten som möjligt. Komplement till ett återköp kan vara ett skötselavtal med oss berörda fastighetsägare andra sidan Gummegatan.

Vad det gäller framtida expansioner av Borox om ex 5-10 år, var vill man då bygga nya produktionsenheter? På södra delen av detaljplanen Virestad 2:2 som beskrivs "plantering vall" så att vi lyckligt lottade får genomgå samma tärande förfarande minst en gång till? På



den norra delen utmed Gummegatan så är man nere vid Kullavägen? Hur ser kommunens tjänstemän på MoB och politiker på detta om man förhoppningsvis vill agera proaktivt i denna fråga? Eller är Borox nöjda efter denna expansion vilket låter osannolikt?

Oavsett vad utgången blir av detta ärende vill vi att kommunen följer upp den trafiksituation som råder runt Borox verksamhet med tung lastbilstrafik och truckar. Med avseende på lastning och lossning av containrar och material på allmän väg, Gummegatan, Kullavägen och Smedjegatan. Vill man göra valet att bedriva en tung industriell verksamhet mitt i samhället måste man även ta en större hänsyn.

Kommentar: I förslaget till ny översiktsplan, samrådshandling 2014-12-02, är området väster om Gummegatan och söder om Smedjegatan utpekade som ett framtida stationsområde vilket i jämförelse med nu gällande översiktsplan tydligare visar på vikten av att hålla området fritt från annan bebyggelse. Marken i planområdet är idag detaljplanlagd som järnvägsändamål vilket innebär att det redan idag är fullt möjligt för Borox (tidigare Trafikverket) att söka bygglov för upplag av t.ex. stålbuntar. Genom att planförslaget anger att det i den södra delen ska vara en plantering kommer sådana bygglov inte längre att vara planenliga här. Avsikten är att bullervallen inom området för plantering ska placeras i västra delen, precis som önskas i yttrandet. Ju närmare bullerkällan bullerskyddet kommer, desto mer effektivt är det. Kommunens gatu- och trafikansvariga har informerats om den problematik som beskrivits dels i yttranden och dels framkommit på samrådsmöten och har börjat jobba med frågan.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:11, Mats Lindholm, meddelar den 17 mars 2015 följande:

Sidan 4

I MBK:n skriver Tyréns att man minskar företagets interna transporter och dess miljöpåverkan, minskar luftföroreningar.

Kolla detta med alla som har fastigheter och bor runt Borox!! Det står lastbilar dygnet runt med motorerna påslagna. Antingen för att värma eller kyla i hytten. VAR ÄR MILJÖTÄNKET DÅ?

Sidan 9

Gamla lagret kommer bara att användas som materiallager eller dylikt, för sådant som behövs så sällan som 1 gång per år.

Detta blev vi lovade 2006 när förra lagret byggdes, vem har sagt detta och vem kollar det?

Sidan 10

Alternativet kommer att fördelas på 3 gator.



Bygger man norr om Kullavägen så finns det ju möjlighet att göra vändplats där också likväl som på Gummegatan.

Sidan 13

Bränsleförbrukning på 11m³ diesel vilket avger utsläpp.

Helt rätt, men det finns el- och gasoltruckar.

När jag har läst hela MKB:n blir jag bara besviken och ledsen. Allt detta är ju så vinklat till Borox fördel. Varför har man inte kollat berörda fastighetsägare, för Borox har ju fått säga sitt vilket gör att hela MKB:n blir vinklad. Jag är övertygad om att dom flesta har en helt annan syn än vad som är skrivits i MKB:n.

Jag förstår inte varför man måste bygga utmed Gummegatan när det finns mark norr om Kullavägen. Man förstör mark för framtida möjligheter, som lastkaj för ALLA företag, perrong parkering m.m. vid ett kommande tågstopp.

Det finns kartor där man kan se hur många villor och hyreshus som blir drabbade av detta bygge, då pratar vi många personer som mår dåligt av denna plan. Man måste tänka på alla som bor på orten och inte bara på ett företag som bara tänker på sig själva. Var bygger Borox nästa gång? Det är nu vi har möjlighet att flytta en del till norr om Kullavägen annars blir det aldrig.

Enerйда är så mycket mer än bara BOROX!!!!!!

Kommentar: Kommunens gatu- och trafikansvariga har informerats om den problematik med uppställda lastbilar som beskrivits dels i yttranden och dels framkommit på samrådsmöten och har börjat jobba med frågan. Planområdet går inte hela vägen ut till lastkajen, utan denna ligger kvar på Trafikverkets mark (Virestad 2:1) och kommer kunna nås om det blir aktuellt att den åter ska tas i bruk.

SYNPUNKTER PÅ MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN, SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING

Beaktande av synpunkter på miljöbedömningen

Synpunkter på miljökonsekvensbedömningen och beaktandet av den har inkommit från boende i omgivningen. Man menar att det vore bättre att välja en alternativ placering och man tycker att MKB:n framförallt belyser företaget Borox:s önskemål.

Kommunen anser att man undersökt olika alternativ och kommit fram till att det förslag som redovisas i planförslaget, jämfört med andra alternativ, är mest fördelaktigt sett ur ett helhetsperspektiv. Detta redovisas mer utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen. Att MKB:n utgår från en beskrivning av Borox verksamhet och önskemål om utvidgning är riktigt, då det är de som ansökt om en ny detaljplan och därför deras verksamhet som ska granskas i förhållande till vilken omgivningspåverkan den ger.



Beaktande av miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats i planarbetet t.ex. genom att krav på bullerskärm har införts, inklusive var denna skärm måste ha en absorberande sida. Skuggsituationen har utretts. En planbestämmelse anger att dagvattnet ska fördröjas inom fastigheten och att fördröjningsmagasin får läggas under den mark som är avsedd att användas som lastzon.

Följande yttranden har inkommit utan synpunkter på planförslaget:

Kommunstyrelsen	2015-03-10
E.ON Värme Sverige AB	2015-03-11
Region Kronoberg	2015-03-12

STÄLLNINGSTAGANDE

Intressenter som inte fått sina synpunkter tillgodosedda:

Fastighetsägare	Hörda 3:10
	Hörda 3:11
	Hörda 3:17
	Hörda 3:77
	Hörda 3:101

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