

# Planprogram Norra Öjaby Öjaby 28:1, Öjaby 9:4, Lunnaby 3:8 m.fl. Växjö kommun

Planprogram, antaget i KS 2014-10-07  
Dnr: KS/2010:340



# Sammanställning av inkomna synpunkter

---

## Innehållsförteckning

Utan erinran: .....	3
E:ON Elnät Sverige AB .....	3
TeliaSonera Skanova Access AB .....	3
Nämnden för Arbete och Velfärd .....	3
Med erinran:.....	4
Länsstyrelsen Kronobergs Län.....	4
Trafikverket .....	12
Smalands Airport.....	14
Värends Räddningstjänst.....	17
Tekniska nämnden .....	18
VEAB – Växjö Energi .....	20
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	20
Kulturnämnden .....	22
Post Nord.....	22
Fritidsnämnden .....	22
Byggnadsnämnden .....	23
Skogsstyrelsen, Kronoberg .....	26
FTI – Förpacknings- och Tidningsinsamlingen .....	26
Skol- och Barnomsorgsnämnden .....	27
Kommunstyrelsen .....	28
Privata sakägare: .....	28
Fastighetsägare till Lunnaby 3:8.....	28
Fastighetsägare till Lunnaby 3:6.....	29
Fastighetsägare till Lunnaby 3:4.....	29
Boende uppvuxen på en fastighet Planen.....	31
Fastighetsägare till Lunnaby 3:7.....	33
Fastighetsägare till Norrby 1:1 .....	37
Fastighetsägare till Höstfloxen 4 .....	38
Fastighetsägare till Öjaby 15:2 .....	39

Fastighetsägare till Höstfloxen 1 .....	39
Fastighetsägare till Höstfloxen 2 .....	40
Fastighetsägarna till: Vårkragen 2 och Vårkragen 3.....	40
Fastighetsägare till Färgkullan 2 .....	41
Fastighetsägare till Öjaby 9:126 .....	43
Fastighetsägare till Anemonen 5.....	43
Fastighetsägare till Öjaby 1:131 .....	44
Fastighetsägare till Åkerkullan 2 .....	44
Fastighetsägare till Åkerkullan 3 .....	44
Fastighetsägare till Brunskäran 1 .....	44
Boende uppvuxen i Öjaby .....	45
Fastighetsägare till Åkerkullan 4 .....	46
Fastighetsägare till Dahlian 1 .....	47
Fastighetsägare till Riddarsporren 6 .....	47
Fastighetsägare till Öjaby 9:31 .....	48
Fastighetsägare till Öjaby 9:130 .....	48
Fastighetsägare till Öjaby 9:18 .....	48
Initiativtagare till motionslinga.....	48
Fastighetsägare till Öjaby 9:127 .....	48
Fastighetsägare till Öjaby 9:47 .....	48
Fastighetsägare till Öjaby 9:124 .....	53
Fastighetsägare till Rödklinten 7 .....	54

## Utan erinran:

### E:ON Elnät Sverige AB

- Yttrande över program av detaljplan för Norra Öjaby, Öjaby 28:1, Öjaby 9:4, Lunnaby 3:8 m.fl., Växjö kommun. E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Vi konstaterar att området inte berör vårt koncessionsområde för elnät och tar därmed inte ställning till planförslaget.

**Kommentar:**

*Noteras*

### TeliaSonera Skanova Access AB

- Skanovas tele anläggningar / rättigheter berörs / påverkas inte av rubricerat planförslag. Vi har därför inget att invända mot gällande detaljplaneförslag.

**Kommentar:**

*Noteras*

### Nämnden för Arbete och Valfärd

- Nämnden för arbete och välfärd har ingenting att erinra mot förslaget enligt programhandling 2014-01-15 Dm KS/2010:340.

**Kommentar:**

*Noteras*

## Med erinran:

### Länsstyrelsen Kronobergs Län

- Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att hänsyn tas till Växjö flygplats som är av riksintresse och av stor regional betydelse. Den precisering av riksintresset som Trafikverket tagit fram utgör ett viktigt underlag för hur sådan hänsyn ska tas. Det föreslagna verksamhetsområdet behöver i sin helhet ligga utanför riksintresseområdet för att inte medföra skada på riksintresset. Det behövs en tydlig och korrekt beskrivning i planprogrammet av de krav som ställs för att flygplatsens verksamhet inte ska försvåras. Länsstyrelsen uppfattar att det föreslagna bostadsområdet anpassats till dimensionerande bullernivåer från flygplatsen. Bullerfrågor, strandskydd, dagvattenhantering och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten samt fornlämningar behöver särskilt uppmärksammas i fortsatt detaljplanearbete.

#### Översiktsplanen och tidigare planläggning

I översiktsplanen för Växjö stad antagen 2012 anges ett större verksamhetsområde i anslutning till flygplatsen. Det område, där nu ny bostadsbebyggelse föreslås nordöst om Öjaby, anges i översiktsplanen som ett utredningsområde där markanvändningen ej är bestämd. Det angavs som utredningsområde i avvaktan på att flygplatsens avgränsning och begränsningar på mark- och vattenanvändningen skulle klar- göras. I översiktsplanen anges att särskild hänsyn behöver tas till flyg- platsens behov av hinderfria zoner och dess påverkan genom bl.a. buller. Övriga delar av planområdet anges i översiktsplanen som natur och rekreation och där även utvecklingen av ett grönt stråk mellan bebyggelsen i Öjaby och ut mot Helgö anges som viktigt. Länsstyrelsen kan därmed se att planprogrammet i stort följer översiktsplanens intentioner och att en precisering av flygplatsens riksintresse medger fortsatt planering av området.

Området är delvis tidigare planlagt. Områdesbestämmelser för Nydala arbetsområde upprättades 1989 (laga kraft 1990) för del av flygplatsen med ankomstterminal och parkeringar samt för en del av verksamhetsområdet. En detaljplan har därefter tagits fram år 2008 för del av verksamhetsområdet öster om flygplatsen. En detaljplan för del av Öjaby 9:4 mm, laga kraft 2003, finns även för bostadsbebyggelsen vid Ringblomsvägen.

#### Statliga intressen enligt 11 kap 10 § PBL

#### Riksintressen enligt 3 kap Miljöbalken

### *Växjö flygplats*

Växjö flygplats är av riksintresse för kommunikationer och en för länet regional angelägenhet. Länsstyrelsen ser i likhet med Trafikverket positivt på en etablering av verksamheter med behov av flygplatsens tjänster och som medverkar till ett effektivt utnyttjande av länets transportresurser.

Trafikverket har tagit fram en precisering av riksintresset Växjö flygplats för att definiera den mark som behöver reserveras för luftfartsändamål och definiera inom vilka influensområden som tillkommande bebyggelse och andra anläggningar kan påverka flygtrafiken till och från flygplatsen. Enligt 3 kap 8 § miljöbalken ska flygplatsen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen. Trafikverkets fattade beslut om preciseringen 2014-03-13.

Trafikverkets yttrande till planprogrammet bifogas. Trafikverket har även haft samråd med Växjö flygplats.

### *Riksintresseområdet*

I riksintresseområdet för flygplatsen ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Enligt vad som framgår av planprogrammet ligger större delen av det föreslagna verksamhetsområdet utanför riksintresseområdet. En mindre del i nordväst ligger dock inom det avgränsade riksintresseområdet.

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande, Trafikverket anger att, i enlighet med preciseringen av riksintresset, "kan viss verksamhet tillåtas inom riksintresseområdet givet vissa förutsättningar, såsom att verksamheten är flygplatsanknuten, det är begränsat antal människor som vistas inom området och att verksamheten kan godtas av flygplatsen. Också icke direkt flygplatsanknuten verksamhet kan accepteras i vissa fall. I preciseringen anges bl.a. "För att säkerställa flygplatsens funktion måste sådan markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall noga prövas innan den kan accepteras inom riksintresseområdet." Trafikverket anger vidare att "Vid kontakt med flygplatschefen uttrycktes från flygplatsens sida stor tveksamhet om lämpligheten av att det föreslagna verksamhetsområdet går in i riksintresseområdet och att flygplatsen inte är beredd att ge en generell tillåtlighet till verksamheter inom detta område. Mot bakgrund av vad som sägs i riksintressepreciseringen och flygplatsens inställning till bebyggelse inom detta område anser Trafikverket att det föreslagna verksamhetsområdet i sin helhet bör ligga utanför riksintresseområdet."

Länsstyrelsen anser därmed att verksamhetsområdet i sin helhet behöver ligga utanför riksintresseområdet för att inte medföra påtaglig skada på riksintresset.

### *Beaktande av riksintressets influensområden*

Flygplatsen har även influensområden som utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar, bullerkänslig bebyggelse eller anläggningar som orsakar elektromagnetisk strålning kan leda till restriktioner för flygverksamheten och därmed påtagligt skada riksintresset.

Flyghinder. Trafikverket anger att de planerade områdena ligger tvärs landningsbanan vilket gör att de byggnader som kan bli aktuella att uppföra med bred marginal ligger under de flyghinderkurvor som gäller för Växjö flygplats. Influensområdet för flyghinder måste beaktas i händelse av behov av höga master eller liknande.

Flygbuller. En flygbullerutredning, för flygets start och landning med flygprocedurer, ligger till grund för det avstånd till flygplatsen som är begränsande för ny bebyggelse. I riksintressepreciseringen anges den dimensionerande bullernivån vara maximalnivån 70 dBA(3 överskridande per årsmedeldygn) för att bebyggelsen inte ska påtaglig försvåra flygplatsens utnyttjande. Länsstyrelsen uppfattar att ambitionen i plan- programmet är att den planerad bostadsbebyggelse ska ligga utanför denna. Vad gäller buller från flygplatsens markverksamhet så ingår denna typ av buller inte i riksintressepreciseringen. Se fortsatt nedan under Buller.

### *Elektromagnetisk störning*

Luftledningar för starkström får inte anläggas inom 4 km från flygplatsen.

### *Förtydliganden*

Länsstyrelsen anser att planprogrammet behöver förtydligas avseende vad riksintressepreciseringen innebär och de krav som ställs för att inte medföra påtaglig skada på flygplatsen. Texturtor till redovisade bullerkartor sid 26 behöver bli korrekta liksom att det är maximalnivån 70dBA som är den dimensionerande bullernivån. Riksintressepreciseringen bör anges som bilaga till planprogrammet. Påverkan på riksintresset behöver följas upp i fortsatt detaljplanearbete och att bullernivåer och dess konsekvenser fortsatt blir tydligt redovisade.

### *Väg 719*

Nydalavägen, väg 719, som ansluter från väg 30 till flygplatsen är även av riksintresse. Vid planering av verksamhetsområdet bör inriktningen vara att begränsa antalet utfarter till väg 719.

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

#### *Buller, verksamhetsområde och markverksamhet flygplatsen*

Kommunen har låtit ta fram en bullerutredning för verksamheter på Nydala verksamhetsområde (nuvarande och planerat) och flygplatsens markverksamhet.

Denna anges utgöra underlag för att bedöma påverkan på en ny föreslagen bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen uppfattar att resultatet av bullerutredningen är svårbedömt, vilket även framgår inledningsvis av utredningen.

Länsstyrelsen anser att bullerfrågorna behöver förtydligas i den fortsatta planprocessen. För verksamheterna och flygplatsens markverksamhet är det riktvärden för industribuller som är utgångspunkten och riktvärdet i förhållande till bostäder är det 50dB(A) ekvivalent nivå som gäller dagtid (jmf sid 30). Bullret kan även ha betydelse för vilka verksamheter som kan etableras inom verksamhetsområdet.

I planprogrammet anges att området inte är lämpligt för miljöstörande verksamheter (sid 30) utan att definiera vad som avses.

Även Trafikverket ser det svårt att värdera bullerutredningen avseende markbuller från flygplatsen och ser inte att ev. framtida markbuller skulle utgöra skäl för att undanta området från bostäder. Trafikverket framför att hänsyn inte har tagits till möjligheten att anpassa mark- verksamheten på flygplatsen eller att avskärma markbullret.

#### *Radon*

Riskområde för radon har uppmärksamats och att det ska genomföras mätning av radon. Bestämmelse bör föras i detaljplanen om att husen ska byggas med radonsäker grundläggning. Mätningar efter byggnation kan även klargöra att utförda säkerhetsåtgärder är tillräckliga.

#### *Översvämningsrisk*

Det anges i planprogrammet att det inom området finns översvämningsrisker utmed Helgasjöns strand. Däremot anser Länsstyrelsen att det inte framgår om det medför några konsekvenser för planförslaget och med hänsyn taget till eventuellt ökade flöden p.g.a. klimatförändringar.

#### *Mellankommunala intressen*

Flygplatsen är av stort regionalt intresse och Länsstyrelsen bedömer att planförslaget är av mellankommunalt intresse där samråd bör ske med grannkommuner och Regionförbundet södra Småland.

#### *Miljö kvalitetsnorm(MKN) enligt 5 kap Miljöbalken.*

I texten till planprogrammet anges att Helgasjön har måttlig ekologisk status, men i miljöbedömningen anges att Helgasjön har god ekologisk status. Sjön har måttlig ekologisk status.



Enligt planprogrammet kommer dagvattnet från planerat verksamhetsområde att ledas till Helgasjön och att det eventuellt byggs en dagvattendamm för fördröjning. Hur kan dagvattnet påverka miljökvalitetsnormer för Helgasjön bör beskrivas och kommenteras.

#### Strandskyddsområde enligt 7 kap Miljöbalken

För Helgasjön gäller ett utökat strandskydd på 200 meter inåt land och 100 meter ut i vattnet.

Länsstyrelsen erinrar om att kommunen måste ange ett giltigt särskilt skäl vid upphävande av strandskyddet samt att strandskyddets syften inte får påverkas negativt. Kommunen anger här det särskilda skälet som "ett angeläget allmänt intresse". Länsstyrelsen uppmärksammar på att i lagtexten 7 kap 18c miljöbalken anges det som "behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området". Länsstyrelsen anser därför att kommunen bör tydligt motivera det särskilda skälet.

Länsstyrelsen erinrar om att lagstiftningen ställer även krav på att säkerställa fri passage utmed stranden för allmänheten och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I Grönstrukturprogrammet för Växjö stad 2013 betonas att sjöarnas stränder är en viktig kvalitet för rekreation och biologisk mångfald. Området vid Norra Öjaby har lyfts fram som ett område av särskilt värde för rekreation och upplevelser. Naturinventeringen och landskapsanalysen kan vara till hjälp för att åtgärda en bra passage utmed stranden. Översvämningsrisken vid stranden skulle eventuellt kunna påverka tillgängligheten utmed stranden.

#### Krav/anspråk enligt PBL eller annan lagstiftning

##### Naturvärden och grönstruktur

I såväl Grönstrukturprogrammet 2013 som i planprogrammet anges vikten av att utveckla gröna stråk med sammanhängande gångvägar i staden. Behovet av att öka tillgängligheten till grönområdet norr om bebyggelsen i Öjaby anges särskilt. Området används redan i dag för såväl fritidsaktiviteter och rekreation som för skolor och föreningar.

En naturinventering har även tagits fram som stöd för fortsatt planering eller åtgärder inom området. Länsstyrelsen är positivt att en landskapsanalys tagits fram för området. Denna bidrar till att sammanfatta och lyfta fram områden med särskilda natur- och kulturvärden, men även belysa upplevelsevärden och rörelsemönster i

området. Landskapsanalysen blir ett bra underlag i dialogen med allmänhet och närboende, men även för att ta tillvara områdets förutsättningar på ett bra sätt vid planering av ny bebyggelse liksom i utvecklingen av rekreationsområdet.

Länsstyrelsen har uppmärksammat att en vattenkälla ligger strax norr om planerat bostadsområde. Källor är värdefulla och intressanta naturobjekt. Källan bör nämnas och det vore värdefullt att hänsyn tas till källan så att den inte dräneras eller förstörs.

Området innehåller många fornlämningar och har en lång historisk kontinuitet. Kulturlämningarna kommer till stor del att ingå som en del i det större grönområdet, vilket Länsstyrelsen ser som positivt och berikande för rekreationsområdet.

#### Dagvatten

Planområdet omfattar ett större verksamhetsområde där Länsstyrelsen ser det som viktigt att hanteringen av dagvattenet klargörs och regleras i detaljplaneringen. Det kan medföra behov av dagvattendammar eller tillräcklig mängd gröna ytor inom planområdet.

#### Landskapsbild, masshantering

Masshanteringen inom området behöver även uppmärksammas. Isälvsavlagringar har hög genomsläpplighet vilket gör att de massor som tillförs behöver vara rena. Det är generellt inte lämpligt att schakta bort eller förstöra isälvsavlagringar och framför allt inte åsstrukturer. De är viktiga element i landskapsbilden som bör bevaras. Åsarna och isälvsavlagringarna saknar dock eget formellt skydd.

#### Barnperspektiv

Det kommer att vara relativt långt för de större skolbarnen att ta sig till skolan varför Länsstyrelsen anser att säkra skolvägar behöver uppmärksammas.

#### Fornminnen enligt 2 kap Lag om kulturminnen m.m.

I och omkring planområdet finns flertalet fornlämningar, bl. a. gravar, hållristningar och fossil åkermark. För delar som avses bebyggas med bostäder är Länsstyrelsen positiv till planens intention att bevara fornlämningarna inom planområdet. Detaljplaneringen av områdena ska dock ske i samråd med Länsstyrelsen med avseende på fornlämningsituationen och Länsstyrelsen utesluter inte att arkeologiska utredningar och förundersökningar på exploatörens bekostnad (kulturmiljölagens 2 kap 11 § och 13 §) kan vara aktuella beroende på detaljplanernas utformning och risken för under mark dolda fornlämningar i aktuellt område.

Inom området som är utpekad för verksamheter finns flera gravar och ett gravfält. Gravarna kan ha koppling till det äldre vägstråket norr ut och det finns risk att

ytterligare gravar finns i området, dolda under mark. Den arkeologiska undersökningen inom och invid fastigheten Terminalen 1 påvisade det under undersökningen framkom ett knappt 30-tal, sedan tidigare ej kända, gravar. Vid den fortsatta planeringen av området bör inriktningen vara att bevara de kända gravar som finns i området. Länsstyrelsen bedömer att det kan finns ytterligare fornlämningar dolda under mark i området för verksamheter och ställer därför krav på att markarbeten i området ska föregås av en arkeologisk utredning (kulturmiljölagens 2 kap 11 §). Resultatet av utredningen ligger sedan till grund för Länsstyrelsens fortsatta ställningstagande gällande fornlämningsituationen.

#### 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 kan medföra betydande miljöpåverkan och en MKB behöver därför upprättas i samband med fortsatt detaljplanearbete. Länsstyrelsen delar denna uppfattning.

#### *Deltagande*

Beslut i ärendet har fattats av länsarkitekt Lars Hederström efter föredragning av bitr. länsarkitekt Gunnel Henriksson. I beredning av ärendet har även företrädare för sakområdena kulturmiljö, vattenvård, naturvård, miljöskydd samt skydd och beredskap deltagit. Samråd har skett med Trafikverket.

#### **Kommentar:**

#### Statliga intressen enligt 11 kap 10§ PBL

#### Riksintressen enligt 3 kap Miljöbalken

*Synpunkter noteras.*

#### Riksintresseområdet

*Kommunen följer de riktlinjer som finns i Trafikverkets Rapport ("Riksintresseprecisering; Växjö Flygplats") om att verksamheten inom riksintresseområde ska utföras på så sätt att de inte påtagligt försvårar utnyttjandet av flygplatsen och att varje fall av sådan markanvändning ska "noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet". Övriga synpunkter noteras.*

#### Beaktande av riksintressets influensområden

*Kompletterande bullerundersökningar i närheten av det planerade bostadsområdet kommer att utföras om det behövs i samband med detaljplanarbete. Gestaltning av huskroppar och våningsantal i den nya bostadsbebyggelsen kommer att avgöras i detaljplanskede.*

#### Elektromagnetisk störning

Synpunkter noteras.

### Förtydliganden

Synpunkter noteras. Riksintresseprecisering anges som bilaga till planprogrammet. Kartor och textutor har justerats.

### Väg 719

Hänsyn ska tas vid förändring och exploatering i områden nära Nylandavägen. Tre illustrationsplaner med förslag till möjliga anslutningsvägar har tagits fram som underlag för framtida diskussioner om gatustrukturen i planområdet.

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

Bullerfrågor kommer att uppmärksammas och förtydligas i den fortsatta planprocessen.

### Radon

En lämplig bestämmelse angående radonsäker grundläggning i bebyggelse kommer att utformas i samband med detaljplanarbete.

### Översvämningssrisk

Texten i planprogrammet har kompletterats med följande: "En befintlig översvämningssrisk utmed Helgasjöns strand medför inte några konsekvenser för planförslaget."

### Mellankommunala intressen

I detaljplanprocessen kommer samråd att ske mellan Växjö kommun och grannkommuner samt Regionförbundet södra Småland.

### Miljö kvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap Miljöbalken

Texten i planprogrammet har redigerats.

Dagvattenfrågor kommer att behandlas i Miljökonsekvensbeskrivning och bevakas av Tekniska Förvaltningen i det fortsatta planeringsarbetet. Dagvattenutredning måste tas fram innan planering av ett dagvattensystem för detta område påbörjas.

### Strandskyddsområde enligt 7 kap. Miljöbalken

Planprogrammet kommer att kompletteras med en tydlig motivering för upphävandet av strandskyddet. Som ett särskilt skäl anges "bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet" som allmänt intresse (enligt PBL kap. 2).

Övriga synpunkter noteras.

### Krav/anspråk enligt PBL eller annan lagstiftning

### Naturvärden och grönstruktur

*Synpunkter noteras.*

#### Dagvatten

*Frågan om hantering av dagvatten kommer att klargöras och regleras i detaljplanprocessen.*

#### Landskapsbild, masshantering:

*Frågan om masshantering kommer att uppmärksammas i detaljplanprocessen.*

#### Barnperspektiv

*Synpunkter noteras.*

#### Fornminnen enligt 2 kap. Lag om kulturminnen m.m.

*Markarbeten i området ska föregås av en arkeologisk utredning.*

*Övriga synpunkter noteras.*

#### Betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 Miljöbalken

*Synpunkter noteras.*

## **Trafikverket**

Trafikverket ser det som positivt att Växjö kommun planerar för utveckling av området i anslutning till Växjö flygplats/Smaland Airport. Etablering av verksamheter med behov av flygplatsens tjänster medverkar till ett effektivt utnyttjande av länets transportresurser.

För Trafikverkets del är det i planärendet främst frågan hur den planerade förändringen av markanvändningen förhåller sig till riksintresset flygplats och till den riksintresseprecisering som gjorts för Växjö flygplats. Trafikverkets bedömning är att förslaget i planprogrammet i huvudsak utgått från och anpassats till denna precisering. Även väg 719 är riksintresseklassad som en förbindelseväg mellan flygplatsen och riksväg 30. Med hänsyn berörda riksintressen vill Trafikverket ge följande kommentarer:

- *Hänsyn till riksintresseområdet för Växjö flygplats*

Huvuddelen av det föreslagna verksamhetsområdet är beläget öster om väg 719 i nära anslutning till flygplatsen, men utanför det egentliga riksintresseområdet. Att utveckla verksamheter i detta område kan enbart ses som positivt för flygplatsen. En mindre del i nordvästra hörnet av det föreslagna verksamhetsområdet är beläget inom riksintresseområdet för flygplatsen. Enligt preciseringsarbetet kan viss verksamhet tillåtas inom riksintresseområdet givet vissa förutsättningar, såsom att verksamheten är flygplatsanknuten, det är begränsat antal personer som vistas inom området och att verksamheten kan godtas av flygplatsen. Också icke direkt flygplatsanknuten verksamhet kan accepteras i vissa fall. I preciseringen anges bl. a. *“För att säkerställa flygplatsensfunktion måste sådan markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall nog prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet.”*

Vid kontakt med flygplatschefen uttrycktes från flygplatsens sida stor tveksamhet om lämpligheten av att det föreslagna verksamhetsområdet går in i riksintresseområdet och att flygplatsen inte är beredd att ge en generell tillåtlighet till verksamheter inom detta område. Mot bakgrund av vad som sägs i riksintressepreciseringen och flygplatsens inställning till bebyggelse inom detta område anser trafikverket att det föreslagna verksamhetsområdet i sin helhet bör ligga utanför riksintresseområdet.

- Beaktande av riksintressets influensområden

*Flyghinder:*

De planerade områdena ligger tvärs landningsbanan vilket gör att de byggnader som kan bli aktuella att uppföra med bred marginal ligger under de flyghinderkurvor som gäller för Växjö flygplats. Influensområdet för flyghinder måste beaktas i händelse av behov av höga master eller liknande.

*Flygbuller:*

Det föreslagna bostadsområdet utbredning är anpassad till bullerkurvor framtagna i riksintressepreciseringen. Det är dock maximalnivån 70dBA som är dimensionerande bullernivå för flygplatsen och inte 55 dBA ekvivalent som anges i programhandlingen.

*Elektromagnetisk störning:*

Luftledningar för starkström får inte anläggas inom 4 km från flygplatsen.

*Markbuller:*

Frågan om markbuller har inte berörts i den riksintresseprecisering som genomförts.

I anslutning till planprogrammet har Växjö kommun dock tagit fram en bullerutredning över möjlig inverkan av markbuller från flygplatsen på det planerade

bostadsområdet. Markbuller räknas som industribuller och dagens verksamhet utgör inget problem ur denna aspekt. Den gjorda analysen utgår från ett möjligt/fiktivt framtida driftläge av verksamhet på flygplatsen och kan ses som ett "worst case". Hänsyn tas således i denna utredning inte till möjligheten att anpassa markverksamheten på flygplatsen eller förstärka skärmverkan så att markbullret begränsas. Det kan t ex gälla var inom området varmkörning av flygplan sker eller vilken bullerhärmande effekt framtida industribyggnader i det kommande verksamhetsområdet kan ha.

I detta sammanhang kan också nämnas att Boverket och Naturvårdsverket fått ett regeringsuppdrag att ta fram förslag till vägledning för industribuller. Förslaget skall presenteras inom kort. Tillämpningen av hur industribuller skall hanteras kan således komma att ändras.

Trafikverket har i detta läge svårt att värdera denna bullerutredning och ser inte att ev framtida markbuller skulle utgöra ett skäl att undanta området för bostäder. Möjligen kan det vara befogat att överväga vissa riktlinjer för bostädernas utformning.

- Hänsyn till riksintresset väg  
Vid planeringen av området bör inriktningen vara att endast medge ett begränsat antalet utfarter till väg 719.

#### **Kommentar:**

Kommunen följer riktlinjerna i Trafikverkets Rapport "Riksintresseprecisering: Växjö Flygplats" om att verksamheten inom riksintresseområde ska utföras på så sätt att de inte påtagligt försvårar utnyttjandet av flygplatsen och att varje fall av sådan markanvändning ska "noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet".

Text i planprogrammet angående maximal bullernivå som är dimensionerade bullernivå för flygplatsen har ändrats.

Kompletterande bullerundersökningar i närheten av det planerade bostadsområdet kommer att utföras om det behövs i samband med detaljplanarbete. Gestaltning av huskroppar och våningsantal i den nya bostadsbebyggelsen kommer att avgöras i detaljplanskede.

Hänsyn ska tas till utpekade vägsträckningar vid förändring och exploatering i områden nära Nylandavägen.

Övriga synpunkter noteras.

## **Smålands Airport**

- Flygplatsens generella hållning är att verksamhet kan förläggas i flygplatsens geografiska närhet, dock bör bostäder ej etableras närmare än de av riksintresseutredningen föreslagna gränser, med hänsyn till buller, störande trafik osv

vid en eventuell expanderings av flygplatsens verksamhet inom gränsen för konsessionsbeslut.

Rörande planprogrammets föreslagna exploatering finns ett antal punkter som kommer tas upp nedan:

- Planläggning av område för verksamheter skall ej ligga inom område för riksintresse. En del av planerat område ligger i nordväst inom riksintresseområdet och bör exkluderas i planförslaget.
- Planläggning av den lilla bostadsområdet tangerar bullergränsen för bostadsbebyggelse och bör övervägas noga då flygplatsen avråder från etablering med hänsyn till bullergränsernas teoretiska utarbetande och i praktiken skulle området kunna bli exponerat för en annan ljudbild än den teoretiska, så marginaler bör finnas.
- Byggandet av 4 våningshus i det stora området avrådes, då det måste klarläggas om bullerutredningens beräkningar gäller annan bebyggelse än sådan som är marknära. Vid höghöjds etablering av bebyggelse kommer terrängen och vegetationens bullerdämpande effekter förloras och en ljudbild som överskrider gränsvärden kan med lätthet uppnås.
- Flygplatsen vill poängtera vegetationens inverkan på bullermattornas utbredning, så att den kvarvarande vegetationen mellan bostäder och flygplatsen bibehålls.
- Dagvatten avledningen för verksamhetsmarken bör planeras i nära samarbete med flygplatsen. Då nuvarande dagvattensystem är dimensionerat för flygplatsens verksamhet, bl.a. med flödehastighet och nedbrytningstider för framförallt glykolrester. Systemet är också i ett recipientkontrollprogram som är baserat på nuvarande verksamhet och flöde.
- Flyghindermässigt är inte den föreslagna bebyggelsen av större inverkan på hinderfriheten (undantaget 4 våningshusen som måste utredas) dock bör det vara ett samråd vid bygglov hur respektive byggnad inverkar. Vid en utbyggnad av kommunikationsmaster bör hinderfriheten vara en begränsande faktor och bör poängteras i planarbetet så att mark frigörs för ändamålet på rätt ställe.
- Trafiksituationen vid en utökad verksamhet längs Nylandavägen bör noga utvärderas. Redan vid trafikbild finns problem med anslutningen till Rv 30, där en annan lösning är att föredra redan nu, men aktualiseras än mer vid utökade trafikmängder. Ett samråd med verksamhetsidkarna vilka behov som föreligger på den övriga trafikmiljön bör hållas. Vid ökad etablering kommer behov av uppställningsplatser för lastbilar behövas så att inte trafikfarlig uppställning försvårar tillgängligheten för övriga verksamheter.

**Kommentar:**

Citat från Riksintresse Växjö Flygplats – Trafikverkets rapport 2012:



Kap. 4. Markanspråk – Riksintresset Växjö Flygplats:

*”Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet, exempelvis handels- eller eventföretag. Den verksamhetens funktion ingår inte i funktionen riksintresse för luftfart och kan därför behöva avvecklas om flygplatsen behöver ta ytterligare mark i anspråk för luftfartsanknuten utrustning. Mark som endast används för civil icke kommersiell flygverksamhet ingår inte heller i riksintresset.”*

Kap. 4. Markanspråk – Riksintresset Växjö Flygplats:

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning

*”Om det inom riksintresseområdet etableras kommersiell verksamhet som inte är knuten till luftfarten kan det i framtiden ge följd effekter som innebär att utnyttjandet av flygplatsen påtagligt försvåras. Detta för att det då kanske inte finns plats för att etablera den luftfartsanknutna utrustningen som kan komma att krävas (t ex nya rull- och taxibanor, uppställningsplatser för flygplan, parkeringsplatser mm) vilket i sin tur leder till att flygplatsen inte kan trafikeras i den mån som önskas eller krävs. För att säkerställa flygplatsens funktion måste därför sådan markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet.”*

Kap. 4. Markanspråk – Riksintresset Växjö Flygplats:

4.5 Vägledning för värdering av intrång i riksintresseområdet

*”Det är inte rimligt att överhuvudtaget tillåta någon form av verksamhet i den yta som ska säkerställa att piloten har fri sikt till inflygningsljusen. Detta innebär i praktiken att bebyggelse inte kan tillåtas i en yta med 120 meters bredd och 1350 meters längd som sträcker sig från bantröskeln ut längs banans förlängning.*

*Kommersiell verksamhet som inte är luftfartsanknuten kan vara en naturlig ingrediens i flygplatsens funktion som kommunikationsnav. Den kommersiella verksamheten är i högre grad knuten till vägsystemet till flygplatsen än till flygplatsens luftfartsfunktioner, även om det finns ett kommunikationsbehov mellan flygplatsens terminaler och den kommersiella verksamheten. Vid avvägning av om viss yta skall reserveras för luftfartsändamål eller användas för kommersiell verksamhet har luftfartsändamålet högre prioritet.”*

Kommunen följer riktlinjerna i Trafikverkets rapport ”Riksintresseprecisering: Växjö Flygplats” om att verksamheten inom riksintresseområde ska utföras på så sätt att de inte påtagligt försvårar utnyttjandet av flygplatsen och att varje fall av sådan markanvändning ska ”noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet”.

Hänsyn ska tas till utpekade vägsträckningar vid förändring och exploatering i områden nära Nylandavägen.

Kompletterande bullerundersökningar i närheten av det planerade bostadsområdet kommer att utföras om det visar sig nödvändigt i samband med detaljplanarbete. Gestaltning av huskroppar och våningsantal i den nya bostadsbebyggelsen kommer att avgöras i detaljplanskede.

Frågor gällande teknisk försörjning och trafiksituationen vid en utökad verksamhet längs Nylandavägen måste beaktas av Tekniska Förvaltningen i nära samarbete med Växjö Flygplats under detaljplaneprocessen.

Övriga synpunkter noteras.

## Värends Räddningstjänst

- *Insatstid*

Räddningstjänsten räknar med en insatstid till området som överstiger 10 minuter. Insatstiden kan vara av betydelse vid utformning av bl.a. utrymningsvägar frånbyggnader.

### *Skyddsavstånd*

Skyddsavstånd mellan bostadsbebyggelse och verksamhetsområdet bör följa de avstånd som anges i Boverkets "Bättre plats för arbete". Exempelvis anges 500 meter för omlastningscentraler (benämns logistikföretag i planen) till bostäder. Befintliga och planerade bostäder räknat från verksamhetsområdets södra/sydöstra del verkar ligga inom denna zon.

### *Översvämning*

Översvämningsrisken för området bör utredas.

### *Brandvatten*

Inom verksamhetsområde ställs ofta stora krav på stora vattenflöden.

Räddningstjänsten misstänker att befintliga ledningar ej ger det flöde som kan behövas. Riktvärden för flöden är enligt nedanstående tabell från VAV-P38:

Områdestyp	Brandvatten förbrukning
<i>A. Bostadsområden eller andra jämförliga områden med serviceanläggningar</i>	
1) Flerfamiljshus lägre än 4 våningar, villor, radhus och kedjehus	600 l/min
2) Annan bostadsbebyggelse	1200 l/min
<i>B. Industriområden, enstaka industri-anläggningar eller andra från brandsynpunkt jämförliga områden</i>	
1) Låg brandbelastning, d v s brandsäkra byggnader utan upplag av brännbart material	600 l/min
2) Normal brandbelastning, d v s brandsäkra byggnader utan större upplag av brännbart material	1200 l/min
3) Hög brandbelastning, såsom snickerifabriker, brädgårdar o dyl.	2400 l/min
4) Exceptionell brandbelastning, såsom oljehanteringsanläggningar o dyl.	>2400* l/min
*) Bestäms i samråd med räddningstjänsten	

Det s.k. alternativ systemet får användas i bostadsområden med hus i tre våningar eller lägre. Avståndet mellan brandposter får inte överskrida 1000 meter och flödet får inte underskrida 900 l/minut.

Tekniska förvaltningen bör ta fram förslag på placering av brandposter och kapacitet (i bostads- och verksamhetsområdena) som de samråder med räddningstjänsten.

**Kommentar:**Skyddsavstånd

Enligt Boverket har stora delar av innehållet i boken "Bättre plats för arbete" (Boverket 1995:5) blivit inaktuella efter den 2 maj 2011 då Nya Plan- och Bygglagen började gälla. I Plan- och bygglagen (2010:900) står följande avseende skyddsavstånd:

*"En plan för industriändamål kan även delas in i zoner med olika skyddsavstånd, så att olika delar av anläggningen placeras så lämpligt som möjligt, inom fastigheten, med avseende på dess områdespåverkan."*

Frågorna om verksamhetsplacering och av riktlinjer för skyddsavstånd kommer att hanteras i samråd med räddningstjänsten under detaljplanprocessen.

Översvämning

Området är inte angett som ett område med risk för översvämning från ledningsnätet eller från sjöar.

Brandvatten

Placering av brandposter ska utredas av Tekniska förvaltningen som ska samråda i frågan med räddningstjänsten.

**Tekniska nämnden**

- Tekniska nämndens arbetsutskott har följande synpunkter på aktuellt planprogram.
  - a) Strandskyddet för Helgasjön är 200 m. Planförslaget har utformats så att strandskyddszonen blir ca 100 m. Förslaget bygger till stor del på naturliga terrängförhållanden mot sjön varför det känns rimligt att gå ner till den generella strandskyddsgränsen om 100m. Strandskyddszonen har stora biologiska värden som inte får spolieras.
  - b) De illustrationer om siktstråk och anläggningar mot sjön med brygga, grillplats och sjö park är inte studerade vad gäller plats och utformning varför det är tveksamt om de ska finnas med i programförslaget.
  - c) Tillfartsvägen från Öjabyvägen till planområdet är endast schematiskt markerad. Det är viktigt att dess sträckning och läge studeras noggrant då här finns både betydande kulturhistoriska som biologiska värden att ta hänsyn till. Särskilt vid korsningspunkten med Öjabyvägen finns värdefulla trädmiljöer med mycket gamla och skyddsvärda ekar.
  - d) Krav på platser för lek uppkommer alltid då nya bostadsområden byggs. Det är därför angeläget att säkerställa att tillräckliga ytor för detta skapas och att en lekplats planeras in vid fortsatt detaljplanering både vad gäller dess placering och omfattning.

- e) Den sydvästra bebyggelsegruppen längs infartsgatan är dåligt anpassad till landskapet. Fornlämningar berörs liksom värdefull vegetation och terrängformer varför avgränsningen i den västra delen fortsatt bör studeras.
- f) Det bör i textdelen under genomförandefrågor framgå att delar av kostnaden för förstärkning av huvudvattenledningsnätet ska belasta exploitören och inte att de skall tillfalla exploitören. Även kostnaden för den nya infartsgatan ska belasta exploitören.
- g) Gatan mellan det nya området och det befintliga området Ringblomman bör endast vara öppen för eventuell busstrafik och gång- och cykeltrafik för att inte öka biltrafiken på Helgövägen söderut.
- h) För att minska trafiken genom Öjaby bör anslutningarna mot riksväg 30 studeras, d.v.s. Härlövsvägen och dess anslutningar.

**Kommentar:**

a). Fri passage för friluftslivet och djur- och växtlivet kommer att bevaras med den utformning av strandskyddsområdet som anges i planprogrammet.

b). Även platserna för nämnda anläggningar inte är studerade i detalj så är det av stor vikt att markera dem i planförslagskarta för att åskådliggöra det gröna stråket och dess koppling till strandområdet. Planförslagskartans intentioner ska vara vägledande för detaljplanarbetet, då frågor om placeringar och utformningar kan studeras närmare. Idag är strandområdet svårtillgängligt på grund av naturliga hinder. De siktstråk som visas i planförslagskartan visar hur strandområdet kan göras mer tillgängligt för friluftslivet genom att strandområdet kan nås från kommunikationsstråken längre in i planområdet.

c). Ett mer detaljerat förslag till en placering av den nya anslutningsvägen från ett nytt bostadsområde till Öjabyvägen har tagits fram i samråd med projekteringsavdelningen och konsulterats med stadsbyggnadskontoret angående hänsyn till fornlämningsområdet. En kompletterande undersökning kommer dock behövas i ett detaljplanskede och i samband med projektering av vägen.

d). Behovet av lekytor, samt dessas placeringar och omfattning kommer att studeras i samband med detaljplanarbete. Närmaste befintliga lekplats finns intill Lunnabyvägen.

e). I illustrationsplanen för fastigheten Öjaby 9:4 som utfördes av Sweco presenterades en potentiell gestaltning av den nya bostadsbebyggelsen och inte ett avslutat förslag.

f). Texten har redigerats.

g). Ett eventuellt behov av väghinder på lokalgatan kommer att utredas i ett senare skede.

h). Själva Härlövsvägen ingår inte i planområdet. En ny väg mellan Öjabyvägen och Nylandavägen föreslås inom det föreslagna verksamhetsområdet vilket bedöms avlasta Öjabyvägen till viss del när det gäller personbilstrafik.

## VEAB – Växjö Energi

- **(Elnät AB)** I den sydöstra delen i anslutning till det norra bostadsområdet i planen finns ett befintligt luftledningsnät för lågspänning som försörjer de befintliga fastigheterna Öjaby 9:4, 9:18, 9:131 samt Lunnaby 3:4. I samband med planens genomförande bör luftledningsnätet markförläggas.  
För att ansluta de tänkta bostadsområdena krävs nybyggnation av en nätstation inom det norra området. Placering av den bestäms lämpligen i samband med förslag till detaljplan.  
Anslutning av verksamhetsområdet krävs 2-3 nätstationer beroende på vilken typ av verksamhet som kommer att etablera sig.

### **Kommentar:**

Antalet nya nätsationer och deras placeringar i den kommande bostadsbebyggelse och verksamhetsområde kommer att bestämmas i samband med detaljplanarbete.

Övriga synpunkter noteras.

- **(Växjö Energi AB)** I kapitlet "Teknisk försörjning", under rubriken "Fjärrvärme/Fjärrkyla" har man skrivit en del om vilka dimensioner vi har på fjärrvärmeledningarna, vilket borde vara ointressant i detta sammanhang. Dessutom står det att ledningen utmed Öjabyvägen har kapacitet att ansluta ca 100 villor, vilket inte stämmer. Det finns kapacitet i ledningarna för ytterligare några hundra bostäder, alltså bedömer vi att vi kan ansluta hela det planerade bostadsområdet till vårt fjärrvärmenät.  
Uppgiften om att en förstärkning av ledningarna längs med Storgatan måste göras för att trygga kapaciteten framöver är kanske inte relevant för planprogrammet. Denna åtgärd kommer att göras och därmed finns ingen anledning för en exploatör att fundera på huruvida vi kan leverera värme eller inte.

### **Kommentar:**

Text i planprogrammet i kapitlet Teknisk försörjning, under rubrik Fjärrvärme/Fjärrkyla har ändrats. Övriga synpunkter noteras.

## Miljö- och hälsoskyddsnämnden

- Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att områdets värdefulla natur- och rekreationsvärden bevaras. Det finns dock utmaningar som behöver lösas innan nämnden kan ta ställning till lämpligheten att lokalisera fler bostäder och verksamheter norr om den befintliga bebyggelsen. För att inte planläggningen skall

medföra att miljö kvalitetsnormerna för vatten påverkas negativt behöver dagvattenfrågan eventuellt lösas i ett större perspektiv. Hur dagvattnet skall omhändertas från verksamhetsmarken behöver tydliggöras eftersom det norrut kan påverka flygplatsens dagvattenhantering och söderut är eventuellt inte kapaciteten tillräcklig. Nedanstående behöver utredas/tydliggöras och eventuellt ingå i den miljökonsekvensbeskrivning som avses att utföras.

- Hur dagvatten som inte kan infiltreras inom bostadsmark skall renas innan det når strand- eller vattenområde. Möjlighet till gemensam dagvattenrening med t.ex. dagvatten från fastigheter vid Ringblomsvägen.
- Hur dagvattnet från verksamhetsmarken skall omhändertas. Påverkan på "flygplatsbäcken" och flygplatsens avstängningslucka, som finns för att förhindra utsläpp till Helgasjön vid eventuella olyckor.
- Påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten samt om det finns risk för översvämning p.g.a. bristande kapacitet i dagvattensystemen.
- Om markföroreningar finns i eller i anslutning till det planerade bostadsområdet och verksamhetsområdet från tidigare asfaltsverk, skjutbana och täktverksamhet.
- Om det finns risk för bullerstörningar från den förväntade busstrafiken för de befintliga bostäderna längs med Lunnabyvägen.
- En naturinventering är utförd för det föreslagna bostadsområdet. Den bör kompletteras med områdena som är föreslagna för verksamhetsmark. Inventeringen bör även omfatta fridlysta och skyddade arter enligt artskyddsförordningen.

#### Bakgrund

Kommunledningsförvaltningen har översänt handlingar avseende planprogram för Norra Öjaby med möjlighet för miljö- och hälsoskyddsnämnden att lämna synpunkter. Planprogrammets syfte är att skapa underlag för kommande detaljplanering inom området. I förslaget till planprogram prövas förutsättningarna för att omvandla området till en blandad stadsbebyggelse med ca 160 nya bostäder i olika former, förskola, samt möjlighet till en utökad verksamhetsmark längs Nylandavägen, samtidigt som områdets värdefulla natur- och rekreationsvärden bevaras.

#### **Kommentar:**

Ovan nämnda synpunkter kommer att utredas och eventuellt ingå i den miljökonsekvensbeskrivning som är tänkt att göras i samband med detaljplanarbetet. I detaljplan kommer avgränsningar för verksamhetsmark och bostadsbebyggelse att utredas och redovisas detaljerat. För verksamhetsområdet är det väsentligt att ta hänsyn till flygplatsens avvattningsystem och en nödvändig dagvattenutredning måste tas fram innan planering av ett dagvattensystem för detta område påbörjas.

## Kulturnämnden

- Enligt samrådshandlingen finns det kända fornlämningar registrerade inom planområdet. Om ytterligare påträffas vid en exploatering av marken ska arbetet avbrytas omedelbart och Länsstyrelsen meddelas utan dröjsmål.  
Kulturnämnden ser positivt på att det av programmet framgår att befintliga fornlämningar inom planområdet ska bevaras och säkras, att det nya området ska planläggas så att de kan inkluderas i de nya gröna stråken och att fornlämningarna i det område där det planeras bostäder ska tillvaratas i utformningen så att de blir en del av områdets karaktär. Kulturnämnden föreslår ett utökat tillgängliggörande genom information i form av skyltar. Hänsyn ska tas till Hembygdsföreningens hembygdsgård i det kulturhistoriskt värdefulla torp som ägs av Växjö kommun och som ligger inom planområdet.
- I programförslaget föreslås byggnation av en ny förskola. Vid en eventuell byggnation ska man, i enlighet med kommunstyrelsens beslut § 40/2014, förhålla sig till det regelverk som finns gällande konstnärlig utsmyckning vid nybyggnation av lokaler för kommunal verksamhet.

### **Kommentar:**

Utökat tillgängliggörande genom information i form av skyltar kommer att utredas i detaljplanskede. Konstnärlig utsmyckning vid nybyggnation av lokaler för kommunal verksamhet kommer att hanteras i bygglovskedet.

Övriga synpunkter noteras.

## Post Nord

- ”Det blir en blandad bebyggelse i detta område. Gällande villabebyggelse och marklägenheter gäller postlådesamling, Posten måste få information på ett tidigt stadium från er vid nybyggnation. För flerfamiljshus gäller fastighetsbox i anslutning till entrén.”

### **Kommentar:**

Synpunkter noteras.

## Fritidsnämnden

- Eftersom en stor del av området redan idag används för friluftsliv och rekreation, av såväl skolor och föreningar som av privatpersoner, finns ett behov av att bevara och vidareutveckla dessa områden. Fritidsnämnden värnar om att de föreningar som är

aktiva i området idag även fortsättningsvis har god tillgång till områden att bedriva sin verksamhet.

För att området som omfattas av planprogrammet ska bli attraktivt som boendemiljö betonar fritidsnämnden vikten av att öka tillgängligheten i Öjabyskogen för att fler ska få tillgång till området. De åtgärder som lyfts fram i Planprogrammet från Grönstrukturprogrammet skulle ge området en större attraktionskraft och användarvänlighet för såväl barn och ungdomar som för vuxna och äldre.

Inom området för bostadsbyggnation bör plats för spontanidrott planeras. Närmast belägna spontanyta är en mindre gräsyta med små mål för bollspel vid Lunnabyvägen. Närmast efter det är det ytorna vid Öjaby skola och bandybanan, samtliga alternativ är långt för barnen att ta sig för spontanidrott.

Fritidsnämnden betonar också vikten av att trygga och attraktiva stråk för cykel- och gångtrafikanter skapas från området till Öjabys olika delar och även vidare in mot Växjö centrum.

#### ***Kommentar:***

Det planerade bostadsområdet kommer att vara omgivet av gröna områden med höga naturvärden och höga upplevelsevärden. Behovet av att planera platser för spontanidrott kommer att hanteras i detaljplanskedet. Vid planeringen av sådana platser kommer man att sträva efter att samtidigt bevara värdefull naturmark på platsen.

I planprogramförslag är gång- och cykel trafik prioriterande i det nya bostadsområdet och ska utgöra en viktig del av områdets karaktär. Gång- och cykelstråkens gestaltning ska hanteras under detaljplanarbetet.

Övriga synpunkter noteras.

## **Byggnadsnämnden**

- Stadsbyggnadskontoret bedömer att planprogrammet ger ett bra underlag för kommande detaljplaner. Planprogrammet följer i sin helhet kommunens översiktsplan. Om intentionerna i planprogrammet fullföljs enligt visionerna finns det goda möjligheter att skapa ett varierat och attraktivt område som väl anpassas till områdets naturvärden. De olika underlagen såsom inventeringar, undersökningar och kartunderlag har gjort ett stort avtryck i bebyggelsens avgränsning/utformning som är väl anpassad till förhållandena på platsen.



### Strandskydd

Av handlingarna framgår att det måste finnas särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom området. För Helgasjön gäller ett strandskydd på 200 meter på land och 100 meter i vattnet.

I handlingarna anges även att det ska vara ett angeläget allmänt intresse som inte försvårar allmänhetens tillgång till strandområdet eller förändrar livsvillkoren för djur och växter och att intresset även fortsättningsvis är väl avskilt från strandlinjen. Stadsbyggnadskontoret saknar i handlingarna vilket angeläget allmänt intresse som avses och motiveringen till detta.

### Fornlämningar

Söder om Terminalen 1 finns ett gravfält, Öjaby 169, som ej är bortplockat. Fastighetsbildningen för Terminalen 1 är medvetet anpassad efter fornlämningen p.g.a. kostnader för att gräva ut denna och dess vetenskapliga värde. I programmet vore det lämpligt att ange ett grönstråk i detta läge mellan travbanan och Nylandavägen för att skapa ett avbrott i det stora verksamhetsområdet.

### Avgränsning

Av handlingarna framgår inte vilka delar, förutom områden för bostäder och verksamheter, som avses att omfattas av detaljplan. Delar av naturmarken är viktiga att planlägga bl.a. för att säkerställa skötsel och strandskyddets syften.

### Kartor

Kartorna i programmet visar på ett bra sätt hur området är tänkt att användas. Programkartan bör kompletteras med strandskyddslinjen för att bättre visa hur stor del som avses att upphävas.

### Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret anser att ställningstagandet om att planens genomförande riskerar att ge upphov till betydande miljöpåverkan, är värdefullt inför kommande detaljplanearbete. Dock skiljer sig förutsättningarna väsentligt åt när det gäller verksamhetsmark och bostäder. Stadsbyggnadskontoret ser det inte som självklart att delen för bostadsbebyggelse kommer att kräva en MKB.

Huvudmannaskap

Kommunen bör vara huvudman för all allmän platsmark inom planområdet.

### Förslag till beslut

Byggnadsnämnden godkänner samrådsförslag "Planprogram Norra Öjaby", i enlighet med lämnade synpunkter i stadsbyggnadskontorets skrivelse.

### **Kommentar:**

### Strandskydd

Planförslaget tar hänsyn till föreskrifter som finns i Miljöbalken och föreslår bevara fri passage för allmänheten, djur- och växtlivet samt minska strandskyddsområde från 200 m till ungefär 100m från strandlinjen.

*Miljöbalk (1998:808) 7 kap 18f §§*

*”Ett beslut om att upphäva eller ge dispens från strandskyddet ska inte omfatta ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna eller anläggningarna säkerställa fri passage för allmänheten och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Detta gäller inte om en sådan användning av området närmast strandlinjen är omöjlig med hänsyn till de planerade byggnadernas eller anläggningarnas funktion”.*

Enligt Plan- och Bygglagen 2 kap. 3§ p.5 är ”bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet – allmänt intresse”. Kommunen bedömer att detta utgör ett skäl för ett upphävande av strandskyddet i delen avsatt för bostäder som ryms inom strandskyddsområdet.

Textavsnittet i planprogrammet med motivering för upphävande av strandskyddet har redigerats och förtydligats.

### Fornlämningar

Den nya avgränsningen till verksamhetsområdet som har tagits fram efter samrådet är gjord med hänsyn till befintliga fornlämningar söder och öst om Terminal 1 fastigheten. De fornlämningsplatser som bevaras i sina naturliga miljöer kommer att utgöra värdefulla grönytor i verksamhetsområdena, vilket följer riktlinjerna för verksamhetsområden i översiktsplanen för Växjö.

Planförslagskarta har redigerats.

### Avgränsning

Den övriga marken som ryms inom planområdets gränser föreslås utgöra en naturmark som kan planläggas. En tydligare avgränsning av naturmarken är tänkt att göras under detaljplanarbetet i samband med planläggning av kvartersmark för bostäder. Sådana avgränsningar görs i samråd med berörda fastighetsägare.

### Kartor

Kartor har kompletterats med strandskyddslinje.

### Behovsbedömning

Text angående behov av MKB för hela planområdet har redigerats. Krav på MKB gäller bara ett planerat verksamhetsområde som riskerar att ge upphov till betydande miljöpåverkan

och inte det planerade bostadsområdet. Frågan om strandskyddsområde måste dock hanteras i samband med planering av bostadsområdet.

### Huvudmannaskap

Textavsnitt om huvudmannaskap har ändrats.

Övriga synpunkter noteras.

## Skogsstyrelsen, Kronoberg

- Skogsstyrelsen har tittat på förslaget och är positiv till att kommunen planerar att lägga industri- och bostadsbebyggelse där det inkräktar minst på natur- och rekreationsvärden.

De nyckelbiotoper och höga naturvärden som Skogsstyrelsen har registrerat berörs inte. Däremot kan det finnas värden som inte inventerats, det nämns i förslaget höga värden strax norr om Öjaby. Det är bra om det inventeras och tas hänsyn till dessa värden. Miljön kring den gamla vägen till Lunnaby med inägor och lövskogar bör bevaras och förstärkas. Bra med hänsyn till ornitologiska värden vid Helgasjön bl.a. fiskgjuse.

Christer Tufvesson (0470-72 61 17) har deltagit i handläggningen av samrådet.

### **Kommentar:**

Gränserna för bostadsbebyggelse i planprogrammet har dragits med hänsyn till de värdefulla naturområden och naturvärden som finns i planområdet och enligt de riktlinjer som anges i kommunens Grönstrukturprogram (KS 2013-04-09) samt enligt de föreskrifter som anges i Landskapsanalys för området (bilaga 2) och Naturinventering (bilaga 1 i planprogrammet). I samband med detaljplanearbetet kommer en bedömning att göras om det finns ett behov av kompletterande undersökningar respektive landskapsanalys.

## FTI – Förpacknings- och Tidningsinsamlingen

I planprogrammet så hänvisar ni till att återvinningsstation finns på Öjabyvägen vid badplatsen. Denna återvinningsstation är redan idag väldigt hårt belastad och vi får även en hel del synpunkter på att den ligger olämpligt, då där är mycket trafik och trångt under sommarhalvåret.

Önskvärt att man i planarbetet försöker hitta en yta i södra delen av planområdet för en återvinningsstation, som kan försörja de tilltänkta bostadshusen, men även kanske avlasta återvinningsstationen på Öjabyvägen vid badplatsen.

**Kommentar:**

Behovet av en ny yta för en återvinningsstation i södra delen av planområdet kommer att beaktas i samband med detaljplanarbete.

Övriga synpunkter noteras.

## Skol- och Barnomsorgsnämnden

För att i framtiden ge boende i närområdet service gällande förskola och skola är det troligen helt nödvändigt att mark reserveras för ändamålet. När området blir fullt utbyggt enligt planens intentioner så kan det finnas ca 160 hushåll i området. Det kan enligt beräkningsmodellen ge ca 35 barn i åldern 1-5 år och drygt 50 elever i åldern 6-15 år. I planprogramet beskrivs vilka enheter som finns i närområdet och vid dessa enheter kommer det att vara svårt att klara av planerat ökat behov utan åtgärder. I planhandlingen är behovet av förskola i området med, och det är positivt om den kan samordnas med park och naturmark.

Det är även mycket fördelaktigt om förskolan kan placeras så att den på ett naturligt sätt servar mer än en del av ett bostadsområde. Detta underlättar verksamheten och skapar bättre kontinuitet över tid.

Viktigt att tänka på vid det vidare arbetet med utformningen av gatumiljön är att plats finns för att hantera angöring och lämning/hämtning av barn och elever

En väl fungerande cykelväg till skolan till eleverna i området är av stor vikt för att avlasta skolans närmiljö trafikmässigt, och cykelvägen måste vinterunderhållas och utformas så att den blir en säker och attraktiv skolväg.

**Kommentar:**

Efter samråd med berörda aktörer har ett förslag till en ny placering av förskolan tagits fram. Den nya placeringen innebär att förskolan kommer att ligga centralt mellan det planerade bostadsområdet och det befintliga. I och med detta så finns förutsättning för bättre kontinuitet över tid samtidigt som den aktuella platsens unika miljö skulle utgöra en spännande lekmiljö för barn i alla åldrar.

Skisser med ett förslag till placering av en ny förskola finns bifogade till denna antagandehandling.

## Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen godkänner förslaget till planprogram för Norra Öjaby som underlag för samråd under tiden 8 februari 2014 – 31 mars 2014 med följande tillägg: Förytsättningar för en direkt väganslutning mellan Öjabyvägen och Nylandavägen prövas i syfte att styra biltrafiken runt samhället.

### **Kommentar:**

En anslutningsväg mellan Öjabyvägen och Nylandavägen är tänkt att ingå i det färdiga verksamhetsområdet. Vägens placering och utformning kommer att bestämmas under planläggning av verksamheter inom området.

## Privata sakägare:

### Fastighetsägare till Lunnaby 3:8

- För övrigt har jag tidigare påpekat att allemansrätten gäller varför kommunen inte behöver ta på sig kostnader för att anordna "lekparker"! Verksamhetsområdet med logistik förstår jag inte.
- Någon stig vid Planviken lär vara inritad in på min fastighet 3:8? Olämpligt med tanke på att det finns Fiskgjusebon i närheten!
- (...) Sammanfattningsvis utgör mitt samrådsyttrande ett klart nej till planen för min fastighet Lunnaby 3:8. Av detta följer givetvis att jag inte har för avsikt att avyttra gården till Växjö kommun!"

### **Kommentar:**

Enligt Plan och Bygglagen ska kommunen i Översiktsplanen ange "inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras". (Plan- och bygglag (2010:900)).

Syftet med planprogrammet för Norra Öjaby är att utöka verksamhetsmarken längs med Nylandavägen, att utreda möjligheterna att bygga bostäder på fastigheten 9:4, samt att hitta en avgränsning för det tätortsnära naturområdet. Inom verksamhetsområdets avgränsning i plankartan ingår den sydvästra delen av fastighet Lunnaby 3:8. Denna utformning har föreslagits för att kunna skapa sammanhållna verksamhetsmark i anslutning till Nylandavägen. Växjö kommun har inte för avsikt att förvärva marken mot ägarens vilja utan planprogrammet visar på möjligheter till markanvändning i en situation där staden växer och det finns brist på verksamhetsmark. Syftet med planprogrammet för Norra Öjaby är också att hitta en avgränsning av det tätortsnära naturområdet. Att lagligt säkerställa och planlägga grönområden är viktigt för stadens framtida behov. Det kommer sannolikt att bli allt viktigare att skydda värdefulla grönområden från exploatering. Allemansrätten är ingen lag i sig och det finns inte heller någon lagtext som definierar den.

Övriga synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Lunnaby 3:6

- Som jag informerade tjänstemannen om, vid mötet i Öjaby församlingshem den 11/3, är varken jag eller mina söner intresserade av att sälja någon del av Lunnaby 3:6. Vi ser också som mycket märkligt att Växjö kommun talar om att Öjaby ska få ett så fint och grönt friluftsområde, när det sen planeras både bostads- och verksamhetsbyggnation inom samma område. Låt den lilla gröna yta som fortfarande finns på Lunnaby/Öjaby – området finnas kvar för oss och våra efterkommande.

#### **Kommentar:**

Växjö stad har de senaste 10 åren växt med i genomsnitt 1000 invånare per år. Med en växande befolkning ställs stora krav på stadens infrastruktur, servis och boende.

Översiktsplanen görs för att ge vägledning för beslut om användningen av mark och vattenområde, bland annat beslut som ska tillgodose invånarnas efterfrågan på bostäder och arbetsplatser. Översiktsplan aktualiseras var 4:e år. Enligt Översiktsplan för Växjö (KF 28-02-2012) är marken längs med Nylandavägen utpekad som verksamhetsmark och området norr om Ringblomsvägens vill bebyggelse som område för bostadsbyggande. Den övriga marken utgör det tätortsnära naturområdet. Planprogrammet följer översiktplanens intentioner och enligt Växjö kommuns Näringslivsenhet är området längs med Nylandavägen bra beläget för internationella företag som har intresse av att lokalisera sig i anknäytning till flygplatsen. Verksamhetsområdet är lättillgängligt från närliggande riksvägar.

Övriga synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Lunnaby 3:4

- Följande vill vi, ägare till Lunnaby 3:4 och därmed sakägare, ta upp:
  - Enligt uppgifter s 18 i planprogrammet fanns 2012 i Öjaby 856 bostäder. När man nu planerar ett antal som innebär ett tillskott på nästan 20 % i ett område som flitigt används till friluftsliv är detta en oacceptabel överetablering.
  - Strandskyddet ska vara kvar på 200 m. Särskilda skäl att ändra det till 100 m finns inte. Den biologiska mångfalden skulle då påverkas negativt bl.a. rovfåglar, viltstråk och den sparsamma förekomsten av linnea och blåsippan.
  - De planerade villatomterna i nordväst inkräktar på det känsliga källområdet och bör alltså ej bebyggas.
  - Villatomterna i väster på den del som nu ägs av kommunen ligger nära travträningsbanan med en tunn träridå som skydd mot buller och avgaser. Framtida stormar ger därmed fritt blås i delar av området, i värsta fall bort till väg 30. I ÖP betecknas området som "natur".
  - Låt bebyggelsen som högst utgöras av tvåvåningshus, och låt dem inte ligga på det höglänta området. Om husen målas med slamfärger och där så är

- möjligt förses med gröna sedumtak kan de smälta in i miljön. Den fejkade stadsmiljön med torg och fyrvåningshus är helt malplacerad.
- Så många träd som möjligt måste få bli kvar, även på villatomterna. Gör inte samma sak som när man byggde Lugnet-området, där man tillät att ett uppvuxet skogsområde omvandlades till ett bostadsområde utan att man sparade de fina tallarna.
  - Kommunen måste bevaka att byggherren inte överexploaterar området genom att även denna gång förminska tomterna.
  - Bygg i detta tidiga skede också anslutning till väg 30 för att avlasta Öjabyvägen.
  - Verksamhetsområdet: Motiveringarna för att ta detta område i anspråk är svaga. Området har högt rekreativvärde, den omtyckta och väl utnyttjade "Lunnabyrundan" på 6 km förlorar sin charm med ännu fler logistikföretag och därtill hörande tung trafik. Flera flitigt använda stigar klipps av. Bär- och svampskog som försvinner för alltid.
  - Beträffande Lunnaby 3:4: Bad-, grill- och bryggplatsen i Planaviken skulle bli oerhört störande för oss och våra hyresgäster, och även för allt vilt i närheten. Rådjur, älg, räv och mink rör sig mycket mellan Sörudden och det aktuella området. De på Sörudden häckande rovfåglarna kommer också att bli störda.
  - Vi utgår från att det gröna stråk som på en karta funnits mellan Lunnaby 3:8 och vår fastighet inte blir verklighet, vilket Kristina Thorvaldsson muntligt har utfäst.
  - Förutom ovanstående vill vi också ha svar på följande frågor:
    1. Hur ska vi ta oss till och från fastigheten?
    2. Vad händer med luftledningarna (el- och tele-)?
    3. Vilka andra är sakägare?

**Kommentar:**

Växjö stad har i genomsnitt vuxit med 1000 invånare per år de senaste 10 åren. Med tanke på framtidens växande befolkning kartlägger Växjö kommun lämpliga bostadsområden i stadens olika delar. Det nya bostadsområdets västra del är i Översiktsplanen angett som ett utredningsområde med möjlighet till bostäder. Kartläggning och planering av sådana områden görs i nära samarbete med kommunens förvaltningar och med stöd av många olika kompetenser, t.ex. ekologer, landskapsarkitekt, trafiksakkunniga och statistiker. Flera utredningar har gjorts i samband med det aktuella planprogrammet och ingår i planprogrammet som bilagor. Gränserna för bostadsområdena är dragna med hänsyn till de värdefulla naturområden som finns i planområdet.

Den nya strandskyddslinje som föreslås i planprogrammet följer terrängens naturliga utformning och hamnar på ungefär 80 meter från strandkanten. Planprogrammet kommer att kompletteras med en tydlig motivering för upphävandet av strandskyddet. Som ett särskilt skäl anges "bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet" som allmänt intresse (enligt PBL kap. 2).

Detaljutförning och våningsantal för planerad bebyggelse ska bestämmas i detaljplanskedet. Grönområden i planområde ska utformas i detaljplanarbete med hänsyn till de naturförhållandena som finns idag i området.

En ny anslutningsväg till väg 30 är inte lämplig eftersom en sådan skulle påverka negativt riksintresseområdet för flygplatsen.

Ett av planprogrammets syften är att utöka verksamhetsområdet längs med Nylandavägen. I Växjö råder det brist på verksamhetsmark och det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. Området som är föreslaget i planprogrammet är lämpligt ur lokaliseringssynpunkt för att gynna verksamheter som har intresse av att etablera sig i närheten av flygplatsen och riksvägar.

Fråga 1: Bilvägar planeras inom det nya bostadsområdet

Fråga 2: Frågan hanteras i detaljplaneskede.

Fråga 3. Kända sakägare enligt Plan- och bygglagen 5 kap 11 § finns sammanställda i en så kallad "sändlista" och kan lämnas ut av Planeringskontoret på begäran.

## Boende uppvuxen på en fastighet Planen

- De synpunkter som jag vill framföra gäller huvudsakligen det planerade verksamhetsområde som beskrivs i det planprogram som indikeras av rubriken ovan. Att det byggs nya bostäder i anslutning till befintliga bostadsområden uppfattar jag inte som särskilt kontroversiellt, även om man självfallet kan ifrågasätta avstegen från strandskyddet, samt hurvida det lämpar sig att bygga fyrvåningshus i ett utpräglat villaområde. Men bostäder behövs så klart. Gärna dock också bostäder för dem som inte har en kontantinsats på en halv miljon. Verksamhetsområden behövs självfallet också, men lämpligtvis förlägger man dessa invid större vägar och i anslutning till tågförbindelser, inte minst om man är seriös med parollen "Växjö – Europas grönaste stad".
- Jag ställer mig därför högst frågande till är hur man resonerar från kommunens håll när man planerar in ett sådant verksamhetsområde som det invid flygplatsen, vilket drastiskt inskränker Öjabybornas möjligheter till rekreation såväl som nyttjande av det aktuella området; ett område vars betydelse för Öjabyborna ni redan tidigare har fått omfattande påpekanden kring. Att ni trots tidigare synpunkter och rigorösa skrivelser fortfarande håller fast vid tanken på ett verksamhetsområde vid flygplatsen gör att man känner sig en aning uppgiven. Förra gången området var på tal lyftes otaliga lokalt förankrade intressen i området och motståndet var både sakligt och välargumenterat. Nu dyker en snarlik bild återigen upp i kommunens planprogram, utan att något rimligt bemötande av det sagda motståndet framkommit. Är det ens lönt att medborgarna uttrycker sin åsikt om ni ändå inte är intresserade av vad de har att säga?
- I samband med det informationsmöte, som hölls gällande planförslaget i Öjaby församlingshem den 11 mars, framkom det att en anledning till placeringen av verksamhetsområdet är att skapa en urban känsla kring flygplatsen. Att Växjö behöver framstå som en attraktiv ort för näringslivet förstår man så klart, men staden blir inte större för att man bygger en kuliss. Detta skäl framstår snarast som



hjälplost provinsialt och som ett symptom på ett olyckligt småstadskomplex. Istället borde man värna om närheten till naturen och bygga på profileringen av Växjö som en grön stad.

- Jag är själv uppvuxen på Lunnaby och har såklart därmed ett uppenbart intresse av att bevara traktens karaktär och fasar därför för vad det skulle innebära för densamma om det skulle placeras lagerbyggnader eller liknande kant i kant med de ängs- och åkermarker vilka man talar så varmt om i planprogrammet. Verksamhetsområdet skulle inte bara kapa av flera av de flitigt utnyttjade promenadstråken mellan Öjaby och Lunnaby, utan också försämra, eller rent av förstöra, de kvarvarande naturupplevelserna. För att tala klarspråk så skulle det se rent eländigt ut med ett verksamhetsområde så nära såväl skogspartier som de öppna markerna.
- Hur man tänker sig att markerna ska kunna fortsätta vara öppna är också en aning oklart. Vilken jordbrukare skulle vilja odla grödor invid ett tungt trafikerat verksamhetsområde där miljöpåverkan kan komma att bli betydande. Ej heller djurhållning förefaller särskilt lämpligt i ett område med buller från lastbilar och industri. Man kan så klart tänka sig någon form av konstgjord andning där man håller åkrarna öppna medelst slåttermaskin, men att det skulle finnas någon lönsamhet i detta är inte särskilt troligt.
- Som nämnt i tidigare skrivelser till kommunen så används skogsområdet norr om Öjaby till allt ifrån bärplockning och promenader till ridning, orientering, scoutverksamhet, och skolutflykter. Varken dessa former av nyttjande, eller behovet av naturområden lär minska, särskilt inte med det nya tillskott av bostäder som planförslaget innefattar.
- En annan sak som framkom i samband med det ovan nämnda informationsmötet den 11 mars, var att man då ännu inte varit i kontakt med de berörda markägarna. Då hela tanken med verksamhetsområdet står och faller med markägarnas intresse av att sälja sin skog, hade det varit högst rimligt att inleda planerna med några snabbt avklarade telefonsamtal. Jag inser att man inom kommunen har en viss ärendegång i sin handläggning av dylika projekt, men om man hade börjat med att ställa frågan till markägarna så hade man potentiellt sett kunnat spara in de av kommuninvånarnas skattepengar som nu istället riskerar att förlösats på en fruktlös planläggning.
- Ett av de huvudsakliga sakskälen till placeringen av verksamhetsområdet tycks vara närheten till flygplatsen. I fallet med logistikföretag av typen Staples så förefaller inte detta särskilt trovärdigt, då ytterst få transporter sker med flyg. Och om det handlar om företagsresor så spelar det knappast någon roll om huruvida det är femhundra meter eller fem kilometer. Man lär trots en dylik placering inte kunna bevittna någon strid ström av fotgängande affärsmän.
- Det har mig veterligen ännu inte varit något tal om expropriation, men måhända beror detta på att kortare transportsträcka mellan flygplansterminal och konferensrum inte är att betrakta som ett rimligt skäl till varför regeringen skulle ge sitt godkännande till ett tvångsköp. Jag hoppas att ansvariga parter ger upp tankarna på ett verksamhetsområde norr om Öjaby, och i stället söker platser som är bättre lämpade och mindre nyttjade.

**Kommentar:**

*Synpunkter noteras.*

## Fastighetsägare till Lunnaby 3:7

I det följande kopplas kommentarer till rubriker från planprogrammet. T.ex. 1. inledning, Bakgrund planprogram. Gulmarkerad text är citat från planprogrammet.

### 1. Inledning, Bakgrund planprogram

Enligt sammanträdesprotokoll 2010-05-04 med diarienummer KS/2010:165 uppdrogs åt kommunchef att starta planprogram för Öjaby 9:4. Det framgår inte av uppdraget vad som går att direkt relatera till verksamhetsområdet och den övriga planeringen av området norr om Öjaby 9:4 och öster om Växjö flygplats. Den enda skrivning som finns är det något vaga:

“samt att inrymma utvecklingsmöjligheten för norra delen av Öjaby i det pågående arbetet med översiktsplan för Växjö stad.” Undertecknade anser det vara märkligt att planeringen av området norr om Öjaby fortskrider trots de viljeyttringar som kom i dagen i samband med arbetet på översiktsplanen (2011-2012).

### 3. Förutsättningar

#### 3.1 Tidigare ställningstagande

##### Översiktsplanen

I plandokumentet står det “Verksamhetsområden ska placeras i stadens utkant längs med riksvägarna och järnvägarna. Det ska finnas lämpliga avstånd mellan bostäder och verksamheter för att trygga verksamheternas framtida behov och skydda människors hälsa.”

Trots denna skrivning planeras ett verksamhetsområde långt från riksvägar och järnväg vilket motsäger ovanstående citat samt kommunens miljöplan.

##### Grönstrukturprogram

Med tanke på att de flesta fornlämningarna i planområdet ligger inom antingen verksamhetsområdet eller Öjaby 9:4 kan det bli svårt att framhäva och integrera dem i den gröna strukturen.

Om man reducerar strandskyddet kommer ju rörelsestråken för allmänheten och spridningskorridorerna för den biologiska mångfalden att kraftigt reduceras.

Meningen “att anordna dagvattenhantering strandnära låglänta delar” är fullständigt obegriplig.

##### Mark och vegetation

Vad betyder och innebär ordet “rekreationsskog”?

Ordet “rekreationsskog” är för oss ett märkligt begrepp. Den privatägda skogsmarken öster om flygplatsen underhålls enligt skogsplaner. Området genomkorsas av ett antal stigar och skogskörvägar och är i sin helhet öppen för alla. Den privatägda skogsmarken beskrivs i planen som naturskön. Det är vi beredda att hålla med om. Samtidigt är detta en skogsmark som sköts professionellt och produktivt. Det finns i sig ingen motsättning mellan begreppen “rekreationsskog” och skogsbruk om det

finns ett ekologiskt förhållningssätt till skogen och skogsproduktionen, vilket är fallet vad gäller den aktuella marken. Tyvärr visar också begreppet "rekreationsskog" en brist på kunskap om skog och skogsbruk och förefaller oss vara ett konstruerat uttryck.

All skog i området ingår i skogsbruksplaner där olika areor har varierande benämningar baserat på var i tillväxtcykeln det aktuella partiet befinner sig. Hygge gäller under 2 år, därefter är det markberedning, sådd, föryngringsyta osv under en total cykel av ca 85 -95 år. Uttrycket "utan höga naturvärden" är suspekt. Skog har nästan alltid höga naturvärden oavsett var i tillväxtcykeln skogen befinner sig.

#### Flora och fauna

Hur planerar Växjö kommun "att bevara den biologiska mångfalden bör värdefulla naturmiljöer bevaras och skyddas"?

#### 3,4 Rekreation och friluftsliv

##### Tillgänglighet

Enligt plankontoret är skogsområdet norr om Öjaby ca 100 ha stort, men i själva verket är

det ca 160 ha. Inte heller är det planerat som friluftsområde, men det används som sådant.

Eftersom allemansrätten gäller kan alla som vill vistas i området.

Enligt kommunens Grönstrukturprogram behövs "åtgärder såsom gallring av skog, iordningställande av stigar och stopp längs med stigar, en tydlig entré till naturområdet, samt aktiviteter för barn, till exempel "sagostigar". Varför låter det som om det idag saknas möjligheter att ta sig ut i området? I själva verket är hela området redan nu ett grönområde med bra tillgänglighet. Den enda mark som inte är direkt tillgänglig är odlad mark som är skyddad under växtperioden.

Det av kommunen efterfrågade "grönstråket" är i praktiken alltså redan en realitet. Dock hotas det nu av det verksamhetsområde som kommunen planerar öster och norr om Nylandavägen. Ca 30 % av området kommer att försvinna. Att ca 500 nya invånare i norra Öjaby tillkommer i kombination med planering av ett omfattande verksamhetsområde innebär att belastningen på resterande mark kommer att bli mycket omfattande. För övrigt kan tilläggas att alla aktiviteter för barn och unga inte behöver innebära att ett "Upplevelseland" konstrueras. Somliga saker är faktiskt "gratis", t.ex. en fin natur. Barn och vuxna utnyttjar redan i dagsläget flitigt den fina naturen som finns norr om Öjaby. Se också nedanstående, ytterligt motsägelsefulla text:

##### Användbarhet

Enligt skrivningen i ovanstående avsnitt behöver området ytterligare "öppnas upp". Det står att: "det finns gott om upplevelsevärden inom planområdet och en stor del av området används till friluftsliv och rekreation. Det finns ett nät av upptrampade stigar i den värdefulla tallskogen som går från villabebyggelsen till området öster om travbanan."

Korrekt, men det står inte att dessa stigar och vägar fortsätter upp i den norra delen av området, vilket idag är fallet. Hela området norr om Öjaby och öster om flygplatsen genomkorsas av stigar.

Den kombinerade byggnationen av bostäder och verksamhetsområde kommer att innebära att dessa stigar effektivt skärs av i öst-västlig riktning. Slutsatsen blir att rekreativområdet som planeras blir ytterst begränsat och nuvarande "strövområde" försvinner.

Kommunens grönstrukturprogram anger att det normalt inte ska vara längre avstånd från skolor och dagis till skog eller park större än 1 ha än 300 m. Den nya planen för Öjaby norra kommer definitivt att förlänga avståndet till skogen för Öjaby skola och de flesta förskolorna i norra Öjaby. Skog är inte lika med "grönstråk".

#### Tunga transporter

Varför nämns inte Nylandavägen som transportled för farligt gods när transporter med flygbensin går till flygplatsen. Om Nylandavägen är av riksintresse bör den inte blockeras av tung trafik till ett ökande antal logistikverksamheter. Man bör alltså inte dra ner tung trafik på en så smal väg och därmed distansera den från huvudlederna (25:an och 30:an).

#### 3.7 Teknisk försörjning Vatten och spillvatten

Det verkar inte finnas någon konsekvensanalys genomförd för att bedöma konsekvenserna och kostnaderna för de förändringar som krävs för nya Va-anläggningar.

Ordet "eventuellt" tyder på att man inte har studerat problematiken ordentligt. Är det kutym att planera först och utreda konsekvenserna sedan?

Vilka störningar kommer en "eventuell" förstärkning innebära?

#### 3.8 Hälsa och säkerhet

##### Buller

Konstigt att man bara tar hänsyn till "beräknade" bullernivåer. De uppenbara olägenheter med buller som Öjabyborna lyft fram bör komplettera en beräknad bullernivå för personer som vistas utomhus.

##### Farligt gods

Borde inte även Nylandavägen klassas som transportled för farligt gods med tanke på det flygbränsle som transporteras till flygplatsen?

##### Verksamhetsområde

Det hävdas i planen att området nära flygplatsen gör området attraktivt för etablering men man preciserar inte vilken typ av verksamhet som lämpar sig eller ens vilka typer av företag som kan tänka sig en placering i anslutning till flygplatsen. Och vad inryms under begreppet flygplatsnära? Om man ändå sätter sig i en bil för att köra till flygplatsen måste det vara av underordnad betydelse om man kör 500 m eller 5 km.

Att förlägga logistikverksamheter utmed Nylandavägen förefaller inte på något sätt nödvändigt ur ett näringslivsperspektiv. Inte 1 procent av den befintliga logistikverksamhetens godstransporter sker med flyg från Växjö flygplats. Man kan

inte heller förvänta sig att andra liknande verksamheter ska ha ett uttalat behov av godsflygtransporter. Att dra in sådana verksamheter utmed en så liten, men ändå trafikerad väg som Nylandavägen, måste anses högst riskabelt. Redan idag ställer godstrafiken till Staples till stora problem med uppenbar risk för riskabla trafiksituationer. Både ledningen för Växjö Flygplats och Staples samt styrelsen för Helgö samfällighetsförening som administrerar vägarna från Växjö flygplats och ut till Helgö respektive Öjaby utmed Helgövägen har vid flera tillfällen påpekat detta.

#### Bullerutredning

Redan nu störs människor som vistas i naturen i området öster om Nylandavägen och Växjö flygplats av buller från befintliga verksamheter. Om stora delar av skogen mellan Helgasjön och flygplatsen (Nylandavägen) huggs ner och ersätts av hårdgjorda ytor och ytterligare bullrande verksamheter kommer sannolikt bullernivån att öka med ytterligare olägenheter som följd.

#### 4.2 Grönstruktur Biologiska och kulturella värden

I planen sägs att befintliga fornlämningar (se figur 34, planen) måste säkras och att det nya området ska planläggas så att de kan inkluderas i de nya gröna stråken. I denna figur har man tyvärr dolt de fornminnen som finns inom verksamhetsområdet. Ska även dessa bevaras? (Se figur 8, detta dokument)

#### 4.3 Trafik och kommunikationer Gång- och cykelvägar

Går inte planering av bostadsbebyggelse ut på att skapa så korta interna transportvägar som möjligt ut till matarleder? Här har man skapat en gatustruktur som kräver långa och slingriga transporter och därmed förhöjda utsläpp. Detta rimmar illa med Växjö kommuns uttalade miljöprofil.

#### Kollektivtrafik

På tok för långt avstånd till busshållplatsen. Detta kommer bara att minska användningen av kollektiva transportmedel och öka bilkörandet till och från området. Detta ligger dessutom så långt från Växjö centralort att ev. cykeltrafik även den kommer att ligga under de önskemål som kommunen ställer upp i sin miljöplan.

#### Bilvägar

Man kan förvänta en avsevärd trafikökning både genom Öjaby, men också på Nylandavägen som redan är hårt trafikerad av både trafikanter till flygplatsen men också tung godstrafik.  
Läge för svåra trafiksituationer.

#### Vägar för tunga transporter

Redan nu kör tunga transporter med avsevärd volym på Nylandavägen, som inte är dimensionerad ens för den nuvarande trafiken vilken består av en blandning av personbilstrafik till flygplatsen och Helgö samt godstrafik till flygplatsen och Staples.

## 5. Genomförandefrågor

### Tidplan och etappindelning

Man ser inga tecken på att Terminalen 1 kommer att utnyttja sin optionsrätt till området norr om fastigheten. Förekommer det någon planering kring detta? Markägaren på det planerade området har hitintills inte fått någon förfrågan om försäljning. Kan optionsrätten förlängas när som helst?

Konsekvenser för berörda fastigheter

Vad gäller för övriga fastigheter som berörs av planen?

## 6. Konsekvenser och behovsbedömning

### 6.1. Konsekvensbeskrivning

Ekonomiska konsekvenser

Vilka positiva konsekvenser för näringslivet uppstår i och med etableringen av nytt verksamhetsområde? Konsekvenser för befintliga näringsidkare/ privata skogsägare? Konsekvensbedömning fattas i dagsläget!

Kulturella konsekvenser

Om ca 1/3-del av omgivande landsbygd kommer att inlemmas i verksamhetsområdet samtidigt som befolkningen i området ökar med kanske 500 personer innebär det ett avsevärt ökat slitage på en minskad areal. Den stadsnära landsbygden i Öjaby har höga rekreativvärden och ska enligt översiktsplanen bevaras. Av planen framgår även att:

Fornlämningsområdet som finns inom gränserna för planområdet ska bevaras i sin nuvarande miljö.

Fornlämningar inom fastigheten 9:4, där bostadsbebyggelse planeras, kommer att bevaras och tillvaratas i utformningen så att de blir en del av områdets karaktär.

### **Kommentar:**

*Synpunkter noteras.*

## **Fastighetsägare till Norrby 1:1**

- Jag tycker det är mycket olämpligt att bygga ett industriområde på Norrby. Som jag har noterat kommer industribyggelse att byggas högst tio meter ifrån mitt hus i Norrby. Detta är ett naturskönt område med älgar (f.n. fyra stycken) och alla skogsfåglar, domherrar, i massor stor och liten hackspett m.fl. Det är också ett strövområde för rekreation.
- Vid mötet som jag deltog i, framkom att det skulle byggas lokaler för spedition och logistik på Norrbys marker. Jag förstår inte hur detta är tänkt. Det finns ju inga vägar som klarar tunga lastbilar eller bilar med släp för container. Någon möjlighet att vända på dessa vägar finns inte. Det måste ju finnas lämpligare platser i Växjöområdet-mot Alvesta exempelvis.
- För mig är det obegripligt att jag inte får låta bygga villor på Norrby. Det hänvisas till att Norrby skulle ligga i bullerzonen. Men alla de nybyggda husen vid Öjaby Herrgård

ligger ju i bullerzonen. Mitt förslag är gällande Norrby 1.1. med 7.5 ha är om något skall byggas där, då skall det byggas villor.

**Kommentar:**

Ett av planprogrammets syften är att utöka verksamhetsområdet längs med Nylandavägen. I Växjö råder det brist på verksamhetsmark och det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. Området som är föreslaget i planprogrammet är lämpligt ur lokaliseringssynpunkt för att gynna verksamheter som har intresse av att etablera sig i närheten av flygplatsen och riksvägar. Som angavs i tidigare kommentar till fastighetsägare till Lunnaby 3:8 har Växjö kommunen ingen intention att förvärva marken mot ägarens vilja. Syftet med planprogrammet är att visa på de möjligheter och begränsningar som finns i området samt att föreslå lämplig markanvändning i en expansiv stad med brist på verksamhetsmark.

När det gäller vägar så ska samråd hållas med trafikingenjörer inom Tekniska förvaltningen för att diskutera nödvändiga anpassningar av vägar för lastbiltrafik. Växjö kommun håller på att inventera marken längs riksvägen 27 i syfte med att hitta lämpliga platser för verksamhetsetablering.

Det är inte möjligt att bygga bostäder på fastigheten Norrby 1:1 på grund av bullerrestriktioner. Trafikverket presenterade i september 2012 en rapport gällande Riksintresseprecisering för Växjö flygplats. Rapporten klarlägger riksintressets säkerhetszoner och bullerzoner som begränsar möjligheten att bygga bostäder. Fastigheten Norrby 1:1 ligger inom bullerzon som förhindrar uppförande av bostäder. Öjaby Herrgård byggdes innan bullerrestriktionerna blivit gällande.

Övriga synpunkter noteras.

#### Fastighetsägare till Höstfloxen 4

- Jag äger och bor på fastigheten Höstfloxen 4/Ringblomsvägen 31 som är del av planområdet. Under punkten 3.8 nämner ni det asfaltverk som tidigare varit beläget på den plats där Ringblomsvägens bostäder nu finns. Både jag och mina grannar har under anläggandet av våra trädgårdar grävt upp ganska mycket skrot ur marken som sannolikt är rester efter verksamheten. Cykeldelar, armeringsjärn och oljefat har vi kunnat frakta bort, men vi har även identifierat två nedgrävda bilvrak i omedelbar anslutning till våra tomtgränser, varav det ena ligger delvis i dagen. Om detta område nu skall bli del i ett förtätat bostadsområde skulle jag önska att man ålägger markägaren / exploatören att göra en fördjupad inventering av mängden skrot som finns deponerat i marken, och se till att detta frakts bort. För övrigt tycker jag att planen ser bra ut och jag har goda förhoppningar om att detta kan bli en positiv utveckling av norra Öjaby.

**Kommentar:**

Behovet av marksanering ska utredas i samband med detaljplanarbete. Övriga synpunkter noteras.

**Fastighetsägare till Öjaby 15:2**

- Jag anser att det ännu inte motiverats från kommunens sida varför måste lägga industrier/ lastbillogistikcentran så nära bostadsområdet då är det i dagsläget finns gott om plats både utmed väg 25 och 30 i närheten dit lastbilarna enklare kan ta sig. (...)vill jag därmed sålla mig till skaran av människor som emotsätter sig den planerade utökningen av verksamhetsområdet i Norra Öjaby.
- Buller rapport – är skiss på logistikbyggnad som förekommer i Bullerutredningen från Ramböll bara en produkt av deras dataprogram för beräkningar, etc. och inget som kommunen ställer sig bakom vad gäller placering, storlek, etc. .?

**Kommentar:**

Ett av planprogrammets syften är att utöka verksamhetsområdet längs med Nylandavägen. Ett verksamhetsområde längs Nylandavägen skulle gynna verksamheter som har intresse av att etablera sig i närheten av flygplatsen. Samtidigt undersöker Växjö kommun möjligheterna till verksamhetsetablering längs med riksvägen 25 mellan Alvesta och Växjö. Riksväg 30 befinner sig inom riksintresseområdet för flygplats och därmed är dess exploateringsmöjligheter begränsade.

Den byggnadsvolym som visas i Rambölls rapport är endast inritad för att användas i bullerberäkningar och är inte något förslag till utformning eller placering på fastigheten.

**Fastighetsägare till Höstfloxen 1**

- Hör av mig angående nybyggnation Öjaby Norra, Lunnabyvägen. Då det dagligen passerar 100-tals skolbarn på cykelvägen mellan Ringblomsvägen och Rönnvägen önskar vi att ni ser igenom ritningarna och om möjligt tar bort infarten från Rönnvägen. För att undvika onödig trafik på en annars lugn och trygg skolväg hoppas vi att det går att lösa så att endast infarten via Lunnabyvägen används. Bifogar ritningen där vi visar en alternativ lösning där det från parkeringen vid Lunnabyvägen görs en liten väg rakt över till den andra parkeringen. Annars ser förslaget tilltalande ut.

**Kommentar:**

Förslaget har omarbetats med hänsyn till cyklisters säkerhet. Ett nytt bostadsområde ansluts bara från Lunnabyvägen. Den tidigare föreslagna infarten från Rönnvägen har tagits bort från det omarbetade förslaget.



## Fastighetsägare till Höstfloxen 2

Följande synpunkter skulle jag vilja lämna in i samband med planeringen av nya bostäder i norra Öjaby:

- Försök i möjligaste mån att bebygga ytor som idag inte används nämnvärt.
  - Det skogsparti som innesluts av Ringblomsvägen, Helgövägen och Lunnabyvägen.
  - Området öster om Helgövägen och söder om Ringblomsvägen. Där finns visserligen i dag en rullstensås på delar av ytan, men det finns också övrig mark.
- Den cykelväg som förbinder Ringblomsvägen med Rönnvägen används idag mycket av barnen på Ringblomsvägen/Hagudden som skolväg. Därför bör tillfart(er) till nybyggnation mellan Ringblomsvägen och Lunnabyvägen göras från Lunnabyvägen så att så lite trafik som möjligt leds in på Rönnvägen. Det huvudsakliga stråket för skolbarnen är Rönnvägen och Bergängsvägen för att komma till skolan.
- Planera gärna även för att det ska finnas möjlighet att skapa s.k. Bevattningsföreningar i det nya området. Många villor i Öjaby är i dag anslutna till någon bevattningsförening vilket innebär att sjövatten pumpas upp ur Helgasjön för bevattning i trädgårdarna. Ur miljösynpunkter måste detta vara ett klart bättre alternativ än att använda dricksvatten från Lagan till att vattna gräsmattan med. Vilka påverkningar det skulle få på Helgasjön får Länsstyrelsen avgöra enligt de regler som gäller, men jag tycker att det kan beaktas i planarbetet redan vid det här laget som ett led i arbetet för Europas grönaste stad.

### **Kommentar:**

Utformningen som visas i planprogrammet har redigerats och kommer att studeras närmare i detaljplanskedet för att säkerställa en säker trafikmiljö för gående och cyklister. Den tidigare föreslagna infarten från Rönnvägen har tagits bort från det omarbetade förslaget. Möjligheten att skapa bevattningsföreningar kommer att utredas närmare i detaljplaneskedet.

## Fastighetsägarna till: Vårkragen 2 och Vårkragen 3

- Då våra tomter gränsar till den föreslagna nybyggnationen, vill vi att det är minst 50 meter från våra tomtgränser till tomtgräns för föreslagen nybyggnation (markremsa med bredd om minst 50m). Detta för att bevara områdets nuvarande naturkaraktär med djur och fågelliv, våra tomters upplevda naturnära läge och befintliga insynskydd. (...)
- Vi vill ha garantier för att denna markremsa inte kan bebyggas i framtiden. (...)
- Vi ser gärna att markremsan mellan våra tomter och nybyggnationen blir kommunal parkmark med varierande trädvegetation. Detta då vi har mindre positiva erfarenheter av skötsel av vårt samfällighetsområde (Ringblomsvägens samfällighet). En varierande vegetation är av stor vikt för att minimera insyn såväl som buller från

flygplatsen och den planerade nya tillfartsvägen då våra tomter ligger höjdmässigt lägre än de planerade nya fastigheterna.

- Idag går det en naturstig på markremsan mellan våra fastigheter och nybyggnationen, vilken vi vill ska bevaras i sin nuvarande karaktär då vi inte vill ha en större genomströmning än det redan är. Detta också med beaktande av att våra tomter ligger lägre i markhöjd än gångvägens läge.
- Då våra hus ligger lägre i markhöjd vill vi att man tar detta i beaktande vid utplacering av nya fastigheter samt att nockhöjd begränsas.
- Eftersom vi har små barn ser vi det som väldigt olyckligt om Ringblomsvägen/Helgövägen blir en genomfartled för byggtrafik. Vi ser därför det som nödvändigt att den nya tilltänkta vägen till nybyggnationen bereds innan byggnationen startar. För att trafiken inte ska öka på Ringblomsvägen, vill vi även att denna väg stängs av mot nybyggnationen i övergång till gång- cykelväg.

#### **Kommentar:**

Idag finns det ett grönt stråk söder om den befintliga bebyggelsen på Ringblomsvägen. Stråkets bredd är ungefär 50 meter. Detta gröna stråk finns också utpekad i Grönstrukturprogram (antaget av Kommunfullmäktige i oktober 2013) som en viktig del i den stadsnära gröna strukturen och är inte avsett att bebyggas. Den planerade väkanslutningen och dess koppling till Helgövägen kommer att studeras vidare.

Övriga synpunkter noteras.

## **Fastighetsägare till Färgkullan 2**

- 1. Nytt fritidsområde.  
Friluft- och rekreationsområde för "Natursugna Växjöbor och nyinflyttade" skall skapas enl. artikel i Smp 11/2 2014. En fråga man ställer sig är vad som blir kvar av vår lilla "lunga" mellan flygplatsen och vårt bostadsområde för tänkt rekreation när markområdet skall tagas i anspråk för 164 bostäder och även ett gigantiskt område som industritomt. Dessutom ämnar man strunta i strandskyddet på 200 m. För kännedom så har ett av dom få skogsområden som skulle bli kvar sedan en tid även stämplats för slutavverkning, vilket markägaren har full rätt att göra då den är avverkningsmogen. Vad blir kvar? Ett jättestort kalhygge! Ringblomsvägen var planerad för 36 villor men slutresultatet blev 50. Vem tror att det kommer att stanna vid 164 bostäder på det planerade området. Som hustillverkare har man bara ett mål. Att tjäna så mycket pengar som möjligt. Kommunen borde ställa mycket större krav på byggherrarna för att få deras bebyggelse att harmoniera med intilliggande område. Kan varmt rekommendera ett studiebesök till fots in i Kärnhems område framför Öjaby Herrgård för att studera ett avskräckande exempel på hur en hustillverkare kan trycka in villor och radhus in absurdum för att känna så mycket pengar som möjligt.

Öjaby har länge varit ett attraktivt och varsamt bebyggt villaområde. Kvar från det gamla bondesamhället har funnits enstaka åkerlappar som nu köps upp av div

husfabrikanter. Att dom sedan med kommunens goda minne kan planera och bygga utan en tanke på att bebyggelsen skall smälta in med övrig omgivning kan tyckas märklig. Att bygga upp till fyra våningar höga hus på det nu aktuella och känsliga området avviker på ett dramatiskt sätt från övriga delar av Öjaby och förstör karaktären på orten.

- 2. Skogen.

Det behöver upprepas hur mycket vi Öjabybor har kämpat för att behålla detta område som fritids- och rekreationsområde för alla skolbarn, scoutverksamhet, orienteringsklubbar och övriga invånare i Öjaby och Växjö. När flygplatsen byggdes blev vi lovade att i princip inte ett enda träd skulle tas ner. De skulle behövas som buffert mot buller och avgaser från flygplatsen. Nu kan vi bara konstatera att ordet tillväxt och att Växjö Stad skall växa till 100.000 invånare så fort som möjligt går före allt vad som innebär ett varsamt hanterande av sina invånare, bostadsområden och miljöer. I nämnda skog har med hjälp av Växjö Fordons gymnasium anlagts ett antal vägar för att även barnvagnar och rörelsehindrade lätt skall komma fram. Tanken är god och låt dom färdigställa pågående vägar men låt övrig skog vara kvar orörd och alla dom naturligt upptrampade stigar vara som dom är.

- 3. Verksamhetsområde.

Att planerat verksamhetsområde utmed Nylandavägen skulle ha fördel av närhet till flygplatsen tror vi ha liten betydelse. Vid en förfrågan hos en anställd vid Staples om nyttan av att vara lokaliserad som granne med flygplatsen säger han att de inte har någon som helst fördel eller nytta av det. Däremot ur logistisk synpunkt ligger deras plats väl till. Om nu planerat verksamhetsområde blir verklighet är det mycket viktigt att det kommer att finnas passager mellan den eventuellt kvarvarande skogen och Nylandavägen. Ett förslag från undertecknad att lägga ett verksamhetsområde andra sidan väg 30 fick först ett negativt gehör för att sedan vid nästa möte var ok och inritat på kartan. Sen gick väl förhandlingarna med den välkände markägaren i baklås varför den nu åter är inritad på ett icke oansenligt stort område på vår känsliga natur.

- 4. Grusväg mot Lunnaby.

Den slingrande grusvägen mellan Öjaby och Lunnaby är en säregen och mycket vacker idyll. Låt den förbli som den är och förstör den inte med annan beläggning eller uträtande av kurvor och höjder. (Det har ni heller inte föreslaget)

- 5. Myresjöhus.

I Myresjöhus planer för bebyggelse på området utmed Lunnabyvägen finns bl.a. en parkeringsplats markerad med infart från nyvarande gång- och cykelväg i Rönnvägens förlängning. Detta innebär att gång- och cykelvägen måste ändras till gata för biltrafik. Detta är högst olämpligt då den är flitigt använd av gång- och cykeltrafik och speciellt av skolbarn.

- 6. Ny anslutningsväg.

Ny väg planeras från det nya bostadsområdet till Öjabyvägen. Denna väg bör fortsätta för anslutning till Nylandavägen. I annat fall ökas genomfartstrafiken genom samhället med beräknat 700 rörelser per dag. Utmed vägen ligger bl.a. Öjaby skola.

förskolor, tennisbanor, badplats, villor, kiosk, o.s.v. Vägen är redan i dag hårt belastad av all trafik och inte minst av den täta busstrafiken som nästan undantagslöst går tom mellan Lunnabyvägen och flygplatsen. Ett absolut krav på Myresjöhus bör vara att den nya anslutningsvägen färdigställs innan arbeten påbörjas med nytt bostadsområde. Området kommer att vara en byggarbetsplats under många år.

**Kommentar:**

Synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Öjaby 9:126

- Helgasjöns strandskydd om 200 in skall gälla och respekteras. Några väsentliga skäl för att korta detta finns ej.
- Helgövägen skall bibehållas i nuvarande sträckning.
- Inga flerfamiljshus eller radhus skall tillåtas inom området endast villabebyggelse med max 1,5 våning. Flerfamiljshus inom området skulle allvarligt förfula och störa landskapet. Planområdet skall utgöra en landskapsdel och ingen stadsdel, vilket är en väsentlig skillnad.
- Miljö- och naturanpassad byggnation skall gälla för bebyggelsen. Inom östra området med gräns mot naturmarken kan någon form av grupphus vara ett alternativ för att uppnå lägre produktionskostnad till förmån för husköpare.
- Ingen bebyggelse söder om den nuvarande Haguddevägen.
- Befintlig grönremsa mot Ringblomsvägens bebyggelse bevaras,
- Med hänvisning till ovannämnda synpunkter måste föreslaget planområde väsentligt minskas och revideras härför.
- Ärendet kommer att bevakas gemensamt till högsta instans.

**Kommentar:**

Synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Anemonen 5

- Kommunikation med Bussen linje 4
- Vägnätet bör ändras vid bygge, Öjabyvägen är väldigt trafikerad i dagsläget.
- Skolomsorgen, hur ska det planeras.
- Strandskyddet bör bevaras och inte minska till 100 meter
- Önskvärt med endast villor på det nya området.
- Önskar inga fler företag i detta område.

**Kommentar:**

En ny anslutningsväg kommer att färdigställas i samband med utbyggnaden av det planerade bostadsområdet.

Planprogrammet föreslår att en ny förskola placeras i anslutning till det nya bostadsområdet. Platsen för den föreslagna förskolan har reviderats efter inkomna synpunkter under samrådet.

Övriga synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Öjaby 1:131

- I planförslaget anförs att Strandskyddsbestämmelserna finns i Miljöbalken kapitel 7 (SFS 1998:808) och att det runt Helgasjön finns ett utökat skydd med gräns 200 m upp på land och 100 m ut i vattnet (Länsstyrelsens beslut 1979). Vidare framgår att det pågår en utredning där Länsstyrelsen ser över bestämmelserna om det finns skäl att föra tillbaka gränsen till 100 m. Eftersom Miljöbalken trädde i kraft 1 januari 1999 är det inte sannolikt att det går att ändra Länsstyrelsens beslut 1979 utan man måste fatta nytt beslut.

Planförslaget bör, så länge inget annat visas, ta hänsyn till nu gällande beslut och planera efter ett strandskydd om 200 m. För vissa delar av planförslaget synes avståndet till Helgasjön till och med understiga 100 m. När förslag till översiktsplan upprättas eller en ändring av planen görs, ska kommunen samråda och föra en dialog med bl.a. länsstyrelsen. Länsstyrelsen skall också sammanställa ett särskilt samrådsyttrande som lämnas till kommunen. Jag ser fram emot att ta del av detta särskilda samrådsyttrande med hänsyn till att "det pågår en särskild utredning där Länsstyrelsen ser över bestämmelserna"

Jag finner ingen anledning att idag i några delar gilla planförslaget eftersom det inte tar hänsyn till gällande strandskydd.

#### **Kommentar:**

Planprogrammet kommer att kompletteras med en tydlig motivering för upphävandet av strandskyddet. Som ett särskilt skäl anges "bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet" som allmänt intresse (enligt PBL kap. 2).

Övriga synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Åkerkullan 2

### Fastighetsägare till Åkerkullan 3

### Fastighetsägare till Brunskäran 1

Planerat är en parkering i slutändan av Rönnvägen där det nu finns en cykel och gångväg till Ringblomsvägen. Denna cykel o gångväg används dagligen av barn och boende. Vi anser att det är en stor risk för incidens samt olyckor. Vi förordar att istället placera ytterligare en parkering på Lunnabyvägen. Här finns trottoar för gående.

**Kommentar:**

Utformningen som visas i planprogrammet har redigerats och kommer att studeras närmare i detaljplanskedet för att säkerställa en säker trafikmiljö före gående och cyklister.

**Boende uppvuxen i Öjaby**

Jag är uppvuxen i Öjabys södra delar och har genom hela mitt liv använt skogsområdet norr om Öjaby för lek, skolundervisning, motion, avkoppling och svamp och bärplockning. Förslaget med ett industriområde kloss an till detta rekreationsområde borde även för beslutsfattare förefalla ytterst olämpligt. Vid läsning av planprogrammet låter det till viss del väldigt bra, att man har sett värdet i att bevara skogsområdet norr om Öjaby då detta är ett så pass viktigt rekreationsområde för de boende i området. Hur man då kan föreslå att bygga ut ett verksamhetsområde i stora delar av detta grönområde är mycket underligt. Skogen nyttjas flitigt av såväl motionärer, ryttare, lekande barn, skolbarn på utflykt, orienterare, scouter m.fl. Motionärerna är i alla åldrar, allt från femåringen som cyklar bredvid sina föräldrar till 85-åringen med stavar. Oftast använder dessa motionärer sig av den så kallade "Lunnabyrundan" som sträcker sig från Öjaby till Lunnaby via grusvägen och tillbaka till Öjaby via Nylandavägen. Det är därför ytterst olämpligt att förstöra den nuvarande miljön med ett verksamhetsområde. Troligen kommer antalet motionärer minska kraftigt om skogen försvinner och om någon skulle ta sig runt Lunnabyrundan så är det med stor risk för så väl den cyklade femåringen som för 85-åringen med stavar med tanke på alla de lastbilstransporter som kommer trafikera vägen. En del motionärer väljer en kortare runda och använder då någon av de stigar som idag löper från grusvägen och ut på Nylandavägen, en möjlighet som också försvinner om förslaget om ett verksamhetsområde går igenom. Som sagt nyttjats skogen redan idag mycket flitigt och med tanke på de nya bostäder som redan byggts inne i Öjaby och de som finns med i det aktuella förslaget är det av yttersta vikt att den får finnas kvar då det blir betydligt fler människor som kommer att nyttja den. Det beskrivs i rapporten som att det är av vikt att ett verksamhetsområde byggs just här med tanke på närheten till flygplatsen, ett påstående som känns lätt fingerat. Vilka transportföretag är idag egentligen beroende av flyget i sin verksamhet, och om något skulle vara det är detta något som Växjö Europas Grönaste stad vill bidra till? Med tanke på den global miljösituation som vi befinner oss i är flyget inte framtiden för godstransport, även om vissa politiker gärna vill göra allt för att Växjös flygplats ska expandera snarare än försvinna.

På informationsmötet framkom det att man vill undvika känslan av att man landar mitt i ingenstans när man kommer med flyget till Växjö, och att detta skulle vara en god anledning till varför verksamheterna planeras att bygga just här känns som ett hån. Är man verkligen beredd att offra sina invånares så betydelsefulla rekreationsområde för en mer urban känsla vid inflygning, skäms Växjö kommun!!!

Jag förstår att ni är i behov av mer mark för verksamheter och att andra förslag är i görningen och min åsikt är därför att ni borde lägga all kraft och arbete på att hitta möjligheter att använda dessa områden. De områden som i övrigt är aktuella, mellan väg 25 och 30 och längs med väg 25 på väg mot Alvesta är områden som dels ligger betydligt bättre till för transportföretag och som dels inte inkräktar på rekreationsområde i samma utsträckning.

Som nybliven mamma är jag mycket ledsen över att ett värdefullt skogsområde riskerar att gå förlorat och mycket orolig över hur eventuella verksamheter kommer påverka miljö, buller, trafiksäkerhet. Jag önskar flytta till norra Öjaby med min lilla familj men om förslaget med ett verksamhetsområde vid flygplatsen går igenom tror jag att vi flyttar någon annanstans. Den skog som blir kvar blir ingen skog i egentlig mening utan snarare en jättestor park med ett jättestort verksamhetsområde som granne, inget för en barnfamilj! Jag hoppas innerligt att förslaget om ytterligare verksamheter i Norra Öjaby avskrivs en gång för alla, denna mark nyttjas och kommer nyttjas än mer flitigt i framtiden av Öjabys invånare.

**Kommentar:**

*Synpunkter noteras.*

#### Fastighetsägare till Åkerkullan 4

Undertecknade är ägare till fastigheten Åkerkullan 4. Vår fastighet gränsar till den planerade parkeringsplatsen med infart från Lunnabyvägen. Vi Anser att planerad parkeringsplats är alldeles för nära vår tomtgräns. Vi har fem stora fönstren och vårt sovrum mot den sidan. En parkering med 30-32 bilparkeringar blir störande. Vårt önskemål är att det blir samma avstånd mellan vår tomtgräns och planerad parkeringsplats, som det är mellan tomtgränserna på Videvägen och Ringblomsvägen. Det är det 14 meter. Ca 10 meter utanför vår tomt har vi flera fina björkar. Där finns också 1 ca 10 meter hög ett träd. Vår förhoppning är att dessa kan få stå kvar. De har funnits där sedan vi byggde här för 44 år sedan.

Några andra synpunkter. Placeringen av parkeringen är väl inte den bästa med hänsyn till lekplatsen, vars ingång ligger tvärs över gatan. Varför kan det inte bli två mindre parkeringar, med inkörsel från Lunnabyvägen. En där Ni planerat för en idag och en längre österut av området?

Vi tycker att det är positivt att Ni planerat in hus som möjliggör att kullen inte planas ut.

**Kommentar:**

*Synpunkter noteras.*

## Fastighetsägare till Dahlian 1

Jag saknar en naturinventering till det södra området benämnt E och på samrådsmötet omnämndes det som Björks backe. ("Landskapsanalys Öjaby Norra 2012" omfattar inte detta område). Det gamla namnet var Lunnabacken eftersom det låg i anslutning till Lunnäng som låg väster om kullen. I slutet av 40 talet köpte familjen Björk en sädeslada som låg jämte Ingelsgården och flyttade denna till kullen samt tecknade ett 49-års hyreskontrakt. Därefter började kullen kallas Björkabacken. Stugan brann ner för några år sedan. Kullen är otroligt vacker med sina stenar och blandskogen som består av nästa alla våra vanligaste Svenska trädslag. Kullen tillsammans med Lunnäng har varit flitigt utnyttjad för rekreation under det senaste århundradet. Redan på 20-talet så användes den av barnen för kreativa lekar runt de stora block-stenarna. Stenen på östra sidan kallad man berget. När Ingelsgårdens pensionat hade sin glansperiod på 30-40 talet så utnyttjades området flitigt för picknik och skogs promenader. På 50-60 talet härskade familjen Björk på kullen med sin fyra döttrar. På vintrarna utnyttjades backen för pulka och kälkåkning. I slutet av 60-talet när Ingelsgårdens åkrar bebyggdes så började dagmammorna använda kullen som grill och utflykts plats. På senare år har jag mest sett yngre barn leka i skogen. När marken är snötäckt och solen visar sig så är backen väl besökt av föräldrar med pulkaåkande mindre barn. Det finns nog inte någon som har växt upp eller haft barn i norra Öjaby som inte har någon relation till backen. Naturen har förändrats genom åren men många växter har ändå klarat sig från den tiden då den lilla bäcken rann runt kullen och då odlingsmossen öster om kullen var i bruk. Den gamla odlingsmossen har växt igen och förvandlats till våtmark med stående vatten på vårarna vilket har medverkat till mängder av död ved. De gamla stigarna runt kullen har växt igen. Kullen har tillsammans med den nybildade våtmarken skapat nya förutsättningar att utveckla stora naturvärden. Jag har inte tidigare sett en så riklig förekomst av rödlistade arter som det är idag. Kanske är det så att kullen tillsammans med våtmarken är det område i Öjaby som har högst naturvärde. Innan man går vidare med planarbetet måste en grundlig natur inventering göras vilket inte torde vara något problem då Växjö kommun har erkänt duktiga biologer och ekologer. Området är unikt och ligger nu helt inklämt mellan bebyggelser. Historiskt sett har backen på olika sätt haft stor betydelse för friluftsliv och rekreation.

### **Kommentar:**

I samband med detaljplanarbetet kommer en bedömning att göras om det finns ett behov av kompletterande undersökningar respektive landskapsanalys.

## Fastighetsägare till Riddarsporren 6

- Från bostadsområdet Ringblomsvägen mot det planerade området "norra Öjaby" önskar vi att det endast ska vara förbindelse med gång och cykelväg, EJ något motorfordon. Vi kan inte se någon anledning till att detta vore negativt för någon part. Eftersom tanken är att "Norra Öjabys" trafikanter ska köra den nya vägen upp



mot Öjabyvägen borde de ej finnas möjlighet att ta någon annan väg. Vi se dock en stor fara ifall det blir en trafikerad väg mellan områdena. Många bilister kommer att välja den något kortare vägen (förbi Ringblomsvägen) när de ska lämna sina barn till förskola/skola. Det kan inte finnas någon kommun som kan godkänna en genomfartsväg förbi ett bostadsområde med övervägande små barn.

- Innan bostadsområdet "Norra Öjaby" börjar bebyggas ska den nya vägen med infart från Öjabyvägen vara färdigställd. Vi som bor precis intill Helgövägen på Ringblomsvägen kommer få väldigt mycket tung trafik/byggtrafik när ca 160 bostäder ska byggas. Detta är helt orimligt med tanke på alla barn som springer/cyklar omkring på Ringblomsvägen. Vi boende på Ringblomsvägen bör inte ha något med trafiken, varken byggtrafik eller boendetrafik att göra till "norra Öjaby". Allt trafik ska gå från infarten från Öjabyvägen och alltså ENDAST en gång-cykelväg som förbinder Norra Öjabys område med Ringblomsvägen.

**Kommentar:**

Utformningen som visas i planprogrammet kommer att studeras närmare i detaljplanskedet för att säkerställa en säker trafikmiljö före gående och cyklister.

### **Fastighetsägare till Öjaby 9:31**

### **Fastighetsägare till Öjaby 9:130**

### **Fastighetsägare till Öjaby 9:18**

### **Initiativtagare till motionsslinga**

### **Fastighetsägare till Öjaby 9:127**

### **Fastighetsägare till Öjaby 9:47**

- Efter att tagit del av planförslaget har vi en rad synpunkter.
- Generellt blir det nya villaområdet överexploaterat med den byggnation som visats som förslag. Detaljplanen anger uttryckligen att Öjaby-skogen skall vara ett rekreations- och grönområde och hur viktigt detta är för invånarna speciellt i Öjaby men även Växjö. Samtidigt exploaterar man detta område i mycket stor omfattning i den nya planen. Att Myresjöhus som köpt området Öjaby Ingelsgård vill utnyttja detta maximalt är förståeligt men att det inkräktar på rekreations och grönområdet samt strandskyddet är inte acceptabelt.
- Här följer en rad synpunkter.

### **Strandskydd**

Man anser att skäl finns att minska strandskyddet till 100 meter mot gällande 200 meter.

När man studerar det regelverk som Naturvårdsverket utfärdat framkommer inga särskilda skäl i detta fall att minska till 100 meter. Där står dessutom uttryckligen följande:

Citat

Vad är inte särskilda skäl?

I många beslut där dispens har beviljats, anges som enda motiv att åtgärden inte påtagligt försämrar allmänhetens tillträde till området och att växt- och djurlivet inte påverkas påtagligt. Detta är inte sådana särskilda skäl som avses i miljöbalken, utan en förutsättning för att dispens ska kunna medges, om det dessutom finns särskilda skäl. Att området sällan eller aldrig besöks, att stranden är otillgänglig eller i övrigt olämplig för bad och friluftsliv, tas i miljöbalkspropositionen upp som ett vanligtvis ogiltigt skäl för dispens.

Dessutom tycks vissa delar av området som ritats in inkräkta även på 100 meters gränsen. Ex i områdets nordöstra del!

Området mellan de två öde sommarstugorna och Helgövägen utgör skog som inte nyttjas och här kan det vara accepterat om bebyggelse uppförs närmare än nuvarande strandskydd på 200 meter men dock inte utmed hela strand-zonen. (Se bilaga "Norra Öjaby")

#### Villaområdets utbredning

Förutom vad som nämnts ovan avseende strandskydd har man i förslaget förvisso tagit viss hänsyn till delar av den skog som invånarna i Öjaby är måna om att behålla vilket är tacksamt.

Dock frångår man det på vissa andra områden.

Ex. väster om Helgövägen (nuvarande grusväg) och den södra delen av detta område. (blåmarkerat på bilaga "Norra Öjaby"). Här är fin och öppen skog med mycket blåbärs- och lingonris och dessutom kommer två fina höjder att försvinna i.o.m exploatering och gå emot förslagen enligt sammanfattning av "Kvaliteter i området" i landskapsanalysen sidan 5 citat:

Väster om grusvägen bör en större del av det kuperade skogsområdet utvecklas för rekreation med koppling såväl mot grusvägen som upp mot travbanan och ut mot Öjabyvägen.

Detsamma gäller det nya villaområdets norra och nordöstra del (blåmarkerat på bilaga "Norra Öjaby") där man genom bebyggelse tar bort ett fint skogsområde med fin markvegetation.

Dessa områden bör ej bebyggas om man skall behålla områdets naturkaraktär.

Även området mellan nuvarande Haguddevägen och Ringsblomsvägen bör förbli ett grönområde och ej bebyggas. (se blåstreckat område). Dels som avskärmning mellan Ringblomsvägens hus och den nya bebyggelsen och dels för att området innehåller även fin vegetation och några höjder med undantag av gamla sandgropen - "tippen" (se vidare "Förorenad mark").

Ett "torg" låter väldigt urbaniserat. Varför inte behålla skogskaraktären och se till att det blir ett område med skog och naturlig markvegetation. Det blåmarkerade området på bilaga "Norra Öjaby" innehåller sådan vegetation värd att bevara istället för ett "torg".

Som jämförelse kan nämnas att området inom Ringblomsvägen kan tyckas ha gjorts väldigt "parkliknande" och skogsmiljö bör väl ändå ha företräde i "Europas grönaste stad"!

Övriga områden kan bebyggas men ett förslag är att göra så lite ingrepp i naturen som möjligt och bevara så många stora träd som möjligt. "Det tar 50 år innan nya träd vuxit upp"

På samma sätt bör planerade trädgårdar minimeras och behålla skogsmark i stor utsträckning.

#### Hustyper i villaområdet

Många anser att området Ringblomsvägen ser ut som en "huskatalog" med mycket varierade bebyggelse. Denna villamiljö bör ej upprepas i det nya området utan istället anpassas till miljön och skogen. Ej heller skall radhus förekomma i detta planförslag som nu skissats nära sjön. Begränsa hustyperna till villor 1 eller 1,5 plans

I fjällmiljö och de områden som exploateras vid våra skidorter är det mycket tydliga och bestämda regler hur husen får utformas. Ex skall de vara av timmerkaraktär och ex i Stöten-området får enbart tak med mossa eller vegetation anläggas.

Varför inte göra tydliga regler i detta område och anpassa hustyper färger och kanske tom takbeläggning på ett naturnära sätt! Hustyper och framförallt färgsättning kan begränsas så att de smälter in i naturen. Därför bör ex. ljusa eller skarpa färger ej tillåtas.

Om husen smälter in i naturen kan man mycket väl tänka sig flera våningar (ex 2 våningshus) men om det blir ett nytt "Ringblomsväg-område" är mer än 1 eller 1,5 plans villor olämpligt.

#### Anpassad miljö och hustyper kan bli ett föredöme

Med anpassad bebyggelse och planering kan detta bli ett mycket fint exempel i Europas grönaste stad att hur man kan integrera nya hus med naturen i ytterkant på ett samhälle. Detta borde kunna vara föremål för studiebesök och visas upp som ett föredöme för såväl svenska som utländska besökare i Växjö Kommun. Det skulle innebära goodwill för både Kommunen och Myresjöhus!

### Kommunen säkerställer framtida skötsel av grönområdet

Ett förslag är att Kommunen övertar skötsel och då eventuellt ägande av den mark inom "Ingelsgården" som ej kommer bebyggas, samt fastställer i planen att framtida utbyggnad ej skall ske. Med de begränsningar i utbyggnaden som vi framför i denna skrivelse, får då Myresjöhus viss kompensation för att exploatering ej kan ske som skissats. Vi anser det är Kommunen och därmed dess invånares angelägenhet att området i övrigt bevaras som grönområde.

### Vatten och avlopp.

Det nämndes på informationsträffen att avlopps ledningar skall läggas i Helgasjön över till Sjöudden(?) Botten innehåller många grund och här är frågan hur man skall på säkert sätt anlägga en sådan ledning så att skador ej uppkommer. Dessutom kan frysning förekomma på grunda partier kalla vintrar. Är det meningen att grävarbeten skall utföras i de grunda partierna för att få ledningen "säker" ?

I kommande detaljplan bör därför klarhet ges hur ledningen skall dras och vilken inverkan den kan ha på miljön och på båttrafik ex till och från fastigheter i området.

### Övriga synpunkter och förslag:

*Citat;*

#### *3.8 Hälsa och säkerhet*

*Förorenad mark*

*Citat sidan 25*

"Strax norr om Ringblomsväg villabebyggelsen, vid grustakten i Öjabyskogen har asfaltsverk funnits. Verksamheten var i drift under 1950-och 60-talet och lades ner 1966. Det bedöms vara stor till måttlig känslighet för mark och grundvatten och spridningsrisken bedöms vara stor då verksamheten legat på en grusås."

Förslag:

En bedömning har gjorts för gamla asfaltverket men är denna förankrad i tester? Har någon kontroll av marken här förekommit avseende eventuella/troliga miljöskadliga effekter från denna verksamhet?

Utredning har förbisett ett område mellan Ringblomsvägen och Haguddevägen där miljörisk föreligger.

Detta område består av en gammal utgrävd sandgrop som delvis är igenfylld med mossjord (från gamla Spetsamossen i Växjö) och sågspån. Sandgropen har varit "soptipp" (illegalt) för fastighetsägare i Öjaby under ett 25 tal år och innehåller en mängd avfall som gamla färgburkar, byggnadsrester (asbest?), bilvrak och mycket annat. Någon sanering har ej skett.

En del av detta avfall är sannolikt överfyllt med matjord medan en del ligger relativt öppet.

Skall nämnda mark delvis nyttjas till vägar och bebyggelse är det oerhört viktigt marken nogga undersöks och saneras om behov föreligger så att man inte bygger in "miljöproblem" som kan stå ägare och kommun väldigt kostsamt i framtiden.

*Citat sidan 16*

*Flora och fauna*

"Det ovala området söder om travbanan har en hög artrikedom i fältvegetationen och bland insekter och marken skulle kunna utvecklas med speciell skötsel, t.ex. bränning."

Förslag:

Vilket område avses mer specifikt? Det är i detta område som många skolklasser och mulleskola har sin utbildning! Området innehåller även mycket blåbärsris som kommer bli en bristvara i denna del av skogen som kvarstår i.o.m.

exploateringsplanerna.

Är det inte då ytterst olämpligt att utföra bränning av delar av området? Är inte nuvarande fauna mer värt att bevara!

Citat sidan 36

#### 6.1. Konsekvensbeskrivning

##### Sociala konsekvenser

"Mitt i området föreslås ett mindre torg som kan utgöra en ny mötesplats för de boende i område och främja det sociala livet."

##### Angående Industriområde utmed Nylandavägen

Här vill vi framhålla att exploatering av ett industriområde utmed Nylandavägen kommer bli en stor belastning av miljön. Att man dessutom föreslår ett industriområde intill ett planerat rekreations- och grönområde kan inte vara "rätt tänk". Dessutom skulle ett stort och värdefullt skogsområde med många stigar och fina blåbärs- och lingonområden försvinna i.o.m. en exploatering. Skogen norr om vägen mellan flygplatsen och Lunnaby har stora rekreationsvärden och är därför olämplig för utbyggnad. Det förekommer redan nu stora utsläpp från flygplan och flygfotogenlukt känns i området Ringblomsvägen -Hagudden speciellt vid flygplansstarter. De kraftigt ökade godstransporterna till och från Staples bidrar till ökade CO<sub>2</sub> (koldioxid), HC (kolväten) och Nox (kväveoxidutsläpp). Speciellt om det nu planeras ytterligare logistikföretag där! Detta kan inte vara lämpligt invid ett rekreationsområde och relativ närhet till nya villaområden. Att inkräkta på privata markägare säger sig Kommunen inte vilja göra och därmed torde området knappast lämpa sig för ytterligare etableringar.

Ett starkt önskemål (som borde vara ett krav) är dessutom att en parkeringsplats måste anläggas för lastbilar ex. mellan Nylandavägen och Flygplatsen. Många lastbilar står nu parkerade både dag - och nattetid utmed Nylandavägen men även på Torsten Ullmans väg och chaufförer skräpar ner och gör sina behov i "naturen".

Detta borde man ha tänkt på vid planeringen av Staples! Sådan parkering bör snarast anläggas oavsett om området byggs ut eller begränsas till befintlig verksamhet.

I förhoppning att våra synpunkter beaktas i kommande detaljplansarbete.

**Kommentar:**

Planprogrammet har kompletterats med en tydlig motivering för upphävandet av strandskyddet. Som ett särskilt skäl anges "bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet" som allmänt intresse (enligt PBL kap. 2).

Detaljutförning av bostadsområdet liksom eventuella bestämmelser för byggnadernas utformning (t.ex. fasadmaterial etc.) hanteras i detaljplaneskedet.

Övriga synpunkter noteras.

### Fastighetsägare till Öjaby 9:124

Jag refererar nedan till samrådshandlingen från Sweco, "Norra Öjaby, Helgövägen. Bebyggelseförslag 2013-10-04"

Jag tycker att uppritat förslag med radhus och parkering i natur sydöst (båda sidor om Haguddevägen) på kartan inte går i linje med tidigare planprogram/detaljplaner för Öjaby. Området utmed Ringblomsvägen består av enfamiljshus. I detaljplanen för Hagudden har kommunen föreskrivit enfamiljshus på villatomter min 1000kvm vilket skapar en öppenhet i området och mot sjön. Tittar man sedan på den äldre delen av Öjaby så har man även där utmed Öjabyvägen, på den östra delen som vetter mot sjön, skapat större villa tomter. Förtätning med radhus ligger väster om Öjabyvägen.

Jag tycker därför att radhusen enligt Sweco:s förslag bör flyttas västerut närmare Öjabyvägen. Att placera denna typ av bebyggelse här ligger mer i linje med den tidigare bebyggelsen i Öjaby. Som husen nu är placerade kommer man att mötas av långa massiva byggnader och bilparkeringar (i natur) när man går den befintliga gångvägen norrut, från Haguddevägen utmed sjön mot Helgö. Jag anser inte att detta ligger i linje med kommunens intentioner om rekreationsområden och grönstråk inom området. Därtill skall läggas att kommunen också föreslår att man ändrar befintligt strandskydd på 200meter till 100meter, vilket ännu mindre motiverar denna typ av bebyggelse i närhet till Helgasjön. I planprogrammet skriver kommunen att tomterna i denna del av planområdet skall ansluta till befintlig naturmark. Detta anser jag vara en omöjlighet enligt uppritat förslag, då vissa av radhusen t.o.m. tangerar plangränsen för området i den östra delen mot Helgasjön.

Jag föreslår därför att man i denna del av planområdet skapar villatomter för enfamiljshus. Del av tomt närmast plangränsområdet i öster mot Helgasjön bör i

planen bli ritad som kryssmark (+ mark). Detta medför att tomterna (utan större byggnader på denna del) kan ansluta mot befintlig naturmark och skapa öppenhet mot sjön och naturområdet.

**Kommentar:**

Synpunkter noteras.

## Fastighetsägare till Rödclinten 7

Det framtagna planprogrammet för det rubricerade området utgör en bra redovisning av de nuvarande förhållandena. Dock finns det ett antal frågor/åtgärder som måste klargöras och säkerställas i den fortsatta planprocessen.

### 4.1 Bebyggelse

I kommunens översiktsplans strukturanalys står att området norr om Öjaby har potential att bli ett viktigt rekreationsområde för staden. Ett sådant ställningstagande måste innebära att ett stort omland är beroende av området och inte enbart de boende i närområdet.

Skall det finnas någon mening med att det skall finnas något område kvar för fritid och rekreation i norra Öjaby, kan det inte vara lämpligt att lägga ut ett verksamhetsområde norr om vägen till Helgö. Skall det ligga något i att Växjö kallar i Europas grönaste stad, måste den också ha råd med grönområden för sina innevånare.

### 4.2 Grönstruktur

I programmet står under "Fritid och rekreation" Naturmarken i skogarna norr om Öjaby lämnas som naturmark för friluftsliv, rekreation, motion och naturvård.

Det är en mycket god tanke som framförs i programmet, men det finns inget hur detta skall säkerställas.

Det utmärkta grönområdet utgörs delvis av privatägd mark, där det finns en större av Södra planerad slutavverkning öster om Staples och kommunens fastighet.

Det finns inte heller angivet hur det exploaterande bolaget skall sköta den mark som ligger utanför de planerade bostadsområdena.

### 4.3 Trafik och kommunikationer

Trafiken från bebyggelsen längs med Lunnabyvägen föreslås ansluta dels till Lunnabyvägen och dels till Rönnevägen. Det finns angivet i programmet att lokalgatan till Öjabyvägen kommer att utredas i ett senare skede. Trafikmiljön på gatan är inte bra idag, fastän det är skyltad hastighet till 30 km. Försvinner en del av trafiken från Ringblomsvägen mot den nya utfarten, kommer ändå trafiken öka genom nybebyggelsen.

### Synpunkter och förslag

1. Det är mycket värdefullt för hela naturområdet, att den planerade slutavverkningen helst inte genomförs. Det måste vara ett kommunalt intresse, att den tätortsnära skogsmarken verkligen sköts som en attraktiv tätortsnära skog även om den är privatägd.
2. Det tänkta verksamhetsområde som ligger norr om Helgövägen utgår och utläggs som naturområde. Visserligen är området utlagt som verksamhetsområde i översiktsplanen, men samtidigt finns en motsättning i planen där norr om Öjaby utpekade som ett viktigt naturområde för staden. För att uppnå översiktsplanens utpekande att området är detta viktiga naturområde måste det också få en omfattning som är av någon betydande storlek.
3. De av exploatören ägda naturområdena skall överföras till kommunal ägo i exploateringsavtalet med kommunen för att säkra området framtida skötsel.
4. Om det inte redan finns skall det tas fram en tätortsnära skogsbruksplan med skötselplan och förslag på skötselåtgärder för natur- och kulturvård.
5. Skötselavtal träffas med de privata fastighetsägare som finns inom planprogrammets redovisade naturområden om markens skötsel.
6. I de nya detaljplanerna även redovisa som grönområde, de i planprogrammet redovisade naturområdena och inte enbart bebyggelseområdena. Görs inte detta finns ingen trovärdighet i planprogrammet, utan det måste då uppfattas endast som en skrift för att lugna de boende i norra Öjaby.
7. Det är av mycket stor vikt att de planerade vägarna från det planerade bostadsområdet ut till Nylandavägen byggs innan någon byggnation påbörjas. Det skulle även vara till stor fördel för hela norra Öjaby om en sådan väganslutning kommer till stånd. Därigenom skulle biltrafiken minska rejält genom Öjaby och Bergsnäs.
8. Innan bebyggelsen norr om Lunnabyvägen kommer till stånd måste trafikmiljön på Lunnabyvägen förbättras. Trafiken från nybebyggelsen kommer att belasta gatukorsningarna till Lunnabyvägen betydligt mera än idag. Med de dåliga siktförhållanden som råder i korsningarna idag, kommer olycksrisken att betydligt öka. En utredning om trafiken kan inte ske i ett senare skede, utan måste ske innan detaljplanen vinner laga kraft och ombyggnaden kan ske i samband med nybyggnationen.

**Kommentar:**

Synpunkter noteras.



# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b>	4
<b>2. Plandata</b>	5
<b>3. Förutsättningar</b>	7
3.1 Tidigare ställningstagande	7
3.2 Historia och kulturmiljö	11
3.3 Naturförhållanden	13
3.4 Rekreation och friluftsliv	19
3.5 Befintlig bebyggelse	19
3.6 Trafik	21
3.7 Teknisk försörjning	22
3.8 Hälsa och säkerhet	25
<b>4. Programförslag</b>	30
4.1 Bebyggelseområden	31
4.2 Grönstruktur	35
4.3 Trafik och kommunikationer	38
4.4 Teknisk försörjning	40
<b>5. Genomförandefrågor</b>	41
<b>6. Kommande utredningar och diskussioner</b>	43
6.1.Fornlämningar	43
6.2.Natur	43
6.3.Dagvattensystem	43
6.4.Miljökonsekvensbeskrivning	43
6.5.Trafik	43
<b>7. Konsekvenser och behovsbedömning</b>	44
7.1.Konsekvensbeskrivning	44
•Sociala konsekvenser	44
•Ekonomiska konsekvenser	44
•Kulturella konsekvenser	44
7.2.Behovsbedömning (kommande sida)	45
<b>8. Illustrationer, förslag till placering och utformning</b>	49
8.1.Planerat bostadsområde – Helgövägen	49
8.2.Planerad bebyggelse, Lunnabyvägen	50
8.3.Verksamhetsområde, tre förslag till dispositionsplan	51
8.4.Planområdet - Skissförslag	54

Bilagor:

Bilaga 1. Naturinventering Naturvärden i skogen norr om Öjaby Växjö 2010

Bilaga 2. Landskapsanalys Öjaby Norra 2012

Bilaga 3. Bullerutredning Nylanda verksamhetsområde (Ramböll, 2013)

Bilaga 4. Planförslag (del – bostadsområde, Sweco, 2013); redigerat i denna planhandling

Bilaga 5. Kollektivtrafik – Regionförbundets synpunkter (Regionförbundet Södra Småland, 2013)

Bilaga 6. Rapport – Riksintresseprecisering Växjö Flygplats (Trafikverket, 2012)

Bilaga 7. Utredning – Spillvattensystemet i Norra Öjaby (Sweco, 2013)

Projektgrupp Växjö kommun:

Annika Johnsson (Miljö- och hälsoskyddskontoret), Monika Maruszczuk (Tekniska förvaltningen, Projektering avd.), Ellen Rube (Tekniska förvaltningen, Trafik- och stadsmiljö avd.), Karoline Wiklund, Elisabeth Olsberg, Mats Fridlund (Tekniska förvaltningen, VA-avd.), Lars Andersson (Tekniska förvaltningen, Park- och naturavd.) Per Gustafsson (Skol- och Barnomsorgsförvaltningen), Patrik Karlsson (Stadsbyggnadskontoret), Maria Elmdahl Arvidsson, Kristina Thorvaldsson, Planeringschef t.o.m. 01.04.2014 och Paul Herbertsson, Planeringschef fr.o.m. 01.04.2014, Agnieszka Årevall (Planeringskontoret)

Program  
Öjaby 28:1 Öjaby 9:4 Lunnaby 3:8 m.fl.  
Växjö kommun

## 1. Inledning

### ***Bakgrund planprogram***

Området nordöst om Öjaby villabebyggelse har varit omnämnt som utbyggnadsområde sedan 1980-talet. Utbyggnadsområdet finns med i översiktsplanen för Växjö kommun 1991 och för Växjö stad 1997. Myresjöhus (Myresjö Mark AB) förvärvade marken år 2002. År 2003 gjordes en detaljplan för ny villabebyggelse vid Ringblomsvägen som uppfördes 2005-2010. I översiktsplanen för 2005 ändrades det kvarvarande utbyggnadsområdets användning till naturmark. Myresjöhus ansökte om planläggning av programaktuell mark i mars 2010. Kommunstyrelsen gav 2010 kommunchefen i uppdrag att påbörja ett planprogram för Norra Öjaby och att återigen inrymma utbyggnadsområdet i översiktsplanen för Växjö stad. Översiktsplanen vann laga kraft år 2012.

Sedan 1980-talet har marken öster om flygplatsen varit angivet som utbyggnadsområde för verksamheter i översiktsplanen för Växjö kommun. En utbyggnad av verksamhetsmark vid flygplatsen, Nylanda verksamhetsområde, påbörjades i större skala 1997 med postterminalen (Postiljonen 1) och senare Staples regionala huvudlager (Terminalen 1). En tidigare detaljplan för området från 2004 beskrev kontor och företagshotell. I översiktsplan del Växjö stad 2012 är ett större verksamhetsområde markerat för verksamheter som ser ett attraktionsvärde i den nära förbindelsen till flygplatsen och till riksvägarna.

### ***Syfte***

Syftet med planprogrammet är att utreda möjligheterna att bygga bostäder på fastigheten Öjaby 9:4, att utöka verksamhetsmarken längs med Nylandavägen för logistikföretag och för företag som har intresse av att lokalisera sig i anknytning till flygplatsen, samt att hitta avgränsningen för den tätortsnära naturmarken norr om Öjaby.

## 2. Plandata

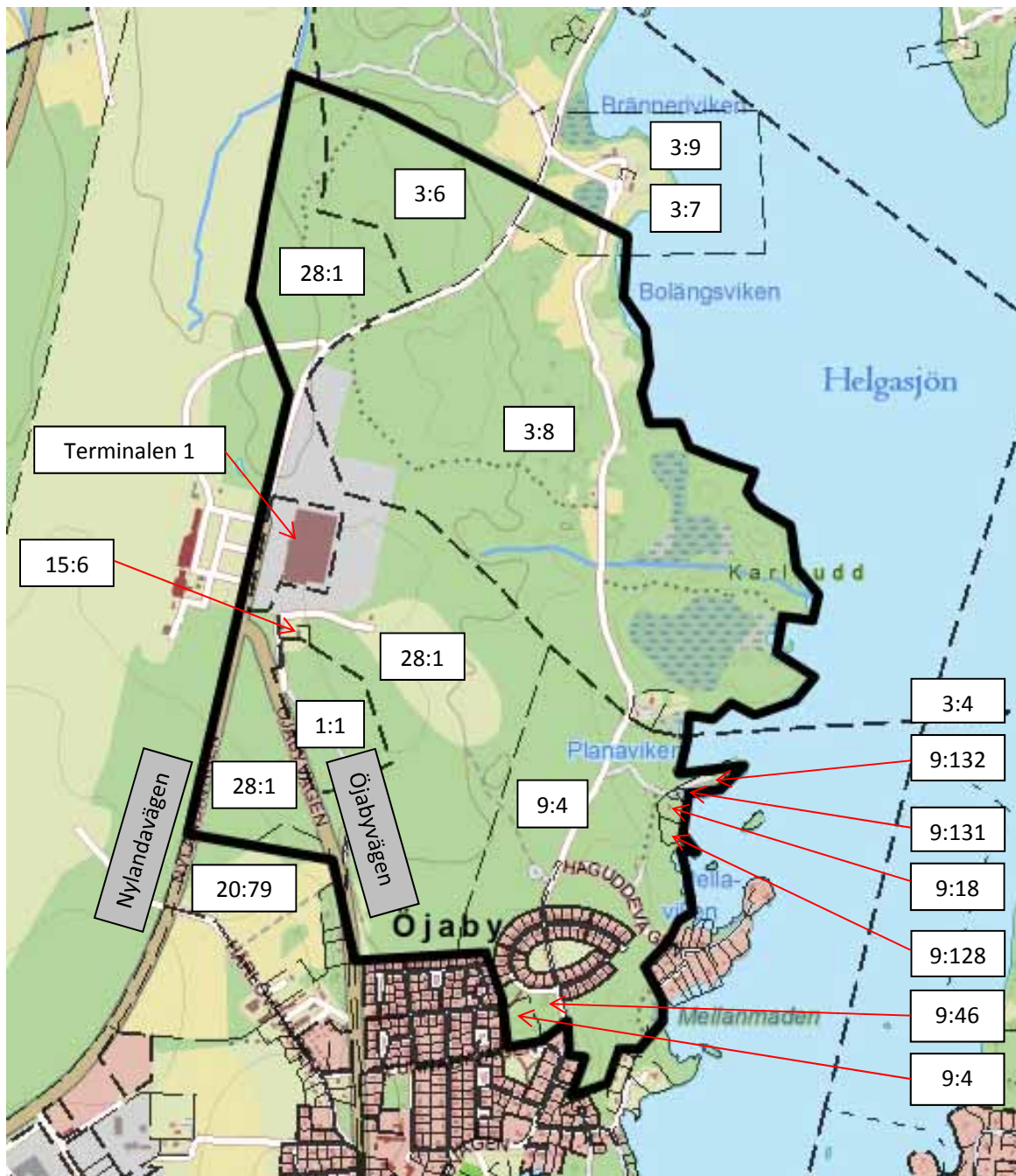
### *Läge och avgränsning*

Området ligger norr om villabebyggelsen i Öjaby ungefär 8 km från Växjö centrum.



Figur 1. Planområdet (gråmarkerad) - översiktlig karta

Området avgränsas i söder av villabebyggelse (bostäderna vid Ringblomsvägen inkluderas i planområdet), i norr av Lunnaby Gård, i öster av Helgasjön och i väster av Nylandavägen. Planområdets utbredning är ca 260 ha.



Figur 2. Planområdet - fastighets beteckning

### **Markägoförhållanden**

Fastigheterna inom planområdet är:

Öjaby 28:1, Öjaby 9:4, Öjaby 9:46, Öjaby 9:128, Öjaby 9:18, Öjaby 9:131, Öjaby 9:132, Lunnaby 3:8, Öjaby 15:6, Öjaby 20:79, Lunnaby 3:7, Lunnaby 3:6, Lunnaby 3:9, Lunnaby 3:4, Terminalen 1, Norrby 1:1 samt fastigheterna vid Ringblomsvägen. Växjö kommun äger Öjaby 28:1 och Öjaby 9:46, Myresjö mark AB äger Öjaby 9:4. Övriga fastigheter ägs av privata markägare. Planområdet sträcker sig över en stor areal och gränsar till många fastigheter.

### 3. Förutsättningar

#### 3.1 Tidigare ställningstagande

##### **Översiktsplanen**

Växjö kommuns översiktsplan, del Växjö stad, ska möjliggöra en expansion av Växjö till 100 000 invånare till år 2030. Vid nybyggnationen som sker i sammanhängande stråk längs med sjöar eller längs med kulturlandskap bör allmänhetens tillgång till dessa säkerställas. Den stadsnära landsbygden bör användas på samma sätt som tidigare och jordbruk och odlingslandskap ska prioriteras bland annat för att hålla landskapet öppet. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras genom utbyggnad och förbättring av vägnätet. Det ska finnas gröna stråk och kilar som gör det möjligt att ta sig till fots eller med cykel från bostaden eller arbetet till grönområden och sjöar. Områden för rekreation och friluftsliv ska utvecklas.

Verksamhetsområden ska placeras i stadens utkant längs med riksvägarna eller järnvägarna. Det ska finnas lämpliga avstånd mellan bostäder och verksamheter för att trygga verksamheternas framtida behov och skydda människors hälsa.

Flygplatsens verksamhet ska tryggas genom att ta hänsyn till flygplatsens omgivningspåverkan. Växjö är ett regionalt centrum och därmed en nod för arbetskraft, handel och service men även för nöjen, kultur, utbildning och arbetsplatser. Det är viktigt att skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. I översiktsplanen är ett område norr om Öjaby villabebyggelse markerad som ett utredningsområde där markanvändning inte är bestämd på grund av osäkerheten kring riksintressepreciseringen av flygplatsen. Området längs med Nylandavägen är markerat som verksamhetsområde. Övrig mark i planområdet är markerad som naturmark (figur 3).

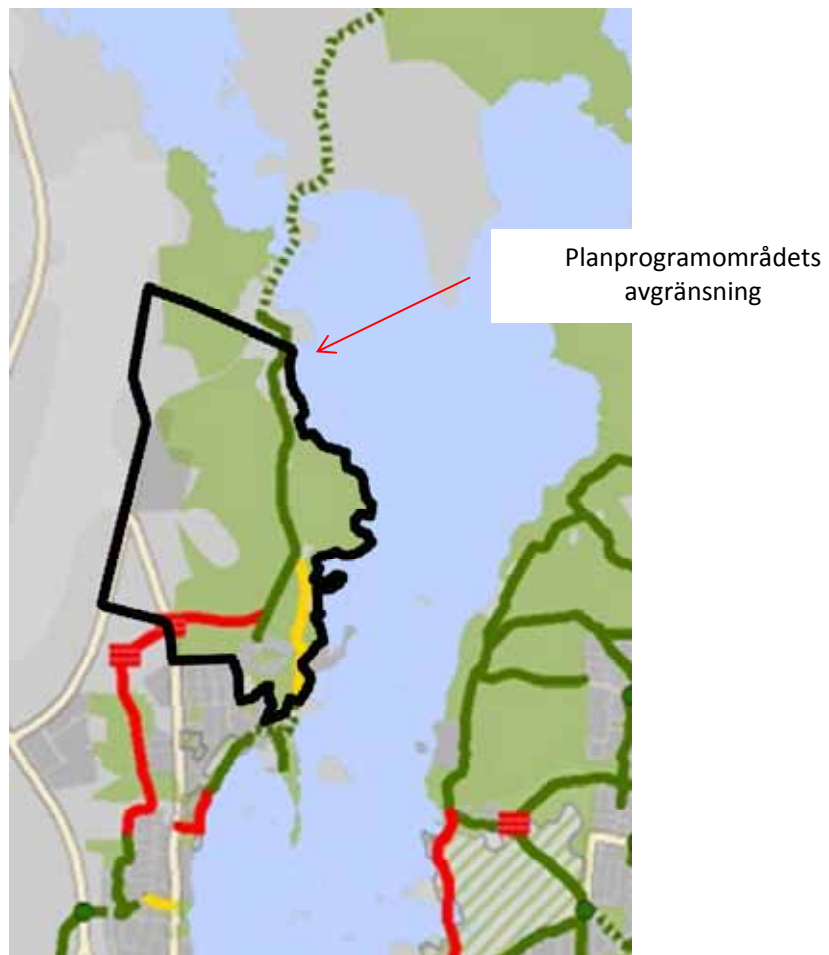


Figur 3. Utsnitt från Översiktsplanen, del Växjö stad (bostäder - gult; utredningsområde - grått, verksamhetsområde - rosa; naturområde - grönt)

### **Grönstrukturprogram**

Grönstrukturprogrammet för Växjö stad och omland, antaget av kommunstyrelsen 2013-04-09, ska stärka och utveckla de gröna stråken i staden. Öjaby saknar gröna stråk genom villabebyggelsen och vid strandremsan. Ett framtida grönt stråk bör utvecklas väster om Öjaby villabebyggelse, söder ut mot Råppe och norr ut mot Helgö. Det finns grönområden väster om den planerade bebyggelsen men tydliga sammanhängande stråk saknas eller behöver utvecklas. Det ska vara lätt att ta sig fram i det gröna stråket längs med en sammanhängande gångväg.

Den befintliga landsbygdsnära bebyggelsen i Lunnaby, med närliggande betesmarker och odlingsmarker, är redan idag integrerad i Öjaby Norra friluftslivsområde och det gröna stråket. Kulturhistoriska värden och fornlämningar som är av intresse kan genom skötsel framhävas och integreras i den gröna strukturen.

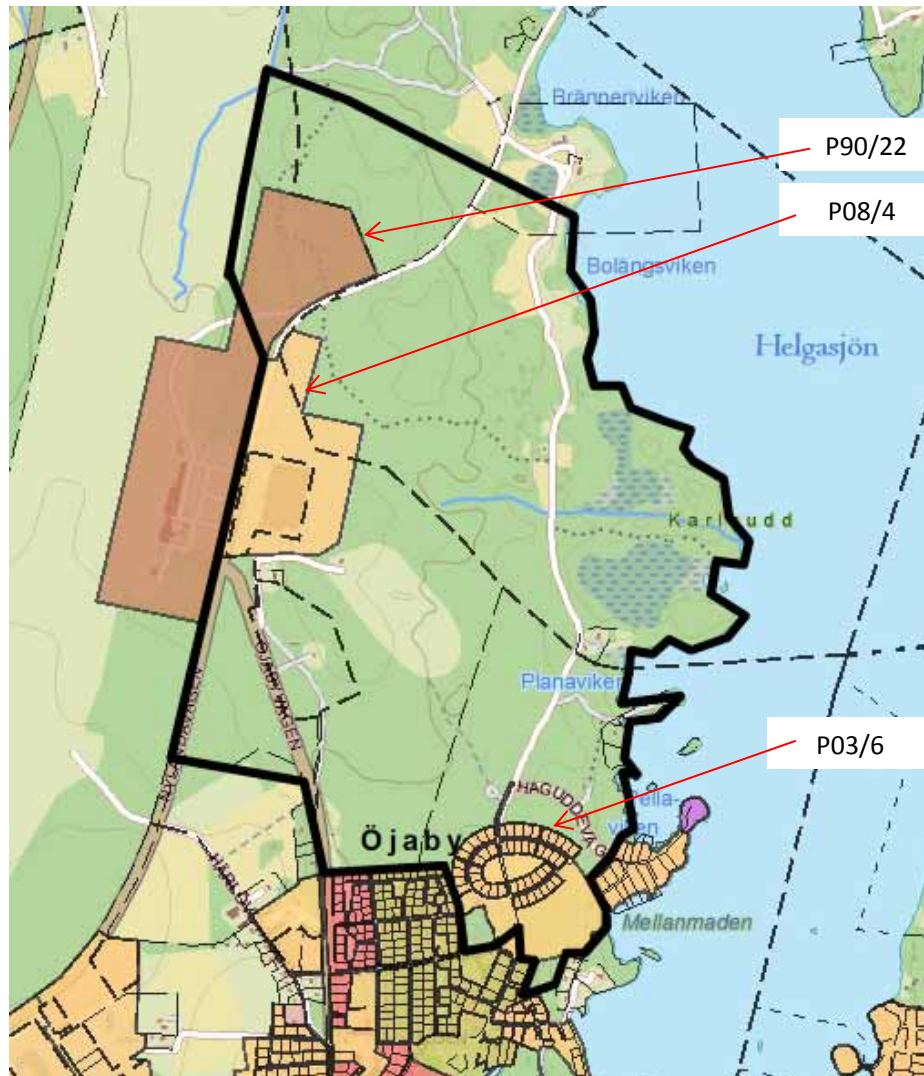


*Figur 4. Utsnitt från Grönstrukturprogram – befintliga och planerade 'gröna stråk' (grön – befintligt grönt stråk, gul – stråk som föreslås utvecklas, röd – förslag på nytt stråk)*

### **Gällande detaljplaner och pågående planarbete**

Sedan tidigare finns det en detaljplan för Nylanda verksamhetsområde som omfattar flygplatsen och verksamhetsmark norr och öster om flygplatsen (område P90/22 i figur 5). År 2008 detaljpanelades ett ca 16 ha stort område på andra

sidan flygplatsen längs med Nylandavägen som verksamhetsmark (område P08/4 i figur 5) där en fastighet, Terminalen 1, är avstyckad. Bostadsbebyggelsen längs med Ringblomsvägen med omkringliggande naturmark detaljplanerades i maj 2001, antogs i byggnadsnämnden i juni 2002 och vann laga kraft i januari 2003 (område P03/6, figur 5).



Figur 5. Gällande detalplaner inom planområdet

### **Riksintressen**

Väg 30 och Nylandavägen fram till Växjö flygplats är riksintressen. Riksväg 30 utgör en förbindelse mellan de regionala noderna Jönköping och Växjö. Växjö flygplats blev ett riksintresse år 1995. Trafikverket preciserade kriterierna för riksintresset kring flygplatser 2010 och en rapport gällande riksintresset Växjö flygplats sammanställdes år 2012 (bilaga 6). Rapporten klarlägger riksintressets två säkerhetszoner, en inre för den direkta landningssäkerheten och en yttre för att säkerställa nödvändiga luftfartsanläggningar på sikt. Beskrivning av influensområdet för buller från Växjö flygplats finns på sida 26 i planprogrammet.





Figur 6. Riksintresse - Växjö Flygplats samt väg 30 och Nylandavägen

### **Strandskydd**

Strandskyddsbestämmelser finns i Miljöbalken kapitel 7 (SFS 1998:808). Runt Helgasjön finns ett utökat skydd med gränsen 200 m upp på land och 100 m ut i vattnet (Länsstyrelsens beslut 1979). Det pågår en utredning där Länsstyrelsen i Kronobergs Län ser över bestämmelserna och utreder om det finns skäl att föra tillbaka gränsen till 100 m in i land (figur 7). Den 31:a december 2014 ska översynen vara klar.

Bestämmelserna från 1979 avsåg att skydda de allmänna intressena om tillgängliga strandområden. Strandområden är viktiga som rekreatiomsområden. De är också viktiga som rörelsestråk för allmänheten och som spridningskorridorer för biologisk mångfald. Om avsteg från det överordnade intresset att bevara strandskyddet tas för att utveckla staden ska tillgängligheten bevaras och de biologiska värdena skyddas och stärkas inom strandskyddsområdet. Allmänheten ska obehindrat ha tillgång till fri passage. Gränsen mellan en tomt och fri passage kan behöva markeras tydligt för att allmänheten ska ha tillgänglighet. Friluftslivet, rekreationsmöjligheter för närliggande bostadsområde och möjligheten att ta sig ner till strandområdet får inte påverkas negativt. Hänsyn ska tas till växt och djurliv så att barriärer för djur inte skapas och så att känslig och orörd natur inte påverkas negativt. Särskilda skäl krävs för att upphäva strandskyddet. Det ska vara ett angeläget allmänt intresse som inte försvårar allmänhetens tillgång till strandområdet eller förändrar livsvillkoren för djur och växter och att intresset även fortsättningsvis är väl avskilt från strandlinjen.



Figur 7. Strandskyddsområde inom planområdet

I detaljplanen för Öjaby 9:4 m.fl. från 2003 (P03/6; se figur 5) har strandskyddet upphävts för några fastigheter på Ringblomsvägen med bedömningen att upphävandet påverkar den biologiska mångfalden endast i liten grad.

## 3.2 Historia och kulturmiljö

### ***Områdets historik***

Öjaby betyder 'byn innanför öarna' enligt den moderna ortnamnsforskningen. Öar, holmar och vikar (t.ex. Dragåsen) som böljande reser sig längs med åsens sträckning är karakteristiskt för Öjabys strandlinje. Lunnaby betyder "byn vid lunden" efter en helig offerlund som troligtvis är dagens Rävbacken. Planområdet ligger i skogsområdet mellan Öjaby villabebyggelse och Lunnaby jordbrukslandskap. Öjaby socken består av många äldre byar, förutom Öjaby och Lunnaby även Helgö, Helgevärma, Tunatorp, Nöbble, Lönås, Hågeryd, Trångshult, Prästtorp och Tixatorp.

De första boplatserna i Öjaby syns i fornlämningar från stenåldern, bronsåldern och järnåldern. Den första kyrkan uppfördes söder om ursprungsbyn i slutet av 1100-talet på samma plats som den nuvarande kyrkan från 1400-talet står på. Det finns också några gamla gårdar som man kan fortfarande urskilja i bymiljön, t.ex. torpen från 1700-1800-talet i kluster längs med de större vägarna. Bergkvara gård lät efter laga skiftet (1864) bygga en utgård, Öjaby herrgård (1880), på sina ägor i Öjaby och nya dagsverkstorp etablerades. Inom planområdet finns backstugorna Fritslund, byggt 1822, Norrby, byggt 1864, Planen, senaste huset byggt 1890, samt Södra lunden, byggt 1842. Backstugor byggdes ofta på allmänningar på otjänlig mark, och de hade inget eget jordbruk eller fordran om dagsverken.

Öjaby har varit en socken sedan 1500-talet och var en egen landskommun från kommunreformen 1886 fram till år 1952 då den inkorporerades med Bergunda landskommun. Öjaby blev en del av Växjö kommun 1971.

### ***Kulturlandskapet***

Odlingslandskapet runt Lunnaby har höga naturvärden. Den stadsnära landsbygden i Öjaby har höga rekreativvärden och ska enligt översiktsplanen bevaras. Landskapet bör lämnas öppet med agrara näringar. Jordbruk och skogbruk har lämnat stensamlingar efter sig från olika tidsepoker, som stenmurar och stenrösen. Bostadsbebyggelse i Öjaby har tillkommit under flera sekel längs med de gamla landsvägarna och skapat ett tätt bebyggelseskap. På de ställen som grus har brutits i åsen har det bildats ett kulligt landskap. Alldeles norr om Ringblomsvägen på planområdets södra del låg tidigare en asfaltsindustri och där finns nu en stor grusplan, vilken är nästan helt igenväxt.

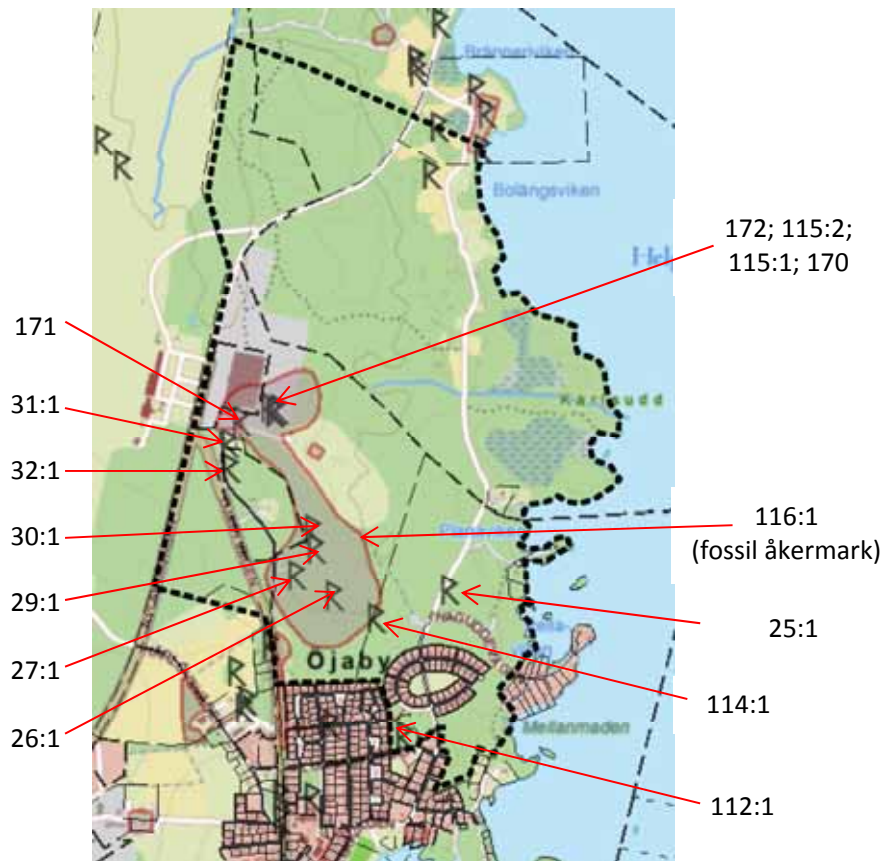
### ***Fornlämningar***

Fornlämningar avser bl.a. varaktiga övergivna lämningar efter mänsklig verksamhet under forna tider. Det omfattar även bildningar från ålderdomligt bruk så kallad fossil åkermark. Länsstyrelsen beslutar enligt kulturminneslagen 2 kap. 1§ om fornlämningar som kommer i konflikt med byggande. I Öjaby finns det enligt RAÄ hällkistor från stenåldern, gravrösen från bronsåldern, gravfält från järnåldern.

I planområdet finns det fornlämningsområde med fossil åkermark, Öjaby 116:1 på fastighet 28:1 (se fastighetskarta sida 5). Fornlämningarna utgörs av ett hundratal odlingsrösen med bredden 4-8 m i diameter och 0,2-0,5 m höga. Området är skadat efter stenbrytning, 1800-talets torpodling, skogsavverkning samt efter anläggning av travbanan. Öjaby 38:1 är ett röse från bronsåldern som låg där travbanan ligger idag och bortfördes efter inventering 1950. Öjaby 31:1 är en rektangulär stensättning nära Norrby gård, "Kyrkstenarna". Enligt en sägen markerar stenarna platsen där Öjabyborna började bygga sin första kyrka. Öjaby 31:2 är en grav markerad med rest sten/block. Öjaby 30:1 är en naturbildning som inte kunnat lokaliseras sedan 1950. Öjaby 29:1 är en häll med ett 20-tal älvkvarnsliknande naturbildningar. Idag är hällen överväxt. Öjaby 27:1 är en gravstensättning från bronsåldern/järnåldern, 19 m i diameter, beväxt med ett antal träd. Öjaby 26:1 är ett gravröse från bronsåldern, 15 m i diameter, i skogsområdet norr om villabebyggelsen. Öjaby 114:1 är en hällristning/skålgropsförekomst på gränsen mellan fastigheterna Öjaby 28:1 och Öjaby 9:4. I norra delen av planområdet, nära Lunnaby, finns Öjaby 124:1, en röseliknande stensättning från bronsåldern/järnåldern. Vid en utredning av marken nordöst och syd om fastighet Terminalen 1 som gjordes 2008, påträffades ett gravfält med brända ben i alla gravar. Fornlämningarna är bortplockade efter undersökning. Öjaby 169 är ett gravfält från stenåldern-järnåldern bestående av 2 stensättningar och 2 rösen söder om fastighet Terminalen 1. Öjaby 171 söder om fastighet Terminalen 1 är en lämning efter framställning av träkol och består av en kolningsgrop omgärdad av en vall.

Öjaby 172 öster om fastighet Terminalen 1 finns det fyndplats, övrig kulturhistorisk lämning. Öjaby 170 är en stensättning från bronsåldern-järnåldern

med en skålgrops sten i mitten. Öjaby 115:1 och Öjaby 115:2 är hållristningar. Öjaby 25:1 är en granitsten vid Helgövägen med plan ovansida med en gropliknande naturbildning. Stenen var förr känd som "Vilestenen", vilket skall betyda att det var en sten att vila sig på. Öjaby 112:1 hållristning från stenåldern-bronsåldern uppe på kullen i södra delen av planområdet nedanför Ringblomsvägen, en skålgropsförekomst på ett sprucket block.

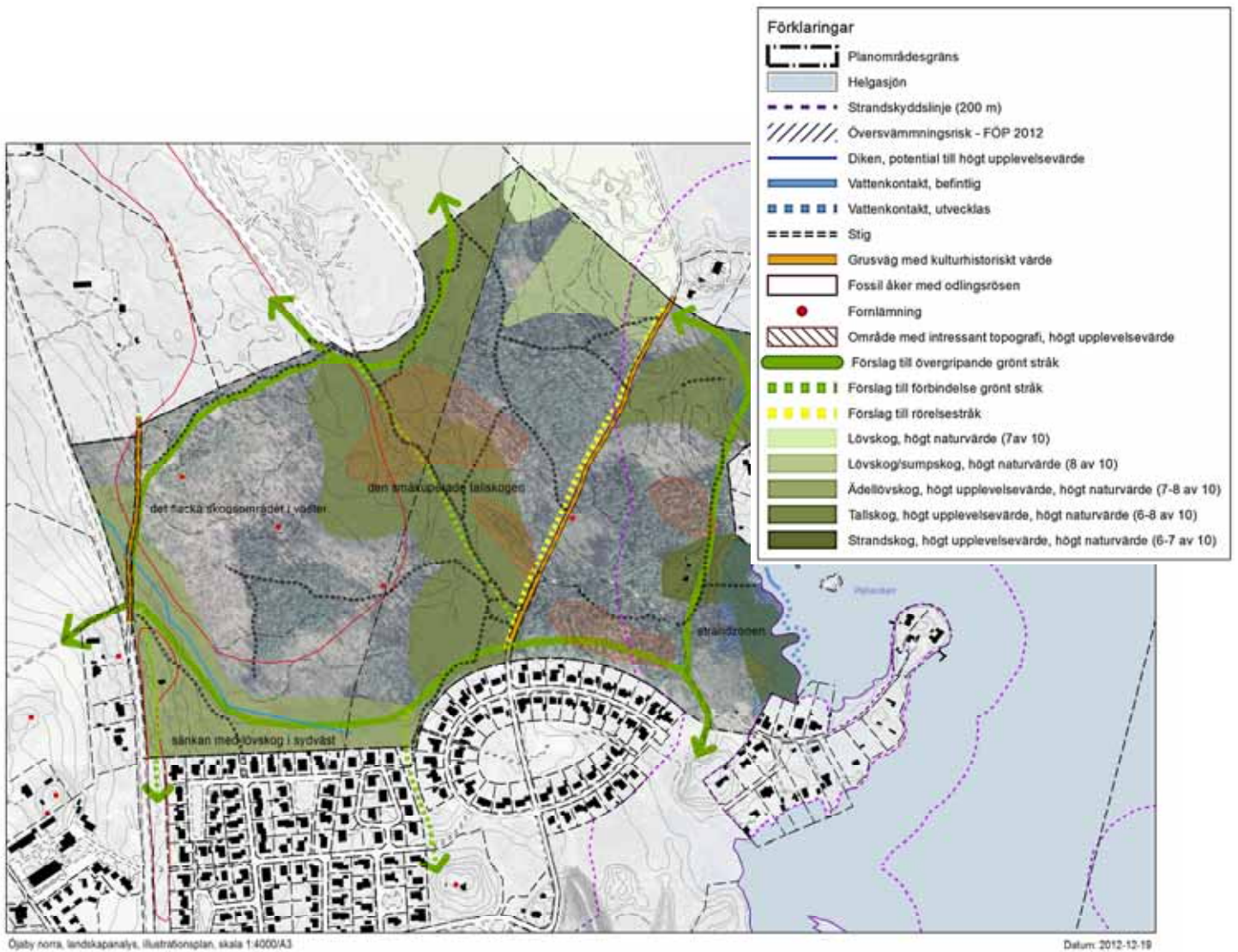


Figur 8. Fornlämningar inom planområdet

### 3.3 Naturförhållanden

#### **Landskapsbild**

Planområdet består i söder och väster av barrskog dominerat av tall. I nordost finns Lunnabys odlingslandskap och ädellövskogar. En landskapsanalys har genomförts av planområdets södra del, fastighet Öjaby 9:4; och del av fastighet 28:1 (se bilaga 1 och bilaga 2). Öjabyåsen som sträcker sig i nord-sydlig riktning har distinkta och karaktäristiska landformer. Terrängen i södra delen av planområdet (i åsens förlängning) är kuperad, och det finns stora stenblock i gruppformationer. Genom planområdet går den gamla vägförbindelsen mellan Öjaby by och Lunnaby by i nordsydlig riktning (Helgövägen). Grusvägen är ett viktigt gång- och cykelstråk (se bilaga 2).



Figur 9. Landskapsanalys för del av planområdet (karta från bilaga 2)

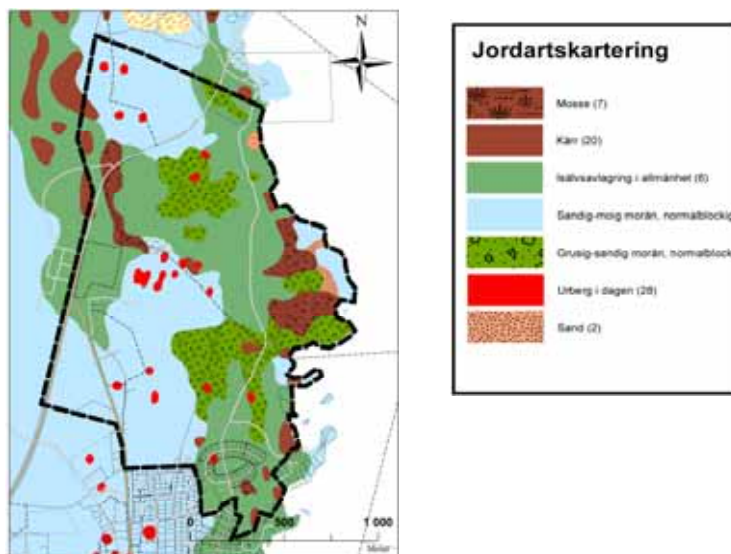
## Geologi

De översiktliga geotekniska undersökningar som är gjorda i området är följande: 1977 genom borrhplan med sektioner och siktdiagram, 1974 genom borrhning (Borrld E29), 1973 genom flygbildstolkning och uppföljning i fält, 1972 genom flygbildstolkning och sticksondering, 1961 genom borrhplan och profiler. Geotekniska undersökningar har gjorts på en stor del av fastigheterna inom planområdet.



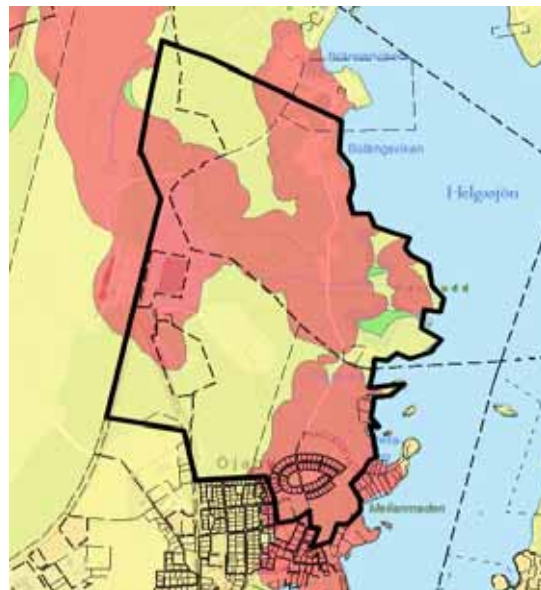
Figur 10. Geotekniska undersökningar

Berggrunden består av Smålandsporfyr och Smålandsgranit. Jordarter inom planområdet är följande: isälvssediment, normalblockig grusig sandig morän och normalblockig sandig moig morän. På några ställen vid strandområdet finns kärrmark. På Karlsudd finns tallmossar. Det finns en tallmosse söder om Ringblomsvägen och norr om den finns en svårbebyggd kärrmark.



Figur 11. Planområde – jordarter

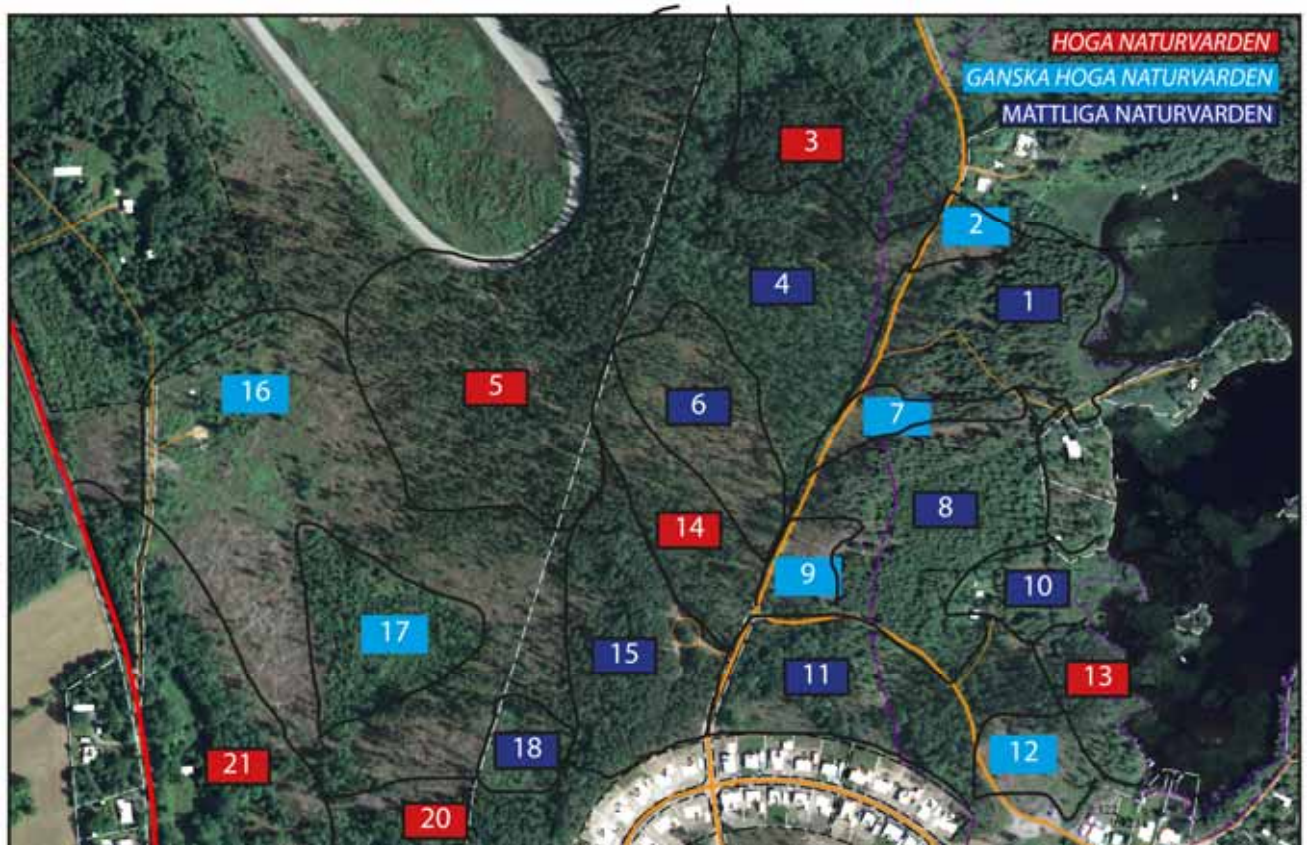
Isälvsedimenten med grusåsens kröning i mitten medför hög sårbarhet i grundvattnet för stora delar av planområdet.



Figur 12. Sårbarhet i grundvatten

### **Mark och vegetation**

Planområdet Norra Öjaby är ett varierat naturområde med skog och öppet kulturlandskap intill Helgasjön där det finns grusvägar och gångstigar. I sydost i grusåsens förlängning med sina böljande landformer finns den småkuperade skogen med gles och relativt opåverkad tallskog. Det finns områden med stora stenblock och berg i dagen.



Figur 13. Naturinventering 2010 (för kartbeskrivning se bilaga 1)

En värdefull sumpskog finns på fastighet Öjaby 9:4/Lunnaby 3:8 i närheten av torpet Planen (se fastighetskarta s.5).

Strandzonen i söder är låglänt vid strandkanten med en tydlig höjning in mot land. Innan Karlsudd finns en värdefull sumpskog ut mot sjön. Det finns mer flacka områden mitt på fastighet Öjaby 9:4 med kalhyggen. Norr om Ringblomsvägen finns en våtmark i en hålighet som bildats efter grustaget. I sydväst finns en sänka med lövskog där en mindre bäck rinner. Området har höga naturvärden och har potential att utvecklas. Skogsområdet norr om sänkan på fastighet 28:1 är ett flackt och torrt område utan högra naturvärden. Större delen av området är ett hygge med lövsly. Vid Öjabyvägen finns ett värdefullt område med ekar.

På västra sidan av travbanan finns ett område med lägre naturvärden bestående av lövsly och ett område med mer blandskog. Ett stort område öster om travbanan har en flerskiktad värdefull tallskog. Längre öster ut mot grusvägen finns en värdefull flerskiktad och fuktig blandskog med mycket björk där även sumpskogspartier förekommer. Norr om torpet Fritslund finns en mycket värdefull ädellövskog, med lämningar från tidigare ängar och längre norr ut en mycket fin rekreationsskog med ekdominans. Väster om ädellövskogen, norr om fastigheten Terminalen 1 (Staples) finns ett stort produktionsskogsområde med hygge utan höga naturvärden. Det består av äldre kvarlämnade tallar och ung lövskog. På andra sidan Nylandavägen i norra delen av planområdet finns områden utan höga naturvärden och områden med varierad skog. Närmast flygplatsfältet norr om Nylandavägen finns ett område med varierad barrskog som har högre naturvärde. Kring Lunnaby gård finns mycket höga naturvärden, ädellövskog med bokdominans och blomrika öppna ängsmarker med stora ekar. *Se vidare kartor och beskrivning av marken i bilaga Landskapsanalys Öjaby Norra 2012, Naturvärden i skogen norr om Öjaby Växjö 2010.*

### **Flora och fauna**

Norra Öjaby är ett kärnområde för biologisk mångfald. Biologisk mångfald som begrepp omfattar variationsrikedom inom arter, inom ekosystem och för olika organismer. För att bevara den biologiska mångfalden bör värdefulla naturmiljöer bevaras och skyddas.

I södra delen av planområdet finns en värdefull och flerskiktad tallskog som används i stor omfattning för promenader. Fältvegetationen domineras av blåbär. På södra delen av Karlsudd finns ett värdefullt område för fågelliv. Det är viktigt att det inte går ett grönstråk ut på Karlsudd som kan störa häckande fåglar, framförallt rovfåglar. Det ovala området söder om travbanan har en hög artrikedom i fältvegetationen och bland insekter och marken skulle kunna utvecklas med speciell skötsel, t.ex. bränning. I Lunnaby finns högsta biologiska och landskapsmässiga värden. Det finns en stor artrikedom i de blomrika markerna och på odlingsmarkerna betar kor och hästar.

*En mer utförlig artbeskrivning finns i naturinventeringarna Naturvärden i skogen norr om Öjaby Växjö 2010 och Landskapsanalys Öjaby Norra 2012 (bilaga 1 och bilaga 2).*





*Figur 14. Strandområde*



*Figur 15. Sumpskog*



*Figur 16. Kalhygge*



*Figur 17. Koja i kuperad miljö*



*Figur 18. Äldre fritidsbebyggelse*



*Figur 19. Ringblomsvägen  
bostadsbebyggelse mot Öjabyskogen*



*Figur 20. Helgövägen*



*Figur 21. Skog norr om flygplatsen*

### ***Vattendelare och avrinningsområden***

Hela planområdet ligger inom samma avrinningsområde och vatten rinner nerströms mot recipienten Helgasjön. Vattendelaren går längs med flygplatsens rullbana och vidare söder ut och norr ut.

### ***Miljö kvalitetsnormer***

Helgasjöns ekologiska status är måttlig och dess kemiska status är god. Det har inte uppmäts några dåliga värden för luft.

## **3.4 Rekreation och friluftsliv**

### ***Tillgänglighet***

Öjabyskogen är 100 ha stor, men är i dagsläget inte planerat som ett friluftsområde och tillgängligheten behöver öka för att fler ska få tillgång till området. Grönstrukturprogrammet föreslår åtgärder såsom gallring av skog, iordningställande av stigar och stopp längs med stigar, en tydlig entré till naturområdet, samt aktiviteter för barn, till exempel "sagostigar". Kultur- och fritidsförvaltningen har anordnat en promenadväg bredvid travbanan under hösten 2012. Tekniska förvaltningen har gallrat skogen i sänkan intill villabebyggelsen. Grönstrukturprogrammet pekar på vikten av ökad tillgänglighet väster om Öjaby längs med det stadsnära odlingslandskapet. Under hösten 2012 och våren 2013 så anlagd jordbruksgymnasiet i samarbete med kommunen en gångväg längs med travbanan på den västra sidan. Det kan ses som en första del av det längre grönstråket som planeras väster om Öjaby och vidare upp mot Helgö. I grönstrukturprogrammet föreslås också att ett grönstråk ska skapas väster om den planerade bostadsbebyggelsen.

### ***Användbarhet***

Det finns höga upplevelsevärden inom planområdet och en stor del av området används till friluftsliv och rekreation. Det finns ett nät av upptrampade stigar i den värdefulla tallskogen som går från villabebyggelsen till området öster om travbanan. Skolor och föreningar använder området till lek och i undervisning. Särskilt värdefullt är det småkuperade området med stora stenblock väster om grusvägen i södra planområdet. Längre norr ut i ädellövskogen finns fina rekreativmöjligheter med promenadstigar.

Det finns en aktiv scoutkår som använder marken och sjön för aktiviteter. Scoutstugan ligger vid grusvägen halvvägs upp mot Lunnaby gård. Den aktiva hembygdsföreningen har sin hembygdsgård i ett torp i skogskanten mot villabebyggelsen invid Öjabyvägen. De anordnar bland annat slätterdagar för att hålla torpets marker öppna.

Inom planområdet finns det också en travbana som abonneras av Växjö Distansklubb på lördager och erbjuder fri körning under övrig tid.

## **3.5 Befintlig bebyggelse**

### ***Bostadsbebyggelse***

Det bor 2 165 invånare i Öjaby och 62 649 i staden (statistik 2012). I området finns det: 156 hyresrätter, 52 bostadsrätter och 648 äganderätter.

Bebyggelsen i Öjaby har utvecklats längs med bygatorna i flera sekler. Den äldre bebyggelsesammansättningen med gården och ägor kan fortfarande märkas. Genom åren har samhällets förtätats och byggts ut till en tätt sammanhållen bebyggelsestruktur. Fritidshusbebyggelse i Öjaby tillkom längs med stränder under folkhemstidens era på 1930-40-50-tal. På 1950- och 60-tal byggdes de första större villabebyggelse områdena. Intill planområdet finns villaområden från 1960- och 1970-talet. På 1980- och 1990-talet uppfördes det några flerfamiljshus. På 1990- och 2000-talet tillkom mycket av den permanenta bebyggelsen på de tidigare fritidshustomterna längs med stranden, på t.ex. Hagudden och Dragåsen. Den nya villabebyggelsen längs med den böjda Ringblomsvägen byggdes mellan 2005-2010. I dagsläget förekommer även ytterligare förtätningar i samhället med småhusbebyggelse och radhus.

I planområdet finns några torp som fortfarande fungerar som fritidsbebyggelse/föreningslokal och en fritidshusfastighet som blivit permanentboende. Öjaby Hembygdsgård är ett kulturhistoriskt värdefullt torp som ligger inom planområdet intill Öjabyvägen och villabebyggelsen. Hembygdsföreningen arrenderar fastigheten av Växjö kommun. Öjaby scoutkår har en stuga vid Fritslund. Det finns en mindre hästgård utan boningshus intill travbanan. Ett kompletterande markområde arrenderas intill hästgården. Väster av travbanan ligger torpet Norrby på en större fastighet.

### **Offentlig och kommersiell service**

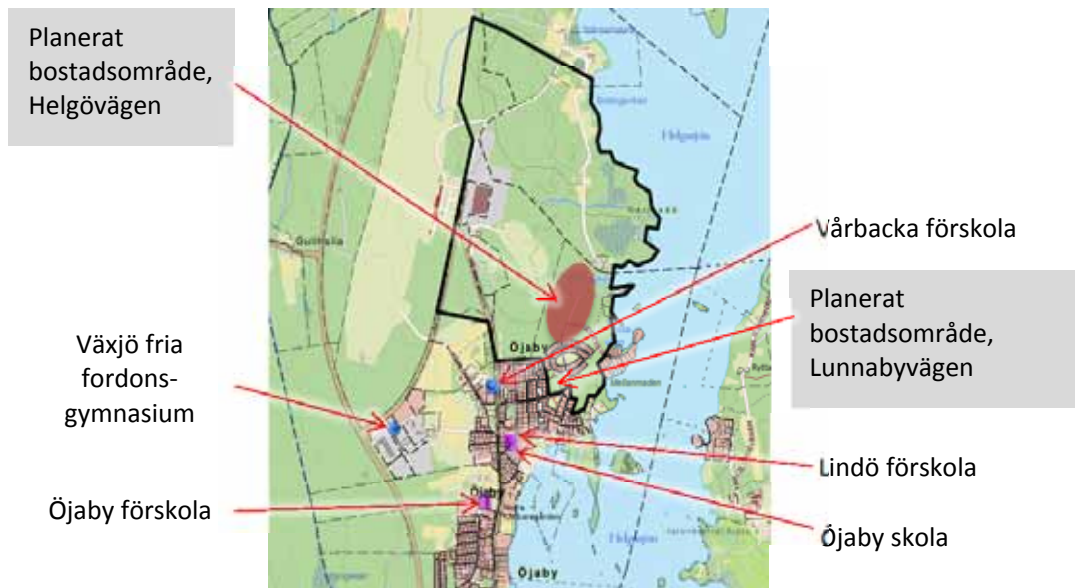
Det finns många olika verksamheter i Öjaby, några exempel är Öjaby Herrgård med restaurang och logi, Munges Bageri och Café, Öjaby Elteknik, Öjaby VVS-service och Öjaby kontorservice AB. Det finns inte några matbutiker i Öjaby. Köpcentrumet Samarkand ligger 6 km från planområdet med ett rikt utbud av affärer och en stor livsmedelsaffär. Även I11 området med bland annat byggvaruhus, elektronikaffärer och en stor livsmedelsaffär finns 6 km bort. I den strategiska planen för stadens utveckling utgör Samarkand och Arenastadsområdet en av noderna i staden.

Det finns aktiva föreningar i planområdet. Öjaby hembygdsförening med hembygdsgården beläget i ett torp norr om villabebyggelsen har en aktiv kalender och har gett ut många böcker om socken. Öjaby scoutkår använder mark och vatten runt omkring Fritslund. Naturskyddsföreningen organiserar undervisning (Öjaby skolskog) i den kuperade delen av tallskogen i södra delen av planområdet. Öjaby kyrka med församlingshem har flera olika aktiviteter.

Det planerade bostadsområdet tillhör upptagningsområde för vårdcentral Strandbjörket. En ny vårdcentral planeras i den första etappen av Bäckaslövsområdet vid Södra järnvägsgränd/Söderleden.

### **Skola och förskola**

Förskolorna i Öjaby är Lindö förskola, Öjaby förskola och Vårbacka förskola. Öjaby skola har förskoleklass, grundskola 1-6 och fritidshem och ligger på Öjabyvägen, dryg 1 km från det tilltänkta bostadsområdet. Högstadieskolan Bergundaskolan ligger ca 5 kilometer från planområdet. En ny skola och förskola för 900 elever planeras i Bredvik och kommer att ersätta Bergundaskolan.



Figur 22. Skolor och förskolor i Öjaby

### 3.6 Trafik

#### ***Gång- och cykelvägar***

Det finns bra gång- och cykelvägar i planområdet. Helgövägen, en grusväg som går norrut mot Lunnaby och Helgö. Det kommunala huvudcykeltrafiknätet går på Öjabyvägen fram till Växjö flygplats. Markerad cykelväg finns på Öjabyvägen från Lunnaby vägen, till Bergkvara och vidare in till staden. På villagatorna i Öjaby råder blandad trafik.

#### ***Kollektivtrafik***

Länstrafikens stadslinjebuss 4 går mellan Öjaby och Högstorp. Ändhållplatsen i Öjaby ligger inte längre vid Lunnabyvägen. Under hösten 2013 har linjen börjat trafikera Öjabyvägen ut till flygplatsen för att centralisera linjen till en enda sträckning som inte kör omvägar inne i bostadsområdet.

#### ***Biltrafik***

Öjabyvägen är den stora genomfartsvägen i Öjaby. Öjabyvägen, Helgövägen och Nylandavägen är gemensamhetsanläggningar norr om bebyggelsen i Öjaby och norr ut mot Helgö. Hela Öjabyvägen sköts i kommunal regi. En del av Nylandavägen är vägservitut för Helgö-Lunnaby vägsamfällighet. Inom planområdet på fastighet Öjaby 9:4 finns ett vägservitut från Helgövägen och en båtplats vid Planaviken till förmån för Öjaby 9:128.

#### ***Tunga transporter***

Riksvägarna, det regionala stråket längs med väg 30 och det interregionala stråket längs med väg 25 är transportleder för farligt gods. Nylandavägen är ett riksintresse fram till flygplatsen.

#### ***Flyg***

Flygplatsen norr om Öjaby byggdes i början av 70-talet och invigdes år 1975. Tidigare fungerade Uråsa militärflygplats som regionens civila flygfält för linjeflyget. När inrikesflyget ökade under 1960-talet påbörjades planerna på att

förlägga en ny flygplats norr om Öjaby. Det har ända sedan flygplatsens tillkomst funnits planer på att förlägga lämplig verksamhetsmark i anslutning till flygplatsen.

Flygplatsen är idag en internationell flygplats med avgångar till Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma samt till ca 10 stycken utrikesdestinationer. Varje dag landar ungefär 10 flygplan, sammanlagt cirka 60-70 flygplan per vecka. Växjö Småland Airport har planer på att utveckla sin verksamhet om det skulle uppstå möjligheter. Det finns inte några fastlagda planer i dagsläget och det är svårt att förutsäga när en utveckling är möjlig eller hur omfattande utvecklingen kommer att bli framöver. Riksintressepreciseringen från 2012 innehåller två olika scenarion för de närmaste 20-25 åren. Första scenariot omfattar samma destinationer som nu men med en trafikökning på 51 %. Det andra scenariot utgår från ett ökat antal destinationer och en ökning av trafikmängden.

### **3.7 Teknisk försörjning**

#### ***Vatten och spillvatten***

Från fastigheterna runt Ringblomsvägen går ledningar genom Korkamossen och längs med Lunnabyvägen vidare genom Öjaby. En pump för spillvatten vid Hagudden anlades 2004 och därifrån går en tryckledning. Tryckledningen från Haguddevägen till Ringblomsvägen är nedgrävd med ledningsrätt. Inom fastigheten Öjaby 9:4 där den nya bebyggelsen planeras finns inga ledningar i dagsläget. Det finns ett servitut för vatten- och avloppsledningar till förmån för fastighet Öjaby 9:128. Ledningsrätt finns längs med Härlövsvägen och Nylandavägen mellan Öjaby och Helgö.

VA-utredningen (2012) för den planerade bostadsbebyggelsen (då 100 villor) på fastighet Öjaby 9:4 visar att självfall är möjligt i nästan hela området förutom i den nordöstra delen av fastigheten. Pumpstationen bredvid Hagudden har kapacitet att ta emot spillvattnet från den planerade bebyggelsen efter mindre ombyggnation. Enligt de VA-utredningar som gjorts 2013 behöver huvudledningsnätet förstärkas och en ombyggnation av befintlig pumpstation i norra Öjaby är nödvändig eftersom det befintliga ledningsnätet inte klarar av ytterligare belastning (164 bostäder).

Vattenledningar finns till flygplatsen och till fastighet Terminalen 1.

Spillvattenledningar går längs med Öjabyvägen, öster om Hembygdsgården, längs med Bergängsvägen, till pumpstation Bolet och sedan vidare längs med Öjabyvägen söder ut. Befintliga spill- och vattenledningar till verksamhetsområdet i norr behöver eventuellt förstärkas för att klara av den ökade belastningen.



Figur 23. Ledningsrätt – blå linje; servitut – rosa linje; gemensamhetsanläggning – grön linje

### **Dagvatten**

I dag leds dagvatten från Ringblomsvägen ner till Helgasjön via ledningar och diken. Området mellan Öjabyvägen och Ringblomsvägen, samt delar av det angränsande skogsområdet, avvattnas via diken och ledningar som mynnar i Helgasjön.

Dagvattenhanteringen från det befintliga verksamhetsområdet är idag inte helt utrett, och måste klargöras i den planerade dagvattenutredningen.



Figur 24. Dagvatten

### **Avfall och återvinning**

Återvinningsstation finns på Öjabyvägen vid badplatsen och vid Runvägen mot Räppe. Grovavfall, trädgårdsavfall och farligt avfall m.m. lämnas närmast på Häringstorp återvinningscentral.

### **Fjärrvärme/Fjärrkyla**

Fjärrvärme finns framdraget till Syrenvägen och Videvägen väster om Ringblomsvägens bebyggelseområde. Det finns ingen fjärrvärme framdragen till Ringblomsvägen. Fjärrvärme är framdraget längs med Öjabyvägen fram till flygplatsen och till Terminalen 1.

### **El/Tele**

Från kraftledningsstationen på Lunnabyvägen går högspänningsledningar i Ringblomsvägen till omfördelningsstationen på vändplatsen och där ifrån går lågspänningsledningar.

Lågspänningsledning går även längs med strandkanten till fritidsfastigheterna på Öjaby 9:4. Högspänningsledning går längs med Nylandavägen vidare till Helgö.



Figur 25. Högspänningsledning

Flygplatsen har två master, varav en används för radiokommunikation invid stationsbygganden. En mast med antenn för datatrafik finns vid flygplatsen, öster om Nylandavägen vid fastighet Norrby 1:1.



Figur 26. Master

### 3.8 Hälsa och säkerhet

#### **Förorenad mark**

Miljöfarlig verksamhet utgörs av verksamheter som kan orsaka utsläpp till mark, vatten eller luft, som hanterar kemikalier eller avfall eller som kan störa omgivningen genom t.ex. buller eller fukt. Miljöfarlig verksamhet regleras i miljöbalken, 9 kapitlet. Strax norr om Ringblomsvägens villabebyggelse, vid grustäkten i Öjabyskogen, har ett asfaltsverk funnits. Verksamheten var i drift under 1950-och 60-talet och lades ner 1966. Det bedöms vara stor till måttlig känslighet för mark och grundvatten och spridningsrisken bedöms vara stor då



verksamheten legat på en grusås. Norr om fastighet Terminalen 1, vid flygplatsen, har en skjutbana bedrivits i ringa omfattning. Det bedöms finnas stora mängder bly i skjutvallen. Känslighet för mark och dess skyddsvärde samt spridningsförutsättningar bedöms vara måttliga. De båda förorenade markerna är inventerade (nr.123157 och nr.122988) och har bedömts vara riskklass 3. Flygplatsen har hanterat stora mängder flygplans- och fordonsbränsle sedan verksamheten startade 1975. Spridningsrisken är stor på norra banområdet och måttlig vid terminalbyggnaden. Markkänsligheten bedöms vara måttlig. Områdets bedöms vara i riskklass 3 (figur 27).



Figur 27. Förorenad mark

### **Radon**

Längs med grusåsens utbredning går ett bälte utmarkerat som ett högriskområde för markradon. Grusåsar är mer genomsläppliga och därför bör halten kontrolleras så att bostadshusen får radonskydd. Riktlinjerna säger att bostäder bör placeras och utformas så att de inte påverkas av markradon (figur 28).



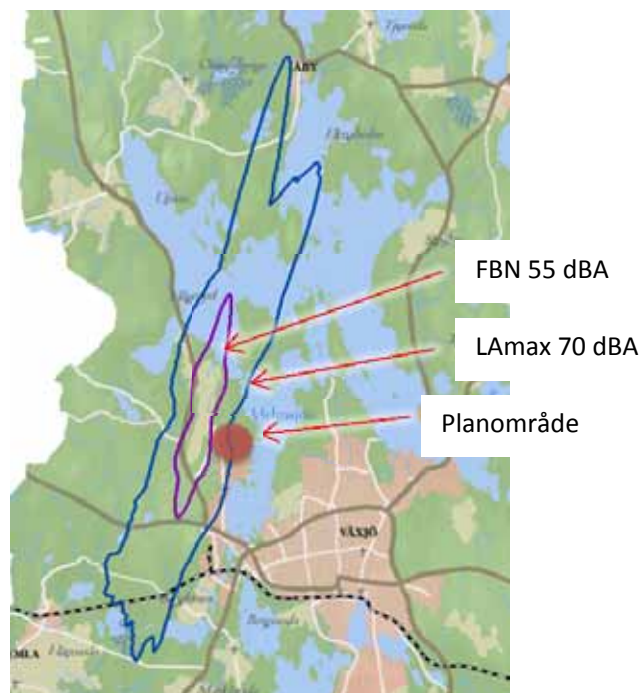
Figur 28. Markradon

## **Buller**

Flygplatsens bullernivåer för landning och uppstigning har beräknats i en bullerutredning utförd av WSP Akustik 2012. Influensområdet enligt riksintressepreciseringen går vid 70 dBA (markerat i blått på kartan bredvid). Som information redovisas även flygbullernivån FBN 55 dBA.

”Inom 70 dB(A) kurvan (3 överskridanden per årsmedeldygn) kan enstaka kompletteringar/förtätningar accepteras på fastigheter i områden med gällande detaljplan. Detta kräver prövning i det enskilda fallet. I glesbebyggda områden inom bullerkurvan bör all nybebyggelse undvikas” (s.45, bilaga6).

Området för den planerade bostadsbebyggelsen ligger utanför influensområdet. Buller från flygplatsens markverksamhet och Nylanda verksamhetsområde har analyserats i en bullerutredning som utförts av Ramböll Sverige AB för detta planprogram (bilaga 3).



Figur 29. Flygbuller 55 dBA och 70 dBA (influensområde)



Figur 30. Flygbuller FBN 55 dBA och LAmx 70 dBA (influensområde och planområde)

### **Miljöfarlig verksamhet**

Växjö flygplats strax utanför planområdet är en miljöfarlig verksamhet pga. flygplanens utsläpp i luften och upphov till buller samt verksamhet på marken. Motorkörning av flygplan för varmkörning och motorkontroll orsakar också utsläpp och buller. Verksamheten innefattar bränslehantering och kemikaliehantering för t.ex. avisning av flygplan, tvätt av flygplan, halkbekämpning och rening av rullbanan.

### **Brandövningsplats**

Småland Airport har en övningsplats för brandövningar ca 150 m från fastighetsgränsen/staketet. Det arrangeras två övningar per år. Bränslet i övningarna är flygbränsle jetA1 som är en typ av flygfotogen. Rökutvecklingen som sker är begränsad då den inte får störa flygtrafiken. Småland Airport håller på att upprätta en åtgärdsplan för släckvattnet från brandövningarna (figur 31).



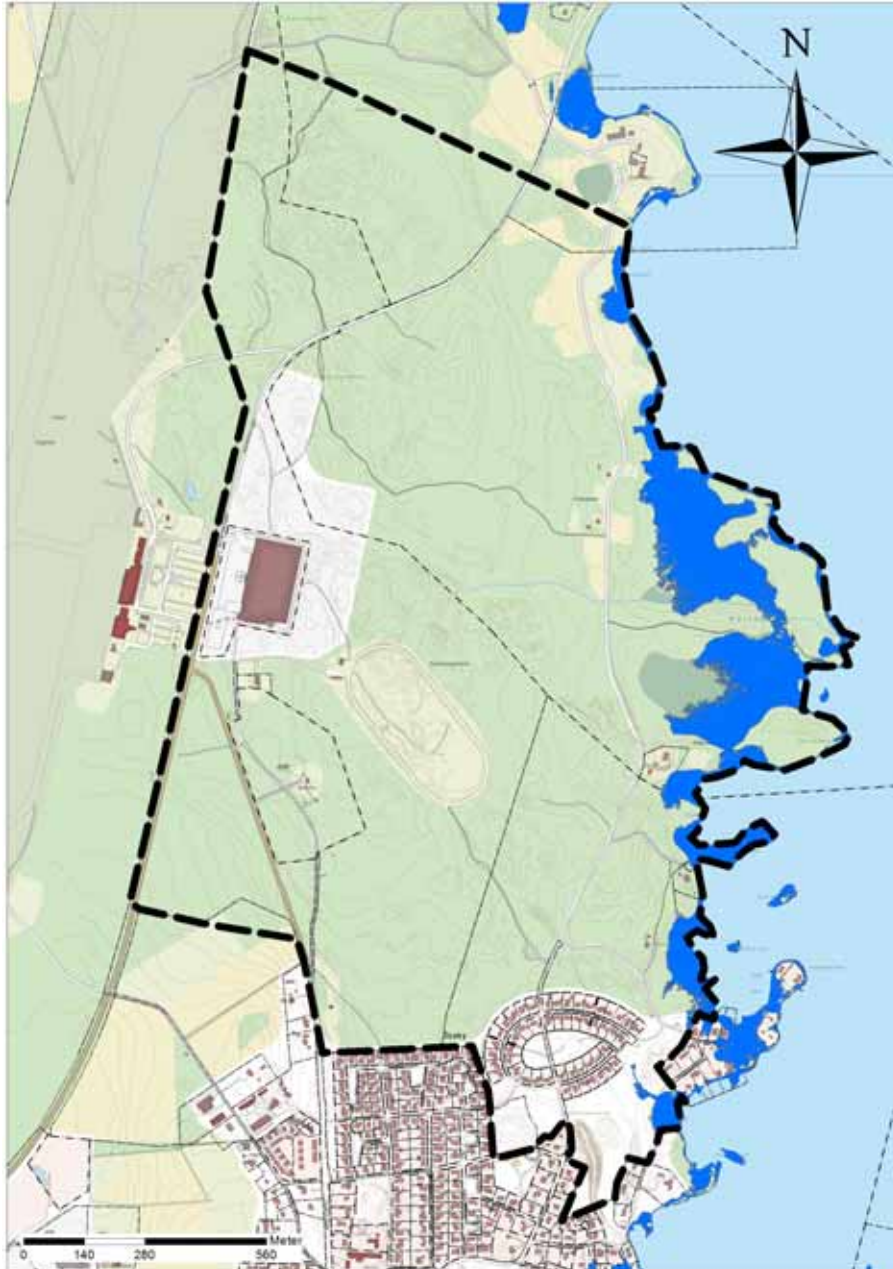
Figur 31. Flygplatsens brandövningsplats

### **Farligt gods**

Riksvägarna är transportleder för farligt gods.

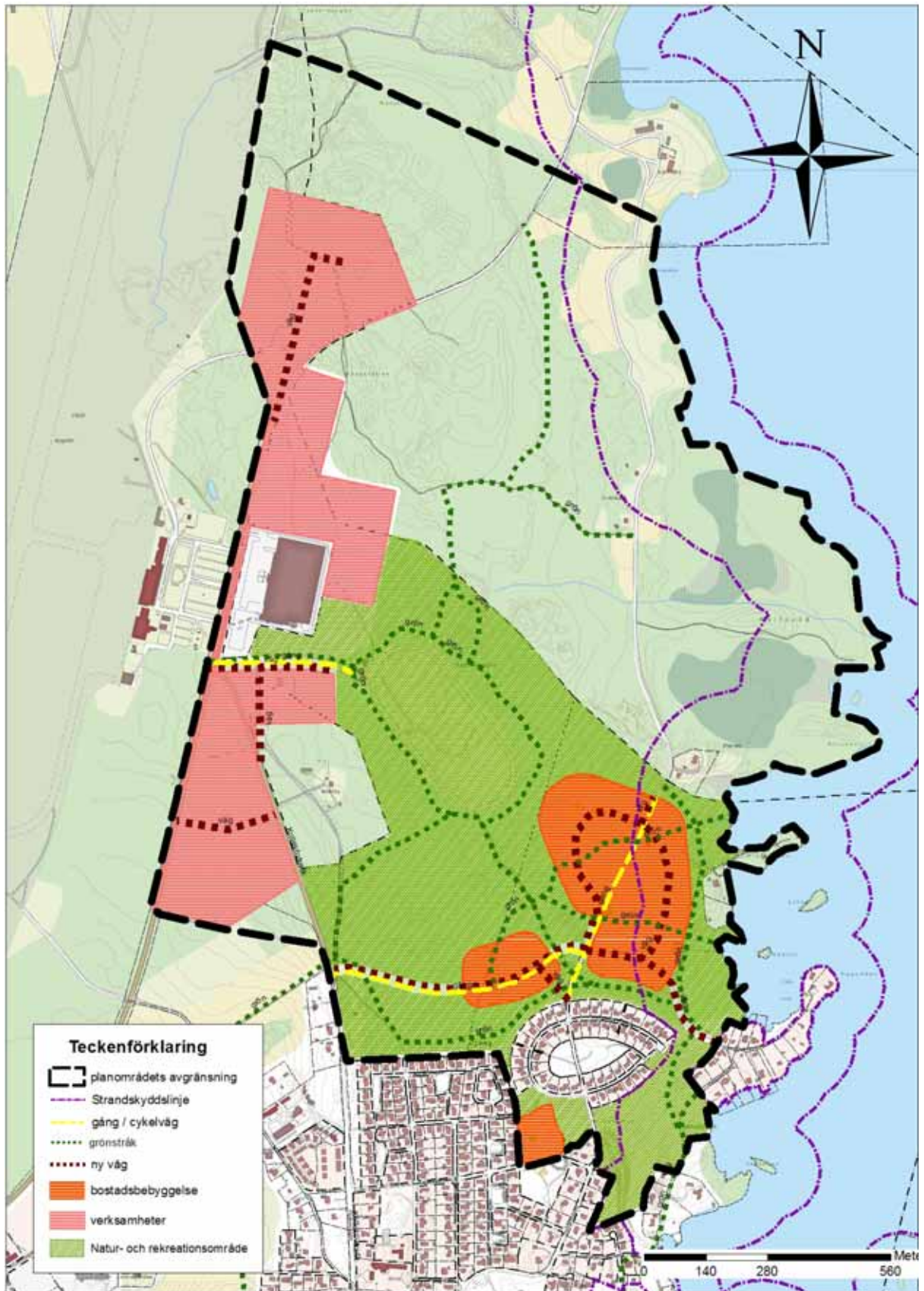
### **Översvämningsrisk**

I planområdet finns det översvämningsrisk längs med en stor del av Helgasjöns strand, det gäller Mellanmaden, Hagudden, Pellaviken, Kråkholmen, lågområdet på Karlsudd och Bolängsviken (figur 32).



*Figur 32. Översvämningsrisk inom planområde*

## 4. Programförslag

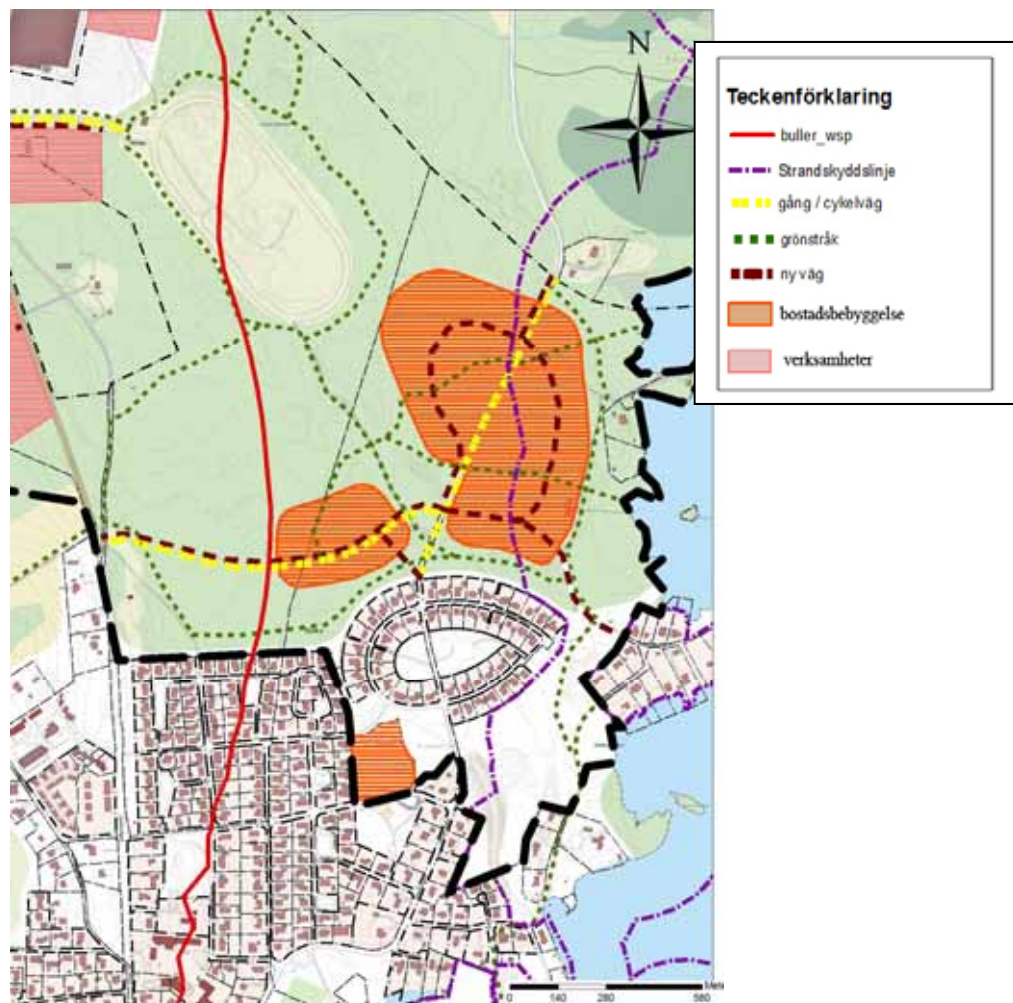


Figur 33. Norra Öjaby - Planförslag

## 4.1 Bebyggelseområden

### **Bostäder**

Planförslaget ger stora möjligheter att anpassa den kommande byggnationen efter terrängen. Särskild den planerade bostadsbebyggelsen i östra delen, vars tomtmarkgränser ska utgöra en ny strandskyddsgräns, bör anpassas till naturens befintliga förutsättningar. Den planerade bebyggelsen är tänkt att bestå av ca 160 bostäder. Förslaget innehåller en blandning av boendeformer. Den föreslagna bebyggelsen håller sig huvudsakligen inom fastighetsgränsen 9:4, förutom västra delen som utökas något västerut på kommunal mark.



Figur 34. Planförslag - del bostäder

På den mindre fastigheten (Öjaby 9:4, planområdets södra del) på höjden norr om Lunnabyvägen föreslås terränghus som sträcker sig tvärs höjdkurvorna samt en förskolebyggnad som också är anpassad till befintliga terrängförutsättningar. En naturvårdsplan som inkluderar gallring bör göras. Området ansluts via Lunnabyvägen.

En kompletterande geoteknisk undersökning bör göras av marken som ska bebyggas. En mätning av markradon bör utföras och om det framkommer att det finns höga värden ska de husen byggas med en radonsäker grundläggning.

En illustrations planförslag som visar en möjlig utformning av bostadsområden på planområdet har utförts av SWECO (2013), och finns bifogat som bilaga 4 till detta planprogram. Illustrationsplaner som visar en möjlig bebyggelse i det planerade bostadsområdet finns i slutet av denna programhandling.

Enligt ÖP (Del Växjö stad) är den västra delen av utredningsområde (väster om fastigheten 9:4) inte lämpligt för bostadsbebyggelse på grund av flygbuller (en röd linje på illustration 34).

### **Skola och förskola**

Antal förskoleplatser och skolplatser i Öjaby kommer att behöva utökas. Planförslaget innebär att det behövs ca 40 förskoleplatser, ca 56 nya skolplatser för F-6 för Öjaby skola samt ca 24 skolplatser för 7-9 i Bergundaskolan. Avståndet till Öjabyskolan är ca 1,7 km från den mest avlägsna delen av bostadsområdet och till Bergundaskolan ca 5 km. En ny förskola föreslås inom det kommande bebyggelseområdet intill Lunnabyvägen. Illustrationsplan med förslag till placering av förskola finns i slutet av denna programhandling.

### **Verksamhetsområde**

Ett verksamhetsområde på ca 30 Ha föreslås längs Nylandavägen (se figur 33). Närheten till flygplatsen gör området attraktivt för etablering. Enligt beskrivningen är området inte lämpligt för etablering av miljöfarlig verksamhet<sup>1</sup> eller verksamhet som försvårar utnyttjandet av flygplatsen. Området planeras framförallt för logistikverksamhet eller annan verksamhet som har fördel i att lokalisera sig i närheten av flygplatsen.

Den del av verksamhetsområdet som ligger närmast travbanan samt kring det befintliga stallet kan prioriteras för verksamheter som har anknytning till travbanan alternativt är mindre störande med buller och mycket trafik.

Norr om flygplatsen är det föreslaget att placera en del av verksamhetsmarken innanför riksintresset för Växjö flygplatsen (se figur 35) som enligt Trafikverkets Rapport (Riksintresseprecisering: Växjö Flygplats, bilaga 6) kan vara tillåten under vissa omständigheter:

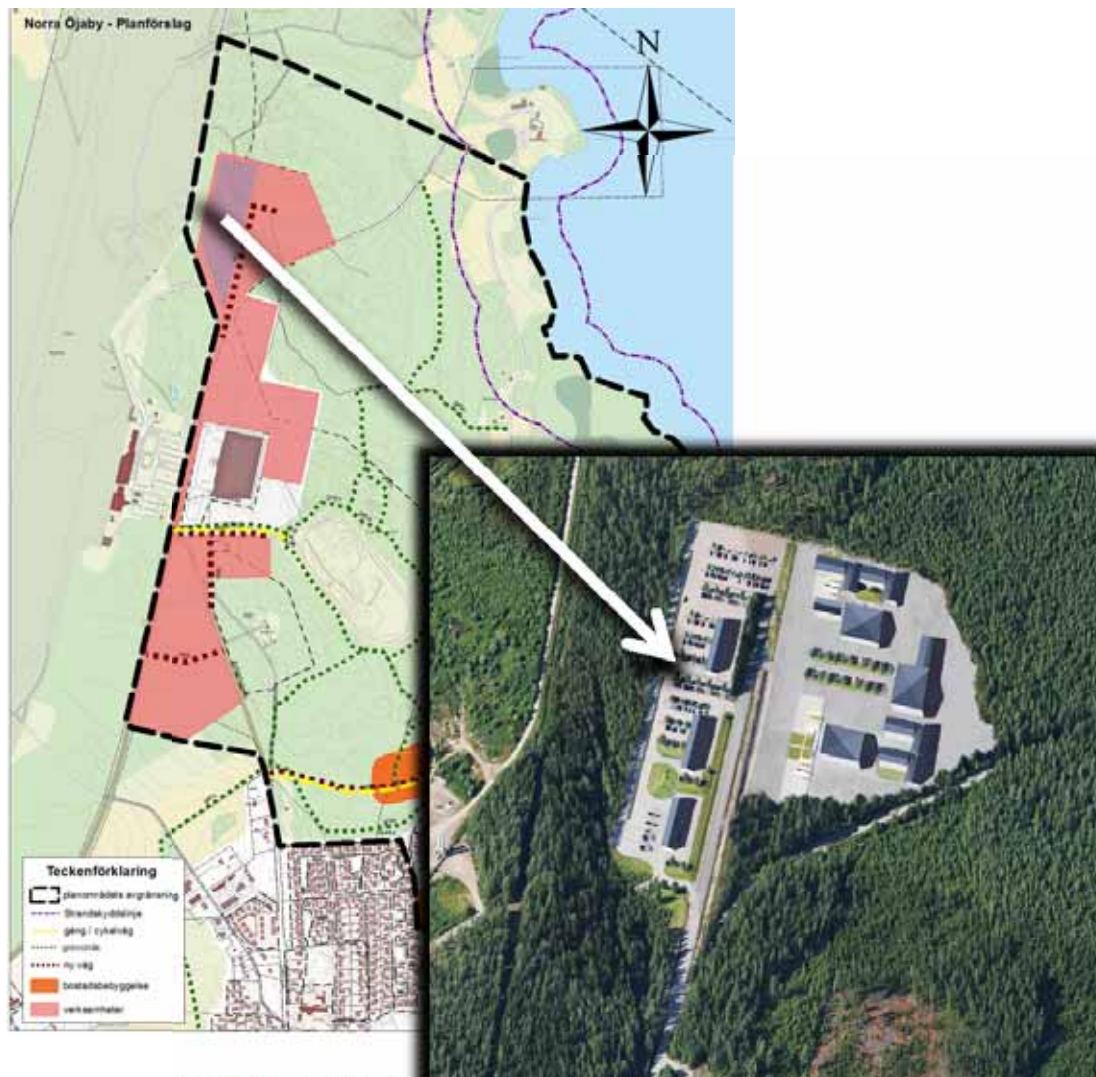
*”Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet, exempelvis handels- eller eventföretag. Den verksamhetens funktion ingår inte i funktionen riksintresse för luftfart och kan därför behöva avvecklas om flygplatsen behöver ta ytterligare mark i anspråk för luftfartsanknuten utrustning.” (bilaga 6, Riksintresseprecisering, s.19)*  
*”Om det inom riksintresseområdet etableras kommersiell verksamhet som inte är knuten till luftfarten kan det i framtiden ge följd effekter som innebär att utnyttjandet av flygplatsen påtagligt försvåras. Detta för att det då kanske inte finns plats för att etablera den luftfartsanknutna utrustningen som kan komma att krävas (t ex nya rull- och taxibanor, uppställningsplatser för flygplan, parkeringsplatser mm) vilket i sin tur leder till att flygplatsen inte kan trafikeras i den mån som önskas eller krävs. För att säkerställa flygplatsens funktion måste därför sådan*

---

<sup>1</sup> Med miljöfarlig verksamhet avses en verksamhet som kan orsaka skador eller olägenhet för människor eller miljö.

markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall noggrant prövas innan den accepteras inom riksintresseområdet.”(bilaga 6, s.23)  
”All markanvändning i riksintresseområdet som kan stå i konflikt med Luftfarts ändamål skall särskilt prövas. Hinderkraven skall alltid uppfyllas. I längs led skall riksintresseområdet siktskydda inflygningsljusen. Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan kan vara oacceptabel från risksynpunkt (risk för tredje man). I sidled skall riksintresseområdet möjliggöra byggande av taxibanor och utökning av stationsområdet. Lokalisering av flygplatsens driftsfunktioner och luftfartsanknuten utrustning skall säkerställas, men dessa funktioner behöver inte disponera hela riksintresseområdet.” (bilaga 6,s. 24)

Riktlinjer om att verksamheter inom riksintresseområdet inte ska medföra påtaglig skada på riksintresse ska följas. Preciserar i detaljplan.



Figur 35. Illustration på en möjlig bebyggelse inom riksintresseområdet.

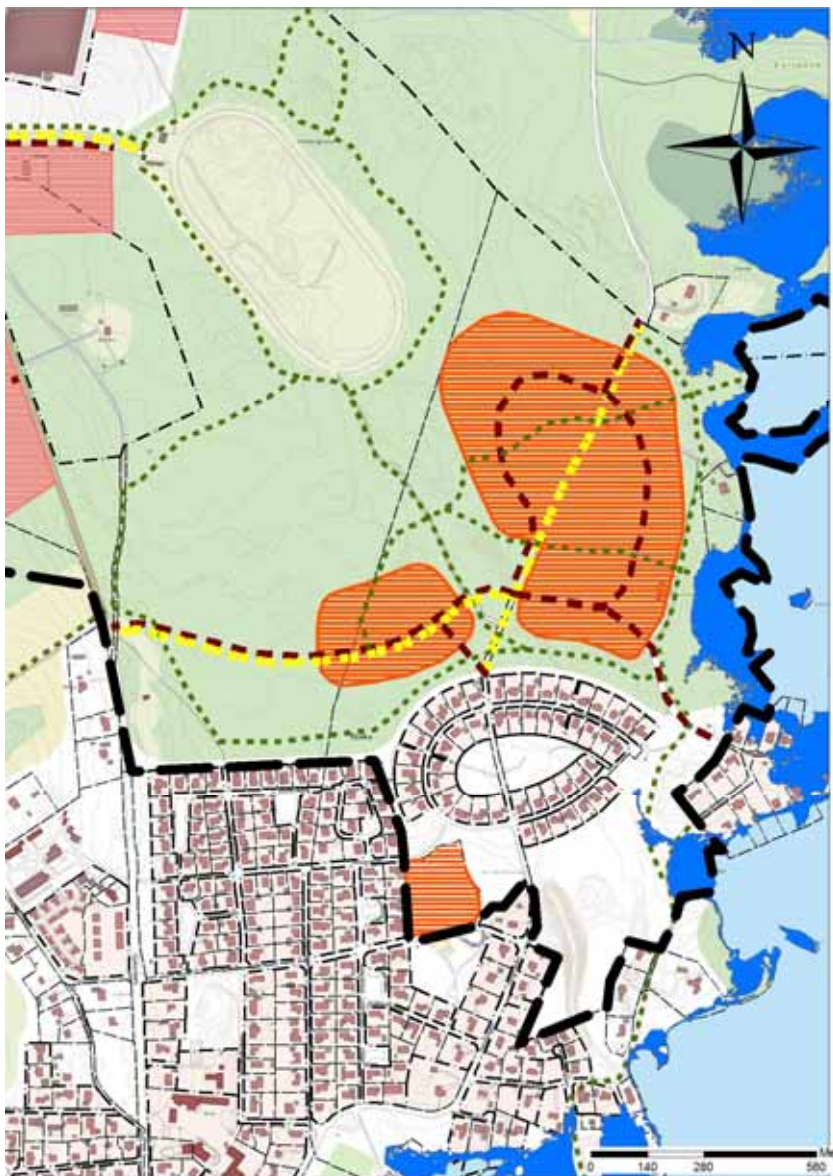


### **Bullerutredning**

Bullerutredningen avser bullernivåer vid det planerade bostadsområdet från en översiktlig simulering av det tilltänkta verksamhetsområdet och från flygplatsens befintliga markverksamhet. Utredningen visar att bullernivåerna inte överstiger riksvärdet 50 dB(A) ekvivalent nivå som gäller dagtid och att maxvärde inte överstiger riksvärdet 55 dBA i närheten av planerat bostadsområde. Flygplatsens markverksamhet överstiger 40 dBA på natten och det kommer att krävas vissa åtgärder vilket bedöms möjligt. Det är viktigt att verksamheternas lastningsportar riktas bort från den planerade bostadsbebyggelsen i Öjaby.

### **Översvämningsrisk**

Befintlig översvämningsrisk utmed Helgasjöns strand medför inte några konsekvenser för planförslaget då bostäder ej planeras inom området (figur 36).



Figur 36. Planförslag - del bostäder; översvämningsrisk

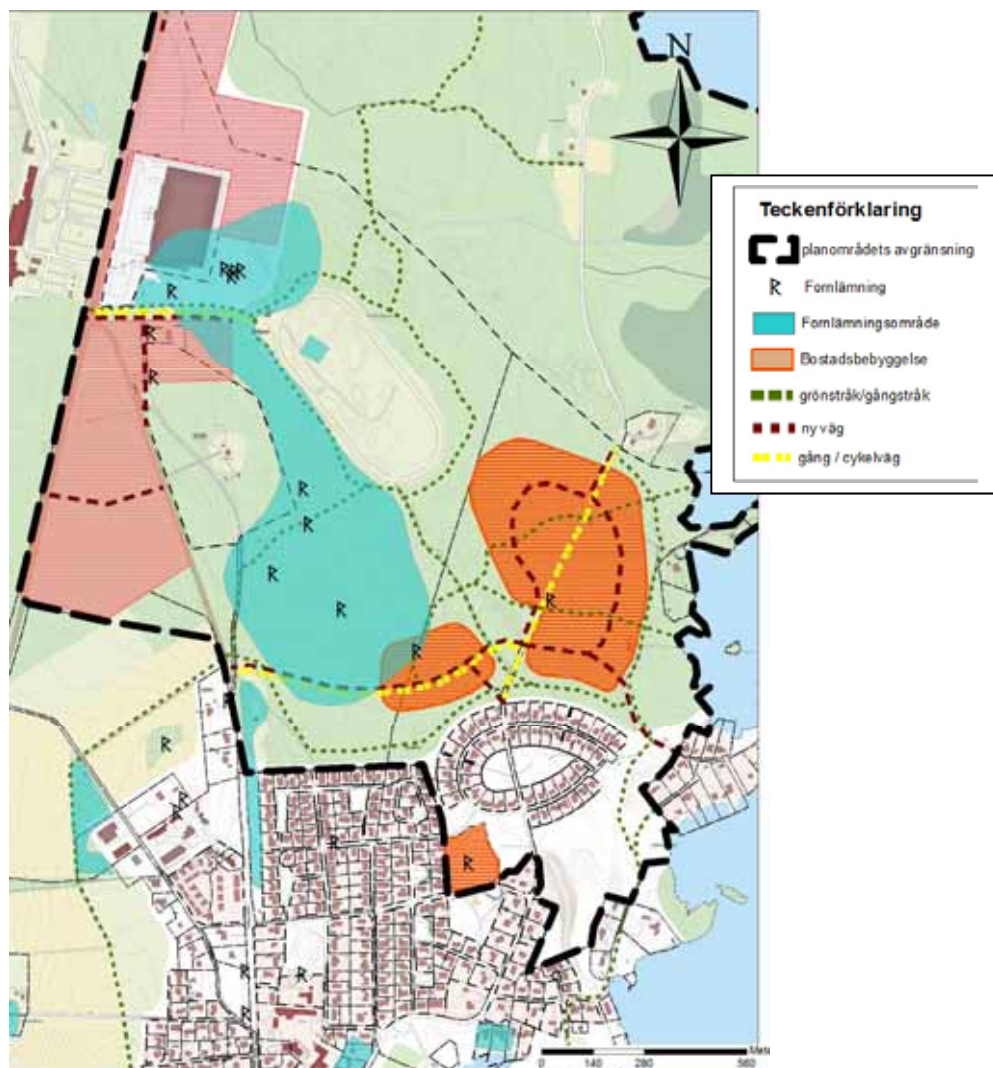
## 4.2 Grönstruktur

### **Biologiska och kulturella värden**

Ett grönområde från Helgövägen i nordvästlig riktning genom fastigheten 9:4 upp mot travbanan har högt bevarandevärde och ska bevaras som rekreations- och naturområdet. Även den värdefulla sumpskogen i sänkan på den norra delen av fastigheten 9:4 ska undantas från bebyggelse. Helgövägen är markerat som ett grönt stråk i programmet. Det finns förslag att utveckla kopplingen Helgövägen mellan Öjaby, Helgö och över sundet till Kronobergs halvö med en gång- och cykelväg.

Befintliga fornlämningar (figur 37) inom planerat bostadsområde måste säkras och den nya bostadsbebyggelsen ska planläggas så att fornlämningar kan inkluderas i de nya gröna stråken.

Söder om Staples från travbanan ut till Nylandavägen är ett nytt gröonstråk föreslaget för att bevara fornlämningar i en grön miljö samt bryta av det stora verksamhetsområdet och möjliggöra ett gång- och cykelstråk in mot travbanan och naturområdet.



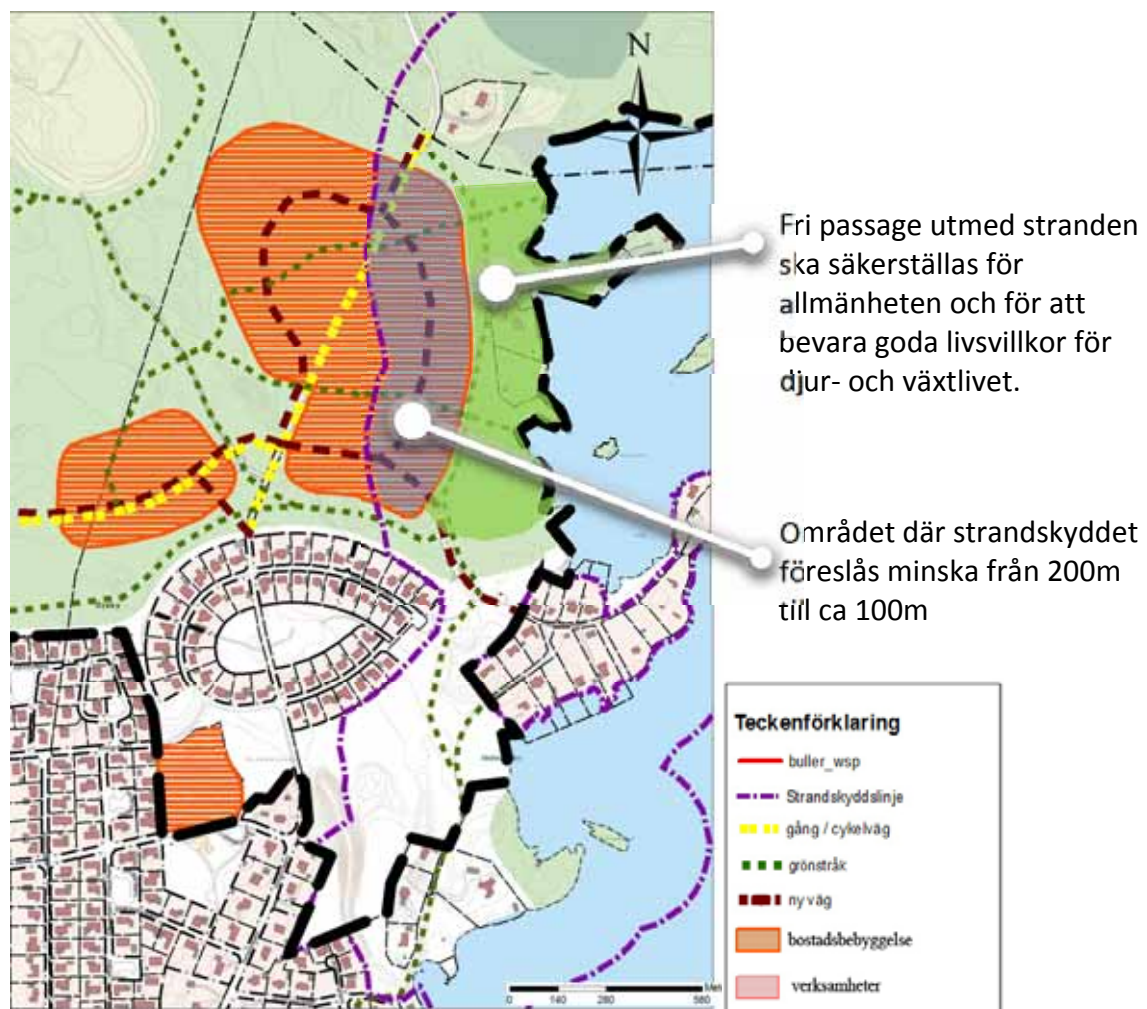
Figur 37. Fornlämningar inom planområdet

## Strandskydd

Enligt den nya Plan- och Bygglagen 2 kap. 3§ p.5 är bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet ett allmänt intresse. Kommunen bedömer att bostadsbebyggelse i Norra Öjaby utgör ett starkt allmänt intresse för stadsutveckling och utpekar det som ett särskilt skäl för en minskning av strandskyddsområdet från 200 m till ca 100m.

Fri passage utmed stranden ska säkerställas för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet (figur 38). Strandskyddets syften ska inte påverkas negativt av förslaget. Förslaget bidrar snarare till ökad tillgänglighet till stranden genom "gröna kopplingar" från bostadsområdet samt utveckling av strandområdet som naturområde med möjlighet till rekreation.

Det är viktigt att den nya strandskyddslinjen i öster av den planerade bebyggelsen anpassas till naturens befintliga förutsättningar och att placering av passagen utmed stranden anläggs med hänsyn till översvämningsriskområden.

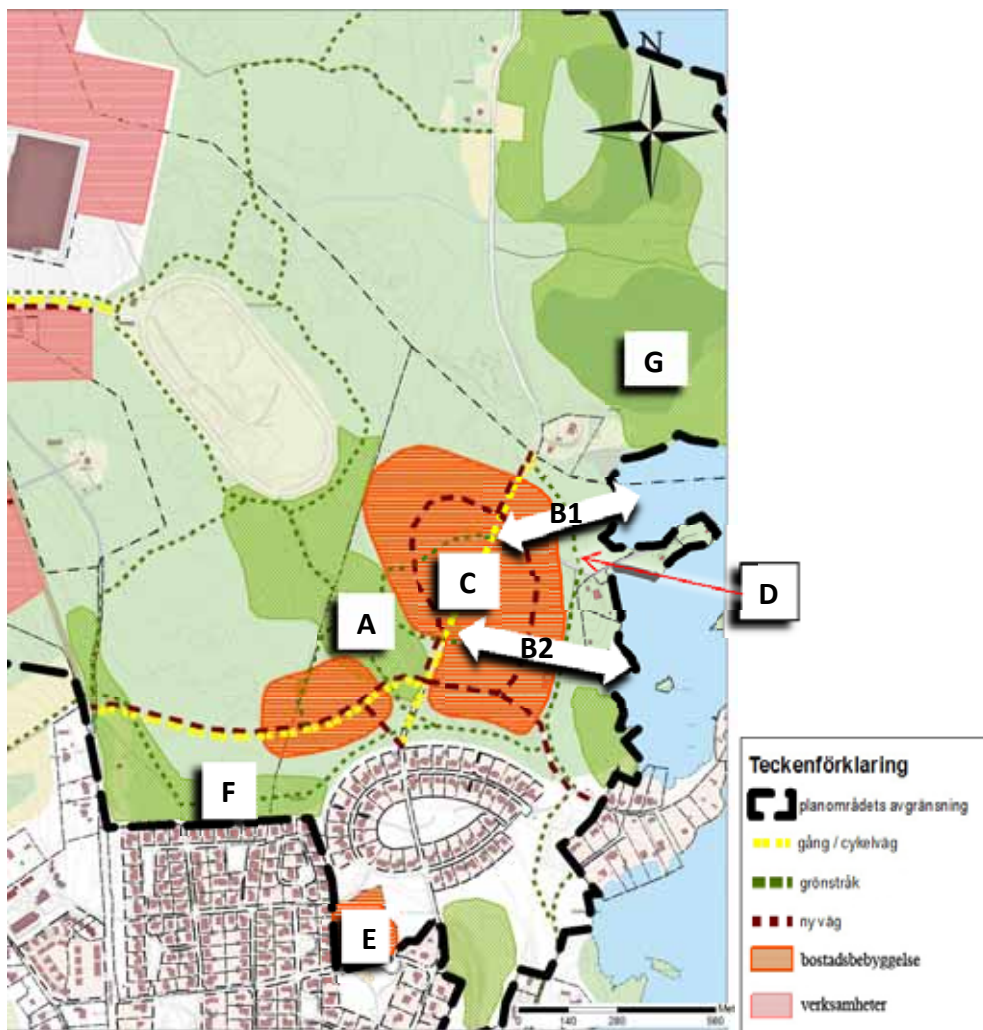


Figur 38. Strandskyddsområde och fri passage

## Fritid och rekreation

Naturmarken i skogarna norr om Öjaby lämnas som naturmark för friluftsliv, rekreation, motion och naturvård. Enligt översiktsplanens strukturanalys har området norr om Öjaby potential att bli ett viktigt rekreationsområde i staden.

Från Helgövägen upp mot travbanan finns ett småkuperat och blockigt område som är värdefullt för rekreation och friluftsliv och används flitigt av framförallt barn för både lek och undervisning (A)(figur 39). Öjabyåsen och det karakteristiska landskapet kring den sparas och utvecklas till ett attraktivt rekreationsområde i öst-västlig riktning genom den föreslagna bostadsbebyggelsen. Två gröna stråk med gångvägar föreslås finna i den planerade bostadsbebyggelsen som kopplingar mellan Helgövägen och mötesplatserna vid sjön (B1, B2). Den grusade Helgövägen föreslås bli gång- och cykelväg och utgöra en del av grönstråket mot Helgö för att tillgängliggöra det rörliga friluftslivet (C). Stigen längs med stranden nedanför bostadsbebyggelsen föreslås utveckla till ett mer tillgängligt och attraktivt område för boende och besökare i Öjaby (D). Vegetationen på höjden i det planerade bostadsområdet intill Lunnabyvägen föreslås lämna opåverkat så långt som det är möjligt (E). Kalhygget på fastighet Öjaby 28:1 norr om villabebyggelsen lämnas som naturmark, i första hand på grund av ljudnivåerna från flyget men även på grund av behovet av reservmark för framtida klimatpåverkan och dagvattenhantering (F). Grönstrukturprogram föreslår ett nytt grönt stråk väster om den planerade bostadsbebyggelsen. Det finns ett känsligt fågelliv på Karlsudd och därför bör grönstråket inte ledas ut dit (G).



Figur 39. Grönstruktur inom planområde

## 4.3 Trafik och kommunikationer

### ***Gång- och cykelvägar***

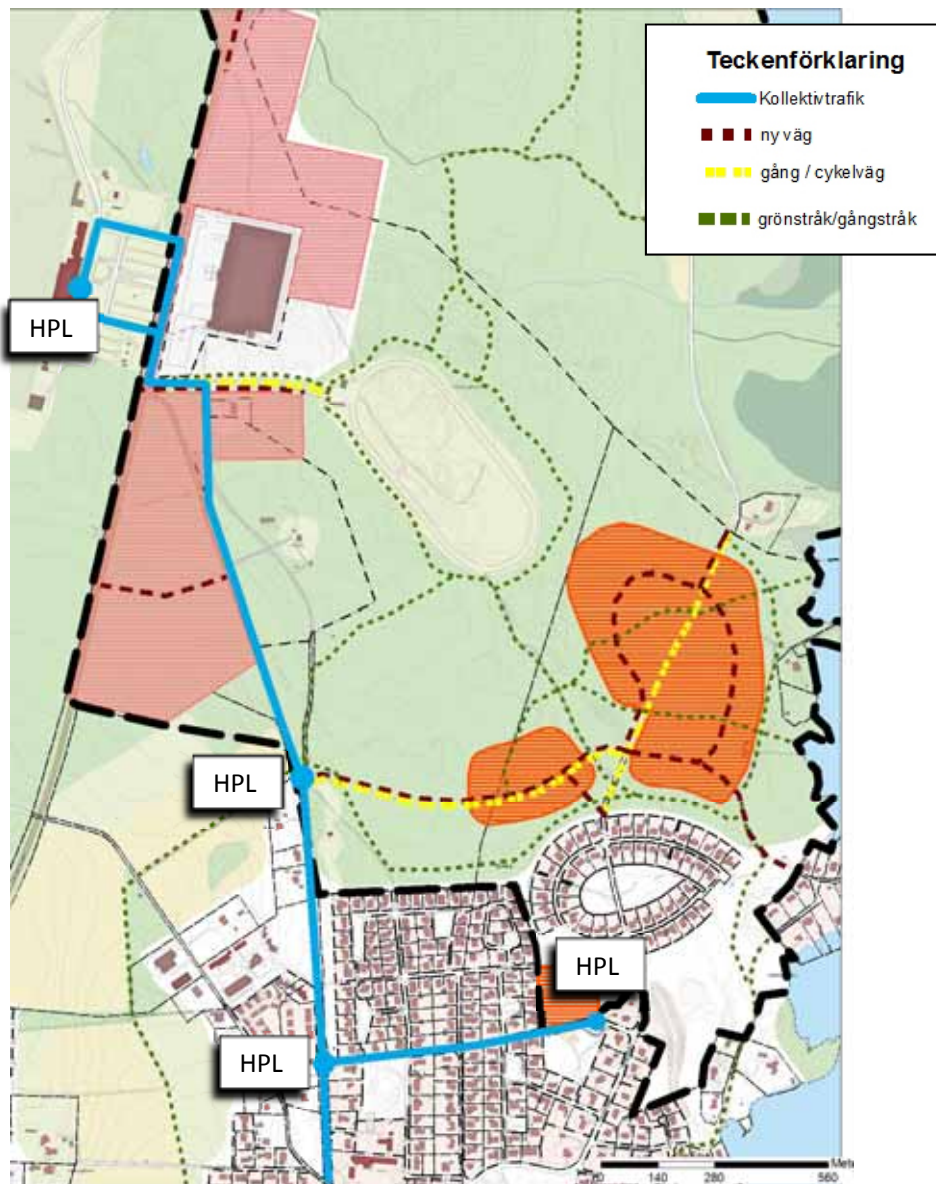
En GC-väg, idag Helgövägen, föreslås utgöra bebyggelseområdets stomme. Därmed prioriteras gående och cyklister som trafikanter. Bilarna som ska vidare norrut får ta sig runt genom områdets bilgator. En GC-väg föreslås binda samman bostadsområdet och Öjabyvägen, antingen längs den nya anslutningsvägen eller längs en annan lämplig sträckning, till exempel till en busshållplats på Öjabyvägen. Gång- och cykeltrafik in i det befintliga bostadsområdet sker på befintliga lokalgator. En GC-väg inom planerat verksamhetsområde föreslås binda samman travbanan och omkringliggande naturområde med Nylandavägen.

### ***Kollektivtrafik***

Flera alternativ för kollektivtrafikförsörjning har undersökts (bilaga 5). Dagens linje 4 föreslås fortsätta att gå i befintlig sträckning till flygplatsen eftersom detta alternativ (alternativ nr 1) bedömts ge nästan lika mycket resande som övriga alternativ men till lägre kostnad. Ett nytt hållplatspar byggs längs Öjabyvägen direkt norr om entrégatan till området (figur 40). GC-väg byggs längs entrégatan. Kvällar och helger föreslås den befintliga hållplatsen på Lunnabyvägen bli ändhållplats. För att behålla flexibilitet inför framtiden bör även alternativ 2 och 3 i bilagan möjliggöras genom att entrégatan till området utformas för busstrafik och genom att ett utrymme för att anlägga en vändplan sparas i området. Ytan bör vara stor nog att vända på både för trafik från Helgövägen och från den nya entrégatan.

### ***Bilvägar***

Transporter föreslås mata ifrån Öjabyvägen, cirka 300m väster om det föreslagna bebyggelseområdet. Befintlig bostadsbebyggelse vid Ringblomsvägen, söder om den föreslagna bostadsbebyggelsen föreslås också koppla ihop med den nya infartsvägen. Infartsgatan föreslås, genom det västra bebyggelseområdet, alléplanteras och ges separata gång- och cykel vägar. Infartsgatan föreslås också ansluta dagens Haguddeväg. Det nya bostadsområdet kommer generera ytterligare ca 700 bilrörelser per dygn. Området längs Lunnabyvägen ansluts via Lunnabyvägen. Ett eventuellt behov av vägghinder för att leda trafiken från Helgövägen på lokalgatan till Öjabyvägen kommer att utredas i senare skede.



Figur 40. Övergripande trafik inom planerade bostadsbebyggelse (Föreslagen linjesträckning för Kollektivtrafik – blå linje)

Det finns flera tänkbara vägdragningar för att leda trafiken vidare från Öjabyvägen till Nylandavägen i det kommande verksamhetsområdet. Programkartan visar ett förslag med två vägförbindelser. En mindre väg söder om Staples skulle bli huvudvägen för persontrafik till rekreationsområdet, travbanan och mindre störande verksamheter. Den andra vägen, längre söderut, prioriteras för den tunga trafiken. Förslaget att inte göra någon ny vägförbindelse längre söderut medför en trafikökning på Öjabyvägen.

### **Vägar för tunga transporter**

Tunga transporter har direktkontakt med Nylandavägen och leds vidare till riksväg 30 som är planerad för tung trafik.

## **4.4 Teknisk försörjning**

### ***Vatten och spillvatten***

Det nya bostadsområdet kommer att anslutas till det kommunala spillvattenledningsnätet via pumpstationen bredvid Hagudden och genom tryckledningen till pumpstationen Bolet. Huvudledningsnätet behöver förstärkas och en ombyggnation av befintliga pumpstationer i norra Öjaby är nödvändig för att kunna ta emot det ökade flödet från den nya bebyggelsen. Verksamhetsområdet kommer att anslutas till det kommunala ledningsnätet längs med Öjabyvägen. Befintliga spill- och vattenledningar behöver eventuellt förstärkas för att klara den ökade belastningen.

### ***Dagvatten***

Dagvatten ska så långt som möjligt omhändertas inom kvartersmark. Bostadsbebyggelseområdet använder lämpligen strandområdet för dagvattenhantering. För verksamhetsområdet är det väsentligt att ta hänsyn till flygplatsens avvattningsystem och en nödvändig dagvattenutredning måste tas fram innan planering av ett dagvattensystem för detta område påbörjas.

### ***Avfall och återvinning***

Hushållsavfall skall sorteras inom varje fastighet. Återvinningsstation finns på Öjabyvägen vid badplatsen.

### ***Fjärrvärme/Fjärrkyla***

Vid eventuell anslutning till fjärrvärmenätet bör ledningarna grävas ner i gatan i samband med att den nya väganslutningen mellan Öjabyvägen och Helgövägen byggs.

### ***EI/Tele***

De nya bebyggelseområdena ansluts till det befintliga elnätet. Det kommer att utredas i ett senare skede vilken fördelningsstation som är lämplig.

## 5. Genomförandefrågor

### *Huvudmannaskap*

Fastighetsägare till fastigheten Öjaby 9:4 som är föreslaget som bostadsområde, kommer att ansvara för planens genomförande. Utbyggnaden inom kvartersmark samt anslutningsväg från Öjabyvägen till det nya bostadsområdet utförs och bekostas av exploatören. Efter färdigställande av allmän platsmark kommer kommunen att ansvara för framtida drift och underhåll av gator och naturmark m.m. i enlighet med genomförandeaftalet.

Marken för det föreslagna verksamhetsområdet ägs av Växjö kommun till 86 %. Resterande 14 % ägs av privata markägare samt utgör en redan bebyggd fastighet. Det kommer att vara ett kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser om inte Växjö kommun finner några särskilda skäl mot detta (4 kap. 7 § PBL). Växjö kommun kommer att ansvara för utbyggnad och framtida drift och underhåll av allmänna platser såsom gator, Va-anläggningar m.m. Rätten till allmänna ledningar inom u-områden ska tryggas genom ledningsrätt eller servitut.

### *Avtal*

Avtal kommer att upprättas mellan Växjö kommun och fastighetsägaren till Öjaby 9:4 och avtalet ska vara undertecknat innan detaljplanen tas upp för beslut i byggnadsnämnden. Avtalet gäller åtaganden för gator, allmän platsmark, allmänna vatten- och spillvattenledningar m.m. De servitut som berörs i exploateringen ska ses över.

### *Ekonomi*

Exploatören ska belastas av genomförandekostnaderna för bostadsområdet och kommunens utgifter för planering av gator och vatten- och spillvattenanläggningar m.m. Enligt tidigare diskussioner med exploatören ska även delar av kostnaden för förstärkning av huvudledningsnätet och ombyggnation av pumpstationerna i norra Öjaby belasta exploatören.

### *Tidplan och etappindelning*

- Bostadsområdet är beräknat att bebyggas med ca 15-20 villor per år och ca 10-20 bostadsrätter per år under en femårsperiod med byggstart under 2016.
- Verksamhetsområdet är ett av Växjö kommuns utvecklingsområden och kommer att bebyggas successivt efter att planläggning och detaljplaner färdigställs.



Verksamhetsområdets första etapp är den redan detaljplanerade marken. Den andra etappen är den kommunägda marken och den tredje etappen är den privatägda marken. Den mark som redan är detaljplanerad (Terminalen 1) samt runt denna omkringliggande mark är lämplig att bebygga i ett första skede. I dagsläget har Fastigheten Terminalen 1 optionsrätt på marken norr om fastigheten (18 199 kvm i 5 år fr.o.m. 2009-11-13 ) och har planer på att förlänga sin lagerbyggnad. Den kommunägda marken i form av en triangel mellan vägarna Nylandavägen och Öjabyvägen har strategisk placering och en ny vägförbindelse är föreslagen.



*Figur 41. I-a Etapp  
(detaljplanlagd mark)*

*Figur 42. II-a Etapp  
(kommunal mark)*

*Figur 43. III-e Etapp  
(privat mark)*

### **Konsekvenser för berörda fastigheter**

Verksamhetsmarken invid flygplatsen har avgränsats vid fastighetsgränsen och går in i zonen för riksintresset Växjö flygplats.

## 6. Kommande utredningar och diskussioner

### 6.1. Fornlämningar

Markarbeten ska föregås av en arkeologisk utredning enligt 2 kap.11§ i kulturmiljölagen. Ytterligare arkeologiska undersökningar (förundersökning och undersökning enligt 2 kap. 13§ kulturmiljölagen) kan vara aktuellt efter resultatet av den arkeologiska utredningen)

### 6.2. Natur

- Skötsel- och utvecklingsplan för naturområden inom detaljplan
- Inmätning av värdefulla träd
- En kompletterande naturinventering inom planprogramområdet ska övervägas

### 6.3. Dagvattensystem

För verksamhetsområdet är det väsentligt att ta hänsyn till flygplatsens avvattningsystem och en nödvändig dagvattenutredning måste tas fram innan planering av ett dagvattensystem för detta område påbörjas.

### 6.4. Miljökonsekvensbeskrivning

En Miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas för den planerade verksamhetsmarken.

### 6.5. Trafik

Placering av anslutningsvägar mellan Öjabylvägen och Nylandavägen ska studeras vidare i samband med kommande detaljplaner och anpassas till samhällets behov i området.

## 7. Konsekvenser och behovsbedömning

### 7.1. Konsekvensbeskrivning

- **Sociala konsekvenser**

Det föreslagna bostadsområdet i Norra Öjaby med ca 160 bostadsenheter gynnar befolkningstillväxten i Växjö. Helgövägen som idag är ett gång- och cykelstråk kommer att bli ett centralt rörelsestråk i området, fritt från biltrafik. Att gång- och cykeltrafik prioriteras är positivt för den sociala sammahållningen bland de boende. Det nya rörelsestråket kommer att bidra till en ökad tillgänglighet till Helgasjön för allmänheten. Detta skapar möjligheter att ordna spontana aktiviteter och mötesplatser för de som bor och de som vistas i området. Gångvägen till bushållplatsen kommer att upplevas som otrygg nattetid och länstrafiken kommer återkommande få påtryckningar om att låta busstrafiken köra närmare bostadsområdet, främst från äldre samt föräldrar till tonårsbarn som inte vill att deras barn ska gå långa sträckor från nattbussarna.

- **Ekonomiska konsekvenser**

Det nya bostadsområdets utförande kommer att innebära att behovet av nya bostäder i Öjaby till viss del tillgodoses och att service och teknisk försörjning stärks i närområdet genom uppförandet av en ny förskola och utbyggnad av V-system.

Det planerade verksamhetsområdet kommer att innebära måttliga förändringar för stadsdelen och kommer att medföra positiva konsekvenser för näringslivet. Dagvattenhanteringen inom det planerade verksamhetsområdet samt förstärkning av det befintliga VA-ledningsnätet, inklusive pumpstationer, kan kräva stora åtgärder som medför betydande kostnader.

Det nya området bedöms få fler stadsbussresor/invånare än genomsnittet för Växjö stad trots de långa gångavstånden till hållplatsen. Detta beror främst på att området ligger så långt från centrum att färre går och cyklar. Bilresandet bedöms bli högre än snittet för staden på grund av långa avstånd till arbetsplatser och service och långt avstånd (500-900m) till hållplats. Med föreslagen bibehållen linjesträckning för linje 4 bidrar området till att minska nettokostnaden för skattebetalarna eftersom intäkterna ökar utan ökade driftskostnader.

- **Kulturella konsekvenser**

Den stadsnära landsbygden i Öjaby har höga rekreativvärden och ska enligt översiktsplanen bevaras.

Fornlämningar inom det planerade bostadsområde samt inom den planerade verksamhetsmarken kommer att bevaras och tillvaratas i utformningen så att de blir en del av områdets karaktär.

## 7.2. Behovsbedömning

Översiktlig bedömning av miljöpåverkan

Plan: Norra Öjaby; Öjaby 28:1, Öjaby 9:4,  
Lunnaby 3:8 m.fl.

x - del bostadsområde; x - del verksamhetsmark

x - samtliga

	Negativ påverkan.			Positiv påverkan.			Ingen påv.	Berörs ej	Kommentarer
	Stor	Måttlig	Liten	Liten	Måttlig	Stor			
<b>Miljö</b>									
Miljö kvalitetsnormer			x				x		Bostadsområdet: Det finns inte några dåliga värden för luft. Helgasjöns ekologiska status är måttlig. Verksamhetsmark: förslaget innebär viss ökning av utsläppsgaser och buller från verksamhetsområdet
Miljömål		x		x					Bostadsområdet: Området bedöms inte försvåra kommunens arbete med att uppnå de uppsatta miljömålen. Förslaget bidrar till en ökad tillgänglighet till kultur- och naturmiljön. Gång- och cykeltrafik ges företräde i området. Verksamhetsmark: lastbiltrafik kommer att orsaka ökning av utsläppsgaser och buller i området.
Hållbar utveckling			x x						Bostadsområdet: Planområdets avstånd till Växjö centrum är 7,5 km vilket innebär en viss ökning av bilresor. Verksamhetsmark: en positiv utveckling ur näringslivsperspektiv. Förslaget bidrar till skapandet av arbetsplatser, men påverkar negativt ekologisk hållbarhet.
<b>Riksintressen</b>									
Naturvård								x	
Rörligt friluftsliv								x	
Kulturmiljö								x	
Väg				x					Nylandavägen ska anpassas till planerad trafik inom verksamhetsområdet
Flyg			x						Planerad verksamhetsmarken går in i zonen för riksintresset
<b>Kulturmiljö o landskapsbild</b>									
Stads- landskapsbild			x						Landskapsbilden förändras till följd av att skogs- och ångsmark tas i anspråk för bebyggelse.
Fornminnen							x	x	Bostadsområdet: Fornlämningarna i det planerade bostadsområdet tillgängliggörs. Verksamhetsmark: Fornlämningarna kommer att förbli i sina naturliga miljön.
Kulturmiljöprogram							x		
Kulturhistorisk miljö				x				x	Bostadsområdet: Förslaget att utveckla Helgövägen som ett grönt stråk ger möjlighet för allmänheten att uppleva Öjabys natur- och kulturmiljöer. Hänsyn har tagits till kulturmiljön genom att inkludera den i de planerade grönstråken. Verksamhetsmark: Planering av verksamhetsmarken i närheten av fornlämningsplatser ska försiggå med hänsyn till fornlämningsområden.



Luftkvalitet		x						x	Verksamhetsmark: Förslaget innebär ökande av utsläppsgaser på grund av intensifierad lastbiltrafik i området.
Lukt		x						x	
Radon				x					x Bostadsområdet: Inom del av planområdet finns ett högriskområde för markradon. Mätningar bör göras och lämplig bestämmelse bör föras i detaljplanen.
Strålning								x	
Miljöfarlig verksamhet		x							Verksamhetsmark: Utsläpp och buller från flygplatsen och kommande verksamhetsområde samt bränslehantering och kemikaliehantering bör belysas i MKB i samband med ett kommande detaljplanarbete
<b>Säkerhet</b>									
Trafik					x	x			Bostadsområdet: planerad bostadsbebyggelse ansluts till Öjabyvägen genom en ny väg. Verksamhetsmark: planprogrammet föreslår två anslutningsvägar mellan Öjabyvägen och Nylandavägen.
Explosion				x					Verksamhetsmark: Flygplanens bränslehantering bör belysas i MKB i samband med kommande detaljplanarbete
Översvämning									x
Ras o skred									x
Farligt gods				x					Verksamhetsområde: Riksvägarna; väg 30 är transportleden för farligt gods. Nylandavägen är ett niksintresse fram till flygplatsen, därför viss risk för olyckor föreligger på denna trafikled.
<b>Transportstrategimål</b>									
Bilresor		x	x						Bostadsområdet: Bilresandet kommer att öka något på grund av långa gångavstånd till närservice. Verksamhetsområde: Lastbiltrafik kommer att öka.
Cykelresor					x				x Bostadsområdet: Förslaget prioriterar cykel- och gångtrafik inom det planerade bostadsområdet
Gångtrafik					x				x Bostadsområdet: Gångstråk utvecklas i takt med utbyggnaden av bostadsområdet. Bättre tillgång till gröna områden och strandområdet.
Kollektivtrafik				x	x				Bostadsområdet: Avståndet till närmaste hållplats (500 till 900m) kommer att upplevas som långt. Verksamhetsmark: Möjlighet för anställda inom området att pendla till arbetet.
<b>Planens influensområde</b>									

ÖP					x			
Gällande planer							x	
Pågående planläggning							x	
Mellankommunala intressen					x			Verksamhetsmark: En utveckling av verksamhetsområdet i anslutning till flygplats påverkar positivt näringslivet och det regionala samarbetet.

<b>Kommunens bedömning</b>		<b>Handläggare:</b>
Genomförandet ger mycket liten miljöpåverkan	x	Agnieszka Årevall 2014-09-04
Genomförandet ger viss men ej betydande miljöpåverkan	x	
Genomförandet ger betydande miljöpåverkan		
Andra lokaliseringalternativ bör utredas		

MKB behövs inte

MKB behövs

**Övrigt:** Det kan inte uteslutas att genomförandet av förslaget kan ge upphov till betydande miljöpåverkan. En MKB bör därför upprättas för den planerade verksamhetsmarken i samband med det fortsatta detaljplanarbetet. Frågor som är aktuella att behandla i MKB: dagvatten, buller, lukt, bränslehantering, kemikaliehantering samt riksintresset för Flygplatsen och anslutningsvägar till Nylandavägen.

## 8. Illustrationer, förslag till placering och utformning

### 8.1. Planerat bostadsområde – Helgövägen

Illustrationsplan





## 8.2. Planerad bebyggelse, Lunnabyvägen

Björksbacke, illustrationsplan. Bostäder och förskola



Vy från vändplats vid Lunnabyvägen på en ny förskola (en orange pil på illustrationsplan)



### 8.3. Verksamhetsområde, tre förslag till dispositionsplan

#### Alternativ 1



## Alternativ 2



### Alternativ 3



## 8.4. Planområdet – Skissförslag

