

Johanna Posch Ahl

Planarkitekt

Tel. 0470-436 06

E-post. Johanna.Posch-Ahl@vaxjo.se

Byggnadsnämnden

Utlåtande 2

ÖJABY 9:4 m.fl. (Norra Öjaby), Öjaby i Växjö kommun

Detaljplan för bostäder, godkännande

Förslag till beslut från stadsbyggnadskontoret

Byggnadsnämnden godkänner detaljplaneförslaget upprättat 2020-03-16, reviderat 2021-11-12, och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen.

Med hänvisning till utlåtandet daterat 2021-11-15 ska framförda synpunkter inte föranleda annan ändring av planförslaget än de revideringar och justeringar som redovisas i utlåtandet.

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade i februari 2015 att ge byggnadsnämnden i uppdrag att pröva planläggning i Öjaby med utgångspunkt i planprogrammet för Norra Öjaby. Området är tidigare inte detaljplanelagt och syftet med att nu planlägga är att möjliggöra nya bostäder i norra Öjaby, men också att säkra viktiga naturområden och grönstråk. I förslaget planeras det för bostäder i en- och flerbostadshus i blandade upplåtelseformer.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Detaljplaneförslaget har under perioden 2020-04-01 - 2020-04-22, enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen, varit utsänt till sakägare samt statliga myndigheter och kommunala förvaltningar för granskning. Under samma tid har granskningshandlingarna också funnits tillgängliga på stadsbyggnadskontoret, Växjö kommuns kontaktcenter, Stadsbiblioteket samt digitalt på Växjö kommuns webbsida.

Yttrande utan erinran

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens arbetsutskott tillstyrker planförslaget.



Polismyndigheten

Polismyndigheten har tagit del av handlingarna i ärendet och har inget att erinra.

Yttrande med synpunkter

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun

Tekniska nämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Växjö Småland Airport

PostNord Sverige AB

Boende Öjabyvägen 92

Fastighetsägare Öjaby 4:2

Fastighetsägare Vårkragen 3

Fastighetsägare Gullriset 8

Fastighetsägare Färgkullan 2

Fastighetsägare och boende Lunnaby 3:8

Fastighetsägare Lunnaby 3:4

Fastighetsägare Vårkragen 4

Fastighetsägare Öjaby 9:35

Fastighetsägare Öjaby 9:13, Öjaby 9:18, Öjaby 9:27, Öjaby 9:31, Öjaby 9:35,

Öjaby 9:37, Öjaby 9:38, Öjaby 9:39, Öjaby 9:47, Öjaby 9:124, Öjaby 9:125, Öjaby

9:126, Öjaby 9:127, Öjaby 9:130, Öjaby 9:122, Öjaby 9:36 och Färgkullan 2

Boende i Öjaby

Boende i Öjaby 2

Fastighetsägare Petunian 5

Fastighetsägare Lunnaby 3:7

Fastighetsägare 9:132

Namninsamling, 142 namnunderskrifter.

Sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal

Växjö växer och det är brist på bostäder i hela kommunen. Växjö kommun har, trots att det under de senaste åren färdigställts många bostäder i olika upplåtelseformer, ett underskott på bostäder. Växjö kommuns senaste befolkningsprognos pekar på att befolkningen når 100 000 invånare redan 2024. Enligt "Bostadsförsörjningsprogram för Växjö kommun" (antaget av kommunfullmäktige 2017-03-21) är det idag brist på hyres- och bostadsrätter i Öjaby och därför finns ett behov av flerbostadshus. Stadsdelen har en hög andel småhus/äganderätter idag och för att skapa en bättre blandning i stadsdelen är det viktigt att skapa möjligheter för bebyggelse med blandade upplåtelseformer. En blandning av upplåtelseformer gör att människor i olika skeden i livet har lättare att hitta en bostad utifrån sitt behov och det underlättar möjligheten att bo kvar inom samma stadsdel även när behov eller familjeförhållanden ändras.



I planförslaget finns ambitionen att skapa en varierad bebyggelse med både villor, radhus och flerbostadshus. Genom att föreslå kvarter med bebyggelse i upp till fyra respektive sex våningar tillförs en mer blandad bebyggelse med fler flerbostadshus i Öjaby. En annan anledning till varför man valt att bygga på höjden är för att på så sätt exploatera en mindre andel av det värdefulla frilufts- och rekreationsområdet.

Ytan som planeras för bostäder har minskat kraftigt i förhållande till den ursprungliga samrådshandlingen utifrån hänsyn till strandskydd och höga naturvärden. För att utnyttja marken på ett effektivare sätt har därför utnyttjandegraden och de kvarter som tillåter högre bebyggelse ökat, inte minst för att ge förutsättningar för fler bostäder i Öjaby.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är att utveckla befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby med bl a fler bostäder/lägenheter i flerbostadshus. Den föreslagna bebyggelse som planeras närmast befintlig bebyggelse föreslås bli max två våningar med hänsyn till befintliga bostäder.

Inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Kronobergs län

LÄNSSTYRELSENS SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

Länsstyrelsen har 2019-04-26 lämnat yttrande till granskningshandling 1 i ärendet.

När det gäller strandskyddet har detaljplanens tidigare utbredning närmast Helgasjön tagits bort och ingen byggnation medges nu inom strandskyddslinjen. Ytan för bostadskvarter har minskats väsentligt men samtidigt har utnyttjandegraden och de kvarter som tillåter bebyggelse i fyra våningar ökat. Den totala andelen bostäder beräknas därmed i granskning 2 ha utökats med ca 40 bostäder, dvs. till drygt 340.

Planområdets närhet till riksintresset Växjö flygplats och de ev. konsekvenser detta kan få för bostäderna och flygplatsens verksamhet behöver klargöras tydligare i bullerberäkningen. Dagvattenhanteringen inom planområdet tillsammans med hanteringen inom intilliggande planlagt verksamhetsområde behöver också förtydligas i planhandlingarna tillsammans med kopplingen till miljö kvalitetsnormer för vatten.

ARKEOLOGI

Kommunen har bemött Länsstyrelsens synpunkter i samrådet med att plankartan nu har förtydligats under rubriken Upplysningar. I en mindre



illustration visas var fornlämning RAÄ Öjaby 114:1 som avses bevaras ligger, samt att fornlämningar är skyddade av kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter.

NATUR

Förutom uppförandet av nya bostäder är detaljplanens huvudsyfte också att kunna säkra viktiga naturområden och grönstråk. Länsstyrelsen anser att kommunen på ett bra sätt har anpassat detaljplanens utformning till rekreation, friluftsliv och höga naturvärden.

I planhandlingarna hänvisar kommun till tidigare utförd landskapsanalys och naturinventeringar. Som kompensation för de delar som bebyggs föreslås i inventeringen att det bildas naturreservat för delar av den värdefullaste skogen. Kommunstyrelsen fattade 2019-08-20 beslut om att ett förslag till nytt naturreservat i norra Öjaby ska tas fram.

Länsstyrelsen vill ändå uppmärksamma att det förekommer arter som är fridlysta inom området, bl.a. har arten knärot dokumenterats så sent som i februari 2020 av kommunen. Denna art växer strax söder om travbanan och kan ev. komma i konflikt med ett elljusspår. Detta bör dock gå att undvika.

DAGVATTENHANTERING OCH VA

I planförslaget hänvisar kommunen till den dagvattenutredning (delen för bostadsområdet) som år 2016 togs fram i samband med planprogram för Norra Öjaby. Den andra delen inom denna utredning avsåg det planlagda verksamhetsområdet i anslutning till flygplatsen.

Dagvatten från det nya verksamhetsområdet föreslås ledas genom det nu aktuella planområdet i ett nytt dike genom naturmarken söder om föreslagen bebyggelse, till Helgasjön. Dikessträckningen är illustrerad i plankartan. Diket utformas så att det ska efterlikna ett naturligt skogsdike. En ny fördröjnings-/reningsanläggning för dagvatten från verksamhetsområdet anläggs vid Öjabyvägen strax utanför planområdet, söder om fastighet Norrby 1:1, för rening av dagvattnet innan det leds vidare i det nya diket.

Kommunen anger att dagvatten från planområdet i första hand ska omhändertas och fördröjas inom varje fastighet i ett trögt system. Vatten från tak och hårdgjorda ytor ska avledas över gräsytor. På plankartan finns i nordväst och i söder inom användning Natur, egenskapsbestämmelsen *Dagvatten Område för dagvattenhantering*.

Länsstyrelsen anser att dagvattenhanteringen behöver förtydligas. Det är viktigt att det finns tillräckligt med ytor för dagvattenanläggningarna så att vattnet kan tas omhand på ett bra sätt för att inte påverka vattenkvaliteten i Helgasjön negativt.



Länsstyrelsen är positiv till att dagvattnet från infartsvägar och övriga gator i området ska renas före utsläpp sker till naturliga system. Det bör dock regleras på plankartan var dessa reningsanläggningar ska placeras för att säkerställa genomförandet av åtgärderna.

Länsstyrelsen erinrar om att arbeten i ett vattenområde, t.ex. omgrävning av dike, anläggande av trumma, el bortledning grundvatten kan vara tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken.

Länsstyrelsen upplyser också om att dagvatten inom detaljplanelagt område är avloppsvatten enligt 9 kap 2§ miljöbalken och att anläggningar som ska ta emot sådant dagvatten som faller in under definitionen avloppsvatten är en anmälningspliktig anläggning enligt 13 § FMH (Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd). Anmälan sker till den kommunala nämnden. Vi understryker också vikten av att dagvattenanläggningar sköts för att de ska fungera.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till att fastighetsägarna ska behöva ha egna pumpar för spillvatten- och dagvatten. Vatten och avlopp ska anslutas till det kommunala VA-nätet. Det befintliga spill- och vattenledningsnätet kan behöva förstärkas och befintliga pumpstationer i den norra delen av Öjaby kan behöva byggas om för att ta emot det ökade flödet.

PRÖVNINGSGRUNDER ENLIGT 11 KAP 10 § PLAN- OCH BYGGLAGEN (PBL) RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 KAP MILJÖBALKEN (MB)

Växjö flygplats som är av riksintresse för kommunikation är belägen nordväst om planområdet. Samråd har under planprocessens gång skett mellan kommunen och Trafikverket. Riksintressepreciseringen för Växjö flygplats har bilagts planhandlingarna.

Länsstyrelsen har hört Trafikverket som uppger att verksamhetsbullret för flygplatsen gällande varmkörning av motorer snöröjning etc. inte ingår i riksintressets influensområde för buller. Influensområdet gäller enbart själva flygrörelserna. Se vidare synpunkter under rubrik Buller.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN ENLIGT 5 KAP MILJÖBALKEN (MB)

Av planhandlingarna ska framgå hur gällande miljökvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. Miljöbalken följs, t.ex. kommenteras i planbeskrivningen.

När det gäller normer för vatten skriver kommunen att utgångspunkten för MKN är att god ekologisk ytvattenstatus ska uppnås till senast år 2021. För att minska belastningen på Helgasjön ska bl. a. rening och fördröjning av dagvatten ske inom planområdet. Detta för att vattnet ska nå en högre reningsgrad innan det når recipienten.



I planbeskrivningen görs bedömningen att planens genomförande inte kommer att påverka uppnåendet av MKN för Helgasjön. Dock saknas en motivering till den bedömningen.

Länsstyrelsen anser att då reningsanläggningar för dagvatten från infartsvägar och gator är en förutsättning för ovan bedömning bör detta beskrivas tydligare och område för placering av reningsanläggning markeras på plankartan. Det bör också framgå om det finns några risker kopplat till MKN vatten med avseende på lösningar med pumpstationer för att hantera dagvatten och avloppsvatten, t.ex. pumphaveri eller om flödet överstiger pumpens dimensionerande flöde.

Länsstyrelsen uppmärksammar även att den dagvattenanläggning som ska rena och fördröja dagvattnet från verksamhetsområdet väster om planområdet behöver beskrivas mer utförligt avseende dimension och säkerställande av dagvattnets rening då detta är en förutsättning för att den aktuella planen inte riskerar att påverka uppnåendet av MKN.

STRANDSKYDDSSOMRÅDE ENLIGT 7 KAP MILJÖBALKEN (MB)
För Helgasjön gäller ett utökat strandskydd på 200 meter.

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen hörsammat synpunkterna i samråd och tidigare granskning och nu förlagt all bebyggelse utanför strandskyddsområdet. Endast en mindre andel användning Natur ligger inom strandskyddslinjen. För detta område anges att dagvattenanläggningar som hamnar inom strandskyddat område ska dispens sökas. Ansvar för anläggning utanför detaljplanelagt område ska enligt planbeskrivningen regleras i exploateringsavtal.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller

Länsstyrelsen konstaterar att all bebyggelse fortsatt ligger utanför flygplatsens influensområde för buller.

I samrådet påtalade vi att kommunen inför antagandet skulle redovisa att riktvärden för verksamhetsbuller klaras även kvälls- och nattetid.

Till nu aktuell granskning har en uppdaterad och fördjupad bullerutredning daterad 2020-03-12 (rev. 2020-03-25) bilagts. Här redovisas att riktvärden för verksamhetsbuller för bostäders fasader klaras hela dygnet, ekvivalent och maximal ljudnivå, om flygplanet står skärmat av flygplatsbyggnaden samt vid underhållskörning i norra delen av flygplatsområdet.

I utredningen konstateras även att underhållskörning av flygplansmotor kan ses som en enstaka händelse vilket bostäder inte behöver dimensioneras för.



För uteplats framgår att riktvärdet 45 dBA ekvivalent nivå inte klaras på de ställen där en uteplats kan tänkas placeras. Bedömningen i utredningen är att det inte är rimligt att utföra åtgärder för denna del av verksamheten då snöröjning räknas som enstaka händelser och sker vid få tillfällen på vintern när behovet att använda uteplatser inte ses som störst.

Länsstyrelsen vill här uppmärksamma om att det kan finnas risk för att byggnationen av bostäder medför en begränsning för flygplatsens verksamhet. Flygplatsens tillstånd utnyttjas inte fullt ut och bullerberäkning är gjord utifrån dagens verksamhet. Vi anser att det finns oklarheter i bullerberäkningen och det är svårt att utläsa kartorna. Det är inte tydligt definierat vad som räknas som "enstaka tillfällen får överskridas". Hänvisning görs till muntliga uppgifter från personal på BRA-flyg och att det inte brukar behöva snöröjas så ofta. Men det framgår inte hur många tillfällen de bedömer som enstaka. Snöröjning är ju något som kan variera kraftigt mellan olika år.

Det är här angeläget att kommunen samråder med flygplatsen.

Trafikverket konstaterar att vägbuller från de kommunala gatorna riskerar överskrida gällande riktvärden vid uteplatser inom delar av området. Länsstyrelsen anser här liksom Trafikverket att det kan tydliggöras med en planbestämmelse att tomter/lägenheter som har tillgång till uteplats ska ha tillgång till en tyst uteplats.

Översvämning och klimatanpassning

Länsstyrelsen uppmärksammar att det behöver säkerställs att dagvattnet inte orsakar problem vid stora nederbördsmängder. Hänsyn ska tas till framtida klimatförändringar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret noterar att länsstyrelsen inte har några ytterligare synpunkter angående arkeologi.

Det fynd av knärot som har dokumenterats av kommunen i februari 2020 ligger inom området som planläggs som NATUR och som kommer att ingå i planerat naturreservat. Då utformningen av friluftsområdet och dragningen av det föreslagna elljusspåret inte regleras i detaljplanen gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att fyndet av knärot inte har påverkan på detaljplaneprocessen och att det i nästa skede kommer gå att undvika konflikt med föreslaget elljusspår.

En förprojektering har utförts i samband med planläggningen. Denna visar på det ytbehov som behövs för att säkerställa den rening av dagvatten som krävs för att undvika försämring av MKN vatten. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration/principskiss



under rubriken *Dagvatten*, som visar var planerade reningsanläggningar för dagvatten föreslås ligga. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att denna redovisning tillsammans med egenskapsbestämmelsen *Dagvatten* inom användningen *NATUR* utgör ett tillräckligt stöd för att säkerställa genomförandet av åtgärderna.

Planbeskrivningen har kompletterats med text under rubriken *Dagvatten* att arbetet i ett vattenområde kan vara tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken. *Dagvattenanläggningar* hamnar inom allmän platsmark och kommer att skötas av kommunen.

Planbeskrivningen har också kompletterats med utförligare text under rubriken *MKN Vatten* med en motivering till varför planens genomförande inte bedöms påverka möjligheten att uppnå *MKN* för *Helgasjön*.

I det norra bostadskvarteret intill travbanan klarar man inte självfall för spill- och dagvatten och det är endast inom detta kvarter som fastighetsägaren kan behöva ha en egen pump. När det kommer till risk för spridning av föroreningar kopplat till olyckor hanteras detta av räddningstjänsten som också har utrustning för att kunna stoppa spridning av förorenat vatten till både ledningsnät och recipient.

Då den dagvattenanläggning som ska rena och fördröja dagvattnet från verksamhetsområdet väster om planområdet redan till största delen är anlagt och har hanterats i detaljplan för *Öjaby 28:1 m.fl.* anser stadsbyggnadskontoret att detta dike inte ingår som en del i genomförandet av denna detaljplan.

Bullerutredningen har reviderats, med fokus på bland annat taxningsbullen, och planbeskrivningen har kompletterats med mer utförlig text under rubriken *Buller*.

Flygplatsens miljötillstånd utnyttjas idag inte fullt ut. Beräkningar av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är gjorda utifrån en trafikprognos snarare än flygplatsens tillstånd. Trafikverket är dock i riksintressepreciseringen tydliga med att de är av uppfattningen att influensområde för flygbuller helt och hållet ska dimensioneras av det i preciseringsutredningen presenterade fakta, dvs trafikprognosen och inte miljötillståndet, och det är därför dessa förutsättningar som kommunen utgår ifrån i sin planering. Stadsbyggnadskontoret anser dock att riksintressepreciseringen i mångt och mycket ändå tar hänsyn till flygplatsens tillstånd då tillståndet, trots att det tillåter 24 500 flygrörelser per år, också definierar vilken typ av flygtrafik det rör sig om. Tillståndet på 24 500 rörelser inkluderar både linjetrafik (11 300) och allmänflyg (13 200). Allmänflyget utgörs till huvuddel av skolflyg och



privatflyg och till en mindre del av taxiflyg och bruksflyg. Den trafikprognos som ligger till grund för beräkningarna av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är fastställd till ca 13 000 rörelse per år där antalet tunga flygrörelser är 12 000. Skol- och privatflyg med enmotoriga lätta flygplan beräknas till 1000 per år. Skillnaden mellan flygrörelserna för linjetrafik (11 300) i tillståndet och antalet tunga flygrörelser (12 000) i trafikprognosen är alltså inte fullt så stor som det kan verka när man först jämför tillståndet med trafikprognosen i riksintressepreciseringen.

I bullerutredningen beskrivs också skillnaden mellan den definition Trafikverket använt i riksintressepreciseringen för beräkning av influensområde för flygbuller jämfört med *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Eftersom trafikbullerförordningen tillåter fler överskridanden av 70 dBA maximal ljudnivå görs bedömningen att riktvärden i trafikbullerförordningen kan innehållas vid planerad bostadsbebyggelse avseende flygbuller även om trafiken ökar till det maximalt tillåtna antalet flygrörelser enligt gällande miljötillstånd.

Genom lagändringarna i januari 2015 gäller att buller som har godtagits i ett ärende enligt plan- och bygglagen som huvudregel inte ska kunna leda till senare ingripanden med stöd av miljöbalken. Bland annat gäller att en tillsynsmyndighet inte får besluta om förelägganden eller förbud när det gäller omgivningsbuller vid en bostadsbyggnad om det i planbeskrivningen till detaljplanen eller i bygglovets enligt PBL har angetts beräknade bullervärden och omgivningsbullret inte överskrider dessa värden (26 kap. 9 a §).

Den sammanlagda bedömningen i bullerutredningen är att bullret ej utgör någon större risk för olägenhet i kommande bostäder för aktuellt detaljplaneområde. Genom att tydligt redovisa beräknade bullervärden i planbeskrivningen gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att flygplatsen i framtiden inte ska drabbas av förelägganden eller förbud.

Riktvärden för trafikbuller vid uteplats regleras i trafikbullerförordningen och stadsbyggnadskontoret väljer därför att inte införa en planbestämmelse i plankartan att tomter/lägenheter ska ha tillgång till en tyst uteplats. Upplysningen på plankartan om hög maximal ljudnivå utmed gator i planområdet kompletteras med text om att uteplatser ska placeras så att gällande riktvärden för trafikbuller klaras.

Lantmäterimyndigheten i Växjö kommun

Lantmäterimyndigheten har den 1 april 2020 mottagit ovanstående planförslag för ny granskning och har följande synpunkter.



Plankartan

- KLM avråder ifrån för många illustrationslinjer i plankartan. Dessa kan sammanblandas med andra linjer, ex vägar. Bättre att redovisa sträckningen på en illustrationsritning eller att de illustreras i planbeskrivningen. Även Boverket anser att illustrationer bör undvikas på plankartor.
- Exploateringsgrad inom ändamålet R1N1 innebär att 35 % av ytan kan bebyggas. Denna procentsats låter högt för ett område som ska vara en travbana, såvida inte lite drygt en tredjedel kommer att bebyggas med läktare och andra byggnader för verksamheten.

Planbeskrivningen

FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

Ändringar och tillägg kan behövas under respektive rubrik enligt beskrivning nedan.

- *Lantmäteriförrättningar*
Lägg till text om vem som ansöker och bekostar ombildning och utbyggnad av allmän platsmark. Tex att exploatör eller Växjö kommun ansöker och att exploatören betalar förrättningskostnaden.
- *Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm*
Under punkt fyra om samfälligheten, skriv istället:
Den del av samfällighet Öjaby s:5 (landsväg) som ligger inom planområdet ska upphävas genom fastighetsreglering och föras till lämplig fastighet. Ansvaret för skötsel och underhåll övergår till den fastighet dit markområdet överförs.

Lägg till att för övriga marksamfälligheter inom planområdet ska förfarandet ske på samma sätt som ovan.

Under den sista punkten om gemensamhetsanläggning, skriv istället. Gemensamhetsanläggningen Lunnaby ga:1 (väg) ska omprövas (i dess läge) då delar av den blir allmän platsmark. Omprövningen ske inom planområdet och fram till Ringblomsvägen.
Fortsätt med nästa mening.

- *Planbeskrivning – konsekvenser på fastighetsnivå (tabellen)*
Då det inte finns någon illustrationskarta över de områden som ska regleras mellan berörda fastigheter i planen och sedan eventuellt avstyckas behöver de fastighetsrättsliga konsekvenserna på fastighetsnivå utvecklas.

I kommentarer till den tidigare granskningen hänvisas att så sker i exploateringsavtalet. Lantmäterimyndigheten anser att denna



tydlighet måste även finnas i denna handling eftersom exploateringsavtalet inte är offentligt och tillgängligt för fastighetsägarna i området så som planhandlingen.

Se över tabellen, komplettera på fastighetsnivå med följande:

- Del av Öjaby 28:1 regleras till Öjaby 9:4 (exploateringsfastigheten). Ange under fastighetsrättsliga hur detta sker och att det ska regleras i exploateringsavtal.
- Del av Öjaby 28:1 kan avstyckas till egen fastighet (travbanan mm inom R1N1). Ange under fastighetsrättsliga att detta kan ske och ta bort att bostäder avstyckas från denna fastighet.
- Inom Öjaby 28:1 flyttas och byggs gatan ut in till travbanan. Ange under ekonomiska och tekniska hur detta sker.
- Del av Öjaby 9:46 regleras till Öjaby 9:4 (exploateringsfastigheten). Ange under fastighetsrättsliga att reglering sker och under tekniska att gatan byggs om till g/c-väg, samt att det ska regleras i exploateringsavtal.
- Delar av Öjaby 9:4 (exploateringsfastigheten) som avstyckas till bostadskvarter. Ange under fastighetsrättsliga att hur detta sker och regleras i exploateringsavtal.
- Utveckla vilka delar av Öjaby 9:4 som sedan regleras till kommunägd fastighet.
- Del av gemensamhetsanläggning Lunnaby ga:1 omprövas i dess läge. Marken blir allmän platsmark och kvartersmark. Ange hur detta löses.

- *Exploateringsavtal*
Dela på första stycket.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Sedan granskningen har det nya dagvattendiket i södra delen av planområdet anlagts och grundkartan har uppdaterats med dikets verkliga sträckning. Illustrationslinjer för diket är därför borttaget ur plankartan.

Travbanan har sedan granskningen exkluderats ur detaljplaneområdet då osäkerheten kring kommunens behov och travbanans framtida utveckling är stor. Travbanan kan också komma att ingå i framtida naturreservat och stadsbyggnadskontoret vill inte riskera att tillskapa en byggrätt som inte stämmer överens med framtida reservatsföreskrifter.

I planbeskrivningen har ändringar och tillägg gjorts under rubrikerna *Lantmäteriförrättningar* och *Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m m* enligt yttrandet. Tabellen *Konsekvenser på fastighetsnivå* i planbeskrivningen har delvis kompletterats med synpunkter enligt



yttrandet. Detaljerade synpunkter kring hur fastighetsreglering och utbyggnad av allmän platsmark m m ska ske redovisas inte i tabellen men tydliggörs delvis på annat ställe under rubrikerna *Avtal* och *Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning m m*.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har följande synpunkter på aktuell plan:

Trafik/parkering

Inga synpunkter

VA

Översvämningar/skyfall

Vid detaljprojektering är det viktigt att området höjdsätts så att skyfallsvägar säkras, detta för att byggnader inte ska skadas vid extrem nederbörd. Det är också viktigt att området höjdsätts för att undvika instängda områden vilka riskerar att skada byggnader.

Dagvatten

I beskrivningen står att "dagvatten från infartsvägen leds i öppna diken till biofilter för rening". Då rening redan sker i dikesslätten och i det öppna diket bör detta vara tillräcklig rening, det är inte säkert att behov finns att anlägga ett biofilter för dagvatten från infartsvägen.

Strandskydd

En förutsättning för rening av dagvatten från området är att dispens för strandskydd ges där dagvattenrening är planerad. Det är viktigt att dispens erhållits innan byggnation av området påbörjas.

Brandvatten

I planbeskrivningen står att "Brandposter behöver uppföras inom planområdet". VA-avdelningen kan ha svårt att tillgodose brandvattenbehov i området utan att riskera kvaliteten på dricksvatten. För att kunna tillgodose brandvattenbehovet kan andra åtgärder behöva vidtas i området eller inom kvarteretsmark.

Park/natur

Inledning

Sedan förra granskningen har områden som omfattas av Helgasjöns strandskydd utgått, kvarvarande utbyggnadsområden har justerats och en ytterligare bullerutredning har genomförts. Andel mark som bebyggs har minskats något samtidigt som antalet bostäder ökat något. Flera tidigare framförda synpunkter är åtgärdade eller inte längre aktuella då planområdet minskats. Det finns kvarstående synpunkter kopplade till natur- och friluftslivsvärden.



Park/Natur

Den del av det tidigare planområdet (i granskningshandling 2019) som omfattas av strandskydd har utgått. Inom den del som utgått finns värdefulla natur- och rekreationsvärden. Eftersom Öjaby idag har brist på allmänna grönområden och planförslaget därtill har ökat antalet bostäder från 160 i planprogrammet till 340 i aktuell granskningshandling är det av stor vikt att förverkliga utvecklingen av Norra Öjaby friluftsområde i sin helhet enligt illustrationen i planbeskrivningen (s.10) dvs också i de delar inom strandskyddsområdet inte längre planläggs.

Tidigare framförda sakfel avseende redovisningen av befintliga värden och utveckling enligt grönstrukturprogrammet kvarstår. För en rättvisande beskrivning av planens påverkan bör denna redovisning vara korrekt i planbeskrivningen. Det bör t.ex. framgå på sida 4 att även områden med höga naturvärden tas i anspråk/påverkas negativt av granskningsförslaget.

Planbeskrivningen lyfter att en konsekvens av planen är planerad bostadsbebyggelse tar naturmark i anspråk och förändrar förutsättningarna för den naturmark som sparas. Det bör framgå tydligare att detaljplanen i vissa delar kommer innebära negativ påverkan på naturmiljön, i synnerhet i den norra delen där värdefull natur delvis tas i anspråk för bebyggelse, men där även spridningsvägar bryts och kanteffekter kommer innebära negativ påverkan på naturvärdena. Detta bör framgå tydligare på sidan 6, där planförslaget med fördel kan redovisas på kartan över områden med höga naturvärden.

Som tidigare framförts är det av stor vikt eftersträva att behålla upplevelsen av skog/natur inom friluftsområdet genom att spara så mycket skog som möjligt, dvs träd, över tid, även i mötet med bebyggelsen. Dagvattenlösningarna behöver studeras i detalj tillsammans med utformning av stigsystem i friluftsområdet för att se var det finns behov av broar och hur de ska utformas etc. Detsamma gäller stigsystemet i förhållande till planerade gator.

Kvartersmarkens utformning och utformningen av de diken som följer kvartersmarken för att hejda avrinning från naturmark in på kvartersmark har påverkan på värdefull natur som avses sparas. Omfattningen är svår att bedöma utifrån planhandlingen. Det är viktigt att dikenas ingrepp på naturmiljön minimeras. Dikena längs kvartersmarken bör utformas som täckta diken.

Fragmentering och förändrad hydrologi nämns bland planens konsekvenser. Särskilt stor påverkan till följd av förändrad hydrologi kan väntas på det värdefulla sumpskogspartiet i norr. Här finns signalarter och två rödlistade arter, kornknutsmossa och brandticka. Här är det viktigt att planbeskrivningens intentioner om att leda vatten till sumpskogen säkerställs



i planen och förverkligas i efterföljande skeden. Det bör tydligare framgå att mark- och dagvatten från bostadskvarteret i norr avses avleds mot öster till sumpskogen, för att värna områdets hydrologi. Dagvatten från gator får däremot inte ledas direkt till sumpskogen utan rening.

Buffertzoner mellan kvartersmarkens byggnader och anläggningar behöver säkerställas eftersom användningsgränsen ofta ligger i direkt anslutning mot identifierad, värdefull natur eller t.om. En bit in i värdefull natur (t.ex. i norr). Prickmark har efterfrågats och synpunkten kvarstår. Särskilt angeläget är det att säkerställa anslutning mot naturmark i norr där kvartersmarken nu utökas. På de två nordligaste kvarteren behöver en 5 meter bred remsa säkerställas som buffert mot angränsande värdefull naturmiljö. I synnerhet gäller detta på östra och norra sidan av det nordligaste kvartersområdet och norra delen av det nordöstliga kvartersområdet då dessa delar, som sagt, gränsar mot gammal sumpskog som är mycket känslig mot förändringar i marknivåer och förändrad hydrologi.

Kvarstående synpunkt finns också avseende lokalisering av bebyggelse och infrastruktur där kvarter och väg ligger fortfarande väldigt nära hotade arter på vissa platser. I kommunens habitatnätverksanalys för fladdermöss framgår att lämpliga fladdermuslokaler finns i direkt anslutning till planområdets östra del och delvis också inom planområdet.

Identifiering av naturvärden, t.ex. specifika träd, tomtmarkens utformning och höjdsättning, dikesutformning och hydrologi behöver utredas vidare och studeras i detalj inför bygglovsprövningar i syfte att säkerställa rekreations- och naturvärden enligt planens intentioner.

Naturmarkens betydelse för rekreation och föreningsliv redovisas. Infartsvägen innebär en fragmentering/barriär och försämrar påtagligt den rörelsefrihet barnen har idag i naturområdet och vägen kommer att påverka hur barnen framöver kan använda skogen, både under skoltid och fritid. Konsekvenser avseende barnens möjlighet till lek och friluftsliv bör utvecklas i planhandlingen och också uppmärksammas i samband med kommande utveckling av friluftsområdet.

När planens konsekvenser redovisas ställs inte planförslaget mot målen i kommunens Hållbarhetsprogram, varför?

Planens genomförande innebär vissa åtgärder inom strandskyddat område avseende dagvattenhantering. Påverkan av detta bör beskrivas bland planens konsekvenser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En förprojektering har utförts som en del av detaljplanearbetet. Denna visar att det är möjligt att undvika instängda områden. Växjö kommun



blir huvudman för allmän plats och ansvarar för detaljprojektering och byggnation av allmän plats inom planområdet. I detta arbete kan kommunen säkerställa att skyfallsvägar säkras och att instängda områden undviks.

Vid detaljprojektering studeras behovet av biofilter för dagvatten från infartsvägen. I planbeskrivningen illustreras möjlig placering av biofilter om man kommer fram till att detta behov finns.

Efter dialog med VA-avdelningen konstateras att brandvattenbehovet i området inte riskerar kvaliteten på dricksvattnet utifrån den beräknade andelen bostäder inom området. Planbeskrivningen kompletteras med text angående brandvattenbehovet under rubriken *Räddningstjänsten tillgänglighet*.

Exploatören har ambitionen att förstärka friluftsområdet i de delar inom det strandskyddade området som inte längre planläggs. Då denna del inte längre ingår i detaljplanen regleras detta dock inte som en del av detaljplanen eller dess genomförande.

Planbeskrivningen har kompletterats med text under rubriken *Grönstrukturprogrammet* att även områden med höga naturvärden tas i anspråk. Under rubriken *Mark och natur* beskrivs i huvudsak befintliga förhållanden och naturvärden och därför väljer stadsbyggnadskontoret att inte ytterligare beskriva påverkan på områden med höga naturvärden under denna rubrik utan hänvisar till rubriken *Grönstruktur och friytor* där planförslaget och planförslagets påverkan på naturmarken beskrivs. Under denna rubrik framgår det sedan tidigare att detaljplanen kan komma att innebära negativa effekter på den kvarvarande naturmarken.

Vid detaljprojektering av allmän platsmark och vid genomförandet av utvecklingen av naturområdet kommer dagvattenlösningarna studeras i detalj tillsammans med utformningen av stigsystem i friluftsområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration/principskiss under rubriken *Dagvatten*, som tydligare illustrerar tänkt dagvattenlösning inom planområdet.

Stadsbyggnadskontoret väljer fortsatt att inte ytterligare reglera prickmark mot natur då ett hus, oavsett reglering med prickmark, ska kunna uppföras och underhållas utan intrång på allmän platsmark/i naturmiljön. Ingen placeringsbestämmelse reglerar att nya byggnader måste byggas i fastighetsgränsen. Däremot tillkommer en placeringsbestämmelse i de två nordligaste kvarteren som reglerar hur nära användningsgränsen bebyggelse får placeras. I denna bestämmelse görs skillnad mellan huvudbyggnad och komplementbyggnad då



huvudbyggnad kräver en annan form av grundläggning som kan ha större påverkan på marknivåer och förändrad hydrologi.

Under planprocessen har detaljplanens utformning anpassats bland annat med hänsyn till områdets höga naturvärden. Stora områden planläggs som NATUR och hela det strandskyddade området 200 meter från Helgasjön undantas från planläggningen. Planering är en avvägning mellan olika intressen och planförslaget visar hur hänsynstaganden mot naturvärdena har utvecklats från samråd till antagande för en bra helhetsbedömning. Hållbar planering handlar om en avvägning mellan miljö, ekonomi och sociala frågor där hänsyn ska tas till alla delar.

För allmän platsmark blir kommunen huvudman och ansvarar för projektering och upphandling. Kommunen ansvarar även för utvecklingen av friluftsområdet, i samarbete med exploitören, och kan i detta skede vidare utreda de frågor som lyfts i yttrandet.

Planbeskrivningen har kompletterats med text som poängterar vikten av trafiksäkra lösningar för passage över den nya infartsvägen för att stärka tillgängligheten till naturområdet, under rubriken *Barnperspektivet*.

Eftersom detaljplanen varit på både samråd och en första granskning innan kommunens hållbarhetsprogram antogs av kommunfullmäktige har stadsbyggnadskontoret valt att fortsätta redovisa detaljplanens konsekvenser i förhållande till Växjö kommuns miljömål.

Övriga synpunkter noteras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden vidhåller sitt yttrande 2019-04-15 avseende buller från Växjö flygplats och avstyrker detaljplanen. För att minska risk för att det kan uppstå störningar för boende och risk för framtida begränsningar för Växjö flygplats verksamhet bör det beaktas vad flygplatsens tillstånd innebär samt att bullerutredningarna bör dels förnyas och dels kompletteras.

Nämndens synpunkter har beaktats avseende vägtrafikbuller, dagvatten och luftkvalitet.

Planbestämmelserna behöver kompletteras med bestämmelse avseende förorenad mark utifrån vad som anges i planbeskrivningen, se punkt nedan.

Bedömning av behov av ny utredning och komplettering

Det bör utredas vad det kan innebära om Växjö flygplats skulle bedriva verksamhet utifrån vad gällande tillstånd från 1996 innebär. Vid tillståndsprövningen gjordes bullerberäkningar som ligger till grund för tillståndet. Hänsyn till detta har tagits i översiktsplanen från 2005 där det



anges ett bullerområde med två zoner. Det planerade bostadsområdet ligger i huvudsak i den yttre zonen där det anges att ny bostadsbebyggelse endast bör tillkomma som enstaka kompletteringar.

Som underlag för detaljplanen används riksintressepreciseringen för Växjö flygplats år 2014. Som grund för preciseringen och denna detaljplanen ligger bullerutredningen som gjordes 2012-02-06. I utredningen togs en ny zon fram som anger maximal ljudnivå 70 dB(A) 3 gånger per dag/kväll. Detta är ett beräkningsmått som användes vid den tiden i samband med att riksintressepreciseringar gjordes för flygplatser. Beräkningsmetoden kan innebära att den beräknade maxnivån inte är detsamma som den maxnivå som avses i förordning (2015:216) om trafikbuller. Enligt förordningen bör inte buller från flygplatser överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Maximal ljudnivå för flygtrafik definieras som den högsta ljudnivån för flygtrafik vid en enskild flygpassage under en viss tidsperiod som årsmedelvärde. Sedan 2012 har även verksamhetsområden tillkommit med hårdgjorda ytor som kan ha betydelse för ljudspridningen.

Buller från markverksamhet på flygplatsen omfattas inte av förordningen om trafikbuller utan av boverkets rikvärden för industribuller vid planläggning. Vid tillsyn utifrån miljöbalken bedöms buller från verksamheten utifrån Naturvårdsverkets allmänna råd om verksamhetsbuller. Enligt Naturvårdsverkets vägledning inkluderas i "markbuller" bland annat buller från taxande flygplan och uppställda flygplan med APU (en hjälpmotor för elproduktion).

I bullerutredningen (rev. 2020-03-25) finns bilagor som visar ljudnivå vid bostäderna. Av bilagorna framgår endast vilken ljudnivå som beräknas uppstå vid stillastående underhållsarbete av flygplan framför flygplatsbyggnaden, där byggnaden skärmar av ljudet mot bostäderna. Det som är uppmätt och beräknat är när en motor är i drift på ett propellerflygplan.

I rapportens textdel anges att om flygplansmotorer istället körs på den södra delen av rampen, där motorn inte skärmas av flygplatsbyggnaden, blir den ekvivalenta ljudnivån beräkningsmässigt över 45 dBA vid bostäderna och riktvärden för industribuller kan komma att överskridas kvälls- och nattetid samt lördagar, söndagar och helgdagar inom planområdet vid Öjaby 9:4.

Det bör därför utredas vidare vilka störningar som kan uppstå från taxande flygplan och körning av flygplansmotorer utanför det område där byggnaden fungerar som bullerskydd. Utredningen bör även kompletteras med buller från jetplan eftersom ljudutbredningen från dem skiljer sig från propellerplan.

Förorenad mark

I planbeskrivningen anges att inför byggnation inom planområdet ska markundersökningar utföras inom område för det tidigare asfaltverket och



vid behov ska marken saneras innan byggnation får utföras. Även område för angränsande grustäkt bör ingå i undersökningen då hela området kan ha använts som upplag för avfall. Tillägg bör därför göras i planbestämmelserna om att startbesked inte får ges förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det bullerområde som redovisas i översiktsplanen från 2005 utgår från bullerberäkningar för en flygplanstyp som inte används idag och denna bullerzon är därför inte aktuell att använda som underlag för planering. I förslag till ny översiktsplan för Växjö används det influensområde för flygbuller som definieras i flygplatsens riksintresseprecisering som underlag för planering.

Flygplatsens miljötillstånd utnyttjas idag inte fullt ut. Beräkningar av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är gjorda utifrån en trafikprognos snarare än flygplatsens tillstånd. Trafikverket är dock i riksintressepreciseringen tydliga med att de är av uppfattningen att influensområde för flygbuller helt och hållet ska dimensioneras av det i preciseringsutredningen presenterade fakta, dvs trafikprognosen och inte miljötillståndet, och det är därför dessa förutsättningar som kommunen utgår ifrån i sin planering. Stadsbyggnadskontoret anser dock att riksintressepreciseringen i mångt och mycket ändå tar hänsyn till flygplatsens tillstånd då tillståndet, trots att det tillåter 24 500 flygrörelser per år, också definierar vilken typ av flygtrafik det rör sig om. Tillståndet på 24 500 rörelser inkluderar både linjetrafik (11 300) och allmänflyg (13 200). Allmänflyget utgörs till huvuddel av skolflyg och privatflyg och till en mindre del av taxiflyg och bruksflyg. Den trafikprognos som ligger till grund för beräkningarna av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är fastställd till ca 13 000 rörelse per år där antalet tunga flygrörelser är 12 000. Skol- och privatflyg med enmotoriga lätta flygplan beräknas till 1000 per år. Skillnaden mellan flygrörelserna för linjetrafik (11 300) i tillståndet och antalet tunga flygrörelser (12 000) i trafikprognosen är alltså inte fullt så stor som det kan verka när man först jämför tillståndet med trafikprognosen i riksintressepreciseringen.

I den bullerutredning som är framtagen i samband med planarbetet beskrivs också skillnaden mellan den definition Trafikverket använt i riksintressepreciseringen för beräkning av influensområde för flygbuller jämfört med *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Eftersom trafikbullerförordningen tillåter fler överskridanden av 70 dBA maximal ljudnivå görs bedömningen att riktvärden i trafikbullerförordningen kan innehållas vid planerad bostadsbebyggelse avseende flygbuller även om trafiken ökar till det maximalt tillåtna antalet flygrörelser enligt gällande miljötillstånd.



Bullerutredningen som tagits fram i samband med planarbetet har reviderats bland annat för att ta hänsyn till buller från taxande flygplan. Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare text om buller från flygplatsens markverksamhet under rubriken *Buller*. För taxning av flygplan har buller från flera olika förekommande flygplanstyper beräknats.

Underhållskörning av motorer som körs på den södra delen av rampen, där motorn inte skärmas av flygplatsbyggnaden mot bostäderna inom planområdet, kan riktvärden för industribuller komma att överskridas kvälls- och nattetid samt på helgen. Enligt flygplatsens miljötillstånd ska trafikledning ske på ett sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning, varför underhållskörning av motorer bör vara hänvisade till att ske i skydd av flygplatsbyggnaden. Bullerutredningen visar att det är möjligt att klara riktvärden både avseende ekvivalent och maximal ljudnivå där flygplanet står skärmat av flygplatsbyggnaden alternativt i den norra delen av flygplatsområdet.

Planbestämmelsen om att startbesked för bygglov ej får medges förrän eventuell markförörening avhjälpas har kompletterats för att tydliggöra att marken ska säkerställas för känslig markanvändning.

Växjö Småland Airport

Yttrandet innehåller de synpunkter som flygplatsen har på de redovisade handlingarna.

Yttrandet görs punktvis med hänvisning till de eventuella styrande krav flygplatsen i sin tur har på sig och den omgivande miljön.

1. Höjdbegränsning

Flygplatsen har en hinderfri zon (annex 14 ytor) runt rullbanan och inflygningar för att upprätthålla gällande krav på flygsäkerhet. Dessa krav ställs i EASA regelverket för flygplats, CS-ADR-DSN, som är internationella regler för luftfarten inom Europeiska Unionen.

I och med ovan nämnda regler får inte byggnad eller annat byggnadsverk med tillhörande utrustning intränga i flygplatsens hinderfria zon. Då flygplatsen har aviserat att en förlängning av rullbanan med 500 m söderut skulle kunna vara aktuell för att kunna möta kommande prestanda på framtida luftfartyg måste denna förlängning beaktas i alla beräkningar, för att garantera möjligheten för en sådan utbyggnad.

Flygplatsen har även inflygningsprocedurer som kan påverkas av en ny bebyggelse.



Flygplatsen rekommenderar således att hinderberäkningar, flyghinderanalys, görs med hjälp av konsulter med erfarenhet inom området, tex LFV, för att kontrollera hinderfrihet mot annex 14 ytor och procedurer innan fastställande av detaljplanen.

Flygplatsen kontrollerar hinderfrihet genom hindermätning med regelbundet intervall. Skulle det noteras anmärkningar på hinderfriheten på fastigheter inom detaljplanen skall dessa åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan att eventuell kostnad läggs på flygplatsen.

2. Belysning

Flygplatsen har skyldighet att övervaka flygplatsens närhet för störande eller missledande ljus för luftfarten i avseende för att upprätthålla gällande krav på flygsäkerhet. Dessa krav ställs i EASA regelverket för flygplats, ADR.OPS, som är internationella regler för luftfarten inom Europeiska Unionen.

I och med ovan nämnda regler får inte belysning eller ljuskälla vara riktad så att den kan störa flygplan på marken eller under inflygning. Belysning eller ljuskällor får inte heller missleda flygplan, det vill säga vara så placerade att de kan misstas för en flygplatsinstallation eller funktion kopplad till luftfarten. Detta gäller även tillfälliga ljuskällor som byggplatsbelysning m m.

Flygplatsen övervakar belysning och ljuskällor genom flygkontroll med regelbundet intervall och via rapporter från flygbolag, skulle det noteras anmärkningar på belysning eller ljuskällor på fastigheterna inom detaljplanen skall dessa åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan att eventuell kostnad läggs på flygplatsen.

3. Solceller

Vid de fall solceller planeras i flygplatsens närhet bör det vara utrett hur dessa skall placeras och riktas för att undvika bländning av flygtrafiken och av flygplatsens funktioner.

Likaledes bör det vid solcellsuppförande klargöras att inga elektromagnetiska- eller radiostörningar får förekomma som kan påverka flygplatsen eller flygtrafik (se punkt 4).

Det bör även framgå att eventuella justeringar på uppförda anläggningar för att åtgärda ovan nämnda risker skall åtgärdas av den på fastigheten verksamma aktören, utan eventuell kostnad läggs på flygplatsen.

4. Störning på inflygningshjälpmedel och kommunikationsutrustning

Vid planering av närliggande områden bör det beaktas att flygplatsen har utrustning för navigation och kommunikationer som ej får riskeras att störas ut av tillkommande installationer eller verksamheter.



5. Buller och ljudpåverkan

Flygplatsen är en källa till buller, både flygbuller och verksamhetsbuller. Dessa båda störningarna är något som varken flygplats eller flygbolag kan eliminera, därför måste stor försiktighet råda vid byggnation i flygplatsens närhet. För att möta detta problem finns en bullerzon publicerad i handlingarna gällande detaljplanen, dock bör denna inte ses som exakt då den baser på bulleranalyser vars slutsatser och resultat grundas på regelverk som inte längre är gällande och på en trafikbild som var hälften av den som flygplatsen har i sitt miljötillstånd. Flygplatsen har idag tillstånd till 24 500 flygrörelser per dygn. Förordningen (2015:206) om trafikbuller vid bostadsbyggnader med senaste ändring 2017 reglerar de riktvärden för buller som gäller.

De bulleranalyser som är gjorda med avseende för verksamhetsbuller är bara baserade på ljuduppkomst från plattan och ej hela flygplatsen och kan således ej heller vara helt rätt visandes på ljudpåverkan.

Med anledning av ovanstående avstyrker flygplatsen detaljplanen i sin nuvarande form till dess att en ny bullerutredning är gjord som kan visa på den rätta bullerzonen i förhållande till gällande regelverk och flygplatsens miljötillstånd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En flyghinderanalys är upprättad inför antagandet av detaljplanen. Analysen visar inte någon intressekonflikt mellan detaljplanens tillåtna exploatering och flygplatsens intressen. Planbeskrivningen kompletteras med information om flyghinderanalysen under rubriken *Riksintressen* och den bifogas planhandlingen.

Planbeskrivningen har kompletterats med text angående att flygplatsens utrustning för navigation och kommunikation inte får riskeras att störas ut av tillkommande installationer och verksamheter inom planområdet enligt yttrandet, under rubriken *Riksintressen*.

För influensområde för flygbuller utgår stadsbyggnadskontoret vid planläggningen från de kurvor som anges i flygplatsens riksintresseprecisering. Då *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* ännu inte var framtagen då bullerutredningen för flygplatsen togs fram har Trafikverket i riksintressepreciseringen definierat influensområdet för flygbuller baserat på maximalnivån 70 dBA. Med riktvärdet 70 dBA avses ett beräknat bullervärde grundat på fördelningen av ljudnivåer från olika bullerhändelser under ett år. Det är maximal ljudnivå 70 dBA med överskridanden 3 ggr/dygn som har dimensionerat influensområdet då flygbullernivån FBN 55 dBA helt ligger inom ovanstående kontur. Förordningen från 2015 tillåter fler överskridanden och är alltså mer tillåtande än de riktvärden som använts



i riksintressepreciseringen. Kommunen anser därför att det är rimligt att utgå från de gränser som definieras i riksintressepreciseringen då den nya förordningen ryms inom dessa gränser. I den bullerutredning som är framtagen som en del av detaljplanarbetet beskrivs också skillnaden mellan den definition Trafikverket använt i riksintressepreciseringen för beräkning av influensområde för flygbuller jämfört med *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Eftersom trafikbullerförordningen tillåter fler överskridanden av 70 dBA maximal ljudnivå görs bedömningen att riktvärden i trafikbullerförordningen kan innehållas vid planerad bostadsbebyggelse avseende flygbuller även om trafiken ökar till det maximalt tillåtna antalet flygrörelser enligt gällande miljötillstånd.

Flygplatsens miljötillstånd utnyttjas idag inte fullt ut. Beräkningar av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är gjorda utifrån en trafikprognos snarare än flygplatsens tillstånd. Trafikverket är dock i riksintressepreciseringen tydliga med att de är av uppfattningen att influensområde för flygbuller helt och hållet ska dimensioneras av det i preciseringsutredningen presenterade fakta, dvs trafikprognosen och inte miljötillståndet, och det är därför dessa förutsättningar som kommunen utgår ifrån i sin planering. Stadsbyggnadskontoret anser dock att riksintressepreciseringen i mångt och mycket ändå tar hänsyn till flygplatsens tillstånd då tillståndet, trots att det tillåter 24 500 flygrörelser per år, också definierar vilken typ av flygtrafik det rör sig om. Tillståndet på 24 500 rörelser inkluderar både linjetrafik (11 300) och allmänflyg (13 200). Allmänflyget utgörs till huvuddel av skolflyg och privatflyg och till en mindre del av taxiflyg och bruksflyg. Den trafikprognos som ligger till grund för beräkningarna av influensområde för flygbuller i riksintressepreciseringen är fastställd till ca 13 000 rörelse per år där antalet tunga flygrörelser är 12 000. Skol- och privatflyg med enmotoriga lätta flygplan beräknas till 1000 per år. Skillnaden mellan flygrörelserna för linjetrafik (11 300) i tillståndet och antalet tunga flygrörelser (12 000) i trafikprognosen är alltså inte fullt så stor som det kan verka när man först jämför tillståndet med trafikprognosen i riksintressepreciseringen.

Sedan riksintressepreciseringen togs fram har även Naturvårdsverkets *Vägledning om buller från flygtrafik och flygplatser (2018)* tillkommit. Denna vägledning definierar bland annat vilka bullerkällor som ingår i flygplatsens markverksamhet och därmed ska jämföras med riktvärden för industri- och verksamhetsbuller. De ljudkällor som klassas som flygplatsens markverksamhet är snöröjning med snöskrapa och snöslunga, reservkraftsanläggning, underhållskörning av flygplansmotorer, taxning av flyg vid start och landning samt varmkörning av motorer. De bullerberäkningar som är framtagna i aktuell bullerutredning utgår från uppgifter som inhämtats via bland



annat representanter på flygplatsen om hur markverksamheten bedrivs på flygplatsen och val av placering för bullerkällorna redogörs för i bullerutredningen.

Genom lagändringarna i januari 2015 gäller att buller som har godtagits i ett ärende enligt plan- och bygglagen som huvudregel inte ska kunna leda till senare ingripanden med stöd av miljöbalken. Bland annat gäller att en tillsynsmyndighet inte får besluta om förelägganden eller förbud när det gäller omgivningsbuller vid en bostadsbyggnad om det i planbeskrivningen till detaljplanen eller i bygglovet enligt PBL har angetts beräknade bullervärden och omgivningsbullret inte överskrider dessa värden (26 kap. 9 a §).

Den sammanlagda bedömningen i bullerutredningen är att bullret ej utgör någon större risk för olägenhet i kommande bostäder för aktuellt detaljplaneområde. Genom att tydligt redovisa beräknade bullervärden i planbeskrivningen gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att flygplatsen i framtiden inte ska drabbas av förelägganden eller förbud.

Post Nord Sverige AB

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats med text angående posthantering under rubriken *Posthantering*. Övriga synpunkter noteras.



Boende Öjabyvägen 92

Vi vill som familj boende i Öjaby på Öjabyvägen 92 göra våra röster hörda med en kommentar till den förändrade detaljplanen.

Vi flyttade hit 2006 och barnen, nu 14, 16 och 17 år gamla har gått i Öjaby skola. Vi har upplevt hur det är att leva i en byggarbetsplats med byggnationen vid Öjaby Herrgård Öjabyvägen/Härlösvägen och utmed Nylandavägen samt Öjabyvägen.

1. Trafiksäkerhet

Vår första synpunkt är säkerhet. Till följd av byggnationerna vid Öjaby Herrgård Öjabyvägen/Härlösvägen men i ännu högre grad vid byggnationen av industrilokaler utmed Nylandavägen och Öjabyvägen:

- Den tunga trafiken genom Öjaby har ökat
- Personbilstrafiken har ökat
- Riskerna att röra sig på vägar för gående och cyklande har ökat
- Trafikens hastigheter på alla vägar har ökat

Nylandavägen kan inte hantera det ökade trycket och köerna är tidvis långa. Trafiken består av både tung trafik och personbilstrafik. Hastigheterna är mycket höga på denna väg.

Utfartsvägen mot Nylandavägen som från början var projekterad har försvunnit i det nuvarande förslaget. Att slussa ut trafik från bostadsområdet måste vara viktigt för säkerheten, inte slussa in mer genomfartstrafik förbi barn och skola och boende.

När så många nya bostäder planeras i denna detaljplan utan verklig hänsyn till trafikfrågor, varken i de fall vi nämner ovan (Öjaby Herrgård Öjabyvägen/Härlösvägen, industri utmed Nylandavägen och Öjabyvägen) eller i den nya planen som denna kommentar gäller, kommer riskerna att öka på alla punkter. Det finns ett avsnitt i detaljplanen som berör trafik men det är enligt vår mening för svagt och endast en "pliktrubrik".

Det inträffar redan trafikolyckor.

2. Buller från flyget

Skogen som redan avverkats med anledning av den förra detaljplanen för fler industrifastigheter i området, även industri utmed Öjabyvägen fungerade som bullerskydd mot flygplatsen. När skogen inte längre finns har bullret ökat. I den nya detaljplanen som denna kommentar gäller avverkas mer skog med följd att bullret från flyget ökar.



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Avsikten i detaljplanerna för verksamhetsmark i Norra Öjaby är att tung trafik ska styras till Nylandavägen och inte belasta Öjabyvägen. Med ny cirkulationsplats i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen kan också trafik från Nylandavägen lättare ansluta till väg 30. Kommunen har vid behov möjlighet att reglera genomfart av tung trafik i Öjaby samt göra insatser för trafiksäkerheten kring skolan för att öka säkerheten för barn på väg till och från skolan. Åtgärder behöver inte ske i samband med detaljplanen utan kan utredas och sättas in när behov finns.

Öjabyvägen har längs hela sin sträckning genom Öjaby låg reglerad hastighet och gång- och cykelväg med upphöjd kant eller avskiljande betongelement samt längs stora delar av vägen även upphöjd trottoar på motstående sida. Trafiksäkerheten bedöms därför som god för de oskyddade trafikanterna.

En bullerutredning har tagits fram i arbetet med detaljplanen. Resultatet av bullerutredningen beskrivs i planbeskrivningen under rubriken *Buller*. Hela bullerutredningen bifogas planhandlingen. I bullerutredningen tas hänsyn till avstånd och höjder på bullerkällor och mottagare, dvs skogens bullerdämpande effekt används inte i beräkningarna. Upplevelsen av buller kan öka när skogen försvinner men bullerutredningen visar att man klarar värdena i riktlinjerna för ny bebyggelse. Eftersom befintlig bebyggelse ligger längre från bullerkällorna än ny bebyggelse klaras även värdena för befintlig bebyggelse.

Fastighetsägare Öjaby 4:2

Enligt ert dokument sägs det att, "eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inkomna till byggnadsnämnden senast 2020-04-22 via e-post byggnadsnämnden@vaxjo.se eller till Byggnadsnämnden, Box 1222, 351 12 Växjö. Den som inte framfört skriftliga synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att senare överklaga kommunens beslut att anta planen."

Vi har sedan tidigare kommenterat detta projekt i samband med detaljplan för Öjaby 28:1 och Öjaby 9:4, då det bekräftades av Markus Hulenvik att våra kommentarer mottagits och att de gäller för båda projekten.

Efter att ha läst det senaste förslaget till Detaljplan, vilken fortfarande har viktiga olösta frågor, har vi följande uppdaterade kommentarer.

Som fastighetsägare av Öjaby 4:2 och fastighetens intresse i samfälligheter i Öjaby skifteslag begär vi förklaringar till följande punkter angående detaljplanen för Öjaby 9:4 m.fl.

1. Växjö kommun startade 2008 ett projekt angående "Samfälligheter i Öjaby skifteslag" vad gäller samfälliga vägar som fortfarande inte är avslutat. Det projektet skulle ha väckts till liv och slutförts av



- Lantmäteriet i samband med Detaljplanen Öjaby 9:4, som dokumenterat med Markus Hulenvik i första rundan av planförslaget. Eftersom detta inte har skett, och dagens förslag till Detaljplan anknyter till och påverkar de samfällda vägarna begär vi igen att projektet angående samfälligheter inkluderas i och slutförs i samband med Detaljplanen för Öjaby 9:4.
2. Angående avsnittet Gator och Trafik är det viktigt att en direkt väganslutning görs till Nylandavägen och Jönköpingsvägen för att minimera ytterligare belastning förbi Skolan och Förskolan och vidare söderut genom samhället till Bergsnäs. Det är inte hållbart att nya och nuvarande fastighetsägarna ska sitta i dagliga köer i en tarm längs Öjabyvägen, i stället för att anknyta området till "motorvägen", in till och runt Växjö, vilken ligger bara några hundratals meter bort från utfarten från det nya bostadsområdet. I de inledande diskussionerna gavs intrycket att en anslutning till Nylandavägen skulle ingå. Att det sedan dessa har tillåtits att bygga in området i en säck är knappats acceptabelt och ska inte belasta vare sig de nuvarande eller de framtida fastighetsägarna i Öjaby. Ett hållbart vägsystem måste självklart tillfredsställas inom planförslaget.
 3. Detaljplanen som den nu beskrivs medför tveklöst miljöpåverkan för fastighetsägarna längs Öjabyvägen för all framtid, vad gäller såväl buller som luftföroreningar i avsaknad av anslutning till Nylandavägen.
 4. Ledningssystemen för avlopp och dagvatten i Öjaby samhälle är redan ifrågasatta som visats av tidigare väl dokumenterade översvämningar i Öjaby under perioden 2000-2007 och borde rimligen inte belastas ytterligare med utfall från Öjaby 9:4.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den del av samfällighet Öjaby S:5 som ligger inom planområdet ska som en del av genomförandet av detaljplanen upphävas genom fastighetsreglering. Det större projektet med samfällda vägar i Öjaby är ett ärende som hanteras av kommunala lantmäterimyndigheten och styrs inte av genomförandet av detaljplanen. Detta ärende har dock återupptagits efter att ha legat vilande under en tid och kommunala lantmäterimyndigheten avser att slutföra det.

Det finns i dagsläget inga planer på att anlägga nya väganslutningar från Öjabyvägen till Nylandavägen. Avsikten i detaljplanerna för verksamhetsmark i Norra Öjaby är att tung trafik ska styras till Nylandavägen och inte belasta Öjabyvägen. Med ny cirkulationsplats i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen kan också trafik från Nylandavägen lättare ansluta till väg 30. Kommunen har vid behov möjlighet att reglera genomfart av tung trafik i Öjaby. Åtgärderna behöver inte ske i samband med detaljplanen utan kan utredas och sättas in när behov finns.



Oavsett den nya bebyggelsen som detaljplanen medför indikerar den övergripande trafikprognosen en trafikökning i området på samma sätt som för stadens övriga stadsdelar. Den ökade trafiken föranledd av denna detaljplan innebär en ljudnivåskillnad som motsvarar mindre än 1 dBA ökning av den ekvivalenta ljudnivån, vilket är en knappt hörbar förändring. En preliminär bedömning av luftkvaliteten har utförts för de nya gatorna inom planområdet men även för Öjabyvägen i höjd med Öjaby badplats. Enligt denna bedömning beräknas inte miljömålet Frisk luft att överskridas. Detta beskrivs utförligare i planbeskrivning under rubriken *Luft*.

Planområdet kommer att ansluta till det befintliga spill- och vattenledningsnätet i Öjaby. Ledningsnätet kommer att förstärkas för att klara belastningen från de nya bostäderna. Dagvatten från ny bebyggelse avses tas om hand inom planområdet och kommer inte att belasta befintligt ledningsnät.

Fastighetsägare Vårkragen 3

Som relativt nyinflyttade i Vårkragen 3 följer vi med oro utvecklingen kring nybyggnationen och exploateringen av vår sköra granne – *skogen*. Närheten till skog och natur var det som lockade oss att flytta ut till Öjaby från Växjö centrum och vi har utnyttjat denna närhet från dag ett. Att skogsområdet som angränsar till vår tomt har dömt ut från ett naturvärdesperspektiv ställer vi oss frågande till. Alldeles nyligen stötte vi i nämnda område på ett bo med kopparormar, det rika fågel – och insektslivet är ytterligare en aspekt människan måste värna om och det är beklämmande att detta nu kommer raseras när naturen ska dräneras än mer än vad som redan görs.

Vi upplever en otydlighet i hur det planerade nybygget ovanför oss kommer att påverka vår känsla av privatliv och möjlighet till begränsad insyn. Vi har förstått att närmaste tomtgräns är tänkt att etableras endast 30 m från vår gräns – väldigt olyckligt både för oss och framtida grannar med tanke på den glesa och föga insynshämmande skogsremsa som då blir kvar. Därutöver kommer nybygget ligga på en högre marknivå relativt vår, vilket kommer att påverka vårt privatliv ytterligare. Vi åberopar en ridå på minst 50 m.

Vidare finns det en vältrafikerad naturstig strax ovanför vår tomt som vi emotser flyttas upp till mittlinjen av kvarstående skogsremsa, då vi befarar att antalet motionärer och folk som rastar sina hundar etc. kommer att öka i samband med nybyggnationen.

Vi har hittills inte upplevt ljud, buller och andra störningar trots att Ringblomsvägen ligger geografiskt nära flygplatsen mer än att vi hör flyget emellanåt. Hur blir det när ytterligare skog skövlas? Syftar både på nya villa- och industriområden.



En annan aspekt som behöver lyftas är att om invånarantalet i Öjaby ska öka med 25%, kommer skolor och förskolor att utöka antalet platser med motsvarande nivå?

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det skogsområde som angränsar till er tomt har inte dömts ut från ett naturvärdesperspektiv. Den naturvärdesinventering som tagits fram pekar ut områden med höga naturvärden och planförslaget har i stor utsträckning tagit hänsyn till dessa områden, men tar också delvis områden med höga naturvärden i anspråk i planområdets västra del för bostadsbebyggelse och anslutningsväg.

Kommunen måste hushålla med marken på bästa sätt och bygga där det är möjligt. Placeringen av bebyggelsen tar till stor del hänsyn till höga naturvärden, flygbuller, områden med höga rekreativa värden m m och det är inte möjligt att flytta föreslagen bebyggelse längre från befintliga fastigheter. Den föreslagna bebyggelse som planeras närmast befintlig bebyggelse föreslås bli max två våningar med hänsyn till befintliga bostäder.

Förslag till utveckling av friluftsområdet beskrivs i planbeskrivningen under rubriken *Grönstruktur och friytor*. Befintligt stigsystem planeras förstärkas anpassat till områdets naturvärden men detaljerna kring exakt placering av stigar m m regleras inte i detaljplanen.

En bullerutredning har tagits fram i arbetet med detaljplanen. Resultatet av bullerutredningen beskrivs i planbeskrivningen under rubriken *Buller*. Hela bullerutredningen bifogas planhandlingen. I bullerutredningen tas hänsyn till avstånd och höjder på bullerkällor och mottagare, dvs skogens bullerdämpande effekt används inte i beräkningarna. Upplevelsen av buller kan öka när skogen försvinner men bullerutredningen visar att man klarar värdena i riktlinjerna för ny bebyggelse. Eftersom befintlig bebyggelse ligger längre från bullerkällorna än ny bebyggelse klaras även värdena för befintlig bebyggelse.

Det fria skolvalet påverkar vilken skola barn/föräldrar väljer åt sina barn och stadsbyggnadskontoret utgår från att utbildningsnämnden kan erbjuda skolplatser till alla Växjö elever. 2016 togs det fram en detaljplan för en ny förskola (vid Lunnabyvägen) för att säkerställa stadsdelens behov av nya förskoleplatser.

Fastighetsägare Gullriset 8

Jag har en del synpunkter på detaljplanen i Öjaby 9:4 m.fl.



Där detaljplanen planerar bebyggelse är det enda området i Öjaby med orörd natur för rekreation som dessutom är tillgängligt till fots för många i framförallt norra Öjaby, i och med dessa byggplaner kommer områdets karaktär förstöras och även om naturområden/promenadstråk planeras så blir det inte samma rekreation som orörd natur.

Fiskgjusen häckar i området och det planeras både bryggor och grillplatser nere mot sjön samt kommer området störas både av byggnation och ökad befolkning, det känns inte lämpligt.

I närliggande detaljplaner tillåts max 2 våningar och ner mot vattnet max 1,5-1våningshus, att tillåta 5-6våningshus kommer att förändra karaktären på området och förstöra känslan av villaområdet/förort på det sätt som norra Öjaby är för många.

Hur kommer parkeringar och vägnätet anpassas på ett lämpligt sätt? I detaljplanen verkar inte planeringen för bilar vara tillräckligt utred.

Det planeras för en ny förskola men undrar hur det är tänkt med grundskolan? Öjaby skola har inte plats för den ökade befolkningens mängd som kommer och troligen kommer majoriteten vilja gå där, Per Lagerqvist skola är ett alternativ men för de yngre barnen blir det ett rätt stort avstånd, framförallt om man önskar cykla vilket borde vara det som ska främjas.

Där planområdets gräns ritat med rödlinje, det nordöstliga hörnet på området verkar det inte vara 200 m till vattnet och därmed överskrids isåfall strandskyddet.

Det beskrivs att området har högt naturvärde och är ett viktigt rekreationsområde för Öjabyborna, även används av förskolor och liknande i närområdet därför känns det direkt olämpligt att förstöra karaktären på skogen samt bygga bostäder där, framförallt eftersom skogen och naturlivet kommer att ta skada. Det är mycket mark runt Öjaby som skövlas och används till industrimark därför känns detta område ännu viktigare att skydda.

Jag förordar att hela området bör bli naturskyddat för att spara området för framtida generationer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploatören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.



Området närmast sjön inom det strandskyddade området lämnas utanför detaljplanen och utvecklingen av detta område regleras därför inte som en del av detaljplanens genomförande. För åtgärder inom det strandskyddade området krävs strandskyddsdispens.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Parkering ska lösas inom den egna fastigheten och kommer att hanteras som en del av bygglovsprocessen.

Det fria skolvalet påverkar vilken skola barn/föräldrar väljer åt sina barn och stadsbyggnadskontoret utgår från att utbildningsnämnden kan erbjuda skolplatser till alla Växjös elever.

I granskningshandlingen utgick gränsen för bebyggelse från en inaktuell strandskyddslinje. Planområdet är inför antagandet justerat så att all planerad bebyggelse hamnar utanför strandskyddat område. I planområdets norra del planläggs en mindre del inom strandskyddat område som NATUR men strandskyddet kvarstår och kommunen har inga avsikter att upphäva strandskyddet inom denna del.

Fastighetsägare Färgkullan 2

Som Öjabybo sedan 1974 är det med stor bestörtning man har kunnat följa hur detta lilla underbara, före detta jordbrukssamhälle, år efter år har förfulats och förtätats till det nästan absurda.

Kronan på verket kommer att bli när hela Öjabys befolkning inkl. alla skolbarns *enda rekreations- och friluftsområde* kommer att tjänas en privat aktörs profitering på vår vackra natur. Dessutom påhejade av Växjö kommun.

Ett återkommande argument från Kommunen är att befolkningstillväxten är stor och vi måste bereda attraktiv mark för ny bostadsbebyggelse. Har stor förståelse för det men i Växjö Stads närområde finns mycket oexploaterad mark för detta ändmål. Att behöva ödelägga den ytterst lilla yta/skog som vi en gång är lovad att förbli orörd är en stor skam. Förutom som rekreationsområde är det ämnat som ett bullerdämpande område och för att absorbera flygtrafikens avgaser från Växjö Flygplats. Området är det enda för väldigt många människor att komma ut i naturen och för att ta sina promenader i. Detta gäller i allra högsta grad även för alla skolbarn från Öjaby



skola som ofta besöker området. Där byggs kojor, leks och barnen får lära sig mycket om naturkunskap.

Var finns förnuftet hos våra politiker som vill första allt detta vackra.

Första förslaget på bebyggelse handlade om 160 bostäder. Nu är siffran uppe i över 340 på samma yta eller kanske t.o.m. mindre yta, samtidigt planeras för höghus upp till sex våningar. Ursäkta, men man häpnar. Tendensen känns igen från Ringblomsvägen där det planerades för 36 fastigheter men slutade med 50..... På någon fastighet går garagetaket nästan över grannens.

Till berörda politiker och tjänstemän skulle jag vilja ge en rekommendation. Åk ut till Öjaby Herrgård och ät en lunch. De skulle säkert bli jätteglada i dessa Coronatider. Besök därefter det relativt nybyggda bostadsområdet strax nedanför med en promenad. Ni kommer att häpna över hur ni själva har kunnat röra ihop ett bostadsområde som detta. *Detta är inte Öjaby.*

Jag skulle vilja ställa en fråga: hur många av er politiker har gjort er besväret att på plats och ställa studera detta område? Misstänker väldigt få om ens någon. Undertecknad ställer gärna upp med en guidad rundvandring.

Ytterligare en fråga: hur kan OBOS redan nu få gå ut och marknadsföra detta område som "Öjaby Sjöstad"? Hoppas verkligen att det inte föreligger någon form av vänskapskorruption. Men vem vet. Kanske något för "Uppdrag Granskning".

Synpunkter på detaljer kommer inte med denna skrivelse. Vet att det kommer från mer initierat håll. Däremot bifogas två flygbilder över det aktuella området. Ett relativt nyttaget och ett några år gammalt.

Jag uppmanar er att studera dessa väldigt noga! De är mycket talande och visar hur vårt kära naturområde sakta men säkert håller på att förstöras. Den ytterst lilla yta med grönt som i dag finns kvar kommer att slukas av den planerade bebyggelsen. Sedan kan man glömma allt prat om nya grönområden.

Avslutningsvis: Sverige kan inte stoltsera med soliga playor, ett härligt klimat, fantastiska stränder i anslutning till stora hotellområden. Men vi har en sak. En fantastisk natur som mer och mer uppmärksammas av inte minst utländska turister. De kommer i allt högre utsträckning för att uppleva vår säregna, och än så länge, rätt så orörda natur. Att t.ex. kunna paddla runt i en kanot i våra sjöar och få uppleva en orörd strandlinje. Vill därmed säga ett stort tack till Länsstyrelsen som inte har gett vika på Kommunens och OBOS krav på upphävande av strandskyddet.



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Kommunstyrelsen har fattat beslut om bildandet av naturreservat vilket ger ytterligare skydd för den natur som sparas. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploatören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Fastighetsägare och boende Lunnaby 3:8

Våra synpunkter:

1. Det är ytterst beklagligt att kommunen inte anser att kulturmiljön i Öjaby by är värt att behandlas skonsamt. Vi motsätter oss å det bestämdaste att det byggs 4- och 6-våningshus inom det detaljplanerade området. (Ursprungligen talades det om 160 lägenheter jämfört med nu minst 340 lägenheter.)
2. Enligt uppgift uppfyller inte detaljplanen i sin nordöstra del strandskyddets bestämmelser om 200 meter vid Helgasjön.



3. Det anges att ingen påverkan kommer att ske på Lunnaby 3:8. Detta är ett väl kategoriskt konstaterande. Självklart innebär en ökad befolkning även ett ökat tryck med fler fritidskonsumenter i närliggande skog.
4. Helgövägen, vägen mellan Öjaby och Lunnaby kommer att bli ytterligare hårt belastad varför biltrafik bör förbjudas på denna väg och enbart tillåtas för boende efter vägen eller de med ärenden till dessa bostäder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

I granskningshandlingen utgick gränsen för bebyggelse från en inaktuell strandskyddslinje. Planområdet är inför antagandet justerat så att all planerad bebyggelse hamnar utanför strandskyddat område. I planområdets norra del planläggs en mindre del inom strandskyddat område som NATUR men strandskyddet kvarstår och kommunen har inga avsikter att upphäva strandskyddet inom denna del.

För i detaljplanen ingående respektive angränsande fastigheter beskrivs i planbeskrivningen konsekvenserna på fastighetsnivå utifrån ekonomiska, fastighetsrättsliga och tekniska konsekvenser. Detta innebär inte att det inte kommer bli någon påverkan alls på fastigheten, fler boende i området skulle kunna innebära ett ökat tryck på skogen, men denna typ av konsekvenser är inget som hanteras som en del av genomförandet av detaljplanen.

Den del av Helgövägen som ligger inom planområdet breddas och blir allmän platsmark. Frågan om att förbjuda biltrafik på den del av Helgövägen som ligger utanför planområdet styrs inte av plan- och bygglagen och hanteras därför inte i detaljplanen.

Fastighetsägare Lunnaby 3:4

Liksom vid varje tidigare nytt planförslag ökas även nu antalet bostäder som Öjabyskogen ska härbärgera. 160 blev 220 och blir nu minst 340. Vilket uppskattningsvis ger en ökning av Öjabys befolkning med cirka 30 procent. Med andra ord är det ett ännu större problem att viktig basservice inte finns i närområdet, att förskola och skola inte räcker till fler barn och att avståndet till busshållplatsen blir långt för de boende, speciellt för dem i höghusen. Förslaget skulle skapa minst 340 nya bostäder i Växjö, vilkas boende kommer



att vara väldigt beroende av bilar. Det är alarmerande att effekten av koldioxidutsläppen från den ökade trafiken inte har beräknats och presenterats.

Öjabyskogen är viktig för väldigt många (fler än 50 000 uppmätta passager per år) och exploateringen har redan gått för långt. Den skog som nu finns måste stå kvar bl a som bullerskydd och älskat rekreativområde. Skogen har enligt kommunstyrelsen "ett högt prioriterat värde". Häga huskroppar föreslås nu i den känsliga miljön, inklusive ett fyravåningshus i den delen som har rödlistemarkeringar och signalarter (Tobias Ivarssons utredning 2017). Denna del av skogen ska dräneras och utsättas för hårt slitage, vilket framgår av planhandlingen. Det måste vara viktigt för en kommun som vill framstå som Europas grönaste att slå vakt om livsvillkoren för flora och fauna i dessa tider av massutrotning. Vi måste se till att överlevnadsmöjligheter ges för fiskgjusar, lommar, lärkfalkar och allt annat som nu finns här. Trots att strandskyddet sätts till 200 meter, kvarstår frågetecken för avgränsningen vid Planaviken som får konsekvenser för placeringen av det nordöstra fyravåningsblocket som delvis hamnar inom strandskyddet.

Det finns tecken som tyder på att kommunen förbereder för att strandskyddet på 200 meter i framtiden kan komma att kunna överskridas och därmed öppna för en helt ny planläggning nära sjön för att skapa en s k "sjöstad". Man kan misstänka att här finns önskemål/påtryckningar från OBOS i denna riktning. Därför kräver vi att området, som tills nu varit grönfärgat på kartorna, även i fortsättningen ska vara **grönt** och betecknas NATUR.

OBOS presenterar området som Öjaby sjöstad. Det tyder på att man riktar in sig på ett segment med resursstarka kunder och inte vad man normalt tänker sig när man, som här, vill ha blandade upplåtelseformer. Varför inte låta OBOS bygga denna sjöstad vid Brevik där den skulle smälta in på ett helt annat sätt än här i Öjaby? Här bryter den mot allt som funnits och finns i byggnadstradition. I Brevik finns redan påkostade promenadstråk med bryggor och grillmöjligheter. Häga hus i Öjaby skulle dessutom förstöra Helgasjöns karaktär med lummiga skogspartier och småskalig stugbebyggelse, viktigt inte bara för Öjabyborna utan också för alla dem som tillbringar sin fritid på sjön och dessutom för dem som bor, promenerar eller spelar golf på Araby – Kronobergssidan. Alltså väldigt många.

Det anges inte hur höga de planerade fyra- och sexvåningshusen blir. 2009 beslöt byggnadsnämnden att tillåta enbart parkering inom den egna fastigheten. I planbeskrivningen diskuteras underjordiska garage som i så fall ska presenteras i bygglovshandlingarna. Att man inte kommit länge med detta känns märkligt eftersom husen då skulle bli högre och eftersom bortledning av grundvatten då ska göras, vilket är en tillståndspliktig vattenverksamhet.



Hur och när har överlåtelse av viss del av den kommunala fastigheten Öjaby 28:1 skett till OBOS? Är det exploateringsavtalet som måste till offentlig handling? Skulle inte exploatören stå för all infrastruktur?

Bullerutredningen kom sent och har blivit reviderad två gånger. Har de som utfört denna haft tillgång till mer detaljerad information beträffande huskropparnas storlek och placering?

Om verksamhetsområdet i bullerutredningen: lastportar med "ogynnsam placering med angöring utan skärmverkan". "relativt hög andel lastbilar natttid" sannolikt inte...höga...risk för överskridande av extremt industribuller." "tillkommande verksamheter svårt bedöma". Dessa citat ur bullerutredningen visar att man inte borde bygga på det här sättet i Öjaby.

Sverige har i motsats till WHO höjt riktvärdena så att man numera kan exploatera områden som tidigare bedömts olämpliga att bebygga med bostäder. I denna detaljplan lägger man sig precis på gränsvärdet för uteplatser. "Ekvivalent och maximal ljudnivå vid uteplats om 50 dBA respektive 70 dBA klaras inte vid samtliga fasader". WHO:s rekommendation är 53 dB. Forskare är bekymrade för vad detta innebär för människors hälsa i framtiden, barn drabbas speciellt hårt. Sverige sticker ut med dessa sänkta krav.

Enligt bullerutredningen är ljudnivån på skolgårdarna i Öjaby över de riktvärden för skolgårdar som Naturvårdsverket anges (alltså över 55 dBA) även utan den tillkommande trafiken, som det nya området genererar.

Sist i planförslaget tas **konsekvenser på fastighetsnivå** upp. Vi delar inte planarkitektens uppfattning avseende Lunnaby 3:4, vår fastighet. Ekonomisk konsekvens är avsevärt minskat fastighetsvärde. Tekniska konsekvenser är högsta sannolika problem med brunnar och fastighetens vattentillgång, betydligt längre tillfartsväg, buller och ljudföroreningar, ljusföroreningar (föredrar stjärnhimmel före gatubelysning) samt inte minst skuggor från höghusen. Vi vill se en utredning av dessa konsekvenser. För vår fastighet medför exploateringen betydande miljöpåverkan.

Ett par frågor: Hur kommer det att gå med Helgövägen som tillfart för fastigheten Lunnaby 3:4? Kommer Örmadsbäcken att få finnas kvar?

Öjabys attraktion är småskalighet och bykänsla, vilket tillsammans med lättillgänglighet, ostörd natur är de främsta skälen till att man vill bo här.
Varför vill man så radikalt förändra detta?



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I och med planläggningen av nya verksamhetsområden i Öjaby skapas många nya arbetsplatser i närområdet. Fler boende i Öjaby skapar också underlag för utökad service och kollektivtrafik.

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploitören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.

I granskningshandlingen utgick gränsen för bebyggelse från en inaktuell strandskyddslinje. Planområdet är inför antagandet justerat så att all planerad bebyggelse hamnar utanför strandskyddat område. I planområdets norra del planläggs en mindre del inom strandskyddat område som NATUR men strandskyddet kvarstår och kommunen har inga avsikter att upphäva strandskyddet inom denna del.

Länsstyrelsen har varit tydliga med att det inte är möjligt att upphäva strandskyddet för ny bebyggelse enligt nu gällande strandskyddslagstiftning och kommunen har inga planer på eller förbereder för ny planläggning inom strandskyddad mark.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Ny bebyggelse ansluter till befintlig bebyggelse i Öjaby och även om ny bebyggelse kan komma att sticka upp över trädtopparna placeras den minst 200 meter från sjön. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att upplevelsen av natur från andra sidan sjön kommer att påverkas i mindre omfattning.

Parkering ska anordnas inom egen fastighet och följa Växjö kommuns riktlinjer om så kallade p-tal. Frågor om parkering utreds och hanteras som en del av bygglovsskedet.

Överlåtelse av delar av den kommunala fastigheten Öjaby 28:1 till exploitören kommer att ske först efter att detaljplanen fått laga kraft. Överlåtelsen regleras som en del av det exploateringsavtal som tecknas mellan exploitören och Växjö kommun och blir efter att besluts fattats offentlig handling. Huvudprinciperna för exploateringsavtalet beskrivs



under rubriken *Avtal* i planbeskrivningen. Exploatören står för all utbyggnad som föranleds av ny byggnation men allmän platsmark ska ägas och skötas av kommunen vilket regleras med exploateringsavtal. För utvecklingen av friluftsområdet, som innebär nytta för mer än bara detaljplaneområdet, bekostas till viss del av exploatören och till viss del av Växjö kommun.

I bullerutredningen har hänsyn tagits till de våningsantal som tillåts i detaljplanen. I den beräkningsmodell som använts har byggnadsvolymerna givits de maximala våningsantal som föreskrivs för respektive användningsområde i plankartan. Det finns i detta skede ännu inga uppgifter om huskropparnas utformning eller placering men i modellen har byggnadsvolymerna placeras i gränsen för byggrätten närmst bullerkällan. Kompletterande bullerberäkningar kan krävas i bygglovsskedet för att kunna säkerställa riktvärden för eventuella uteplatser.

Citaten ur bullerutredningen som tas upp i yttrandet kommer från en äldre bullerutredning från 2013 och är dessutom tagna ur sitt sammanhang. I aktuell bullerutredning (WSP 2020, reviderad 2021) görs bedömningen att bullret ej utgör någon större risk för olägenhet i kommande bostäder för aktuellt detaljplaneområde. Bullerfrågan beskrivs mer utförligt i planbeskrivningen under rubriken *Buller*.

För i detaljplanen ingående respektive angränsande fastigheter beskrivs i planbeskrivningen konsekvenserna på fastighetsnivå utifrån ekonomiska, fastighetsrättsliga och tekniska konsekvenser. Övriga konsekvenser beskrivs inte om inte bedömningen görs att det blir en direkt påverkan på befintlig fastighet, exempelvis genom skuggning av angränsande bebyggelse. I detta fall hamnar närmaste nya bebyggelse minst 80 meter från fastigheten Lunnaby 3:4 och stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att fastigheten inte kommer påverkas av problem med brunnar och vattentillgång, buller, luftföroreningar eller skuggning från höghusen. Många faktorer kan påverka fastighetsvärdet och det är ingen bedömning som görs i detaljplanen. Enligt upprättad behovsbedömning bedöms detaljplanens genomförande inte medföra betydande miljöpåverkan.

Helgövägen som tillfart för fastigheten Lunnaby 3:4 kommer att finnas kvar. Den del av Helgövägen som ligger inom planområdet breddas och blir allmän platsmark, den del av vägen som ligger utanför planområdet påverkas inte av planläggningen. Bäcker utanför planområdet påverkas inte heller av planläggningen.

Fastighetsägare Vårkragen 4

Vi bor på Ringblomsvägen 39 i Öjaby och vi trivs med att ha skogen, träd och växtligheter bakom vårt hus. Detta var den största anledningen till att vi



flyttade inom Öjaby till denna adressen för ett antal år sedan. Vi gav synpunkter på förslaget för ett par år sedan och nu kommer det igen och vi försöker igen och hoppas att ni kan lyssna denna gången. Vi förstår att utveckling sker men vi anser att ni lägger byggnation alldeles för nära vår tomt. Faktiskt så att det är den tomt som ni planerar att komma närmast nya bygget.

Vi ber ödmjukast om att ni flyttar endera den närmaste raden av hus uppåt inåt eller från oss vänster mot Öjabyvägen så att vi kan få behålla 100 meter skog innan nya bygget kommer.

Hoppas och tror att ni kanske kan sätta er in i vår situation om ni studerar planen noggrant.

Vi har tomten som heter Vårkragen 4.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kommunen måste hushålla med marken på bästa sätt och bygga där det är möjligt. Placeringen av bebyggelsen tar till stor del hänsyn till höga naturvärden, flygbuller, områden med höga rekreativa värden m m och det är inte möjligt att flytta föreslagen bebyggelse längre från befintliga fastigheter. Den föreslagna bebyggelse som planeras närmast befintlig bebyggelse föreslås bli max två våningar med hänsyn till befintliga bostäder.

Fastighetsägare Öjaby 9:35

Här följer kommentarer och synpunkter på detaljplanen med nr som ovan. Eftersom man kan förmoda att ett stort antal familjer med barn flyttar in i ett nytt område ökar antalet barn och elever i förskola och skola. Detta medför att trafiken genom samhället markant kommer att öka, eftersom små barn inte kan ta sig till förskola och/eller skola på egen hand. Öjabyvägen är den enda vägen genom samhället och är redan idag högt belastad. Dessutom har trafik till det nya industriområdet gjort att trafiken ökat ytterligare.

De flesta boende i Öjaby har inte sitt arbete i samhället, utan i mera centrala delar av staden. I Öjaby finns inte tillgång till någon samhällsservice som exempelvis vårdcentral. Inte heller någon kommersiell service finns. Från det aktuella området är det 5,5 km till Samarkand, vilket är den handelsyta som ligger närmast. Sport och kulturaktiviteter för barn är till största delen lokaliserade inne i Växjö. Detta innebär att de boende behöver transportera sig flertalet gånger dagligen sannolikt med två bilar per hushåll. Det är högst troligt att merparten av dessa transporter kommer att ske med bil. Kommunen önskar ett ökat antal cykelanvändare, men betänk då att det från det planerade området är 9 km till Växjö centrum och mer än 1 km till busshållplatsen. Bussen går dessutom endast två gånger per timme och inte raka vägen till centrum. Det är därför orealistiskt att anta att de nya



invånarna inte ska utnyttja sina bilar eller inte ta närmaste vägen till skola och förskola. Den nya vägen som planeras från Helgövägen till Öjabyvägen kommer inte att förbättra trafiksituationen, utan endast flytta den. Det är att betrakta som att lösa symptomen men inte källan till problemen. Innan området exploateras bör en realistisk lösning på trafikproblemen tas fram.

Vi som bor på Hagudden känner stor tillhörighet med övriga delar av Öjaby. Genom att stänga Helgövägen för trafik avstängs vi från resten av samhället. Det finns möjlighet att dra den nya vägen så att boende på Haguddevägen kan ta sig till Ringblomsvägen på samma sätt som idag. Vi förutsätter att denna möjlighet utnyttjas.

Öjaby skola är redan idag trångbodd. Klasserna är fulla och lokalerna utnyttjas till fullo. Hur kommer en stor ökning av antalet elever att påverka tillgängligheten för elever och personal, när det gäller såväl den fysiska som den sociala och pedagogiska lärmiljön? Vi önskar ett utvecklat resonemang kring detta dilemma.

Detaljplanen för Hagudden tillåter max 1,5 plans-bostäder, bland annat eftersom det är en strandnära miljö. Därför kan man starkt ifrågasätta att höga hus byggs precis intill vårt område. Denna skillnad mellan detaljplaner är förvånande, såväl ur ett miljömässigt perspektiv som ett byggnadsmässigt. Speciellt med tanke på att det första förslaget endast innehöll hus med max 2 våningar. Det är även anmärkningsvärt att välja att bygga höghus i Öjaby som idag endast består av villabebyggelse. Man kan även ifrågasätta höghus med tanke på närheten till flygplatsen. Har de bullerutredningar som gjorts tagit i beaktande att det boende skall ha sina bostäder över trädtopparna? Med stor sannolikhet kommer de att påverkas av buller från flygplatsen.

Vår boendemiljö kommer att bli påverkad om Pellaviken exploateras. Detta kommer för vår privata del att påverka dels husets värde, dels vår livskvalitet när det gäller insyn och utemiljö. Såväl insyn in i huset och trädgården som en ökad ljudvolym påverkar naturligtvis vår trivsel och livskvalitet.

Pellaviken är en vik med ett rikt djurliv. Här häckar arter med stort skyddsvärde så som fiskgjuse, storlom och häger. Även under ytan finns ett stort antal arter, bland annat ål, en utrotningshotad art. Därtill kommer att viken är grund, stening och dyig. Detta sammantaget gör att viken inte är lämplig för ökad exploatering.

I området finns ett gammalt asfaltsverk där marken enligt aktuella mätningar betraktas som giftig och oanvändbar. (Inventering av förorenade områden – Verksamheter i Växjö tätort ISSN 1103-8209, meddelande 2004:02). Enligt planeringen ska ett dike dras genom detta område för att sedan mynna ut i Pellaviken. Eftersom vattnet ska ledas i ett öppet dike, finns stor risk för förorening. Denna dragningsdragning är ur en miljösynpunkt synnerligen olämplig. En annan aspekt man bör ta hänsyn till är att många barn leker i området. Ett



öppet dike kan medföra faror för barnen samt inskränka möjligheterna till lek ute i naturen. Dessa båda farhågor kan naturligtvis undvikas om vattnet dras i rör.

Vi vill avsluta med att poängtera att vi egentligen inte är emot att området bebyggs, men det behöver göras med hänsyn till den bebyggelse som redan finns. Det vill säga villabebyggelse, betydligt färre bostäder samt större hänsyn tagen till de värden som naturen ger.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Avsikten i detaljplanerna för verksamhetsmark i Norra Öjaby är att tung trafik ska styras till Nylandavägen och inte belasta Öjabyvägen. Med ny cirkulationsplats i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen kan också trafik från Nylandavägen lättare ansluta till väg 30. Kommunen har vid behov möjlighet att reglera genomfart av tung trafik i Öjaby samt göra insatser för trafiksäkerheten kring skolan för att öka säkerheten för barn på väg till och från skolan. Åtgärderna behöver inte ske i samband med detaljplanen utan kan utredas och sättas in när behov finns.

Öjabyvägen har längs hela sin sträckning genom Öjaby låg reglerad hastighet och gång- och cykelväg med upphöjd kant eller avskiljande betongelement samt längs stora delar av vägen även upphöjd trottoar på motstående sida. Trafiksäkerheten bedöms därför som god för de oskyddade trafikanterna.

I och med planläggningen av nya verksamhetsområden i Öjaby skapas många nya arbetsplatser i närområdet. Fler boende i Öjaby skapar också underlag för utökad service och kollektivtrafik.

I planbeskrivningen redogörs för varför anslutningen mellan Ringblomsvägen och den planerade bostadsbebyggelsen har ersatts med gång- och cykeltrafik, under rubriken *Gator och trafik*. Att omvandla väganslutningen mellan Ringblomsvägen och den planerade bostadsbebyggelsen till gång- och cykelväg har fått starkt stöd av boende i närområdet. Att öppna befintlig gång- och cykelväg mellan Hagudden och Ringblomsvägen för biltrafik är inte aktuellt i dagsläget.

Det fria skolvalet påverkar vilken skola barn/föräldrar väljer åt sina barn och stadsbyggnadskontoret utgår ifrån att utbildningsnämnden kan erbjuda skolplatser till alla Växjö elever. 2016 togs det fram en detaljplan för en ny förskola (vid Lunnabyvägen) för att säkerställa stadsdelens behov av nya förskoleplatser.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby



utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Den aktuella detaljplanen tillåter inte ny bebyggelse lika nära stranden som detaljplanen för Hagudden. I det aktuella planförslaget hamnar ny bebyggelse minst 200 m från strandlinjen, utanför strandskyddat område. Eftersom ny bebyggelse hamnar långt från vattnet anser stadsbyggnadskontoret inte att Pellaviken exploateras.

Den föreslagna bebyggelse som planeras närmast befintlig bebyggelse föreslås bli max två våningar med hänsyn till befintliga bostäder.

I bullerutredningen har hänsyn tagits till de våningsantal som tillåts i detaljplanen.

Det nu anlagda diket skulle ha byggts oberoende av den aktuella detaljplanen. Syftet med diket är att fördröja och rena dagvatten, och vattnet som släpps ut i Helgasjön ska genom dagvattendammar och biofilter samt rening och fördröjning i diket ha uppnått en sådan reningsgrad att vattenkvaliteten i Helgasjön inte kommer att påverkas. Föroreningar och behov av provtagning och sanering i området för det gamla asfaltsverket beskrivs utförligare i planbeskrivningen under rubriken *Föroreningar*. Diket har utformats som ett naturligt dike med flacka slänter. Det finns många fördelar med att dra vatten i öppna diken. Jämfört med nedgrävda ledningsrör är de enklare att underhålla, har längre livslängd samt att de har en större kapacitet och klarar allt från små till stora flöden och de kan också bidra till ökade rekreativa- och upplevelsevärden.

Gemensamt yttrande från fastighetsägare Öjaby 9:13, Öjaby 9:18, Öjaby 9:27, Öjaby 9:31, Öjaby 9:35, Öjaby 9:37, Öjaby 9:38, Öjaby 9:39, Öjaby 9:47, Öjaby 9:124, Öjaby 9:125, Öjaby 9:126, Öjaby 9:127, Öjaby 9:130, Öjaby 9:122, Öjaby 9:36 och Färgkullan 2

Vi fastighetsägare på Hagudden har åter en rad synpunkter och kritik mot den nu modifierade detaljplanen. Reaktionen har tidigare liksom varit väldigt stark från fastighetsägarna, speciellt över förslaget på flervåningshus och kraftiga protester har framförts i media.

Detaljplanen är en överexploatering av ett grönområde från tidigare förslag på 160 bostäder som nu utökats till mer än det dubbla på 340 gör att upprördheten är stor hos de boende i närområdet.



Som detaljplanen är utformad kommer den inverka väsentligt negativt på befintlig arkitektur, miljö, trafik och rekreation och vi anser att dessa delar är anmärkningsvärda för en Kommun som vill utge sig att ta hänsyn till människor och miljö.

Strandskyddet

I tidigare förslag ville Kommunen inkräkta på strandskyddet där lagen föreskriver 200 meter. Detta godkände ej Länsstyrelsen och det omarbetade förslaget håller nu i princip 200 meter gräns utom i den östliga delen där avståndet från strand till detaljområdets gräns är ner till 130-140 meter.(mellan gräns för detaljplan och Planaviken).

Vi förvånas över att man ånyo inkräktar på strandskyddets 200 meters gräns.

Ingen prickad mark (dvs ej byggbar) har markerats i förslaget vilket i princip innebär att byggnation får ske direkt i detaljplanens gräns. Detta skulle då innebära byggnation närmare strand än 200 meter.

Länsstyrelsen har varit övertydliga med att detaljplanen ej får läggas inom strandskyddat område!

Flervåningshus - helt omotiverat

I första förslaget skulle området bebyggas med ca 160 lägenheter. Detta har utökats efter hand. I takt med att området minskats ner i yta föreslås nu att bygga på höjden. I det senaste förslaget föreslås ca 340 lägenheter. Att trycka in ett stort antal bostäder är inget annat än en överexploatering. Detta skulle dessutom dra med sig andra problem i form av slitage på kvarvarande rekreationsområde, störning och stress för djur och fågelliv, trafik med ökad miljöbelastning mm.

Att föreslå 4- och 6-våningshus kommer dessutom förändra hela arkitekturen för Öjaby samhälle. Ett samhälle som inte har en byggnad över 3 våningar(skolan).

Noterbart är också att detaljplanen är starkt begränsande i höjd avseende byggnader på Ringblomsområdet och speciellt Hagudden och nu föreslås 4-6 vånings hus i angränsande område! Helt vansinnigt förslag som enbart passar in i en stadsmiljö!

Förslaget är att dessa höghus skulle placeras "centralt" i området innebär fortfarande att det ger insyn på våra fastigheter och tomter från de övre våningarna som vi inte kan acceptera. Vi noterar att inga höghus förekommer strandnära runt Helgasjön på någon annan plats. Hur skulle det se ut om vi



får en liknande bebyggelse i Sandsbro, Evedal, Kronoberg- eller andra områden!

Att föreslå höghus är att betrakta som ett helgerån för hela samhället Öjaby och primärt för de boende på Hagudden och Ringblomsvägen.

Vi som fastighetsägare kommer inte acceptera högre hus än max 2-våningar i hela området och är beredda att föra den frågan vidare till högsta instans om så erfordras.

Vår uppfattning är att man gör uttalande som förskönar denna detaljplan men dessa formuleringar framstår mer som ren nonsens: Exempelvis: *Nya tomter i området skall i så hög utsträckning som möjligt anpassas till befintliga höjdnivåer och terrängförhållanden. Topografin inom området bör ses som en kvalitet och bebyggelse bör så långt som möjligt anpassas till terrängen. På de tomter som har sluttande terräng är det viktigt att de anpassningar som görs är väl avvägda och smälter in i omgivningen.*

Vår kommentar: Hur man kan anpassa 4-6 våningshus till befintlig topografi är för oss en gåta!

Citat

Helgövägens sträckning bevaras genom planområdet och föreslås utgöra det nya bebyggelseområdes stomme. Vägens sträckning, vägförbindelsen mellan Öjaby by och Lunnaby by, är belagd i de äldsta kartorna över Lunnaby och Öjaby från tidigt 1700-tal. Detta innebär att sträckningen troligen är i princip densamma sedan minst tidig medeltid och troligen ända sedan byarna etablerades. Genom att behålla vägens sträckning kan det medeltida landskapet, med byarna Öjabys och Lunnabys placering och förhållande, fortsatt vara möjligt att läsa och förstå.

Vår kommentar: Man får nog ha väldigt livlig fantasi för att "läsa och uppleva" det medeltida landskapet med föreslagna tätliggande 4- och 6-våningshus. Dessutom verkar det som att denna väg kommer strypas och/eller stängas av!

Öjaby ska förbli ett ytterområde med låga byggnader!

Trafik till och från området inklusive Hagudden

Vi har tidigare påtalat den dåliga (obefintliga) planeringen med att ta sig till och från området och ser ingen ny lösning i den nya versionen av detaljplanen!

Som boende på Hagudden (16 fastigheter) sedan 1980-talet kommer vi få en betydligt längre resväg till Växjö genom att Helgövägen föreslås stängas av.



I dagsläget kör de flesta Helgövägen upp till Öjaby Kyrka och in till Växjö. Vi slipper då passera den ur trafiksynpunkt känsliga skolan.

Den nya vägen innebär en förlängd körsträcka på ca 500 meter men då kommer alla att köra förbi Öjaby skola med ökade risker som följd. Att köra upp till Flygplatsen – Nylandavägen och sedan riksvägen in till Växjö kommer innebära en förlängd körsträcka av ca 3 km (enkel resa) dvs 6 km för varje körning. Dessutom kommer alla boende i området drabbas av samma resväg. Trafiksituationen kommer bli lika kaosartad som inne i Växjö vid rusningstider. Denna planering verkar minst sagt dåligt genomtänkt i en Kommun som uttalar sig vara "Europas Grönaste". Ni kan knappast ta med i beräkningen att alla kommer cykla eller nyttja kommunala färdmedel.

En längre färdväg kommer varken gynna trafiksäkerhet eller miljö.

Således en ytterligare ökad miljöbelastning på hela området som redan är utsatt genom den nya placering som gjordes av Postterminalen och stora företag som Staples, Atea, nya industri- och företagsetableringar och inte minst trafik till och från Flygplatsen.

Miljö och rekreation mm

I Grönstrukturprogrammet för Växjö stad 2013 betonas att sjöarnas stränder är en viktig kvalitet för rekreation och biologisk mångfald. Området vid Norra Öjaby hade då lyfts framsom ett område av särskilt värde för rekreation och upplevelser. Nu 7 år senare verkar området plötsligt inte lika viktigt i detta avseende!

Det enda riktiga är att behållt hela området som rekreationsområdet och gjort om det till naturvårdsområde.

Kommunen har förvisso angett att "resterande" område skulle bli naturvårdsområde men detta kommer bli ett splittrat och minimerat område, nära travbana, nytt industriområde, Postterminal och dessutom med föreslagna höghus och som alla inkräktat på hela skogsområdet norr om Öjaby. Detta inbjuder knappast till den rekreation man eftersträvar i en skog. Öjabybor och andra kommer tvingas välja andra ställen för bär och svamplockning och då knappast inom gångavstånd vilket ger ökad bilkörning.

Föreslagna grillplatser vid sjön kommer besökas av stort antal personer. Häckande lommar, fiskljuse, tärnor och flera andra arter i området kommer sannolikt att försvinna. Rödlistade arter och den källa som bl.a omtalats kommer att försvinna.

Dagvatten

Lösningen att mynna ut en dagvattenledning från hela nya industriområdet



vid Norrby längst inne i en vik med dålig vattenomsättning och direkt jämte några av Haguddens fastighetsägares tomter är en lösning vi har svårt att acceptera. Tyvärr verkar denna dock redan ha vunnit laga kraft.

Övrigt

Dessutom anser vi att en rad andra olägenheter skulle uppstå i och med en omfattande byggnation.

Bullerutredning – hur är den gjord? Har den tagit hänsyn till höga hus. En rad saker har påtalats i den bullerutredning som tidigare gjorts och som omarbetats med nya etableringar.

Förslitning av det lilla skogsområde som blir kvar kommer bli stort med ytterligare kanske upp mot 1500 personer mer i området.

Skola och förskola Kommer nuvarande skolor klara den ökade befolkningen? Säkerheten för barnen till och från skolan kommer förändras med kraftigt ökad trafik förbi skolan.

Sammanfattningsvis anser vi att Kommunen tyvärr åter igen i sin planering tar obefintlig hänsyn till de boenden i Öjaby och speciellt i området Hagudden, Ringblomsvägen, Planen med den reviderade detaljplanen och det stora antalet bostäder. Istället tycks man främst tillgodose exploatörens ekonomiska intressen. De befintliga invånarnas trivsel borde vara mer värda!

Ett över huvud taget mycket olämpligt område att bebygga i denna omfattning. Behöver nya bostäder uppföras finns mängder med lämpligare områden i Växjö's närhet som kan byggas ex. västra sida av Södra Bergundasjön som då ligger nära både ny skola reningsverk och centrum.

Det bästa vore att skrota hela projektet "Öjaby Norra/Öjaby sjöstad". Menar Kommunen något med sitt grönstrukturprogram där just Öjabys norra del framhåvts ha stor betydelse för rekreation och motion så gör man om hela området till ett naturvårdsområde. Detta har aktualiserats ännu mer i och med Corona pandemin där just uteaktiviteter rekommenderas för en sund och frisk befolkning.

Fartblindheten tycks drabbat Kommunen i sin strävan att få mer bostäder att man helt ignorerar de viktiga grönområdena i stadens närhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I granskningshandlingen utgick gränsen för bebyggelse från en inaktuell strandskyddslinje. Planområdet är inför antagandet justerat så att all planerad bebyggelse hamnar utanför strandskyddat område. I planområdets norra del planläggs en mindre del inom strandskyddat område som allmän platsmark med användningen NATUR men

strandskyddet kvarstår och kommunen har inga avsikter att upphäva strandskyddet inom denna del. Länsstyrelsen har varit tydliga med att det inte går att upphäva strandskyddet för ny bebyggelse, det går dock bra att planlägga mark inom strandskyddat område som NATUR och där strandskyddet kvarstår.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Den skrivning i planbeskrivningen som beskriver anpassning till befintliga höjdnivåer och terrängförhållanden avser marknivåer och tomter, dvs att nya marknivåerna ska anpassas till omgivande marknivåer. Det avser inte höjderna på husen.

Det finns inga planer på att Helgövägen ska stängas av. Den del av Helgövägen som ligger inom planområdet breddas och blir allmän platsmark, den del av vägen som ligger utanför planområdet påverkas inte av planläggningen. Anslutningen mellan Ringblomsvägen och ny bebyggelse omvandlas till gång- och cykelväg.

I planbeskrivningen redogörs för varför anslutningen mellan Ringblomsvägen och den planerade bostadsbebyggelsen har ersatts med gång- och cykeltrafik, under rubriken *Gator och trafik*. Att omvandla väganslutningen mellan Ringblomsvägen och den planerade bostadsbebyggelsen till gång- och cykelväg har fått starkt stöd av boende i närområdet.

Avsikten i detaljplanerna för verksamhetsmark i Norra Öjaby är att tung trafik ska styras till Nylandavägen och inte belasta Öjabyvägen. Med ny cirkulationsplats i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen kan också trafik från Nylandavägen lättare ansluta till väg 30. Kommunen har vid behov möjlighet att reglera genomfart av tung trafik i Öjaby samt göra insatser för trafiksäkerheten kring skolan för att öka säkerheten för barn på väg till och från skolan. Åtgärder behöver inte ske i samband med detaljplanen utan kan utredas och sättas in när behov finns.

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploitören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.



Det nu anlagda diket skulle ha byggts oberoende av den aktuella detaljplanen. Syftet med diket är att fördröja och rena dagvatten, och vattnet som släpps ut i Helgasjön ska genom dagvattendammar och biofilter samt rening och fördröjning i diket ha uppnått en sådan reningsgrad att vattenkvaliteten i Helgasjön inte kommer att påverkas.

I bullerutredningen har hänsyn tagits till de våningsantal som tillåts i detaljplanen.

Det fria skolvalet påverkar vilken skola barn/föräldrar väljer åt sina barn och stadsbyggnadskontoret utgår från att utbildningsnämnden kan erbjuda skolplatser till alla Växjö elever. 2016 togs det fram en detaljplan för en ny förskola (vid Lunnabyvägen) för att säkerställa stadsdelens behov av nya förskoleplatser.

Boende i Öjaby

Sedan jag hörde planerna på att bygga ca 300 bostäder i norra Öjaby, har jag känt en stor frustration och ilska. Skogen som ska skövlas är gammal och aldrig avverkad, den består av både rödlistade arter och signalarter. Skogen är enligt naturvårdsbiolog Tobias Ivarsson en av de mest värdefulla skogarna i Växjö med omnejd. Värdet av skogen är stort, både vad det gäller dess biologiska mångfald och som rekreationsområde för oss Öjabybor.

Runt Öjaby försvinner mer och mer skog och det är svårt för oss Öjabybor att utan bil ta oss ut i naturen. Vi behöver skogen i norra Öjaby som rekreationsområde och som barriär mot flygplats och verksamhetsområde. Vissa delar ska förvisso sparas för detta, men det kommer bli ett enormt slitage på det lilla område som planeras bli kvar.

Öjaby är en mycket gammal och vacker by. I och med att den byggs ut mer och mer förlorar den sin karaktär. Vi hör ständigt flyg som startar och landar samt bruset från motorvägen. I och med att Öjaby ska växa så enormt mycket mer kommer trafiken dessutom öka markant genom byn. Norrut mot flygplatsen är det deprimerande att se vilken förfölning som har skett så nära vår bebyggelse. Varför ska industri- och verksamhetsområden byggas så nära inpå? Varför inte nära större vägar och längre från våra hus?

Om ni vill göra Växjö till Europas grönaste stad på riktigt, måste ni vara helt mot att denna värdefulla skog avverkas och bebyggs. Vi måste ta vara på den!

Låt det vara färdigbyggt i Öjaby vad det gäller större områden. Gör ett naturreservat så stort som möjligt. Tänk biologisk mångfald och hållbar utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:



Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintlig stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs i dag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploatören bidrar ekonomiskt till utveckling av friluftsområdet.

Kommunstyrelsen har fattat beslut om bildandet av naturreservat vilket ger ytterligare skydd för den natur som sparas.

Boende i Öjaby 2

Jag motsäger mig era planer på en utbyggnad av Öjaby. Bland annat har jag synpunkter på att området fungerar som bullerplank mot flygplatsen, är vårt rekreationsområde och att den ansedda byggnationen inte passar in i området samt att det inkräktar på strandskyddet.

Vidare är avloppet i Öjaby inte anpassat till så många nya bostäder, då dess kapacitet redan används maximalt och väger klarar inte ytterligare 300 till 500 bilar. Att tro att dessa nya bostadsinnehavare skulle använda sig av riksväg 23, är oerhört naivt så vida ni inte har tänkt er att blockera nuvarande infartsvägar till området. Jag och om min familj vill inte ha några höghus i området, det räcker mer än väl med de schabrak som byggt på Vida Arena, Araby m.m. Dessa hus förstör redan idag den vackra konturen över Helgasjön. Bara för att man kan bygga vedervärdiga hus, betyder inte det att man måste göra det. Växjö ligger redan på listan över Sveriges 20 fulaste städer.

När jag var barn lär det ett antal soptippar på området, en del går även under benämningen "asfaltverket". Jag ställer mig högst tvivlande till att mark som under årtionden använts som soptipp, för allehanda bygg, sopor, kemikalier, bilvrak etc kan anses som lämplig för att bygga bostäder på. Sådan mark borde saneras från den miljöpåverkan denna tidigare verksamhet haft. Området var på den tiden sankt och det kan finns risk att dessa miljögifter, som i dagsläget, ligger inkapslade i marken, frigörs och följer med dagvattnet ut i Helgasjön. Vem ansvarar i så fall för detta?

Vill ni att Växjö ska expandera, kan ni bygga mot Alvesta. Där finns redan infrastruktur i form av vägar och det blir en mer naturlig åtgärd för att sammanbinda Växjö med Alvesta. Området, Öjaby 9:4, kommer att bli en mardröm för den redan belastade trafiksituationen i byn. Vi vill inte att Öjabyvägen ska bli "Jönköpingsvägen" igen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En bullerutredning har tagits fram i arbetet med detaljplanen. Resultatet av bullerutredningen beskrivs i planbeskrivningen under rubriken *Buller*. Hela bullerutredningen bifogas planhandlingen. I bullerutredningen tas hänsyn till avstånd och höjder på bullerkällor och mottagare, dvs skogens



bullerdämpande effekt används inte i beräkningarna. Upplevelsen av buller kan öka när skogen försvinner men bullerutredningen visar att man klarar värdena i riktlinjerna för ny bebyggelse. Eftersom befintlig bebyggelse ligger längre från bullerkällorna än ny bebyggelse klaras även värdena för befintlig bebyggelse.

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploitören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Ingen ny bebyggelse placeras inom det strandskyddade området och detaljplanen inkräktar därför inte på strandskyddet.

Planområdet kommer att ansluta till det befintliga spill- och vattenledningsnätet i Öjaby. Ledningsnätet kommer att förstärkas för att klara belastningen från de nya bostäderna. Dagvatten från ny bebyggelse avses tas om hand inom planområdet och kommer inte att belasta befintligt ledningsnät.

Avsikten i detaljplanerna för verksamhetsmark i Norra Öjaby är att tung trafik ska styras till Nylandavägen och inte belasta Öjabyvägen. Med ny cirkulationsplats i korsningspunkten mellan riksväg 30 och Nylandavägen kan också trafik från Nylandavägen lättare ansluta till väg 30. Kommunen har vid behov möjlighet att reglera genomfart av tung trafik i Öjaby.

Föroreningar och behov av provtagning och sanering i området för det gamla asfaltverket beskrivs utförligare i planbeskrivningen under rubriken *Föroreningar*.

Fastighetsägare Petunian 5

Vi har tagit del av stadsbyggnadskontorets förslag till detaljplan för Norra Öjaby och vill lämna följande synpunkter.



I kommunens skrivelse framhålls att planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner och att detaljplanens genomförande inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

I den för Växjö kommun gällande översiktsplanen anges visserligen inte Norra Öjaby som utbyggnadsområde. Men eftersom det fastställs i översiktsplanen att samtliga utbyggnadsområden ska omfattas av gemensamma riktlinjer är det rimligt att anta att dessa också ska gälla för Norra Öjaby. Utdrag ur planen citeras *"Den moderna trädgårdsstaden" ska gälla som allmän modell för utbyggnaden. Med det menar vi den gröna småskaliga blandstaden med villor, radhus och mindre flerfamiljshus där många har en liten täppa och gatorna kantas av träd. Samtidigt ska vi sträva efter variation mellan och inom stadsdelarna samt anpassning till platsen.*" Detta innebär att den nu föreslagna byggnationen av bostäder med 4 respektive 6 våningar inte överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

Enligt riktlinjer för utredningsområden, d v s mark som ansluter till flygplatsen skriver kommunen "Vi ska inte tillåta ny bebyggelse inom utredningsområdet förrän utredningen om riksintressets avgränsning och innebörd är klar." Trafikverket har i sin rapport 2014-03-13 preciserat anspråk på riksintresset avseende Växjö Flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden. För att säkerställa att flygplatsens funktion inte ska skadas ska utöver riksintresseområdet även influensområden för flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning definieras i enlighet med LFS 2008:12. Flygplatsens influensområde utgörs av ett område utanför riksintressets markområde inom vilket tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten. Av rapporten framgår att det mesta arbetet utfördes 2011 och 202, d v s för snart 10 år sedan. Den bullerutredning som WSP utfört avser inte flygbuller utan här hänvisas till en utredning som WSP utförde i februari 2012 på uppdrag av Trafikverket. Det är inte osannolikt att de nya förutsättningar som gäller i dag för flygplatsens verksamhet, lokala markförhållanden mm kan påverka influensområdets utbredning. Därför bör en ny bullerutredning genomföras.

Vi har inget emot att Norra Öjaby exploateras om det sker på ett varsamt sätt och med känsla för vad som passar in i området. Att bygga flerbostadshus högre än 2 våningar lämpar sig inte om småstadskänslan ska kunna behållas. Vi är starkt emot att bygga 4 eller t o m 6 våningar eftersom det totalt förändrar hela områdets karaktär. Flervåningshus lämpar sig i områden som ligger närmare centrumbebyggelse och i nära anslutning till kollektivtrafik. Kommunens önskemål om en mer blandad bebyggelse löser man med 2-våningshus och mindre radhus.

Nuvarande plan att bygga drygt 300 bostäder innebär utan tvekan en överexploatering som kommer att leda till en omfattande miljöpåverkan i



form av kraftigt ökad biltrafik på grund av områdets lokalisering med långa avstånd till busshållplats, arbete, skola, affärer och annan service. Öjaby skola kommer inte att kunna ta om hand om det ökade antalet skolelever, vilket innebär att många elever måste transporteras till skolan i Bergunda.

Växjö växer och behovet av bostäder ökad ständigt. Detta är dock inget skäl till att överexploatera vår småskaliga förortsbebyggelse. Kommunens uppgift är att tillgodose kommuninvånarnas intressen. Det borde med all önskvärd tydlighet ha framgått av alla de kloka synpunkter som framförts med anledning av den tidigare granskningen vilken den allmänna uppfattningen är om kommunens planförslag. Att överexploatera områden med hänvisning till markbrist är en kortsiktig och ogenomtänkt strategi. Om man har platsbrist och samtidigt storstadsambitioner skulle en långsiktig strategi i stället kunna vara att utveckla markområden västerut längs med väg 25 för att på sikt bygga ihop Växjö med Alvesta. Här finns plats både för verksamhetsområden och bostadsområden och fantastiska förutsättningar för att utveckla allmänna kommunikationer.

Sammanfattningsvis:

- Vi vill inte ha några höghus i Öjaby (och naturligtvis inte heller i framtiden i Sandsbro, Kronoberg etc)
- Bevara småskalighet och småstadscharm (lika viktigt som att bevara centrumbebyggelsens karaktär)
- Exploatera varsamt så att natur- och rekreationsvärden bibehålls och miljöbelastningen reduceras
- För en ny bullerutredning för att säkerställa flygplatsens framtid

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

För Växjö tätort gäller översiktsplan för Växjö stad, antagen av kommunfullmäktige 2012-02-28. I denna översiktsplan är marken inom planområdet utpekad som utredningsområde och natur. Planområdet är inte utpekad som ett utbyggnadsområde och de riktlinjer som gäller för utbyggnadsområden gäller därför inte för aktuellt planområde.

Det influensområde för flygbuller som definieras i riksintressepreciseringen är det underlag som kommunen utgår från i sin planering. I stadsbyggnadskontorets kommentarer ovan till bland annat flygplatsens yttrande redogörs för skillnaderna mellan gällande trafikbullerförordning och de riktlinjer Trafikverket utgick ifrån i framtagandet av riksintressepreciseringen. Kommunen gör bedömningen att ingen ny bullerutredning för flygbuller behöver utföras som en del i denna detaljplan. Se även mer i planbeskrivningen under rubriken *Buller*.

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med



planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

I och med planläggningen av nya verksamhetsområden i Öjaby skapas många nya arbetsplatser i närområdet. Fler boende i Öjaby skapas också underlag för utökad service och kollektivtrafik.

Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs i dag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploitören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.

Övriga synpunkter noteras.

Fastighetsägare Lunnaby 3:7

Som ägare av fastigheten Lunnaby 3:7, vilken genom uppförandet av de planerade bostäderna indirekt kommer att påverkas genom bl.a. ökat slitage på natur och väg, har vi en rad synpunkter på den nya detaljplanen.

Det mest bekymmersamma med de rådande planerna anser vi vara höjden på de planerade bostäderna. Vi vet att många med oss haft synpunkter på detta tidigare, men då ingen notis tycks ha tagits om dessa synpunkter tycker vi att det är befogat att påtala det än en gång. Att i en etablerad villabebyggelse uppföra sexvåningshus känns inte bara som närligt, beaktat den utökning som gjorts i det nya förslaget av antalet bostäder, utan också direkt provocerande. Vi förstår att det kan finnas rimliga orsaker till dylika idéer, såsom uppluckring av bostadssegregation, vilket kan vara befogat, men det måste lämpligtvis gå att genomföra utan att uppföra nya miniatyriserade miljonprogram. Provokation menar vi består i att byggnaderna genom sin höjd och storlek kommer att bli oerhört visuellt dominerande, vilket kommer att få negativa konsekvenser för närområdets rekreativvärde.

Vidare är vi oroade över det som nämndes initialt, nämligen det ökade slitaget. Bara de senaste två åren har trafiken på Helgövägen i riktning mot Helgö ökat markant, förmodligen bl.a. till följd av byggandet av Post Nord. Att uppföra över 300 nya bostäder med nära anslutning till Helgövägen skulle med stor sannolikhet leda till en hel del ökad trafik på en så smal väg leder till minskad säkerhet, skulle vi vilja se att vägen görs bilfri. Fotgängare, ryttare och cyklister är bara trevligt, men bör lämpligen inte behöva trängas i samma körfält som en massa bilar. Det står för övrigt i bullerutredningen för 2020 att bilarna på Helgövägen kör i 40 km/h, vilket är en utopisk föreställning. Måhända håller enstaka EPA-traktorer och nöjesträffkanter denna hastighet,



men det stora flertalet fordon kör c:a 10-20 km/h fortare. Vissa ännu fortare än så. Detta påverkar såväl trafiksäkerheten på vägen som bullernivån, och är ytterligare ett gott skäl till att göra vägen bilfri för obehörig trafik.

Slitaget kommer dock inte inskränka sig till vägen. I och med att det rör sig om bostäder kommer rimligtvis de boende nyttja de naturområden som finns norr om Öjaby, och det är ett område som redan idag pressas mer och mer genom ökad industribebyggelse och förhöjt buller.

I det nya förslaget har viss, men inte full hänsyn tagits till rödlistade arter. Med den ökade mängden människor samt ökad närhet till bebyggelse ser vi det för troligt att bl.a. rödlistade fågelarter kommer att försvinna. Som markägare kan vi t.ex. se en klar skillnad redan nu vad gäller det icke rödlistade djurlivet. Den ökade industribebyggelsen tycks t.ex. ha påverkat älgarnas och rådjurens rörelsemönster i området norr om Öjaby och ytterligare bebyggelse kommer förmodligen påverka deras habitat och rörelser ytterligare.

Det borde vara allmän känt att buller har negativ påverkan på vår hälsa och det förefaller därför mycket anmärkningsvärt att det i detaljplanen föreslås godkänna bullernivåer som ligger kring och även över gränsvärden. Rimligen är det väl också att bullret blir som mest påtagligt för de människor som bor högt upp i husen varför hus med färre våningar borde vara att föredra.

I detaljplanen anges på sida tre f.ö. att planprogrammet gäller för ett långt mycket större område än det som är projekterat. Ett förtydligande är önskvärt på vilket sätt Lunnaby 3:8 och Lunnaby 3:7 innefattas och påverkas av planprogrammet.

Vi välkomnar nya Öjabybor men vill att bebyggelsen ska ske med eftertanke på vad det får för konsekvenser på visuell miljö, slitage på värdefullt rekreativ område, trafiksäkerhet genom Öjaby och på Helgövägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreativsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

Den del av Helgövägen som ligger inom planområdet breddas och blir allmän platsmark. Frågan om att förbjuda biltrafik på den del av Helgövägen som ligger utanför planområdet styrs inte av plan- och bygglagen och hanteras därför inte i detaljplanen.



Detaljplanen säkerställer de naturområden som sparas genom att de planläggs som allmän platsmark. Befintligt stigsystem förstärks och kompletteras anpassat till områdets naturvärden för att klara av ett högre tryck av besökare. Delar av planområdet ägs idag av en privat fastighetsägare. Delar av denna mark blir nu allmän platsmark och exploatören bidrar ekonomiskt till utvecklingen av friluftsområdet.

Den sammanlagda bedömningen i bullerutredningen är att bullret ej utgör någon större risk för olägenhet i kommande bostäder för detaljplaneområde. Bullerberäkningar och resonemang kring detta beskrivs utförligare i bullerutredningen och i planbeskrivningen under rubriken *Buller*. Bullerutredningen har tagit hänsyn till de våningsantal som detaljplanen tillåter och det finns inget i bullerutredningen som indikerar att bullerfrågan skulle vara en anledning att planlägga för lägre bebyggelse inom planområdet.

Planprogrammet för Norra Öjaby antogs av kommunstyrelsen 2014 och har legat till grund för denna detaljplan samt tidigare antagna detaljplaner för verksamhetsmark och ny förskola. Hur fastigheterna Lunnaby 3:7 och Lunnaby 3:8 innefattas och påverkas av planprogrammet redogörs för i planprogrammet och berörs därför inte närmare i denna detaljplan.

Fastighetsägare Öjaby 9:132

För Helgasjön gäller ett utökat strandskydd på 200 meter inåt land och 100 meter ut i vattnet. Även om strandskyddet inte upphävs i det omarbetade förslaget gäller bostadsbebyggelse så kommer den höga exploateringsraden öka trycket på strandmiljöerna i form av slitage och störningar. Vi motsätter oss:

1. Exploatering av höga flerbostadshus, upp till 6 våningar, vilka inte knyter an till denna naturkänsliga stadsdel som dessutom i väsentligt domineras av villabebyggelse.
2. Intrånget i strandskyddat område av andra åtgärder än bebyggelse, såsom gångvägar, grillplats och bryggor. Dessa åtgärder kommer ha negativ effekt på naturvärden, samt strandmiljöerna och fågellivet specifikt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandade bebyggelse i Öjaby samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.



Åtgärder som föreslås inom det strandskyddade området såsom gångvägar, grillplatser och bryggor kommer att prövas genom strandskyddsdispens. Illustrationen i planbeskrivningen visar ett förslag på möjlig utveckling av naturområdet närmast sjön men då detta område inte längre ingår i detaljplanen regleras detta inte som en del av detaljplanen eller dess genomförande.

Namninsamling, 142 namnunderskrifter

Namninsamlingen redovisas i sin helhet till ansvariga politiker som en bilaga till detta utlåtande.

Vi motsätter oss planförslaget avseende byggnation i Norra Öjaby, där det föreslås flerbostadshus i upp till sex våningar, delvis på strandskyddad mark. Vi anser att kommunen ska värna om de höga naturvärden som finns i området framför att tillmötesgå markägarens ekonomiska intressen av att exploatera marken så hårt som möjligt. Gör om och gör rätt! Höghus hör hemma i Växjö tätort – inte i våra ytterområden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planläggningen innebär en förändring av norra Öjaby genom att det tillförs ett viktigt tillskott av blandad bebyggelse i Öjaby, samtidigt som höga naturvärden och välanvända rekreationsytor säkras. Syftet med planläggningen är inte att bevara befintlig bebyggelsekaraktär i Öjaby utan att ge förutsättningar för byggnation av nya bostäder bland annat i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram. Se även inledande sammanfattande kommentar angående ny bebyggelse och våningsantal.

I granskningshandlingen utgick gränsen för bebyggelse från en inaktuell strandskyddslinje. Planområdet är inför antagandet justerat så att all planerad bebyggelse hamnar utanför strandskyddat område.

Revidering och justering av planförslaget efter granskning

Efter granskningen har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankarta revidering

- Planområdesgränsen i öster är reviderad på grund av ändrad/uppdaterad strandskyddslinje.
- Travbanan, användning R₁N₁, utgår ur planområdet då osäkerheten kring kommunens behov och travbanans framtida utveckling är stor. Travbanan kan också komma att ingå i framtida naturreservat och stadsbyggnadskontoret vill inte riskera att tillskapa en byggrätt som inte stämmer överens med framtida reservatsföreskrifter.
- Användningsgränsen för bostäder i söder i anslutning till nytt dike har justerats något som en anpassning till det nyanlagda diket.



- Egenskapsbestämmelse p₁ har tillkommit för de två bostadskvarteren i norr i anslutning till befintlig sumpskog.
- Planbestämmelse om riktvärden för inomhusbuller har tillkommit.
- Planbestämmelse om föroreningar har kompletterats och förtydligats.
- Upplysning om att särskilda byggnadstekniska åtgärder kan krävas för att uppfylla riktvärden för maximal ljudnivå inomhus nattetid har tillkommit.
- Upplysning om bullerberäkningar och uteplatser har kompletterats.

Plankarta justering

- Illustrationslinje för dagvattendike är borttagen.
- Planbestämmelselegenden har justerats utifrån ovanstående ändringar.

Planbeskrivning

- Bullerutredningen, framtagen av wsp, har reviderats.
- Planbeskrivningen har kompletterats med text om ianspråktagande av områden med höga naturvärden under rubriken *Grönstrukturprogrammet*.
- Planbeskrivningen har justerats med text angående flyghinderanalys och kompletterats med text angående flygplatsens utrustning för navigation och kommunikation under rubriken *Riksintressen*.
- Planbeskrivningen har justerats med text angående att travbanan lämnas utanför planområdet under rubrik *Grönstruktur och friytor*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare text om buller och figurer som visar beräknade ljudnivåer under rubriken *Buller*.
- Planbeskrivningen har justerats och kompletterats med text under rubriken *Dagvatten* utifrån inkomna synpunkter under granskningsperioden.
- Planbeskrivningen har kompletterats med principskiss över föreslagen hantering av dagvatten under rubriken *Dagvatten*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med text om trafiksäkra lösningar för passage under rubriken *Barnperspektivet*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare text om brandvattenbehovet under rubriken *Räddningstjänstens tillgänglighet*.
- Planbeskrivningen har justerats med text om postlådor under rubriken *Posthantering*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med mer utförlig text angående MKN för vatten under rubriken *Vatten*.
- Genomgången av lista över fastighetsbildning och tabellen över konsekvenser på fastighetsnivå har förtydligats utifrån inkomna synpunkter under granskningsperioden.

Efter granskningen har även ett antal mindre ändringar av redaktionell karaktär gjorts i planhandlingen.



Kvarstående synpunkter

Följande sakägare har lämnat yttranden under samråd och/eller granskning som, helt eller delvis, inte har tillgodosetts:

Sakägare enligt fastighetsförteckning

- Fastighetsägare Vårkragen 2 (samråd)
- Fastighetsägare Vårkragen 3 (samråd och granskning 2)
- Fastighetsägare Vårkragen 4 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Rödklinten 2 (samråd)
- Fastighetsägare Petunian 3 (samråd)
- Fastighetsägare Petunian 5 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Lunnaby 3:4 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare och boende Lunnaby 3:7 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Lunnaby 3:8 (granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 4:3 (samråd)
- Fastighetsägare Öjaby 9:13 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:18 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:27 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:31 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:35 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:36 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:47 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:122 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:123 (granskning 1)
- Fastighetsägare Öjaby 9:124 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:125 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:126 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:127 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:128 (samråd)
- Fastighetsägare Öjaby 9:130 (samråd, granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:132 (granskning 2)

Ej sakägare enligt fastighetsförteckning

- Privatperson 1 (granskning 1)
- Privatperson 2 (granskning 1)
- Boende i Öjaby (granskning 2 och granskning 2)
- Boende i Öjaby 2 (granskning 2)
- Boende Öjabyvägen 92 (granskning 2)
- Fastighetsägare Färgkullan 2 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Gullriset 8 (granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 4:2 (samråd och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:37 (granskning 1 och granskning 2)
- Fastighetsägare Öjaby 9:38 (samråd, granskning 1 och granskning 2)



- Fastighetsägare Öjaby 9:39 (granskning 1 och granskning 2)

Utöver angivna sakägare ovan har en namnlista inkommit till stadsbyggnadskontoret 2020-04-22 med 142 underskrifter emot planförslaget. Namninsamlingen är inskickad av fastighetsägare till Öjaby 9:124.

Beslutsunderlag

Planbeskrivning daterad 2020-03-16, reviderad 2021-11-12
Behovsbedömning 2020-03-16, reviderad 2021-11-12
Plankarta 1 daterad 2020-03-16, reviderad 2021-11-12
Plankarta 2 daterad 2020-03-16, reviderad 2021-11-12
Bullerutredning daterad 2020-03-12, revision 4 daterad 2021-08-23
Hinderanalys daterad 2021-10-05
Namninsamling daterad 2020-04-22
Utlåtande 2 daterat 2021-11-15

Beslutet skickas till

Sökande
Sakägare med erinran
Länsstyrelsen i Kronobergs län

Madeleine Karlsson
Tf. Förvaltningschef

Johanna Posch Ahl
Planarkitekt