

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANBESKRIVNING

- 1 Handlingar
- 2 Planens syfte och huvuddrag
- 3 Plandata
 - 3.1 Läge
 - 3.2 Areal
 - 3.3 Markägförhållanden
- 4 Tidigare ställningstaganden
 - 4.1 Översiktliga planer
 - 4.2 Detaljplaner
 - 4.3 Avtal

NULÄGESBESKRIVNING

- 5 Markanvändning
 - 5.1 Bebyggelsestrukturen
 - 5.2 Vägnätet
 - 5.3 Övriga gator
 - 5.4 Järnvägen
 - 5.5 Geotekniska förhållanden
 - 5.6 Hydrologiska förhållanden
 - 5.7 Fornlämningar

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

- 6 Planens innehåll
 - 6.1 Områdesbeskrivning
 - 6.2 Gator och trafik
 - 6.3 Industriverksamhet
 - 6.4 Teknisk försörjning
 - 6.4.1 Vatten och avlopp
 - 6.4.2 Värme
 - 6.4.3 Ledningar
 - 6.5 Natur
 - 6.6 Järnvägsområdet
 - 6.7 Administrativa frågor

- 7 Medverkande tjänstemän

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

FASTIGHETSFÖRTECKNING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Nyckelbiotop Äspås 2:13, värdering av SCC 1998-11-16

GRUNKARTA

PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

”Så här görs en detaljplan”..

Planens beteckning	H 22
Antagen av Kf.	2000-02-24
Vunnit laga kraft	2000-03-24
Genomförandetidens slut	2015-03-24

Detaljplan för

Del av Norra Hestra Kyrkobol 1:4 mfl

fastigheter, Flodala industriområde i Hestra, Gislaveds kommun, Jönköpings län.

PLANBESKRIVNING

1 Handlingar

Till detta planförslag tillhör en plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning. Dessutom finns en fastighetsförteckning och grundkarta.

2 Planens syfte och huvuddrag

Planens syfte och mål är främst att förlänga Flodalavägen med anslutning till väg 593 mot Äspås för att avlasta centrala samhället från tung trafik, samt att ge de befintliga närliggande industrierna expansionsmöjligheter.

En ny vägsträckning enligt fördjupad översiktsplan för Hestra, kommer att försörja Flodala industriområde med trafik från norr för att avlasta de tungt trafikerade vägarna Mogatan och Skolgatan i centrala Hestra.

Syftet är att på detta sätt leda de tunga transporter in till industrierna i Flodala-området via den norra infarten från "Nissastigen" väg 26, oavsett om de kommer från norr eller söder.

I det aktuella industriområdet i Hestra vill Hestra Inredningar AB och NIAB ha möjligheter att expandera i sin verksamhet.

Syftet är också att säkerställa att järnvägsövergången på väg 593 mot Äspås skall säkerhetsförbättras och bli en planskild korsning. Enligt fördjupad översiktsplan för Hestra skall mark reserveras vid järnvägen för godshantering, för att tillgodose en möjlighet att öka godstransporterna på järnväg.

3 Plandata

3.1 Läge

Planområdet ligger i norra Hestra väster om järnvägen, norr om det idag exploaterade Flodala industriområde och söder om väg 593 mot Äspås. I väster avgränsas området av terrängen genom en brant höjdstigning.

3.2 Areal

Planområdets totala areal är ca 18 ha.

3.3 Markägförhållanden

Ägares markinnehav framgår av bifogad fastighetsförteckning. Kommunen och SJ äger marken till största delen.

4 Tidigare ställningstaganden

4.1 Översiktliga planer

Nedanstående mål för det aktuella planområdet är uppsatta i den fördjupade översiktsplanen antagen av KF 1998-02-26, § 15:

- *Det skall finnas god tillgång på industrimark i Hestra.*
- *Flodala industriområde skall utvecklas mot norr.*
- *Dagvattnet skall omhändertas på fastigheten där verksamheten är lokaliserad.*
- *De hårdgjorda ytorna kring anläggningarna skall minimeras*
- *Processvatten från produktion skall omhändertas av företaget.*
- *Byggnaderna skall vara av god arkitektonisk kvalitet.*
- *Industribyggnader bör på sikt ske med värme från förnyelsebara energikällor.*
- *Godshanteringen på järnväg skall utvecklas.*
- *Reservera ett markområde i norra delen av Flodala i anslutning till NLAB:s stickspår.*
- *Genom en långsiktigt hållbar vägtrafikstruktur skapa förutsättningar för högre trafiksäkerhet, lägre miljöbelastning och en vackrare genomfart av centrala Hestra.*
- *Förenkla godstransporterna till Flodala industriområde.*
- *Lösa järnvägsövergångarna enligt intentionerna i avtalet med Banverket. En förbindelselänk mellan väg 593 och Flodalavägen.*

4.2 Detaljplaner

Det föreslagna planområdet är endast planlagt i ett mindre område i norra delen av planförslaget, söder om väg 593 mot Äspås. Detta område tillhör byggnadsplan antagen 1975-01-24.

Angränsande detaljplan för Norra Hestra Kyrkobil 1:286 mfl berör detta aktuella planförslag av den anledningen att Hestra Inredningar AB vill reservera mark för kommande expansion. Marken är planlagd för industriändamål.

4.3 Avtal

Övergripande infrastruktursatsningar i Hestra tätort
(Banverket - Gislaveds kommun)

I april 1995 skrevs ett avtal mellan Gislaveds kommun och Banverket (södra regionen) angående trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att förbättra säkerheten och framkomligheten för såväl järnvägstrafik och vägtrafikanter inom Hestra tätort.

I juni 1999 undertecknades ett nytt avtal med Banverket och ett avtal med Vägverket som ersätter avtalet från 1995. Avtalet syftar till att klargöra för respektive part, dess åtaganden, ansvar och kostnadsfördelningen dem emellan.

Bakgrund

Bakgrunden till detta är att Kust till Kustbanan håller på att rustas upp till en standard som innebär att tågets hastighet blir 160 km/h. Det långsiktiga målet är 200 km/h på Kust till Kustbanan. I arbetet ingår byte av banöverbyggnad, kontaktledningar och signalsystem. Eftersom ljus- och ljudsignaler samt bomanläggningar vid korsande vägar skall anpassas till det nya signalsystemet för järnvägen har parterna sett över samtliga korsningar mellan väg och järnväg i syfte att öka trafiksäkerheten i samband med ombyggnaden av järnvägen.

Åtgärderna som beskrivs i avtalet:

- plankorsningen vid Äspås på nuvarande väg 593 ersätts med en bro över järnvägen.
- plankorsningen vid Byvägen/Skolgatan på nuvarande väg 588 ersätts med en vägport under järnvägen. Vägporten byggs med en fri höjd av 3,60 m.
- plankorsningen vid Ringvägen stängs. Eventuell ny planskild bro över järnvägen skall bekostas av kommunen.

Kommunen ser positivt på standardhöjningen och satsningen på järnvägen. Effekterna och avsikten med avtalet och dess åtgärder är att minska olycksrisken vid plankorsningarna och minska den tunga trafiken igenom centrala Hestra.

Se vidare i "Trafiksäkerhetsåtgärder i Hestra" som beskriver konsekvenserna av de planerade förändringarna i hela Hestra, med fokus på hälsa och säkerhet. (bilagd med miljökonsekvensbeskrivningen).

NULÄGESBESKRIVNING

5 Markanvändning

5.1 Bebyggelsestrukturen

1903 grundades stationssamhället Hestra i och med att järnvägen drogs i Hylteåns dalgång. Samhället växte upp på båda sidor om järnvägen och fram till andra världskriget var bl a industrin och järnvägen orsakerna till Hestras expansion.

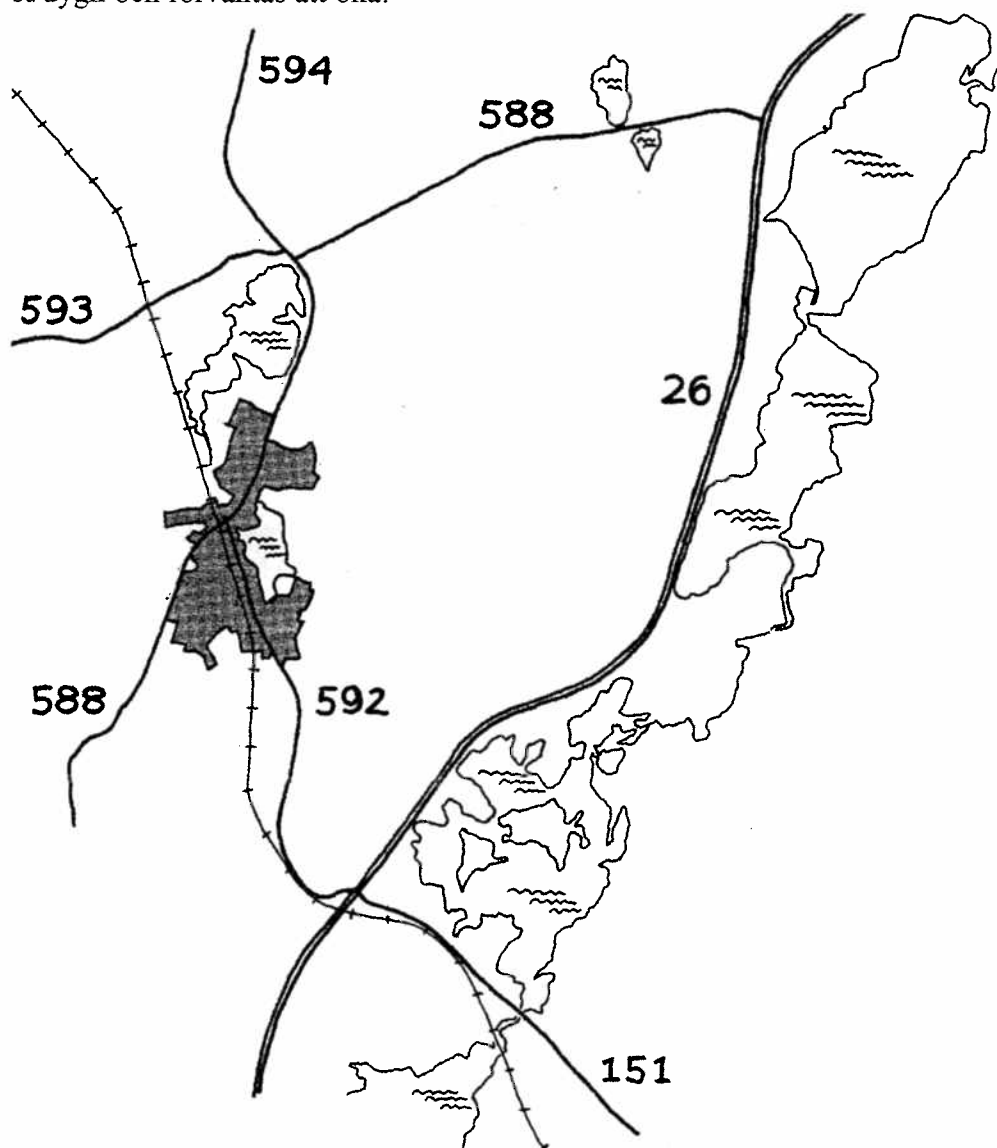
I Flodala industriområde finns den största delen av industriverksamheter i Hestra. Störst i området är NIAB och Hestra Inredningar AB. Mark för fortsatt industrietablering och expansion måste utökas för att tillgodose industrins behov.

Bebyggelsen i Hestra består i huvudsak av småhus och villor. Den senaste större tillkommande bostadsbebyggelsen är flerfamiljshus i Åparken.

5.2 Vägnätet

Det övergripande vägnätet består av väg 26 "Nissastigen", väg 588, väg 592, väg 593 och väg 594. Genom Hestra passerar ett stort antal tunga fordon, lastbilar och bussar. Den största målpunkten är Flodala industriområde i den norra delen av samhället. En anseilig mängd av trafiken i Hestra är genomfartstrafik på väg 151, väg 592 och väg 588 mellan Gnosjö och Grimsås.

Antalet tunga fordon genom Hestra uppgår på Mogatan till 250 st/dygn och förväntas att öka.



Det övergripande vägnätet kring Hestra

5.3 Övriga gator

För Mogatan (väg 592), Skolgatan/Byvägen (väg 588) och Järnvägsgatan är Vägverket väghållare. För huvuddelen av

vägnätet i Hestra är Vägföreningen huvudman och kommunen är huvudman för en del vägar, men alla förvaltas av Gislaveds kommun. Gatusystemet fungerar i huvudsak bra.

5.4 Järnvägen

Hestra utgör huvudort i norra delen av Gislaveds kommun. Som sådan har den funktionen som kommunikationscentra i området. Detta förstärks ytterligare av att järnvägen passerar genom samhället.

NIAB har ett fungerande stickspår till järnvägen. Under 1994 skickades det ca. 300 godsvagnar från företaget. 1999 upphörde företaget med godstransporter på järnväg.

I regionen finns ett stort underlag för godstransporter på järnväg. Underlaget utgörs till största delen av det stora antal småindustrier som finns i området. Kommunen anser att godstransporter på järnväg minskar behovet av tunga transporter på vägarna i och kring Hestra vilket leder till en säkrare trafiksituation och mindre miljöpåverkan regionalt.

5.5 Geotekniska förhållanden

Området består i huvudsak av kalhuggen skogsmark, där ungskog har vuxit upp. Området är relativt plant med en del nivåskillnader, i jämförelse med den kraftigt lutande terrängen/sluttningar åt väster.

Markens lämplighet som byggnadsmark varierar från mindre lämplig till mycket god bärighet där sprängning erfordras enligt en geoteknisk undersökning gjord av VIAK AB 1977-09-29 vid en översiktlig geoundersökning i Hestra.

Det finns ett område med torv med mäktighet < 1 m på sand som kräver urschaktning av torv och återfyllning med friktionsmaterial, samt ett område som sträcker sig som en våg i nord-sydlig riktning bestående av morän och grus. På vissa ställen är det berg i dagen eller berg som är täckt av ca 1 m jord. I den östra delen av området och inne på NIAB:s mark är det i huvudsak sand.

5.6 Hydrologiska förhållanden

Det föreslagna planområdet är rikt på vatten och vattenförande lager.

Planområdet berörs av en intilliggande nyckelbiotop bestående av källor och basiska bergarter vilket skapar goda förutsättningar för växter som normalt är sällsynta i regionen. Förändringar som kan påverka nyckelbiotopen kommer i huvudsak uppströms genom vattentillförseln, dvs åt väster. Påverkansmöjligheterna från ingrepp i detaljplaneområdet är därför betydligt mindre. Det kan emellertid inte uteslutas att djupa schakter omedelbart intill

biotopsskyddsområdet skulle kunna förorsaka ökad utdränring i biotopsskyddsområdets nedersta del.

I detaljplanen bör lämnas en skyddszon närmast området för biotopsskydd, se plankarta. Därutöver bör beaktas att djupa dräneringar (mer än 2 meter) bör undvikas närmast skyddszonen samt att avskärmning av biotopsskyddsområdet bör undvikas. En värdering av hydrologiska förhållanden som kan påverka skyddsbiotopen vid en exploatering har utförts av SCC 1998-11-16 (se bifogad handling).

5.7 Fornlämningar

Inom det föreslagna planområdet finns inga nu kända fornlämningar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

6 Planens innehåll

6.1 Områdesbeskrivning

Området som är obebyggt och ligger öster om en kraftig sluttning består av skog och avverkad skogsmark, där ungskog har vuxit upp.

Behovet av industrimark och förutsättningarna som en naturlig förlängning av Flodala industriområde norrut är ett av syftena med detaljplaneförslaget.

Målet är även att förlänga Flodalavägen så att den ansluter till väg 593 mot Äspås. Syftet med denna sammankoppling av vägar är att leda om och minska andelen tung trafik igenom Hestra som har industrierna i Flodala som målpunkt.

Vid plankorsningen järnvägen - väg 593 ökar olycksrisken beroende av den ökade trafikmängden, varvid denna korsning skall göras planskild. En bro över järnvägen.

Planskildheten är även till nytta för hela Hestra då Ringvägen skall stängas och samhället behöver två korsningspunkter av järnvägen vid t.ex. utryckningsuppdrag för räddningstjänsten.

6.2 Gator och trafik

Flodalavägens förlängning sträcker sig norrut i nederkanten av åsen som höjer sig i väster. Sträckningen av vägen har föregåtts av granskning utifrån många praktiska, ekonomiska och skyddsvärda intressen, såsom exploateringsgrad, topografins inverkan på vägdragning, skyddsbiotop, trafik från Äspås.

Området är mycket vattenrikt vilket påverkar byggnation av industri och gator.

Trafikförsörjningen för det tilltänkta planområdet kommer att ledas in från väg 593 mot Äspås, via väg 588 från väg 26. Denna trafikmatning kommer till för att avlasta centrala Hestra från en stor del av den tunga transporten som sker nu. Förändringen skall leda även söderifrån kommande trafik via denna norra infart.

Väg 593 kommer att rustas upp så att den klarar bärighetskraven och den endast ljus- och ljudbevakade järnvägsövergången byggs om till planskildhet, en vägbro över järnvägen.

Början söderifrån på industrigatan finns redan reserverad som vägreservat i planen för Norra Hestra Kyrkobil 1:286. Sträckningen kommer att dras norrut för att anslutas med väg 593 mot Äspås.

Industrigatan kommer att genomföras med en sektion, 1,5 meter cykelbana + 3,5 meter körbana + 3,5 meter körbana + 1,5 meter cykelbana. Cykelbanorna på var sida om körbanan målas.

I projekteringsskedet avgörs i vilken takt utbyggnaden av belysning skall göras.

6.3 Industriverksamhet

Planområdet är avsedd för planläggning till icke störande industriverksamhet. Med icke störande industri menas all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även laboratorier, partihandel, lager och tekniska anläggningar inryms i industribegreppet. Vidare inräknas de kontor och personalutrymmen etc. som behövs för industriverksamheten. Kontorsdelen bör uppta mindre än hälften av den byggda bruksarean inom en industrifastighet.

Hestra Inredningar AB får ganska begränsad exploateringsmöjlighet åt norr. Därför är bestämmelsen om byggnadshöjden för området 10 meter för att inte få en stark kontrast mot naturområdet som tar vid norrut och för att återgå till en enhetlig byggnadshöjd för industrierna i Flodala industriområde.

NIAB kommer att tilldelas möjligheter att expandera åt väster och åt norr, enligt deras önskemål. Även här för den till kommande industribyggnationen är byggnadshöjden 10 meter för att få en enhetlig byggnation som överensstämmer med befintlig industri i Flodala. Om verksamhet av särskilda orsaker har behov av högre höjd för mindre byggnad får byggnadsnämnden vid lovsökan pröva om så är lämpligt i området.

Avsikten är inte i första hand att erbjuda nytilkommande industri mark i detta område. Om så ändå vore fallet sker denna etablering på den del som är tänkt för NIAB att utöka åt väst, mot Flodalavägen.

En remsa motsvarande 20 meter bred mot öster intill industrigatan och inom industrifastigheterna är avsedd för angöring och utfarter.

Där utfartsbestämmelse finns omfattas endast denna prickade mark (mark som ej får bebyggas) det 6 meter breda u-område som avser underjordiska allmänna ledningar.

Lastning och lossning får ej ske på gatumark inom planområdet därför att de markerade cykelbanorna ej får nedvärderas i sin prioritet i trafikmiljön.

6.4 Teknisk försörjning

6.4.1 Vatten och avlopp:

Anslutningen till det kommunala vatten och avloppsnätet finns vid Flodalavägen. Ett område reserverat för underjordiska ledningar läggs längs den planerade fortsättningen av Flodalavägen norrut. Ett u-område för att kulvertera och leda vatten från en vattensjuk sänka och vägdiken kommer i fråga vid exploatering.

Utbyggnaden av VA-ledningar träder i kraft när nyetableringar sker norrut, även för exploatering av området norr om väg 593.

Befintliga företag som expanderar skall bygga ut och ansluta till sina egna ledningsdragningar.

Infiltration av dagvatten skall eftersträvas i området. Enligt utredning om *Framtida hantering av dagvatten* utförd av KM Miljöteknik AB 1996-05-20 på uppdrag av Tekniska kontoret i samband med översiktsplaneringen visar att området inte har goda förutsättningar för lokalt omhändertagande av dagvatten med tanke på hög grundvattennivå.

På grund av ytavrinningen från slutningen i väster skall byggnaderna göras källarlösa.

6.4.2 Värme:

NIAB har en värmepanna som de eldar med sitt träflisavfall. Både NIAB och Hestra Inredningar AB försörjs med värme från denna värmecentral. Effekten av värmepannan kan ökas ifall företagen expanderar. Även ev. tillkommande verksamhet kan anslutas till värmecentralen beroende på hur energikrävande dess verksamhet är.

Före igångsättandet av anslutningar skall kontakt tas med kommunens tekniska kontor så att inga problem uppstår med korsande ledningar m.m.

6.4.3 Ledningar:

El, teleledningar, kommunala vatten och avloppsledningar finns i den befintliga delen av Flodalavägen. För elförsörjningen i området ansvarar Västbo Kraft AB. Den luftledning som finns över den planerade förlängningen av Flodalavägen skall brottsäkras eller grävas ner under mark.



— — — Teleledningar

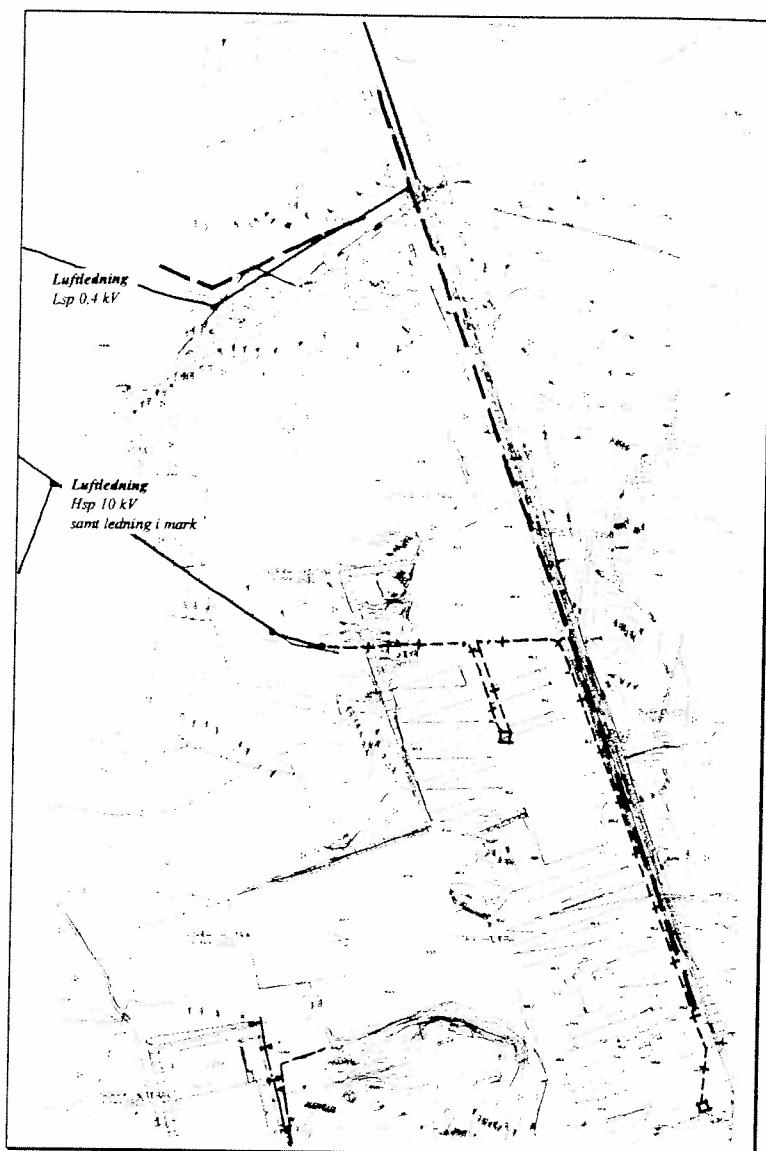


— + — + — Elledningar



VA - ledningar

— Spillvatten
— · — Dagvatten
— · — Vatten



6.5 Natur

Längs 'Äspåsslänten', mot Flodalavägens förlängning kommer marken att avsättas som naturområde med en **skyddszon** för att den ger ett skyddsavstånd till de naturvärden som finns i form av nyckelbiotop beskriven ovan m.m. (se 5.6 Hydrologiska förhållanden)

6.6 Järnvägsområdet

Järnvägsområdet regleras i planen som **T1**-område.

T2-området är avsett för godshantering. Området är tilltaget för att möjliggöra en förlängning av stickspåret där även angörande lastbilstrafik kan vända och utföra omlastning/-lossning.

J-området markerat med y medger att angränsande fastighet får tillgänglighet till en 10 meter bred utfart mot industrigatan.

Omfattningen och genomförandet av en ev. godshanteringsanläggning kan inte utredas i detta skede i planarbetet utan när det aktualiseras så får en ev utredning och ett ställningstagande ske. Fram till ett ställningstagande skall befintlig industri som äger stor del av marken kunna använda området, dock ej för anordningar eller större upplag som kan förvärra en olyckssituation i samband med järnvägen.

Stora upplag m.m. kan ge förödande konsekvenser med anledning av värmeutstrålningen vid eldsvåda och då tågtrafik passerar. Så även omvänt samband. Om en olycka skulle ske på järnvägen och upplag i skyddzon fattar eld kan effekterna bli större och svårare.

Äspåsvägens järnvägs korsning är också medtagen i planen för att säkra att upprustningen av den ljud- och ljusreglerade övergången till en planskild järnvägs korsning kommer till. Detta är en förutsättning för att vägen fortsatt skall vara säker när trafiken ökar på vägen.

6.7 Administrativa frågor

Genomförandetiden för Flodalavägens förlängning, den planskilda korsning av väg 593 - järnväg, samt anslutning av väg 593 mot Äspås skall genomföras enligt avtal t o m år 2000. För övriga delar av detaljplanen är genomförandetiden satt till 15 år.

Genomförandetiden räknas från den dag planen har vunnit laga kraft.

7 Medverkande tjänstemän

Detaljplanen med tillhörande bestämmelse samt denna beskrivning har utförts av Monica Nilsson, planingenjör. Medverkande tjänstemän har varit planarkitekt Mehdi Vaziri, samt tekniska kontoret och mark- och exploateringskontoret.

Byggnadsnämndskontoret
november 1999

Lodräta linjer i högerkanten markerar revideringar eller tillägg i text efter samrådsremiss.

Planens beteckning	H 22
Antagen av Kf.	2000-02-24
Vunnit laga kraft	2000-03-24
Genomförandetidens slut	2015-03-24

Detaljplan för

Del av Norra Hestra Kyrkobil 1:4 mfl

fastigheter, Flodala industriområde i Hestra, Gislaveds kommun, Jönköpings län.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen hanteras med så kallat normalt planförfarande och skall efter samråd och utställning antas av kommunfullmäktige i Gislaveds kommun. Planen har sänts ut på samråd till länsstyrelse, berörda fastighetsägare och andra som anses ha intresse av planen under samrådstiden 1999-09-20 - 1999-10-20.

Planen sänds ut på utställning under tiden 1999-11-24 - 1999-12-22. Planförslaget beräknas därefter godkännas av Byggnadsnämnden i januari 2000 och antas av Kommunfullmäktige i februari 2000.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 15 år, men för delar såsom Flodalavägens förlängning, den planskilda korsningen av väg 593 - järnväg, samt anslutning av väg 593 mot Äspås är avsikten, enligt avtal, att åtgärderna skall genomföras t o m år 2000.

Genomförandetiden räknas från den dag då planen vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för utbyggnad av underhåll av allmänna platser.

Vägverket är väghållare på väg 593.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmänt

Ett led i genomförandet av en detaljplan är fastighetsbildning. Med fastighetsbildning avses bl.a. marköverföringar, säkerställande av rätt till utrymme för ledningar, bildande av gemensamma anläggningar etc. Fastighetsbildningsfrågor upptas till prövning av lantmäterimyndigheten efter ansökan från fastighetsägare, ledningshavare eller i vissa fall byggnadsnämnden. Fastighetsbildningen underlättas och kostnaderna reduceras om fastighetsägarna kan komma överens om ersättning m.m. innan eller i samband med att förrättningen påbörjas. Kan överenskommelsen ej träffas får lantmäterimyndigheten ta ställning till om fastighetsbildningen är möjlig att genomföra, vilka ersättningar som skall utgå samt hur förrättningskostnaden skall fördelas. I det fall fastighetsindelningen inte överensstämmer med detaljplan gäller generellt att ansökan om fastighetsbildning skall vara inlämnad till lantmäterimyndigheten innan ev bygglov beviljas.

Marköverföringar

Kvartersmark

Del av fastigheten Äspås 2:2 ägs av SJ och kommer att överföras till den av kommunen ägda fastigheten Norra Hestra Kyrkobil 1:4.

Del av den kommunägda fastigheten Norra Hestra Kyrkobil 1:4 skall beredas för försäljning som industrimark.

Planförslaget avser att bilda en fastighet för godshantering. Vem som kommer att äga och driva den verksamheten är oklart. Industrin kan nyttja området för upplag m.m. som ej är bygglovpliktigt tills godshanteringscentralen startar sin verksamhet och fastighetsbildning sker.

Servitut för fastigheten Stora Hestra 6:2 på tjänande fastighet Norra Hestra Kyrkobil 1:4 skall upphävas när anslutning till industrigata är möjlig.

Allmän platsmark

Marköverföring sker av ett mindre område av Äspås 1:6 vid järnvägs korsning - Lv 593 där intrång sker och marken används för allmän väg.

Ledningsrätt

Säkerställande av mark för kommunala VA-ledningar inom sk u-områden sker med hjälp av ledningsrätt.

Luftburen högspänningsledning skall brottsäkras över förlängningen av Flodalavägen eller anläggas i mark.

Tekniska anläggningar

Allmän platsmark

Utbyggnaden av industrigatan (Flodalavägen) och den planskilda korsningen med järnvägen sker enligt upprättat avtal mellan kommunen, Banverket och Vägverket. Utbyggnaden av det kommunala VA-systemet sker när etableringar sker i det nyskapade industriområdet. U-område i detaljplanen längs industrigatan möjliggör en etappvis utbyggnad allt eftersom behov uppstår. Ledningarnas kapacitet möjliggör även senare fortsatt utbyggnad av industrimark, norr om väg 593, öster om järnvägen.

Genomförandet och kostnadsfördelningen av planskild korsning av väg 593 och järnväg framgår av upprättat och undertecknat avtal mellan kommunen, Banverket och Vägverket.

Medverkande tjänstemän

Genomförandebeskrivningen har gjorts av Monica Nilsson, planingenjör, i samråd med kommunens mark- och exploateringsenhet.

Gislaveds kommun

Byggnadsnämndskontoret

November 1999

Lodräta linjer i högerkanten markerar revideringar eller tillägg i text efter samrådsremiss.