



Detaljplan för

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

i Eneyrda, Älmhults kommun, Kronobergs län

GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2

Planförslaget skickades den 21 september ut för en andra 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 16 oktober skulle synpunkter skickas in till kommunen.

Följande sammanställning redovisar synpunkterna som kom in. Kommunens svar på synpunkterna redovisas i kursiv stil.

Länsstyrelsen meddelar den 8 oktober 2015 följande:

Länsstyrelsen har 2014-05-09 och 2015-03-17 lämnat samrådsyttrande respektive tidigare granskningsyttrande i ärendet. Då ändringar har gjorts i planförslaget har kommunen nu tagit fram en andra granskningshandling.

PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT 7 7 KAP 10 § PLAN- OCH BYGGLAGEN

Riksintressen enligt 3 o 4 kap miljöbalken

Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 85 miljöbalken. Länsstyrelsen anser inte att ett genomförande av detaljplanen skulle påverka riksintresset negativt.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken

En planbestämmelse reglerar nu att dagvatten från fastigheten ska fördröjas och att utjämningsmagasin får anordnas under mark. Länsstyrelsen konstaterar att det i planen anges tydligt att dagvattenhantering är reglerad till den norra delen av planområdet. Dagvattnet ska där fördröjas och sedan ledas vidare till Helge å i kommunens dagvattensystem. MKB:n har det även beskrivits varför miljö kvalitetsnormer för vatten inte bedöms påverkas.

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion



Formulering angående buller har korrigerats och kommunen har i utlåtandet bemött länsstyrelsens tidigare synpunkter avseende vibrationer från tunga fordon.

Farligt gods

Länsstyrelsen bedömer att ur risksynpunkt kan bebyggelse i denna plan, med angivna begränsningar för utförande av och användning av byggnad, fortsatt accepteras.

Trafikverket meddelar den 8 oktober 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 samrådshandlingar och 2015/12358, för granskningshandlingar över aktuellt planområde. Planen har därefter reviderats genom att en hörna, på drygt 30 m, skärs av från marken för lagerändamål och istället planläggs som järnvägsändamål.

Trafikverket hänvisar till sitt yttrande TRV 2015/12358 inskickat 2015-03-16 med följande kompletteringar.

Väg

Trafikverket har i tidigare yttranden påtalat behovet av att tydliggöra truckpassagen 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. Från Trafikverket ser vi det angeläget att inleda en dialog och hitta en lösning som underlag för avtal med kommunen. Ett sådant avtal skall finnas på plats innan trafikverket kan godta ett antagande av planförslaget.

Fastighet

Trafikverket äger fastigheten Virestad 2:1, delar avses regleras till Virestad 2:2 enligt planen. Trafikverket var i den tidigare granskningsversion inte berett att sälja hela den del som avsågs användas till angöring och leveranser längst i norr. Detta på grund av en SIR-mast norr om planområdet. Utifrån diskussion med kommunen och Trafikverkets specialister har utbredningen av mark för lagerändamål ändrats i denna granskningsversion så att Trafikverket behåller minst 10 m runt SIR-masten. Detta är en utformning som Trafikverket kan acceptera.

Trafikverket förutsätter att nödvändig flytt av väg in till SIR-masten bekostas av exploatören på samma sätt som ombyggnad av ledningar enligt genomförandebeskrivningen. Även detta bör regleras i avtal innan planens antagande.

Trafikverket har inget mer att erinra gällande planförslaget.

Kommentar: Antagande av detaljplanen kommer inte göras förrän avtal finns på plats. Efter dialog med Trafikverket har det skydd för ledning (u på plankartan) som fanns i den norra delen av planområdet tagits bort. Detta



skydd finns i gällande detaljplan i syfte att skydda en ledning till den stationsbyggnad som nu är riven och behövs därför inte längre. Området har ingen byggrätt.

Räddningstjänsten meddelar den 25 september 2015 följande:

Generellt

Riskhänseende avseende risker från järnvägen, primärt rörande farligt gods, har hanterats på ett föredömligt sätt i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Dock bör nedanstående kompletteringar ske i planförslaget:

1. Miljökonsekvensbeskrivning Riskhänsyn (sid 8) i Miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 3.3.4 sid 17 presenteras förslag på åtgärdspaket för att riskerna skall kunna bedömas som acceptabla och de negativa konsekvenserna i händelse av olycka som måttliga.

Dessa åtgärdspaket skall i sin helhet inarbetas i skyddsbestämmelserna för detaljplanen.

2. Tekniska genomförandefrågor (sid 9)

Räddningstjänstens insatstid till objektet bedöms uppgå till 15 minuter med nuvarande organisation för kommunal räddningstjänst. Sammantaget bedöms det inte ha någon inverkan på detaljplanen.

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med information om insatstid enligt ovan. Plankartan innehåller sedan tidigare skyddsbestämmelse som anger både att utrymningsväg ska finnas bort från järnvägen och bestämmelser om hur fasad mot järnväg ska utformas.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:10, Conny Malm och Monica Malm, meddelar den 14 oktober 2015 följande:

Vi bestrider enligt tidigare inlägg i ärendet fortfarande byggrätt på Virestad 2:2 södra delen från Smedjegatan och söderut framför Hörda 3:10 och Hörda 3:11 och kommer att driva denna fråga så långt det är möjligt.

Beakta att förslaget på kommande översiktsplan inte medger verksamhetsområde från Smedjegatan och söderut och att ni står fast vid detta.

Det har felaktigt framställts i media att det endast är värdet på fastigheten som är frågan för oss. Detta är givetvis inte hela sanningen utan vi vill även i fortsättningen ha för avsikt och möjlighet att bo kvar med en trygg och acceptabel boendemiljö utan tung industriverksamhet fåtal meter från husen.

Om kommunen i framtiden planerar för tågstopp på samma område ställer vi oss generellt positiva.

Vill också påvisa att inom området för planförslaget finns en ekallé som omnämns i samrådsredogörelsen sid 12 svar 4. Denna ekallé med 6 st ekar är placerad utmed



Gummegatan framför Hörda 3:10 (Gummegatan 12) och Hörda 3:98 (Gummegatan 10) och troligtvis inte på gatemark utan på Virestad 2:2 samt Trafikverkets mark. Dessa ekar uppfyller kraven för biotopskydd och Borox bör informeras om detta.

Övriga synpunkter

Vi vill att kommunen ser till att rådande trafiksituation runt Borox verksamhet med avseende på spånhantering, lastning och lossning på gatemark ses och hanteras ur ett proffsigt perspektiv av kommunens gatuingenjör. Idag förekommer lastning-lossning på Kullavägen inom 10 meters område för 3vägskorsning samt att trucken blockerar vägen under tiden. Vid vissa tillfällen förekommer upp till 7-8 lastbilar inom eller i närheten av detta område. Spånhantering där truck tömmer container stående tvärs på Gummegatan både i dagsljus och i mörker. Containerbilar som ställt containrar mitt i vägen på Gummegatan och under tiden byter container inne på Borox område. Frågan har framförts i samband med detta ärende till kommunens gatuingenjör som verkar nonchalera trafiksäkerheten i denna del av kommunen kring Borox verksamheter. I MKB:n sid 18 stycke 3.4.2 har Borox uppgett att det går 2-3 lastbilar per dag vilket verkar vara en siffra som ligger rejält i underkant.

Med detta vill vi skapa uppmärksamhet och kräver att kommunen tar trafiksäkerheten på allvar och följer upp att den följs både nu och i framtiden oavsett detaljplanens utformning.

Kommentar: Både Trafikverket och Borox har fått e-post med information om ekallén enligt ovan och ett påpekande om att den kan vara biotopskyddad, vilket därför bör kontrolleras av respektive markägare. Kommunens gatuingenjör är medveten om att boende kring Borox inte är nöjda med trafiken i området, t.ex. avseende lastbilar med övernattande chaufförer som står över natten och hur lastning/lossning hanteras, och jobbar med detta.

Fastighetsägare till fastigheten Hörda 3:11, Mats Lindholm, meddelar den 16 oktober 2015 följande:

Jag vill hänvisa till tidigare brev som vi har skrivit vad det gäller Borox bygge.

1 , På vilken plats tänker ni göra perrongen, bil- och cykelparkering mm när det är dags för Eneyda att få tågstopp?

2 , Enl översiktsplan som Sunna visat oss är det tänkt en väg från 23:an till Ny-Be och Borox nuvarande lager! Då är det ju lämpligt att fortsätta bygga där.

3, Det är gjort en MKB som är så vinklad att man blir rädd, varför får bara ena parten komma till tals?

4, Marken utmed järnvägen är den viktigaste marken i hela samhället, hur kan en enskild tjänsteman på kommunen få sälja den?



5, Det måste vara bättre att ha ett lager i utkanten av ett samhälle än i ett villaområde & vart bygger Borox nästa gång ?

Kommunen säger att ni vill ha in synpunkter.

Vi har skickat in mängder med synpunkter och förslag, vad som förvånar mig är att det finns inte den minsta återkoppling till oss berörda. Flera personer har lagt många timmar och sömnlösa nätter. Som jag ser på det så är allt detta bara ett spel för galleriet, och vi kunde lika gärna sparkat oss trötta.

Jag har viss förståelse för ert beslut, då ni förmodligen varken har fastighet i Eneyda eller kanske varit på orten. Det finns människor som har känslor, lagt pengar på sina hus för att man vill bo där. Jag vill vara tydlig med att vi inte är emot något bygge, bara valet av plats (Alexander har flera gånger sagt att vi är emot till massmedia)

Kommentar: Kommunen menar att vi gjort avvägningar om mest lämplig placering av önskade lagerbyggnader, och då har den plats som redovisas i förslaget till detaljplan valts. Planbeskrivningen innehåller de motiv och avvägningar som gjorts för detta. Kommunen menar också att det trots detta förslag till detaljplan kommer att finnas utrymme för att klara av ett eventuellt framtida tågstopp. Synpunkterna på MKB:n noteras.

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 dels att antalet transporter som företaget uppgett till konsult som underlag till MKB:n är en underdrift och dels att hela MKB:n är vinklad till förmån för företaget som vill expandera.

Kommunen anser att man undersökt detta så gott det går, och att ord står mot ord.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivningen

Miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats i planarbetet och vad gäller tung trafik innehåller planområdet ett separat område, avskilt från allmänna vägar och avskärmat med bullerskydd, för att hantera t.ex. lastning och lossning. Planförslaget bör därmed kunna medföra en förbättring av situationen.

Följande yttranden har inkommit utan synpunkter på planförslaget:

Kommunstyrelsen
E.On Elnät

2015-10-16
2015-10-15



STÄLLNINGSTAGANDE

Intressenter som inte fått sina synpunkter i detta skede tillgodosedda:

Fastighetsägare	Hörda 3:10
	Hörda 3:11

Sakägare med kvarstående erinringar (sammanställning från samrådsredogörelse, granskningsutlåtande 1 och granskningsutlåtande 2):

Fastighetsägare	Hörda 3:10
	Hörda 3:11
	Hörda 3:17
	Hörda 3:72
	Hörda 3:77
	Hörda 3:101
	Hörda 3:118

Carina Tenngart Ivarsson
Stadsarkitekt LAR/MSA

Antagen av kommunfullmäktige 2016-02-29, § 25

LAGA KRAFT 2016-04-01